BIBLIOTECA NAȚIONALĂ A ROMÂNIEI

PALATUL ADMINISTRATIV CFR



Ridicarea unei clădiri destinată administrației CFR a fost pusă încă de la sfârșitul secolului XIX, odată cu dezvoltarea construcției de căi ferate și mărirea numărului personalului administrativ care îndeplinea aceste funcții. Presa vremii a ținut la curent publicul cititor, în diverse ocazii, cu demersurile oficialităților române de a veni în sprijinul călătorilor dar și al funcționarilor administrativi CFR, care aveau nevoie de un spațiu unitar, modern și facil pentru îndeplinirea activităților.

Revistele de specialitate tehnică, dar și ziarele perioadei interbelice, au prezentat aceste demersuri în semnalările din diferite perioade asupra planurilor de realizare a acestui edificiu. După numeroase eșecuri, în 1934 în cadrul Direcțiunii de Poduri din Direcția Generală CFR se înființează un birou care trebuia să se ocupe exclusiv cu realizarea unor planuri pentru o clădire a administrației CFR, astfel că, în 1935 se începe construcția clădirii, iar în 12 iunie 1939, Regele Carol II-lea pune oficial piatra de temelie a viitorului Palat Administrativ al CFR în locul pe care este și în prezent.

Ziarele anului 1939 ca: *Argus, Neamul românesc, România, Săptămâna CFR, Semnalul, Seara, Timpul,* etc au semnalat, în cadrul serbărilor Ceferiadei 1939, numeroase amănunte despre acest eveniment, redat mult mai pe larg în revista de specialitate Revista CFR din 1939, numărul special realizat cu ocazia acestui eveniment. Acestea, alături de numeroase reviste de specialitate, sunt prezente în colecțiile speciale ale Bibliotecii Naționale a României, pe baza cărora s-a realizat lucrarea de față.

Construcția Palatului Administrativ al CFR, cunoscut azi ca Palatul CFR, a început în anul 1937. Terenul pe care s-a amplasat a fost până în 1930 ocupat de vechile ateliere de reparat material rulant, Atelierele București Nord. de la construirea Gării Târgoviștei (1872), denumită din anul 1888 Gara de Nord, întreg spațiul până la Piața Matache Măcelaru a fost rezervat C.F.R.-ului.

Direcția Generală a Căilor ferate a fost cel mai complex serviciu public din România, având misiunea de a asigura în condiții optime transportul de călători și mărfuri și precum și buna funcționare a conductelor de petrol, fiind împărțit în patru mari grupe: administrativă, de exploatare, tehnică și economică, cu direcțiile, serviciile, inspecțiile și birourile respective. Cele 14 direcțiuni cu subunitățile lor erau răspândite, costisitor, în 17 imobile în diferite zone ale capitalei, fie în clădiri vechi, aparținând administrației, fie în imobile particulare, adesea improprii pentru instalarea în bune condiții a unor servicii publice complicate și cu personal numeros, contactul dintre servicii fiind realizat prin curieri sau chiar lungi convorbiri telefonice, era generatoare de întârzieri sau nelămuriri.

Problema reunirii într-un singur și încăpător local al întregii administrații centrale se pune pentru prima dată în 1891, când, pe lângă aprobarea construirii unei gări centrale pe bd Elisabeta, se solicită construirea unei clădirii pentru Administrația Centrală a CFR, care în acel moment își avea sediul în localul într-o clădire a Gării de Nord, cerere care nu se finalizează.

Ideea este readusă din nou în atenție în anul 1930, când Direcția Generală a C.F. consideră necesară construirea unui palat administrativ al căilor ferate, astfel că, în 1930, Direcția Generală a Căilor Ferate lansează un Concurs public pentru a se putea găsi cea mai bună soluție pentru elaborarea proiectului, la care au fost prezentate șapte proiecte, dar nici unul nu a fost declarat niciun câștigător.

Prin demolarea, în anul 1931, a Atelierelor de reparat material rulant București-Nord, tot terenul ocupat din 1870 de acestea rămăsese liber, astfel că Direcția Generală CFR a luat hotărârea ca în această zonă să se construiască Palatului Administrativ CFR. Prin această hotărâre rapidă, au fost anulate toate proiectele făcute până atunci, pentru executarea unui local unic, propriu, pe alte amplasamente.

Primul proiect de sediu central al Direcției Generale CFR fost elaborat în 1935 de un birou special înființat în cadrul Direcției de Poduri și prevedea realizarea unei clădiri cu 18 etaje, soluție abandonată, deoarece terenul de fundație nu permitea o astfel de construcție.

În anul 1936 s-a înființat Serviciul Independent de Arhitectură, condus de arhitectul Duiliu Marcu, în subordinea directă a Direcției Generale CFR și care a avut ca sarcină principală proiectarea Palatului Administrativ.

"Pentru că administrația CFR era instalată, parte în clădirile din Gara de Nord, parte în oraș (8 servicii) în case particulare, pentru care se plătea o chirie foarte mare, au fost elaborate numeroase proiecte ce au avut în vedere realizarea atât a unei Gării Centrale și a local pentru administrația CFR, dar nu s-a realizat nici unul dintre acestea.

În anul 1890 au fost realizate studii privind amplasarea în partea centrală a orașului a unei gări, pentru care a fost organizat un concurs în data de 8/20 februarie unde 13 concurenți și-au prezentat proiectele pentru un Palat Administrativ, dar toate proiectee au fost respinse.

În 1891, directorul general CFR, ing. G. Duca înaintează un memoriu-raport către Ministerul Lucrărilor Publice, în care prezintă, pe lângă aprobarea construirii unei gări centrale pe bd Elisabeta, necesitatea construirii unei clădirii pentru Administrația Centrală a CFR, care în acel moment își avea sediul în localul într-o clădire a Gării de Nord, spațiu construit în 1874 pe locul unei vechi magazii de mărfuri, perioadă în care numărul de angajați a crescut de la 250 la începutul expoatării CFR până la 616 în 1891.

În 1893 a avut loc un concurs internațional pentru proiecte ce au avut în vedere Gara Centrală și clădirea Administrației, examinarea proiectelor a provocat multe desbateri, premierea făcându-se târziu, dar nu s-a pus în practică."

Săptămâna CFR, Anul IV, Nr. 29, 19 dec. 1943, p. 3

tepta încă 2 cel mult 3 ani, înainte de a se începe executarea ei. Aceste 2 mari lucrări sunt:

a) **Clădirea de administrație C. F. R.**

b) **Gara centrală de călători din București.**

Urgența *Clădirei de administrație* se impune nu numai din punctul de vedere al serviciului, dar și din acela al sănătății funcționarilor, care lucrează în biurourile din gara de Nord.

Cu desvoltarea dobândită treptat, prin creșterea traficului, diferitele servicii ale acestei Direcțiuni, încă de mai bine de 15 ani, din lipsa de loc în biurourile provizorii din Gara de Nord, stau împrăștiate prin case particulare, în diferitele strade ale orașului; chiar biurouri aparținând aceluiaș serviciu au trebuit să fie instalate în case particulare deosebite.

Insuficiența supravegherei acestui personal atât de împrăștiat, greutățile de conlucrare dintre diferitele servicii și biurouri, întârzierile în rezolvarea chestiunilor, dificultățile și perderea de timp ce o încearcă lumea din afară care are afaceri cu administrația centrală, cheltuelile enorme ce se fac cu chiriele plătite (care trec peste 140000 lei anual) și cu personalul suplimentar purtător de corespondență, toate aceste importante neajunsuri, reclamă cât mai urgent, o concentrare a tuturor acestor servicii și biurouri într'un local comun și apropriat trebuințelor acestui numeros personal.

Din punct de vedere al sănătății, biurourile din Gara de Nord, pe lângă că sunt neîncăpătoare, dar sunt cu totul lipsite de confort, higienă, lumină și aer.

Din cauza spațiului restrâns și a imposibilității de a separă personalul aceluiaș biurou în mai multe părți, sunt camere în care nu rămâne pentru fiecare funcționar decât un spațiu de cel mult 3 m. p. Multe din dulapurile conținând archiva și chiar dintre acelea ce conțin documentele de verificarea compturilor sunt scoase, din lipsă de loc, pe culoare care ele însuși, fiind destul de strimte și prost luminate, de abia mai permit circulațiunea, privând pe funcționari de lumină și aer. Din această cauză tuberculoza este foarte răspândită și face mari goluri în rândurile acestui personal.

De altfel necesitatea unui local propriu pentru administrația centrală C. F. R. este de mult recunoscută și s'a tot amânat numai din cauză de lipsă de fonduri.

In adevăr nu e ușor de a cazà numărul de 1052 funcționari ce compun administrația centrală C. F. R., număr ce covârșește totalitatea funcționarilor ce compun, administrația centrală a ministerelor de: Lucrări Publice, Externe, Justiție, Comerț și Industrie, Culte și Instrucție Publică și Interne, cu un total de 946 funcționari; și rezultă din planurile întocmite că trebuește o suprafață clădită de peste 10.000 m. p. în 3 etaje, conducând la o cheltuială totală după devizele întocmite, de 8.000.000 lei.

Or, pentru realizarea acestei însemnate sume sunt 2 soluțiuni: Prima de a se înglobà această cifrà la cea deja stabilită,

ceeace ne-ar conduce la cererea unui credit total de lei 128.572.000, sau de a ne oprì *la soluțiunea a II-a*, adică aceea pe care am avut deja onoare de a o propune cu raportul No. 34125 din 27 Martie 1912 și prin care opinam, ca această clădire să se facă din fondul casei de ajutor, unde se dispune de un capital de 13.000.000 lei plasat în efecte publice de stat; iar pentru rambursarea capitalului împrumutat, să se înscrie, cu începerea anului 1913—1914 la budgetul de cheltueli, câte 1½ milioane pe fiecare an, până la complecta lui acoperire cu procentele cuvenite.

In ce privește **Gara centrală de călători**, de și necesitatea ei e recunoscută încă din anul 1893, adică de acum 19 ani, totuș prin prefaceri succesive, s'a putut face față nevoilor mereu crescânde ale acestei importante stațiuni.

Ultimele transformări operate în decursul celo 2 ani din urmă, dau posibilitatea ca serviciul să se execute încă fără pericol pe timp de 8 maximum 10 ani; dar aceasta e ultima limită ce o socotesc încă posibilă, dacă până atunci, nu se vor ivì și alte nevoi de natură a grăbì soluțiunea gărei centrale, cum ar fi de exemplu construcția liniei București-Craiova.

Introducerea acestei ramure de cale ferată ar da naștere la greutăți și cheltueli atât de mari, că ar fi de preferat ca această linie încă dela început să poată pornì din viitoarea gară centrală.

O gară centrală de călători de importanța celei ce se cere pentru București, coprinde 3 elemente distincte de o egală însemnătate.

Primul, privitor la executarea serviciului interior, coprinzând liniile de formație și de descompunere a trenurilor, linii și diferite înzestrări pentru păstrarea, curățirea, încălzirea și luminarea trenurilor, aparatele de siguranță pentru diferitele mișcări ce se fac într'o asemenea gară; într'un cuvânt un complex de instalațiunni pe care publicul nu le vede, nu le cunoaște și în tot cazul nici nu are interes de a le înțelege.

Al 2-lea coprinde: clădirea propriu zisă cu vestibulele, sălile de așteptare restaurantele, biurourile de serviciu liniile și peroanele de îmbarcare și debarcare.

Ai 3-lea element, înfine, care interesează publicul tot atât de mult ca și cel de al 2-lea, e legătura ce un asemenea mare centru de comunicație trebue să aibă cu orașul

Or, numărul călătorilor ce sosesc și pleacă zilnic din capitală ia proporțiuni așà de însemnate dela an la an, încât ajungem ușor să ne dàm seama că actualele vestibule, săli de așteptare și mai cu seamă liniile și peroanele de îmbarcare și debarcare, vor deveni în curând neîndestulătoare, după cum vechile instalațiuni ale Gării de Nord, devenise până acum 2 ani o adevărată calamnitate pentru public, care nu numai că nu găseà confortul la care incontestabil are drept, dar cărui chiar siguranța îi era primejduită.

In ceiace privește legătura cu orașul, fie-care călător își dă

Buletinul căilor ferate române, Anul II, no. 22, 15 noemvrie 1912, p. 5-6
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

”În 1930, pentru chiria imobilelor, pentru combustibili, curieri și corespondență, CFR plătea în București suma de 23 mil lei. În afară de acestea, exista un mare desavantaj ce decurgea din faptul că unitățile erau răzlețe și deci supravegherea și legătura erau stânjenite. Din această cauză, Consiliul de Administrație și Direcția Generală CFR au hotărât la începutul aceluiași an un concurs public pentru Palatul Administrativ CFR pentru care juriul de decernare să fie format din delegați ai Soc. Arhitecților din România și ai Direcțiunei Generale CFR. Societatea Arhitecților cere: un concurs pentru sistematizarea cartierului; concurs pentru proiectul clădirii; numărul arhitecților care formează juriul să fie superior delegaților CFR. Dar Direcțiunea CFR nu admite ultimul punct și ține concurs fără asentimentul Soc. Arhitecților. Cele 7 proiecte prezentate, deși două au fost premiate, nu au îndeplinit cerințele programului care a fost puțin precis.

În mai 1930 se înființează pe lângă fosta Direcțiune L/D un birou de arhitectură pentru construcția Palatului Administrativ CFR, sub conducerea arh. Niga. Biroul a lucrat cca 6 luni la proiectarea Palatului Administrativ, reușind să întocmească toate piesele necesare, machetă în gips, albume, etc costul construcțiunii urcându-se la 300 mil lei.”

Săptămâna CFR, Anul IV, Nr. 29, 19 dec. 1943, p. 3

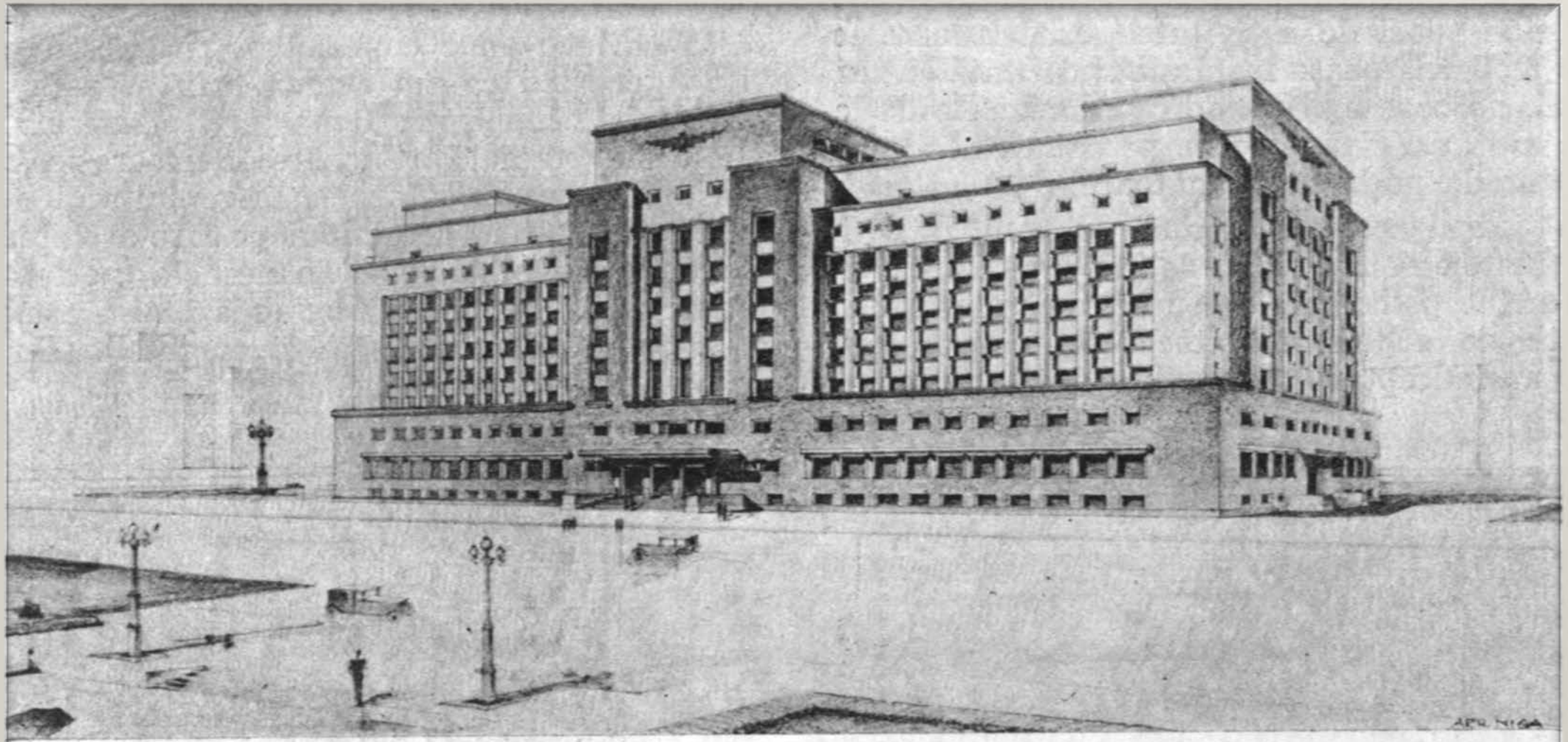


Fig. 2. — *Proect pentru palatul administrativ C.F.R., 1931. Arhitect P. Nigă.*

Revista CFR, Anul XIX, nr.11-12, noiembrie-decembrie 1932, p. 370
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

”Tot atunci, un arhitect Popovitz din Viena, supus austriac, încheiase un contract cu Direcțiunea Generală a CFR pentru întocmirea proectului, în schimbul unui onorariu, dar nu s-a realizat. La fel ca și proiectul realizat de biroul de arhitectură, care însă se desființează în 1930.

În 1931, Primăria Bucureștiului propune dărâmarea atelierelor București Nord, care nu-și mai aveau rost în centrul orașului, conform Planului de sistematizare al Capitalei. Direcțiunea Generală a CFR condusă de gen. M. Ionescu, acceptă și astfel vechile ateliere, construite odată cu Gara de Nord și perfecționate cu timpul, sunt dărâmate, iar mașinile ridicate și transportate.”

Săptămâna CFR, Anul IV, Nr. 29, 19 dec. 1943, p. 3

PROIECTUL DE CONSTRUCȚIE

Odată stabilit amplasamentul clădirii, s-a căutat adaptarea situației diferitelor proiecte deja realizate, fie de arh. Niga, arh. V. Ștefănescu și C. Pomponiu, sau arh. M. Cottescu, dar fără rezultat.

În 1933, Direcțiunea Generală CFR angajază o comisie de arhitecți formată din: Duiliu Marcu, St. Smărăndescu și F. Doneaud pentru a da îndrumările necesare întocmirii proiectelor confom cerințelor impuse, dar tot nu s-a putut rezolva problema.

În 1934, în cadrul Direcțiunii de Poduri din Direcția Generală CFR se înființează un birou pentru construcția Palatului Administrativ CFR, format din: arh. Călugăreanu, T. Săvulescu, elevii arh. Nedelescu, Vitez și Peretz. Arh. Călugăreanu a fost cel care s-a ocupat până la sfârșit de construcția clădirii. După mai multe încercări, se întocmește în final un proiect, după sugestiile arhitecților și îndeplinind condițiile cerute de Direcția Generală a CFR, în ceea ce privea: condițiunile de utilitate, luminozitate, confort etc. Acest proiect aprobat de Direcția Generală a CFR se prezenta sub forma unui mic zgârie nori, caracterizat printr-o înălțime foarte mare, corpul principal având 18 etaje, iar în spate un corp cu 5 etaje. Înălțimera lucrării fiind mare, construcția trebuia să se realizeze pe schelet metalic, astfel că s-au început tratativele cu Uzinele Reșița, contractul încheiat prevăzând un schelet metalic sudat cu prețul de 20,5 lei/kgr de material montat.

Întrucât rezistența terenului de fundație nu inspira încredere pentru a permite construcția unei clădiri cu 18 etaje, s-a hotărât reducerea numărului acestora.

PRIMELE LUCRĂRI

Au început în 1935 de către Direcțiunea Podurilor prin Secția Dc din Gara de Nord, lucrările constând în: sondaje, drenuri, curățirea terenului și săpătura de fundație. Lucrările de săpătură au fost luate de antrepriza ing. Ioanovici în baza unui contract în valoare de cca 5 mil lei. Fuseseră efectuate lucrări de curățare și amenajare a terenului, realizarea de drenuri mai adânci decât fundația, care fuseseră golite cu ajutorul pompelor.

În 1936 s-a apelat la prof. Tersagy din Viena pentru a efectua studii privind rezistența terenului de fundație, rezultatele fiind cunoscute în 1937. În baza acestora a fost întocmit proiectul definitiv, care a fost scos la licitație în iunie 1937.

Palatul CFR este prima construcție din tara la care a fost făcut un studiu geotehnic de laborator al terenului de fundație si, totodată, prima și singura lucrare la care s-a luat măsura de urmărire in timp a tasărilor. Astfel s-au executat patru puțuri sub radierul blocului cu 11 etaje, care pot măsura tasarea straturilor de pământ la diferite adâncimi, până la 25 m. La cutremurul din 4 martie 1977, dispozitivele de măsurat nu au înregistrat nici o mișcare.

Conform concepției inițiale a proiectanților, Palatul urma să adăpostească 4000 de funcționari, cadre de conducere, săli de consiliu, săli de conferință, spații pentru arhivă, ateliere de întreținere, etc.

Construcția clădirii este formată din șapte blocuri:

- ✓trei blocuri cu 2 S+M+P+11 E,
- ✓doua blocuri cu S+M+P+8 E,
- ✓un bloc cu S+M+3 E
- ✓un corp central cu P+ 1 E

dispuse pe cele patru laturi ale dreptunghiului construit și separate între ele prin rosturi de dilatație.

Structura de rezistență era alcătuită din cadre metalice multietajate si înglobate în beton. Scheletul metalic sudat al Palatului a fost proiectat si construit de către "Uzinele Domeniilor Reșița", uzine care au realizat primul schelet metalic complet sudat pentru clădiri înalte.



Construcţia palatului administraţiei C. F. R.

Clădirea va avea 11 etaje şi va costa 400 milioane lei

In cadrul serbărilor de aniversare a 70 de ani dela introducerea drumului de fier în țara noastră, se va face cu o deosebită solemnitate, punerea pietrei fundamentale a palatului propriu al administrației căilor ferate.

Clădirea va aduna la un loc toate direcțiunile și serviciile, a fost preocuparea de căpetenie a directorului general d. Ion Macovei.

Această importantă problemă a intrat, după cum se știe, în faza realizării.

Astfel, în anul 1937 s'a început construcția palatului pe terenul în suprafață de 55.000 m. p., rămas liber după dărîmarea vechilor ateliere, în fața gării de Nord, pe bulevardul Dinicu Golescu.

După toate probabilitățile, lucrările construcției vor fi terminate în timpul anului 1941.

Terenul pe care se ridică palatul, este proprietatea C. F. R.-ului, are în preajmă numeroase mijloace de comunicație, și în apropierea cartierelor locuite de funcționarii ceferiști, e situat în vecinătatea serviciilor instalate în localul gării de Nord și în fine neexistând pentru acel cartier un plan edilitar definitiv, sistematizarea s'a putut face în raport cu nevoile impuse de palatul administrativ C. F. R. și anume: crearea în spatele palatului a unei piețe, până în str. General Angelescu, lărgirea bulevardului Dinicu Golescu și înființarea unui bulevard nou, paralel cu Calea Griviței.

Ambele bulevarde vor mărgini deoparte și de alta clădirea, asigurând spații libere, impuse de înălțimea și proporțiile acestei lucrări.

*

Clădirea e situată la o distanță de 210 metri de porticul de eșire al gării printr'un scuar. Înconjurată de străzi va fi un impozant edificiu, având o înălțime de 49 metri in formă de blockhouse.

Palatul va fi înzestrat cu două subsoluri, un parterre, 11 etaje, în partea din spre gara de Nord, 8 etaje spre bulevardele laterale și 3 spre fund, implinind astfel condițiunea impusă de regulamentul apărării pasive pentru a avea o curte deschisă cu intrarea în clădire prin 4 părți.

Birourile conducerii superioare, consiliul de administrație, direcțiunea generală și comitetul de direcție vor fi instalate la etajul întâi

La parter vor funcționa toate serviciile cari au legături cu publicul.

Va mai funcționa în acest palat biroul de voiaj C. F. R., viza permiselor, etc., iar în subsoluri vor fi repartizate serviciile anexe, precum și adăposturile pentru eventuale atacuri aeriene.

Pentru o bună funcționare, birourile diverselor direcțiuni au fost așezate pe plan orizontal, adică în același etaj.

*

Costul lucrărilor definitive, după calculele făcute, având toate instalațiunile, însumează circa 400 milioane lei.

Proectele au fost întocmite de serviciul arhitecturii, din direcția de studii a căilor ferate și odată terminate lucrările, palatul va înfrumuseța mult Capitala.

C. PETRESCU

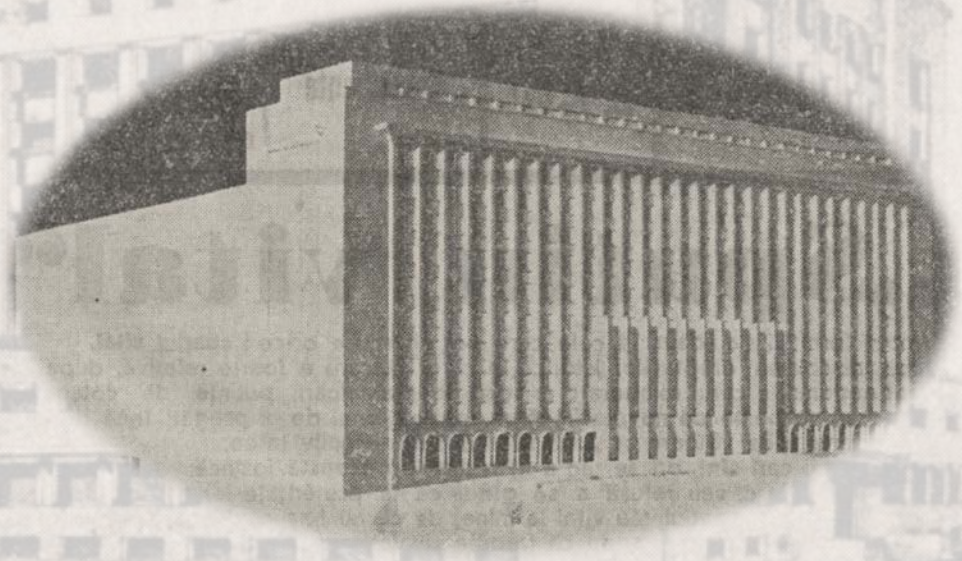
Semnalul, Anul II, nr. 395, 7 iunie 1939, p. 5
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale,
Biblioteca Națională a României

CONSTRUCȚIA NOULUI PALAT AL CFR

În anul 1937 s-a început construcția palatului căilor ferate pe terenul în suprafață de 55.000 mp rămas liber după dărâmarea vechilor atelierelor CFR Grivița din preajma Gării de Nord din fața acestei gări, pe bd. Dinicu Golescu. Terenul menționat a fost utilizat pentru considerentele următoare:

- ✓proprietatea căilor ferate,
- ✓are în preajmă numeroase mijloace de comunicație,
- ✓în apropierea cartierelor de locuit de funcționarii CFR,
- ✓situat în vecinătatea serviciilor exterioare, etc.

Neexistând un plan edilitar definitiv, sistematizarea s-a putut face în raport cu nevoile impuse de palatul administrativ CFR, anume prin crearea în spatele palatului a unei piețe, până în str. Angelescu, lărgirea bd. D. Golescu și înființarea unui bulevard nou paralel cu Calea Griviței.



Neamul românesc, Anul XXXIV, nr. 127, 14 iunie 1939, p. 2
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

PUNEREA PIETREI DE TEMELIE A PALATULUI ADMINISTRATIV CFR

”În 13 iunie, la orele 11 dim. s-a făcut în cadrul Ceferiadei, cu o deosebită solemnitate, în prezența MS Regelui Carol II, punerea pietrei fundamentale a Palatului administrativ CFR, situat în fața Gării de Nord, pe terenul fostelor ateliere ale drumului de fier.

Acest palat, conceput în proporții monumentale va avea 11 etaje, va costa cca o jumătate de miliard lei și va fi complet terminat în 1941. Au fost de față membrii guvernului, în frunte cu primul ministru Armand Călinescu,, delegații celor 12 administrații streine de căi ferate, sosită special pentru a asista la serbările Ceferiadei, precum și conducătorii căilor ferate, în frunte cu I. Gr. Periețeanu și ing. Macovei. Suveranul a venit însoțit de E. Urdăreanu, ministrul palatului, Flondor, mareșalul palatului, Stârcea, mare maestru de ceremonie și colonelul Mihăilescu, adjutant regal.

După ce s-a luat loc în tribună s-a oficiat un serviciu divin de către arhiereul Pocitan Ploeșteanu, vicarul Sfintei Patriarhii, înconjurat de un numeros cler.”



M. S. Regele fixând actul de fundație

Neamul românesc, Anul XXXIV, nr. 127, 14 iunie 1939, p. 2
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

CONȚINUTUL PERGAMENTULUI

Astăzi, 12 iunie, anul una mie nouă sute treizeci și nouă, în al nouălea an de glorioasă domnie a Majestății Sale Regelui Carol al II-lea, făuritor de țară nouă. Moștenitor al tronului fiind Marele Voievod Mihai de Alba Iulia. Președinte al consilului de miniștri d. Armand Călinescu, ministru al lucrărilor publice și comunicațiilor d. M. Ghelegeanu, președintele consiliului de administrație I. Gr. Periețeanu, și director general al căilor ferate ing. I. Macovei. Cu ajutorul lui Dumnezeu, s-a pus piatra de temelie edificiului ce va cuprinde întreaga administrație centrală a drumului de fier. Această măreață construcție sporește șiragul marilor înfăptuiri prin care Majestatea Sa Regele Carol al II-lea își înseamnă în istorie rodnica Sa Domnie.



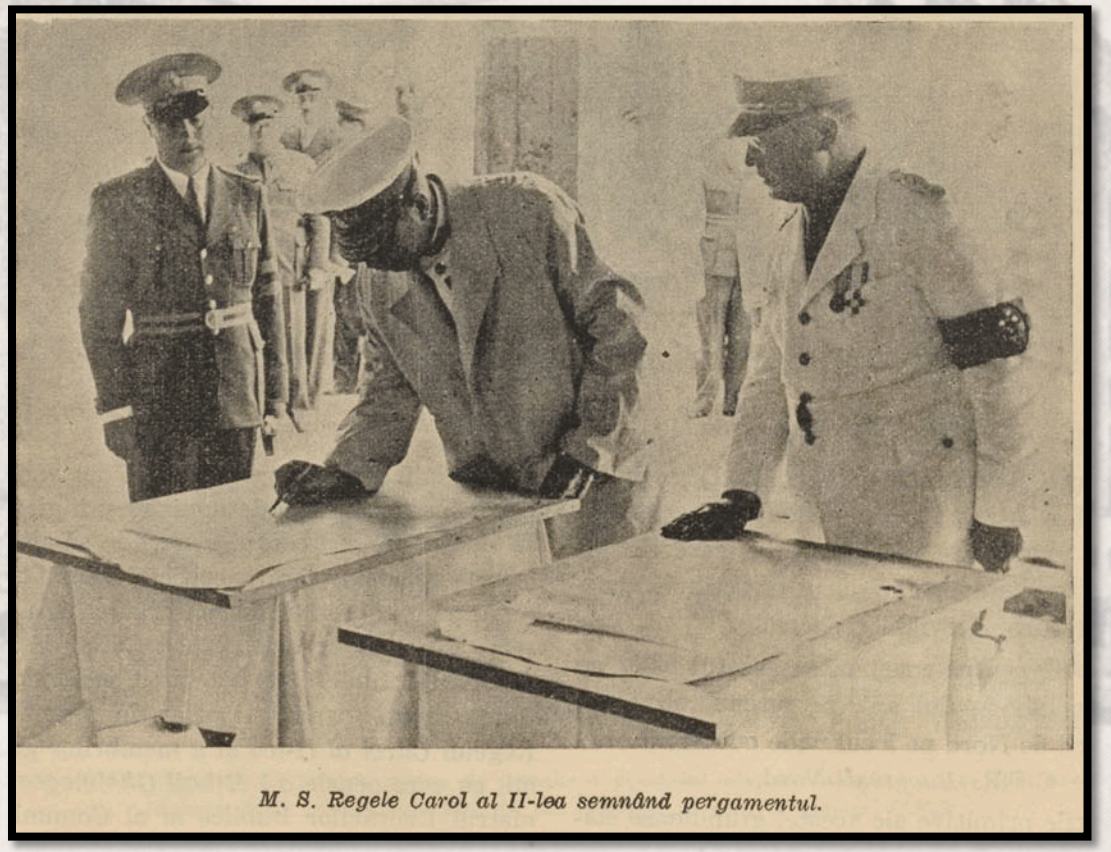
Palatul Administrativ C.F.R. Bucuresti, 1939, fila II

SEMNAREA PERGAMENTULUI

”Regele s-a deplasat până sub piloanele osaturei metalice a marelui palat, unde s-a făcut semnarea pergamentului ce va fi zidit la temelia edificiului. Documentul a fost semnat și de: prim ministru Armand Călinescu, ministru M. Ghelmegeanu, I. Gr. Periețeanu, președintele consiliului de administrație CFR și ing. I. Macovei, director general.

Zidirea simbolică a pergamentului, introdus într-un tub de sticlă, a fost făcută de MS Regele, care cu o mistrie de argint a împrăștiat tencuială peste cărămizile ce vor continua în eternitate, acest act. Operația zidirii a mai fost repetată de prim ministru Armand Călinescu, ministru M. Ghelmegeanu, I. Gr. Periețeanu și ing. I. Macovei.”

Revista CFR, Anul XXVI, Nr. 4-9, aprilie-septembrie 1939, p. 130



M. S. Regele Carol al II-lea semnând pergamentul.

Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României



Punerea pietrei de temelie a noului palat administrativ C.F.R.

Solemnitatea s'a desfășurat in prezența M. S. Regelui

D. ministru Ghelmegeanu rostind u-și discursul.

În prezența M. S. Regelui și în cadrul unei deosebite solemnități s'a făcut eri dimineață, la orele 11, punerea pietrei fundamentale a noului palat administrativ al căilor ferate situat în fața Gării de Nord, pe terenul fostelor ateliere ale Drumului de fier.

După cum se știe, acest palat, conceput în proporții monumentale va avea 11 etaje, va costa circa o jumătate miliard lei și va fi complect terminat în anul 1941.

Au fost de față membrii guvernului, în frunte cu d. Armand Călinescu, prim ministru, delegații celor 12 administrații străine de căi ferate, sosită special pentru a asista la serbările ceferiadei, precum și conducătorii căilor ferate, în frunte cu d-nii I. Gr. Perieteanu și ing. Macovei.

Suveranul a venit însoțit de d-nii E. Urdăreanu, ministrul palatului, Flondor, mareșalul palatului, Stârcea, mare maestru de ceremonie, și colonel Mihăilescu, adjutant regal.

Imediat după ce M. S. Regele și suita au luat loc în tribună, s'a oficiat un serviciu divin de către arhiereul Pecitan Ploeșteanu, vicarul Sfintei Patriarhii, înconjurat de un numeros cler.

Răspunsurile liturgice au fost date de corul Patriarhiei.

Cuvântarea d-lui ministru M. Ghelmegeanu

După oficierea slujbei religioase d. M. Ghelmegeanu, ministrul comunicațiilor, a cetit următoarea cuvântare:

În viața fiecăruia, ca și în existența instituțiunilor, încrederea și voința luminată aduc biruință.

Ele înlătură temerile și șovăirile, cari sting flacăra credinței și micșorează puterea acțiunei.

Cu prilejul împlinirei a șapte decenii dela inaugurarea primei căi ferate în România, s'au putut constata rezultatele câștigate prin încrederea în vrednicia românească și voința de a înzestra țara cu o organizație modernă de transport.

Opera se continuă cu puteri sporite, sub Domnia Majestății Voastre.

Pe lângă progresele realizate și darea în circulație a noui linii, mărturie va sta și construcția monumentală a Palatului administrativ al căilor ferate.

Nu este o construcție menită numai realizării frumosului.

Deși se va împodobi Capitala Țării, răspunde unei utilități de mult simțită: de a strânge laolaltă conducerea și serviciile centrale, pentru o funcționare mai rapede și cu mai mult spor în activitate, proprii ori cărei concentrări în organizarea întreprinderilor.

Birouri spațioase, cu lumină suficientă și comunicație lesnicioasă, cu izolarea contra variațiilor mari de temperatură, cu instalație modernă de încălzit și lumină, cu ascensoare de transport a funcționarilor și pentru circulația actelor, săli de conferințe internaționale și bibliotecă, toate au fost cuprinse în proiect după studii amănunțite, fiind rânduite astfel ca publicul să fie ușor servit, iar Direcțiunile să poată lucra ordonat și cu eficiență.

Rulul atât de covârșitor ce-l are calea ferată în apărarea națională, ne-a determint să luăm măsurile necesare pentru a asigura funcționarea normală a conducerii în caz de război și turnul în birouri.

Fațadele sunt expresia muncii din interior, simbol al disciplinei și al clarității.

Planul de sistematizare al cartierului a ținut seamă de așezarea edificiului și a prevăzut crearea în spatele Palatului a unei piețe, lărgirea Bulevardului Dinicu Golescu și crearea unui nou bulevard paralel cu Calea Griviței pentru cealaltă latură a construcției.

Actul de temelie ce se zidește azi, simbolizează ca în legendă dorința de a se înfăptui operă desăvârșită. Cu el se zidește o parte din sufletul generației noastre închinat binelui și ridicării Națiunei în ritmul actual al vieții românești prin care de un an și jumătate Majestatea Voastră clădește țară nouă.

Semnarea pergamentului

Descinzând din tribună, M. S. Regele a traversat curtea, mergând până sub piloanele oțelurei metalice a marelui palat, unde s'a făcut semnarea pergamentului ce va fi zidit în temelia edificiului.

In afară de Suveran mai iscălesc acest act d-nii prim ministru Armand Călinescu, ministru M. Ghelmegeanu, I. Gr. Perieteanu, președintele consiliului de administrație CFR. și ing. I. Macovei, director general.

Sigilarea simbolică a pergamentului, introdus într'un tub de sticlă, a fost făcută de M. S. Regele, care cu o mistrie de argint a împrăștiat tencuială peste cărămizile ce vor continua în eternitate, acest act.

Operația zidirei a mai fost repetată de d-nii prim ministru Armand Călinescu, ministru M. Ghelmegeanu, I. Gr. Perieteanu și ing. I. Macovei.

Membrii eterului, în cap cu vicarul Pecitan, au procedat apoi la sfințirea scheletului metalic al clădirei.

Macheta Palatului

Condus de ministrul comunicațiilor, Suveranul a vizitat apoi macheta noului palat precum și fotografiile și planurile expuse între picioarele galeriilor metalice, într'un loc anume amenajat.

S'au mai vizitat adăposturile subterane la subsol, destinate apărării antiaeriene.

Planșeul acestui subsol, având o grosime de un metru și jumătate, suportă toate cele 11 etaje.

Profitând de prilejul acestei solemnități, uzinele Reșița, cari execută lucrările galeriilor de metal, au făcut o demonstrație de sudură electrică.

La urmă, s'a distribuit întregei asistențe o frumoasă medalie bătută cu prilejul acestei solemnități.

G. Macitta

„TIMPUL"
Abonamente de BAI
70 lei lunar

Perspectivă. Fațada principală a palatului.

Timpul, Anul III, nr. 759, 14 iunie 1939, p. 3
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

Suveranul a vizitat macheta noului palat, examinând fotografiile și planurile expuse între picioarele galeriilor metalice, într-un spațiu special amenajat. S-au mai vizitat adăposturile subterane la subsol, destinate apărării antiaeriene.

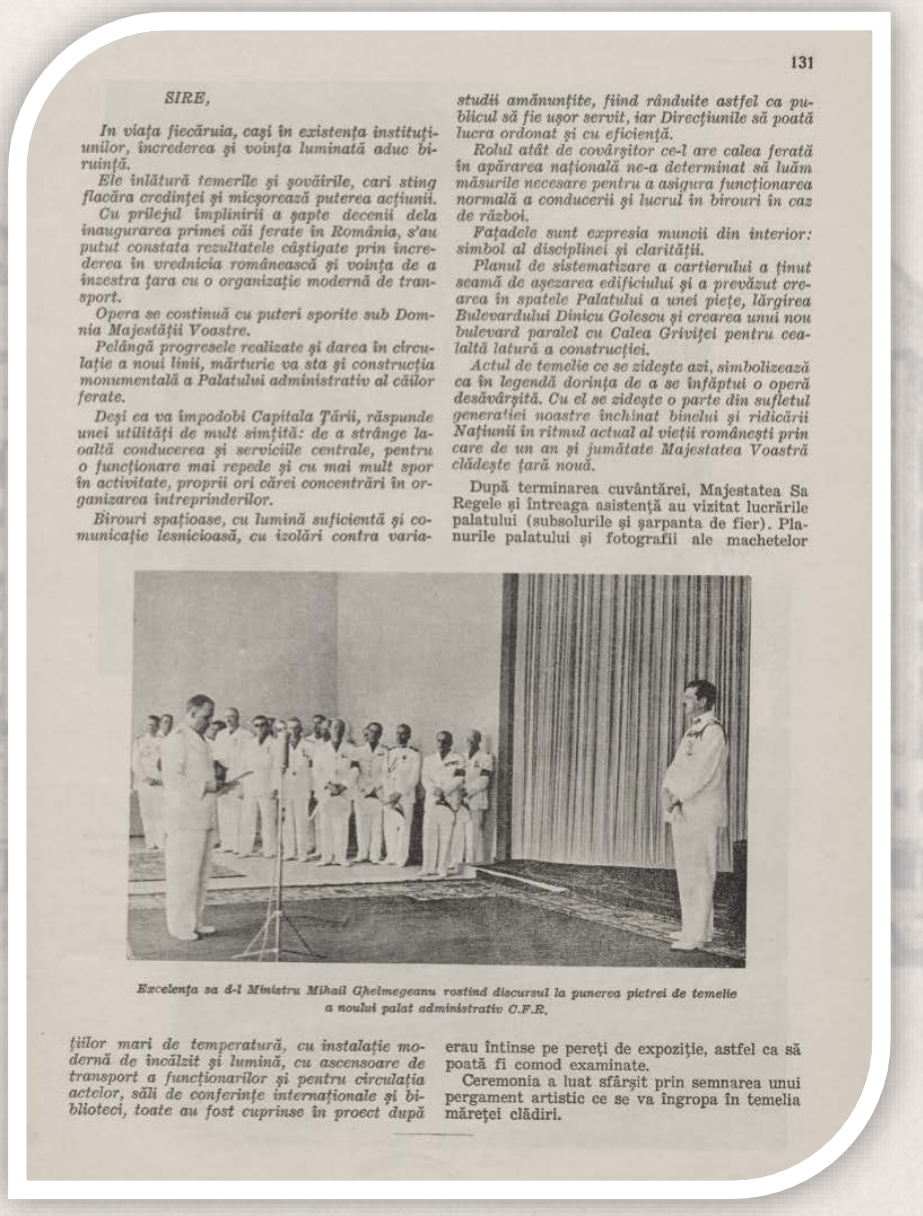
Planșeul acestui subsol, având o grosime de un metru și jumătate suportă toate cele 1 etaje. Profitând de prilejul acestei solemnități, uzinele Reșița care execută lucrările galeriilor de metal, a făcut o demonstrație de sudură electrică. La sfârșit, s-a distribuit întregii asistențe o frumoasă medalie bătută cu prilejul acestei solemnități.

La 12 iunie 1939 când a fost pusă piatra de temelie construcția se prezenta astfel: erau executate săpătura de pământ, izolația orientală și verticală betonul de fundație, precum și scheletul metalic la corpul cu 8 etaje și central, iar în curs de execuție, scheletul metalic la corpul cu 3 etaje și 11 etaje, turnarea betonului armat în stâlpi, grinzi și plăci, precum și parapetele la corpul central.

Zidăriile necesare pentru îmbrăcarea scheletului metalic, executarea grinzilor, plăcilor și a zidăriei de cărămidă, au fost realizate tot de firma ing. G. Ignat și Fl. Dem. Baldovin, iar corpul de 11 etaje a fost realizat în antrepriza ing. Gh. Popescu.

Ministrul M. Ghelmegeanu a rostit o cuvântare, spunând printre altele despre noua clădire că:

Nu este o construcție menită numai realizării frumosului. Deși ea va împodobi Capitala Țării, răspund unei utilități de mult simțită: de a strânge laolaltă conducerea și serviciile centrale, pentru o funcționare mai repede și cu mai mult spor în activitate, proprii ori cărei concentrări în organizarea întreprinderilor.



131

SIRE,

In viața fiecăruia, cași în existența instituțiunilor, încrederea și voința luminată aduc biruință.

Ele înlătură temerile și șovăirile, cari sting flacăra credinței și micșorează puterea acțiunii.

Cu prilejul împlinirii a șapte decenii dela inaugurarea primei căi ferate în România, s'au putut constata rezultatele câștigate prin încrederea în vrednicia românească și voința de a înzestra țara cu o organizație modernă de transport.

Opera se continuă cu puteri sporite sub Domnia Majestății Voastre.

Pelângă progresele realizate și darea în circulație a noui linii, mărturie va sta și construcția monumentală a Palatului administrativ al căilor ferate.

Deși ea va împodobi Capitala Țării, răspunde unei utilități de mult simțită: de a strânge laoaltă conducerea și serviciile centrale, pentru o funcționare mai repede și cu mai mult spor în activitate, proprii ori cărei concentrări în organizarea întreprinderilor.

Birouri spațioase, cu lumină suficientă și comunicație lesnicioasă, cu izolări contra variațiilor mari de temperatură, cu instalație modernă de încălzit și lumină, cu ascensoare de transport a funcționarilor și pentru circulația actelor, săli de conferințe internaționale și biblioteci, toate au fost cuprinse în proect după studii amănunțite, fiind rânduite astfel ca publicul să fie ușor servit, iar Direcțiunile să poată lucra ordonat și cu eficiență.

Rolul atât de covârșitor ce-l are calea ferată în apărarea națională ne-a determinat să luăm măsurile necesare pentru a asigura funcționarea normală a conducerii și lucrul în birouri în caz de război.

Fațadele sunt expresia muncii din interior: simbol al disciplinei și clarității.

Planul de sistematizare a cartierului a ținut seamă de așezarea edificiului și a prevăzut crearea în spatele Palatului a unei piețe, lărgirea Bulevardului Dinicu Golescu și crearea unui nou bulevard paralel cu Calea Griviței pentru cealaltă latură a construcției.

Actul de temelie ce se zidește azi, simbolizează ca în legendă dorința de a se înfăptui o operă desăvârșită. Cu el se zidește o parte din sufletul generației noastre închinat binelui și ridicării Națiunii în ritmul actual al vieții românești prin care de un an și jumătate Majestatea Voastră clădește țară nouă.

După terminarea cuvântării, Majestatea Sa Regele și întreaga asistență au vizitat lucrările palatului (subsolurile și șarpanta de fier). Planurile palatului și fotografii ale machetelor erau întinse pe pereți de expoziție, astfel ca să poată fi comod examinate.

Ceremonia a luat sfârșit prin semnarea unui pergament artistic ce se va îngropa în temelia măreței clădiri.

Excelența sa d-l Ministru Mihail Ghelmegeanu rostind discursul la punerea pietrei de temelie a noului palat administrativ C.F.R.

Revista CFR, Anul XXVI, Nr. 4-9, aprilie-septembrie 1939, p. 131
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

CORPURILE PALATULUI ADMINISTRATIV CFR

”Corpul cu 11 etaje plasat înspre Gara de Nord, care formează frontonul principal, având înălțimea de 50m. Corpurile laterale (față de corpul cu 11 etaje) având fiecare câte 8 etaje. Corpul cu 3 etaje care închide patrulaterul. Corpul central cu un etaj.

Clădirea

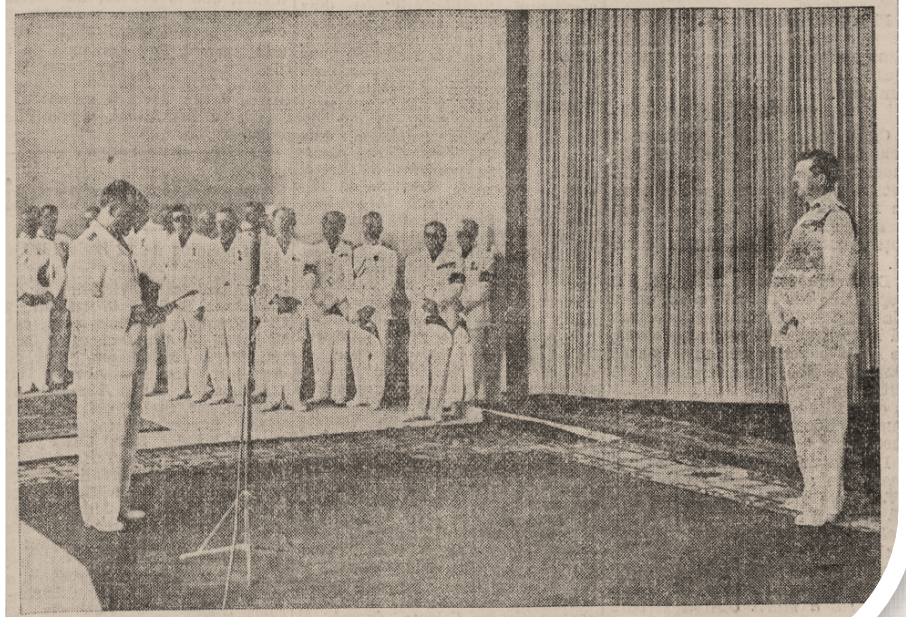
situată la o distanță de 21 m de porticul de ieșire al gării, va fi separată de aceasta printr-un square. Concepută și executată în formă de block-house, o strânsă legătură între unități, va fi ușor de realizat.

Pentru păstrarea proporțiilor și obținerea unui aspect estetic, palatul a fost înzestrat cu 2 subsoluri, un parter, 11 etaje, în partea dinspre Gara de Nord, 8 etaje spre bulevardele laterale și 3 etaje spre fund, împlinind și necesitatea de a avea curtea deschisă, condiție impusă de regulamentul apărării pasive.

Accesul va fi prin 4 intrări, una principală prin fața frontală, 2 laterale, pentru funcționari și una în partea din fund. Pentru economie de spațiu și bună aerisire, parterul și etajele vor avea o înălțime de 3,60 m, afară de etajul 11 care va avea 4 m.”

AZI LA AMIAZĂ IN CADRUL CEFERIADEI

IN PREZENȚA M. S. REGELUI CAROL II A FOST PUSA PIATRA DE TEMELIE A NOULUI PALAT ADMINISTRATIV C. F. R.



M. S. Regele Carol II ascultând cuvântarea inaugurală a d-lui Mihail Ghelmegeanu, ministrul municațiilor

Ordinea, Anul VIII, nr. 2150, 13 iunie 1939, p. 1
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

Azi dimineață, în prezența M.S.Re

A fost pusă piatra fundamentală a palatului administrativ c.f.r.

In prezența M. S. Regelui Carol al II-lea și a membrilor guvernului, a avut loc, astăzi, la orele 11 dim., solemnitatea punerei pietrei fundamentale a palatului administrativ c. f. r. din B-dul Dinicu Golescu, pe terenul fostelor ateliere c. f. r.

Palatul va avea 11 etaje la frontalul fațadei și va atinge 50 m. înălțime.

Costul lucrărilor este evaluat la 400 milioane lei și vor fi terminate în cursul anului 1941.

La orele 10 jum., sosec membrii guvernului în frunte cu d. Prim-Ministru Armand Călinescu.

La orele 11, sosește M. S. Regele îndelung ovaționat. Se intonează Imnul Regal.

Serviciul divin a fost oficiat de S. S. vicarul Patriarhiei, Veniamin Pocitan, înconjurat de un sobor de preoți.

CUVANTAREA D-LUI MINISTRU GHELMEGEANU

Luând cuvântul, d. Ministru Ghelmegeanu a scos în relief importanța noului edificiu public, adăogând:

„Actul de temelie ce se zidește ... simbolizează ca în legendă dorința ... a se înfăptui operă desă... Cu el se zidește o parte din sufletul generației noastre închinat binelui și ridicării Națiunii în ritmul actual al vieții românești prin care de un an și jumătate Majestatea Voastră clădește țară nouă".

Urmează semnarea pergamentului de către M. S. Regele, membrii guvernului d-nii I. Gr. Perieteanu, președintele consiliului de administrație c. f. r. și ing. Ion Macovei directorul general c. f. r.

Pergamentul este pus în firida temeliei și acoperit cu mortal. M. S. Regele bate prima cărămidă, cu un ciocan de argint.

Cărămizile următoare sunt fixate de d. Prim Ministru Armand Călinescu, I. Gr. Perieteanu și director general Ion Macovei.

M. S. Regele, însoțit de d. Ministru M. Ghelmegeanu și director general Ion Macovei, traversează curtea palatului, pătrunde în galeriile subterane, unde vizitează machetele și planurile în secțiuni ale noului clădiri.

Vizitează apoi standul apărării pasive, după care asistă la o demonstrație de sudură autogenă făcută de tehnicienii uzinelor „Reșița".

La ora 1, M. S. Regele părăsește șantierul, îndelung ovaționat de asistență.

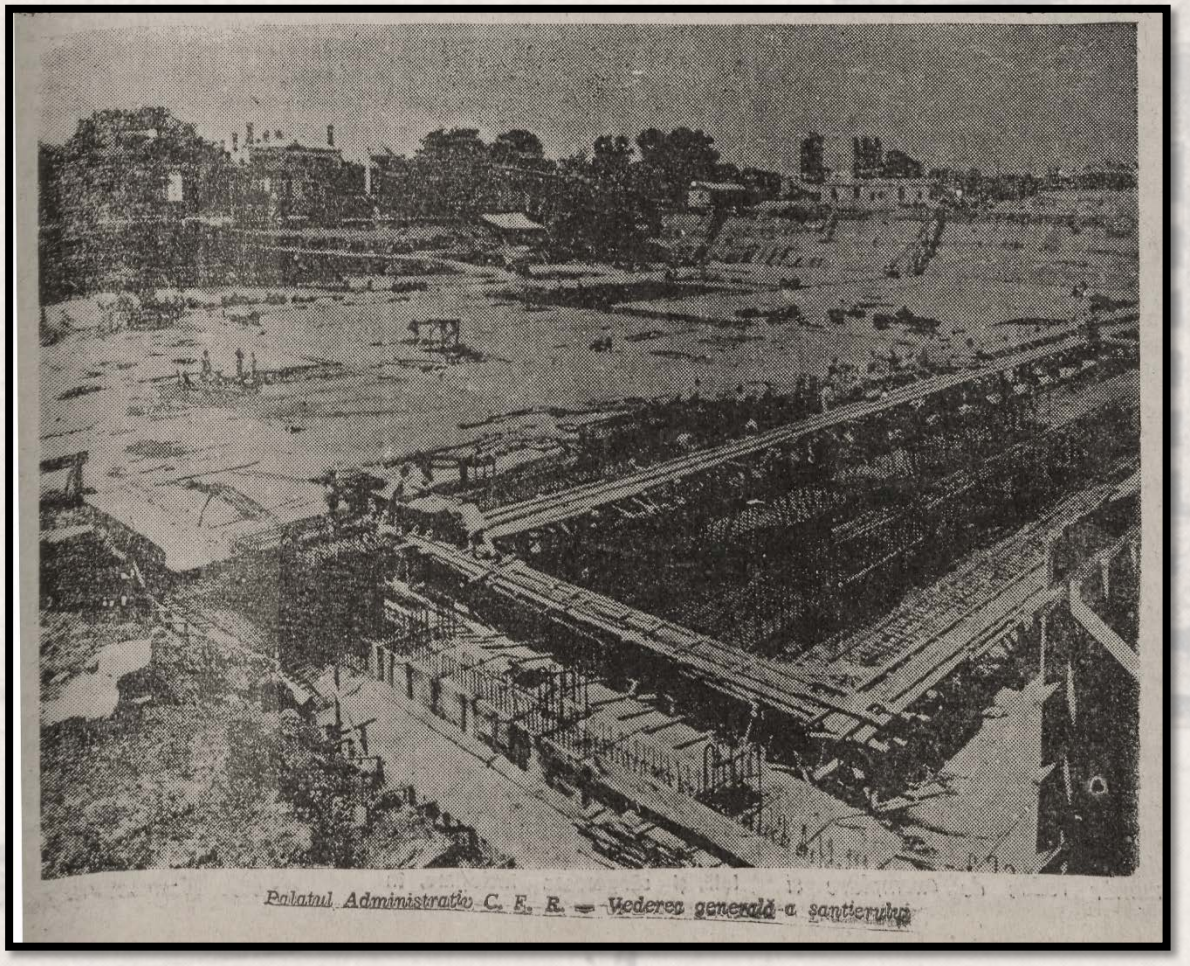
Seara, Anul II, nr. 489, 13 iunie 1939, p. 3
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

”Repartizarea serviciilor pe etaje: Organele de conducere superioară, consiliul de administrație, direcțiunea generală și comitetul de direcție vor fi instalate la etajul I-iu.

La parter vor funcționa toate unitățile cari au legături strânse cu publicul. Un prim hall central va da acces la: registratură, evidența datelor, informațiuni, reclamațiuni, etc; un alt hall, al direcției financiare, va cuprinde ghișeul de plăți, încasări, ordonanțări, amenajat special pentru o bună pază și control. Va mai funcționa aici biroul de voiaj CFR, viza permiselor CFR, iar în subsoluri vor fi repartizate serviciile anexe, precum și adăposturile pentru apărare pasivă.

Birouri spațioase, cu lumină suficientă și comunicație lesnicioasă, cu izolarea contra variațiilor de temperatură, instalție modernă de încălzit și lumină, cu ascensoare de transport a funcționare și pentru circulația actelor, săli de conferințe internaționale și biblioteci, toate au fost cuprinse în proiect după studii amănunțite, fiind rânduite astfel ca publicul să fie ușor servit, iar Direcțiunile să poată lucra ordonat și cu eficiență.”

FUNDAȚIILE



Saptamana CFR, Anul IV, Nr. 44, 2 apr. 1944, p. 3
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

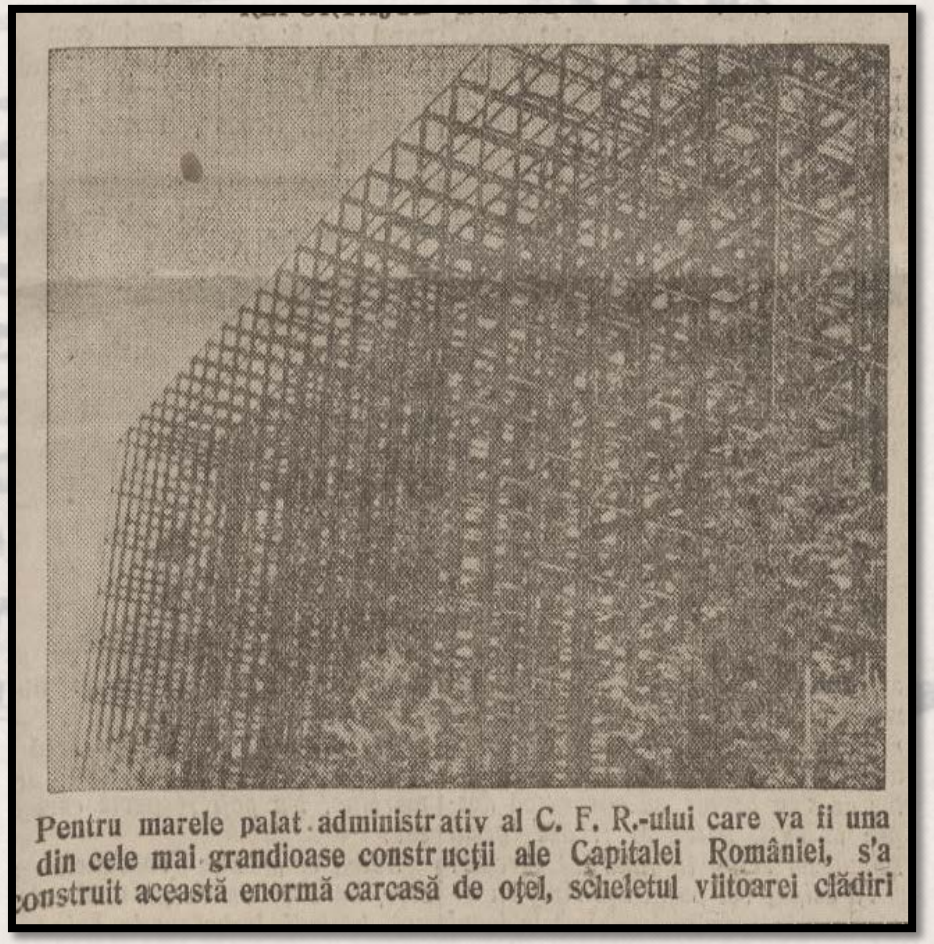
Lucrările de săpătură și zidăriile de fundații au fost scoase la licitație în iunie 1937 fiind luate de firmele ing. Gh. Ignat și Fl. Dem. Baldovin, valoarea fiind de 40 mil. lei, jumătate fiind materialele date de CFR și restul manopera executată de antreprize.

Fundația pentru corpul de 11 etaje a necesitat executarea unui radier general, iar pentru cele 2 corpuri de 8 etaje s-a executat fundație pe stâlpi, a căror tălpi au fost legate între ele. Au fost realizate numerose lucrări de săpare, umplere cu beton armat de fundații. Pentru a nu se lăsa loc la rupturi, radierul a fost executat la rosturi cu un dispozitiv special care permite o ușoară mișcare elastică.

SCHELETUL METALIC ȘI ZIDĂRIILE

În 1937, societatea Reșița, care preluase construcția și montarea scheletului metalic, începuse deja instalarea șantierului și primele lucrări de montaj la corpul cu 8 etaje. În 1938 s-a continuat cu montarea scheletului metalic la ambele corpuri, fiind montate până la sfârșitul anului 2250 t armătură.

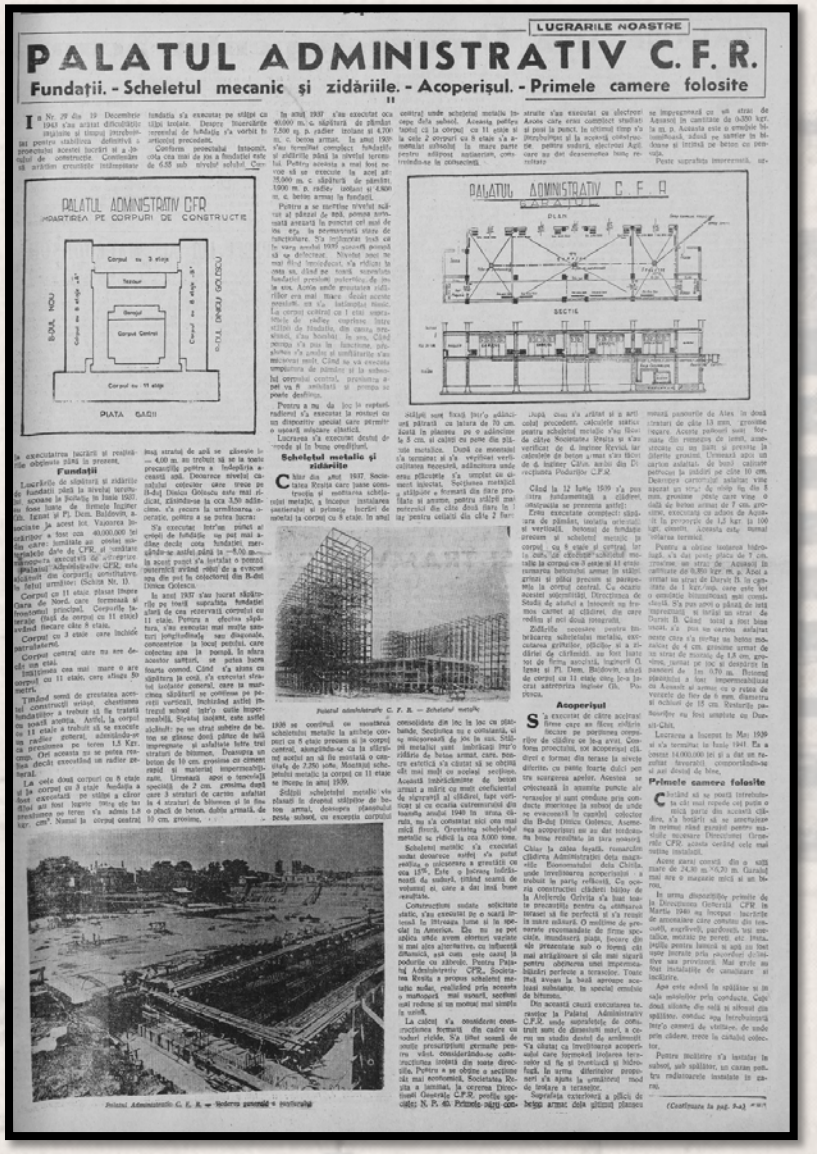
Montajul scheletului metalic la corpul cu 11 etaje a început în 1939. Stâlpii au fost montați astfel încât să poată fi amenajate 2 subsoluri pentru adăpost antiaerian. Scheletul metalic s-a executat sudat, micșorând greutatea clădirii cu cca 15%, realizând o manoperă mai ușoară, secțiuni mai reduse și un montaj mai simplu în uzină. Pentru obține o secțiune cât mai economică, Soc. Reșița a laminat, la cererea Direcției Generale CFR profile speciale: N.P. 40.



Pentru marele palat administrativ al C. F. R.-ului care va fi una din cele mai grandioase construcții ale Capitalei României, s'a construit această enormă carcasă de oțel, scheletul viitoarei clădiri

Ordinea, Anul VIII, nr. 2150, 13 iunie 1939, p. 1
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

ACOPERIȘUL



LUCRĂRILE NOASTRE

PALATUL ADMINISTRATIV C. F. R.

Fundații. - Scheletul mecanic și zidăriile. - Acoperișul. - Primele camere folosite

Saptamana CFR, Anul IV, Nr. 44, 2 apr. 1944, p. 3
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

A fost executat de aceleași firme care au făcut zidăria, fiecare pe zona de clădire avută. Conform proiectului, tot *acoperișul clădirii* este format din terase la niveluri diferite, cu pante line pentru scurgerea apelor, care se colectează în anumite puncte ale teraselor și sunt conduse, prin conducte interioare, la subsol, de unde sunt evacuate în canalul colector din bd. D. Golescu.

Având în vedere situațiile întâlnite la diverse clădiri în ceea ce privește structura teraselor, la executarea acoperișului palatului Administrativ, ce acoperă suprafețe mari, s-au realizat studii amănunțite, pentru ca învelitoarea acoperișului ce formează izolarea teraselor să fie temenică și ignifugă, propunându-se a se impregna ultimul strat de beton al planșeului cu o emulsie bituminoasă, peste care să se aseze panouri de câte 13 mm grosime în 2 straturi, peste care se așază carton asfaltic, un strat de nisip, deasupra cărora se așază dale de beton armat de 7cm grosime cu adaos de ciment. Toată această structură a reprezentat izolarea termică, iar pentru realizarea izolării hidrofuge, au necesitat aplicarea unor straturi succesive de soluții în diferite cantități, aplicarea unei pânze de iută impregnat, apoi carton asfaltat, iar la sfârșit s-a turnat beton mozaicat.

Structura, fiind proiectată și executată înainte de 1940, nu a fost calculată la acțiunea seismică. Cu toate acestea, scheletul de rezistență al Palatului s-a comportat foarte bine, atât la cutremurul din 1940, cat si la cel din 1977, dovedind ca structurile elastice răspund mai bine la regim seismic decât cele rigide. Cutremurul din 1977 a scos in evidenta acest lucru, provocând doar degradări ale compartimentărilor interioare din zidărie de cărămidă adăugate ulterior ridicării clădirii, nefiind prevăzute în planul inițial

Palatul CFR are o suprafață de 40 000 mp, iar greutatea totală a scheletului este de 4800 tone, în timp ce pentru podurile de peste Dunăre de la Fetești - Cernavoda s-au folosit 15 077 tone.

In martie 1940 a fost dat in exploatare garajul, iar in anul 1944 zidăriile erau complet terminate si instalațiile în curs de execuție. Din 1945 unele unități au început mutarea în Palat, iar în anul 1948 acesta a fost dat complet în folosință pentru ca la 1 mai 1948 să fie mutate aici toate unitățile CFR din București.

Lucrările exterioare de placare a blocurilor cu opt si cu trei etaje au continuat si după 1948, fiind complet terminate abia în 1962.

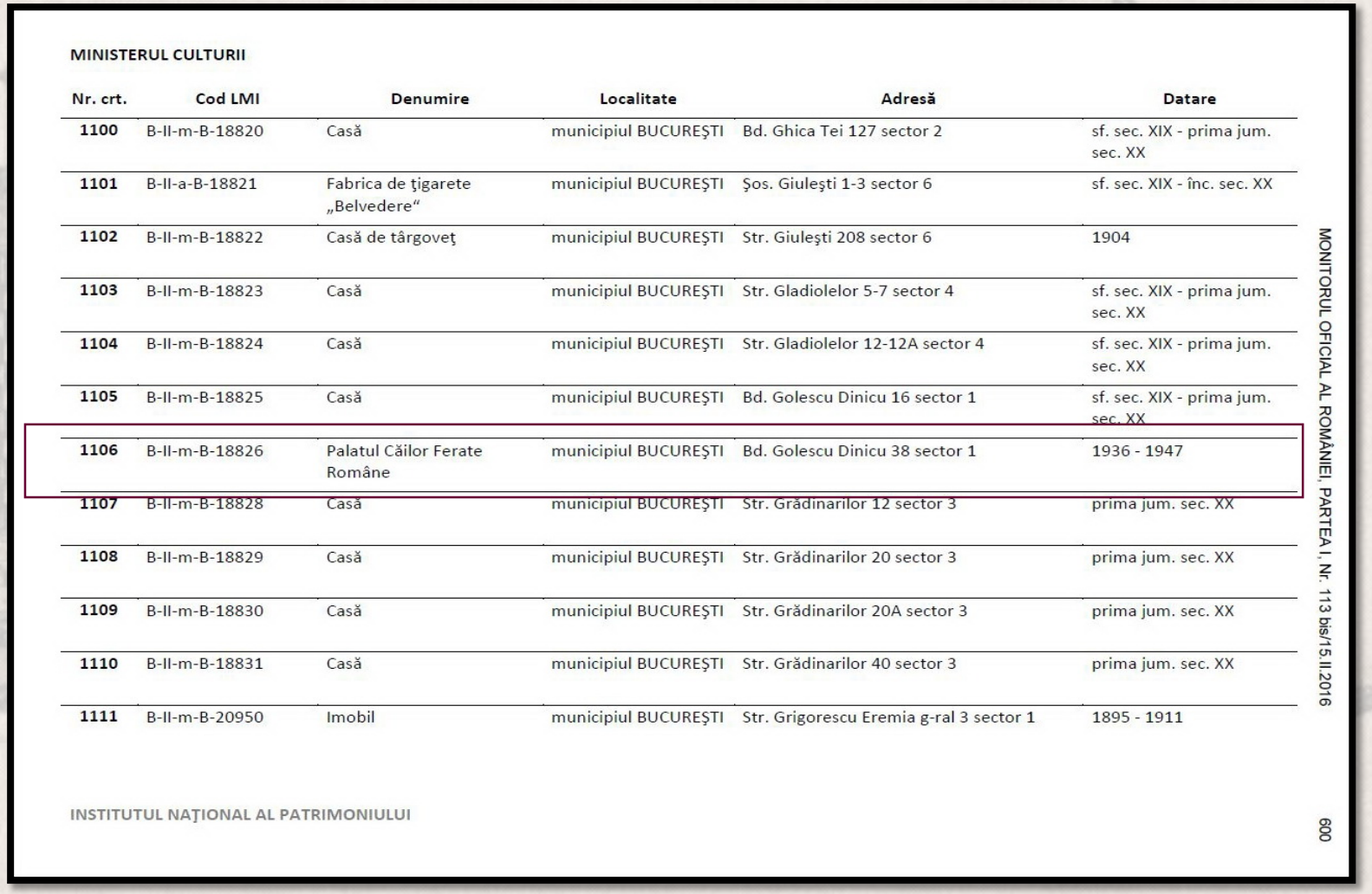


Lucrările noastre

PALATUL ADMINISTRATIV C. F. R.

Saptamana CFR, Anul IV, Nr. 29, 19 dec. 1943, p. 3
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

În prezent, ansamblul arhitectural Palatul CFR este înscris în Lista Monumentelor Istorice de patrimoniu din municipiul București: poziția 1106: cod B-II-m-B-18826, cu denumirea: ”Palatul Căilor Ferate Române”, municipiul București, adresa: Bd. Golescu Dinicu 38, sector 1; datare: 1936-1947 Lista a fost publicată în Monitorul oficial al României nr. 113bis din 15.02.2016, p. 600



MINISTERUL CULTURII

Nr. crt.	Cod LMI	Denumire	Localitate	Adresă	Datare
1100	B-II-m-B-18820	Casă	municipiul BUCUREŞTI	Bd. Ghica Tei 127 sector 2	sf. sec. XIX - prima jum. sec. XX
1101	B-II-a-B-18821	Fabrica de ţigarete „Belvedere“	municipiul BUCUREŞTI	Şos. Giuleşti 1-3 sector 6	sf. sec. XIX - înc. sec. XX
1102	B-II-m-B-18822	Casă de târgoveţ	municipiul BUCUREŞTI	Str. Giuleşti 208 sector 6	1904
1103	B-II-m-B-18823	Casă	municipiul BUCUREŞTI	Str. Gladiolelor 5-7 sector 4	sf. sec. XIX - prima jum. sec. XX
1104	B-II-m-B-18824	Casă	municipiul BUCUREŞTI	Str. Gladiolelor 12-12A sector 4	sf. sec. XIX - prima jum. sec. XX
1105	B-II-m-B-18825	Casă	municipiul BUCUREŞTI	Bd. Golescu Dinicu 16 sector 1	sf. sec. XIX - prima jum. sec. XX
1106	B-II-m-B-18826	Palatul Căilor Ferate Române	municipiul BUCUREŞTI	Bd. Golescu Dinicu 38 sector 1	1936 - 1947
1107	B-II-m-B-18828	Casă	municipiul BUCUREŞTI	Str. Grădinarilor 12 sector 3	prima jum. sec. XX
1108	B-II-m-B-18829	Casă	municipiul BUCUREŞTI	Str. Grădinarilor 20 sector 3	prima jum. sec. XX
1109	B-II-m-B-18830	Casă	municipiul BUCUREŞTI	Str. Grădinarilor 20A sector 3	prima jum. sec. XX
1110	B-II-m-B-18831	Casă	municipiul BUCUREŞTI	Str. Grădinarilor 40 sector 3	prima jum. sec. XX
1111	B-II-m-B-20950	Imobil	municipiul BUCUREŞTI	Str. Grigorescu Eremia g-ral 3 sector 1	1895 - 1911

INSTITUTUL NAŢIONAL AL PATRIMONIULUI

MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, PARTEA I, Nr. 113 bis/15.II.2016

600

https://patrimoniu.ro/images/lmi-2015/LMI-CT

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

- ✓ Palatul Administrativ C.F.R. București, 1939

- ✓ Colecția ziarelor: Argus, Curentul, Neamul românesc, Ordinea, Seara, Romania, Săptămâna CFR, Semnalul, Timpul 1939, 1943, 1944
- ✓ Colecția Revista CFR, 1939
- ✓ Colecția Buletinul CFR, 1912

- ✓ https://bucurestiivechisinoi.ro/2020/06/81-de-ani-de-la-un-eveniment-de-maxima-importanta-in-istoria-cfr/ accesat 3 iulie 2021
- ✓ https://www.palatcfr.ro/despre-noi/ accesat 3 iulie 2021
- ✓ https://www.bucuresti-centenar.ro/palatul-cfr-colosul-ridicat-in-11-ani/ accesat 3 iulie 2021
- ✓ https://sites.google.com/site/cenaferwebsite/evenimente/evenimente-finalizate/-tezaur-de-istorie-cultura-si-tehnica-feroviara-muzeul-ceferistilor-la-75-de-ani-de-la-inaugurare-10-15-iunie-2014 accesat 3 iulie 2021
- ✓ https://patrimoniu.ro/images/lmi-2015/LMI-CT accesat 3 iulie 2021

Prezentarea a fost realizată pe baza documentelor aflate în Cabinetul Periodice românești vechi, precum și a bibliografiei selective menționate la sfârșitul lucrării.

Mulțumesc colegilor pentru sprijinul acordat în cercetarea și documentarea pentru expoziție.

Realizare prezentare:
Mihaela Manolache, bibliotecar
Serviciul Colecții Speciale
Biblioteca Națională a României