

MONOGRAFIA UNEI CĂI FERATE DISPĂRUTE: BRAȘOV – SATULUNG

Radu BELLU

CONSTITUIREA SOCIETĂȚII ANONIME A CĂILOR FERATE VICINALE BRAȘOV – TREI SCAUNE

Orașul Brașov, spre sfârșitul secolului al XIX-lea, se găsea în fața unei probleme majore legate de rezolvarea circulației urbane. Unele orașe ale Europei aveau deja introduse rețele de tramvai remorcate cu cai. Rezolvarea în Brașov s-a făcut printr-o soluție simplă, dar a cărei viabilitate a fost, după cum vom vedea, de scurtă durată. S-a ales pentru transportul în comun în oraș și pentru legăturile cu satele din apropiere sistemul unui tren cu ecartament normal (1435 mm), remorcat cu locomotive cu abur.

Prin construcția acestui "tramvai" – cum era denumit, impropriu, de brașoveni – se rezolva problema transportului în comun pe două artere importante ale orașului, respectiv legăturile cu cele două stații de cale ferată, Brașov și Bartolomeu, și se asigura legătura permanentă cu cele șapte sate din apropierea orașului.

Un grup de oameni de afaceri, condus de Conte Ioan Nemeș de Hidveg, încearcă formarea unei concesiuni pentru construirea și exploatarea căilor ferate Brașov – Zărnești, Brașov – Tg. Secuiesc și Brașov – Satulung. Studiile de teren și proiectele de execuție au fost făcute de firmele constructoare SMREKER și ARNOLDY (ing. Oscar Smreker și Leo Arnoldy) din Budapesta.

Începând din 25 februarie 1889 o comisie a Ministerului Comerțului din Ungaria, condusă de Consilierul ministerial Gyöngyössy, a făcut trasarea pe teren a viitoarei căi ferate Brașov – Satulung, iar la 8 februarie 1890 s-au încheiat și tratativele cu Casa ERLANGER UND SOHNES din Frankfurt și Banca fraților SULZBACH din Viena care vor asigura împreună capitalul necesar finanțării acestei lucrări.

Având asigurate fondurile necesare, Ministerul Comerțului de la Budapesta acorda concesiunea construirii și folosinței căii ferate Brașov – Satulung, la 18 aprilie 1890, grupului condus de Ioan Nemeș de Hidveg în următoarele condiții:

- În cel mult 6 luni să prezinte spre aprobare proiectele liniei.
- Linia să fie terminată până la 18 aprilie 1891.
- Să prezinte contractul cu Primăria Brașov, pentru folosirea străzilor, terenurilor private sau publice și actul de învoială cu Direcția Căilor Ferate de Stat pentru traversarea căii ferate Predeal – Brașov la Dârste și folosirea unor instalații în comun.
- Din capitalul inițial de 400.000 fl. se vor folosi obligatoriu 59.400 fl. pentru cumpărarea de locomotive și vagoane numai din interiorul Austro-Ungariei.

- Poșta de stat și a M.A.V. se va transporta gratuit.

- În cazul creșterii traficului, se vor executa pe cheltuială proprie toate

lucrările necesare trecerii la circulația pe timp de noapte.

– Dacă venitul brut anual va depăși 14.000 fl. pe kilometru, se va dubla linia de circulație fără nici o despăgubire.

– În relațiile de serviciu limba de comunicare va fi cea maghiară.

– Concesiunea se acordă pentru 90 de ani, după care toate bunurile liniei, inclusiv exploatarea, vor trece în proprietatea statului.

Pe baza dreptului acordat de concesiune, la data de 1 mai 1890 se constituie, la Budapesta, SOCIETATEA ANONIMĂ A CĂILOR FERATE VICINALE BRAȘOV – TREI SCAUNE care va avea ca scop construirea și exploatarea căilor ferate BRAȘOV – ZĂRNEȘTI, BRAȘOV – TG. SECUESC și BRAȘOV – SATULUNG pentru care se va înființa separat, la Brașov, un Oficiu de Administrație.

Capitalul societății era de 4.081.284 fl., asigurat prin emiterea unor acțiuni fundamentale în valoare de 1.120.000 fl., restul fiind depuși de firmele finanțatoare.

Pentru calea ferată Bartolomeu – Satulung, în lungime de 16, 296 km, a fost afectat un fond de 400.000 fl., din care 59.400 fl. erau ținuți pentru cumpărarea de material rulant.

CONSTRUCȚIA CĂII FERATE BARTOLOMEU – SATULUNG.

În primăvara anului 1890 firmele de construcții SMREKER și ARNOLDY încep construcția liniei din Bartolomeu, ținând seama de paragraful 3 din Actul de Concesiune ce prevedea o serie de condiții:

– Viteza de circulație a liniei de 30 Km/oră.

– Ecartament normal de 1435 mm.

– Panta maximă de 25 mm/m cu raze de minim 60 m.

– Nu se admiteau șine mai ușoare de 17,4 kg/metru.

– Lungimile liniilor de stații să fie între 100-200 m minim, amplasate în rampă de maxim 2,5 mm/m.

– Clădirile din stații puteau fi executate din lemn.

Pornind din gara Bartolomeu, linia folosea Strada Lungă, ajungând până în Piața Sfatului, de unde cobora înapoi pe str. Mureșenilor, cotea la dreapta prin actualul parc unde se găsea amplasată stația PROMENADA (în fața clădirii Primăriei Orașului Brașov).

Din acest punct, linia cobora pe actualul Bulevard 15 Noiembrie până în Piața Hidromecanica, unde se afla stația SCHIELL (ulterior RAMIFICAȚIE, sau STRUNGUL), de unde linia se ramifica cu o porțiune ce făcea legătura cu stația Brașov, iar o altă linie se continua pe sub Dealul Melcilor, prin Poiana Honterus și Noua, trecând prin Dârste și traversând la nivel calea ferată Predeal – Brașov și, prin marginea satelor Baci, Turcheș și Cernatu, ajungea la punctul terminus, stația SATULUNG.

Această din urmă linie avea o importanță economică deosebită deoarece la ea vor fi racordate toate industriile din zona de est a orașului.

La 31 octombrie 1891 lucrările la linie se apropiau de sfârșit. Primul tren de probă a plecat în dimineața zilei de 5 decembrie 1891 din gara BARTOLOMEU, însoțit de Inspectorul Șef Doblețchi și comisia care, după 4 zile de probe,

hotărâsc o serie de condiții tehnice pentru deschiderea liniei:

– Trenurile vor circula numai ziua cu viteza de 10 km/oră în oraș și 20 km/oră în afară.

– În zilele de târg trenul va circula în oraș numai după ora 15.00.

– Mecanicul va folosi fluierul locomotivei numai în cazuri extreme, în rest avertizarea se va face de șeful de tren cu "clopoțelul".

Cu ocazia probelor de circulație ce au continuat în ianuarie-februarie 1892, Primăria Brașovului a făcut repetate apeluri către populație, să nu stea între linii și să "stăpânească animalele", pentru a se evita accidente.

Deschiderea oficială a căii ferate BRAȘOV – SATULUNG a avut loc la data de 7 martie 1892, când au început să circule zilnic câte două perechi de trenuri de călători, constituind o adevărată surpriză.

Se spune că afluența de călători a fost atât de mare încât Primăria a fost obligată ca, la 9 aprilie 1892, să ceară suplimentarea urgentă cu încă 2 perechi de trenuri zilnic, pentru a face față.

La 25 iunie 1892 are loc recepția tehnică definitivă a întregii lucrări, efectuată de o comisie condusă de Consilierul Ministerial Heim. Astfel:

a) Linia curentă BARTOLOMEU (km 0 + 000) – SATULUNG.....	= 16,296 km
b) Liniile, din cele 10 stații.....	= 2,832 km
c) Linia Deltelor PROMENADA – Str. Carol – P-ȚA SFATULUI=	0,694 km
d) Ramificata GARA BRAȘOV + liniile stației.....	= 0,821 km
TOTAL.....	= 20,643 km

construiți cu șine tip 23,6 Vignol de 8-12 m și tip 17,48 kg/m, așezate pe traverse din lemn de 2,25-2,40 m, cu poza 1417 buc/100 km și ramificații tip 17,48 și 23,6. Șinele se prindeau în cramioane pe plăci metalice de traversele așezate pe un pat de balast de râu de 3-7 cm. Greutatea maximă admisă era de 12 tone/osie la vitezele de 50 km/oră pentru automotoare, 30-35 km/oră trenuri călători și 20 km/oră la trenurile de marfă.

Alimentarea locomotivelor se făcea: cu apă la stația RAMIFICAȚIE, DÂRSTE BERE, CFL BRAȘOV și SATULUNG, cu păcură și cărbune în GARA BRAȘOV, iar alimentarea cu motorină și benzină a automotoarelor în SATULUNG. Sediul SOCIETĂȚII C.F. LOCALE BRAȘOV s-a aflat în Str. General Traian Moșoiu nr. 61 din Brașov, iar Atelierele de locomotive și vagoane se aflau în Gara Satulung.

Clădirile pentru stațiile de călători, executate frumos din cărămidă, se aflau în BARTOLOMEU, PROMENADA, RAMIFICAȚIE, FABRICA DE CIMENT, NOUA, DÂRSTE BERE și SATULUNG, legate între ele cu instalații telefonice proprii. Mici adăposturi din scânduri acoperite cu țiglă se aflau în punctele de oprire HONTERUS, BACIU, TURCHEȘ, CERNATU și altele.

STAȚIILE DE CALE FERATĂ

Pe cei 16.269 km de cale ferată au existat 10 stații, cu un număr de 2 până la 7 linii în lungime utilă de 131-260 metri.

– Stația BARTOLOMEU – kilometrul 0+000 aflat pe linia 1 – de unde se

- pornea spre Strada Lungă, și 3 linii mai mici pentru Remiza de locomotive.
- Stația STRADA LUNGĂ – DELTA PROMENADA – PIAȚA SFATULUI, km 2+271.
 - Stația PIAȚA SFATULUI cu 2 linii de 110 m și o linie de tragere de 75 m.
 - Stația PROMENADA cu 3 linii de 130 m.
 - Stația SCHIEL – RAMIFICAȚIE sau STRUNGUL cu 2 linii de 73 m și linia de legătură cu GARA BRAȘOV unde se mai aflau 2 linii de 280 m fiecare. Din această stație se legau 3 racorduri C.F. industriale la: Fabrica SCHERG, SCHIELL și S.A. UNIREA PETROL.
 - Stația FABRICA DE CIMENT cu 2 linii de 138 m și o linie de 67 m. Racord C.F. la FABRICA DE CIMENT KRUGER S.A.
 - Stația HONTERUS cu 2 linii de 118 m și racord C.F. la ASTRA VAGOANE.
 - Stația NOUA cu 2 linii de 132 m.
 - Stația DÂRSTE BERE cu 2 linii de 81 m și racord C.F. la FABRICA BERE CZELL.
 - Stația SATULUNG cu 8 linii: I, II, III, de circulație, cu lungimi de 173, 207 și respectiv 88 m; IV, V placa turnantă și remiza locomotive, VI-VII ateliere reparații.

LINIILE INDUSTRIALE

În vara anului 1892 este construită, la Depozitul Orășenesc de Lemne (km 4+934), prima linie C.F. industrială amplasată pe zona actualului Spital Județean, linie ce a servit ulterior Stabilimentul de lemnărie KOCICS și BÂRSANA S.A. – Chereștea și Parchet, apoi urmând:

- Linia Fabrici Postav W. SCHERG – km 3,911
- Linia Fabrici de Mașini Frații SCHIELL – km 4,022
- Linia Depozit Petrolifer UNIREA S.A. – km 4,149
- Linia Fabrica de Cărămizi și Ceramică Frații SCHMIDT S.A. – km 5,426
- Linia Fabrica de Ciment PORTLAND S.A. KRUGLER – km 6,027
- Linia Uzina FAROLA – km 6,488
- Linia Uzinele METROM – km 6,734
- Linia FABRICA DE STICLĂ – km 7,080 HONTERUS
- Linia Uzinele ASTRA – km 7,145
- Linia INTR. PREFABRICATE – construită ulterior la km 7,140

PARCUL DE LOCOMOTIVE, VAGOANE ȘI AUTOMOTOARE

Înainte de deschiderea liniei, Societatea a cumpărat de la M.A.V. (Căile Ferate de Stat Maghiare) 3 locomotive-tender cu abur, seria 020 T., tip 268-259, fabricate la Budapesta, ce vor purta denumirile: SATULUNG (Nr. de fabricație 363/1891), BRAȘOV (Nr. 362/1891) și BARTOLOMEU (Nr. 393/1892) și 8 vagoane de călători pe două osii (2 poștă, 2 clasa I/II și 4 cl. II) și

11 vagoane de marfă tot pe două osii (4 acoperite și 7 descoperite).

Imediat au mai fost achiziționate încă 2 locomotive cu abur, seria 020 T., tip 167 de 85 CP, fabricate la FLORISDORF – Austria ce au fost denumite: HONTERUS (Nr. 858/1893) și TATRANG (Nr. 972/1894).

Aduse la Brașov, ele au purtat numerele: 5091, 5092, 5093, 5101 și 5102.

În anul 1904 au fost aduse și 3 automotoare cu abur – Seria 1-A-1, fabricate la GANZ-TARSA Budapesta, cu motoare licența DE DION BOUTON PUTEAUX – FRANȚA de 35 CP, lungime de 10,8 m, tara 13,7 t., cu 37 locuri.

În anul 1943 parcul de lucru al liniei Brașov – Satulung era format din: 5 locomotive cu abur Seria 020 T., din care 3 erau de tip MAV de 45 CP și 14,35 tone greutate (Nr. 4/562/1891, Nr. 5/263/1934 și Nr. 6/5911/1928) și 2 locomotive tip Florisdorf de 85 CP și 19,10 tone greutate (Nr. 1/858/1893 și Nr. 2/972/1894) și 4 automotoare pe 2 osii, din care: 1 tip Ganz cu motor Diesel – 120 CP pe motorină, fabricat în anu 1926 și transformat în anul 1935 la Atelierele CFLB Satulung și 3 de 85 CP, fabricate în anul 1940, tot în Atelierele Satulung cu motoare FORD în V cu 8 cilindri pe benzină, 6 vagoane de călători pe 2 osii, cl.I/II, vopsite în galben, 16 vagoane de marfă pe 2 osii (15 acoperite + 1 descoperit) ce puteau încărcă 4-5 tone fiecare.

Cele 10 firme industriale cu linii proprii în general primeau și expediau marfa cu vagoanele din rețeaua căilor ferate de stat prin stațiile de racord: Brașov, Bartolomeu sau Dârste.

După 1 octombrie 1948, când linia a intrat în proprietatea C.F.R., au fost folosite vagoanele din parcul național și 4 locomotive cu abur Seria 375 și 376 CFR până în toamna anului 1960 când a încetat traficul de călători.

Activitatea de manevră între anii 1960-1991 pe porțiunea rămasă între STAȚIA ST. ROȘU și UZINA METROM s-a desfășurat cu locomotive cu abur seria 50.000 și începând din anul 1970 și cu L.D.H.

TRAFICUL DE CĂLĂTORI ȘI MĂRFURI

La 7 martie 1892, când a fost deschisă linia, au fost puse în circulație 2 perechi de trenuri mixte zilnic, ce transportau călători și mărfuri. În mersul de tren valabil de la 1 octombrie 1908 erau prevăzute 13 perechi de trenuri zilnic, automotoare și cu locomotive cu abur, din care: 3 perechi (Nr. 109, 121, 129) circulau de la BARTOLOMEU la SATULUNG și 10 perechi de la PIATA SFATULUI la SATULUNG.

Trenurile erau formate din 2-3 vagoane de culoare galbenă, primul, de cl. a II-a, avea și un compartiment pentru bagaje și mesagerie, apoi câte un vagon cl.I/II, fiecare cu capacitatea de 20-30 călători.

În anul 1935 circulau 18 perechi de trenuri zilnic, de la orele 5.45 la 23.00, între Stațiile PROMENADA și SATULUNG, parcurgând cei 14 km cu 6 stații și puncte de oprire în 40 de minute. Trenurile erau numerotate cu Nr. 1-33 spre centru și Nr. 2-34 spre Satulung.

În anul 1960, înainte de închiderea circulației, pe ruta STRUNGU

- SATULUNG circulau 12 perechi de trenuri zilnic, Nr. 3461-3484, compuse din 6-10 vagoane Seria Cmx-Bmx pe 2 osii, cu capacitate de 72 locuri.

Disponem de date din anii 1940-1942 când traficul pe această linie a depășit 1 milion de călători anual: 1.009.792 în 1940, 1.634.032 în 1941 și 1.564.453 în 1942, revenind la 4000-4500 călători zilnic.

În această perioadă traficul de mărfuri a fost de 20-25 vag./zi, astfel:

1940	8479 vg/an	107.269 tone/an
1941	8849	111.785
1942	8543	106.544

JONCTIUNI CU ALTE CĂI FERATE

Linia BARTOLOMEU - SATULUNG a avut următoarele joncțiuni:

a) În stația BARTOLOMEU la linia 1, considerat km 0+000, cu liniile: BRAȘOV - ZĂRNEȘTI (1891) și BARTOLOMEU - SIBIU (1908).

b) În stația BRAȘOV - aparținând Căilor Ferate de Stat Ungare și apoi CFR - prin linia de racord din stația RAMIFICAȚIE - km 4+090 (ulterior stația STRUNGUL)

c) În stația DÂRSTE - Uzinele ASTRA, prin convenție specială, exista un racord C.F. ce traversa D.N.1 în dreptul Clădirilor DACIA SERVICE DÂRSTE, de azi, intra în zona Secției Jenți și mergea paralel cu D.N. 1 (traseu existent), devia stânga în fața stației STEAGU ROȘU și intra în uzină.

În anul 1960, prin desființarea liniei de la Uzina Autocamioane la Satulung, zona s-a racordat în stația STEAGU ROȘU (1959-1960), în același timp racordul JENȚI - Stația DÂRSTE a fost desființat.

ETAPELE DEZAFECTĂRII LINIEI BRAȘOV - SATULUNG

Din cei 16.296 km cale ferată, 10 stații, 2 remize de locomotive și un Atelier de întreținere, astăzi mai există numai un segment de 1.366 km, aflat între Metrom și IABv km 8+100, punctul de unde s-a legat în 1960 cu stația St. Roșu, sau se mai pot vedea: Clădirea Gării Noua pe str. Gara Nouă nr. 9 locuită de 3 familii, clădirea stației Satulung încă folosită, precum și terasamentele liniei din Noua la Dârste și din Baciul la Satulung. Nu s-a mai păstrat nici o locomotivă sau vagon care a circulat pe această linie între 7.III.1892 și 1.XI.1989. Porțiunea de linie rămasă deservește astăzi numai traficul de marfă al I.A.Bv, Metrom și Intreprinderea Prefabricate.

După primul război mondial, inconvenientele liniei amplasate pe străzile cele mai populate și apariția mijloacelor auto a făcut ca să se pună problema desființării ei. Circulând prin oraș, micile locomotive, suprasolicitate și folosind cărbuni, creau deja o atmosferă viciată iar zgomotul produs deranja locuitorii.

Din aceste cauze au început succesiv demontările liniei, astfel:

- În anul 1927 se demontează 0,694 km linie, de la DELTA - PROMENADA Str. Carol până în PIATA SFATULUI (Aprobarea Nr. 17689/22.X.1927 a Ministerului Comunicațiilor).

- În anul 1933 se demontează 3,254 km linie, din BARTOLOMEU până la stația PROMENADA (Autorizația Nr. 24891/16.V.1933).
- În data de 12 iulie 1938 Primăria, fără nici o aprobare și fără consimțământul Societății C.F. Locale Brașov, demontează 1,693 km, de la stația PROMENADA la stația RAMIFICAȚIE.
- În anul 1960 Regionala C.F. Brașov închide traficul de călători și desființează 2.106 km linie, de la stația STRUNGUL până la intrarea în stația TEMELIA, legătura cu STAȚIA BRAȘOV și toate liniile industriale aflate pe acest tronson.
- De la IABv km 8+100 se desființează 8,196 km linie până la stația SATULUNG.
- Ultima porțiune este desființată la 1.XI.1989, între stația TEMELIA și racordul Uzinei Metrom – 0,634 km, pentru a se lărgi B-dul Carpați.

SFÂRȘITUL SOCIETĂȚII

Înființată inițial ca societate particulară, după primul război mondial căile ferate Brașov – Tg. Secuiesc – Brețcu și Brașov – Zărnești trec în proprietatea Statului Român prin răscumpărare, figurând în Tratatul de Pace de la Trianon, linia Brașov – Satulung fiind administrată ca linie locală de tramvai de vechea societate.

În anul 1934 greutățile financiare provocate de criza generală și gradul avansat de uzură a locomotivelor și vagoanelor aduc societatea în pragul unui faliment inevitabil. Prefectura și Primăria încearcă o salvare sprijinind transferul acțiunilor de la vechea societate și înființarea, la 16 mai 1936, a SOCIETĂȚII CĂILOR FERATE LOCALE S.A. BRAȘOV (C.F.L.B.) care va administra în continuare exploatarea căii ferate Brașov – Satulung.

La 11 iunie 1948, prin efectul legii naționalizării, societatea este desființată și linia Strungu – Satulung trece în proprietatea C.F.R.

ÎN LOC DE ÎNCHEIERE

Vom aminti din vechiul ziar local Gazeta de Transilvania și câteva necazuri, dar și bucurii, pricinuite de această cale ferată.

La scurtă vreme de la deschiderea liniei, 5 mai 1892, zugravul Elias Berko a sărit din mers pe Strada Lungă "lovindu-se greu la cap și la șold...". În toamna anului 1908 fetița Diners, de 4 ani, ieșind în joacă din casă, a fost surprinsă de tren și omorâtă pe loc.

Dar și un fapt pozitiv:... în vara anului 1892, imediat după darea în funcție, Primăria Orașului Ploiești solicita un exemplar din proiect pentru a construi "cailor de tramvai și în Ploiești...".

Dar meritul incontestabil este faptul că, timp de 68 de ani, pe orice vreme, iarna sau vara, linia Bartolomeu – Satulung a transportat ieftin și iute călătorii și mărfurile din Brașov și împrejurimi. Și încă ceva. În urmă cu o sută de ani, în miez de iarnă, călătorul din Satulung se urca la oră fixă în trenuleț

și în 40 minute ajungea în Piața Sfatului, contra unei sume modeste – prețul biletului.

Astăzi, pe același traseu, schimbă 2 autobuze. Cât costă 2 bilete, cât așteaptă și cum călătorește ... numai el știe. Și noi...

Sistematizare... modernizare...