



# GĂRILE TIP ÎN „STIL C.F.R.” (1869 – 1916). PREMISE ȘI CLASIFICARE TIPO-MORFOLOGICĂ\*

Toader Popescu\*\*

## Abstract

This paper investigates an original and specific expression of Romanian railway architecture – the ‘C.F.R.<sup>1</sup> style’. We argue that, being an important phase in the modernisation of the architectural discourse in the railway field, the ‘C.F.R. style’ marks the shift from the practice of mechanical imitation or adaptation of Western models to the use of a specific architectural language. This new direction would later culminate in the adoption of the ‘National Style’ in railway architecture and with the elaboration of the so-called ‘showcase projects’. The article focuses on the most intense development phase of the national railway network, between 1869 (the inauguration of the first line) and 1916 (the beginning of World War I for Romania). In order to fully grasp the premises of the ‘C.F.R. style’, we briefly describe the first stages of Romanian railway architecture (stations built by foreign concessionaires and ‘imitation stations’). Subsequently, the paper analyses the ‘C.F.R. style’ in its various manifestations, placing it within the historical, cultural, technical and economical context and underlining its significance in the wider framework of the Romanian architectural discourse and practice. A typomorphological approach is also undertaken, identifying, describing and illustrating 5 „families” and 16 individual project types, each corresponding to a specific stage of evolution, functional variation and spatial context.

**Keywords:** railway station, models, types, classification, ‘C.F.R. style’, pre-World War I.

În secolul XIX gara de cale ferată a reprezentat, la nivel mondial, un program de arhitectură cu totul nou, care a transpus la scara obiectului construit toate tensiunile generate de fenomenul feroviar la nivel teritorial și urban.

Gara este noua poartă a orașului. Natura ei este

fundamental contradictorie, deoarece gara este, în același timp, centrală și periferică, industrială și civică, în oraș și în afara lui, banală și magică, progresistă și istoricistă. Ea unifică și separă cu aceeași putere.

Ceea ce o definește cel mai bine este, probabil, caracterul ei de trecere: se trece de la oraș, nucleu al civilizației și spațiu (relativ) previzibil, la teritoriu, sălbatic și necunoscut; se trece de la un timp istoric la altul. Astfel, gara are două fizionomii, care se deschid către două lumi diferite și complementare, și care asigură trecerea călătorului – el însuși, reflectare a unui nou tip uman – între aceste două lumi.

Gara este, de asemenea, un spațiu social care își depășește funcțiunea pragmatică<sup>2</sup>. Natura ei contradictorie este și mai evidentă din această perspectivă: simbolic, avem de-a face cu o prezență moralizatoare, care celebrează ordinea, tehnica, rigoarea, disciplina. În mediul rural, este principala legătură cu lumea exterioară, având o evidentă vocație socială și comunitară. Dimpotrivă, în orașe aceeași vocație transformă uneori gara în loc de convergență al marginalilor, în spațiu al periferiei sociale, al delincvenței și al violenței<sup>3</sup>. Peste tot, însă, imaginarul optimist, fabulos și magic care îi este atașat contrastează cu banalitatea funcționării ei cotidiene.

Într-un mod la fel de paradoxal, gara este un spațiu în același timp al mixității și al segregării. Chiar dacă imaginea cu care este adesea asociată este cea a unui spațiu burghez, gara este unul din rarele locuri unde putem regăsi simultan aproape toate ipostazele lumii urbane a secolului XIX. În sînjul teoriilor lui Saint-Simon, am putea spune că tehnica și industria joacă rolul liantului, adunându-le pe toate în același spațiu public<sup>4</sup>.

În fine, gara a fost, de-a lungul secolului XIX, un teren al experimentului arhitectural. Beneficiind și de libertatea de interpretare inerentă unui program nou și încă ne-anchilozat în scheme funcționale și în expresii rigide, precum și de situația de criză în care se găsea limbajul clasic, gara este un „vârf de lance” al inovației, într-o perioadă fertilă și animată de căutări stilistice și expresive<sup>5</sup>.

\* În intervalul scurs între predarea manuscrisului și publicarea articolului, prezentul text a fost inclus de autor, într-o formă extinsă, în volumul *Proiectul feroviar românesc (1842-1916)*, Ed. Simetria, București, 2014 (pp. 184-209).

\*\* Dr. arh., lector universitar, Departamentul de Istoria & Teoria Arhitecturii și Conservarea Patrimoniului, Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, str. Academiei nr. 18-20, 010014, București, e-mail: toaderpopescu@yahoo.com

<sup>1</sup> The Romanian Railway Company [Căile Ferate Române].

<sup>2</sup> Cercetări recente și foarte interesante pe această temă la Jeffrey Richards, John M. MacKenzie, *The Railway Station: A Social History*, Oxford University Press, Oxford, 1986 și la Dávid Bán, *The railway station in the social sciences*, în „Journal of Transport History”, vol. 28, nr. 2/2007, pp. 289-93.

<sup>3</sup> Jeffrey Richards, John M. MacKenzie, *Op. cit.*, Cap. 4: „The Station and Society”.

<sup>4</sup> *Ibid.*, Cap. 6: „Class, Race and Sex”.

<sup>5</sup> În ceea ce privește arhitectura stațiilor de cale ferată din Europa și din



Toate aceste aspecte modelează, împreună și separat, gara ca obiect de arhitectură și condiționează coordonatele funcționării ei. În cele ce urmează, ne propunem să cercetăm cazul românesc din perspectiva evoluției interpretărilor acestui nou tip de construcție. Abordarea va fi una tipo-morfologică, obiectul studiului fiind reprezentat de manifestările formal-compoziționale ale programului. Ne propunem să decelăm semnificațiile acestora într-un cadru mai vast, punându-le în contextul istoric, cultural, tehnic și economic al apariției lor<sup>6</sup>.

Studiul va trata epoca „eroică” a căilor ferate române, respectiv de la darea în folosință a primei linii (București-Giurgiu, 1869) până la intrarea țării în Primul Război Mondial, în 1916. În aceste decenii, rețeaua de cale ferată românească se constituie într-un ritm rapid și susținut, care nu va mai fi întâlnit nici în perioada interbelică, nici după 1945. Astfel, la orizontul anului 1916, schema feroviară este cvasi-definitivată în teritoriul național, ceea ce se va construi ulterior nefiind, în general, decât completări ale rețelei și adaptări ale ei la noua situație economică și geopolitică. În mod evident, aria geografică studiată este cea corespunzătoare teritoriului statului român în perioada menționată (1869 – 1916), cu toate modificările inerente (pierderea sudului Basarabiei și alipirea Dobrogei în 1878, integrarea Cadrilaterului în 1913).

Obiectul principal de studiu al prezentului articol este familia tipologică a gărilor în „stil C.F.R.”, ce constituie, după cum se va vedea, o manifestare originală și plină de vitalitate a arhitecturii feroviare românești. Corecta punere în context a apariției și dezvoltării acestei arhitecturi impune, totuși, și o analiză a etapelor ce au precedat-o (gărilor construite de concesionari și gărilor de imitație<sup>7</sup>).

### Gărilor construite de concesionari

În perioada 1869 – 1879, proiectarea și construcția infrastructurii feroviare din România (inclusiv a gărilor) a fost apanajul exclusiv al societăților concesionare. În consecință, în ceea ce privește morfologia clădirilor

lume, sunt de reținut cel puțin trei studii monografice de o excelentă ținută: Carroll L.V. Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, Dover Publications Inc., New York, 1995; Nikolaus Pevsner, *A History of Building Types*, Princeton University Press, Princeton, 1976 (Cap. 14: „Railway Stations”, pp. 225-234) și Mihaly Kubinszky, *Bahnhöfe Europas*, Kosmos Verlag, Stuttgart, 1982. Sunt, de asemenea, remarcabile, volumele Jean Dethier (ed.), *Le Temps des Gares*, Centre Georges Pompidou, Paris, 1978 și, pentru cazul francez, Michel Ragon, *L'architecture des gares*, Ed. Denoël, Paris, 1984.

<sup>6</sup> Prezentul articol reprezintă un extras revizuit din teza de doctorat a autorului, intitulată „Proiectul feroviar românesc. Ipostaze spațiale și culturale ale modernizării în planificarea și funcționarea căilor ferate, 1842 – 1916”, conducător științific prof. dr. arh. Ana Maria Zahariade. Teza a fost susținută la Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu” din București în anul 2012.

<sup>7</sup> Această clasificare tipo-morfologică reprezintă o contribuție teoretică originală a cercetării doctorale, unde este prezentată *in extenso*, incluzând și alte „familii” (gărilor în stil național, în arhitecturi regionale, precum și „proiectele fanion”), a căror analiză nu face obiectul prezentului articol.

de cale ferată, nu putem discuta nici măcar despre o imitație a unui model occidental, ci despre transpunerea sa directă și nemijlocită în contextul românesc, de companii care executaseră clădiri identice sau similare și în alte țări.

Prezenta cercetare nu și-a propus un studiu comparativ exhaustiv, care să identifice și să urmărească circulația modelor arhitecturale între România și țările de origine ale concesionarilor (sau țările în care aceștia mai construiseră infrastructuri feroviare în prealabil). O astfel de cercetare se anunță deosebit de interesantă, însă cadrul lucrării de față ne-a făcut să ne rezumăm la a semnala posibile similitudini și surse, ce urmează să fie confirmate de cercetări viitoare.

Prima constatare ce rezultă din studiul gărilor construite de concesionari<sup>8</sup> este aceea că ele se constituie în familii distincte, în funcție de originea și experiența anterioară a companiilor respective, neexistând foarte multe elemente comune între aceste grupuri.

În ceea ce privește prima linie construită în România și inaugurată în anul 1869 (București – Giurgiu), pot fi reținute ca semnificative cele două gări terminus, restul stațiilor fiind de foarte mică amploare și strict utilitare. Acestea două, București Filaret și Giurgiu, reiau modelul gărilor construite de aceiași concesionari – J.T. Barkley și J. Staniforth – pe linia Rusciuk-Varna, inaugurată cu doar trei ani mai devreme.

Gara București Filaret amintește, din punctul de vedere al compoziției și al decorației, de unele exemple occidentale, prin supraînălțarea corpului central și terminarea lui la cota superioară cu un fronton, precum și prin poziționarea unui gol de mari dimensiuni în axul fațadei principale, pentru luminarea marelui hol central. Similitudini evidente cu realizări anterioare precum gările din München (1849), Emden (1863) sau, păstrând proporțiile, Gare de l'Est din Paris (1849) nu implică, desigur, imitarea sau preluarea directă a vreunui model ci, mai degrabă, înscrierea gării București-Filaret într-un *air du temps* al stațiilor europene (Fig. 1 – 4). Este de remarcat, de asemenea, faptul că ea reprezintă unul dintre cazurile rare din arhitectura feroviară românească în care se preia modelul „gării-hală”, realizându-se o structură de ferme metalice cu mare deschidere care adăpostește cele două peroane. Această tipologie este mai adaptată gărilor de tip terminus decât celor de tranzit și, după cum se va vedea în continuare, nu este frecvent utilizată în România.

Gara Giurgiu reia un model simplificat al construcțiilor similare clasicizante atât de prezente în

<sup>8</sup> Majoritatea acestor gări nu s-a păstrat până în perioada contemporană. Fie că au fost desființate în prima parte a secolului XX pentru a face loc unor construcții și amenajări de mai mari dimensiuni, fie că au fost puternic modificate (extinse, supraetajate sau înglobate în construcții noi), aceste gări nu mai sunt accesibile spre studiu, în forma lor originală, decât prin intermediul reprezentărilor de epocă. În acest sens, principalele surse documentare au fost imaginile aflate în colecțiile Cabinetului de Stampe din cadrul Bibliotecii Academiei Române (BAR), precum și planurile și imaginile de arhivă din fondul Ministerul Lucrărilor Publice, aflat în custodia Arhivelor Naționale Istorice Centrale (ANIC).



Fig. 1.: Gara Filaret (1869)/ Filaret Station (1869)



Fig. 2. Gare de l'Est, Paris (1849)/West Station, Paris (1849)

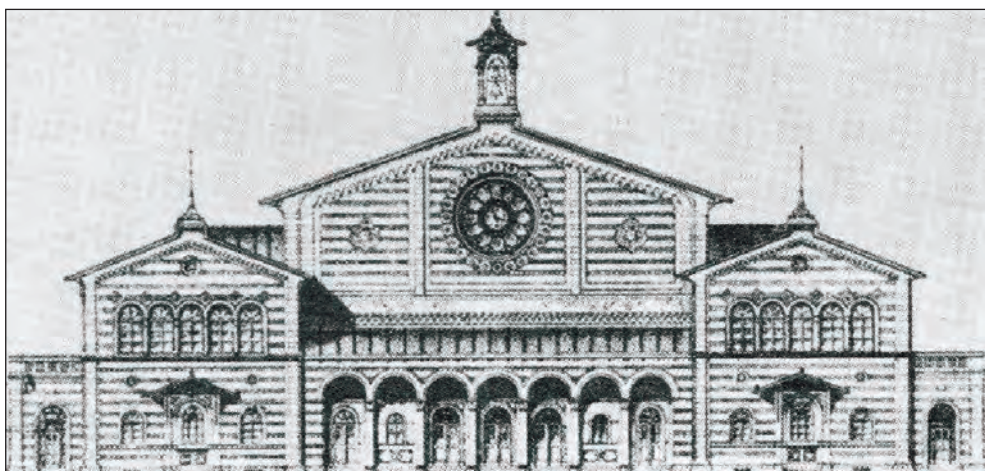


Fig. 3. Gara din München (1849)/ München Station (1849)

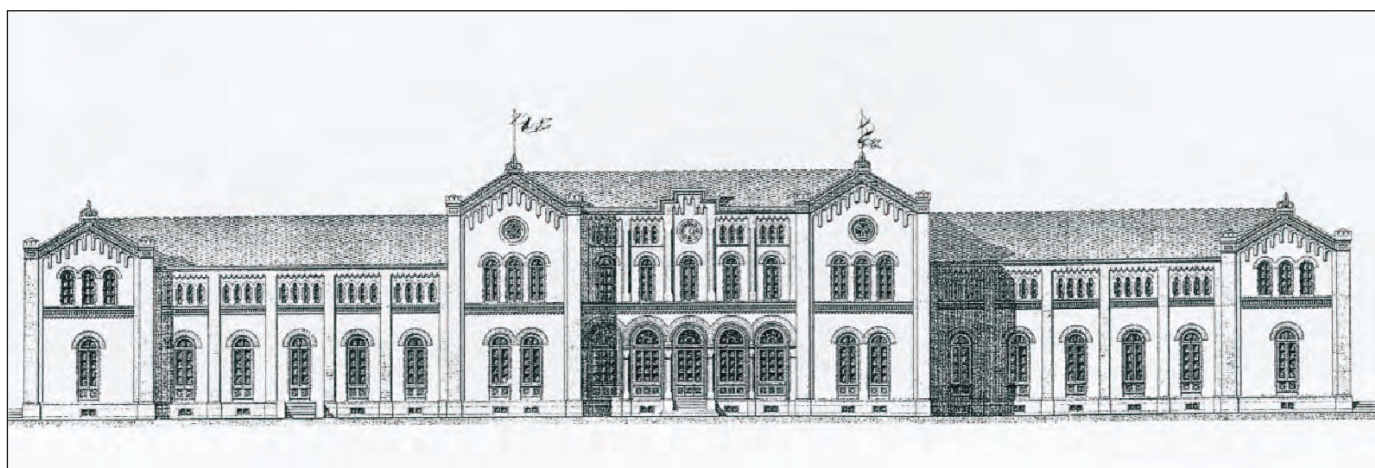


Fig. 4. Gara din Emden (1863)/ Emden Station (1863)



Europa centrală: compoziție simetrică pe două niveluri, cu accentuarea mai discretă a accesului și cu folosirea bosajelor, a cornișelor și a altor elemente de modernură pentru marcarea verticalelor și orizontalelor.

Gările din această primă serie construită în România sunt, din punctul de vedere al arhitecturii, mai degrabă tatonări. Ezitățile care le-au însoțit construcția<sup>9</sup> nu se vor mai repeta în cazul următoarelor linii, unde modelele de gări au fost cu fermitate impuse de concesionari.

Astfel, linia Suceava-Roman (inaugurată tot în 1869), cu cele două ramificații ale sale (1870: Pașcani- Iași și 1871: Verești-Botoșani), a fost „mobilită” de proiectanții ei, Compania Lemberg-Czernowitz-Jassy, cu o serie coerentă de gări, într-o arhitectură de tip romantic, cu accente medievalizante și neo-gotice. Această opțiune nu avea nimic de-a face cu vreo preocupare pentru un specific local, ci cu tipologia adoptată de aceeași Companie pentru gările deja construite în Galiția, și în special pe linia Lemberg-Cernăuți-Suceava (Fig. 5 – 6). În acest fel, concesionarii își puneau amprenta asupra realizărilor lor, linia neaparținând, nici măcar la nivel simbolic (pentru că la nivel juridic nici nu se punea problema), statului român, ci Companiei care o exploata. Aceasta își institua, astfel, o imagine de marcă, fapt deja curent în alte țări (în special în Marea Britanie), unde concurența dintre companiile concesionare era foarte puternică.

Opțiunea pentru vocabularul medievalizant sau neo-gotic pe trama unei compoziții, în ansamblul ei, clasice (simetrică și ierarhizată) nu este singulară în peisajul internațional al garilor epocii. Mai frecvent întâlnită în cultura anglo-saxonă, inclusiv – și mai ales – în Statele Unite ale Americii, această arhitectură subliniază natura romantică a călătoriei, cu trimitere către universul imaginar al depărtărilor, către exotism, către o altă lume decât cea cotidiană, către nostalgia călătoriei.

În cazul concesiunii Strousberg, avem de-a face cu prima serie extinsă de gări tip realizată pe teritoriul României. Acest fapt se datorează, cu siguranță, numărului foarte mare de stații care trebuiau construite (90 pe ansamblul traseului Roman - Galați - Brăila - București - Pitești - Vârciorova), timpului scurt de execuție, precum și experienței îndelungate de care beneficiau companiile lui H.B. Strousberg în construirea de rețele feroviare în alte țări.

După cum se poate constata din proiectul de ansamblu al rețelei executate în prima fază, pe tronsonul Roman-București-Pitești<sup>10</sup> (pus în funcțiune în anul



Fig. 5. Gara din Lemberg (azi, Lvov) (1861)/ Lemberg Station (today, Lvov) (1861)



Fig. 6. Gara Suceava – Itcani (1869)/ Suceava – Itcani Station (1869)

1872) gările erau împărțite, în funcție de importanță, în patru clase, fiecare cu câte un proiect tip (Fig. 7). Li se adăugau trei „gări principale”, București, Brăila și Galați, pentru care se foloseau proiecte unice.

Proiectele tip reprezintă, cel mai probabil, reluări ale unor modele deja folosite de Strussberg pe alte linii construite de companiile sale. Această intenție este afirmată explicit în condițiile concesiunii: „Garele se vor construi după modul celor din Prusia și în mărime corespunzătoare cu împrejurările locale”<sup>11</sup>. Este, de exemplu, izbitoare similitudinea dintre proiectele utilizate pe linia Roman-București-Pitești și gările construite de Strousberg pe linia Berlin-Görlitz, inaugurată în 1867, cu doar câțiva ani înainte de „aventura românească” a concesionarului german.

În cazul proiectelor unice, izolarea și urmărirea modelelor este mai complicată, dat fiind că este puțin probabil ca aceste proiecte să fi fost refolosite ca atare. Totuși, ele sunt încadrabile într-o tipologie destul

<sup>9</sup> Gara București Filaret a traversat, de-a lungul procesului de proiectare, mai multe faze intermediare; de la o variantă la alta, se pot observa eforturile de a conferi un statut din ce în ce mai reprezentativ fațadei principale.

<sup>10</sup> Disponibil, sub forma profilelor longitudinale ale diferitelor tronsoane ale rețelei, la ANIC, fond *Ministerul Lucrărilor Publice*, dosar 40/1868, f.1 (tronson București-Brăila); dosar 10/1870, f. 2 (tronson Brăila-Galați), f.10 (București-Pitești); dosar 30/1877, f. 9 (Galați-Roman). Pentru proiecte detaliate privind gările concesiunii Strussberg în România, v. ANIC, fond

*Ministerul Lucrărilor Publice*, dosar 15/1869 și secțiunea *Planuri*, dosar 40 (planuri de amplasament ale majorității garilor), precum și dosarele 4/1870, f.1, 10/1870, f.9, 1/1890, 2/1890 (toate, Gara de Nord), 41/1878, vol. I, f. 179, 2/1890, f.17 (gara Brăila), 2/1890, f.25 (gara clasa I), f.170 (gara clasa a III-a), 3/1890, f.202 (gara Galați) etc. (remize, cantoane, clădiri secundare).

<sup>11</sup> Art. 4, pct. 5, *Concesiunile căilor ferate ale României*, în „Monitorul Oficial” nr. 216/1868.



Fig. 7. Proiecte de gări ale concesiunii Strussberg (1870), clasele IV, III, II, I/ Sketches for the stations of the Strussberg concession (1870), 4th, 3rd, 2nd and 1st Class

de clară, identificabilă și pe alte linii ale companiilor Strussberg: compoziții simple, simetrice, cu două niveluri supraterane, cu marcarea corpurilor laterale și a zonei centrale de acces și cu o expresie arhitecturală sobră și reținută. Cazul gării din București ("Gara Târgoviștei", din 1888 "Gara de Nord")<sup>12</sup>, cea mai mare și mai importantă stație construită de Strousberg în România, este mai deosebit, construcția reprezentând o interpretare a unui tip foarte răspândit în Germania în perioada respectivă, și aplicabil gărilor de primă importanță, nu numai pe liniile Strussberg. Este vorba de formula compozițională cu două turnuri, în general în limbaj *Rundbogenstil*, care încadrează o zonă centrală de acces cu arce în plin cintru<sup>13</sup> (Fig. 8). Dintre cele mai cunoscute clădiri care adoptă această soluție putem menționa gara din Görlitz (1846), Hamburger Bahnhof din Berlin (1847), Thüringer Bahnhof din Leipzig (1856) sau Görlitzer Bahnhof din Berlin (1867), realizată chiar de H.B. Strussberg (Fig. 9 – 12).

Tipologia gărilor este ușor diferită pe tronsonul Pitești-Vârciorova (executat separat și pus în funcțiune abia în 1875, după falimentul lui H.B. Strussberg, de către Societatea Acționarilor C.F.R.). Expresia arhitecturală a stațiilor este mai apropiată de dogma academistă, cu utilizarea elementelor de modenatură a fațadei (bosaje, ancadramente, cornișe) pentru decorarea unor compoziții altfel foarte simple, în special în cazul stațiilor mai importante (gărilor tip de clasa I de la Slatina, Craiova și Turnu Severin). Singurul proiect unicat este utilizat pentru gara frontalieră Vârciorova, operată în comun de C.F.R. și de M.A.V. (Magyar Államvasutak – căile ferate de stat maghiare). În acest caz, se împrumută elemente din formula compozițională a gărilor contemporane din Transilvania, cu un corp principal și două secundare legate prin construcții mai scunde, expresia arhitecturală rămânând însă, ca și pentru restul liniei, academistă (Fig. 13 – 14).

În sfârșit, în cazul liniei Ploiești-Predeal, ultima executată de companii străine în România, cei doi

concesionari (britanicul G. B. Crawley – 1875-1876 și francezul Leon Guilloux – 1878-1879) folosesc același mecanism de tipizare a gărilor ca și concesiunea Strussberg: gări tip de trei clase (clasele II – IV) și gări unicate pentru amplasamentele importante (clasa I: Sinaia și stația frontalieră Predeal). Cum, inițial, această linie ar fi trebuit realizată în paralel cu linia Adjud-Târgu Ocna, gările tip erau, în documentația de construire, exemplificate pe amplasamente pereche, câte unul de pe fiecare traseu (ex. pentru clasa a II-a, gările Câmpina și Târgu Ocna<sup>14</sup>, pentru clasa a III-a, gările Băicoi și Căiuț<sup>15</sup>, pentru clasa a IV-a, gările Gura Beliei și Onești<sup>16</sup>). Aceste construcții tip sunt relativ asemănătoare cu cele de pe linia Pitești-Vârciorova, utilizând un vocabular arhitectural academist, similar celui folosit pentru clădirile publice de mică amploare din Franța sub al Doilea Imperiu.

În ceea ce privește realizările unicate, ele urmează direcții diferite: gara Sinaia (Fig. 15) se încadrează în tipologia celorlalte stații de pe traseu, beneficiind doar de un plus de prestanță conferit de scara și organizarea fațadei principale<sup>17</sup>; gara frontalieră Predeal reia o formulă compozițională foarte apropiată de cea de la Vârciorova (împrumutată, probabil, tot de la M.A.V.). Ambele stații serveau aceluiași scop și erau operate în comun de C.F.R. și M.A.V., cele două puncte de frontieră fiind și inaugurate simultan.

Gărilor realizate de concesionari în deceniile 7 și 8 ale secolului XIX în România reprezintă, așadar, cu foarte rare excepții, reluări sau adaptări ale unor tipologii occidentale, și nu ale celor mai complexe sau mai elaborate dintre acestea. Nu există preocupări pentru adaptarea lor unui oarecare specific local, oricare ar fi fost acesta. Nu se regăsește, în majoritatea cazurilor, suita complexă și gradată de spații pe care călătorul trebuie să le traverseze înainte de a se sui în tren; aceste clădiri nu sunt decât „obstacole” între oraș și șine, mai degrabă menite să separe cele două lumi decât să le unească. S-ar putea spune că este felul în care o societate abia intrată în modernitate se protejează de o invazie a tehnicii, în același timp inevitabilă și imprevizibilă. Există, totuși,

<sup>12</sup> Pentru detalii privitoare la extinderile și transformările succesive ale Gării de Nord, v. Cezara Mucenic, *Gara de Nord și Școala de Poduri și Șosele. Urbanism și Arhitectură*, în „București. Materiale de istorie și muzeografie”, XXII, 2008, pp. 128-57; Ilie Popescu et al., *Amintiri despre o gară veche românească. 125 de ani de la inaugurarea Gării de Nord*, SNCFR, Centrul de perfecționare al CFR, București, 1997; Șerban Popescu-Criveanu et al., *Studiu istoric preliminar al zonei Gării de Nord din București*, S.C. Urbana S.A., București, 2003, ms.

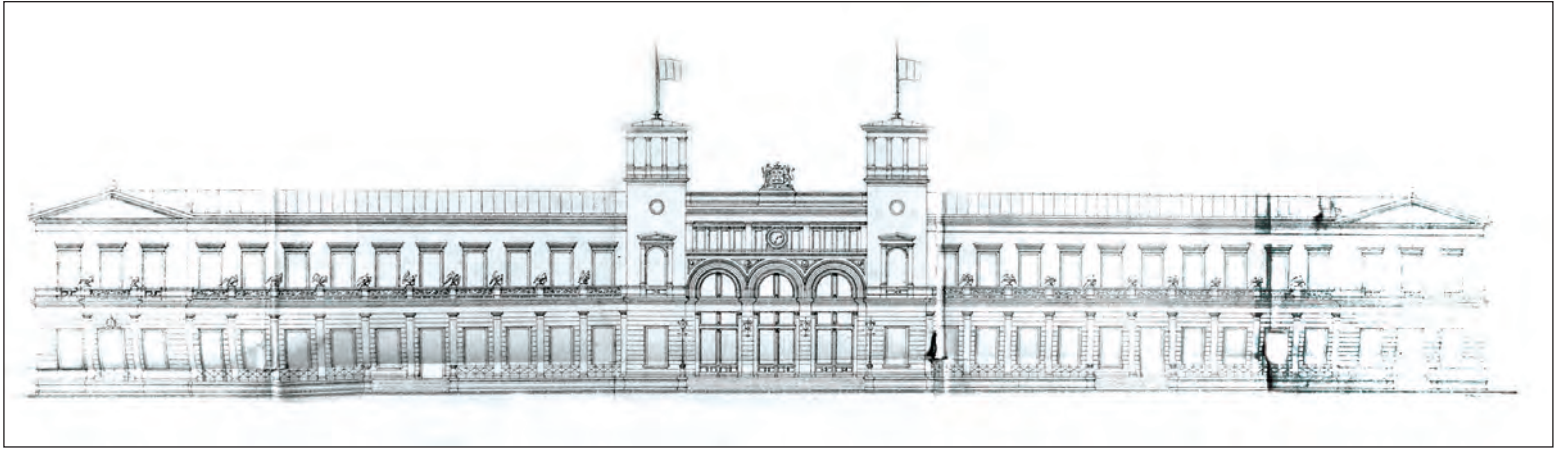
<sup>13</sup> Carroll L.V. Meeks, *Op. cit.*, pp. 64-69; Nikolaus Pevsner, *Op. cit.*, p. 228.

<sup>14</sup> ANIC, fond *Ministerul Lucrărilor Publice*, dosar 41/1878, vol. I, ff. 69-70.

<sup>15</sup> Idem, secțiunea *Planuri*, dosar 43, ff. 67-69.

<sup>16</sup> Idem, dosar 41/1878, vol. II, ff. 57-58.

<sup>17</sup> Pentru proiectul original al gării Sinaia, v. Idem, dosar 41/1878, vol. I, ff. 66-68. În forma executată, construcției i s-au adăugat două cupole peste turnurile din zona accesului.



*Fig. 8. Gara Târgoviștei (Gara de Nord) – proiect fațadă (1870)/ Târgoviștei Station, Bucharest (Bucharest North Station) – fațade project (1870)*



*Fig. 9. Gara din Görlitz (1846)/ Görlitz Station (1846)*



*Fig. 10. Gara Hamburg, Berlin (1847)/ Hamburger Bahnhof, Berlin (1847)*



*Fig. 11. Thüringer Bahnhof, Leipzig (1856)/ Thüringer Bahnhof, Leipzig (1856)*



*Fig. 12. Gara Görlitzer, Berlin (1867)/ Görlitzer Bahnhof, Berlin (1867)*



Fig. 13. Gara din Vârciorova (1875)/ Vârciorova Station (1875)



Fig. 14. Gara din Satu Mare (M.A.V., 1871)/ Satu Mare Station (M.A.V., 1871)

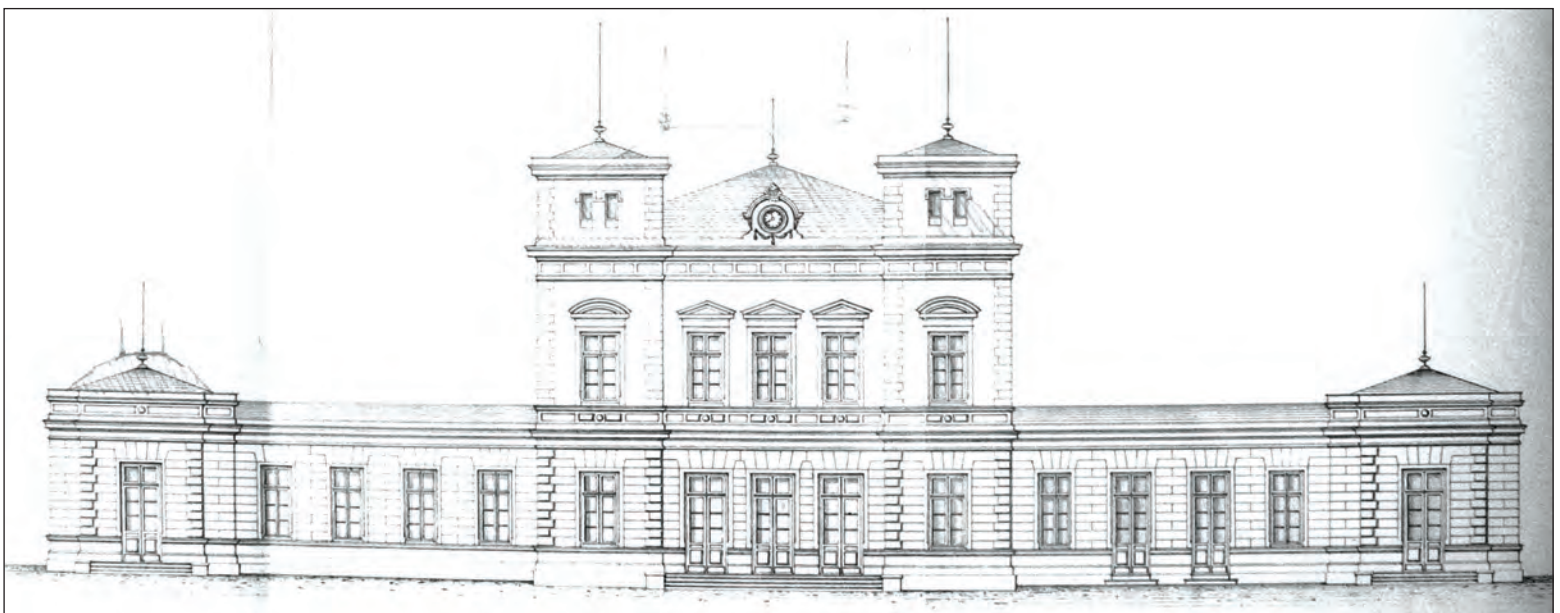


Fig. 15. Proiect gara Sinaia/ Sinaia Station (project)



o explicație mai simplă: în ochii concesionarilor, lumea feroviară românească este periferică și imatură; nu exista vreun motiv pentru care gările să fie concepute și pentru alte scopuri decât rolul lor de bază, eventualele funcțiuni suplimentare, sociale sau urbane, nefiind demne de luat în considerare.

### Gările de imitație

Din anul 1880, odată cu preluarea de către administrația românească, prin intermediul Ministerului Agriculturii, Comerțului și Lucrărilor Publice (M.A.C.L.P.) și al Direcției Princiare a Căilor Ferate<sup>18</sup>, a totalității răspunderilor privitoare la continuarea rețelei feroviare, proiectarea construcțiilor aferente acestora (și, în special, a gărilor) devine o sarcină de primă importanță pentru noii factori de decizie.

Într-o primă fază, slaba disponibilitate în ceea ce privește personalul calificat, precum și lipsa de experiență a acestuia în proiectarea gărilor conduc, în cele mai multe cazuri, la imitarea, cu adaptări minore, a construcțiilor executate de către concesionari în deceniul precedent. Astfel, pe primele linii proiectate sub noua administrație, gările preiau și declină modelele disponibile recente: cele de pe ultimul tronson, Pitești-Vârciorova, ale concesiunii Strousberg și de pe linia Ploiești-Predeal, ale concesiunii Crawley-Guilloux.

Pe linia Buzău-Mărășești (1881), proiectul prevedea construirea a două gări mai importante (la Râmnicu Sărat și la Focșani) și a șase stații de rang inferior (la Boboc, Joița, Sihlea, Gugești, Cotești și Putna Seaca)<sup>19</sup>. Pentru cele două gări de capăt (Buzău și Mărășești) urmau să se păstreze, într-o primă fază, construcțiile existente, realizate în timpul concesiunii Strussberg<sup>20</sup>. Dacă proiectele pentru stațiile secundare abordau formule extrem de simple și reținute<sup>21</sup>, gările din Râmnicu Sărat și Focșani (identice) reinterpretează compoziții relativ consacrate, întâlnite și la gările de clasa I de pe linia



Fig. 16. Gara din Focșani (1881)/ Focșani Station (1881)

<sup>18</sup> Din 1883, Ministerul Lucrărilor Publice (M.L.P.) și, respectiv, Direcția Generală a Căilor Ferate Române (D.G.C.F.R.).

<sup>19</sup> Pentru profilul longitudinal al liniei și variantele inițiale proiectate ale tuturor stațiilor, v. ANIC, fond *Ministerul Lucrărilor Publice*, secțiunea *Planuri*, dosar 35, f. 6.

<sup>20</sup> Ulterior, gările din Buzău, Râmnicu Sărat și Mărășești au fost reconstruite în formule complet diferite (în cazul Râmnicu Sărat, inclusiv cu schimbarea amplasamentului).

<sup>21</sup> ANIC, fond *Ministerul Lucrărilor Publice*, secțiunea *Planuri*, dosar 35, f. 2.



Fig. 17. Gara din Târgu Ocna (1884) /Târgu Ocna Station (1884)

Pitești-Vârciorova, respectiv clasa a II-a pe linia Ploiești-Predeal. Ele prezintă un corp principal alungit, cu două niveluri supraterane, dispus paralel cu calea ferată, cu zona accesului marcată prin înălțarea acoperișului și utilizând un vocabular arhitectural de factură academistă: ancadramente îngrijite, cornișe proeminente, marcarea verticalelor colțurilor prin bosaje etc. (Fig. 16)

Aceleași tipuri, însă mult simplificate, se regăsesc pe următoarele două linii puse în funcțiune, „liniile sării” Câmpina-Doftana și Buda-Slănic (1883). Posibil influențate și de proximitatea liniei Ploiești - Predeal (ale cărei ramificații sunt), gările acestei linii reprezintă variante mai reduse ca scară și mai austere ca expresie ale formulelor deja experimentate pe linia magistrală. Decorația, reprezentată de bosaje și ancadramente, rămâne vizibilă, însă este relativ discretă. Aceste elemente sunt mai evidente în cazul gărilor terminus ale celor două linii, Doftana și Slănic.

Pentru linia Adjud-Târgu Ocna (1884) existau proiecte elaborate încă din deceniul anterior, de când ar fi trebuit ca acest tronson să fie executat în paralel cu cel dintre Ploiești și Predeal. Pentru stațiile intermediare (Urechești, Bâlca, Căiuți și Onești), proiectele deja existente (elaborate de concesionarul britanic G.B. Crawley) sunt puse în operă fără modificări, ceea ce înseamnă că, în aceste cazuri, nu mai poate fi vorba de imitarea unui model, ci de preluarea lui integrală. Pentru stația terminus Târgu Ocna, în schimb, este întocmit un proiect nou – probabil cel mai elaborat și mai inovator din categoria „gărilor de imitație” – care pune în operă formula compozițională cu trei corpuri principale (unul central și două laterale). Elementele decorative de fațadă (bosaje, ancadramente, cornișe) sunt utilizate într-un mod mult mai subtil și mai variat decât în precedentele exemple. De asemenea, este folosită, pentru corpurile secundare, placarea cu cărămidă aparentă, procedeu ce va deveni curent în deceniile următoare (Fig. 17).

Din aceste puncte de vedere, se poate spune că gara din Târgu Ocna reprezintă una dintre verigile importante care fac trecerea între faza de imitație și faza originală a arhitecturii feroviare din România. Totuși, după cum se va constata în cele ce urmează, direcția





schimbării nu va fi cea anunțată de gara de la Târgu Ocna – care rămâne, din această perspectivă, un experiment singular, ci una care se va desfășura pe alte coordonate. Nu se cunoaște autorul acestui proiect, ci doar faptul că șeful direcției special înființate în minister pentru proiectarea și execuția liniei Adjud - Târgu Ocna a fost inginerul Anghel Saligny.

Ultima linie pe care arhitectura gărilor reia și imită modelele consacrate de companiile concesionare este Bacău-Piatra Neamț, pusă în funcțiune în anul 1885. Toate cele cinci stații de pe acest tronson (Gârleni, Buhuși, Podoleni, Rosnov și Piatra Neamț) sunt construcții de mici dimensiuni, extrem de austere în decorație și expresie arhitecturală. Doar câteva elemente (bosajele ce marchează unele registre verticale, ancadramentele ferestrelor, golul circular din pinioanele fațadelor secundare) apropie aceste clădiri, modeste din toate punctele de vedere, de unele realizări anterioare, în special de gările de la Doftana și Slănic.

Unul dintre elementele morfologice pe care „gările de imitație” îl preiau cu obstinație din arhitectura clădirilor feroviare realizate de companiile concesionare este tratarea caracteristică a peronului. Aceasta se face prin prevederea unei copertine care se desfășoară pe toată lungimea fațadei dinspre liniile ferate. Funcțiile acestui element sunt multiple: pe lângă rolul pragmatic, de adăpostire a călătorilor în așteptare, peronul mai constituie și un element de identificare, care diferențiază ferm gările de alte construcții civile cu aparență similară. Această funcție este cu atât mai importantă cu cât „gările de imitație” promovează o imagine academistă relativ generică, comună cu alte dotări publice ale epocii.

În plus, copertina peronului servește și reducerii scării vizuale a fațadei dinspre linii (cea întoarsă către teritoriu și către scara mare a depărtărilor), precum și la „domesticirea” imaginii pe care călătorul coborând din tren și aflat în tranzit către oraș o are asupra acestuia din urmă. În fine, copertina are și o funcție unificatoare la nivelul compoziției volumetrice de ansamblu a gărilor, adesea destul de elaborată, ea accentuând orizontalitatea și introducând o ritmicitate relativ neutră, nu lipsită de legătură cu imaginea repetitivă a trenului însuși.

După cum se va vedea în continuare, în timp importanța acestui element se va diminua până la dispariție, el găsindu-și din ce în ce mai greu locul într-un discurs arhitectural ce tinde, pe de o parte, să abandoneze orice reminiscențe ale limbajului academist și, pe de altă parte, să integreze gara în imaginea urbană cotidiană și domestică.

„Gările de imitație”, realizate în intervalul 1880 – 1885, reprezintă, din perspectiva prezentei cercetări, un moment deosebit de semnificativ: ele constituie (în logica sincronistă) acea fază de acumulare prin preluare (relativ) necritică a unor modele occidentale consacrate, care precede etapa în care modernizarea își creează propriul fond specific. În ceea ce privește arhitectura feroviară, acest moment de desprindere și originalitate este constituit de ceea ce am numit „stilul C.F.R.”



Fig. 18: Gara din Târgoviște (1884)/ Târgoviște Station (1884)

### Gările tip în „stil C.F.R.”

Momentul care marchează o schimbare radicală de direcție în ceea ce privește proiectarea gărilor coincide cu punerea în aplicare a primului program guvernamental de construire a căilor ferate, sancționat cu legea promulgată cu Decretul 1387/5 mai 1882. Deși unele reminiscențe ale mai vechilor practici de proiectare sunt încă vizibile la câteva dintre gările construite sub auspiciile acestui program<sup>22</sup>, cele mai multe realizări pot fi considerate ca făcând parte dintr-o nouă serie tipologică.

Ne propunem o lectură sistematică a acestei serii, precum și a celor similare ulterioare cu care ea întreține afinități formale. Vom argumenta faptul că aceste serii (sau „familii”, așa cum vor fi denumite în continuare) constituie manifestări ale unei arhitecturi originale și pline de vitalitate, care reunește toate atributele pentru a putea fi definită ca un „stil C.F.R.”

Ca regulă generală, criteriul care a stat la baza departajării familiilor a fost de natură compozițională și estetică (similitudini evidente în conformarea construcțiilor), iar criteriul care a stat la baza clasificării interne a familiilor în tipuri a fost cel al scării (construcții similare ca aspect dar de dimensiuni diferite, adaptate importanței amplasamentului).

Semnalul schimbării în arhitectura construcțiilor feroviare și al abandonării tipologiei „gărilor de imitație” este dat, fără îndoială, de construcțiile de pe linia Titu-Târgoviște (1884), care este de altfel și prima pusă în funcțiune dintre tronsoanele cuprinse în program. Construită de armată, după studiile și proiectele elaborate de D.G.C.F.R., această linie cuprindea patru halte (Bănești, Nucet, Cazaci și Văcărești) și o gară mai importantă în stația terminus, Târgoviște.

Atât proiectele tip pentru halte, cât și proiectul unicat pentru gara Târgoviște se îndepărtează de modelele academiste promovate până în acel moment, apropiindu-se mai mult de rigorile neo-clasice și punând în operă compoziții simple (se revine la orientarea corpurilor principale ale construcțiilor perpendicular pe calea ferată și nu paralel cu aceasta), cu suprafețe mari de cărămidă aparentă, mizând mai puțin pe ornamentație sau modenatură și mai mult pe

<sup>22</sup> În special în cazul gărilor de pe linia Bacău - Piatra Neamț, încadrabile în categoria „gărilor de imitație”, v. secțiunea anterioară.



Fig. 19: Gara din Mărășești (1886, tip 1.A)/ Mărășești Station (1886, type 1.A)



Fig. 20. Gara din Turnu Măgurele (1887, tip 1.B)/ Turnu Măgurele Station (1887, type 1.B)

contrastul între materiale (piatră cioplită și cărămidă) pentru a obține un efect plastic ce amintește puternic de arhitectura industrială sau militară din România și din alte zone geografice (Fig. 18). Acest contrast, împreună cu folosirea din ce în ce mai frecventă a golului în arc turtit (de altfel, singura tipologie de goluri utilizată pe linia Titu-Târgoviște), vor deveni unele dintre cele mai evidente mărci ale noului „stil C.F.R.”

După o perioadă de relativă acalmie în ceea ce privește construcțiile feroviare (concretizată prin punerea în funcțiune, în cursul anului 1885, a doar cinci noi stații, pe deja menționata linie Bacău - Piatra Neamț), anii 1886 - 1888 se remarcă drept cei mai fertili din întreaga istorie feroviară românească. În acești trei ani, sunt puși în funcțiune 822 km de linie și 74 de stații.

Din punctul de vedere al arhitecturii gărilor, avem de-a face, în această perioadă, cu un peisaj de o remarcabilă unitate<sup>23</sup>. Clădirile sunt tipizate și repartizate conform unei ierarhii prestabilite, care amintește de planificarea similară a gărilor concesiunii Strousberg. În cele ce urmează, vom încerca o sistematizare a acestei tipologii (pe care am denumit-o „gări tip în stil C.F.R. de primă generație”), cu descrierea și localizarea fiecărui tip în parte. Liniile pe care această tipologie este identificabilă, și care au făcut obiectul analizei în această fază, sunt Bârlad-Vaslui-Iași, București-Fetești, Slobozia-Călărași, Făurei-Țândărei-Fetești, Râmnicu Vâlcea-Corabia, Costești-Turnu Măgurele, Golești-Câmpulung, Dolhasca-Fălticeni, Filiași-Târgu Jiu, Leorda-Dorohoi și Crasna-Huși.

- Tipul 1.A - gări de mari dimensiuni, simetrice, punând în operă formula unei compoziții unitare, desfășurate în lungul liniilor (formulă specifică gărilor de tranzit, care include cvasi-totalitatea gărilor realizate în România în întreaga perioadă antebelică<sup>24</sup>). Această



Fig. 21. Gara din Câmpulung (1887, tip 1.C)/ Câmpulung Station (1887, type 1.C)

desfășurare este articulată de un corp central mai înalt cu un nivel, precum și de două corpuri laterale diferențiate prin forma învelitorii și prin modenatura fațadei, toate unificate, pe fațada dinspre linii, de copertina peronului. Paramentul este realizat integral în cărămidă aparentă, cu goluri în plin cintru și în arc turtit, cu ancadramente și cornișe simple din cărămidă (Fig. 19). Este de remarcat absența holului de acces pe două niveluri, dispozitiv, de altfel, destul de rar întâlnit la gările românești (complet absent la toate gările în „stil C.F.R.”); funcția retorică a acestui element îl recomandă doar pentru proiectele de mari dimensiuni, cu preocupări pentru reprezentativitate. Tipul 1.A este folosit rar, numai pentru stațiile sau nodurile importante, fiind întâlnit la Vaslui, Ciulnița, Fetești<sup>25</sup> și Mărășești; în cazul din urmă, gara de acest tip a înlocuit construcția mai veche și de

rilor terminus. Totuși, numai în cazul gării Filaret această opțiune a fost asumată de la bun început; gara București Nord a dobândit elementele compoziționale ale unei gări terminus doar în urma adăugirilor care i-au fost aduse ulterior inaugurării sale, ea fiind concepută inițial ca o gară de tranzit, aliniată căii ferate.

<sup>25</sup> O cercetare dedicată gării Fetești în Șerban Popescu-Criveanu *et al.*, *Studiu istoric al gării Fetești*, S.C. Urbana S.A., București, 2003, ms. Acest studiu este, de altfel, și singura cercetare din vasta bibliografie feroviară autohtonă care identifică și plasează corect caracteristicile și filiațiile „stilului C.F.R.”, conferindu-i acestuia, în mod justificat, statutul de sinteză originală.

<sup>23</sup> Gări identice cu cele realizate în această perioadă se mai regăsesc și pe linii construite în anii următori (1890 - Dobrina - Huși, 1892 - Vaslui - Iași); aceste linii fac parte din aceeași generație cu cele executate în perioada 1886-1888, însă au fost finalizate mai târziu, din motive tehnico-economice.

<sup>24</sup> Excepțiile de la această regulă sunt extrem de puține; gările București Filaret și București Nord sunt singurele realizate care adoptă tipologia gă-

mici dimensiuni realizată cu cinci ani mai devreme.

- Tipul 1.B. – gări de dimensiuni medii, simetrice, similare compozițional cu cele de tip 1.A, față de care se remarcă absența marcării extremităților prin volume distincte, precum și reducerea înălțimii volumului central, care se diferențiază de restul clădirii doar prin conformația învelitorii. Ca și în cazul anterior, acest volum este orientat perpendicular pe linia ferată, el marcând direcția de traversare peron – oraș (Fig. 20). Tipul este folosit rar, pentru câteva stații de importanță medie: Călărași, Turnu Măgurele și Râmnicu Vâlcea.

- Tipul 1.C. – gări de dimensiuni mici, desfășurate în lungul peronului pe un singur nivel, cu o creștere la două niveluri în zona centrală. Copertina peronului are un rol unificator în compoziție. Paramentul și modenatura fațadelor, precum și tipologia golurilor sunt similare cu cele întâlnite la celelalte tipuri ale acestei familii (Fig. 21). Tipul 1.C este folosit foarte frecvent, pentru stații de mică importanță (am identificat cca 70 de apariții). Este prezent și în unele localități mai mari, precum Huși, Slobozia, Țândărei, Drăgășani, Caracal, Câmpulung, Fălticeni, Dorohoi sau Târgu Jiu.

Odată cu inițierea celui de-al doilea program guvernamental de construire a căilor ferate, sancționat cu legea promovată prin Decretul 1050/29 martie 1885, proiectele tip descrise mai sus sunt abandonate în favoarea unor soluții noi, tot tipizate, dar cu o varietate mai mare și cu posibilități de declinare mai complexe. Am denumit această nouă serie „gări tip în stil C.F.R. de generația a doua”.

Perioada de punere în aplicare a acestor noi proiecte este încadrată de anii 1893 și 1901, cu o scurtă „avanpremieră” în anul 1890, corespunzând punerii în funcțiune a tronsonului cu trei stații Târgoviște-Lăculețe, prelungire a traseului Titu-Târgoviște, inaugurat în 1884, ceea ce poate sugera funcția de „teren de încercare” a acestei linii.

Tipologia gărilor puse în operă în acest interval este mai complexă decât în cazul „primei generații”. Totuși, ele sunt caracterizate de o serie de elemente comune, definitorii, cum ar fi: folosirea aproape exclusivă a cărămizii aparente ca material de parament, utilizarea unor compoziții simetrice și ierarhizate<sup>26</sup>, utilizarea unei tipologii restrânse de goluri, alternarea cărămizii cu piatra de talie pentru anumite elemente decorative, precum și folosirea brâielor, profilaturilor și rezaliturilor pentru ritmarea și ordonarea suprafețelor mari de fațadă. În legătură cu materialele de construcție și finisaj folosite, semnalăm darea în folosință, în anul 1891, anume pentru uzul C.F.R., a Fabricii de cărămidă de la Ciurea (jud. Iași), care furnizează, în deceniile următoare, material de foarte bună calitate pentru construcțiile aferente infrastructurii de căi ferate. Dacă D.G.C.F.R. a promovat vreodată în arhitectura gărilor elemente vizuale de „identitate de marcă”, utilizarea cărămizii de Ciurea a fost, cu siguranță, unul dintre acestea.



Fig. 22. Gara din Băilești (1895, tip 2.A)/  
Băilești Station (1895, type 2.A)



Fig. 23. Gara din Doicești (1894, tip 2.B)/  
Doicești Station (1894, type 2.B)



Fig. 24. Gara din Lăculețe (1890, tip 2.C)/  
Lăculețe Station (1890, type 2.C)

În cadrul unității evidente a „stilului C.F.R.”, am putut identifica, în această fază, trei mari familii de proiecte, fiecare cu variațiunile ei interne. Liniile pe care aceste tipuri sunt identificabile, și care au făcut obiectul analizei în această fază, sunt Târgoviște - Pucioasa, Focșani - Odobești, Fetești - Saligny, Craiova - Calafat, Roșiori - Zimnicea, Dorohoi - Iași, Râmnicu Vâlcea - Jibleva, Pitești - Curtea de Argeș, Târgu Ocna-Ghimeș, Comănești-Moinești și Galați-Bârlad (tronsonul de până

<sup>26</sup> Excepție făcând tipul 3.C, v. mai jos.



în stația Berești). Ca regulă generală, pe o anumită linie sunt realizate gări care se încadrează în aceeași familie, cu excepția liniei Craiova - Calafat, pe care se întâlnesc gări încadrabile în două familii diferite.

În cele ce urmează, vom face o descriere succintă a familiilor și tipurilor puse în operă, comentând elementele lor de specificitate și precizând contextul în care sunt, fiecare, utilizate. Pentru coerență și evitarea confuziilor, am ales să numerotăm aceste categorii în continuarea celor din prima generație, identificate mai sus (care devin, în această logică, „Familia 1”).

**Familia 2** cuprinde construcții de dimensiuni medii și mici, în care alternanța dintre cărămidă și piatra aparentă este elementul cheie al articulării fațadelor. Din punct de vedere compozițional, ele cuprind un corp central principal, dispus perpendicular pe linii, și două aripi laterale, paralele cu liniile; dimensiunile corpurilor variază în funcție de importanța stației. Copertina care adăpostește peroanele nu mai este prezentă, ceea ce conferă gărilor din cadrul acestei familii o imagine mai domestică. Familia 2 cuprinde trei tipuri, definite complet încă de la prima lor utilizare, pe linia Târgoviște-Pucioasa. De altfel, gările din Familia 2 se găsesc într-o certă filiație a celor realizate pe linia Titu-Târgoviște, în 1884, fiind mai apropiate din punct de vedere formal de acestea decât de cele din Familia 1. În afară de acest tronson, gările din Familia 2 mai sunt întâlnite pe liniile Focșani-Odobești, Craiova-Calafat și Comănești-Moinești. Aceste tipuri sunt:

- Tipul 2.A. – gări de dimensiuni medii, compuse simetric, dintr-un corp principal cu două niveluri, perpendicular pe linii, și două aripi laterale paralele cu liniile. Accesul central este bine marcat; fațadele sunt tratate în alternanță de cărămidă și piatră, cu goluri în arc turtit, cu ancadrame și cornișe simple din cărămidă și piatră (Fig. 22). Tipul este folosit rar, pentru câteva stații de importanță medie, cum sunt Pucioasa (pe

linia Târgoviște - Pucioasa), Odobești (pe linia Focșani - Odobești), Segarcea, Portărești, Băilești, Moțăței (pe linia Craiova - Calafat) și Moinești (pe linia Comănești-Moinești).

- Tipul 2.B. – gări de dimensiuni mici, similare cu cele aparținând tipului 2.A, însă de mai mică amploare decât acestea și cu o imagine mai austeră a fațadelor (Fig. 23). Tipul 2.B este folosit pentru câteva stații de importanță mică, precum Doicești (pe linia Târgoviște-Pucioasa), Podari, Sălcuța, Afumați și Boureni (pe linia Craiova-Calafat)<sup>27</sup>.

- Tipul 2.C. – gări de dimensiuni mici, în care corpul central este adus la același nivel cu restul construcției, rămânând marcat doar prin conformația învelitorii (Fig. 24). A fost identificată o singură utilizare a acestui tip, în cazul gării Lăculețe (azi, Vulcana-Pandele, pe linia Târgoviște-Pucioasa).

**Familia 3** cuprinde gări de dimensiuni mari, medii și mici, cu o arhitectură specifică, utilizând compoziții originale, elemente morfologice distinctive, cum sunt turnul cu acoperiș piramidal (element dominant în compoziția primelor două tipuri din această familie)



Fig. 25. Gara din Calafat (1895, tip 3.A)/  
Calafat Station (1895, type 3.A)



Fig. 26. Gara din Golenți (1895, tip 3.B)/  
Golenți Station (1895, type 3.B)



Fig. 27. Gara din Frumușița (1898, tip 3.C)/  
Frumușița Station (1898, type 3.C)

<sup>27</sup> Proiect disponibil integral în ANIC, fond Ministerul Lucrărilor Publice, secțiunea Planuri, dosar 46.



Fig. 28. Gara din Jiblea (azi, Călimănești) (1898, tip 4.A)/  
Jiblea Station (today, Călimănești) (1898, type 4.A)



Fig. 29. Gara din Carasa (1896, tip 4.B)/  
Carasa Station (1896, type 4.B)



Fig. 30. Gara din Zimnicea (1901, tip 4.C)/  
Zimnicea Station (1901, type 4.C)



Fig. 31. Gara din Cornet (1901, tip 4.C)/  
Cornet Station (1901, type 4.C)

sau elementele decorative de fațadă, lucrate din piatră naturală (caz singular în peisajul feroviar al epocii pentru gările tip). Gările din această familie reprezintă o etapă importantă în sinteza originală pe care am numit-o „stilul C.F.R.”. Sunt folosite pe liniile Craiova-Calafat, Pitești-Curtea de Argeș, Târgu Ocna-Comănești-Ghimeș și Galați-Bârlad. Au fost identificate patru tipuri diferite, primele două definite prima dată pe linia Craiova-Calafat, al treilea pe linia Pitești-Curtea de Argeș și al patrulea pe linia Galați-Bârlad.

- Tipul 3.A. – gări de dimensiuni mari, simetrice, cu un corp principal cu două niveluri, paralel cu liniile, și cu două turnuri de trei niveluri, acoperite piramidal. Fațadele sunt tratate în cărămidă aparentă, cu goluri dreptunghiulare, cu ancadrame și cornișe din piatră naturală (Fig. 25). Lipsește, din nou, copertina peronului. Tipul a fost folosit o singură dată, în cazul gării Calafat<sup>28</sup>.

- Tipul 3.B. – gări de dimensiuni medii, asimetrice (singurul tip asimetric identificat în cadrul acestei generații a „stilului C.F.R.”), cu un corp principal de două niveluri și cu un turn de trei niveluri, dispus excentric și acoperit piramidal. Conformația asimetrică îi conferă acestui tip o imagine mai citadină (Fig. 26). El este

întâlnit la Golenți (pe linia Craiova-Calafat), Merișani, Băiculești (pe linia Pitești-Curtea de Argeș), Salina, Doftoana, Dărmănești (pe linia Târgu Ocna-Comănești-Ghimeș) și Lascăr Catargiu (azi, Târgu Bujor, pe linia Galați-Bârlad).

- Tipul 3.C. – gări de dimensiuni medii, monovolum, cu ancadrame cornișe și placări decorative atent lucrate din piatră naturală. Ierarhia nivelurilor este sugerată subtil și prin conformarea și dimensionarea golurilor suprapuse (Fig. 27). Tipul este întâlnit la Bascov (pe linia Pitești-Curtea de Argeș), Tuluțești, Frumușița, Ghibărteni (azi, Bălințești) Viile și Roșcani (pe linia Galați-Bârlad).

- Tipul 3.D. – gări de dimensiuni mici, simetrice, monovolum, cu un corp cu un nivel, fără marcarea accesului, cu fațadele de cărămidă, cu decorație modestă. Tipul este întâlnit la Sivița, Chiraftei, Fârtănești și Stoicani (pe linia Galați-Bârlad).

**Familia 4** cuprinde gări de dimensiuni medii și mici, monovolum (cu rezalături ale fațadelor), pe două niveluri, cu fațade tratate integral în cărămidă aparentă, cu goluri cu arc în plin cintru, teșit sau cu buiandrug orizontal, cu decorații minimale (brâie de cărămidă, ancadrame de cărămidă cu inserții de piatră de talie). Aceste gări

<sup>28</sup> Ibid.



promovează o imagine citadină, îndepărtându-se de limbajul mai degrabă industrial al „stilului C.F.R.” de până atunci. Sunt întâlnite pe liniile Fetești-Saligny, Iași-Dorohoi, Roșiori-Alexandria-Zimnicea și Râmnicu Vâlcea-Jiblea (azi, Călimănești). Familia 4 cuprinde trei tipuri diferite, definite prima oară, respectiv, pe liniile Fetești-Saligny, Iași-Dorohoi și Roșiori-Zimnicea.

- Tipul 4.A. – gări de dimensiuni medii, simetrice, monovolum, cu un corp cu două niveluri, acoperit în patru ape, cu zona centrală a fațadei principale evidențiată, cu fațadele de cărămidă aparentă, cu ancadramente și cornișe din cărămidă, cu inserții din piatră de talie (Fig. 28). Tipul este întâlnit la Lețcani, Larga, Vlădeni, Todireni, Trușești, Ungureni (pe linia Iași-Dorohoi), Alexandria, Smârdioasa (pe linia Roșiori-Zimnicea) și Jiblea (azi, Călimănești, pe linia Râmnicu Vâlcea-Jiblea).

- Tipul 4.B. – gări de dimensiuni medii, simetrice, monovolum, similare cu cele de tip 4.A, diferența majoră observându-se la nivelul învelitorii, acum în două ape (Fig. 29). Tipul este întâlnit la Movileni, Șoldana, Rediu, Zlătunoaia, Dângeni, Vorniceni, Carasa (pe linia Iași-Dorohoi), Țigănești și Plosca (pe linia Roșiori-Zimnicea).

- Tipul 4.C. – gări de dimensiuni mici, simetrice, monovolum, cu un corp cu un nivel, înrudite, din punct de vedere formal, cu tipul 2.C. Tipul este întâlnit, în forma originală, doar la Zimnicea (Fig. 30). O declinare cu specific local a acestui tip este întâlnită pe tronsonul Jiblea-Râul Vadului: cărămida aparentă este înlocuită de o placare ce imită moloanele de piatră, considerate un material „al locului”; cărămida este păstrată la nivelul ancadramentelor ușilor, arcelor turtite ale ferestrelor și al pinioanelor frontale și laterale (Fig. 31). Din punct de vedere volumetric și compozițional, au fost identificate două replici fidele ale tipului 2.C. (la Cornet și Balota) și una ușor extinsă, cu adăugarea a două corpuri secundare laterale (la Lotru).

După încheierea campaniei feroviare susținute și de amploare din ultimul deceniu al secolului XIX, activitatea Direcției Generale C.F.R. din cadrul M.L.P. (organism care realiza și implementa inclusiv proiectele tip de gări în „stil C.F.R.”) cunoaște, din punctul de vedere al realizărilor efective, o perioadă de acalmie și de relativ declin. Astfel, în primul deceniu al secolului XX, majoritatea liniilor puse în funcțiune sunt de interes local, gestionate de autorități locale sau de particulari (Mărășești-Panciu, Constanța-Mamaia, Ploiești-Vălenii de Munte, Buzău-Nehoiășu); pe aceste linii, „stilul C.F.R.” este absent din arhitectura gărilor. Restul infrastructurii acestei perioade, executată de M.L.P., conține numai linii de dimensiuni mici, cu foarte puține stații (cel mai adesea, una singură – precum în cazurile Mogoșoaia-Obor, Giurgiu-Ramadan sau Palas-Constanța), neputându-se, așadar, vorbi despre gări tip.

Subiectul proiectelor de serie pentru gări revine în actualitate în jurul anului 1910, odată cu luarea deciziei de finalizare de către M.L.P. a tentativelor eșuate de realizare a infrastructurii feroviare de către autoritățile locale, precum și cu demararea celui de-al treilea

program guvernamental de construire a căilor ferate, ambele inițiative fiind promovate prin legea promulgată cu Decretul 486 / 10 februarie 1910.

În acest context, era evident că proiectele tip aplicate la finalul secolului XIX erau depășite stilistic. În intervalul care se scursese, discursul național acaparase, în mare parte, și arhitectura. Ulterior organizării Expoziției Generale din 1906, stilul național intrase pe drumul către consacrarea sa ca „stil oficial”, majoritatea programelor de arhitectură publice intrând, treptat, sub semnul acestei expresii<sup>29</sup>.

Construcțiile feroviare nu puteau scăpa acestei tendințe, care avea să se manifeste plenar, atât la nivelul construcțiilor unicate, cât și al celor tipizate. În paralel cu „instanțele pure” ale stilului național, influențele sale sunt vizibile și în ultimele manifestări ale „stilului C.F.R.”, cu care coexistă pentru o scurtă perioadă de timp (1910 – 1915). Am denumit clădirile încadrabile în aceste manifestări hibrid „gări tip în stil C.F.R. de generația a treia” – „Familia 5”, conform numerotației anterioare.

Gărilor din această categorie reprezintă construcții



Fig. 32. Gara din Oltenița (1910, tip 5.A)/  
Oltenița Station (1910, type 5.A)



Fig. 33. Gara din Budești (1909, tip 5.B)/  
Budești Station (1909, type 5.B)

<sup>29</sup> Pentru avaturile stilului național în perioada cuprinsă între anul 1906 și Primul Război Mondial, v. Carmen Popescu, *Le style national roumain, Construire une nation à travers l'architecture, 1881 – 1945*, Presses Universitaires de Rennes – Ed. Simetria, Rennes – București, 2004, pp. 153-204.



Fig. 34. Gara din Bucu (1912, tip 5.C)/ Bucu Station (1912, type 5.C)

de dimensiuni mai mari decât cele precedente, în compoziții mai libere, simetrice sau asimetrice, mizând, în continuare, pe cărămida aparentă ca material predilect de finisaj al fațadelor, însă punând în operă elemente cu filiație certă în stilul național (goluri de dimensiuni mari, cu arce în plin cintru realizate din cărămidă, acoperișuri cu pantă mare, adesea cu lucarne și sprijinind pe console de lemn sculptate, decorații ale fațadelor obținute din jocul țeserii cărămizilor etc.). Gările tip din Familia 5 pun în evidență căutări formale și expresive de alt tip față de perioada anterioară. Acestea își asumă libertăți compoziționale și de interpretare mari față de rețetele clasice, adesea ignorând cu bună știință reguli compoziționale consacrate. Au fost identificate trei proiecte-tip (A, B și C, care vor fi detaliate mai jos), puse în operă pe liniile București-Oltenița, Ploiești-Urziceni-Slobozia-Țândărei, Giurgiu-Videle și Medgidia-Târgușor. Nu există o corespondență directă între linie și tipul utilizat; dimpotrivă, primele trei linii enumerate mai sus folosesc cele trei tipuri identificate în toate combinațiile posibile de câte două (A și B, A și C și, respectiv, B și C); numai pe linia Medgidia-Târgușor este folosit exclusiv tipul B.

- Tipul 5.A. – gări de dimensiuni mari, simetrice, cu un corp principal central, două corpuri secundare laterale și două corpuri de legătură, diferențiate și la nivelul acoperirii, cu fațadele de cărămidă aparentă, cu goluri mari cu arce în plin cintru realizate din cărămidă. Contrar regulilor clasice de compoziție, corpurile laterale devin mai importante decât cel central, ceea ce diminuează în mod conștient și asumat monumentalitatea ansamblului. Tipul 5.A a fost folosit numai pentru gările importante, la Urziceni, Slobozia Nouă și Oltenița. În acest din urmă caz, clădirea a fost „îmbrăcată” în stil național, respectiv tencuită și decorată cu ancadramente și profilaturi specifice acestei arhitecturi, ceea ce demonstrează, o dată în plus, apropierea dintre această familie de gări și cele aparținând stilului național „pur” (Fig. 32).

- Tipul 5.B. – gări de dimensiuni medii, asimetrice, caz rar în „stilul C.F.R.” (se mai întâlnește doar la tipul 3.B, descris mai sus), cu un corp de două niveluri și altul de un nivel, cu fațade din cărămidă aparentă, decorate,

conform unor uzanțe ale stilului național, prin varierea poziției și orientării cărămizilor, cu goluri mari, în plin cintru, cu învelitoare din țiglă cu pantă mare (Fig. 33). Tipul este folosit pentru gări intermediare, întâlnit la Cățelu, Frunzânești, Gălbinași, Budești și Curcani (pe linia București-Oltenița), Bălănoaia, Stănești, Chiriacu, Toporu, Drăgănești, Târnavele și Rădulești (pe linia Giurgiu-Videle), Derin, Carol I (azi, N. Bălcescu) și Târgușor (pe linia Medgidia-Târgușor). Este de remarcat faptul că aceste ultime trei stații au paramentul nu din cărămidă aparentă, ci din piatră naturală (moloane false), ceea ce reprezintă o încercare de adaptare a tipului față de un specific local.

- Tipul 5.C. – gări de dimensiuni medii, simetrice, cu un corp principal și două aripi laterale, de un nivel, cu fațade din cărămidă aparentă slab decorate, goluri în arc turtit, cu ancadramente de cărămidă; dintre cele trei tipuri ale acestei familii, tipul C se apropie cel mai mult de proiectele de „generația a doua” (Fig. 34). Tipul este folosit pentru gări intermediare, întâlnit la Corlătești, Zănoaga, Drăgănești, Ciorani, Ialomița, Armășești, Broșteni, Sărățuica, Căzănești, Andrășești, Poenaru Bordea (azi, Perieți), Bucu, Ograda (pe linia Ploiești-Țândărei), Bălănoaia, Stănești, Chiriacu, Toporu, Drăgănești, Târnavele și Rădulești (pe linia Giurgiu-Videle).

Această generație („Familia 5”) reprezintă ultima reinterpretare a „stilului C.F.R.” înainte ca stilul național să acapareze integral și acest program de arhitectură (gările), așa cum o va face cu majoritatea programelor publice până la sfârșitul deceniului 3 al secolului XX.

Cu privire la autorii proiectelor acestor construcții-tip, păreriile cercetătorilor sunt împărțite. Cei mai mulți dintre ei, situându-se în siajul lui R. Bellu, se grăbesc să le atribuie acelor ingineri (în general, nume foarte cunoscute) care au condus și coordonat, din punct de vedere tehnic și administrativ, realizarea liniilor în ansamblul lor. S-au aflat în această poziție, de-a lungul timpului, nume mari, precum Anghel Saligny, Elie Radu, Mihail Romniceanu și alții. În ceea ce ne privește, nu putem subscrie acestor ipoteze în absența unor dovezi concrete, care nu au putut fi identificate până în prezent<sup>30</sup>.

Pe de altă parte, singurele informații certe pe care le deținem sunt numele arhitecților care au activat în M.L.P. în cadrul *Serviciului exterior de studii*

<sup>30</sup> Cu atât mai mult, nu putem subscrie unor speculații cu totul gratuite care îi atribuie unele dintre proiectele „generației a doua” marelui arhitect Petre Antonescu (v. Radu Bellu, *Istoria ilustrată a stațiilor de cale ferată*, CN C.F.R. SA, București, 2006, p. 48, precum și alte lucrări ale aceluiași autor), ignorând faptul că relația contractuală între acesta și M.L.P. începe abia în anul 1901 și că nu există nicio mențiune a acestor construcții în cele două albume monografice editate de arhitect însuși (sau cu colaborarea lui), în anii 1913 și 1965. Petre Antonescu este, într-adevăr, autorul a cel puțin unui proiect de gară înainte de Primul Război Mondial, însă abia după anul 1910, aceste realizări abordează un cu totul alt discurs (cel al stilului național). Acest proiect a fost pus în operă la Cotnari, Belcești și Spinoasa (pe linia Podu Iloaiei-Hârlău, 1910) și, respectiv, la Buciumeni și Pietroșița (pe linia Pucioasa-Pietroșița, 1912).



și construcțiuni atașat la Direcția Generală a Căilor Ferate (în intervalul 1891 – 1899) și, respectiv, în cadrul Biuroului de arhitectură din Serviciul Lucrărilor Noi (în intervalul 1899 – 1909)<sup>31</sup>. Aceștia sunt Constantin Băicoianu (1891 – 1892), Frantz Billek (1891 – 1900), Petre Manole (1891 – 1898), Constantin Ciugolea (din 1906) și, mai ales, Oscar Maugsch (1892 – 1900)<sup>32</sup>. De asemenea, numele arhitectului Florian Pantelly<sup>33</sup> este cu certitudine legat de proiectele majorității (dacă nu tuturor) gărilor încadrate mai sus în „familiile” 2 și 3. Acest fapt este susținut atât de semnătura olografă a arhitectului pe unele dintre planșele din documentația de construire pentru gările de pe linia Craiova-Calafat<sup>34</sup>, cât și de arhiva personală a arhitectului, cercetată și consemnată de arh. Toma Socolescu<sup>35</sup>. Aceste argumente infirmă o eventuală implicare directă în proiectarea gărilor a inginerilor responsabili de proiectul de ansamblu al liniei. De altfel, construcțiile civile aferente căii ferate au reprezentat, atât în România cât și în restul Europei, unul dintre programele aflate la intersecția domeniilor profesionale ale arhitectului și inginerului, constituind, în unele țări, un motiv de conflict între reprezentanții celor două profesii<sup>36</sup>. În România, prestigiul și vizibilitatea de care se bucurau inginerii la finalul secolului XIX erau maxime; deja constituiți într-o societate profesională influentă – Societatea Politehnică, editând o publicație științifică de înaltă ținută – *Buletinul Societății Politehnice*, și beneficiind de o formă solidă națională de învățământ superior – Școala de Poduri și Șosele, aceștia au promovat multă vreme o relativă izolare profesională față de breasla autohtonă a

arhitecților, încă slab articulată. Voci precum cele ale lui I.N. Socolescu – în *Analele Arhitecturii și ale Artelor cu care se legă* sau Scarlat Petculescu – în *Arhitectura*<sup>37</sup> au susținut constant și cu forță o schimbare a acestei stări de fapt.

„*Stilul C.F.R.*” reprezintă o manifestare de sinteză, originală, activă și animată de căutări și variații. Demersul de tip eclectic al „stilului C.F.R.” permite asocierea liberă a unor influențe extrem de diverse, de la preluarea de elemente ale arhitecturii industriale și militare la aluzii medievalizante sau naționale. Interpretând, în cheia adesea minoră a unui romantism temperat, regulile compoziționale clasice, aceste clădiri alcătuiesc o serie coerentă și singulară. Câteva dintre tipurile identificate constituie, prin caracteristicile lor intrinseci, reușite arhitecturale remarcabile în sine. Din punctul nostru de vedere, se încadrează în această categorie cel puțin tipurile 1.A. (ex. Mărășești), 3.A (ex. Calafat), 3.B (ex. Golenți) și 5.B. (ex. Budești), care reprezintă compoziții echilibrate, subtile și originale și care reușesc să atingă o monumentalitate bine stăpânită, deși pun în opera mijloace constructive limitate.

#### BIBLIOGRAFIE ȘI SURSE:

ARHIVELE NAȚIONALE ISTORICE CENTRALE, fond Ministerul Lucrărilor Publice.

BÁN, Dávid, *The railway station in the social sciences*, în „Journal of Transport History”, vol. 28, nr. 2/2007, pp. 289-93.

BELLU, Radu, *Istoria ilustrată a stațiilor de cale ferată*, CN C.F.R. SA, București, 2006.

BELLU, Radu, *Mica monografie a căilor ferate din România*, Ed. Filaret (Ed. Feroviară), București, 1995-2001, 6 vol.

BOWIE, Karen, *L'impact de l'essor du chemin de fer sur la profession architecturale en France au XIXe siècle*, în „Revue d'Histoire des Chemins de Fer”, nr. 5-6, 1991, pp. 35-50.

CONSTANTIN, Paul, *Dicționar universal al arhitecților*, Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1986.

DETHIER, Jean (ed.), *Le Temps des Gares*, Centre Georges Pompidou, Paris, 1978.

IORDĂNESCU, D., Georgescu, C., *Construcții pentru transporturi în România*, CCCF, București, 1986, 2 vol.

KUBINSZKY, Mihaly, *Bahnhöfe Europas*, Kosmos Verlag, Stuttgart, 1982.

MEEKS, Carroll L.V., *The Railroad Station: An Architectural History*, Dover Publications Inc., New York, 1995.

<sup>31</sup> V. colecția revistei „Anuarul Ministerului de Lucrări Publice”, 1892-1910.

<sup>32</sup> Arhitect german născut în 1857 și activ în București în jurul anului 1900, este cunoscut ca fiind autorul sediului Băncii de Scont de pe str. Lipscani, al Societății de Asigurări „Generală” din Piața Universității și a casei Sabba Ștefănescu din Piața Romană (v. Paul Constantin, *Dicționar universal al arhitecților*, Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1986, p. 216).

<sup>33</sup> Arhitect român (1858 - 1935), diplomat al Academiei de Belle Arte din Liège (1891), angajat al Ministerului Lucrărilor Publice (1892 - 1898), al Ministerului Domeniilor (1899 - 1901), al Ministerului de Interne, secția sanitară (1907 - 1911, 1913 - 1918), al regiunii Constanța (1918 - 1924) și al Ministerului Sănătății și Ocrotirii Sociale (1924 - 1926). Pe lângă construcții feroviare, a mai proiectat uzine de apă și locuințe aferente acestora în Sulina și București, precum și mai multe locuințe particulare (pentru detalii, v. Toma T. Socolescu, *Fresca arhitecților care au lucrat în România în epoca modernă, 1800-1925*, Ed. Caligraf Design, București, 2004, p. 113).

<sup>34</sup> ANIC, fond Ministerul Lucrărilor Publice, secțiunea Planuri, dosar 46.

<sup>35</sup> Toma Socolescu, *Op. cit.*, p. 113; conform acestuia, arh. F. Pantelly ar fi autorul proiectelor pentru gări pentru liniile Pitești-Curtea de Argeș, Târgoviște-Pucioasa, Craiova-Calafat, Galați-Bârlad, Tg. Ocna-Palanca și Moinești-Comănești.

<sup>36</sup> Cercetări interesante despre pozițiile relative ale arhitectului și inginerului în proiectarea gărilor din Franța în secolul XIX la Antoine Picon, *Apprendre à concevoir les gares : L'enseignement de Léonce Reynaud*, în „Revue d'Histoire des Chemins de Fer”, nr. 5-6, 1991, pp. 51-63, la Karen Bowie, *L'impact de l'essor du chemin de fer sur la profession architecturale en France au XIXe siècle*, în „Revue d'Histoire des Chemins de Fer”, nr. 5-6, 1991, pp. 35-50 și la André Peny, *L'ingénieur, l'architecte et l'artiste, trois figures pour une approche esthétique des espaces de transport*, în „Revue d'Histoire des Chemins de Fer”, nr. 10-11, 1994, pp. 88-97.

<sup>37</sup> Sc. Petculescu, *Arhitectul și inginerul*, în „Arhitectura”, nr. 1, 1916, pp. 14-15.





MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE, „Anuarul Ministerului de Lucrări Publice”, anii 1892-1910.

MUCENIC, Cezara, *Gara de Nord și Școala de Poduri și Șosele. Urbanism și Arhitectură*, în „București. Materiale de istorie și muzeografie”, XXII, 2008, pp. 128-57.

PENY, André, *L'ingénieur, l'architecte et l'artiste, trois figures pour une approche esthétique des espaces de transport*, în „Revue d'Histoire des Chemins de Fer”, nr. 10-11, 1994, pp. 88-97.

PETCULESCU, Sc., *Arhitectul și inginerul*, în „Arhitectura”, nr. 1, 1916, pp. 14-15.

PEVSNER, Nikolaus, *A History of Building Types*, Princeton University Press, Princeton, 1976 (Cap. 14: „Railway Stations”, pp. 225-234).

PICON, Antoine, *Apprendre à concevoir les gares: L'enseignement de Léonce Reynaud*, în „Revue d'Histoire des Chemins de Fer”, nr. 5-6, 1991, pp. 51-63.

POPESCU, Carmen, *Le style national roumain, Construire une nation à travers l'architecture, 1881 – 1945*, Presses Universitaires de Rennes – Ed. Simetria, Rennes – București, 2004.

POPESCU, Ilie, et al., *Amintiri despre o gară veche românească. 125 de ani de la inaugurarea Gării de Nord*, SNCFR, Centrul de perfecționare al CFR, București, 1997.

POPESCU, Toader, *Proiectul feroviar românesc. Ipostaze spațiale și culturale ale modernizării în planificarea și funcționarea căilor ferate, 1842 – 1916*, teză de doctorat, UAUIM, 2012, ms.

POPESCU-CRIVEANU, Șerban, et al., *Studiu istoric al gării Fetești*, S.C. Urbana S.A., București, 2003, ms.

POPESCU-CRIVEANU, Șerban, et al., *Studiu istoric preliminar al zonei Gării de Nord din București*, S.C. Urbana S.A., București, 2003, ms.

RAGON, Michel, *L'architecture des gares*, Ed. Denoël, Paris, 1984.

RICHARDS, Jeffrey, MACKENZIE, John M., *The Railway Station: A Social History*, Oxford University Press, Oxford, 1986.

SOCOLESCU, Toma T., *Fresca arhitecților care au lucrat în România în epoca modernă, 1800-1925*, Ed. Caligraf Design, București, 2004.

#### Sursa ilustrațiilor:

Fig. 1: Cabinetul de Stampe al B.A.R., Album foto M.B. Baer (AF I 80), imaginea 65920

Fig. 2: Meeks, Carroll L.V., *The Railroad Station: An Architectural History*, Dover Publications Inc., New York, 1995, fig. 50

Fig. 3: *Ibid.*, fig. 58

Fig. 4: *Ibid.*, fig. 111

Fig. 5: <http://transpressnz.blogspot.ro/2011/04/railway-station-of-lwow.html>, consultat la 5.09.2012

Fig. 6: Cabinetul de Stampe al B.A.R., Colecția Carol Popp de Szathmari, imaginea IV 8348

Fig. 7: ANIC, fond *Ministerul Lucrărilor Publice*, dosar 40/1868, f.1

Fig. 8: ANIC, fond *Ministerul Lucrărilor Publice*, dosar 4/1870, f.1

Fig. 9: [http://en.wikipedia.org/wiki/File:Bahnhof\\_Goerlitz\\_1860.png](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Bahnhof_Goerlitz_1860.png), consultat la 11.09.2012

Fig. 10: [http://en.wikipedia.org/wiki/File:Berlin\\_Hamburger\\_Bahnhof\\_um\\_1850.jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Berlin_Hamburger_Bahnhof_um_1850.jpg), consultat la 11.09.2012

Fig. 11: <http://leipzigschau.de/leipzig/Bahnhof/Thueringer%20Bahnhof/ThueBhf.html>, consultat la 11.09.2012

Fig. 12: <http://images.zeno.org/Ansichtskarten/I/big/AK01052a.jpg>, consultat la 11.09.2012

Fig. 13: Carte poștală, Cabinetul de Stampe al B.A.R.: R I 91 (498)

Fig. 14: Bellu, Radu, *Istoria ilustrată a stațiilor de cale ferată*, CN C.F.R. SA, București, 2006, p. 33

Fig. 15: ANIC, fond *Ministerul Lucrărilor Publice*, dosar 41/1878, vol. I, f. 68

Fig. 16: Bellu, Radu, *Op. cit.*, p. 41

Fig. 17: Carte poștală, colecția autorului

Fig. 18: Bellu, Radu, *Op. cit.*, p. 43

Fig. 19: Carte poștală, Cabinetul de Stampe al B.A.R.: R I 91 (498)

Fig. 20 – 21: Carte poștală, colecția autorului

Fig. 22 – 27: Ministerul Lucrărilor Publice, Serviciul de Studii și Construcții, *Albumul General al Lucrărilor de Artă mai principale executate între anii 1880-1904*, MLP, București, 1904, planșe f.n

Fig. 28: Carte poștală, Cabinetul de Stampe al B.A.R.: R I 91 (498)

Fig. 29: Bellu, Radu, *Op. cit.*, p. 55

Fig. 30 – 31: Arhiva autorului

Fig. 32: Carte poștală, Cabinetul de Stampe al B.A.R.: R I 91 (498)

Fig. 33 – 34: Arhiva autorului