

O istorie a vitezei trenurilor românești din 1906 până în prezent și uimitoarele trenuri ce rulau sute de kilometri fără oprire

20 decembrie 2020



Tren in Gara de Nord

În 1995 existau trenuri Intercity și Expres ce rulau peste 300 de km fără oprire și vitezele erau net superioare celor de azi în aproape toată țara. La 1906 “iuțeala maximă” era de 70 km/h, dar a crescut puternic spre finalul anilor 30. Mai jos puteți citi despre cum au evoluat vitezele trenurilor românești în 115 ani, care erau cele mai rapide, dar și cât de lente erau personalele. La final puteți citi și despre cum stăm în prezent și care sunt principalele trenuri rapide într-un peisaj în care multe trenuri au viteze medii de 40-50 km/h.

Informația pe scurt:

- În primele decenii ale secolului 19 vitezele medii erau de 25-30 km/h, dar au crescut spectaculos în anii 30 când pe unele distanțe lungi trenurile aveau viteze medii de 70 km/h și maxime de 110 km/h. În sub 40 de ani timpii de parcurs s-au înjumătățit pe unele distanțe.
- În 1960 vitezele erau mai mici că în 1939, electrificarea nu începuse și trecerea la tracțiunea diesel abia începuse. Un deceniu mai târziu multe se schimbaseră în bine și erau porțiuni lungi unde vitezele depășeau 80 km/h. Și numărul de pasageri transportați crescuse simțitor.
- 1978 a fost un an cu viteze medii record între Brașov și București, cu trenuri personale ce rulau cu o medie de 100 km/h între București și Ciulnița și un rapid care circula fără oprire din Capitală la Brăila, cu o medie de 100 km/h. Acel an a stabilit multe recorduri.

- În 1989 erau multe trenuri rapide și accelerate și viteza medie comercială în rețea era cu peste 50% mai mare față de cea din prezent. Existau și trenuri personale cu traseu extrem de lung, cum ar fi unul care făcea 18 ore de la București la Satu Mare, oprind în peste 100 de gări.
- În 1995 și 1996 existau și trenuri Intercity și Expres care rulau și peste 300 km fără a opri, iar vitezele medii erau la nivel record pe aproape toate magistralele.
- Viteza a scăzut mult după 2005, mai ales pe București - Timișoara și pe Brașov - Sighișoara. Numărul de călători a tot scăzut din cauza vitezelor tot mai reduse și a creșterii pieței auto.
- În prezent există două perechi de trenuri rapide care au mers de Intercity și viteze medii de 80 - 90 km/h. Sunt însă excepții: cele mai multe trenuri IR de lung parcurs au o medie de 50 km/h, iar trenurile Regio au și medii de sub 35 km/h.

Secolul 19

În primii 30 de ani de existență a căilor ferate în zona noastră vitezele medii erau scăzute: 15 km/h pe liniile dificile și 30 km/h media pe cele mai rapide, cu porțiuni scurte unde "iuțeala maximă" ajungea la 50-60 kmh.



Foto Vlad Barză

[Click aici pentru a mări fotografia](#)

Cât dura o călătorie? În 1873 se făceau 20 de ore între Brașov și Cluj și cinci ore și jumătate între Cluj și Oradea, cu o "iuțeală" medie de 30 km/h. Lucrurile s-au îmbunătățit mult după 1890 când liniile au fost modernizate, iar locomotivele cu abur au devenit mai puternice.



Foto: Ungureanu Vadim, Dreamstime.com

La 1868, cei 211 km dintre Arad și Alba Iulia erau parcurși în 8 ore și 45 de minute, șapte decenii mai târziu timpul s-a redus la 3 ore și 50 minute. Un alt exemplu, la 1870 cei 80 km dintre Simeria și Petroșani erau parcurși în 4 ore și jumătate, iar la 1939 în două ore și jumătate.

La 1880, cei 115 km dintre Iași și Roman erau parcurși în peste 3 ore și jumătate.

La 1864 drumul dintre Arad și Curtici (frontieră), 17 km, dura 32 de minute, iar în 1934 a fost redus la 16 minute, iar Curtici se numea atunci Decebal.

Drumul de feru ungiurescu orientalu.
Lini'a principale Oradea—Brasiovu.

Statiuni.	Trenu de persóne.		Trenu mestecatu.			
	Nr. 1.		Nr. 5.		Nr. 7.	
	Sosesc.	Pléca.	Sosesc.	Pléca.	Sosesc.	Pléca.
	ór'a m.	ór'a m.	ór'a m.	ór'a m.	ór'a m.	ór'a m.
Oradea-mare	Dupa (m. 5 7		Diminét. 6 18			
F. Vásárhely	5 25	5 26	6 43	6 45		
Mező-Telegd	5 51	5 53	7 21	7 33		
Elesd	6 13	6 15	8 2	8 12		
Rév	6 41	6 46	8 47	9 7		
Bratka	7 13	7 15	9 45	9 50		
Buci'a	7 35	7 37	10 16	10 21		
Ciuci'a	7 58	8 6	10 49	11 19		
Mallomszeg stá	8 34	8 35	11 53	11 55		
Huedinu (Banfy Hunyad)	8 54	8 57	12 19	12 42		
Stan'a, stá.	9 23	9 24	1 46	1 42		
Agrisiu, (Egeres).	9 55	9 58	1 55	1 56		
Magyar-Gorbó.	10 13	10 14	2 13	2 15		
M.-Nádas.	10 31	10 33	2 35	2 40		

Un fragment din mersul Trenurilor din 1874 (sursa arhiva bjastrasibu.ro)

[Click aici pentru a mári fotografia](#)

1906

Vitezele maxime în Regatul României erau de 70 km/h, iar trenurile expres rulau cu 45-50 km/h pe liniile importante. De exemplu dura 4 ore și jumătate drumul București - Constanța și 8 ore și jumătate drumul București - Vârciorova Frontieră (381 km/h). Drumul București - Iași dura 11 ore (407 km). De la București la Suceava (gara Burdujeni, cei 446 km erau parcurși în sub 9 ore de cel mai rapid tren.

Patru ore făceau trenurile între București și Predeal (143 km) iar acolo, fiind punct de frontieră, trenurile staționau și peste două ore.

Vom 1. Dezember 1917.

459. Bukarest—Giurgiu—Ramadan.

				P1-3 432	P1-3 434	Km.	<i>Kaisert. Deutsche Militär-Eisen- bahndirektion 9 in Bukarest</i>		P1-3 433	P1-3 431				
				7 29	2 00	—	454, 457, 463, 465		8 29	7 03				
				7 40	2 11	5	ab Bukarest Nord (O. E. Z.) . an		8 19	6 53				
				7 46	2 17	7	D. Spirei ↑		8 13	6 47				
				7 59	2 30	16	Filaret Gleisdreieck		8 00	6 34				
				8 14	2 45	25	Jilava		7 42	6 19				
				8 28	2 59	31	Vidra		7 28	6 05				
				8 46	3 17	36	Gradistea		7 19	5 56				
				9 06	3 37	46	Comana		6 54	5 31				
				9 20	3 51	54	Mihaiu-Bravu		6 40	5 17				
				9 40	4 11	67	Baneasa		6 17	4 54				
				9 52	4 23	74	Fratesti ↓		6 04	4 41				
				10 02	4 33	74	an Giurgiu ab		5 54	4 31				
				10 22	4 53	81	ab Giurgiu an		5 34	4 11				
							an Ramadan ab							

Dintr-un Mers al Trenurilor austriac de la finalul Primului Război Mondial

[Click pentru a mări fotografia](#)

Iată și un exemplu pentru trenurile din Transilvania la 1913. Cele mai rapide trenuri făceau 7 ore și jumătate între Brașov și Cluj (12 ore făceau cele mai lente) și trei ore și jumătate dura drumul între Cluj și Oradea.

Gy. 200	Sz. 540	Sz. 705	Gy. 935	ind.	Budapest nyugati p. u. a gyorsvonat	érk.	Sz. 720	Gy. 730	Sz. 640	Gy. 955
" 1030	" 713	" 105	" 627	érk.)	Kolozsvár	(ind.	" 606	" 1031	" 640	" 106
Sz. 1031	" 832	" 120	" 646	ind.)	"	érk.	" 570	" 929	" 609	Sz. 1255
" 1223	" 1017	" 305	" 800	érk.	Aranyos-Gyéres	ind.	" 344	" 837	" 437	" 1146
" 101	" 1027	" 339	" 821	érk.	Kocsárd	ind.	" 397	" 808	" 405	" 1119
" 214	" 1232	" 456	" 858	érk.)	"	(ind.	" 157	" 755	" 307	" 1029
" 301	" 133	" —	" 905	ind.	Tövis	(érk.	" 132	" 711	" 222	" 1060
" —	" 208	" —	" 928	érk.	Küküllőszeg	ind.	" 101	" 650	" 153	" 930
" —	" 308	" —	" 1029	érk.	Kiskapus	ind.	" 1212	" 670	" 1257	" 843
" —	" 417	" —	" 1112	érk.	Segesvár	ind.	" 1010	" 575	" 1156	" 713
" —	" 527	" —	" 1151	érk.	Hejasfalva	ind.	" 1008	" 464	" 1177	" —
" —	" 810	" —	" 219	érk.	Brassó	ind.	" 831	" 250	" 740	" —

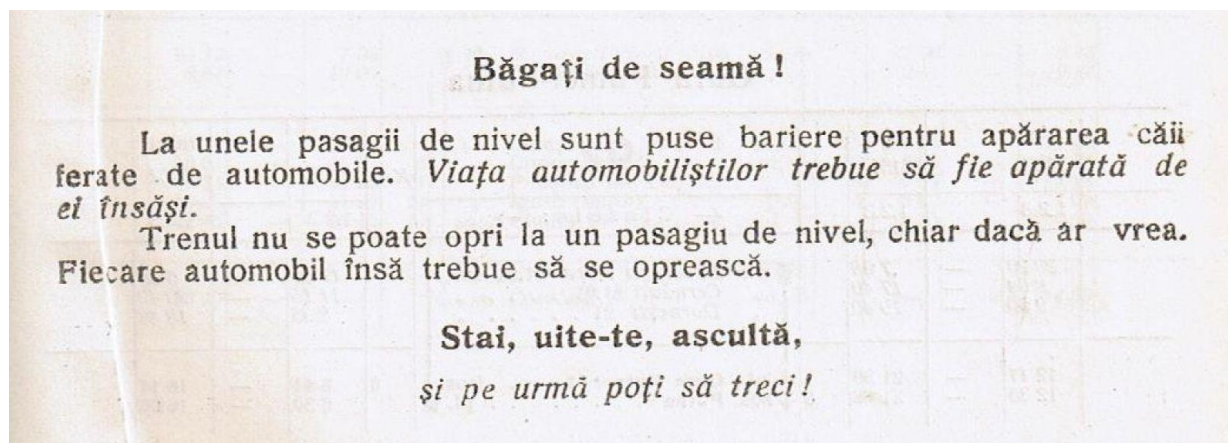
Fragment dintr-un vechi Mers al Trenurilor maghiar, din 1910. Numele românești ale localităților Kolozsvár = Cluj, Aranyos Gyéres = Câmpia Turzii, Kocsárd = Cucerdea (apoi Războieni), Kiskapus = Copșa Mică, Segesvar = Sighișoara, Hejasfalva = Vânători, Brasso = Brașov.

[Click aici pentru a mări fotografia](#)

Anii 30

În 1906 s-au făcut 7,5 milioane de călătorii cu trenurile CFR, iar în 1934 s-a depășit plafonul de 30 de milioane.

În 1934 vitezele maxime erau și de 100 km/h pe cele mai rapide porțiuni. Între București și Ploiești vitezele medii erau chiar și de 75 km/h, iar între Buzău și Ploiești, de 73 km/h pentru cele mai rapide trenuri. Pe aproape toate magistralele vitezele medii erau de 40-50 km/h pentru cele mai rapide trenuri, iar pe liniile secundare vitezele medii erau 20-30 km/h.



Dintr-un Mers al Trenurilor din anii 30

[Click aici pentru a mări fotografia](#)

În Mersul Trenurilor exista linia 124, cu o distanță totală de 518 km: Războieni - Tg Mureș - Adjud - Mărășești - Galați, iar trenurile personale o parcurgeau în 15 ore (medie de 34-35 km/h).

În 1934 pe linia Galați - Bârlad unul dintre trenurile personale făcea 2 ore și 26 de minute pe cei 109 km, dar în prezent niciun tren nu face mai puțin de 155 de minute pe linia M703.

Pe București - Constanța cel mai rapid tren făcea 3 ore și 15 minute, viteza medie fiind de 70 km/h!. Și vorbim de un tren de acum 86 de ani. Este adevărat că trenurile personale erau mult mai lente: peste 5 ore și jumătate. Existau și personale cu parcurs extrem de lung: spre exemplu cei 484 km dintre Brașov și Oradea erau parcurși în 14 ore și jumătate de trenurile care opreau în toate gările.

Cinci ani mai târziu vitezele creșteau spectaculos.

La 1939 trenurile românești aveau viteze medii de 60-70 km/h și pe distanțe lungi, iar cele mai rapide trenuri de la noi erau automotoarele Malaxa care aveau viteză maximă de 120 km/h dar viteză medie de peste 80 km/h pe câteva tronsoane cu linii bune.

De exemplu, automotoarele Malaxa făceau 41 de minute între București și Ploiești și 46 de minute între Ploiești și Buzău, în timp ce din capitală la Galați cei 260 km erau parcurși în 3 ore de automotoare, cu viteză medie de peste 85 km/h. Nu erau lente nici trenurile rapide cu locomotive puternice cu abur, și acestea având viteze medii de peste 65 km/h între cele două orașe.

Și între Constanța și București cel mai rapid automotor circula cu o viteză medie de 87 km/h. Pe multe porțiuni erau trenuri mai rapide decât în prezent, cum ar fi întreaga magistrală București - Timișoara și tronsoane precum Brașov - Sighișoara, Cluj - Oradea, Arad - Deva sau Craiova - Calafat.

În 1939 România stătea bine din punct de vedere feroviar și nu era cu nimic mai prejos decât Ungaria, Polonia sau Cehoslovacia, cel puțin la capitolul viteză.

Erau și multe tronsoane cu viteze mici: de exemplu între Brașov și Sibiu circulau doar trenuri de persoane și cei 155 km erau parcurși în peste 6 ore.

1960

Nu începuse electrificarea și abia debuta trecerea la tracțiunea diesel. Pe multe magistrale vitezele erau mai mici decât în 1939 și erau și mai puține trenuri. În 1960 Brașovul se numea Orașul Stalin, Eforie Sud se numea Vasile Roaită (ceferist împușcat la marea grevă de la 1933), iar halta Sinaia Sud se numea I C Frimu (militant socialist).

BUCUREȘTI N.-OR. STALIN-CICEU-DEDA-SĂRĂTEL-DEJ-BAIA MARE-SATU MARE													
km.	85	pers.	pers.	accl.	pers.	accl.	accl.	pers.	accl.	pers.	accl.	rap.	pers.
		2001	3003	201	3001	203	301	4001	401	3005	405	31	4005
Clasele: →		12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	București Nord 1,27,34,60,90,109,116,125,132,133,137 pl.	1 12	5 13	6 02	8 00	11 35	14 08	14 36	16 45	16 53	20 27	21 25	22 20
	București Băneasa pl.												
9	Chitila X 27,34,60,90, sos. 109, 137 pl.				8 18								
17	Buftea				8 19								
24	Dirza (h)				8 29								
30	Periș				8 37								
36	Scroviștea (h)				8 46								
40	Crivina				9 01								
46	Prahova		c-rsă 5 48		9 09								
51	Brazi		6 06		9 19								
57	Ploiești Trlaj		3301						3303				
59*	Ploiești Sud 34, 35, 60, sos. 90,91,92,95,109,137 pl.	2 12	4 20						16 18	17 53			
59	Ploiești V. 34,35,60,137 sos.	2 18	4 25	6 21	6 58	9 30	12 31	14 59	15 27	17 86	18 06		23 11

O pagină din Mersul Trenurilor 1960

["target="Alta pagina">Click aici pentru a mări fotografia](#)

Numărul de călătorii făcute pe CFR în acel an a fost însă de peste 210 milioane, de aproape trei ori mai multe decât în 1938.



Cele mai rapide porțiuni erau București - Craiova (medie de 75 km/h), București - Constanța (medie de peste 60 km/h) și București - Focșani (76 km/h). Aceste cifre sunt numai pentru unu - două trenuri rapide, fiindcă la personale media de viteză era de sub 40 km/h (chiar și de 25-30 km/h pe liniile secundare).

1970

Se terminase electrificarea liniei Brașov - București, iar cele mai rapide trenuri făceau 2 ore și jumătate între aceste două orașe. A crescut mult și numărul de locomotive diesel folosite și vitezele medii pe principalele magistrale au crescut chiar și cu peste 10 km/h în zece ani. Între București și Focșani (199 km), trenul rapid 65 "Moldova" rula cu o viteză medie de 81 km/h, iar rapidul "Ștefan cel Mare" rula cu o viteză medie de 79 km/h pe cei 206 km dintre Suceava și Adjud.



Foto: Contact2297, Dreamstime.com

Într-un deceniu a crescut cu 50% numărul de călătorii efectuate pe calea ferată, până la 328 de milioane în 1970 și spre 1978 urma să se ajungă la 350 de milioane.

Așadar, față de 1960 au crescut clar porțiunile pe care trenurile atingeau 100 km/h și erau porțiuni lungi de peste 75 km/h. Spre exemplu, cei 148 km dintre Arad și Deva erau parcurși de trenurile internaționale cu 78 km/h, iar între Brașov și Sighișoara media era de 73 km/h. Pe aceste două tronsoane vitezele sunt în prezent de sub 50 km/h fiindcă în primul caz sunt ample lucrări, iar în al doilea caz sunt restricții multe și șantierele abia încep.

Sfârșitul anilor 70

Anul 1978 merită o mențiune specială fiindcă atunci a existat în Mersul Trenurilor rapidul 26 "Decebal" care făcea doar 2 ore și 3 minute între Brașov și București, însă în 1980 același rapid făcea cu 19 minute mai mult. În 1978 au circulat și cele mai iuți personale între cele două orașe, fiindcă și cele care opreau în 90% dintre stații făceau aproximativ 3 ore, cu o oră mai puțin decât după anul 2000.

Rapidul "Dunărea" făcea tot în 1978 doar două ore de la București la Brăila, fără oprire pe parcurs (199 km), însă doi ani mai târziu se adăugau 27 de minute. Interesant este că în acest an al recordurilor, cele mai rapide trenuri dintre București și Constanța aveau patru opriri pe traseu și făceau 3 ore și 10 minute, cu 50% mai mult decât cele mai rapide trenuri din prezent. În 1980 trenurile rapide nu mai opreau nicăieri pe cei 225 km și timpii scădeau în jurul a 2 ore și 45 de minute.

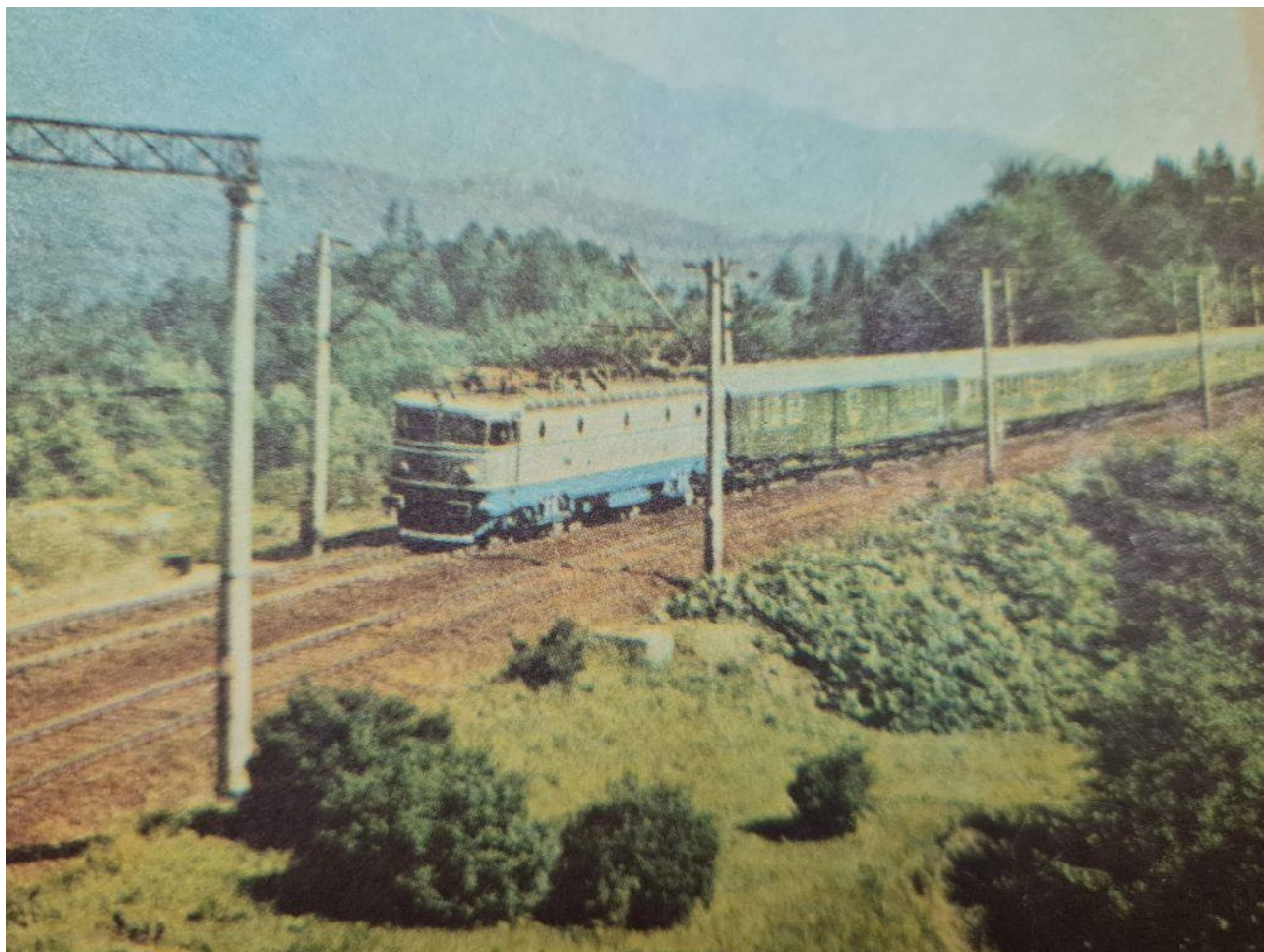
Km	800	3)		A 4)	A				A 2)	1) A		R
		P 8061 806	P 8001	512 813 E	606 805	C 8351	P 8201	C 8301	837 836 N 839	821 822 Y	C 8303	83 X
Clasele: →		1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2
0	București N X Y Z pl.	0 05	1 05	—	—	—	—	—	5 47	6 10	—	7 40
7	București Băneasa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	București Obor....	—	—	—	—	—	4 50	—	—	—	6 20	—
16	Pantelimon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 29	—
22	Pasărea	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 38	—
26	Cozieni h	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 43	—
29	Brănești	—	—	—	—	—	—	5 07	—	—	6 47	—
41	Fundulea	—	—	—	—	—	—	5 16	—	—	6 56	—
47	Mostiștea h.....	—	—	—	—	—	—	5 22	—	—	7 02	—
53	Sărulești	—	—	—	—	—	—	5 28	—	—	7 08	—
61	Preasna H.....	—	—	—	—	—	—	5 35	—	—	7 15	—
70	Lehliu	0 49	1 49	—	—	—	—	5 45	6 37	6 53	7 25	—
78	Dor Mărunt.....	—	—	—	—	—	—	5 52	—	—	7 32	—
85	Dilga	—	—	—	—	—	—	5 58	—	—	7 38	—
90	Bogdana h.....	—	—	—	—	—	—	6 03	—	—	7 43	—
96	Dragoș Vodă....	—	—	—	—	—	—	6 09	—	—	7 49	—
102	Ivănești h.....	—	—	—	—	—	—	6 15	—	—	7 55	—
109	Ciulnița X..... sos.	1 11	2 11	—	—	—	—	6 23	7 04	7 15	8 00	8 42

Personale foarte rapide în Mersul Trenurilor din 1978

[Click aici pentru a mări fotografia](#)

În anii 70 nu doar că s-a investit masiv în electrificare, dar au fost modernizate și o serie de linii secundare importante, astfel că trenurile accelerate rulau pe distanțe lungi cu peste 60 km/h, iar personalele și cu peste 45 km/h, clar mai bine decât în prezent. Pe unele linii secundare, lucrările din anii 70 sunt ultimele de amploare pe care acele trasee le-au văzut.

Tot spre finalul anilor 70 a crescut și numărul de personale cu mers de accelerat, nu doar între Ploiești și București, dar și, spre exemplu, între Iași și Pașcani unde viteza medie era de 70 km/h. Și mai rapide erau două personale București - Constanța care făceau 3 ore și jumătate, având o medie de aproape 100 km/h între Capitală și Ciulnița.



Coperta Mersului Trenurilor din 1980

[Click aici pentru a mări fotografia](#)

În 1980 trenul cu cel mai lung parcurs fără oprire era "internaționalul" Danubius Express care mergea fără oprire de la București la Tecuci, 3 ore, 230 km.

1989

Vitezele erau net superioare față de prezent pe magistralele către vest (spre Arad, Oradea, Timișoara). De exemplu, un tren rapid făceau 10 ore de la București la Oradea, cu o medie orară de 65 km/h, bine față de sub 50 km/h în prezent. De la București la Arad se făceau puțin peste nouă ore via Sighișoara, cu o medie de 68 - 70 km/h. Pe această rută viteza medie este puțin peste 50 km/h în prezent.

Trenurile rulau cu maxim 140 km/h și sunt diferențe mari și pe alte rute: de exemplu pe Ploiești - Buzău viteza medie era de 95 km/h pentru cel mai rapid tren, față de 65 km/h

în prezent. Între București și Craiova viteza medie era de 81 km/h, iar din Capitala la Craiova media era de 84 km/h la cel mai rapid tren.

Numărul de trenuri accelerate și rapide a crescut semnificativ față de anii 60' și 70', dar existau și personalele de traseu foarte lung, semn că erau cu totul alte vremuri. Un traseu enorm avea P 4001 și perechea sa: București - Brașov - Sighișoara - Cluj - Oradea - Satu Mare, 783 km, 18 ore, medie de 43 km/h și peste 100 de opriri.

Exista și tren personal direct Brașov - Mangalia, 11 ore pe 430 km, dar și Brașov - Iași (10 ore).

Acum nu ar avea niciun sens să mai existe trenuri Regio cu parcurs atât de lung și foarte puține au traseu mai lung de 200 km. Cel mai rapid este un tren Regio București - Constanța care face 4 ore. Un alt tren Regio, Brașov - Teiuș, face cam 6 ore și jumătate pe 225 km, în timp ce P 4002 făcea în 1989 sub 5 ore...

Numărul de călătorii efectuate a atins maximul istoric în anii 80: în 1981 erau 378 de milioane, în 1985 s-a ajuns la 460 de milioane, iar în 1989 s-a ajuns la 481 de milioane de călătorii.

1995 – 1996

În primii ani de după revoluție s-au făcut lucrări radicale de reparații în mai multe zone și au putut fi introduse și trenuri InterCity. Cum a crescut și parcul auto, numărul de călătorii cu trenul a tot scăzut, fiind la mai puțin de jumătate față de 1989.

Pentru un an - doi au fost introduse și trenuri Expres și Intercity care chiar rula sute de kilometri fără oprire. În prezent pe aceste distanțe sunt mai multe opriri și timpii de parcurs sunt mult mai mari, cu excepția trenurilor București - Constanța.

Iată cele mai lungi distanțe parcurse fără oprire între mai 1995 și mai 1996, alături de timpul de parcurs și viteza medie. Partea tristă este că multe miliarde de euro vor trebui investite să se ajungă la acei timpi.

366 km Brașov - Dej via Sighișoara, cu E 41 și E 42 (tren expres), 4 ore 24 min la dus și 4 ore 29 min la întors, viteză medie 83 km/h

303 km, București - Bacău, două trenuri IC pe zi, 3 ore și 3 minute, viteză medie 100 km/h

245 km Timișoara - Drobeta T Severin, 245 km, 2 ore și 52 minute la dus și cu un minut mai puțin la întors, medie 85 km/h.

229 km Braşov - Teiuş, 229, 2 ore și 42 de minute, medie 85 km/h
228 km, Brăila - Bucureşti, 2 ore și 29 minute (via Buzău), medie 92 km/h
225 km, Bucureşti - Constanţa 2 ore și 10 minute, medie 103 km/h
209 km Bucureşti - Craiova, 2 ore și 5 minute, medie 100 km/h



Coperta Mersului Trenurilor din 1997-98

[Click aici pentru a mări fotografia](#)

Iată parcursul a trei trenuri foarte rapide din acel an
E 41 Bucureşti Nord (21.50) - Ploieşti Vest (22.31 - 22.33) - Predeal (23.44 - 23.51) - Braşov (0.20 - 0.28) - Dej (4.52 - 5.04) - Jibou (6.10 - 6.17) - Baia Mare (7.03 7.23) - Satu Mare (8.15) 725 km cu o viteză medie de 69 km/h.

IC 964: Iaşi (16.20) - Bacău (18.04 - 18.09) - Bucureşti (21.15). Aşadar, o singură oprire de 5 minute pe 463 km, medie de viteză 94 km/h.

IC 912 Timișoara (6.23) - Drobeta T S (9.12 - 9.14) - Craiova (10.38 - 10.43) - Bucureşti Nord (12.48). Viteză medie 83 km/h pe 533 km, cu doar două opriri de 7 minute.

Anii 2000

Față de 1996 lucrurile s-au deteriorat mult pe calea ferată și mașina personală, dar și microbuzele, au câștigat teren în lupta cu trenul. În aceste condiții nu este o surpriză că numărul de călătorii a fost în 2008 mult mai mic față de 1996 (la mai puțin de jumătate).

Totuși, vitezele erau încă bune prin 2005, exista și un tren care făcea sub 9 ore de la București la Arad, via Sighișoara. Trenurile București - Suceava încă făceau sub 6 ore, dar spre Timișoara timpii au crescut.



Foto Anduca, Dreamstime.com

Au fost și lucrări între București și Brașov, fiindcă era nevoie, dar în acei ani trenurile au întârziat masiv.

Lucrările de reabilitare au demarat în 2002 pe tronsonul București – Câmpina și s-au încheiat în 2004, iar lucrările pe tronsonul Câmpina–Predeal s-au finalizat în decembrie 2011. Trebuie spus că și după reabilitare, pe distanța de viteză București - Câmpina timpii erau mai buni la finele anilor '70 decât au fost în ultimii ani. De exemplu, acum cele mai rapide trenuri fac o oră pe cei 92 km dintre Câmpina și București, iar în urmă cu 42 de ani cele mai rapide trenuri făceau 56 de minute pe o linie care și atunci era modernizată.



Un tren IC în 2010 Foto Daniel-Adrian Mandache
[Click aici pentru a mări fotografia](#)

În 2005 trenul Intercity către Iași mergea prin Urziceni și Făurei și făcea șase ore, în timp ce trenul Intercity “Banat” făcea 7 ore și 40 de minute până la Timișoara, timp grozav față de ce avem în prezent. Unul dintre trenurile de foarte lung parcurs, Galați - Timișoara via Miercurea Ciuc - Alba Iulia, făcea 16 ore jumătate.



Foto Vladsogodel, Dreamstime.com
[Click aici pentru a mări fotografia](#)

În 2009 abia începeau lucrările pe București - Constanța și trenurile făceau 4 ore și jumătate, de două ori mai mult decât acum. Abia în 2014 au fost gata lucrările. În 2011 se termina și reabilitarea tronsonului Câmpina - Predeal și atunci cele mai rapide trenuri

făceau o oră și 15 minute, față de 50 de minute în prezent. Acum 12 ani unele trenuri personale făceau chiar și 115 minute între Predeal și Câmpina, acum cele mai multe fac sub 70 de minute.

În 2008 (încă) existau trenuri InterCity și viteza lor medie comercială era de 66 km/h. În 2013, când trenurile IC au fost scoase, viteza lor scăzuse la 63 km/h, iar actualele InterRegio aveau în 2018 o viteză medie comercială de 55 km/h. Trenurile Regio au o viteză medie de sub 40 km/h. S-au dezvoltat mult operatorii privați, cei mai mari fiind Regio Călători și Transferoviar. Acum 12 ani Transferoviar nu își începuse activitatea, pe piață fiind doar Regiotrans.



Foto Nicolae Vlad - Adrian

[Click aici pentru a mări fotografia](#)

2020 - 2021

Între Brașov și București circulă cel mai rapid tren din ultimele patru decenii între aceste două orașe, iar de la Brașov la Constanța există un tren, Tomis Expres, care rulează cu o medie de 90 km/h. Și spre Moldova se circulă ceva mai rapid, dar pe magistrala 900 spre Timișoara timpii au crescut și mai mult, iar unul dintre trenurile lași - Timișoara face 18 ore. Viteza medie a trenurilor este de 42 km/h, cu 160 km/h circulă doar câteva trenuri

pe zi, spre Constanța, iar cu 140 km/h se circulă între București și Ploiești, dar și pe minuscule porțiuni în Ardeal.

Cea mai mare distanță parcursă în prezent fără oprire este București - Constanța 225 km, urmată de Buzău - Bacău, 174 km.

<https://youtu.be/vsBK0iTjrNM>

Cele mai lungi distanțe fără oprire

225 km București - Constanța, 3 trenuri/zi, viteză medie 114 km/h

174 km Buzău - Bacău, un tren pe sens, viteză medie 84 km/h

149 km Arad - Deva, viteză medie 47 km/h, șantier pe coridorul IV

145 km Suceava - Bacău, un tren pe sens, medie 95 km/h

140 km, Predeal - București, un tren pe sens, 91 km/h

128 km Brașov - Sighișoara, un tren pe sens, viteză medie 47 km/h

"Tomis Expres" parcurge în 4 ore și 20 min cei 391 km dintre Brașov și Constanța, iar trenul "Ștefan cel Mare" parcurge în 5 ore și 36 de minute cei 447 km dintre Suceava și București, cu o medie de 80 km/h.

Porțiunile cele mai rapide parcurse fără oprire doar de câteva trenuri

Pantelimon - Fetești, 131 km în 59 de minute, Vmax 160 km/h

Chitila - Brazi, 42 km, 21 de minute, Vmax 160 km/h

Câmpina - Ploiești, 33 km, 19 minute, Vmax 140 km/h

Suceava - Bacău, 145 km, 91 minute Vmax 120 km/h

Arad - Curtici, 17 km, 12 minute Vmax 120 km/h

Sighișoara - Mediaș, 37 km, 24 minute Vmax 140 km/h

Vințu de Jos - Simeria, 44 km, 38 minute Vmax 140 km/h

Acestea sunt câteva exemple cu totul ieșite din comun, din moment ce viteza trenurilor este în medie de 42 km/h, pentru că multe trenuri Regio au viteze medii și de sub 35 km/h, existând și trenuri IR de lung parcurs ce nu ating nici o medie de 50 km/h.

Între Timișoara și Iași sunt trei trenuri pe zi și distanța este de aproximativ 800 km. Cel mai lent tren parcurge 849 km cu viteză medie de 47 km/h. De la Galați la Cluj cei 714 km sunt parcurși cu o viteză medie de 52 km/h. La vară, IR 1945 Mangalia - Satu Mare va parcurge 945 km cu o viteză medie de 49 km/h.

Trenurile Regio sunt lente, oprind și des, Cele mai iuți sunt pe București - Constanța, cu o medie de 45 km/h, dar sunt trenuri extrem de lente și pe magistralele principale: spre exemplu, pe M400 un tren Regio face 6 ore din Brașov la Toplița, cu o medie de 31 km/h!.

Cum merg cele mai iuți trenuri rapide din țările vecine

Ucraina

Kiev - Harkov 493 km, 4 ore și 43 min

Kiev - Lviv, 627 km, 5 ore și 15 minute

Serbia

Belgrad - Nis 244 km, 4 ore și 15 minute

Ungaria - Austria

Budapesta - Viena, 256 km 2 ore și 36 minute

Budapesta - Pecs, 237 km, 2 ore și 47 minute

Bulgaria

Sofia - Varna, 540 km, 5 ore și jumătate

Sursa: https://economie.hotnews.ro/stiri-industrie_feroviara