

Braşov - Bucureşti, o istorie a călătoriei cu trenul - Graniţe din vechime, progrese, probleme şi rarele momente în care trenurile au atins 200 km/h

11 octombrie 2020



Trenurile circulă de peste 140 de ani între Braşov şi Bucureşti şi foarte multe s-au schimbat. Primele trenuri făceau şi peste 7 ore, staţionând mult la Predeal, care pe atunci era oraş de frontieră. Cel mai rapid tren a parcurs acum cinci ani în sub două ore distanţa dintre Braşov şi Bucureşti, însă era doar un test. Cele mai rapide trenuri de

pasageri au circulat la finalul anilor '70, timpul de parcurs fiind cu 20-30 de minute mai scurt decât azi. Mai jos puteţi citi cum s-a construit linia, cum descria Nicolae Iorga o călătorie la 1905 şi cum figura drumul în cel mai celebru ghid turistic european, la 1911. Tot în articol puteţi citi despre trenurile din anii '30, despre electrificarea din anii '60 şi despre istoria oraşelor de pe traseu.

Informaţia pe scurt

- **Trenurile circulă din 1879 între Braşov şi Bucureşti, iar călătoria dura atunci peste 7 ore şi fiindcă la Predeal era graniţă şi se staţiona mult. La 1934 cele mai rapide trenuri făceau sub 3 ore şi jumătate, iar spre 1960 timpii au scăzut la sub 3 ore.**
- **Pe cei 166 km sunt două tuneluri lângă Predeal, dar în trecut erau patru pe traseu (unul la Buşteni şi altul la Posada) Nu se mai circulă pe ele de câteva zeci de ani.**
- **La 1905 Nicolae Iorga descria în termeni sumbri drumul cu trenul de la Predeal la Braşov, vorbind despre "hala cea mare şi urâtă a Predealului, plină de hamali şi de vameşi". Tot el scria despre "praful înecăcios al cărbunelui unguresc" şi despre ţăranii români "mânaţi din urmă ca oile spre marile vagoane roşiatece".**

- La 1911 renumitul ghid Baedeker descria în detaliu drumul cu trenul de la Kronstadt (Brașov) la "Bucuresci". Predealul este descris ca oraș de frontieră și stațiune de vară unde vin bucureștenii, Azuga este un mic oraș industrial cu un restaurant aflat lângă fabrica de postav, iar Câmpina este centrul industriei petroliere românești. Sinaia are cea mai lungă descriere, găzduind "Chateau of Peleș" și "Chateau of Peleșor".
- Cu porțiunea Brașov - Predeal s-a început electrificarea rețelei feroviare românești, în anii '60. Vitezele medii au crescut după acel moment și a crescut mult și numărul trenurilor de marfă.
- Între Florești și Buda, dar și între Brazi și Buftea câteva trenuri de test au depășit 200 km/h. Viteza maximă pentru trenurile de pasageri este acum de 140 km/h.
- În 1978 existau și trenuri care făceau doar două ore și trei minute pe cei 166 km, multe accelerate făceau sub 2 ore și jumătate și câteva personale ajungeau în mai puțin de 3 ore.
- Cei mai lungi timp de parcurs au fost la începutul anilor 2000 și în jur de 2010 când s-au reabilitat 140 de km. Întârzierile erau mari și trenurile rapide puteau face peste 3 ore jumătate, iar personalele, peste 5 ore.
- Brașov - Predeal are mare nevoie de reabilitare, iar trenurile IR fac 35-39 minute, în timp ce acum 40 de ani făceau 24-25 de minute și acum 15 ani făceau și sub jumătate de oră.

O rută populară unde trenul poate câștiga în "lupta" cu mașina

București - Brașov este unul dintre puținele tronsoane de cale ferată unde trenul chiar poate câștiga lupta cu mașina, mai ales în week-end când sunt blocaje "monstru" pe DN1. Sunt patru companii care au trenuri între cele două orașe și nu mai sunt întârzierile de acum 5-10 ani. În plus, de la începutul anului CFR Călători face suplimentări de vagoane în week-end-urile aglomerate.



Tren la Breaza

Pe 21 ianuarie 2015 un tren de probă cu cinci vagoane a parcurs distanța dintre București și Brașov în sub două ore, premieră pentru tronsonul de pe magistrala 300. Locomotiva a fost un model Softronic "Transmontana" 480-001, iar recordul de 118 minute a fost realizat pe relația Brașov-București când trenul a rulat fără oprire.

La dus au fost efectuate 3 opriri: la Ploiești Vest, la Câmpina (oprire neprevăzută de 6 minute) și la Sinaia. În total, durata călătoriei a fost de 2 ore și 13 minute, cu un timp efectiv de circulație de 2 ore și 5 minute. La întors, trenul a circulat fără oprire, timpul de circulație fiind de doar 1 oră și 58 de minute.

Acum sunt 29 de trenuri pe sens în fiecare zi între cele două orașe: 20 de la CFR Călători, 4 de la Regio Călători, 3 de la Softrans și două de la Astra Transcarpatic. Cel mai rapid este IR 346 care face 141 de minute de la București la Brașov, iar cel mai lent este RE 3008 care face 4 ore fără 4 minute de la Brașov spre Capitală. Sunt uriașe diferențele între cea mai rapidă porțiune, București - Ploiești unde vitezele medii ating 100 km/h - și cea mai lentă: Predeal - Brașov, cu viteze medii de 45 km/h.



Tren al Regio Călători

Între Brașov și București sunt 166 km și trenurile circulă de aproximativ 140 de ani. Până la Unirea din 1918, Predeal era oraș de frontieră al Regatului României, iar Brașovul era în Ungaria. Trenurile stăteau și peste o oră la graniță, iar controalele erau stricte.

Multe s-au schimbat într-un secol și jumătate: spre exemplu până în 1940 a existat un tunel la Posada, dar s-a renunțat la el când s-a făcut dublarea liniei. Tunel a existat la Bușteni până în 1961, dar cu lucrările de electrificare traseul s-a modificat.

Au rămas cele două tuneluri (Predealul Mic și Predealul Mare). Tunelul Mare are 930 de metri lungime, iar cel mic, aproximativ 100 de metri. În ambele vitezele sunt mici, din cauza restricțiilor și a nevoii de reabilitare.

București-Paris-Express-Orient-Express.						
București N. - Budapest ny. p. u.-Wien West - München - Strasbourg - Paris						
	Buc.-Paris Express B. P.		STATIONS	Paris-Buc. Express P. B.		
	Arr.	Dép.		Arr.	Dép.	
luni, mercredi, vendredi	—	17 40	București Nord	14 55	—	nedi,
	18 28	18 32	Ploesti Vest ↑	14 05	14 06	
	19 07	19 14	Câmpina	13 32	13 37	
	19 59	20 02	Sinaia	12 49	12 52	
	20 26	20 33	Predeal	12 19	12 25	
	21 13	21 20	Brașov	11 22	11 29	

Fragment din Mersul Trenurilor din 1934

În "Mersul Trenurilor" dinainte de 1918 se putea citi despre Brassó (Braşov), Derestye (Dârste) sau Felső-Tömös (Timișu de Sus). În Mersul Trenurilor de la 1906, drumul Predeal - Bucureşti dura 4 ore cu "trenul de plăcere Rang 3" No 39. Deşi viteza medie era de 35 km/h, trenul atingea şi 70 km/h între Bucureşti şi Ploieşti.

Lucrurile s-au îmbunătăţit, iar la 1934, trenul "Bucureşti - Paris Express", care trimitea vagoane şi la Amsterdam, făcea 2 ore şi jumătate de la Predeal la Bucureşti şi sub 3 ore şi jumătate pe întreg traseul Braşov - Bucureşti. Trenurile personale făceau şi 5 ore şi jumătate.

Timpii au scăzut cu 5 - 10 minute în următorii ani, iar la 1939 un automotor Malaxa făcea doar 3 ore şi 10 minute, iar cei 59 km dintre Ploieşti şi Bucureşti erau făcuţi în 48 de minute. Trebuie spus şi că atunci toate trenurile opreau şi la Timișu de Sus care era o staţiune turistică importantă. La doar 5 km, la Timișu de Sus, au fost ţinuţi în condiţii bune în timpul războiului, prizonierii americani capturaţi după operaţiunea de bombardament a rafinărilor de la Ploieşti.



Timpii de parcurs au scăzut în continuare, iar în 1961, anul în care au început lucrările de electrificare, câteva trenuri făceau şi sub 3 ore. Pe atunci, Braşovul se numea Oraşul Stalin şi existau staţii în plus spre Predeal. Una era Breiner Bella, la 2 km de gara Braşov

și 4 km de Dârste, iar o haltă exista și la Dâmbu Morii, la 2 km de Dârste. Aceste două halte nu mai existau în 1970. Din 25 decembrie 1960 Brașovul și-a primit înapoi numele.

Cât făceau cele mai rapide trenuri între Brașov și București

1885:		Aproximativ		7	ore
1934:	3	ore	și	26	minute
1939:	3	ore	și	10	minute
1960:	2	ore	și	45	minute
1970:	2	ore	și	13	minute
1978:	2	ore	și	3	minute
1981:	2	ore	și	22	minute
1989:	2	ore	și	35	minute
1994:	2	ore	și	30	minute
1998:	2	ore	și	22	minute
2005:	2	ore	și	22	minute
2008:	2	ore	și	37	minute
2014:	2	ore	și	24	minute
2020:	2	ore	și	21	minute
2021:	2	ore	și	11	minute

În 1978 parcursul celui mai rapid tren Brașov - București era de 123 de minute pentru rapidul nr 26 "Decebal": Brașov (15.57) Predeal (16.22 - 16.27) Ploiești Vest (17.22 - 17.24) - București Nord (18.00). La fel de bun era și rapidul 36 care pleca din Brașov la 20.47 și ajungea la 22.50 în Gara de Nord.

Un alt tren foarte iute făcea 128 de minute, acceleratul 316, iar câteva personale făceau sub 3 ore, în timp ce după 2000 mai multe personale aveau nevoie chiar și de peste 4 ore.

În 1970, Rapidul 35 "Transilvania" pleca din București la 13.27, oprea doar la Ploiești Vest și la Predeal și sosea la 15.40 la Brașov. Perechea sa, Rapidul 36 pleca de la Brașov la 3.23 și ajungea la București la 5.38 (un total de 135 de minute).

În 1978 rapidul 35 făcea 2 ore și 12 minute de la București la Brașov, o mare diferență față de prezent din cauza tronsonului Predeal - Brașov unde calea ferată era în stare extrem de bună și trenurile puteau face doar 24 de minute, în timp ce în prezent fac, în cel mai bun caz fac 35 de minute.

Km	300	P	P	C	P	C	R	C	P	P	A	1) A	C	3) A	P	C	P	R	A	
		4006	3004	3444	3002	3304	36	3428	3006	3022	222	734	3430	3) A	2002	3432	3014	36	334	
Clasele:		1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	
490	Braşov X	pl.	11 36	—	—	14 07	—	15 57	—	16 25	—	17 27	18 05	—	18 35	19 13	—	20 07	20 47	21 30
496	Dirste	↓	11 43	—	—	14 14	—	—	—	16 32	—	—	—	—	—	19 20	—	20 14	—	—
501	Timișu de Jos h.	↓	11 49	—	—	—	—	—	—	16 38	—	—	—	—	—	19 26	—	20 19	—	—
506	Timișu de Sus H.	↓	11 55	—	—	—	—	—	—	16 44	—	—	—	—	—	19 32	—	20 25	—	—
516	Predeal	808. pl.	12 07	—	—	14 35	—	16 22	—	16 55	—	17 52	18 31	—	19 00	19 44	—	20 36	21 12	21 55
523	Azuga	↓	12 12	13 22	—	14 40	15 25	16 27	—	17 00	—	17 57	18 36	—	19 05	19 49	—	20 41	21 17	22 00
527	Bușteni	↓	12 25	13 30	—	14 56	15 33	—	—	17 08	—	—	18 44	—	19 13	19 57	—	20 49	—	—
530	Poiana Țapului H	↓	12 35	13 35	—	15 02	15 39	—	—	17 13	—	—	18 50	—	19 20	20 04	—	20 54	—	—
535	Sinaia X	808. pl.	12 39	13 38	—	15 06	15 43	—	—	17 16	—	—	18 53	—	19 28	20 12	—	21 01	—	21 16
537	Sinaia Sud h.	↓	12 47	13 43	—	15 12	15 49	—	—	17 21	—	—	19 00	—	19 31	20 15	—	21 02	—	21 18
540	Valea Largă	↓	13 46	—	—	15 16	15 54	—	—	17 24	—	—	—	—	19 31	20 15	—	21 05	—	—
540	Valea Largă	↓	12 54	13 55	—	15 20	15 58	—	—	17 28	—	—	—	—	19 31	20 15	—	21 05	—	—
545	Posada H.	↓	12 59	14 00	—	15 26	16 04	—	—	17 33	—	—	—	—	19 31	20 15	—	21 05	—	—
550	Comarnic	↓	13 04	14 05	—	15 31	16 09	—	—	17 38	—	—	—	—	19 46	20 33	—	21 15	—	—
553	Gura Beliei	↓	14 09	—	—	15 35	16 13	—	—	17 42	—	—	—	—	19 46	20 33	—	21 15	—	—
556	Nistorești h.	↓	14 13	—	—	15 39	16 17	—	—	17 46	—	—	—	—	19 46	20 33	—	21 15	—	—
559	Breaza H.	↓	13 12	14 16	—	15 42	16 20	—	—	17 49	—	—	—	—	19 46	20 33	—	21 15	—	—
564	Cimpina	↓	13 22	14 21	—	15 50	16 25	—	—	17 54	—	18 44	19 25	—	19 59	20 50	—	21 36	—	22 48
571	Bobolia h.	↓	14 41	—	—	15 56	16 31	—	—	18 05	—	—	—	—	19 59	20 50	—	21 36	—	—
578	Florilești Prahova	↓	13 33	14 32	—	16 04	16 38	—	—	18 05	—	—	—	—	19 59	20 50	—	21 36	—	—
590	Buda	↓	14 41	15 39	—	16 13	16 47	—	17 45	18 14	—	18 44	—	—	20 00	21 01	—	21 48	—	—
597	Ploiești Vest	808. pl.	13 45	14 46	15 46	16 18	16 52	17 22	17 52	18 19	—	18 51	19 02	—	20 07	21 10	21 26	21 57	—	—
597	Ploiești Sud	↓	13 47	14 49	15 47	16 22	16 53	17 24	17 53	18 21	—	18 53	19 04	—	20 08	21 11	21 27	21 58	—	—
600	Ploiești Triaj h.	↓	14 54	—	—	—	—	—	17 59	—	—	19 12	19 43	—	20 14	21 40	22 08	—	—	—
605	Brazi	↓	14 59	—	—	—	—	—	—	18 26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
612	Prahova	↓	13 58	15 04	—	—	—	—	—	18 31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
617	Crivina	↓	14 04	15 10	—	—	—	—	—	18 36	—	19 25	—	—	—	21 28	—	—	—	—
621	Scorviștea h	↓	14 09	—	—	—	—	—	—	18 48	—	19 30	—	—	—	21 38	—	—	—	—
626	Periș	↓	14 14	15 19	—	—	—	—	—	18 53	—	—	—	—	—	21 43	—	—	—	—
635	Dirza h.	↓	14 21	—	—	—	—	—	—	18 58	—	19 41	—	—	—	21 48	—	—	—	—
639	Buțtea	↓	14 25	15 29	—	—	—	—	—	19 06	—	—	—	—	—	21 55	—	—	—	—
647	Chitila	↓	15 38	—	—	—	—	—	—	19 10	—	—	—	—	—	21 59	—	—	—	—
656	București Băneasa	↓	14 40	—	—	—	—	—	—	19 21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
656	București Basarab	↓	14 40	—	—	—	—	—	—	19 21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
656	București N. X	808. pl.	—	15 52	—	17 00	—	18 00	—	19 35	—	20 05	19 40	—	21 00	—	—	22 50	—	23 40

1) Ploiești Sud oraș 19 48 și trenul la Gălati prin Buzău. Distanță km. 500, 400, 200

Fragment din Mersul Trenurilor din 1978 cu cele mai rapide trenuri încercuite

Or.	Sfalin X 84, 87, 89/ 85	pl.	23 37		2 05		3 18		3 51		6 55		8 05		12 52		18 51		14 26		16 25		18 29		20 20	
			23 44	23 52	24 00	0 07	0 20	4 03	4 36	3308	3310	7 37	3304	8 12	8 20	8 28	8 35	8 48	13 27	14 36	15 11	15 17	16 01	16 09	16 15	16 22
492	Breiner Bela	↓	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
496	Dirste	↓	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
499	Dimbu Morii (h)	↓	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
501	Timișul de Jos (h)	↓	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
506	Timișul de Sus	↓	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
509	Poiana Timiș (h)	↓	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
516	Predeal	808. pl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
524	Azuga	↓	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
527	Bușteni	↓	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
530	Poiana Țapului	↓	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
535	Sinaia X	808. pl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
538	I.C. Frimu (h)	↓	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
540	Valea Largă	↓	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
546	Posada (h)	↓	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
550	Comarnic	↓	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
553	Gura Beliei	↓	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
556	Nistorești (h)	↓	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
559	Breaza	↓	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
564	Cimpina X 84, 86, 85	808. pl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Fragment din Mersul Trenurilor din 1960 când Brașovul se numea Orașul Stalin

Deși sunt peste 30 de gări pe cei 166 km, trenurile IR opresc în general în doar 5-7 stații importante, dar au fost și exemple când trenurile București - Brașov au avut o oprire sau două. De exemplu, în 1998 trenul EC 46 "Traianus" și perechea sa nr 47 opreau doar la Predeal și deci rula 140 km fără oprire de la București (106 minute). În 1994 trenul expres 88/37 Brașovia nu oprea nicăieri între București și Sinaia (90 de minute).



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 exact 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.



Din decembrie 2020 ar putea să intre în "Mers" un tren mai rapid între Brașov și București, un tren care să facă 2 ore și 11 minute și să nu oprească decât la Predeal. Informația reiese dintr-o variantă a viitorului Mers al Trenurilor publicată pe forumul Asociației Pro Infrastructură. Trenul ar face sub 95 de minute pe cei 140 km dintre Predeal și București.

Cum s-a construit linia - Câteva etape complicate

După 1873, atât în Principatele dunărene, cât și în Ardeal și Banat, rețelele feroviare prinseseră contur, dar rămânea o imensă problemă de rezolvat: pe unde să se facă joncțiunile, practic legăturile feroviare dintre România și Austro - Ungaria. Există varianta sudică, spre Banatul austriac și varianta centrală, pe la Predeal, acestea fiind singurele luate cu adevărat în serios, chiar dacă a mai existat și o variantă de compromis - Valea Oltului, susținută de negustorii din zona Sibiului.

Orșova, în sud, la graniță, avea cale ferată de două decenii, iar în Ardeal, Brașovul, aproape de granița româno-ungară, tocmai fusese legat de Oradea, și implicit de Viena, printr-o cale ferată terminată în 1873.



În gara Sinaia

Guvernul de la București prefera legătura sudică, iar maghiarii doreau crearea unei conexiuni pe la Predeal și pentru asta au apelat la băncile germane pentru a pune presiune pe guvernul român.

Pentru că nu s-a ajuns la o înțelegere, s-a căzut de acord ca cele două conexiuni transfrontaliere să se deschidă simultan în patru ani, conform unei convenții de joncțiune din mai 1874. Părțile au căzut de acord și că sunt utile alte trei joncțiuni,

dar nu au dat și termene pentru realizarea lor.

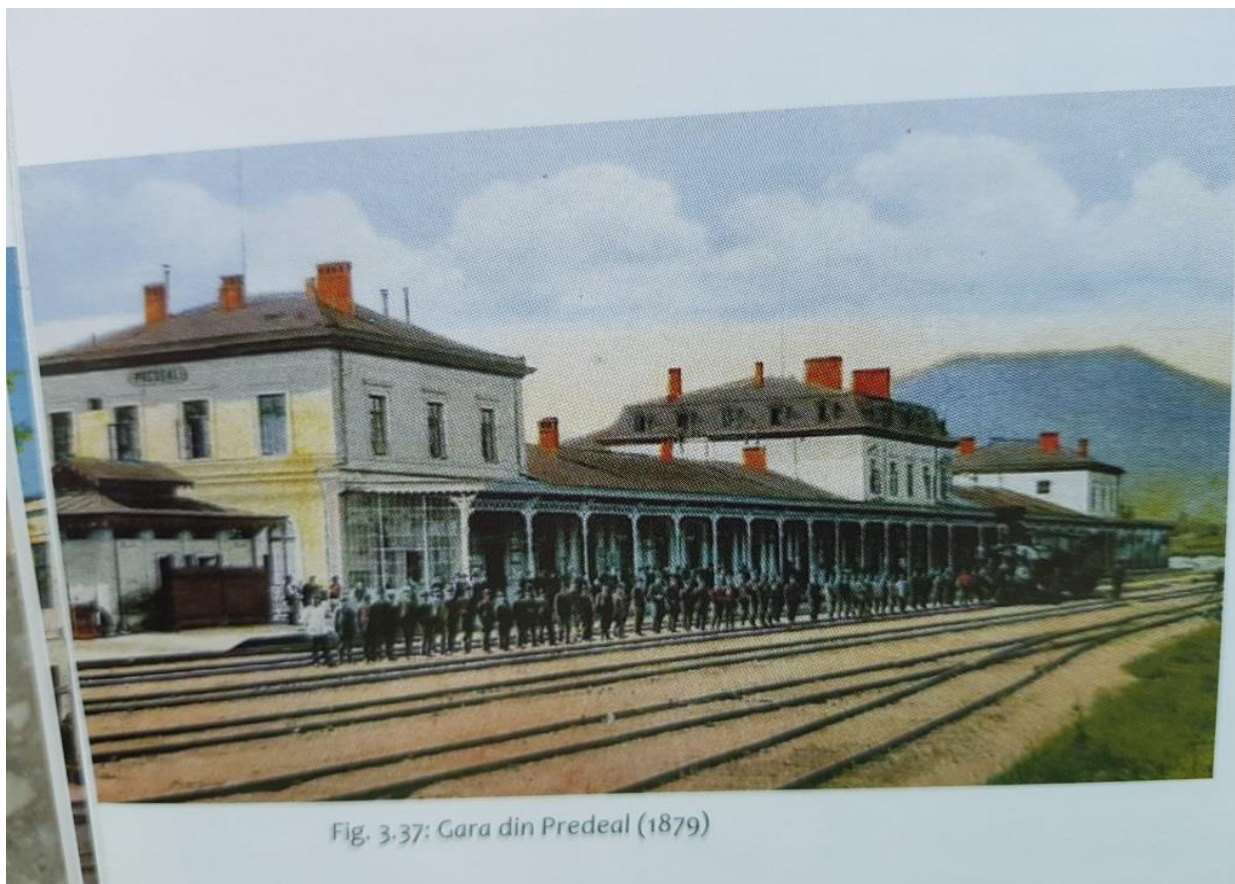


Fig. 3.37: Gara din Predeal (1879)

Gara Predeal la 1879 (foto din cartea Proiectul Feroviar Românesc, 1842-1916 semnată de Toader Popescu)

Problema a fost accentuată de faptul că în Principate deputații Moldovei voiau întâi legătură între Iași și București, aceasta realizându-se cu câțiva ani înaintea liniei Brașov - București. Au început lucrările, iar maghiarii au terminat în 1878 o bună parte din linia Brașov-Predeal, în timp ce românii au terminat în 1879 linia Predeal - Ploiești, dată în folosință pe bucăți și cu întârziere din cauza plăților făcute peste termen de guvernul român. Din cauza acestor plăți făcute prea târziu, compania engleză care a demarat proiectul a dat faliment, linia fiind terminată de francezi.

Trenurile circulă din 1872 între București și Ploiești, în acel an fiind dați în folosință un număr record de 641 km de cale ferată. Între Brașov și Predeal - frontieră se circulă de la 10 martie 1879. La 10 iunie 1879, s-au pus în funcțiune tronsoanele Ploiești-Câmpina (35,7 km) și Sinaia-Predeal - frontieră (19,1 km). Tronsonul Câmpina-Sinaia (29,5 km) a fost deschis la 1 decembrie 1879.

Pe 1 iulie 1882 tronsonul Predeal - București a fost unificat cu Predeal - Brașov, realizându-se joncțiunea rețelelor din cele două țări.

Cum era descrisă în Monitorul Oficial din iunie 1879 "circulațiunea trenurilor" pe calea ferată "Ploesci - Predeal"

- "De la 29 mai/10 iunie 1879 începe circulațiunea trenurilor pe secțiunile Ploesci - Câmpina (Podul Vadului) și Sinaia - Predeal, stațiuni ale căii ferate Ploesci - Predeal; iar pe distanța dintre stațiunile Câmpina și Sinaia și Sinaia - Câmpina, transportul se va face tot de către calea ferată, printr-un serviciu regulat de trăsuri. Stația București liberează, la trenul său de călători care pleacă la ora 7.30 dimineața bilete directe pentru stațiile deschise ale calei ferate Ploesci - Predeal, în cari bilete directe se include și taxa de trăsură. (...) Trenurile calei ferate Ploesci - Predeal sunt în legătură cu trenurile calei ferate Austro -Ungare cari ajung și pleacă din Kronstadt (Brașov). Bagajele predate urnează pe călători până la destinație prin îngrijirea calei ferate".

(citat din volumul Scurtă Istorie a Drumurilor de Fier din România, Editat de Muzeul Național de Istorie a României.

Vom 1. Dezember 1917.

458. Brasso — Ploesti

				Km.	Kaisert. Deutsche Militär-Eisenbahndirektion 9 in Bukarest						
S1-3 31	S1-3 65	P1-3 337	S1-3 63			S1-3 64	P1-3 338	S1-3 16	S1-3 32		
					301, 291, 292, 295, 300						
	9 13	4 11	5 17	—	ab Brasso (O. E. Z.) an	11 25	3 21	8 38			
	9 40	4 36	5 41	6	Derestye an	11 06	3 02				
	10 13	5 09	6 33	16	Y Pelsu Tömös an	10 19	2 30	7 49			
	11 04	6 00	8 02	26	ab Predeal 291 ab	9 37	1 56	7 15			
	11 19	6 30	8 33	26	ab Predeal 291 an	9 24	1 26	7 05			
	11 35	6 50	9 18	34	Azuga an	8 58	1 10	6 49			
	11 53	7 08	9 40	38	Busteni an	8 35	12 52	6 31			
	12 23	7 30	10 41	45	Sinaia an	8 05	12 31	6 10			
		7 58	11 13	51	Valea-Larga an	7 08	11 53				
	1 14	8 24	12 20	60	Comarnic an	6 00	11 22	5 15			
		8 35	12 36	64	Belia an	5 43	11 10				
		8 51	1 00	70	Y Breaza an	5 22	10 54				
	1 46	9 02	1 18	75	an Campina ab	5 00	10 41	4 41			
	7 49	1 56	9 12	75	ab Campina an	4 50	10 31	4 33	9 46		
	8 07		9 36	89	ab Balcoi ab		10 01		9 27		
			9 55	101	an Buda 464 ab		9 34				
			9 56	101	ab Buda 464 an		9 33				
	8 34	2 52	10 14	111	an Ploesti H. 457, 464, 466, 468ab	3 35	9 10	3 19	8 58		

Fragment dintr-un mers al trenurilor austriac din 1918, în timpul războiului

Cea mai frumoasă gară de pe traseu este cea din Sinaia, iar clădirea din prezent datează de la 1913. Lângă gară se află un corp separat care a fost construit în 1886 pentru uzul familiei regale. Ulterior, între 1937 și 1938 a fost construită o a doua gară regală.

Așa cum am arătat la începutul articolului, vitezele medii au crescut mult după 1900, iar cele mai rapide locomotive cu aburi puteau atinge și 120 km/h pe câteva porțiuni din rețeaua feroviară românească în anii '30, iar automotoarele Malaxa aveau viteze medii de peste 70 km/h între București și Ploiești.

Tracțiunea feroviară era în schimbare în Europa de Vest, iar primele semne s-au văzut și la noi, timid, în 1938 când CFR a adus o singură locomotivă diesel-electrică de mare putere (4.400 CP), construită în Elveția pentru serviciul pe liniile magistrale, și câteva locomotive Diesel-mecanice de 120 CP, pentru serviciul de manevră, construite de Uzinele N. Malaxa din București.



Trenul care în 2015 a făcut sub două ore între cele două orașe

Acțiunea de înlocuire a tracțiunii cu abur cu tracțiune Diesel a fost începută în anul 1956 la CFR, iar primele locomotive au fost livrate în anul 1959. Dacă locomotivele de putere mare erau produse la Craiova, Uzinele N. Malaxa din București (din 1948 Uzinele "23 August") s-au specializat în producția (cu unele excepții) de locomotive de manevră,

uzinale sau pentru serviciul pe căi ferate secundare. Primele locomotive diesel-hidraulice, toate de tip B-B au fost construite în anul 1964 (350 CP) pentru căi ferate cu ecartament îngust 760 mm, respectiv 1966 (700 CP) pentru căi ferate cu ecartament normal.



Calea ferată București - Brașov urma să marcheze în anii '60 o premieră istorică feroviară ce avea să schimbe multe: electrificarea. Primul tronson ce urma să fie electrificat în România a fost ales cel mai greu de pe rețea, Brașov – Predeal. Studiile și proiectele pentru electrificare au fost realizate de un colectiv din cadrul I.P.C.F. București. Data începerii efective a lucrărilor de electrificare a căilor ferate române poate fi considerată ziua de 27 decembrie 1960, când primul stâlp metalic de electrificare (cu numărul de ordine 69) a fost montat în stația de cale ferată Predeal. Lucrările de electrificare pe tronsonul Brașov–Predeal au fost terminate în anul 1963.

Inaugurarea oficială a tracțiunii electrice (pentru probe) pe tronsonul Brașov – Predeal a avut loc la 9 iunie 1963. Exploatarea comercială între Brașov și Predeal a început la 9 decembrie 1965, când prima locomotivă electrică – seria 060-EA, tip Co-Co, produsă de firma ASEA din Suedia a circulat pe această secție. În 1966 (la 20 aprilie) se termina electrificarea tronsonului Predeal – Câmpina, iar la 16 februarie 1969, de ziua CFR-iștilor, primul tren remorcat de o locomotivă electrică sosea în stația București Nord.

Iorga - O descriere sumbră la 1905

Istoricul Nicolae Iorga descria în urmă cu 115 ani drumul cu trenul de la Predeal la Brașov într-o notă extrem de sumbră, departe de imaginea drumului banal de azi. Dar trebuie să ținem cont de faptul că descrierea lui Iorga era făcută într-un anumit context politic, Transilvania era atunci sub ocupație maghiară.

- *"Călătorii cu trenul pleacă din hala cea mare și urâtă a Predealului, plină de hamali și de vameși cu șăpci joase și cu șăpci înalte. În praful înecăcios al cărbunelui unguresc, care înfășură toate într-un zăbranic negru, trenul înaintează încet printre păreții de brad întunecat, cari lasă să se vadă ici și colo priveliști mai depărtate. Încolo se întind albe cele Șapte Sate. Câteva stații singuratice și triste se desfășura la guri de tunel. Din Dârste se vede numai același chip de stație ungurească cu inscripție în limba Statului. Câțiva țerani de-ar noștri se îngrămădesc mânați din urmă ca oile spre marile vagoane roșiatece de clasa a III a. În mai puțin de două ceasuri te afli înaintea gării brașovene pe multele linii ale căreia pufnește din găturile negre înalte același fum negru înecăcios de pucioasă ce se frige"*

(extras din cartea lui Radu Mârza, Călători români privind pe fereastra trenului)

Cum era descrisă o călătorie în ghidul Baedeker de la 1911

În a doua parte a secolului 19 și prima a secolului 20, cel mai cunoscut ghid turistic european era Baedeker care era un fel de Lonely Planet al zilelor noastre. Și cum trenul era acum un secol cel mai rapid mijloc de transport, în ghid erau descrise pe larg călătoriile cu trenul. În ghidul de 600 de pagini ce descria Imperiul Austro-Ungar era inclus ca "bonus" și Bucureștiul, fiind descrisă călătoria de la Brașov către Capitala Regatului României.

Iată cum era descrisă călătoria, am folosit denumirile din carte, explicându-le în paranteză.

De la **Kronstadt** (Brașov) drumul durează 75 de minute până la Predeal, 165 - 210 minute până la Sinaia și între 6 ore și un sfert și 7 ore jumătate până la București. Ghidul descrie cum trenul merge spre sud-est către **Deresty - Hetfal** (Dârste), iar Hetfal se referă la cele șapte sate care astăzi fac parte din municipiul Săcele). Trenul intră în valea Timișului (Tomos), iar pe stânga se poate vedea muntele Piatra Mare, **Hohenstein** în germană. Trenul urcă apoi spre **Unter-Tomos** (Timișu de Jos) și apoi spre **Ober - Tomos** către pasul Timiș care este atins prin intermediul tunelului mare de 1 km și apoi prin cel mic. Pentru scurt timp se văd munții **Schuler** (Postăvaru) și **Bucsesc** (Bucegi) pe dreapta).

Kronstadt, see p. 548. The line bends towards the S.E. On the left, at the foot of the mountains, are Bácsfalu, Csernátfalu, Türkös, and Hosszufalu, four of the Magyar 'Siebendörfer' (p. 551). Beyond (3½ M.) *Deresztje-Hétfalu* (2100 ft.) we enter the valley of the *Tömös*; to the left rises the *Piatra Mare* or *Hohenstein* (p. 551). We pass *Unter-Tömös* (2370 ft.) and a simple Honvéd monument on a hill at the narrowest part of the pass (l.), and reach (10½ M.) *Tömös* (2645 ft.); retrospect of the *Schuler* (p. 551; r.).

The train then ascends from *Ober-Tömös* to the **Tömös Pass** (3330 ft.), which it penetrates by a tunnel 1025 yds. long. Beyond a shorter tunnel we have a fine view of the *Schuler* and the *Bucecs* to the right. — 18½ M. **Predeal** (3280 ft.; *Rail. Restaurant*; *Hôtel Predeal*, open in summer only; *Tucek*, opposite the station), a summer-resort of the inhabitants of Bucharest, is the Roumanian frontier-station (luggage and passports examined).

Descrierea drumului Btașov - Predeal în ghidul Baedeker

Trenul ajunge la **Predeal**, stație de frontieră unde sunt verificate bagajele și pașapoartele. Predealul este descris ca o stațiune de vară unde vin bucureștenii, iar călătorilor li se recomandă excursii în munții Fetifoi și spre poienile dinspre Barcarozsnyó (Râșnov).

Trenul coboară apoi pe valea Prahovei, trece pe lângă mănăstirea Predeal și ajunge apoi la Azuga, un mic oraș industrial cu un restaurant aflat lângă fabrica de țesături. Urmează un tunel și apoi Bușteni, unde le este recomandat călătorilor hotelul Focșăneanu și se menționează superba panoramă a Bucegilor.

Sinaia - O stațiune elegantă de vară care în sezon este uneori arhiplină, este situată într-o vale frumoasă înconjurată de dealuri semețe împădurite, iar dealurile sunt presărate cu vile. Călătorilor li se spune că germana și franceza sunt vorbite la toate restaurantele și li se explică în ce mod pot ajunge la "Chateau of Peleș" și "Chateau of Peleșor".

49 M. *Câmpina*, with petroleum-wells, is the centre of the Roumanian petroleum industry, which is exploited mainly by foreign capital (total annual output of crude oil ca. 1,150,000 tons). We now enter the fertile plains of Wallachia.

71½ M. **Ploesti** or *Ploesci* (*Rail. Restaurant*; *Grand-Hôtel*; *Moldavia*, R. from 1½ fr.), on the *Teleajna*, is a district-town with 43,000 inhab. and petroleum-refineries (comp. above). It is the junction for Czernowitz (p. 382).

Scenery monotonous. 102½ M. *Chitila* (*Rail. Restaurant*). — 115 M. *Bucharest* (*Gara de Nord*).

Bucharest.

Railway Stations. *Gara de Nord* (Pl. B, 1; very fair restaurant), in the N.W. part of the town, for all trains; *Gara de Sud* (*Filaret*; Pl. C, 5), to the S.W., for Giurgiu (Giurgevo). The porter (hamál) receives 30 c. for each large piece of luggage. — *Internationale Schlafwagen-gesellschaft* (*International Sleeping Car Co.*), Strada Vienei 1 (formerly Strada Vamai; Pl. D, 3).

Câmpina - are multe puțuri petroliere și este centrul industriei petroliere românești care este exploatată mai ales de companii străine. Intrăm în "câmpiile fertile ale Valahiei".

Ploești (Ploesci) - un oraș districtual de 43.000 de locuitori pe râul "Teleajna". Are rafinării și de acolo pornește linia ferată către Czernowitz (Cernăuți). Peisajul devine monoton către București, este menționată Chitila și faptul că exista un restaurant în gară.

Drumul și porțiunile sale

Brașov – Predeal este cea mai grea porțiune și singura de pe traseu care nu a fost modernizată, deși are mare nevoie de așa ceva. La început trenurile făceau peste o oră și jumătate, timpii au scăzut la sub 40 de minute în 1939 și cea mai bună situație a fost la finalul anilor '70 când Predeal - Brașov era parcursă în 24 de minute de accelerate și rapide și 29 de minute de personale! (Brașov - Predeal lua cu un minut mai mult. În prezent sunt restricții care fac ca Brașov - Predeal să fie parcurs în 35 de minute de cele mai rapide trenuri, iar Predeal - Brașov, în 39 de minute, din cauza mai multor restricții pe acest fir. În 2005 multe trenuri rapide puteau face 29-30 de minute între cele două orașe, dar după 2010 vitezele au scăzut.

Pe 7 septembrie 2020 a fost emis ordinul de începere pentru elaborarea studiului de fezabilitate pentru reabilitarea tronsonului, iar estimările de cost sunt de aproximativ 500 milioane euro. Nu se știe când vor începe lucrările, dar putem fi aproape siguri că nu vor fi gata mai repede de 2025.

Brașov - Predeal, trei părți din care două cu probleme

Brașov-Dârste are o lungime de 6,2 km și, în mare parte, se află într-o zonă plată, urcând înainte de Dârste, cartier situat lângă DN 1, la ieșirea din oraș. Trenurile rulează și cu 90 km/h, dar majoritatea fac 8-10 minute.

Dârste – Timișu de Sus are 10,2 km, urcând de la 680 m, la aproximativ 850 m. Viteza garniturilor este redusă de numeroasele curbe strânse, valoarea maximă fiind de 65 km/h pentru trenurile de călători, în timp ce trenurile de marfă rulează cu 40 km/h și cu tracțiune dublă.

Timișu de Sus – Predeal, are o lungime de 10,1 km și urcă de la circa 850 m la 1.032 m (cel mai înalt punct atins de trenurile românești). Și aici viteza este redusă de numeroasele curbe strânse, valoarea maximă fiind în prezent de 55 km/h pentru trenurile de călători, în timp ce trenurile de marfă rulează cu 35 km/h cu tracțiune dublă.

Predeal - Sinaia (19 km)

Viteza crește, iar trenurile coboară spre 820 de metri altitudine la Sinaia. Vitezele cresc și ele spre 80 - 90 km/h pe câteva secțiuni. La Azuga sunt 895 m altitudine, la Bușteni 881 m, iar în gară la Sinaia, 798 m. Puținele trenuri care rulează fără oprire între cele două orașe fac acum 20-22 de minute, în 1978 făceau 16 minute.



Gara din Azuga

Sinaia - Câmpina - 29 km

Continuă coborârea spre sub 400 de metri altitudine, vitezele ajung și la 90 km/h. Cele mai rapide trenuri fac 26 de minute, a crescut numărul de trenuri care opresc la Câmpina dacă este să comparăm cu acum patru decenii.



Câmpina - Ploiești Vest - 33 km

Se intră pe porțiunea de viteză și distanța este parcursă chiar și în 21 de minute, cu viteze ce ajung la 120 km/h. În 1978 distanța era parcursă în 18 minute. Este și o porțiune unde trenuri de test au depășit rar 200 km/h. Între stațiile Buda și Florești-Prahova a fost depășit acest prag în anii '70, în 1984, în 1997, dar și în 2003.

Ploiești Vest - București - 59 km

Este cea mai rapidă porțiune și câteva trenuri o parcurg în 36 de minute, viteza maximă

fiind de 140 km/h. Tronsonul de la București spre Ploiești a fost dublat în anul 1909, el fiind al doilea tronson de cale ferată dublă din România. În 1975 un tren de test ce urma să fie folosit de Ceaușescu a atins 209 km/h între Periș și Buftea.

Puțină istorie despre principalele orașe de pe traseu

Predeal - Pasul Predeal a fost folosit de sute de ani pentru a traversa Carpații și un punct vamal în aceste locuri este menționat într-o hartă a umanistului Iohannes Honterus la 1532. Localitatea se înfiripă în secolul 18 și apar un han, un schit din lemn și localul serviciului poștal, la 1790. După 1860 se construiește șoseaua, iar la 1882 se face joncțiunea feroviară peste Carpați. În 1884 așezarea primește statutul de comună incluzând administrativ și Azuga, Bușteni și Poiana Țapului. Apar încă înainte de 1900 primele case de odihnă și Predealul este declarat oraș la 1935. Calea ferată a contribuit enorm la dezvoltarea orașului.



Azuga a apărut ca loc de popas pe drumul Prahovei, la 1820 fiind un sat bine dezvoltat care inițial a purtat numele de "Între Prahove". În 1830 lua ființă glăjeria, una dintre cele mai vechi fabrici de sticlă din țară. Azuga a devenit oraș în 1948 dar până atunci a făcut parte de-a lungul timpului din localitățile Podu Neagului, din Sinaia, dar și din Predeal.

Bușteni - Menționată în documente prima oară în sec 18, așezarea s-a dezvoltat ca loc de popas mai ales în sec 19. Câteva sate situate pe actualul amplasament al orașului au făcut parte din comuna Podul Neagului în 1864 și din comuna Predeal din 1908, iar așezarea s-a dezvoltat puternic după construirea, șoselei, după deschiderea căii ferate și după înființarea fabricii de hârtie. Din 1908 satele Bușteni și Poiana Țapului formează comuna Bușteni, iar în 1946 primește statutul de oraș.

Sinaia - Intră în istorie în 1695 datorită mănăstirii construite datorită spătarului Mihai Cantacuzino între 1690 și 1695. Pe atunci era o mică așezare și a rămas așa aproape două secole. Până în 1864 Sinaia a făcut parte, alături de alte sate de pe Valea Prahovei, din comuna Podu Neagului, dar apoi s-a separat și a primit numele Sinaia. A devenit oraș în 1880 și s-a dezvoltat datorită șoselei, a căii ferate și a faptului că familia regală a ales să construiască în localitate castelul Peleş, gata în 1883. Castelul Peleşor a fost gata în 1902, iar cazinoul, în 1912.



Expoziția trenulețelor din gara Sinaia (fotografia este făcută înainte de pandemie. Expoziția este deschisă, dar nu este accesibil locul de joacă).

Comarnic a fost menționat documentar pentru prima oară în sec 16, locuitorii îndeletnicindu-se cu creșterea oilor și lucrul la pădure. Comarnic înseamnă locul unde sunt mulse oile. La sfârșitul secolului al XIX-lea, Comarnicul era o comună rurală, formată

din nouă cătune, printre care și Podul Neagului și Posada. În 1938 comuna era inclusă în plasa Sinaia din județul Prahova, iar în 1950, a fost inclusă în raionul Câmpina din regiunea Prahova. A devenit oraș în 1968.

Breaza - A fost menționată pentru prima oară în secolele 15 și 16 pentru legăturile sale comerciale cu Brașovul. Se păstrează și în prezent o biserică de la final de secol 18 și început de secol 19. Breaza a devenit oraș în 1954.

Câmpina este menționată documentar în 1503, iar în 1536 este amintită ca punct de vamă și târg, fiind oraș încă de la final de sec 17. Orașul a crescut mult după amenajarea "drumului Brașovului" în 1846 și după construcția căii ferate, în 1879. Între 1900 și 1940 orașul a fost un important centru al industriei petrolului, găzduind una dintre cele mai mari rafinării din Europa. Câmpina, situată la altitudini cuprinse între 470 și 580 m este celebră pentru clima sa blândă de iarnă, fiind alături de Oravița singurul oraș unde s-au depășit +20 de grade în ianuarie. Tot Câmpina deține și recordul pentru cea mai ridicată temperatură din decembrie, +23,4 grade.

Ploiești - A fost menționat în sec 16, iar în 1599 a devenit târg, crescând datorită faptului că era situat la răscrucea unor drumuri comerciale. În 1857 a fost momentul cheie, când a început să funcționeze "fabrica cu gaz" a lui Marin Mehedințeanu, la bariera Râfov. Industria petrolieră s-a dezvoltat puternic, dar al Doilea Război Mondial a adus și bombardamentele care au distrus orașul. Gara Ploiești Sud era celebră între cele două războaie pentru restaurantul său.

Buftea - A fost atestată documentar în 1577, iar un secol mai târziu a fost atestată ca fiind sat dintr-o întinsă moșie. A devenit oraș în 1968, iar în istorie a rămas pentru "Pacea de la Buftea-București", tratatul de pace semnat de România la 7 mai 1918, cu Imperiul German și Austro-Ungaria, în decursul Primului Război Mondial.

Sursa: <https://m.hotnews.ro/>