

Bukurešť (a Rumunsko) se loučí s tramvajemi Tatra T4R

14.06 2026 19:49, Libor Hinčica, Tramvaje

V průběhu dvojice červencových víkendů bude naposledy možné svézt se v Bukurešti tramvajemi Tatra T4R. Vozidla byla do rumunské metropole dodávána v letech 1973 až 1975, přičemž celkově mělo být z Prahy do Bukurešti předáno 130 vozů. Kromě Bukurešti byly tramvaje dodávány také do dalších rumunských měst – Aradu, Brăily, Galați a Iași. Celkem bylo do Rumunska do roku 1981 exportováno 320 tramvají Tatra T4R. Mimoto byly v Rumunsku v provozu také tramvaje T3R, které byly provozovány v Galați.

Právě dodávkami tramvají T3R smíchovská Tatrovka zahájila svou přítomnost na rumunském trhu. Do Galați byl v roce 1970 zapůjčen jeden vůz T3 s upravenou elektrickou výzbrojí pro napájecí napětí 750 V DC a po provedení zkoušek a zapracování připomínek byly již od následujícího roku zahájeny dodávky tramvají s typovým označením T3R, které pokračovaly do roku 1974, kdy byly po předání padesátého vozu ukončeny.

Většině rumunských měst ovšem model T3R kvůli šířce vozové skříně (2,5 m) nevyhovoval.
S dodavatelem proto došlo k dohodě o zahájení dodávek typu T4R se zúženou skříní (2,2 m), přičemž vozy měly být odvozeny z provedení dodávaného od roku 1971 do SSSR (T4SU), avšak s elektrickou výzbrojí pro napětí 750 V DC (typ UB 17).



Tramvaje T4R v Bukurešti v roce 1982 v původním červeno-krémovém schématu. (foto: Richard Lomas)

Podle rumunských zdrojů přitom probíhaly diskuze o dodávkách v jednotlivých městech i několik let, protože pořízení československých tramvají vyžadovalo značné investice do infrastruktury (ať již budeme hovořit o tratích, napájecí soustavě či vozovnách a dílnách). Především dílenské zázemí představovalo ve všech provozech, do nichž byly tramvaje Tatra dodávány, prakticky novostavby. Prostředky na nákup tramvají byly přerozdělovány centrálně a samotná koupě probíhala skrze mechanismy Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP). Podle známých údajů z roku 1978 (konkrétně ze zakázky pro Iași) měla cena jedné tramvaje činit 1 083 517,5 lei, což odpovídalo v té době přibližně 1,8 mil. Kčs.

Jako první získala nárok na tramvaje T4R Bukurešť, která se také stala jejich největším provozovatelem. Rozpor panuje o celkovém počtu vozidel – samotný dopravce vždy uváděl ve všech známých dokumentech počet 130 kusů, řada evidenčních čísel 3301 až 3431 ale zahrnovala 131 vozů. Tramvaj ev. č. 3339 ale nebyla nikdy do provozu zařazena, přičemž se doposud nepodařilo hodnověrně vypátrat, kam se tramvaj s tímto evidenčním číslem poděla. Některé zdroje uvádějí, že byl vůz tohoto čísla při přepravě vážně poškozen, jiné tvrdí, že byl ještě před zařazením v Bukurešti předán do jiného rumunského provozu, a poslední historka zmiňuje špatné polepení evidenčními čísly, kdy se na číslo „3339“ zkrátka zapomnělo (a to už ve výrobním závodě). Ať už je pravda jakákoli, celkový počet vozů v Bukurešti činil 130.



Původní červeno-krémový nátěr byl od roku 1991 nahrazován celožlutým nátěrem okopírovaným od poslední dodávky autobusů Ikarus 260. Na snímku je zachycena dvojice tramvají T4R dne 26. 8. 1997. (foto: Ing. Robert Janků)

První prototyp Tatry T4R byly dodán do Bukurešti v říjnu 1973 a po krátkých zkouškách na něj navázaly od počátku roku 1974 sériové dodávky. Pro tramvaje byla vybudována zcela nová vozovna Militari, jež byla plně uvedena do provozu v průběhu roku 1974. Poslední tramvaje T4R obdržela Bukurešť v roce 1975.

Výrobce poskytoval na vozy 12měsíční záruku, přičemž po uvedenou dobu byli na místě k dispozici pracovníci ČKD Tatra, aby nejen řešili případné závady, ale také zajistili proškolení personálu a dohlíželi na údržbu. Minimálně v případě pozdějších dodávek tramvají pro Arad, Brăilu a Iaşi je doloženo, že byli předem vybraní pracovníci i na školení v Praze. Nelze vyloučit (vzhledem k obvyklé praxi té doby), že byl obdobný způsob dříve uplatněn i v případě Bukurešti. Dokumentace k tramvajím byla předávána od výrobce sice kompletní a velmi detailní, avšak nikoli v rumunštině – provozovatelé se museli spokojit se sadou dokumentů v češtině, v ruštině a v němčině a sami si zajistit jejich překlad podle dostupnosti překladatelů z některého z uvedených jazyků.

Posledních tramvají Tatra T4R se dočkala v roce 1981 města Arad a Iași, poté už byl rumunský tramvajový trh pro ČSSR uzavřen. Důvodem byla nepříznivá ekonomická situace Rumunska, které se v socialistických kulisách pokoušelo už od roku 1968 o rozsáhlou hospodářskou reformu. Ta se sice v období sedmdesátých let jevila jako úspěšná, avšak ve skutečnosti stála na krátkodobých úvěrech od západních států, které země nedokázala v důsledku několika vlivů splácet, což se ještě prohloubilo po ropné krizi na konci 70. let.



Tramvaj T3R ev. č. 3304 zachycená společně s trolejbusem Astra Citelis PS01T1, jenž je produktem rumunské společnosti Astra Bus. (foto: Ing. Robert Janků)

Rumunsko proto – za cenu zbídačení vlastního obyvatelstva – zavelelo k rozsáhlým úsporám a k maximalizaci vlastní produkce. V případě tramvají to znamenalo přechod na výrobu vozů Timiș 2, jež byly původně vyvinuty v Temešváru v místních podnikových dílnách pro interní potřebu dopravce, nicméně od roku 1977 se již pozvolna přecházelo na produkci pro celé Rumunsko. Nutno říci, že kvalita těchto tramvají byla v důsledku neustálého tlaku na snižování nákladů nevalná a pro rumunské provozy se v porovnání s technologií „té čtyřek“ a „té trojek“ jednalo o významný krok zpět.

Nad původními tramvajemi Tatra T4R v Bukurešti se začalo smrákat ve druhé polovině 90. let, kdy se město i přes nedostatek finančních prostředků pustilo do modernizace tramvajové linky č. 41, jež byla ve své době nazývána módně coby první linka „lehkého metra“. Na nákup nových vozidel ovšem prostředky nezbývaly a řešením se měl stát rozsáhlý modernizační program vozů T4R na tramvaje s typovým označením V2S-T (známých později jako Bucur-1). Z původních tatrováckých tramvají měly být použity pouze podvozky a části skříně, na kterých byla postavena zcela nová nástavba. Ze dvou vozů T4R (těmi prvními odeslanými na tento typ modernizace byly tramvaje ev. č. 3331 a 3394, přičemž výsledný produkt pak krátce nesl evidenční číslo druhého jmenovaného) měl vzniknout oboustranný dvoučlánkový vůz s moderní tranzistorovou elektrickou výzbrojí.



Pohled do interiéru jedné z posledních tramvají Tatra T4R v létě 2025. (foto: Libor Hinčica)

První prototyp byl dokončen v roce 1998, druhý pak v roce 2000. Modernizační program měl původně zahrnovat všechny provozní tramvaje T4R (tehdy 126 kusů), jenomže jeho rozběh byl nesmírně pomalý. Do roku 2004 byly postaveny další dva prototypy, které již byly vyhotoveny v jednosměrném provedení (jako verze V2A-T), přičemž až onen poslední (čtvrtý) vůz se stal svým vzhledem a provedením základem pro sériovou produkci. Sen o možném nasazení na lince č. 41 byl v té době již dávno opuštěn, když byl upřednostněn nákup nových tramvají rumunské provenience (typu V3A-93). Do konce roku 2008 bylo modernizováno jen dalších 14 tramvají T4R, tj. vzniklo dalších sedm Bucurů-1. Následně byl projekt (po 11 smontovaných vozech) opuštěn kvůli nákladovosti i absenci nízkopodlažní části.

K plošnému vyřazování „té čtyřek“ v Bukurešti začalo docházet od roku 2012, kdy bylo sešrotováno prvních 36 vozů. Od 1. září 2017 byla další větší část vozů odstavena poté, co byl zakázán provoz tramvají T4R ve spřažených soupravách. Tento zákaz byl vydán jako bezpečnostní opatření poté, co v jedné z tramvají (ev. č. 3385) řazené jako druhé v soupravě došlo dne 23. 8. 2017 k požáru, přičemž řidič si zpočátku ničeho nevšiml a někteří cestující ve vzniklé panice začali vyskakovat z tramvaje za jízdy, což jim způsobilo (kupodivu jen lehčí) zranění. Na přelomu let 2018 a 2019 byly dokončeny poslední generální opravy tramvají Tatra T4R a bukurešťský dopravní podnik oznámil, že další obdobně rozsáhlé opravy již nejsou u tohoto typu předpokládány.



Jeden ze sériových modernizovaných vozů Bucur-1 (V2A-T). Tramvají vzniklo celkem 11, z toho 4 byly prototypy (dva navíc obousměrné). Z původních „té čtyřek“ toho mnoho, jak je ze snímku zřejmé, přebíráno nebylo… (foto: Ing. Robert Janků)

Dne 12. 3. 2019 došlo k další závadě u tramvaje T4R, tentokrát ev. č. 3381, které se během obsluhy linky č. 47 uvolnilo jedno z kol. Chyba vyvstala patrně v důsledku špatné montáže právě po jedné z posledních generálních oprav. Dopravce na situaci zareagoval stažením všech tramvají T4R z provozu, brzy se ale ukázalo, že se bez nich nedokáže ještě obejít, a tak je po mimořádných prohlídkách po pár dnech zase začal vracet do provozu s tím, že se hovořilo o pokračování provozu těchto tramvají jen po nezbytně nutnou dobu do doby dodání nových tramvají.

Nakonec se tramvaje T4R udržely v provozu ještě dalších sedm let. Jejich provozní kapitola se uzavře až v červenci 2026. Aktuálně disponuje dopravce už jen dvěma provozními vozy ev. č. 3321 a 3381, vůz ev. č. 3311 do provozu nezasahuje delší dobu, ale je stále ve stavu.



Aktuální verze lakování se začala postupně objevovat na tramvajích od roku 1996. (foto: Dominik Konečný)

O víkendech 11. a 12. 7. 2026 a 18. a 19. 7. 2026 by měly být tramvaje naposledy nasazeny do provozu. Nasazeno bude celkem šest vozů – vedle jmenované trojice půjde ještě o tři červeno-krémově lakované tramvaje historické. Vypraven bude jeden vůz sólo v posledním provozním stavu a jeden sólo vůz historický, a dále dvě soupravy – jedna tvořená historickými vozy a jedna bíle lakovanou soupravou.

V sobotu 11. 7. 2026 by se měly tramvaje objevit na čtyřech linkách č. 1, 5, 10 a 21, v neděli 12. 7. 2026 na linkách č. 25 a 41, o týden později pak budou v sobotu opět na čtyřech linkách, tentokrát č. 7, 11, 23 a 47, aby se finálně uzavřela kapitola jejich provozu na lince č. 35 v neděli 19. 7. 2026. Po 53 letech se tak stanou „té čtyřky“ v Bukurešti historií. S ohledem na to, že mezitím dojezdily také ve všech dalších rumunských městech, půjde zároveň o derniéru modelu T4R i v celorumunském měřítku. Přesto nejde ještě o úplný konec řady T4 v zemi, protože v Aradu stále přežívá několik posledních vozů T4D, které se do města dostaly jako ojeté z Halle.



Leták k rozlučce s tramvajemi T4R byl vypracován i s anglickými překlady.

Url: Bukurešť (a Rumunsko) se loučí s tramvajemi Tatra T4R