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

Toader Popescu**

Abstract

This paper investigates an original and specific expression of Romanian railway architecture – the ‘C.F.R.[1] 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 typo-morphological 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 şi urban.

Gara este noua poartă a oraşului. Natura ei este fundamental contradictorie, deoarece gara este, în acelaşi timp, centrală şi periferică, industrială şi civică, în oraş şi în afara lui, banală şi magică, progresistă şi istoricistă. Ea unifică şi separă cu aceeaşi putere.

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

Gara este, de asemenea, un spaţiu social care îşi depăşeşte funcţiunea pragmatică[2]. Natura ei contradictorie este şi mai evidentă din această perspectivă: simbolic, avem de-a face cu o prezenţă moralizatoare, care celebrează ordinea, tehnica, rigoarea, disciplina. În mediul rural, este principala legătură cu lumea exterioară, având o evidentă vocaţie socială şi comunitară. Dimpotrivă, în oraşe aceeaşi vocaţie transformă uneori gara în loc de convergenţă al marginalilor, în spaţiu al periferiei sociale, al delincvenţei şi al violenţei[3]. Peste tot, însă, imaginarul optimist, fabulos şi magic care îi este ataşat contrastează cu banalitatea funcţionării ei cotidiene.

Într-un mod la fel de paradoxal, gara este un spaţiu în acelaşi timp al mixităţii şi al segregării. Chiar dacă imaginea cu care este adesea asociată este cea a unui spaţiu burghez, gara este unul din rarele locuri unde putem regăsi simultan aproape toate ipostazele lumii urbane a secolului XIX. În siajul teoriilor lui Saint-Simon, am putea spune că tehnica şi industria joacă rolul liantului, adunându-le pe toate în acelaşi spaţiu public[4].

În fine, gara a fost, de-a lungul secolului XIX, un teren al experimentului arhitectural. Beneficiind şi de libertatea de interpretare inerentă unui program nou şi încă ne-anchilozat în scheme funcţionale şi în expresii rigide, precum şi de situaţia de criză în care se găsea limbajul clasic, gara este un „vârf de lance” al inovaţiei, într-o perioadă fertilă şi animată de căutări stilistice şi expresive[5].

---

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

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

[1] The Romanian Railway Company [Căile Ferate Române].

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

[3] Jeffrey Richards, John M. MacKenzie, *Op. cit.*, Cap. 4: „The Station and Society”.

[4] *Ibid.*, Cap. 6: „Class, Race and Sex”.

[5] În ceea ce priveşte arhitectura staţiilor de cale ferată din Europa şi din

Toate aceste aspecte modelează, împreună şi separat, gara ca obiect de arhitectură şi condiţionează coordonatele funcţionării ei. În cele ce urmează, ne propunem să cercetăm cazul românesc din perspectiva evoluţiei interpretărilor acestui nou tip de construcţie. Abordarea va fi una tipo-morfologică, obiectul studiului fiind reprezentat de manifestările formal-compoziţionale ale programului. Ne propunem să decelăm semnificaţiile acestora într-un cadru mai vast, punându-le în contextul istoric, cultural, tehnic şi economic al apariţiei lor[6].

Studiul va trata epoca „eroică" a căilor ferate române, respectiv de la darea în folosinţă a primei linii (Bucureşti-Giurgiu, 1869) până la intrarea ţării în Primul Război Mondial, în 1916. În aceste decenii, reţeaua de cale ferată românească se constituie într-un ritm rapid şi susţinut, 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 naţional, ceea ce se va construi ulterior nefiind, în general, decât completări ale reţelei şi adaptări ale ei la noua situaţie economică şi geopolitică. În mod evident, aria geografică studiată este cea corespunzătoare teritoriului statului român în perioada menţionată (1869 – 1916), cu toate modificările inerente (pierderea sudului Basarabiei şi 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 şi plină de vitalitate a arhitecturii feroviare româneşti. Corecta punere în context a apariţiei şi dezvoltării acestei arhitecturi impune, totuşi, şi o analiză a etapelor ce au precedat-o (gările construite de concesionari şi gările de imitaţie[7]).

Gările construite de concesionari

În perioada 1869 – 1879, proiectarea şi construcţia infrastructurii feroviare din România (inclusiv a gărilor) a fost apanajul exclusiv al societăţilor concesionare. În consecinţă, în ceea ce priveşte morfologia clădirilor de cale ferată, nu putem discuta nici măcar despre o imitaţie a unui model occidental, ci despre transpunerea sa directă şi nemijlocită în contextul românesc, de companii care executaseră clădiri identice sau similare şi în alte ţări.

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

Prima constatare ce rezultă din studiul gărilor construite de concesionari[8] este aceea că ele se constituie în familii distincte, în funcţie de originea şi experienţa anterioară a companiilor respective, neexistând foarte multe elemente comune între aceste grupuri.

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

Gara Bucureşti Filaret aminteşte, din punctul de vedere al compoziţiei şi al decoraţiei, de unele exemple occidentale, prin supraînălţarea corpului central şi terminarea lui la cota superioară cu un fronton, precum şi prin poziţionarea unui gol de mari dimensiuni în axul faţadei principale, pentru luminarea marelui hol central. Similitudini evidente cu realizări anterioare precum gările din München (1849), Emden (1863) sau, păstrând proporţiile, Gare de l'Est din Paris (1849) nu implică, desigur, imitarea sau preluarea directă a vreunui model ci, mai degrabă, înscrierea gării Bucureşti-Filaret într-un *air du temps* al staţiilor 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 adăposteşte cele două peroane. Această tipologie este mai adaptată gărilor de tip terminus decât celor de tranzit şi, după cum se va vedea în continuare, nu este frecvent utilizată în România.

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

lume, sunt de reţinut cel puţin trei studii monografice de o excelentă ţinută: 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) şi 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 şi, pentru cazul francez, Michel Ragon, *L'architecture des gares*, Ed. Denoël, Paris, 1984.

[6] Prezentul articol reprezintă un extras revizuit din teza de doctorat a autorului, intitulată „Proiectul feroviar românesc. Ipostaze spaţiale şi culturale ale modernizării în planificarea şi funcţionarea căilor ferate, 1842 – 1916", conducător ştiinţific prof. dr. arh. Ana Maria Zahariade. Teza a fost susţinută la Universitatea de Arhitectură şi Urbanism „Ion Mincu" din Bucureşti în anul 2012.

[7] Această clasificare tipo-morfologică reprezintă o contribuţie teoretică originală a cercetării doctorale, unde este prezentată *in extenso*, incluzând şi alte „familii" (gările în stil naţional, în arhitecturi regionale, precum şi „proiectele fanion"), a căror analiză nu face obiectul prezentului articol.

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



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



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

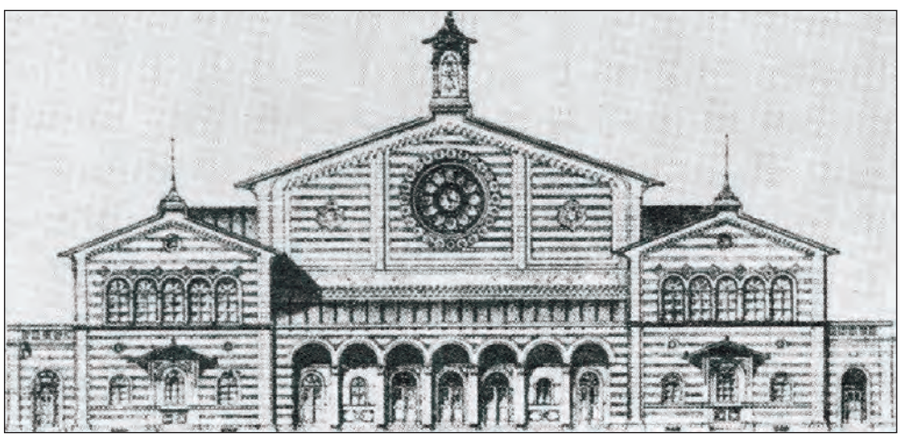


Fig. 3. Gara din München (1849)/ Münich Station (1849)

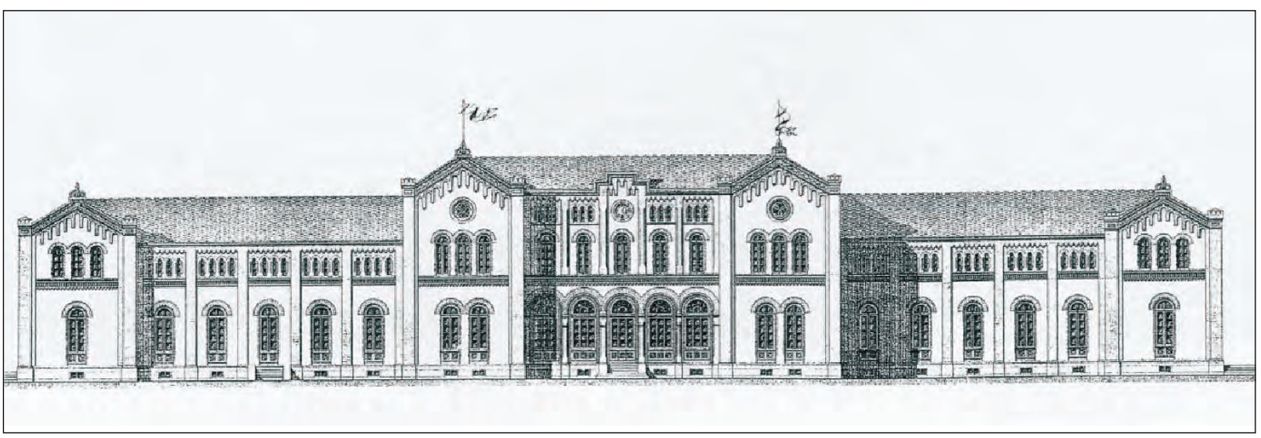


Fig. 4. Gara din Emden (1863)/ Emden Station (1863)

Europa centrală: compoziţie simetrică pe două niveluri, cu accentuarea mai discretă a accesului şi cu folosirea bosajelor, a cornişelor şi a altor elemente de modenatură pentru marcarea verticalelor şi orizontalelor.

Gările din această primă serie construită în România sunt, din punctul de vedere al arhitecturii, mai degrabă tatonări. Ezitările care le-au însoţit construcţia[9] 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 ramificaţii ale sale (1870: Paşcani-Iaşi şi 1871: Vereşti-Botoşani), a fost „mobilată" de proiectanţii ei, Compania Lemberg-Czernowitz-Jassy, cu o serie coerentă de gări, într-o arhitectură de tip romantic, cu accente medievalizante şi neo-gotice. Această opţiune nu avea nimic de-a face cu vreo preocupare pentru un specific local, ci cu tipologia adoptată de aceeaşi Companie pentru gările deja construite în Galiţia, şi în special pe linia Lemberg-Cernăuţi-Suceava (Fig. 5 – 6). În acest fel, concesionarii îşi puneau amprenta asupra realizărilor lor, linia neaparţinând, nici măcar la nivel simbolic (pentru că la nivel juridic nici nu se punea problema), statului român, ci Companiei care o exploata. Aceasta îşi instituia, astfel, o imagine de marcă, fapt deja curent în alte ţări (în special în Marea Britanie), unde concurenţa dintre companiile concesionare era foarte puternică.

Opţiunea pentru vocabularul medievalizant sau neo-gotic pe trama unei compoziţii, în ansamblul ei, clasice (simetrică şi ierarhizată) nu este singulară în peisajul internaţional al gărilor epocii. Mai frecvent întâlnită în cultura anglo-saxonă, inclusiv – şi 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 siguranţă, numărului foarte mare de staţii care trebuiau construite (90 pe ansamblul traseului Roman - Galaţi - Brăila - Bucureşti - Piteşti - Vârciorova), timpului scurt de execuţie, precum şi experienţei îndelungate de care beneficiau companiile lui H.B. Strousberg în construirea de reţele feroviare în alte ţări.

După cum se poate constata din proiectul de ansamblu al reţelei executate în prima fază, pe tronsonul Roman-Bucureşti-Piteşti[10] (pus în funcţiune în anul



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



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

1872) gările erau împărţite, în funcţie de importanţă, în patru clase, fiecare cu câte un proiect tip (Fig. 7). Li se adăugau trei „gări principale", Bucureşti, Brăila şi Galaţi, pentru care se foloseau proiecte unicat.

Proiectele tip reprezintă, cel mai probabil, reluări ale unor modele deja folosite de Strussberg pe alte linii construite de companiile sale. Această intenţie este afirmată explicit în condiţiile concesiunii: „Garele se vor construi după modul celor din Prusia şi în mărime corespunzătoare cu împregiurările locale"[11]. Este, de exemplu, izbitoare similitudinea dintre proiectele utilizate pe linia Roman-Bucureşti-Piteşti şi gările construite de Strousberg pe linia Berlin-Görlitz, inaugurată în 1867, cu doar câţiva ani înainte de „aventura românească" a concesionarului german.

În cazul proiectelor unicat, izolarea şi urmărirea modelelor este mai complicată, dat fiind că este puţin probabil ca aceste proiecte să fi fost refolosite ca atare. Totuşi, ele sunt încadrabile într-o tipologie destul

[9] Gara Bucureşti 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 faţadei principale.

[10] Disponibil, sub forma profilelor longitudinale ale diferitelor tronsoane ale reţelei, la ANIC, fond *Ministerul Lucrărilor Publice*, dosar 40/1868, f.1 (tronson Bucureşti-Brăila); dosar 10/1870, f. 2 (tronson Brăila-Galaţi), f.10 (Bucureşti-Piteşti); dosar 30/1877, f. 9 (Galaţi-Roman). Pentru proiecte detaliate privind gările concesiunii Strussberg în România, v. ANIC, fond *Ministerul Lucrărilor Publice*, dosar 15/1869 şi secţiunea *Planuri*, dosar 40 (planuri de amplasament ale majorităţii gărilor), precum şi 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 (gară clasa I), f.170 (gară clasa a III-a), 3/1890, f.202 (gara Galaţi) etc. (remize, cantoane, clădiri secundare).

[11] 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 şi pe alte linii ale companiilor Strussberg: compoziţii simple, simetrice, cu două niveluri supraterane, cu marcarea corpurilor laterale şi a zonei centrale de acces şi cu o expresie arhitecturală sobră şi reţinută. Cazul gării din Bucureşti ("Gara Târgoviştei", din 1888 "Gara de Nord")[12], cea mai mare şi mai importantă staţie construită de Strousberg în România, este mai deosebit, construcţia reprezentând o interpretare a unui tip foarte răspândit în Germania în perioada respectivă, şi aplicabil gărilor de primă importanţă, nu numai pe liniile Strussberg. Este vorba de formula compoziţională cu două turnuri, în general în limbaj *Rundbogenstil*, care încadrează o zonă centrală de acces cu arce în plin cintru[13] (Fig. 8). Dintre cele mai cunoscute clădiri care adoptă această soluţie putem menţiona 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 uşor diferită pe tronsonul Piteşti-Vârciorova (executat separat şi pus în funcţiune abia în 1875, după falimentul lui H.B. Strussberg, de către Societatea Acţionarilor C.F.R.). Expresia arhitecturală a staţiilor este mai apropiată de dogma academistă, cu utilizarea elementelor de modenatură a faţadei (bosaje, ancadramente, cornişe) pentru decorarea unor compoziţii altfel foarte simple, în special în cazul staţiilor mai importante (gările tip de clasa I de la Slatina, Craiova şi Turnu Severin). Singurul proiect unicat este utilizat pentru gara frontalieră Vârciorova, operată în comun de C.F.R. şi de M.A.V. (Magyar Államvasutak – căile ferate de stat maghiare). În acest caz, se împrumută elemente din formula compoziţională a gărilor contemporane din Transilvania, cu un corp principal şi două secundare legate prin construcţii mai scunde, expresia arhitecturală rămânând însă, ca şi pentru restul liniei, academistă (Fig. 13 – 14).

În sfârşit, în cazul liniei Ploieşti-Predeal, ultima executată de companii străine în România, cei doi concesionari (britanicul G. B. Crawley – 1875-1876 şi francezul Leon Guilloux – 1878-1879) folosesc acelaşi mecanism de tipizare a gărilor ca şi concesiunea Strussberg: gări tip de trei clase (clasele II – IV) şi gări unicat pentru amplasamentele importante (clasa I: Sinaia şi staţia frontalieră Predeal). Cum, iniţial, această linie ar fi trebuit realizată în paralel cu linia Adjud-Târgu Ocna, gările tip erau, în documentaţia de construire, exemplificate pe amplasamente pereche, câte unul de pe fiecare traseu (ex. pentru clasa a II-a, gările Câmpina şi Târgu Ocna[14], pentru clasa a III-a, gările Băicoi şi Căiuţ[15], pentru clasa a IV-a, gările Gura Beliei şi Oneşti[16]). Aceste construcţii tip sunt relativ asemănătoare cu cele de pe linia Piteşti-Vârciorova, utilizând un vocabular arhitectural academist, similar celui folosit pentru clădirile publice de mică amploare din Franţa sub al Doilea Imperiu.

În ceea ce priveşte realizările unicat, ele urmează direcţii diferite: gara Sinaia (Fig. 15) se încadrează în tipologia celorlalte staţii de pe traseu, beneficiind doar de un plus de prestanţă conferit de scara şi organizarea faţadei principale[17]; gara frontalieră Predeal reia o formulă compoziţională foarte apropiată de cea de la Vârciorova (împrumutată, probabil, tot de la M.A.V.). Ambele staţii serveau aceluiaşi scop şi erau operate în comun de C.F.R. şi M.A.V., cele două puncte de frontieră fiind şi inaugurate simultan.

Gările realizate de concesionari în deceniile 7 şi 8 ale secolului XIX în România reprezintă, aşadar, cu foarte rare excepţii, reluări sau adaptări ale unor tipologii occidentale, şi 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 regăseşte, în majoritatea cazurilor, suita complexă şi gradată de spaţii pe care călătorul trebuie să le traverseze înainte de a se sui în tren; aceste clădiri nu sunt decât „obstacole" între oraş şi şine, 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 acelaşi timp inevitabilă şi imprevizibilă. Există, totuşi,

[12] Pentru detalii privitoare la extinderile şi transformările succesive ale Gării de Nord, v. Cezara Mucenic, *Gara de Nord şi Şcoala de Poduri şi Şosele. Urbanism şi Arhitectură*, în „Bucureşti. Materiale de istorie şi 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 perfecţionare al CFR, Bucureşti, 1997; Şerban Popescu-Criveanu *et al.*, *Studiu istoric preliminar al zonei Gării de Nord din Bucureşti*, S.C. Urbana S.A., Bucureşti, 2003, ms.

[13] Carroll L.V. Meeks, *Op. cit.*, pp. 64-69; Nikolaus Pevsner, *Op. cit.*, p. 228.

[14] ANIC, fond *Ministerul Lucrărilor Publice*, dosar 41/1878, vol. I, ff. 69-70.

[15] Idem, secţiunea *Planuri*, dosar 43, ff. 67-69.

[16] Idem, dosar 41/1878, vol. II, ff. 57-58.

[17] Pentru proiectul originar al gării Sinaia, v. Idem, dosar 41/1878, vol. I, ff. 66-68. În forma executată, construcţiei i s-au adăugat două cupole peste turnurile din zona accesului.

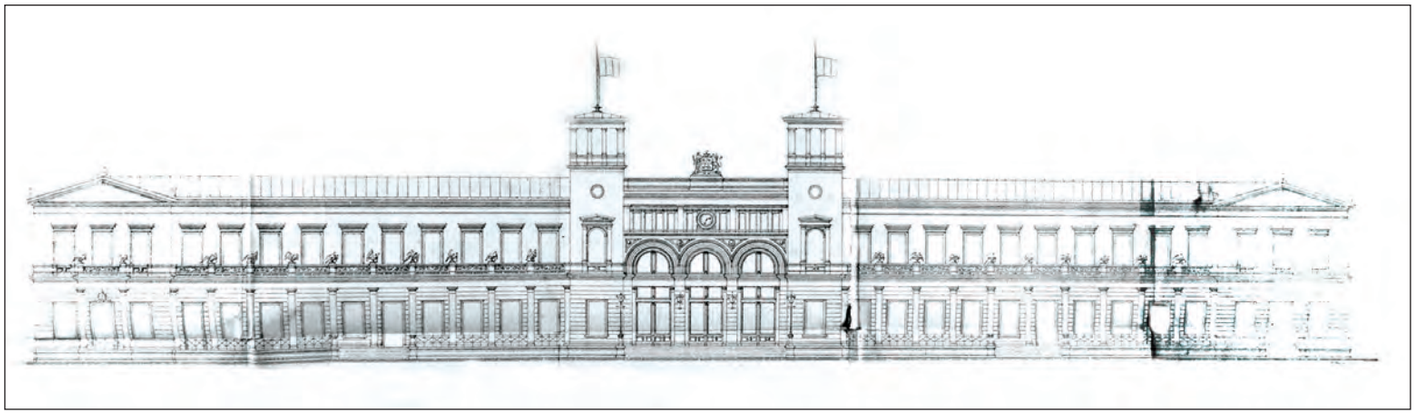


Fig. 8. Gara Târgoviștei (Gara de Nord) – proiect fațadă (1870)/ Târgoviștei Station, Bucharest (Bucharest North Station) – façade project (1870)



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)

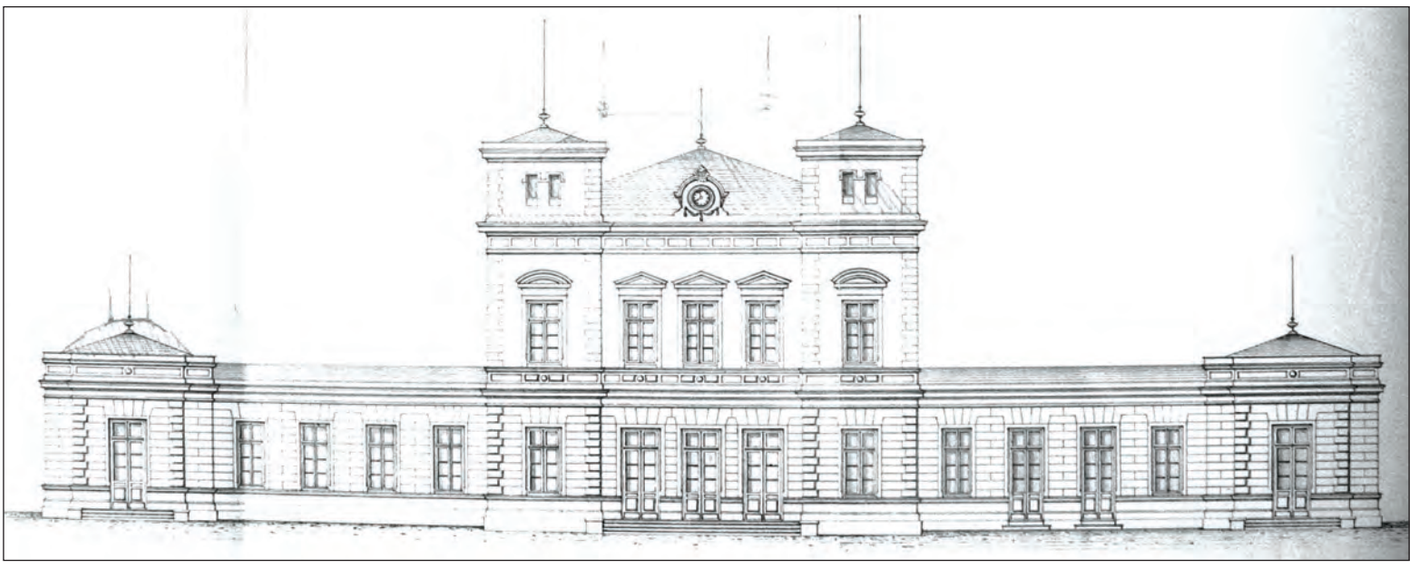


Fig. 15. Proiect gara Sinaia/ Sinaia Station (project)

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

Gările de imitaţie

Din anul 1880, odată cu preluarea de către administraţia românească, prin intermediul Ministerului Agriculturii, Comerţului şi Lucrărilor Publice (M.A.C.L.P.) şi al Direcţiei Princiare a Căilor Ferate[18], a totalităţii răspunderilor privitoare la continuarea reţelei feroviare, proiectarea construcţiilor aferente acesteia (şi, în special, a gărilor) devine o sarcină de primă importanţă pentru noii factori de decizie.

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

Pe linia Buzău-Mărăşeşti (1881), proiectul prevedea construirea a două gări mai importante (la Râmnicu Sărat şi la Focşani) şi a şase staţii de rang inferior (la Boboc, Joiţa, Sihlea, Gugeşti, Coteşti şi Putna Seaca)[19]. Pentru cele două gări de capăt (Buzău şi Mărăşeşti) urmau să se păstreze, într-o primă fază, construcţiile existente, realizate în timpul concesiunii Strussberg[20]. Dacă proiectele pentru staţiile secundare abordau formule extrem de simple şi reţinute[21], gările din Râmnicu Sărat şi Focşani (identice) reinterpretează compoziţii relativ consacrate, întâlnite şi la gările de clasa I de pe linia



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



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

Piteşti-Vârciorova, respectiv clasa a II-a pe linia Ploieşti-Predeal. Ele prezintă un corp principal alungit, cu două niveluri supraterane, dispus paralel cu calea ferată, cu zona accesului marcată prin înălţarea acoperişului şi utilizând un vocabular arhitectural de factură academistă: ancadramente îngrijite, cornişe proeminente, marcarea verticalelor colţurilor prin bosaje etc. (Fig. 16)

Aceleaşi tipuri, însă mult simplificate, se regăsesc pe următoarele două linii puse în funcţiune, „liniile sării" Câmpina-Doftana şi Buda-Slănic (1883). Posibil influenţate şi de proximitatea liniei Ploieşti - Predeal (ale cărei ramificaţii sunt), gările acestei linii reprezintă variante mai reduse ca scară şi mai austere ca expresie ale formulelor deja experimentate pe linia magistrală. Decoraţia, reprezentată de bosaje şi ancadramente, rămâne vizibilă, însă este relativ discretă. Aceste elemente sunt mai evidente în cazul gărilor terminus ale celor două linii, Doftana şi 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 Ploieşti şi Predeal. Pentru staţiile intermediare (Urecheşti, Bâlca, Căiuţi şi Oneşti), 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 staţia terminus Târgu Ocna, în schimb, este întocmit un proiect nou – probabil cel mai elaborat şi mai inovator din categoria „gărilor de imitaţie" – care pune în operă formula compoziţională cu trei corpuri principale (unul central şi două laterale). Elementele decorative de faţadă (bosaje, ancadramente, cornişe) sunt utilizate într-un mod mult mai subtil şi 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 imitaţie şi faza originală a arhitecturii feroviare din România. Totuşi, după cum se va constata în cele ce urmează, direcţia

[18] Din 1883, Ministerul Lucrărilor Publice (M.L.P.) şi, respectiv, Direcţia Generală a Căilor Ferate Române (D.G.C.F.R.).

[19] Pentru profilul longitudinal al liniei şi variantele iniţiale proiectate ale tuturor staţiilor, v. ANIC, fond *Ministerul Lucrărilor Publice*, secţiunea *Planuri*, dosar 35, f. 6.

[20] Ulterior, gările din Buzău, Râmnicu Sărat şi Mărăşeşti au fost reconstruite în formule complet diferite (în cazul Râmnicu Sărat, inclusiv cu schimbarea amplasamentului).

[21] ANIC, fond *Ministerul Lucrărilor Publice*, secţiunea *Planuri*, dosar 35, f. 2.

schimbării nu va fi cea anunţată de gara de la Târgu Ocna – care rămâne, din această perspectivă, un experiment singular, ci una care se va desfăşura pe alte coordonate. Nu se cunoaşte autorul acestui proiect, ci doar faptul că şeful direcţiei special înfiinţate în minister pentru proiectarea şi execuţia liniei Adjud - Târgu Ocna a fost inginerul Anghel Saligny.

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

Unul dintre elementele morfologice pe care „gările de imitaţie" îl preiau cu obstinaţie din arhitectura clădirilor feroviare realizate de companiile concesionare este tratarea caracteristică a peronului. Aceasta se face prin prevederea unei copertine care se desfăşoară pe toată lungimea faţadei dinspre liniile ferate. Funcţiile acestui element sunt multiple: pe lângă rolul pragmatic, de adăpostire a călătorilor în aşteptare, peronul mai constituie şi un element de identificare, care diferenţiază ferm gările de alte construcţii civile cu aparenţă similară. Această funcţie este cu atât mai importantă cu cât „gările de imitaţie" promovează o imagine academistă relativ generică, comună cu alte dotări publice ale epocii.

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

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

„Gările de imitaţie", 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 îşi creează propriul fond specific. În ceea ce priveşte arhitectura feroviară, acest moment de desprindere şi originalitate este constituit de ceea ce am numit „stilul C.F.R."



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

Gările tip în „stil C.F.R."

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

Ne propunem o lectură sistematică a acestei serii, precum şi a celor similare ulterioare cu care ea întreţine afinităţi formale. Vom argumenta faptul că aceste serii (sau „familii", aşa cum vor fi denumite în continuare) constituie manifestări ale unei arhitecturi originale şi pline de vitalitate, care reuneşte 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 compoziţională şi estetică (similitudini evidente în conformarea construcţiilor), iar criteriul care a stat la baza clasificării interne a familiilor în tipuri a fost cel al scării (construcţii similare ca aspect dar de dimensiuni diferite, adaptate importanţei amplasamentului).

Semnalul schimbării în arhitectura construcţiilor feroviare şi al abandonării tipologiei „gărilor de imitaţie" este dat, fără îndoială, de construcţiile de pe linia Titu-Târgovişte (1884), care este de altfel şi prima pusă în funcţiune dintre tronsoanele cuprinse în program. Construită de armată, după studiile şi proiectele elaborate de D.G.C.F.R., această linie cuprindea patru halte (Băneşti, Nucet, Cazaci şi Văcăreşti) şi o gară mai importantă în staţia terminus, Târgovişte.

Atât proiectele tip pentru halte, cât şi proiectul unicat pentru gara Târgovişte se îndepărtează de modelele academiste promovate până în acel moment, apropiindu-se mai mult de rigorile neo-clasice şi punând în operă compoziţii simple (se revine la orientarea corpurilor principale ale construcţiilor perpendicular pe calea ferată şi nu paralel cu aceasta), cu suprafeţe mari de cărămidă aparentă, mizând mai puţin pe ornamentaţie sau modenatură şi mai mult pe

[22] În special în cazul gărilor de pe linia Bacău - Piatra Neamţ, încadrabile în categoria „gărilor de imitaţie", v. secţiunea 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[23]. 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-Țăndărei-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[24]). 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[25] și Mărășești; în cazul din urmă, gara de acest tip a înlocuit construcția mai veche și de

[23] 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.

[24] Excepțiile de le această regulă sunt extrem de puține; gările București Filaret și București Nord sunt singurele realizate care adoptă tipologia gărilor 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.

[25] 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.

mici dimensiuni realizată cu cinci ani mai devreme.

- Tipul 1.B. – gări de dimensiuni medii, simetrice, similare compoziţional cu cele de tip 1.A, faţă de care se remarcă absenţa marcării extremităţilor prin volume distincte, precum şi reducerea înălţimii volumului central, care se diferenţiază de restul clădirii doar prin conformaţia învelitorii. Ca şi în cazul anterior, acest volum este orientat perpendicular pe linia ferată, el marcând direcţia de traversare peron – oraş (Fig. 20). Tipul este folosit rar, pentru câteva staţii de importanţă medie: Călăraşi, Turnu Măgurele şi Râmnicu Vâlcea.

- Tipul 1.C. – gări de dimensiuni mici, desfăşurate în lungul peronului pe un singur nivel, cu o creştere la două niveluri în zona centrală. Copertina peronului are un rol unificator în compoziţie. Paramentul şi modenatura faţadelor, precum şi tipologia golurilor sunt similare cu cele întâlnite la celelalte tipuri ale acestei familii (Fig. 21). Tipul 1.C este folosit foarte frecvent, pentru staţii de mică importanţă (am identificat cca 70 de apariţii). Este prezent şi în unele localităţi mai mari, precum Huşi, Slobozia, Ţăndărei, Drăgăşani, Caracal, Câmpulung, Fălticeni, Dorohoi sau Târgu Jiu.

Odată cu iniţierea celui de-al doilea program guvernamental de construire a căilor ferate, sancţionat cu legea promovată prin Decretul 1050/29 martie 1885, proiectele tip descrise mai sus sunt abandonate în favoarea unor soluţii noi, tot tipizate, dar cu o varietate mai mare şi cu posibilităţi de declinare mai complexe. Am denumit această nouă serie „gări tip în stil C.F.R. de generaţia a doua".

Perioada de punere în aplicare a acestor noi proiecte este încadrată de anii 1893 şi 1901, cu o scurtă „avanpremieră" în anul 1890, corespunzând punerii în funcţiune a tronsonului cu trei staţii Târgovişte-Lăculeţe, prelungire a traseului Titu-Târgovişte, inaugurat în 1884, ceea ce poate sugera funcţia de „teren de încercare" a acestei linii.

Tipologia gărilor puse în operă în acest interval este mai complexă decât în cazul „primei generaţii". Totuşi, 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 compoziţii simetrice şi ierarhizate[26], utilizarea unei tipologii restrânse de goluri, alternarea cărămizii cu piatra de talie pentru anumite elemente decorative, precum şi folosirea brâielor, profilaturilor şi rezaliturilor pentru ritmarea şi ordonarea suprafeţelor mari de faţadă. În legătură cu materialele de construcţie şi finisaj folosite, semnalăm darea în folosinţă, în anul 1891, anume pentru uzul C.F.R., a Fabricii de cărămidă de la Ciurea (jud. Iaşi), care furnizează, în deceniile următoare, material de foarte bună calitate pentru construcţiile 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 siguranţă, unul dintre acestea.

[26] Excepţie făcând tipul 3.C, v. mai jos.

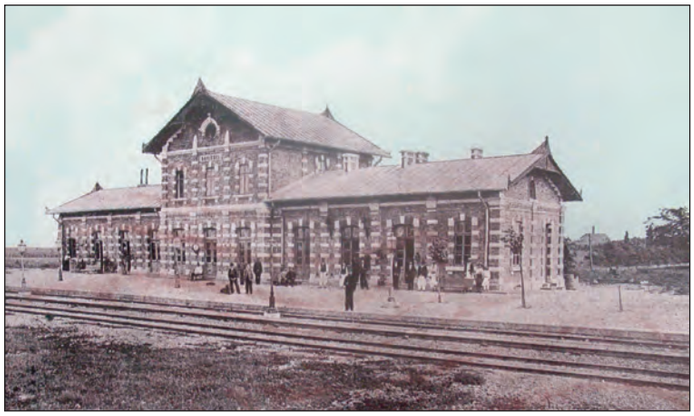


Fig. 22. Gara din Băileşti (1895, tip 2.A)/ Băileşti Station (1895, type 2.A)



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



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

În cadrul unităţii evidente a „stilului C.F.R.", am putut identifica, în această fază, trei mari familii de proiecte, fiecare cu variaţiunile ei interne. Liniile pe care aceste tipuri sunt identificabile, şi care au făcut obiectul analizei în această fază, sunt Târgovişte - Pucioasa, Focşani - Odobeşti, Feteşti - Saligny, Craiova - Calafat, Roşiori - Zimnicea, Dorohoi - Iaşi, Râmnicu Vâlcea - Jiblea, Piteşti - Curtea de Argeş, Târgu Ocna-Ghimeş, Comăneşti-Moineşti şi Galaţi-Bârlad (tronsonul de până

în staţia Bereşti). Ca regulă generală, pe o anumită linie sunt realizate gări care se încadrează în aceeaşi familie, cu excepţia liniei Craiova - Calafat, pe care se întâlnesc gări încadrabile în două familii diferite.

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

Familia 2 cuprinde construcţii de dimensiuni medii şi mici, în care alternanţa dintre cărămidă şi piatra aparentă este elementul cheie al articulării faţadelor. Din punct de vedere compoziţional, ele cuprind un corp central principal, dispus perpendicular pe linii, şi două aripi laterale, paralele cu liniile; dimensiunile corpurilor variază în funcţie de importanţa staţiei. Copertina care adăposteşte 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 Târgovişte-Pucioasa. De altfel, gările din Familia 2 se găsesc într-o certă filiaţie a celor realizate pe linia Titu-Târgovişte, 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 Focşani-Odobeşti, Craiova-Calafat şi Comăneşti-Moineşti. Aceste tipuri sunt:

- Tipul 2.A. – gări de dimensiuni medii, compuse simetric, dintr-un corp principal cu două niveluri, perpendicular pe linii, şi două aripi laterale paralele cu liniile. Accesul central este bine marcat; faţadele sunt tratate în alternanţă de cărămidă şi piatră, cu goluri în arc turtit, cu ancadramente şi cornişe simple din cărămidă şi piatră (Fig. 22). Tipul este folosit rar, pentru câteva staţii de importanţă medie, cum sunt Pucioasa (pe linia Târgovişte - Pucioasa), Odobeşti (pe linia Focşani - Odobeşti), Segarcea, Portăreşti, Băileşti, Moţăţei (pe linia Craiova - Calafat) şi Moineşti (pe linia Comăneşti-Moineşti).

- Tipul 2.B. – gări de dimensiuni mici, similare cu cele aparţinând tipului 2.A, însă de mai mică amploare decât acestea şi cu o imagine mai austeră a faţadelor (Fig. 23). Tipul 2.B este folosit pentru câteva staţii de importanţă mică, precum Doiceşti (pe linia Târgovişte-Pucioasa), Podari, Sălcuţa, Afumaţi şi Boureni (pe linia Craiova-Calafat)[27].

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

Familia 3 cuprinde gări de dimensiuni mari, medii şi mici, cu o arhitectură specifică, utilizând compoziţii originale, elemente morfologice distinctive, cum sunt turnul cu acoperiş piramidal (element dominant în compoziţia primelor două tipuri din această familie)



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

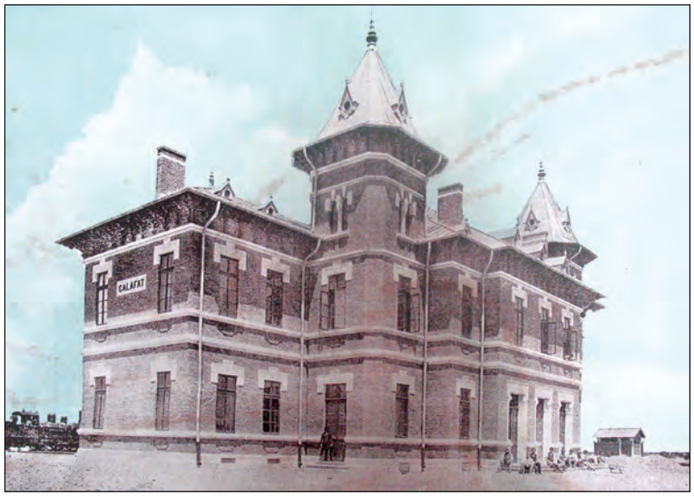


Fig. 25. Gara din Calafat (1895, tip 3.A)/ Calafat Station (1895, type 3.A)

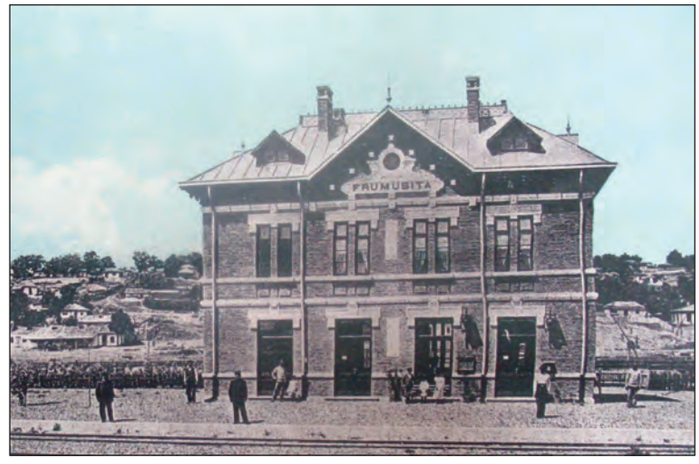


Fig. 27. Gara din Frumuşiţa (1898, tip 3.C)/ Frumuşiţa Station (1898, type 3.C)

[27] Proiect disponibil integral în ANIC, fond Ministerul Lucrărilor Publice, secţiunea 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 ancadramente și cornișe din piatră naturală (Fig. 25). Lipsește, din nou, copertina peronului. Tipul a fost folosit o singură dată, în cazul gării Calafat[28].

- 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, Dofteana, 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 ancadramente 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), Tulucești, Frumușița, Ghibărțeni (azi, Bălintești) 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 rezalituri 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, ancadramente de cărămidă cu inserții de piatră de talie). Aceste gări

[28] *Ibid.*

promovează o imagine citadină, îndepărtându-se de limbajul mai degrabă industrial al „stilului C.F.R." de până atunci. Sunt întâlnite pe liniile Feteşti-Saligny, Iaşi-Dorohoi, Roşiori-Alexandria-Zimnicea şi Râmnicu Vâlcea-Jiblea (azi, Călimăneşti). Familia 4 cuprinde trei tipuri diferite, definite prima oară, respectiv, pe liniile Feteşti-Saligny, Iaşi-Dorohoi şi Roşiori-Zimnicea.

- Tipul 4.A. – gări de dimensiuni medii, simetrice, monovolum, cu un corp cu două niveluri, acoperit în patru ape, cu zona centrală a faţadei principale evidenţiată, cu faţadele de cărămidă aparentă, cu ancadramente şi cornişe din cărămidă, cu inserţii din piatră de talie (Fig. 28). Tip întâlnit la Leţcani, Larga, Vlădeni, Todireni, Truşeşti, Ungureni (pe linia Iaşi-Dorohoi), Alexandria, Smârdioasa (pe linia Roşiori-Zimnicea) şi Jiblea (azi, Călimăneşti, pe linia Râmnicu Vâlcea-Jiblea).

- Tipul 4.B. – gări de dimensiuni medii, simetrice, monovolum, similare cu cele de tip 4.A, diferenţa majoră observându-se la nivelul învelitorii, acum în două ape (Fig. 29). Tipul este întâlnit la Movileni, Şoldana, Rediu, Zlătunoaia, Dângeni, Vorniceni, Carasa (pe linia Iaşi-Dorohoi), Ţigăneşti şi Plosca (pe linia Roşiori-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 originară, 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 uşilor, arcelor turtite ale ferestrelor şi al pinioanelor frontale şi laterale (Fig. 31). Din punct de vedere volumetric şi compoziţional, au fost identificate două replici fidele ale tipului 2.C. (la Cornet şi Balota) şi una uşor extinsă, cu adăugarea a două corpuri secundare laterale (la Lotru).

După încheierea campaniei feroviare susţinute şi de amploare din ultimul deceniu al secolului XIX, activitatea Direcţiei Generale C.F.R. din cadrul M.L.P. (organism care realiza şi implementa inclusiv proiectele tip de gări în „stil C.F.R.") cunoaşte, din punctul de vedere al realizărilor efective, o perioadă de acalmie şi de relativ declin. Astfel, în primul deceniu al secolului XX, majoritatea liniilor puse în funcţiune sunt de interes local, gestionate de autorităţi locale sau de particulari (Mărăşeşti-Panciu, Constanţa-Mamaia, Ploieşti-Vălenii de Munte, Buzău-Nehoiaşu); pe aceste linii, „stilul C.F.R." este absent din arhitectura gărilor. Restul infrastructurii acestei perioade, executată de M.L.P., conţine numai linii de dimensiuni mici, cu foarte puţine staţii (cel mai adesea, una singură – precum în cazurile Mogoşoaia-Obor, Giurgiu-Ramadan sau Palas-Constanţa), neputându-se, aşadar, 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 eşuate de realizare a infrastructurii feroviare de către autorităţile locale, precum şi cu demararea celui de-al treilea program guvernamental de construire a căilor ferate, ambele iniţiative 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 depăşite stilistic. În intervalul care se scursese, discursul naţional acaparase, în mare parte, şi arhitectura. Ulterior organizării Expoziţiei Generale din 1906, stilul naţional intrase pe drumul către consacrarea sa ca „stil oficial", majoritatea programelor de arhitectură publice intrând, treptat, sub semnul acestei expresii[29].

Construcţiile feroviare nu puteau scăpa acestei tendinţe, care avea să se manifeste plenar, atât la nivelul construcţiilor unicat, cât şi al celor tipizate. În paralel cu „instanţele pure" ale stilului naţional, influenţele sale sunt vizibile şi 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 generaţia a treia" – „Familia 5", conform numerotaţiei anterioare.

Gările din această categorie reprezintă construcţii



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



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

[29] Pentru avatarurile stilului naţional în perioada cuprinsă între anul 1906 şi 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 – Bucureşti, 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 compoziţii mai libere, simetrice sau asimetrice, mizând, în continuare, pe cărămida aparentă ca material predilect de finisaj al faţadelor, însă punând în operă elemente cu filiaţie certă în stilul naţional (goluri de dimensiuni mari, cu arce în plin cintru realizate din cărămidă, acoperişuri cu pantă mare, adesea cu lucarne şi sprijinind pe console de lemn sculptate, decoraţii ale faţadelor obţinute din jocul ţeserii cărămizilor etc.). Gările tip din Familia 5 pun în evidenţă căutări formale şi expresive de alt tip faţă de perioada anterioară. Acestea îşi asumă libertăţi compoziţionale şi de interpretare mari faţă de reţetele clasice, adesea ignorând cu bună ştiinţă reguli compoziţionale consacrate. Au fost identificate trei proiecte-tip (A, B şi C, care vor fi detaliate mai jos), puse în operă pe liniile Bucureşti-Oltenița, Ploieşti-Urziceni-Slobozia-Ţăndărei, Giurgiu-Videle şi Medgidia-Târguşor. Nu există o corespondenţă directă între linie şi tipul utilizat; dimpotrivă, primele trei linii enumerate mai sus folosesc cele trei tipuri identificate în toate combinările posibile de câte două (A şi B, A şi C şi, respectiv, B şi C); numai pe linia Medgidia-Târguşor este folosit exclusiv tipul B.

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

- Tipul 5.B. – gări de dimensiuni medii, asimetrice, caz rar în „stilul C.F.R." (se mai întâlneşte doar la tipul 3.B, descris mai sus), cu un corp de două niveluri şi altul de un nivel, cu faţade din cărămidă aparentă, decorate, conform unor uzanţe ale stilului naţional, prin varierea poziţiei şi orientării cărămizilor, cu goluri mari, în plin cintru, cu învelitoare din ţiglă cu pantă mare (Fig. 33). Tipul este folosit pentru gări intermediare, întâlnit la Căţelu, Frunzăneşti, Gălbinaşi, Budeşti şi Curcani (pe linia Bucureşti-Oltenița), Bălănoaia, Stăneşti, Chiriacu, Toporu, Drăgăneşti, Târnavele şi Răduleşti (pe linia Giurgiu-Videle), Derin, Carol I (azi, N. Bălcescu) şi Târguşor (pe linia Medgidia-Târguşor). Este de remarcat faptul că aceste ultime trei staţii au paramentul nu din cărămidă aparentă, ci din piatră naturală (moloane false), ceea ce reprezintă o încercare de adaptare a tipului faţă de un specific local.

- Tipul 5.C. – gări de dimensiuni medii, simetrice, cu un corp principal şi două aripi laterale, de un nivel, cu faţade 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 „generaţia a doua" (Fig. 34). Tipul este folosit pentru gări intermediare, întâlnit la Corlăteşti, Zănoaga, Drăgăneşti, Ciorani, Ialomiţa, Armăşeşti, Broşteni, Sărăţuica, Căzăneşti, Andrăşeşti, Poenaru Bordea (azi, Perieţi), Bucu, Ograda (pe linia Ploieşti-Ţăndărei), Bălănoaia, Stăneşti, Chiriacu, Toporu, Drăgăneşti, Târnavele şi Răduleşti (pe linia Giurgiu-Videle).

Această generaţie („Familia 5") reprezintă ultima reinterpretare a „stilului C.F.R." înainte ca stilul naţional să acapareze integral şi acest program de arhitectură (gările), aşa cum o va face cu majoritatea programelor publice până la sfârşitul deceniului 3 al secolului XX.

Cu privire la autorii proiectelor acestor construcţii-tip, părerile cercetătorilor sunt împărţite. Cei mai mulţi dintre ei, situându-se în siajul lui R. Bellu, se grăbesc să le atribuie acelor ingineri (în general, nume foarte cunoscute) care au condus şi coordonat, din punct de vedere tehnic şi administrativ, realizarea liniilor în ansamblul lor. S-au aflat în această poziţie, de-a lungul timpului, nume mari, precum Anghel Saligny, Elie Radu, Mihail Romniceanu şi alţii. În ceea ce ne priveşte, nu putem subscrie acestor ipoteze în absenţa unor dovezi concrete, care nu au putut fi identificate până în prezent[30].

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

[30] Cu atât mai mult, nu putem subscrie unor speculaţii cu totul gratuite care îi atribuie unele dintre proiectele „generaţiei a doua" marelui arhitect Petre Antonescu (v. Radu Bellu, *Istoria ilustrată a staţiilor de cale ferată,* CN C.F.R. SA, Bucureşti, 2006, p. 48, precum şi alte lucrări ale aceluiaşi autor), ignorând faptul că relaţia contractuală între acesta şi M.L.P. începe abia în anul 1901 şi că nu există nicio menţiune a acestor construcţii în cele două albume monografice editate de arhitect însuşi (sau cu colaborarea lui), în anii 1913 şi 1965. Petre Antonescu este, într-adevăr, autorul a cel puţin 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 naţional). Acest proiect a fost pus în operă la Cotnari, Belceşti şi Spinoasa (pe linia Podu Iloaiei-Hârlău, 1910) şi, respectiv, la Buciumeni şi Pietroşiţa (pe linia Pucioasa-Pietroşiţa, 1912).

și construcțiuni atașat la Direcția Generală a Căilor Ferate (în intervalul 1891 – 1899) și, respectiv, în cadrul *Biuroului de architectură din Serviciul Lucrărilor Noui* (în intervalul 1899 – 1909)[31]. 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)[32]. De asemenea, numele arhitectului Florian Pantelly[33] 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[34], cât și de arhiva personală a arhitectului, cercetată și consemnată de arh. Toma Socolescu[35]. 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 profesiuni[36]. În România, prestigiul și vizibilitatea de care se bucurau inginerii la finalul secolului XIX erau maxime; deja constituiți într-o societate profesională influentă – Societatea Politecnică, editând o publicație științifică de înaltă ținută – *Buletinul Societății Politecnice*, 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 Architecturei și ale Artelor cu care se legă* sau Scarlat Petculescu – în *Arhitectura*[37] 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.

[31] V. colecția revistei „Anuarul Ministerului de Lucrări Publice", 1892-1910.

[32] 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 „Generala" 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).

[33] 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) .

[34] ANIC, fond *Ministerul Lucrărilor Publice*, secțiunea *Planuri*, dosar 46.

[35] 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.

[36] 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.

[37] 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, consultat la 11.09.2012

Fig. 10: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Berlin_Hamburger_Bahnhof_um_1850.jpg, consultat la 11.09.2012

Fig. 11: http://leipzigschauen.le.ohost.de/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