



Nedokončený projekt tramvají v rumunském Vaslui

30.09 2025 18:10, Libor Hinčica, Tramvaje

Přestože jsme publikováním druhého dílu povídání o projektech rozšíření trolejbusové dopravy v rumunském Vaslui chtěli toto město již opustit, na základě podnětu jednoho z našich čtenářů (za který děkujeme) jsme se rozhodli pro úplnost vyprávění navázat volně ještě jedním stručným příspěvkem, který se věnuje nedokončenému záměru na zavedení tramvají v tomto městě.

Přestože Vaslui v roce 1994 zavedlo nakonec trolejbusy, a to na jediné městské lince, jež se vyhýbala průmyslové zóně na jihozápadě města, na konci 80. let se podle kusých informací, jež jsou k danému tématu k dispozici, plánovalo ve Vaslui zřízení tramvajové linky. Hybatelem tohoto projektu měl být první tajemník okresu Vaslui Ioan Pavela, který současně působil jako první tajemník v okresu Caraș-Severin, v němž se mu podařilo prosadit zavedení tramvají ve městě Reșița.



Snímek na mapách od Googlu zřetelně ukazuje pozůstatek po nedokončené tramvajové trati v podobě připraveného sloupu s výložníkem. Koleje vlečky již byly vytrhány. (zdroj: Google Street View)

Ve Vaslui měla vzniknout jediná trať, jejíž přesné vedení ale není známo a dostupné zdroje se v popisu navržené trasy rozcházejí. Jisté je, že v úseku od nádraží do průmyslové zóny se měla tramvajová trať napojovat na jednokolejnou vlečku, která byla vybudována v 70. letech pro obsluhu místních závodů, a tuto vlečku využívat. U podniku na izolační materiály (po roce 1990 známého jako Hidrom SA) se měla trať oddělit a vést odděleně tak, aby obsloužila další závody v oblasti s tím, že konečná se měla nacházet u skladů podniku Petrom. Na opačné straně směrem u nádraží se rovněž předpokládalo odpojení od vlečky a vedení dále již po vlastním tělese do srdce samotného Vaslui. Trať měla nejprve překonat mimoúrovňově železnici a pokračovat kolem centra na sever města, kde byly další průmyslové podniky. Výhledově měly být tramvajemi napojeny i obce Muntenii de Sus a Solești (obě situované dál na sever od Vaslui) a Munteni de Jos (jižně od Vaslui).

Nutno dodat, že zatímco dnes je jižní (resp. západní) průmyslová zóna takřka vylištěná, na sklonku 80. let zde fungovalo hned několik podniků, do nichž denně směřovalo okolo 15 000 pracujících. Tento objem pasažérů přitom autobusy zvládaly jen s velkými obtížemi, takže plán na zavedení tramvají – zvláště v rumunských kulisách 80. let, kdy se zde tramvajím a trolejbusům nebývale dařilo – se nejeví ani z dnešního pohledu jako nesmyslný, byť je zřejmé, že měl být proveden maximálně úspěšně (což byl rovněž společný jmenovatel tehdejšího budování elektrické veřejné dopravy v Rumunsku). Zajímavé je, že podle vzpomínek pana Ioana Pavela se mělo počítat s tím, že by současně zůstala zachována i nákladní železniční doprava (s nadsázkou řečeno by tedy šlo o jakousi vlakotramvaj).



Ještě jeden záběr z map od Googlu, který ukazuje dochované tramvajové sloupy s výložníky v roce 2024. (zdroj: Google street view)

Plán se začal skutečně realizovat a podél vlečky vyrostly postupně trakční stožáry. Lze předpokládat, s ohledem na pokročilost prací, že v první etapě měl být provoz omezen výhradně na vlečkový úsek, protože v samotném Vaslui ani na odbočce ke konečné u podniku Petrom žádná stavební činnost související s tramvajovou tratí doložena není. Tramvaj by tedy nejspíše pendlovala jen mezi nádražím a podnikem Hidrom. Není přitom jasné, zda byla trať nakonec i kompletně elektrifikována (tj. zda došlo i k natažení troleje), anebo zůstalo jen u sloupů s připravenými krátkými převěsy na uchycení trolejového drátu. Vybudován měl být i objekt měnírny, která měla trať napájet, avšak k montáži vybavení už nedošlo.

Na začátku roku 1990 (podle jiných zdrojů se tak mělo stát již v roce 1989) se mělo Vaslui dočkat i své první tramvaje. Z Bukurešti měl být převezen jeden – údajně modernizovaný – vůz z dílen bukurešťského dopravního podniku ITB. Není ovšem známo, o jaký model se mělo jednat, vzhledem k tehdejší produkci bukurešťských podnikových dílen šlo nejspíše o zástupce modelu V2A či V3A, a to v některé z obousměrných verzí. Ioan Pavel uvedl, že tramvaj zůstala několik let odstavená v oblasti nádraží, kde postupně zchátrala, a následně byla odvezena do šrotu. Projekt tramvají měl být po roce 1990 rychle opuštěn a nahrazen záměrem na vybudování trolejbusů, které zde 1. 5. 1994 skutečně vyjely.

Url: [Nedokončený projekt tramvají v rumunském Vaslui](#)