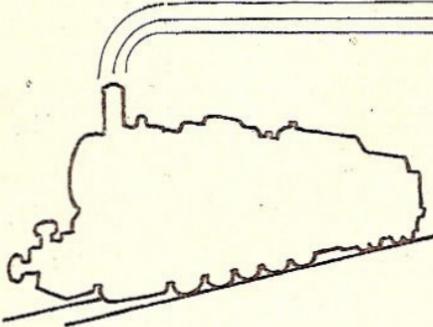
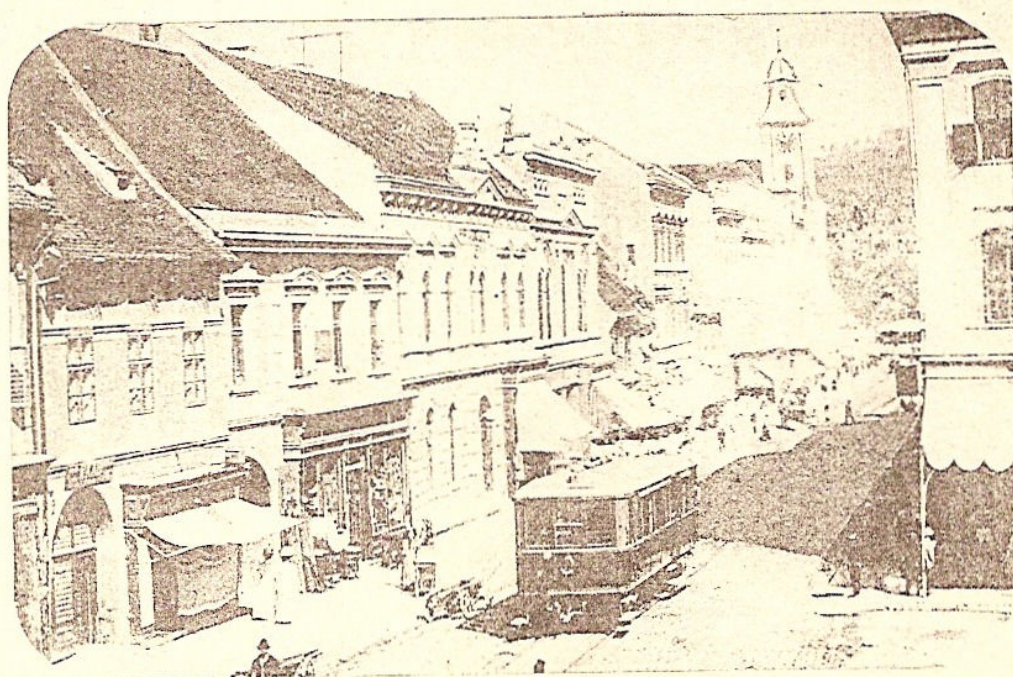


TER

MONOGRAFIA UNEI CĂI FERATE DISPĂRUTE  
**BRĂȘOV - SATULUNG**  
**1892 7 MARTIE 1992**



**TREN**  
**MAGAZIN**  
*Special*



**BRĂȘOV · 1992**

## MONOGRAFIA CĂII FERATE LOCALE

### BRAȘOV - SATULUNG

ing. Radu BELLU ; ing. Ilie POPESCU

"In perioada 1927 - 1989 vechea cale ferată locală BRAȘOV - SATU LUNG a fost desființată treptat.

Micuțul "TREN GALBEN" sau tramvai cu abur, dacă nu ar fi fost pensionat mult prea devreme, ar fi împlinit - la 7 martie 1992 - o sută de ani de serviciu !"

## Constituirea Societății Anonime a Căilor Ferate Vicinale BRAȘOV-TREI SCAUNE

Spre sfârșitul secolului al XIX lea, orașul Brașov se găsea în fața unei probleme dificile legate de rezolvarea circulației urbane.

În acea perioadă, marile orașe europene înlocuiau vechile rețele de tramvaie cu cai prin linii de tramvaie cu tracțiune mecanică, inclusiv electrică.

Rezolvarea circulației în orașul Brașov și legătura acestuia cu satele din apropiere s-a efectuat prin intermediul unei linii locale de ecartament normal (1435 mm), și cu tracțiune prin mici locomotive-tender pentru linii de tramvaie cu abur.

Prin construirea acestui sistem de transport, denumit de sașii brașoveni "Kronstadt - Hossufaluer Dampftramway", se rezolva problema transportului în comun pe două artere importante ale orașului, respectiv legăturile între stațiile de cale ferată Brașov și Bartolomeu și cele "șapte sate" din apropierea orașului, denumite Hétfalu/Siebindörfer și astăzi constituind orașul Săcele.

Un grup de oameni de afaceri, conduși de contele Ioan Nemes de Hidvég, intenționează să obțină concesiunea pentru construirea și exploatarea căilor ferate Brașov-Zărnești, Brașov-Tg. Secuiesc și Brașov-Satulung. Studiile de teren și proiectele de execuție au fost realizate de firmele ing. Oskar SMREKER și Leo ARNOLDI din Budapesta. La 25 februarie 1889, o comisie a Ministerului Comerțului din Ungaria condusă de consilierul ministerial GYÖNGYÖSSY, a început trasarea pe teren a viitoarei căi ferate Brașov-Satulung, iar la 8 februarie 1890 s-au încheiat tratativele cu băncile ERLANGER & SÖHNE din Frankfurt și fraților SULZBACH din Viena care, împreună au asigurat capitalul necesar finanțării acestei lucrări.

Fiind constituite fondurile necesare, Ministerul Comerțului de la Budapesta a acordat, la 18 aprilie 1890, concesiunea construirii și exploatării căii ferate Brașov-Satulung grupului condus de Ioan Nemes de Hidvég, în următoarele condiții:

- în cel mult 6 luni să înainteze 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 convenția cu Direcția Căilor Ferate de Stat Maghiare MÁV, pentru traversarea căii ferate Brașov-Predeal la Dîrste și folosirea în comun a unor instalații,
- din capitalul inițial de 400 000 Fl. să se utilizeze obligatoriu 59 400 Fl pentru cumpărarea de locomotive și vagoane numai din interiorul Imperiului Austro-Ungar,
- poșta de stat și a MÁV să se transporte gratuit,
- în cazul creșterii traficului, să se execute pe cheltuială proprie, toate lucrările necesare trecerii la circulația și pe timp de noapte,
- dacă venitul anual brut ar depăși 14000 Fl. pe km, să se dubleze linia de circulație, fără nici o despăgubire,
- în relațiile de serviciu, limba de comunicare va fi maghiara,
- concesiunea se acordă pentru o perioadă de 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 constituia la Budapesta "SOCIETATEA ANONIMA A CAILOR FERATE VICINALE BRAȘOV-TREI SCAUNE" (Brassó - Háromszéki Helyi Érdekű Vasutak) B.H.H.É.V. care avea ca scop construirea și exploa-

tarea căilor ferate BRAȘOV-ZĂRNEȘTI, BRAȘOV-TG.SECUIESC și BRAȘOV-SATULUNG, linii pentru a căror exploatare se va înființa separat la Brașov un Oficiu de Administrație.

Capitalul Societății era de 4.081.284 Fl., asigurat prin emiterea unor acțiuni în valoare de 1.120.000 Fl., restul fiind depuși de firmele finanțatoare.

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

## Construcția căii ferate BARTOLOMEU - SATULUNG

În primăvara anului 1890, firmele de construcții ing. Oskar SMREKER și Leo ARNOLDI au început construcția liniei din stația Bartolomeu, ținând seama de paragraful 3 din Actul de Concesiune, ce prevedea o serie de condiții tehnice:

- viteza de circulație pe linie de 30 km/h,
- ecartament normal (1435 mm),
- declivitatea maximă de 25 mm/m, cu raze de minim 60 m,
- șine de minimum 17,4 kg/m,
- lungimile minime ale liniilor de garare din stații să fie între 100-200 m și să nu fie amplasate în declivități mai mari de 2,5 mm/m,
- clădirile din anumite stații puteau fi executate din lemn.

Pornind din gara Bartolomeu, linia urma strada Lungă, ajungea pînă în Piața Sfatului, de unde cobora înapoi pe strada Kolostor/Kloster (astăzi Mureșenilor), cotea la dreapta prin actualul parc, unde se găsea amplasată stația Promenadă (în fața clădirii Primăriei Orașului Brașov). Din acest punct, linia cobora dealungul actualului bulevard 15 Noiembrie, pînă în actuala piață Hidromecanică, unde se afla stația SCHIEL (ulterior Ramificație și Strungul), de unde se ramifica legătura cu stația veche Brașov MAV/CFR, iar o altă linie se continua pe sub Dealul Melcilor, prin Poiana Honterus și Noua, trecînd prin Dîrste, traversa la nivel calea ferată Predeal-Brașov și, prin marginea satelor Baciș, Turcheș și Cernatu, ajungea la punctul terminus, stația SATULUNG.

Această din urmă linie a avut o importanță economică deosebită, deoarece la ea au fost racordate toate industriile din zona de est a orașului.



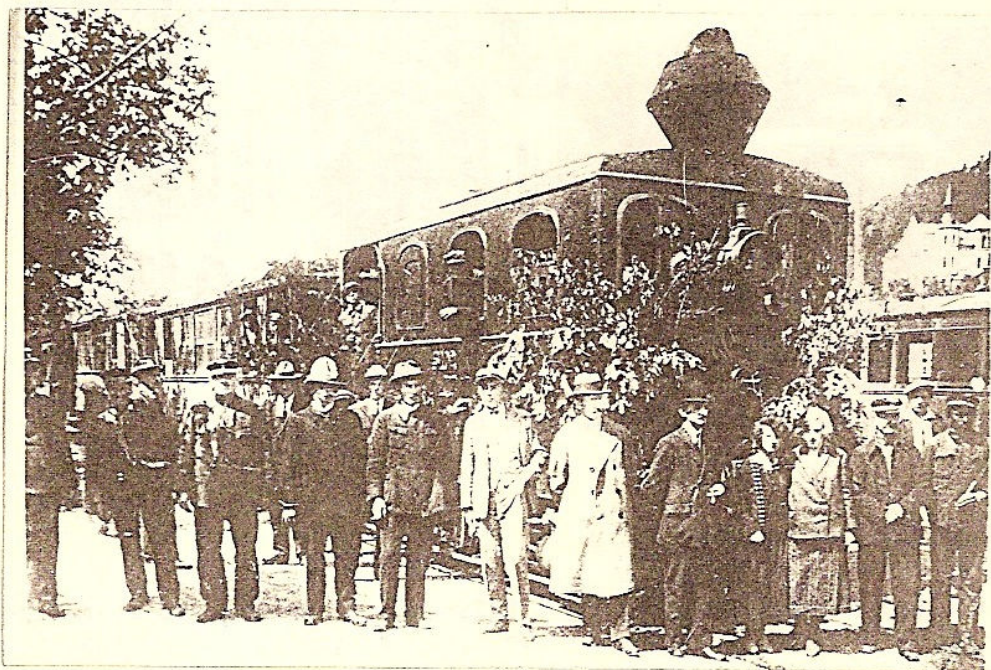
Brașov, pe actuala str. Mureșenilor, la începutul secolului...

La 31 octombrie 1891, lucrările de construcție ale liniei se apropiau de sfârșit. Primul tren de probă a plecat în dimineața zilei de 5 decembrie 1891 din gara Bartolomeu, însoțit de inspectorul șef DOBLETCHI și de comisia tehnică care, după patru zile de probe, stabilește o serie de condiții tehnice în vederea deschiderii liniei în trafic de călători:

- trenurile vor circula numai ziua, cu viteza de 10 km/h în oraș și 20 km/h în exterior,
- în zilele de țirg, trenul va circula în oraș numai după ora 15.00,
- mecanicul va utiliza fluierul locomotivei numai în cazuri extreme, în rest avertizarea sonoră se va face de către șeful de tren cu "clopoțelul"

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

Deschiderea oficială a căii ferate BRAȘOV-SATULUNG pentru traficul de călători a avut loc la data de 7 martie 1892, când au început să circule zilnic câte două perechi de trenuri de călători. Afluența de călători a fost atât de mare încât primăria a impus - la 9 aprilie 1892 - suplimentarea cu încă două perechi de trenuri zilnic, pentru a se face față traficului.



La 25 iunie 1892 a avut loc recepția tehnică definitivă a întregii lucrări. Comisia tehnică a fost condusă de consilierul ministerial HEIM, care a inspectat și verificat întregul traseu al liniei, alcătuit din:

a) Linia curentă Bartolomeu (km.0+000)-Satulung.....	16,296 km
b) Liniile din cele 10 stații .....	2,832 km
c) Liniile triunghiului Promenadă-str.Carol-Piața Sfatului...	0,694 km
d) Ramificația Gara Brașov și liniile stației .....	0,821 km
TOTAL .....	20,643 km

Liniile au fost construite cu șine clasice de tip Vignole 23,6 de 8-12 m lungime și de tip 17,48 kg/m, așezate pe traverse din lemn de 2,25-2,40 m, cu poza de 1417 buc./km și ramificații (macazuri) tip 17,48 și 23,6. Șinele se prindeau în crampoane pe plăcile metalice de sprijin și traversele din lemn, așezate pe un pat de balast de riu în grosime de 3 până la 7 cm.

Sarcina maximă admisă era de 12 tone/osie la viteze de 50 km/h pentru automotoare, 30-35 km/h pentru trenuri de călători și 20 km/h pentru trenuri de marfă.

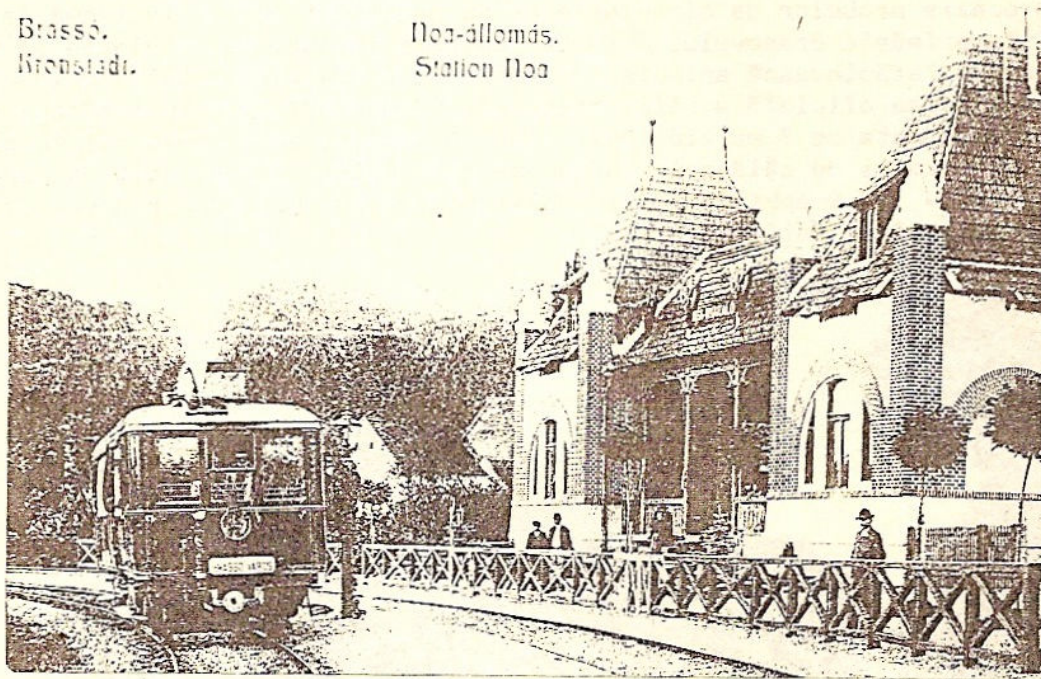
Locomotivele se alimentau cu apă în stațiile Ramificație, Dîrste Băi, CFL Brașov și Satulung, iar cu păcură și cărbuni în gara Brașov. Alimentarea automotoarelor cu motorină sau benzină se realiza în stația Satulung.

Sediul Societății C. F. Locale Brașov-Satulung era amplasat în str. General Traian Moșoiu nr.61 din Brașov, iar Atelierele de locomotive și vagoane se aflau în stația Satulung.

Clădirile de călători din stațiile Bartolomeu, Promenadă, Ramificație, Fabrica de Ciment, Noua, Dîrste Băi și Satulung erau executate din cărămidă și erau legate între ele prin instalații telefonice proprii. În punctele de oprire Honterus, Baci, Turcheș și Cernatu se aflau mici adăposturi din lemn, acoperite cu țiglă.

Brasso.  
Kronstadt.

Neu-dollomds.  
Station Nou



Stația Noua cu automotorul spre oraș, în anul 1910

### Stațiile de cale ferată

Pe traseul Bartolomeu-Satulung (16,296 km) au existat 10 stații de cale ferată, fiecare cu un număr de 2 pînă la 7 linii, cu lungime utilă de 130-260 metri, astfel:

- St. Bartolomeu (km.0+000), aflat pe linia 1 de unde se pornea spre str. Lungă și trei linii mai mici, pentru remiza de locomotive,
- St. Strada Lungă - triunghi Promenadă - Piața Sfatului, la km 2+271,
- St. Piața Sfatului, cu 2 linii de 110 m și o linie de tragere de 75 m,
- St. Promenadă, cu 3 linii de 130 m,
- St. SCHIEL, ulterior Ramificație și Strungul, cu 2 linii de 73 m și linia de legătură cu gara veche Brașov, unde se mai aflau 2 linii de cîte 280 m fiecare. Din stația SCHIEL porneau 3 racorduri c.f. industriale, la firmele SCHERG, SCHIEL și S.A. UNIREA PETROL.

- St. Fabrica de Ciment, cu 2 linii de 138 m și o linie de 67 m. Racord c.f. la Fabrica de Ciment KRÜGLER S.A.
- St. Honterus, cu 2 linii de 118 m și racord c.f. la ASTRA VAGOANE,
- St. Noua, cu 2 linii de 132 m,
- St. Dîrste Bere, cu 2 linii de 81 m și racord c.f. la Fabrica de Bere CZELI
- St. Satulung, cu 8 linii; I,II,III de circulație, cu lungimi de 173,207 și 88 m, IV,V placa turnantă și remiza de locomotive, VI-VIII atelierele de reparații.

### Linii industriale

În vara anului 1892 a fost 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 Stabilimentului de lemnărie KOCSIS și BÂRSANA S.A. - Che-  
restea și parchet, apoi urmînd:

- linia Fabricii de Postav W.SCHERG - km 3,911
- " Fabricii de Mașini Frații SCHIEL - km 4,022
- " Depozit Petrolifer UNIREA S.A. - km 4,149
- " Fabrica de Cărămizi și Ceramică Frații SCHMIDT S.A. - km 5,426
- " Fabrica de Ciment Portland KRÜGLER S.A. - km 6,027
- " Uzina FAROLA - km 6,488
- " Uzinele METROM - km 6,734
- " Fabrica de Sticlă - km 7,080 - Honterus
- " Uzinele ASTRA - km 7,145
- " Intr. Prefabricate - construită ulterior la km 7,140

Parcul de material rulant (locomotive, automotoare, vagoane de călători și de marfă)

La 7 martie 1892, data inaugurării oficiale a liniei Brașov-Satulung pen-  
tru traficul local de călători, bagaje și mărfuri, parcul de material rulant era con-  
stituit din 3 locomotive-tender pe două osii pentru linii locale de tramvaie (denu-  
mite în publicațiile de specialitate ale vremii "Tramway-Locomotive"), 8 vagoane de  
călători și 11 vagoane de marfă, toate pe două osii.

Locomotivele-tender (tip Bt-n2) - construite la Budapesta - au fost încar-  
date inițial în seria MAV 26 (Categorie VII-a) și au purtat numerele 898 - 900.  
În cadrul Societății B.H.H.É.V., acestea au primit numerele și denumirile de 5091 -  
"BRASSÓ" (Brașov), 5092 - "HOSSZUFALU" (Satulung) și 5093 - "BERTALAN" (Bartolomeu).

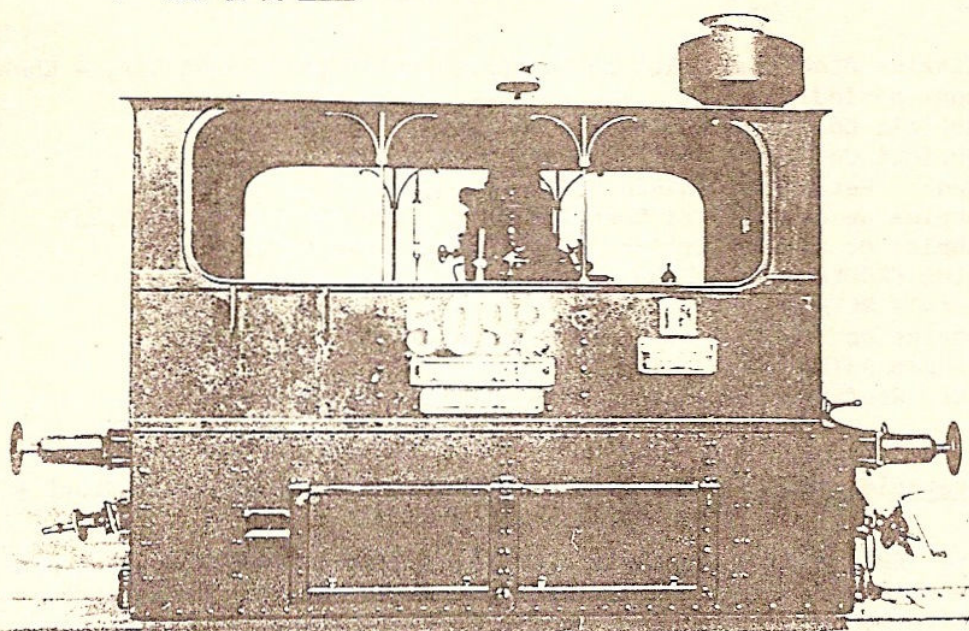
Parcul de vagoane de călători era alcătuit din 2 vagoane de poștă, 2 vagoa-  
ne cl.I/II-a și 4 vagoane cl.II-a, iar parcul de vagoane de marfă din 4 vagoane aco-  
perite și 7 vagoane descoperite.

În următorii 2 ani, parcul de locomotive a fost sporit cu alte două loco-  
motive-tender de tip Bt-n2, livrate de firma austriacă Wiener Lokomotivfabrik A.G.  
Floridsdorf. Au purtat numerele și denumirile de 5101 - "HONTERUS" și 5102 - "TATRANG".  
Locomotiva "HONTERUS" a primit numele în onoarea marelui umanist sas Johannes HONTERUS  
(1498 - 1549), adept al luteranismului, care a reformat biserica săsească din Brașov  
și a înființat în anul 1535 prima tipografie din Transilvania, unde avea să tipăreas-  
că și Coresi primele cărți românești ("Catehismul"-1559).

În anul 1904, au fost introduse pe linia Brașov-Satulung și 4 automotoare  
cu abur Ganz-de Dion-Bouton (tip 1A'-1 și tip A-1), livrate de firma GANZ és TÁRSA -  
Budapest și echipate cu motoare franceze "PUTEUX" de 35 CP (26 kW) și 50 CP (37 kW).  
Automotoarele tip 1A'-1 echipate cu motoare de 35 CP au primit numerele B.H.H.É.V.  
1 și 2, fiind identice constructiv cu automotoarele liniei Arad-Cenad. Aveau o greu-  
tate în serviciu de 12,3 tf, sarcina maximă pe osie de 6,5 tf, diametrul roților mo-  
toare de 1008 mm, lungimea peste tampon de 10800 mm, 33 de locuri (9 la cl.I și  
24 la cl.II-a) și o viteză maximă de circulație de 45 km/h. Automotoarele tip A-1,  
echipate cu motoare de 50 CP, au primit numerele B.H.H.É.V. 3 și 4. Aveau caracte-  
ristici asemănătoare cu precedentele, avînd însă o viteză și o greutate în serviciu  
sporite, respectiv 50 km/h și 13,7 tf. Unul dintre automotoarele cu abur B.H.H.É.V.  
3-4, de tip A-1, a fost echipat, înainte de anul 1914, în atelierele firmei GANZ és  
TARSA, Budapest, cu un motor cu benzină, cu 4 cilindri, tip De Dion-Bouton, sporindu-  
se viteza maximă de circulație la 60 km/h.

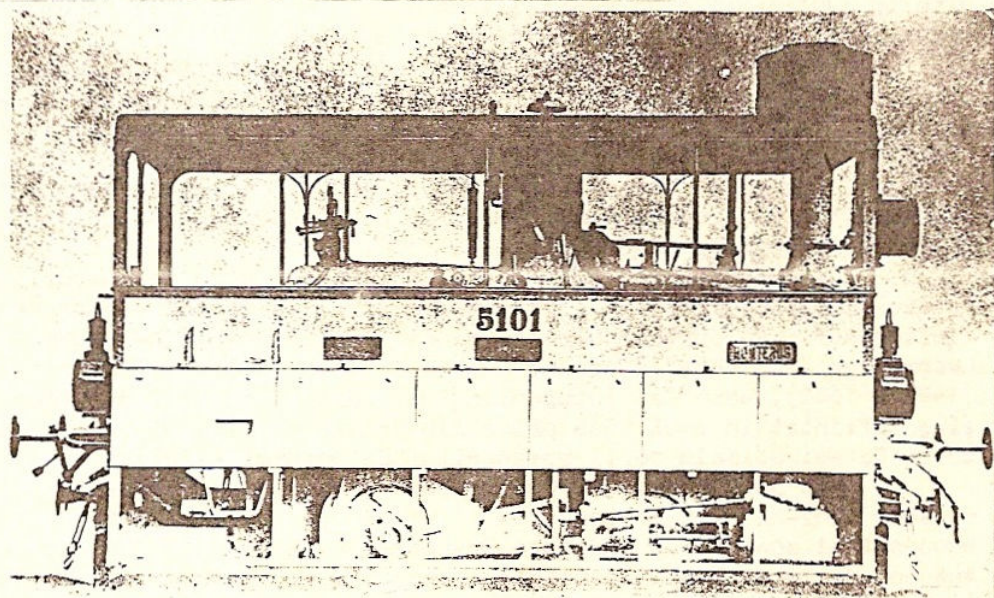
La nivelul anului 1911, parcul de material rulant al liniei locale Brașov-  
Satulung era format din 5 locomotive-tender, 4 automotoare cu abur, 17 vagoane de  
călători și 11 vagoane de marfă.

Locomotive:	5091 - "BRASSÓ"	Bt-n2	Nr.fabr. 362/1891	MAV Gépgyár, Bp
	5092 - "HOSSZUFALU"	-"	363/1891	- " -
	5093 - "BERTALAN"	-"	393/1892	- " -
	5101 - "HONTERUS"	-"	858/1893	WLF Floridsdorf
	5102 - "TATRANG"	-"	972/1894	- " -
Automotoare:	B.H.H.É.V. 1 și 2	1A'-1	...../1903	Ganz és Társa-
	B.H.H.É.V. 3 și 4	A-1	...../1904	de Dion-Bouton



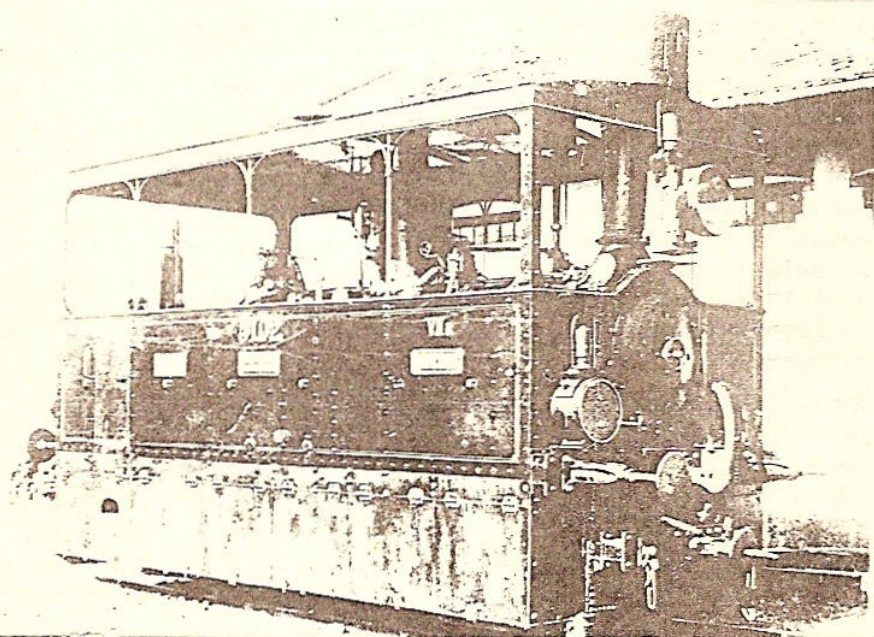
5092-"HOSSZUFALU"  
Budapest, 363/1891

Doc. Pascal  
PONTREMOLI



5101- "HONTERUS"  
Floridsdorf, 858/93

Doc. P. PONTREMOLI



5102 - "TATRANG"  
Floridsdorf, 972/94

Doc. P. Pontremoli

În anul 1943, parcul de exploatare al liniei Braşov-Satulung era constituit din 5 locomotive cu abur, toate de tipul Bt-n2, dintre care cele două locomotive Floridsdorf de 85 CP ale B.H.W.É.V. purtând acum nr. 1/858/1893 şi 2/972/1894, precum şi 3 locomotive de tip MÁV, 45 CP şi 14,35 tone greutate (nr.4/562/1891, nr.5/263/1934 şi nr.6/5911/1928); 4 automotoare pe două osii, dintre care unul de tip Ganz cu motor Diesel de 120 CP, fabricat în anul 1926 (transformat în anul 1935 la Atelierele CFLB Satulung) şi 3 de 85 CP, fabricate în anul 1940 tot în Atelierele CFLB Satulung, cu motoare FORD V8 pe benzină; 6 vagoane de călători pe două osii cl.II/III de culoare galbenă, 16 vagoane de marfă pe două osii (15 acoperite şi unul descoperit) ce puteau transporta fiecare 4-5 tone.

În perioada dintre cele două războaie mondiale, cele 10 firme braşovene cu linii industriale proprii primeau şi expediau mărfurile cu vagoanele din reţeaua căilor ferate de stat prin cele trei staţii de racord: Braşov, Bartolomeu şi Dîrste.

După 1 octombrie 1948, linia locală Braşov-Satulung a fost naţionalizată, exploatarea revenind CFR-ului. Traficul de călători şi mărfuri s-a realizat prin garnituri formate din vagoane pe două osii de cl.III-a şi vagoane de marfă aparţinând CFR-ului, remorcate de locomotive MÁV/CFR seria 376 (tip 1C1t-n2v).

La 1 noiembrie 1960, linia Braşov-Satulung a fost desfiinţată aproape în întregime, din vechiul traseu rămânând doar - pentru activitatea de manevră - un mic tronson cuprins între staţiile Steagu Roşu şi Uzina Metrom. Activitatea de manevră s-a desfăşurat în perioada anilor 1960-1970 cu locomotive cu abur din seria CFR 50.1 iar în ultimii ani cu locomotive diesel-hidraulice (LDH).

#### Traficul de călători şi mărfuri

La 7 martie 1892 au fost puse zilnic în circulaţie 2 perechi de trenuri mixte, pentru călători şi mărfuri.

În mersul de tren valabil de la 1 octombrie 1908 erau prevăzute zilnic 13 perechi de trenuri, atât automotoare cât şi cu locomotive cu abur, din care 3 perechi (nr.109,121,129) circulau între staţiile Bartolomeu şi Satulung, iar 10 perechi de la Piaţa Sfatului la Satulung. Trenurile aveau în componere 2-3 vagoane de călători de culoare galbenă, având o capacitate de 20-30 de locuri, dintre care primul era de cl.II-a şi avea un compartiment pentru bagaje şi mesagerie, iar al doilea (treilea) era de cl.I/II-a.

În anul 1935 circulau zilnic 17 perechi de trenuri, între orele 5.45 şi 23, între staţiile Promenadă şi Satulung, parcurgând cei 14 km, cu 6 staţii şi 4 puncte de oprire, în 40 de minute. Trenurile erau numerotate cu nr.1-33 spre centru şi cu nr.2-34 spre Satulung.

Disponem de date comparative privind traficul de călători şi mărfuri din anii 1911 şi 1940-1942, astfel:

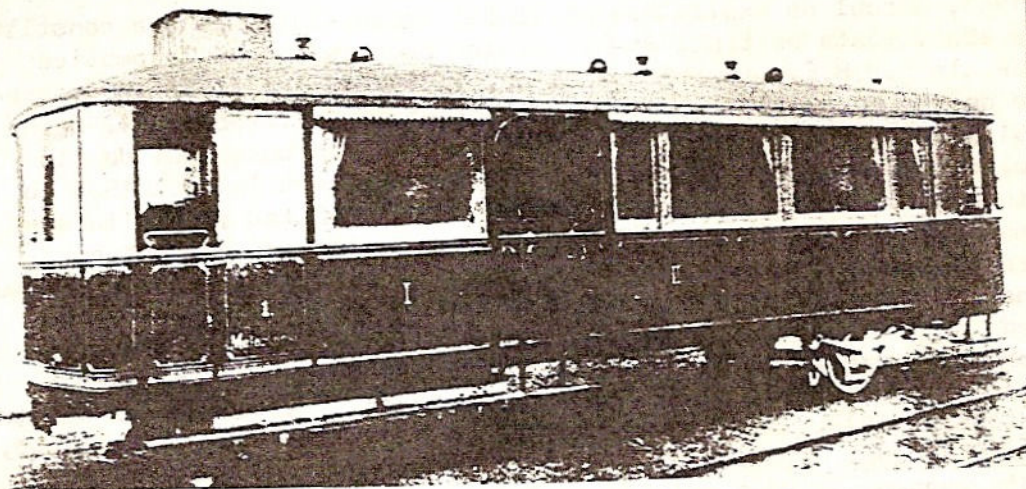
1911	1.063.480 călători			39.189 tone/an
1940	1.009.792	"-	8479 vag.marfă/an	107.269 tone/an
1941	1.634.032	"-	8849	111.785
1942	1.564.453	"-	8543	106.544

Pentru perioada 1940-1942 reveneau circa 4000-4500 călători zilnic, respectiv 20-25 vagoane de marfă pe zi.

La nivelul anului 1949, traseul Braşov - Satulung (12 km) cuprindea 17 staţii şi halte şi era parcurs de trenurile de persoane 3351-3372 (11 perechi trenuri/zi în 60 de minute în sensul fără soţ (Satulung-Braşov) şi în 50 de minute în sensul cu soţ (Braşov-Satulung). Trenurile erau compuse din 1 vagon de bagaje şi 7 vagoane de călători cl.III-a, respectiv 8 vagoane/16 osii/160 tone.

În perioada 1951-1960, traficul de călători şi mărfuri s-a efectuat prin trenuri mixte, remorcate cu locomotive-tender MÁV/CFR seria 375 (tip 1C1t-h2), compuse din 1 vagon de bagaje, 1 vagon de călători cl.I+II-a şi 9 vagoane cl.III-a, respectiv 11 vagoane/22 osii/220 tone, precum şi trenuri-convoaie de marfă.

După suspendarea traficului de călători în anul 1960, porţiunile liniei rămase au fost utilizate în exclusivitate pentru deservirea întreprinderilor riverane.

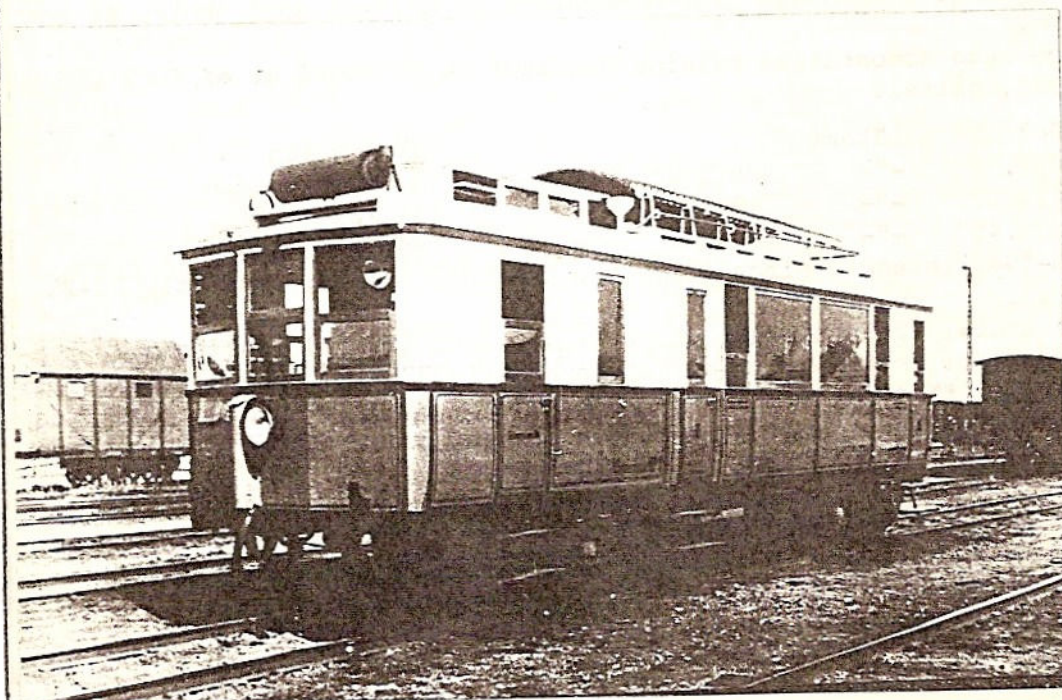
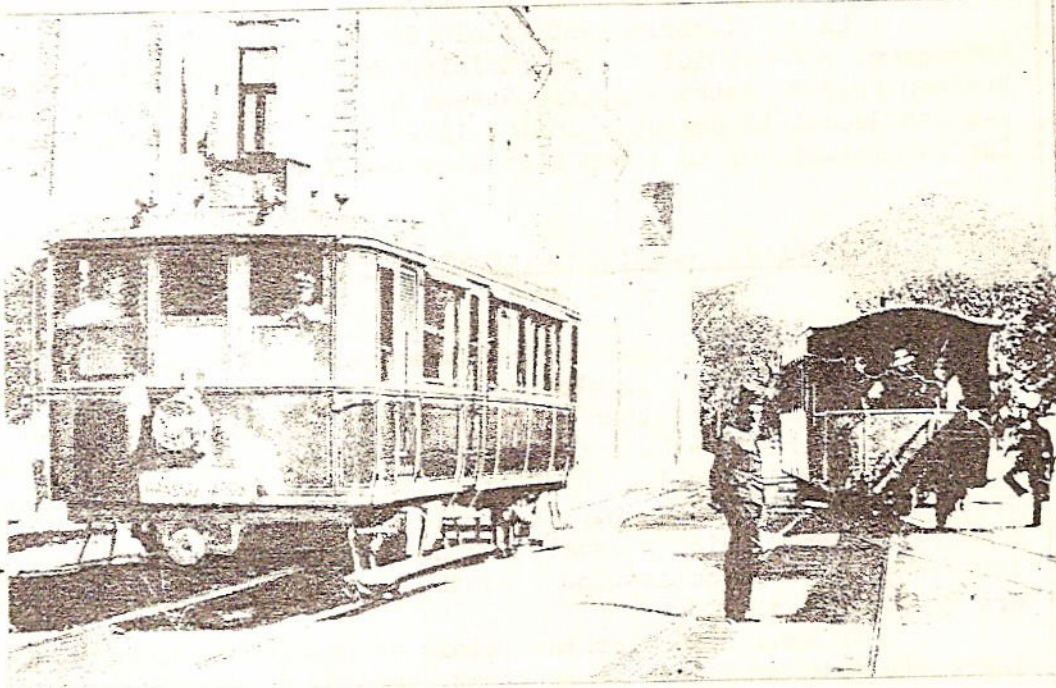


B.H.H.É.V.  
Motorkocsi 1  
Automotor cu abur  
GANZ-de Dion-Bouton  
tip 1A'-1 .../1903

Doc. P. PONTREMOLI

B.H.H.É.V. nr.3  
Automotor cu abur  
GANZ-de Dion-Bouton  
tip A-1 .../1904

Stația Promenadă, în  
primul deceniu al se-  
colului nostru.



C.F.P.B.T.  
Vagon motor No.1  
după transformarea  
cu motor cu ardere  
internă, anul 1926

Doc. P. PONTREMOLI

### Joncțiuni cu alte căi ferate

Linia Bartolomeu-Satulung a avut următoarele joncțiuni:

- În stația Bartolomeu, la linia 1, considerată km. 0+000, cu liniile Brașov-Zărnești (1891) și Bartolomeu-Sibiu (1908),
- În stația Brașov: - aparținând Căilor ferate de Stat Maghiare MÁV și apoi CFR, prin linia de racord din stația Ramificație - km. 4+090,
- În stația Dîrste, Uzinele ASTRA - prin convenție specială - aveau un racord c.f. ce traversa D.N.1 în dreptul actualelor clădiri DACIA SERVICE Dîrste, intra în zona Secției jenți și mergea paralel cu D.N.1 (traseu existent), devia la dreapta în fața stației Steagu Roșu și intra în uzină.
- În anul 1960, prin desființarea liniei de la Uzina de Autocamioane la Satulung, zona s-a racordat feroviar în noua stație tehnică Steagu Roșu (1959-1960) și, în același timp, racordul din stația Dîrste a fost închis.

### Etapele dezafectării liniei BRAȘOV-SATULUNG

Din traseul inițial Brașov-Satulung, care cuprindea 16,296 km cale ferată, 10 stații, 2 remize de locomotive și un atelier de întreținere, astăzi mai există numai un mic tronson măsurind 1,366 km, aflat între întreprinderile METROM și ROMAN S.A. (IABv), la km.8+100 (punctul de unde s-a legat în anul 1960 cu stația Steagu Roșu) și se mai pot vedea: clădirea gării Noua, aflată pe str. Gara Noua nr.9, clădire locuită în prezent de trei familii, clădirea stației Satulung - încă folosită, precum și terasamentele liniei din Noua la Dîrste și din Baciul la Satulung.

Din păcate, nu s-a putut păstra nici o locomotivă, automotor sau vagon care a circulat pe această linie între 7 martie 1892 și 1 noiembrie 1960.

Porțiunea de linie rămasă pînă astăzi servește numai traficului de marfă al întreprinderilor ROMAN S.A., METROM și Prefabricate.

După primul război mondial, inconvenientele liniei - amplasate pe străzile centrale cele mai animate - și apariția mijloacelor de transport rutiere au ridicat problema desființării ei. Circulația prin oraș a micilor locomotive cu abur crea o intensă poluare cu fum și funingine, precum și mult zgomot. Din aceste cauze, încă din anul 1927, s-a început - succesiv - demontarea liniei Bartolomeu-Satulung, astfel:

- În anul 1927, se demontează o porțiune de 0,694 km de linie, amplasată chiar în centrul orașului, de la triumghiul Promenadă-str Carol pînă în Piața Sfatului (Aprobarea nr.17689/22.X.1927 a Ministerului Comunicațiilor).

- În anul 1933, se demontează alți 3,254 km de linie, din st. Bartolomeu pînă la st. Promenadă. (Autorizația nr.24891/16.V.1933).

- La 12 iulie 1938, Primăria Brașov, fără nici o aprobare și fără consimțământul Societății C.F. Locale Brașov, demontează 1,693 km de linie, de la stația Promenadă la stația Ramificație.

- În anul 1960, Regionala C.F. Brașov suspendă traficul de călători și desființează totodată 2,106 km de linie de la st. Strungul (Ramificație) pînă la intrare în st. Temelia (Fabr. de Ciment), legătura cu gara veche Brașov și toate liniile industriale aflate pe acest tronson. Deasemenea, se desființează 8,196 km de linie cuprinși între Steagu Roșu Autocamioane (km.8+100) și st. Satulung.

- Ultima porțiune este desființată la 1 noiembrie 1989, între racordul st. Temelia și racordul Uzinei METROM (0,634 km), pentru a se putea lărgi b-dul Carpați.

### Sfîrșitul Societății

Inițial ca societate particulară, B.H.H.É.V. pierde, după primul război mondial, liniile Brașov-Tg. Secuiesc-Brețcu și Brașov-Zărnești, care trec în proprietatea statului român prin răscumpărare, figurînd în prevederile Tratatului de pace de la Trianon, linia Brașov-Satulung fiind administrată în continuare de vechea societate, ca linie locală de tramvai...

În anul 1934, greutățile financiare provocate de criza economică generală și gradul avansat de uzură al locomotivelor și vagoanelor, aduc societatea în pragul unui faliment inevitabil.

Prefectura și Primăria Brașov încearcă salvarea liniei sprijinind transferul acțiunilor de la vechea societate și înființarea, la 16 mai 1936, a SOCIETĂȚII CĂILOR FERATE LOCALE BRAȘOV (C.F.L.B.), care a administrat în continuare exploatarea Căii ferate Brașov-Satulung.

La 11 iunie 1948, prin efectul legii naționalizării, societatea C.F.L.B. este desființată și linia Brașov Săcele (Strungul)-Satulung trece în proprietatea CFR.

### În loc de încheiere

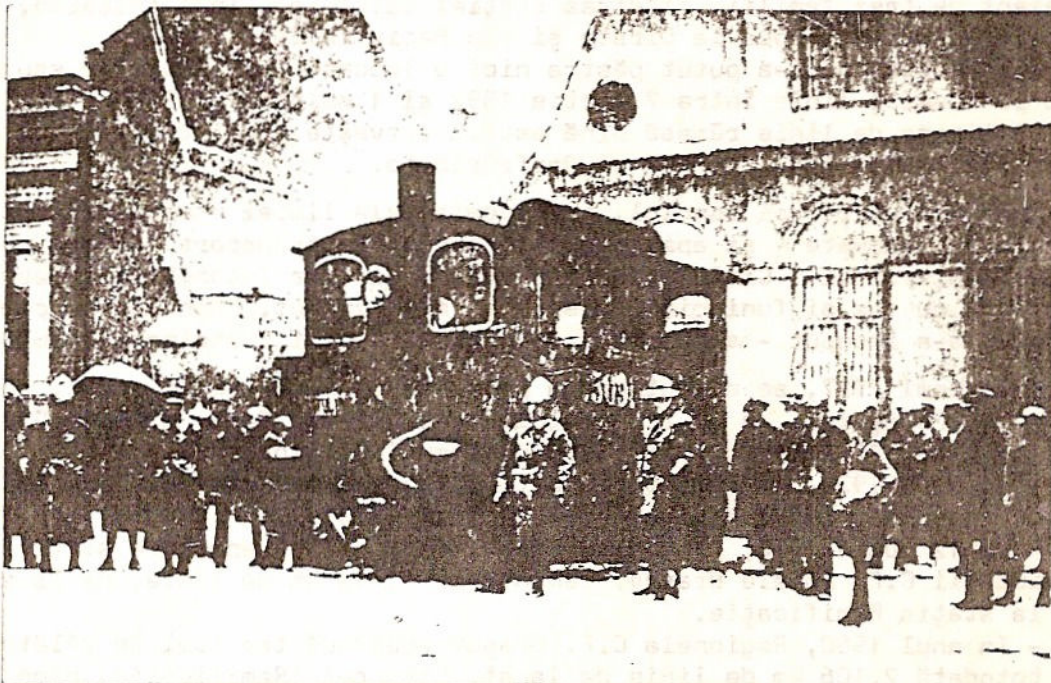
Vom aminti dinvechiul ziar brașovean "GAZETA DE TRANSILVANIA" câteva necazuri dar și bucurii pricinuite locuitorilor de această cale ferată:

La scurtă vreme de la inaugurarea liniei, la 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 funcțiune, Primăria orașului Ploiești solicita un exemplar din proiect, pentru a construi "căi de tramvai și în Ploiești"...

Ar trebui amintit aici faptul că o linie de tramvai cu abur asemănătoare celei brașovene a fost însă construită la Cluj, pe o lungime de 9,8 km și a funcționat în acest oraș în perioada 28 august 1893 - anul 1906.



Un "eveniment de exploatare" în fața...Depozitului de vinuri...

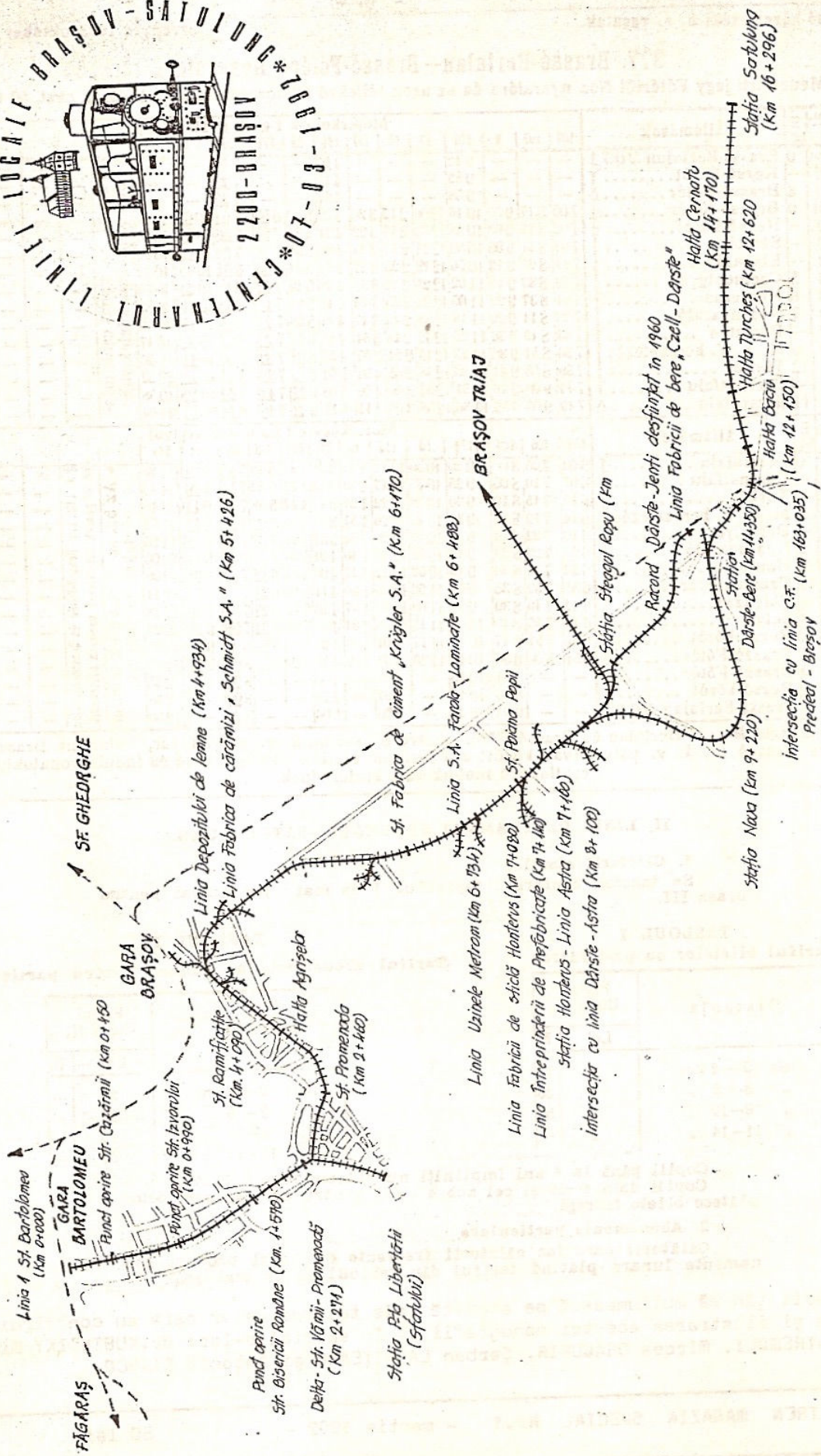
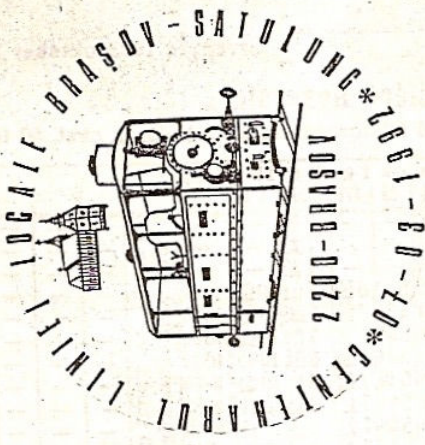
Foto: arhiva KUBINSZKY M.

Dar meritul incontestabil este faptul că timp de 68 de ani, pe orice vreme, iarna sau vara, linia Bartolomeu-Satulung a transportat, ieftin și rapid, călătorii și mărfurile din Brașov și din împrejurimi.

Și încă ceva, în urmă cu o sută de ani, în miez de iarnă, călătorul din Satulung se urca la ora fixă în trenulețul galben și, în 40 de minute ajungea în Piața Sfatului, contra unei sume modeste - costul biletului.

Astăzi, pe același traseu, se schimbă două autobuze, iar cit mai costă două bilete, cât așteptăm și cum călătorim ... numai noi știm.

Sistematizare.... modernizare....comfort....



Brassó-háromszéki-h. é. vasutak.

Ervényes 1903. október 1-től.

**377. Brassó-Bertalan—Brassó-Főtér—Hosszúfalu.**

Menettérítési jegy Főtérrel Noa nyaralóra és az azon tátfekvő állomásokra: I. oszt. 80, II. oszt. 60 fillér.

Vasút, n. l.		Állomások		Motorkocsik I és II osztályúval															
I	II			101	102	9	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115
Brassó-Bertalan	0	Brassó-Bertalan 2051		—	—	—	942	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brassó-Bertalan	30	Rezső-körút	Y	—	—	—	955	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brassó-Bertalan	30	Brassó-Főtér	Y	—	—	—	958	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Főtérrel	0	Brassó-Főtér	Y	700	817	900	1046	1204	212	320	422	530	635	731	801	1015	1014	—	—
Főtérrel	16	Rezső-körút	Y	702	819	900	1048	1209	215	322	424	532	637	733	803	1017	1016	—	—
Főtérrel	16	Sétáló	Y	704	821	900	1050	1211	217	324	426	534	639	735	805	1019	1018	—	—
Főtérrel	16	Elágazás	Y	711	827	913	1056	1218	225	331	432	541	645	741	811	1025	1024	—	—
Főtérrel	30	Czementgyár	Y	713	833	919	1102	1225	232	337	438	545	649	745	815	1029	1028	—	—
Főtérrel	30	Monterus	Y	721	837	922	1105	1228	235	340	441	549	653	749	819	1033	1032	—	—
Főtérrel	41	Noa nyaraló	Y	723	841	925	1112	1235	242	347	448	555	659	755	825	1037	1036	—	—
Főtérrel	41	Derestye	Y	733	849	936	1120	1243	245	354	455	562	666	762	832	1041	1040	—	—
Főtérrel	41	M. A. V. keresztezés	Y	736	851	938	1123	1245	251	357	458	565	669	765	835	1045	1044	—	—
Főtérrel	41	Türkös	Y	739	854	941	1126	1248	254	360	461	568	672	768	838	1048	1047	—	—
Főtérrel	44	Csarnafalu	Y	741	856	946	1131	1253	260	366	467	574	678	774	841	1053	1052	—	—
Főtérrel	44	Hosszúfalu	Y	749	865	952	1139	1261	265	371	472	579	683	779	847	1057	1056	—	—

\* Az 51. sz. vonat csak mindkét pénteken közlekedik.

\* Az 52. sz. vonat csak mindkét pénteken közlekedik.

Ezen kívül Brassó-Bertalan és Brassó-Főtér, illetve Brassó m. á. v. pályaudvar, valamint Brassó-Főtér és Brassó m. á. v. pályaudvar között a menetrend szerinti összes érkező és induló vonatokhoz csatlakozó motorkocsik közlekednek.

**II. LINIA DE TRAMVAI STRUNGUL—SATUL LUNG.**

**1. Călătorii simple.**

Se taxează conform tabloului I de mai jos numai pentru clasa III.

**TABLOUL I**

Tariful-biletelor cu preț întreg

Distanța	Prețul Clasa III	
	Lei	B.
Dela 0—2 km.	0	75
" 3—5 "	1	25
" 6—10 "	1	50
" 11—14 "	2	—

**TABLOUL II**

Tariful abonamentelor lunare pentru particulari

Distanța	Prețul Clasa III	
	Lei	B.
Dela 0—2 km.	20	—
" 3—5 "	30	—
" 6—10 "	40	—
" 11—14 "	50	—

Copiii până la 4 ani impliniți nu plătesc taxe.

Copiii dela 4—10 și cei sub 4 ani pentru care se cer locuri, plătesc bilete întregi.

**2. Abonamente particulare.**

Călătorii care fac călătorii frecvente pot să-și procure abonamente lunare plătind tariful din tabloul II de mai jos:

Autorii țin să mulțumească pe această cale tuturor celor care au contribuit la redactarea și ilustrarea acestei monografii și în special d-lor: dr. KUBINSZKY Mihály, Pascal PONTREMOLI, Mircea DRAGOMIR, Șerban LACRÎȚEANU și Antonio BIANCO.