

BIBLIOTECA NAȚIONALĂ A ROMÂNIEI



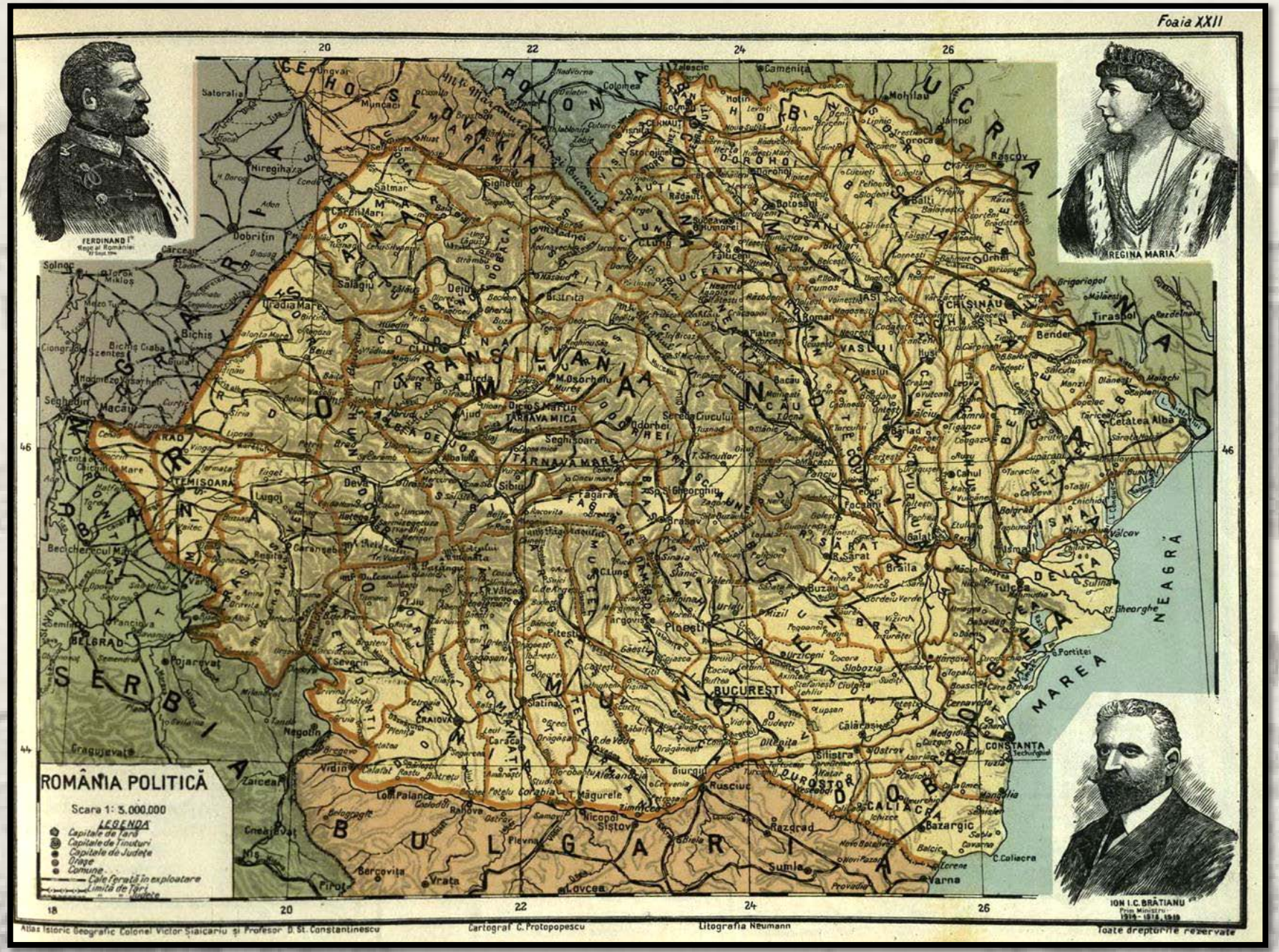
GARA DE NORD

„Când s'a construit prima linie București- Giurgiu, prima stație în București, gara Filaret, s'a construit după tipul de atunci, în formă de potcoavă, cu fațada frontală cam în felul gării de Est din Paris sau a gării Anhalt din Berlin bineînțeles în dimensiuni mult mai mici; pentru gara de Nord, sau cum i se zicea atunci gara Târgoviștei, s'a adoptat, nu știu dece, tipul gării de trecere, deși liniile nu treceau nicăeri decât la vechile ateliere de reparațiuni; cu timpul, sporindu-se traficul de călători precum și numărul liniilor ce soseau în Capitală, s'a mărit numărul peroanelor. La un moment dat, gara a devenit absolut improprie; în plus, în vechea gară a Târgoviștei, intrarea și eșirea călătorilor se făcea numai prin piața din Calea Griviței."

Astfel de probleme au fost puse odată cu necesitatea de a dota Bucureștiul cu o gară modernă, întocmai ca în capitalele țărilor europene. Devenită o prioritate pentru guvernul țării, au fost întocmite numeroase planuri, unele ce au vizat amplasarea Gării centrale pe malul Dâmboviței, în zona actuală a Splaiului Independenței - Eroilor, altele de modernizare și transformare a vechii Gări a Târgoviștei într-o gară funcțională, cu încadrarea ei în spațiul limitat în conceptul de gară terminus.

Deoarece resursele financiare de care se dispunea nu erau niciodată suficiente, s-a renunțat la amplasarea gării în zona centrală a orașului, unde costul estimativ al proiectului fusese socotit, în 1912, la 2-3 miliarde de lei, și s-a optat pentru modernizarea pe actualul amplasament din zona Căii Griviței. Astfel, Gara Târgoviștei, inaugurată la 1872, s-a transformat în Gara de Nord, între aceleași limite, prin modernizări treptate, adăugări de noi construcții administrative, extinderi de linii, integrarea acesteia într-un nou cartier, odată cu sistematizările administrativ-teritoriale din planul urbanistic al zonei.

Toate aceste transformări, de la simple planuri la înfăptuirea acestora, au fost prezentate în cadrul revistelor de specialitate, prin numeroase articole realizate cu diverse ocazii, în perioada de construire a rețelei feroviare la nivel național, care, evident, nu putea să ocolească și ridicarea unei gări în Capitala țării. Unele expuneri s-au îndreptat spre prezentarea unor studii și planuri de amplasare a unei noi gări, adaptate nevoilor prezente și viitoare ale orașului, dar, când acestea nu au fost posibile, studiile inginerilor români s-au îndreptat spre realizarea de îmbunătățiri, conform tehnologiei vremii, pentru a răspunde cât mai bine cerințelor de modernizare.



Șaicariu, Victor, Constantinescu, D. Ștefan, Atlas istoric geografic al neamului românesc. București: Litografia Neumann, 1920, foaia XXII
Cabinetul de Cartografie, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

Presa a ținut la curent, prin articolele și imaginile publicate în paginile ei, încă de la inaugurarea ei, în 1872 până în 1939, an cu care se încheie incursiunea de față, despre preocuparea personalului CFR pentru buna desfășurare a activității în folosul călătorilor care foloseau zilnic gara. Opinia publică era ținută la curent și cu numeroasele manifestări care aveau loc în interiorul gării, nu de multe ori puteau fi citite articole despre evenimente mai puțin plăcute, precum furturile, crimele, incendii sau accidentele care au avut loc în spațiul Gării de Nord, precum și despre situațiile de dificultate pe care le întâmpina personalul feroviar, în perioadele de iarnă grea, când, practic, circulația trenurilor era paralizată. În paginile ziarelor și al revistelor de largă circulație, erau publicate și numeroase instantanee cu afluxul de călători, în perioada estivală, spre și dinspre stațiunile turistice.

Ca principală poartă de intrare în capitală, Gara de Nord a fost martora primirilor oficiale întreprinse cu ocazia numeroaselor manifetări desfășurate în această perioadă, precum și plecările oficialităților românești atât în străinătate, cât și în țară, pentru a răspunde îndatoririlor avute. Presa vremii a ținut mereu la curent cititorii cu astfel de evenimente, publicând articole sau doar anunțând prin imagini despre aceste ocazii.

Unul din numărul mare de evenimente care a marcat trecerea prin această zonă de acces în București a fost și cel întâmplat în 31 mai 1927, când presa a prezentat știrile despre repatrierea trupurilor neînsuflețite a doi aviatori cehi, care au fost conduși, cu onor militar la Gara de Nord, pentru a se întoarce acasă. Solicitați pentru pilotarea unui avion ce dispunea de un anumit motor, ce se dorea a fi cumpărat de armata română, acesta s-a prăbușit, fiind prins într-un vârtej, iar cei doi ocupanți ai aparatului, pilotul și un mecanic de aviație, și-au pierdut viața. Ziarele au relatat câteva zile la rând despre acest groaznic accident de aviație, dar și despre eforturile oficialităților române de înapoia corpurile celor doi eroi ai aerului.

Biblioteca Națională a României deține în colecțiile sale speciale, alături de fotografii ale Gării de Nord din diverse perioade, și numeroase reviste tehnice de specialitate și ziare, din perioada 1872-1939, care au arătat cititorilor, în paginile lor, eforturile autorităților de a asigura, în măsura în care se putea, pentru acest punct important de legătură cu țara, un ansamblu corespunzător de construcții și instalații utile și facile deplasării călătorilor, precum și desfășurării tuturor lucrărilor necesare bunului mers al activității feroviare.

SCURT ISTORIC

- ✓ **16/28 iulie 1868** - Prințul Carol alegea locul pentru clădirea gării Bucureștiului, loc situat pe Calea Târgoviștei, la mijlocul distanței dintre cele două limite ale terenului achiziționat.
- ✓ **10/22 septembrie 1868** - Piatra fundamentală a Gării Târgoviștei a fost pusă la, odată cu demararea lucrărilor liniei București-Galați.

Cu toate că din proiect, gara principală a Capitalei urma să se numească *"Gara de Nord"*, fiind situată pe Calea Târgoviștei, a fost denumită cu numele de Gara Târgoviștei, denumire ce a intrat în limbajul popular și în documentele oficiale.

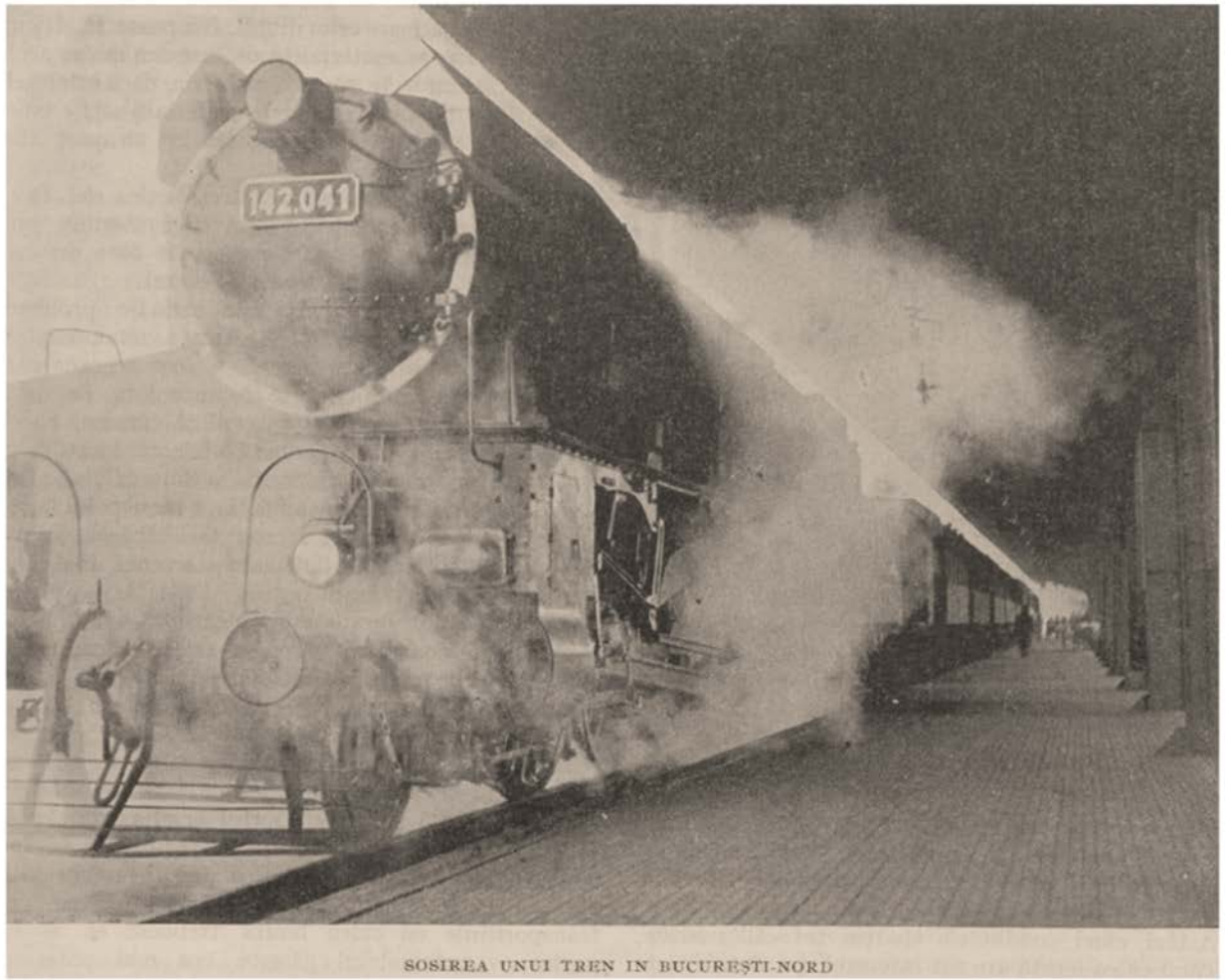
- ✓ **19/31 octombrie 1869**, odată cu terminarea inaugurată liniei București Filaret-Giurgiu, a fost dată în exploatare gara București Filaret, prima gară a Bucureștiului și totodată prima din Principatele Unite.
- ✓ **1/13 septembrie 1872** a fost inaugurată *Gara Târgoviștei*, ce a devenit în anul 1884 *Gara de Nord* din București. Chiar de la inaugurare, Gara Târgoviștei a constituit principala poartă feroviară a Capitalei și a țării noastre contribuind, în mod substanțial, la realizarea României moderne.

Inițial, principala gară a Bucureștiului, a fost gândită să deservească atât traficul de călători cât și cel de mărfuri pe direcția București-Giurgiu. Aceasta avea aspectul unei gări de trecere, cu șase linii, cu magaziile de mărfuri, o remiză semicirculară de locomotive, la castelul de apă și câteva spații pentru reparații.

Clădirea de călători era compusă dintr-un pavilion central străjuit de două turnuri emblematice pentru clădire flancate de două aripi laterale și avea o lungime de 93,40 m, cu fațada paralelă cu strada Târgoviștei, fiind formată din parter și etaj. Între aceste turnuri se aflau trei uși principale de acces, pe unde călătorii intrau la casele de bilete și la peroanele de garare a trenurilor.



Gara de Nord. Fotografie.
Cabinetul de Fotografii. Serviciul Colecţii Speciale.
Biblioteca Naţională a României



Enciclopedia României. Economia națională: circulație, distribuție și consum (vol. IV), p. 69
Cabinetul de Bibliofilie. Serviciul Colecții Speciale,
Biblioteca Națională a României

- ✓ **9/21 iulie 1870** - Primul tren care a plecat din gara Târgoviștei a fost cu ocazia călătoriei Principelui Carol I pe linia București - Ploiești, până la râul Prahova, pentru o inspecție la lucrările de construcție ale liniei.
- ✓ **octombrie 1870** - terminarea construcției gării și a clădirii de călători, a magaziei de mărfuri și începerea lucrărilor pentru remizele de locomotive.

Din cele șase linii ale gării, liniile 1 și 2 erau destinate primirii și expedierii trenurilor de călători, liniile 3, 4 și 5 utilizate pentru formarea trenurilor, iar linia 6 deservea magazia de mărfuri și asigurarea legăturii cu zonele de reparații.

- ✓ **1871** - perimetrul ocupat de gară era cuprins între Bariera Târgoviștei și străzile Calea Târgoviștei, Cameliei, Francmasonilor, Vespasian, Rosetti și Regulus.

Pe Planul orașului București întocmit în 1871 de maiorul Dimitrie Papazoglu, apar menționate numele gării, *"București-Ploiești" pentru* Gara Târgoviștei, alături de denumirea *"București-Giurgiu" pentru* gara București Filaret.

- ✓ **2 februarie 1872** - Societatea Acționarilor Căilor Ferate Române încheie cu guvernul român o convenție, completată cu un caiet de sarcini, prin care se angaja că va construi și termina liniile ferate prevăzute în concesiunea Stroussberg.
- ✓ **25 februarie 1872** - prin contractarea continuării lucrărilor asumate prin convenție cu renumita Societate a Căilor Ferate ale Statului Austriac, denumită pe scurt "Staatsbahn" sau STEG, Societatea Acționarilor Căilor Ferate Române continuă și lucrările la gara Târgoviștei.

În fața gării, la o anumită distanță, a fost amenajată o grădină, cu o alee centrală de pătrundere în Piața Gării, atunci fiind denumită "Curtea călătorilor", zona fiind împrejmuită cu un gard și porți cu grilaj metalic care se închideau noaptea.

- ✓ **1/13 septembrie 1872** a fost dată oficial în circulație linia Roman - București - Pitești, ocazie cu care s-a făcut și inaugurarea oficială a gării Târgoviștei.

Realizarea acestei căi ferate a avut nu numai o importanță economică, ci și un rol politic major, legând feroviar, capitala București de fosta capitală a Moldovei, Iași.

- ✓ **1/13 decembrie 1872** - se realizează și linia de legătură dintre gara Târgoviștei și gara Filaret, conform Convenției încheiate cu Societatea Acționarilor Căilor Ferate Române . Pe această linie existau halta Cotroceni și stația Dealul Spirii

- ✓ **1874** - prin mutarea administrației centrale de la Galați la București, s-a hotărât transformarea magaziei de mărfuri din Gara Târgoviștei în clădire administrativă, drept pentru care aceasta a fost etajată și extinsă peste linia 6, destinată legăturii cu atelierele, linie care a rămas în interiorul clădirii.

Creșterea accentuată a traficului de călători și marfă, a determinat ca în Gara Târgoviștei să fie deservit numai traficul de călători, iar pentru traficul de mărfuri, să fie amenajată stația București Mărfuri (gara Basarab). În această zonă s-au construit instalațiile necesare traficului de mărfuri, precum și un nou depou de locomotive pentru preluarea funcțiilor celui vechi, de pe terenul atelierelor, care fusese demolat.

- ✓ **1874 - 1875** - construirea un pasaj superior cu culei de zidărie de cărămidă, cu arce de câte 6 m și un tablier metalic de 12 m ce trecea peste linii, la ieșirea din stația de călători, pentru a facilita accesul mijloacelor de transport către stația București Mărfuri.

Pe ambele părți existau rampe de acces paralele cu liniile, astfel, dinspre Calea Târgoviștei, accesul se făcea din două sensuri, iar pe sub pasaj treceau trei linii, linia principală de circulație spre și dinspre Chitila, linia ce făcea legătura cu noul depou și linia de legătură cu gara București-Filaret.

- ✓ **1875** - darea în exploatare a Atelierele Centrale CFR.

În prelungirea clădirii administrative a Gării de Nord, a funcționat în perioada 1876-1908 o remiză specială destinată primirii vagoanelor de călători și apoi depozitării vagoanelor regale, a vagoanelor salon și a vagoanelor oficiale ale Direcțiunii CFR.

- ✓ **1877** - a găzduit primirea țarului Alexandru al II-lea al Rusiei, venit la București într-o vizită oficială.
- ✓ **1878** - construirea un nou corp de clădire la capătul dinspre ateliere, numit "Clădirea pentru sosire", amplasat perpendicular pe cele două clădiri paralele și completa forma de U a stației.

Gara Târgoviștei devine o gară de tip "terminus".

- ✓ **1880** - trecerea căilor ferate în administrarea statului roman și înființarea Direcțiunii Princiare a Căilor Ferate Române,

Pentru satisfacerea traficului tot mai sporit de călători și mărfuri, a început să se simtă lipsa de capacitate a Gării de Nord, fiind necesară extinderea acesteia. Studiile au arătat că prin actualul amplasament al Gării de Nord, aceasta avea posibilități limitate de dezvoltare. Astfel că, inginerul Mihail M. Romniceanu a realizat în anul 1890, un memoriu privind necesitatea construirii unei noi gări centrale în București.

Raportul d-lui inginer-inspector M. Romnicianu, șeful serviciului lucrărilor noui, către Direcțiunea generala a Căilor ferate, privitor la fixarea definitivă a locului pe care urmează a se construi Gara Centrală

”În urma studiilor preliminare cari au servit de basă la votarea creditului, alesesem pentru construirea Gărei de călători, terenul viran ce se găsesce între Cheu, Bulevard și calea Plevnei.

Motivele cari m’au condus la acest amplasament sunt cele expuse pentru soluțiunea IV, în memoriul ce a fost deja presintat d-lui Ministru al Lucrărilor publice

Aceste motive sunt următoarele:

1) Racordările acestei Gări cu gările învecinate se fac cu înlesnire ;

2) Accesul Gărei făcându-se pe Bulevard, este comod;

3) Separarea curenților de călători și de mărfuri;

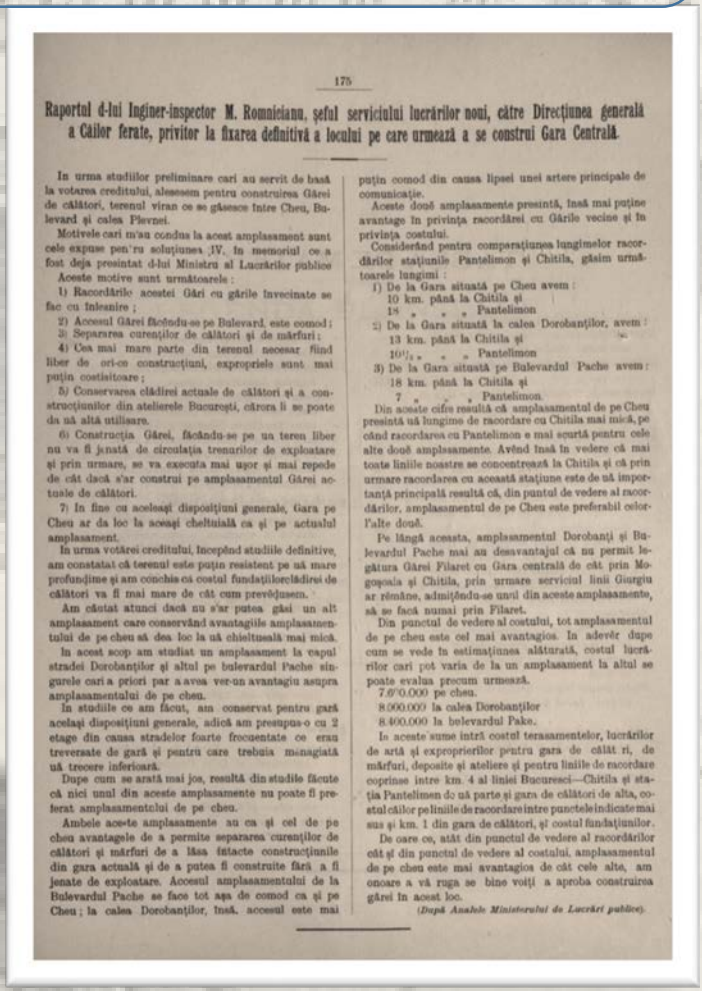
4) Cea mai mare parte din terenul necesar fiind liber de ori-ce construcțiuni, expropriele sunt mai puțin costisitoare;

5) Conservarea clădirei actuale de călători și a construcțiunilor din atelierele București, cărora li se poate da uă altă utilisare.

6) Construcția Gărei, făcându-se pe un teren liber nu va fi jenată de circulația trenurilor de exploatare și prin urmare, se va executa mai ușor și mai repede de cât dacă s’ar construi pe amplasamentul Gărei actuale de călători.

7) In fine cu aceleași dispozițiuni generale, Gara pe Cheu ar da loc la aceeași cheltuială ca și pe actualul amplasament.”

Buletinul Societății Politecnice, an IX, 11-12, 1893, p. 175



175

Raportul d-lui Inginer-inspector M. Romnicianu, șeful serviciului lucrărilor noui, către Direcțiunea generală a Căilor ferate, privitor la fixarea definitivă a locului pe care urmează a se construi Gara Centrală.

In urma studiilor preliminare cari au servit de basă la votarea creditului, alesesem pentru construirea Gărei de călători, terenul viran ce se găsesce între Cheu, Bulevard și calea Plevnei.

Motivele cari m'au condus la acest amplasament sunt cele expuse pen'ru soluțiunea IV, în memoriul ce a fost deja presintat d-lui Ministru al Lucrărilor publice

Aceste motive sunt următoarele :

1) Racordările acestei Gări cu gările învecinate se fac cu înlesnire ;

2) Accesul Gărei făcându-se pe Bulevard, este comod ;

3) Separarea curenților de călători și de mărfuri ;

4) Cea mai mare parte din terenul necesar fiind liber de ori-ce construcțiuni, expropriele sunt mai puțin costisitoare ;

5) Conservarea clădirei actuale de călători și a construcțiunilor din atelierele București, cărora li se poate da uă altă utilisare.

6) Construcția Gărei, făcându-se pe un teren liber nu va fi jenată de circulația trenurilor de exploatare și prin urmare, se va executa mai ușor și mai repede de cât dacă s'ar construi pe amplasamentul Gărei actuale de călători.

7) In fine cu aceleași dispoziții generale, Gara pe Cheu ar da loc la aceeași cheltuială ca și pe actualul amplasament.

In urma votărei creditului, începând studiile definitive, am constatat că terenul este puțin resistent pe uă mare profundime și am conchis că costul fundațiilor clădirei de călători va fi mai mare de cât cum prevăzusem.

Am căutat atunci dacă nu s'ar putea găsi un alt amplasament care conservând avantagiile amplasamentului de pe cheu să dea loc la uă cheltuială mai mică.

In acest scop am studiat un amplasament la capul stradei Dorobanților și altul pe bulevardul Pache singurele cari a priori par a avea ver-un avantagiu asupra amplasamentului de pe cheu.

In studiile ce am făcut, am conservat pentru gară acelaș dispoziții generale, adică am presupus-o cu 2 etage din causa stradelor foarte frecventate ce erau treversate de gară și pentru care trebuia menagiată uă trecere inferioară.

Dupe cum se arată mai jos, resultă din studiile făcute că nici unul din aceste amplasamente nu poate fi preferat amplasamentului de pe cheu.

Ambele aceste amplasamente au ca și cel de pe cheu avantagele de a permite separarea curenților de călători și mărfuri de a lăsa fătacte construcțiunile din gara actuală și de a putea fi construite fără a fi jenate de exploatare. Accesul amplasamentului de la Bulevardul Pache se face tot așa de comod ca și pe Cheu ; la calea Dorobanților, însă, accesul este mai puțin comod din causa lipsei unei artere principale de comunicație.

Aceste două amplasamente presintă, însă mai puține avantage în privința racordărei cu Gările vecine și în privința costului.

Considerând pentru comparațiunea lungimelor racordărilor stațiunile Pantelimon și Chitila, găsim următoarele lungimi :

1) De la Gara situată pe Cheu avem :
10 km. până la Chitila și
18 „ „ „ Pantelimon

2) De la Gara situată la calea Dorobanților, avem :
13 km. până la Chitila și
10½ „ „ „ Pantelimon

3) De la Gara situată pe Bulevardul Pache avem :
18 km. până la Chitila și
7 „ „ „ Pantelimon.

Din aceste cifre resultă că amplasamentul de pe Cheu presintă uă lungime de racordare cu Chitila mai mică, pe când racordarea cu Pantelimon e mai scurtă pentru cele alte două amplasamente. Avênd însă în vedere că mai toate liniile noastre se concentrează la Chitila și că prin urmare racordarea cu această stațiune este de uă importanță principală resultă că, din puntul de vedere al racordărilor, amplasamentul de pe Cheu este preferabil celor-l'alte două.

Pe lângă aceasta, amplasamentul Dorobanți și Bulevardul Pache mai au desavantajul că nu permit legătura Gărei Filaret cu Gara centrală de cât prin Mogoșoaia și Chitila, prin urmare serviciul linii Giurgiu ar rămâne, admițându-se unul din aceste amplasamente, să se facă numai prin Filaret.

Din punctul de vedere al costului, tot amplasamentul de pe cheu este cel mai avantagios. In adevĕr dupe cum se vede în estimațiunea alăturată, costul lucrărilor cari pot varia de la un amplasament la altul se poate evalua precum urmează.

7.6'0.000 pe cheu.
8.000.000 la calea Dorobanților
8.400.000 la bulevardul Pake.

In aceste sume intră costul terasamentelor, lucrărilor de gară și exproprierilor pentru gara de călători, de mărfuri, deposite și ateliere și pentru liniile de racordare coprinse între km. 4 al liniei București—Chitila și stația Pantelimon de uă parte și gara de călători de alta, costul călilor pe liniile de racordare între punctele indicate mai sus și km. 1 din gara de călători, și costul fundațiunilor.

De oare ce, atât din punctul de vedere al racordărilor cât și din punctul de vedere al costului, amplasamentul de pe cheu este mai avantagios de cât cele alte, am onoare a vă ruga se bine voiți a aproba construirea gărei în acest loc.

(*După Analele Ministerului de Lucrări publice*).

Buletinul Societății Politecnice din România, An IX, 11-12, 1893, p. 175
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

”În urma votărei creditului, începând studiile definitive, am constatat că terenul este puțin resistent pe uă mare profundime și am conchis că costul fundațiilor clădirei de călători va fi mai mare de cât cum prevădusem.

Am căutat atunci dacă nu s’ar putea găsi un alt amplasament care conservând avantagiile amplasamentului de pe cheu să dea loc la uă cheltuială mai mică.

In acest scop am studiat un amplasament la capul stradei Dorobanților și altul pe bulevardul Pache singurele cari a priori par a avea ver-un avantagiu asupra amplasamentului de pe cheu.

In studiile ce am făcut, am conservat pentru gară același dispositiuni generale, adică am presupus-o cu 2 etage din causa stradelor foarte frecuentate ce erau treversate de gară și pentru care trebuia menagiată uă trecere inferioară.

Dupe cum se arată mai jos, resultă din studile făcute că nici unul din aceste amplasamente nu poate fi preferat amplasamentului de pe cheu.

Ambele aceste amplasamente au ca și cel de pe cheu avantagele de a permite separarea curenților de călători și mărfuri de a lăsa intacte construcțiunile din gara actuală și de a putea fi construite fără a fi jenate de exploatare. Accesul amplasamentului de la Bulevardul Pache se face tot așa de comod ca și pe Cheu; la calea Dorobanților, însă, accesul este mai putin comod din causa lipsei unei artere principale de comunicație.

Aceste două amplasamente presintă, însă mai puține avantage în privința racordărei cu Gările vecine și în privința costului.

Considerând pentru comparațiunea lungimelor racordărilor stațiunile Pantelimon și Chitila, găsim următoarele lungimi :

1) De la Gara situată pe Cheu avem :
10 km. până la Chitila și
18 „ „ „ Pantelimon

2) De la Gara situată la calea Dorobanților, avem:
13 km. până la Chitila și
10 1/2 „ „ „ Pantelimon

3) De la Gara situată pe Bulevardul Pache avem:
18 km. până la Chitila și
7 „ „ „ Pantelimon.”

Buletinul Societății Politecnice, an IX, 11-12, 1893, p. 175

”Din aceste cifre resultă că amplasamentul de pe Cheu presintă uă lungime de racordare cu Chitila mai mică, pe când racordarea cu Pantelimon e mai scurtă pentru cele alte două amplasamente. Având însă în vedere că mai toate liniile noastre se concentrează la Chitila și că prin urmare racordarea cu această stațiune este de uă importanță principală resultă că, din puntul de vedere al racordărilor, amplasamentul de pe Cheu este preferabil celor- l’alte două.

Pe lângă aceasta, amplasamentul Dorobanți și Bulevardul Pache mai au desavantajul că nu permit legătura Gărei Filaret cu Gara centrală de cât prin Mogoșoaia și Chitila, prin urmare serviciul linii Giurgiu ar rămâne, admițându-se unul din aceste amplasamente, să se facă numai prin Filaret.

Din punctul de vedere al costului, tot amplasamentul de pe cheu este cel mai avantagios. In adevăr dupe cum se vede în estimațiunea alăturată, costul lucrărilor cari pot varia de la un amplasament la altul se poate evalua precum urmează.

7.600.000 pe cheu.

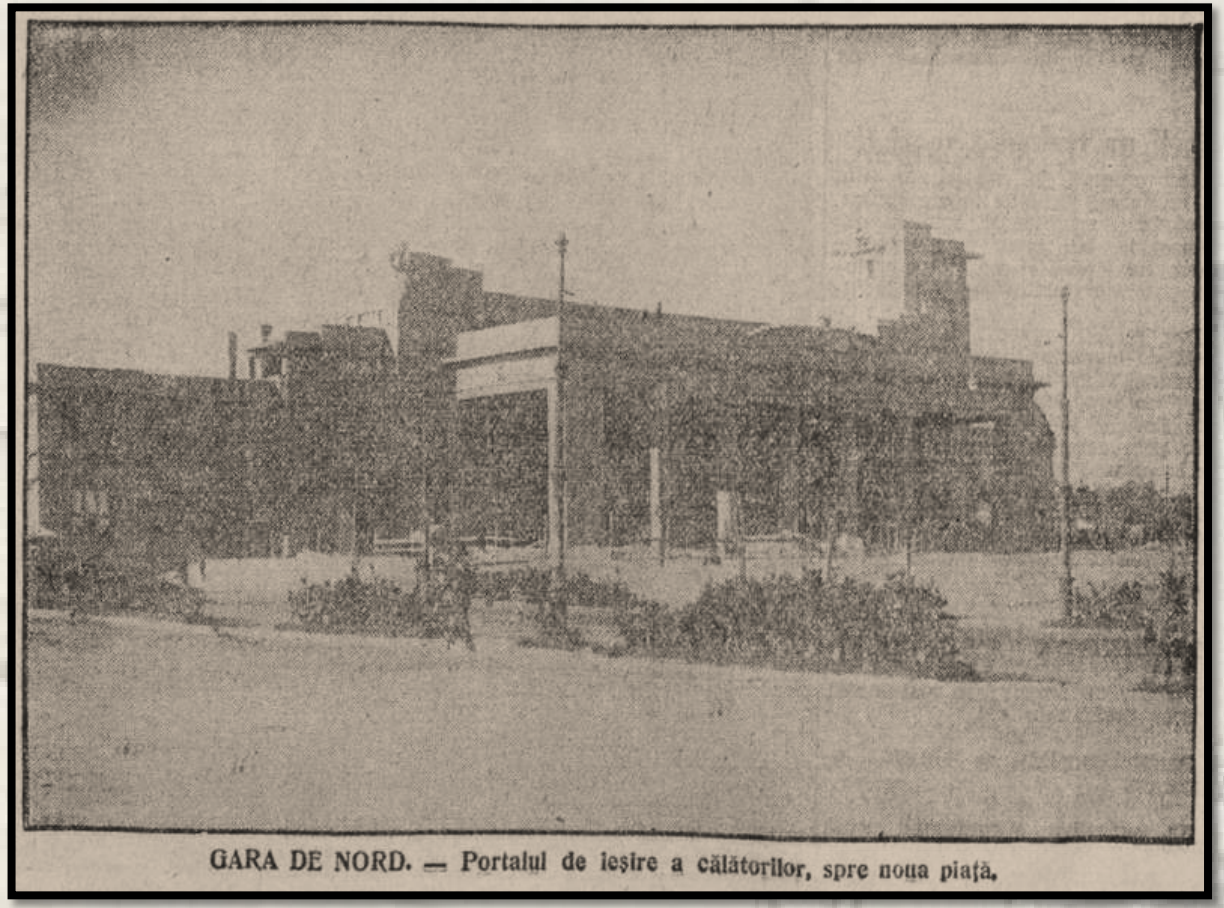
8.000.000 la calea Dorobanților

8.400.000 la bulevardul Pake.

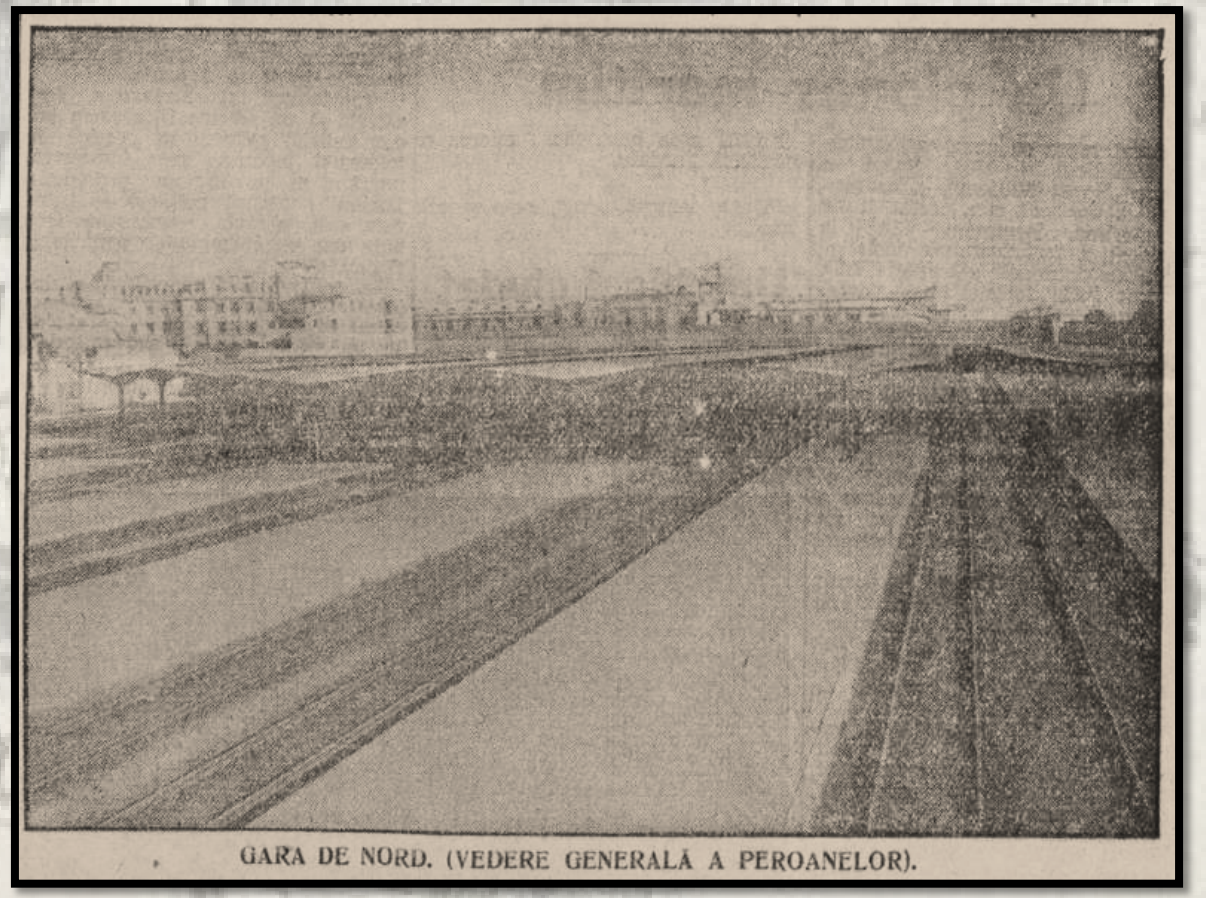
In aceste'sume intră costul terasamentelor, lucrărilor de artă și exproprierilor pentru gara de călători, de mărfuri, deposite și ateliere și pentru liniile de racordare coprinse intre km. 4 al liniei Bucuresci-Chitila și stația Pantelimen de uă parte și gara de călători de alta, costul căilor pe liniile de racordare intre punctele indicate mai sus și km. 1 din gara de călători, și costul fundațiunilor.

De oare ce, atât din punctul de vedere al racordărilor cât și din punctul de vedere al costului, amplasamentul i de pe cheu este mai avantagios de cât cele alte, am onoare a vă ruga se bine voiți a aproba construirea gării în acest loc.” [După Analele Ministerului de Lucrări publice).

Buletinul Societății Politecnice, an IX, 11-12, 1893, p. 175



GARA DE NORD. — Portalul de ieşire a călătorilor, spre noua piaţă.



GARA DE NORD. (VEDERE GENERALĂ A PEROANELOR).

Dimineata, an 29, nr. 9655, 13 noiembrie 1933, p. 32
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale,
Biblioteca Națională a României

- ✓ **8 iunie 1883** - sosește în Gara Târgoviștei primul tren *Orient Express*, care a circulat pe linia Vârciorova - Pitești - București - Giurgiu. În continuare, călătorii coborau din tren, traversau Dunărea cu vaporul, până la Rusciuk, de unde, cu un tren local, ajungeau la Varna și mai departe, cu vaporul până la Constantinopol.
- ✓ **1884** - gara Târgoviștei din București își recapătă oficial numele de "**Gara de Nord**", pentru a evita confuziile ce se puteau ivi după inaugurarea stației Târgoviște ce deservea orașul Târgoviște, odată cu inaugurarea liniei Titu- Târgoviște
- ✓ **1890** - linia trei este și ea atribuită primirii și expedierii trenurilor de călători, pentru aceasta fiind construit încă un peron de acces.
- ✓ **23 ianuarie 1893** - a fost amenajat un salon oficial de primire, prilejuit de sosirea la București, a principelui Ferdinand și a soției sale, principesa Maria, după căsătoria lor care se oficiase în Germania.
- ✓ **1893** se pusese problema construirii unei gări, pentru care se începuseră demersuri în ceea ce priveau exproprierea de terenuri pe cheiul Dâmboviței, și era situat pe cheiul Dâmboviței, între bulevardul Elisabeta, Splaiul Independenței și Calea Plevnei, fiind necesar un acces cât mai facil al legăturii de comunicație cu orașul. Construirea unui nou spațiu de gară pe vechiul amplasament, care să corespundă nevoilor viitoare de comunicație, însemnau pe lângă exproprieri costisitoare, desființarea atelierului de mașini și necesitatea înălțării platformei construite pentru a facilita legăturile de comunicație.

O gară centrală de călători construită pentru orașul București trebuia să cuprindă 3 elemente importante:

- ✓executarea serviciului interior - toate activitățile legate de desfășurarea în bune condiții a manevrării trenurilor, de păstrarea în bune condiții a liniilor și diferitelor echipamente pentru curățarea, încălzirea, luminarea trenurilor, a aparaturii de siguranță pentru diferitele mișcări care se realizează într-o gară;
- ✓clădirea propriu zisă cu vestibulele, sălile de așteptare, restaurantele, birourile de serviciu, liniile și peroanele de îmbarcare și debarcare;
- ✓legăturile de comunicații între gară și oraș.

”Necesitatea și avantajele construirii unei gări centrale de călători pe cheiul Dâmboviței:

- ✓ *cost de construcție mic, cca 25 mil lei, având în vedere că exproprierile fuseseră făcute, urmând a fi construite doar: clădirea pentru public, clădirile de serviciu, liniile și perioanele, stațiunile de formațiune a trenurilor, depozitul mașinelor, serviciul de mare iuțeală pentru trenurile de călători, serviciul poștal, instalațiunile de siguranță, racordurile cu actualele linii ș i cu noua linie București - Craiova, transformarea gării Cotroceni;*
- ✓ *așezarea edificiului public cu fațada spre bd. Elisabeta și cuprins întrre cheiul Dâmboviței și str. Plevnei, apropind astfel gara de centru orașului și legând-o de una dintre cele mai importante artere ale orașului Cotroceni - Obor;*
- ✓ *utilizarea terenurilor deja expropriate de administrația CFR*
- ✓ *degajarea circulației pe Calea Griviței, pe care s-ar realiza doar transportul de marfuri și circulația călătorilor pe bd. Cotroceni - Obor*
- ✓ *executarea lucrărilor fără perturbarea circulației trenurilor și a călătorilor, cu durată mai scurtă și mai economică, preluarea trenurilor în noua gară urmând-se a se realiza după finalizarea lucrărilor, fără perturbare a traficului de călători*
- ✓ *serviciul de transport mărfuri se va realiza tot prin gara de mărfuri, iar echipamentele actualei gări de călători, adică clădiri, linii, peroane, vor fi destinate serviciului de mare iuțeală, care în acest moment este deservit de gara Filaret, în condițiuni puțin satisfăcătoare pentru public și serviciul interior;*
- ✓ *prin creșterea populației orașului, a extinderii suprafeței construite, creșterea activității economice și pentru înlesnirea mijloacelor de comunicație, ar fi necesară construirea prin mijlocul orașului a unei ramuri de cale superioară, cum există la Berlin sau în alte orașe, astfel că amplasamentul pe cheiul Dâmboviței și modul de alcătuire al gării centrale ar rezolva toate problemele.”*

- ✓ **1 mai 1893** - Pentru viitoarea gară a Bucureștiului, care fiind în zona centrală a orașului a primit numele de ”Gara Centrală”, s-a lansat un concurs internațional cu termen de predare.

În urma deliberării, premiul întâi a fost acordat arhitecților A. Marcel și Louis Blanc. Proiectul avea ca motto ”Lumina”, era elaborat într-un mod academic, ajungându-se până la sacrificarea necesităților de exploatare în folosul arhitecturii supraîncărcate de ornamente și decorațiuni. Din lipsă de fonduri, realizarea acestui proiect a fost mereu amânată.

- ✓ **1896** - schimbarea configurației Pieței din fața gării și construirea unei aripi mici amplasată perpendicular pe clădirea de călători, dinspre Calea Griviței, destinată accesului călătorilor în gară.

Cu această ocazie a fost amenajat în spațiul fostului hol central, în zona unde fuseseră inițial casele de bilete, un salon oficial de primire, folosit pentru vizita împăratului Austro-Ungariei, Franz Joseph I de Habsburg și a împărătesei Elisabeta. Acest salonul regal de primire a mai fost folosit și cu alte ocazii, inclusiv în călătoriile regelui Carol I și ale familiei regale cu trenul.

- ✓ **1907 - 1908**, prin reamplasarea magaziei de mare viteză mult spre Calea Griviței, s-a câștigat spațiu pentru dispunerea a cinci linii noi. Concomitent cu această suplimentare, cele cinci linii de sub cele două hale acoperite au fost reamplasate, desființându-se una dintre ele, rămânând doar patru linii, prevăzându-se spațiile necesare pentru dispunerea a două noi peroane. Tot atunci a fost extinsă și aripa clădirii dispusă perpendicular pe corpul clădirii de călători. Aici au fost instalate casele de bilete, precum și holurile și sălile de așteptare.
- ✓ **1908** - Gara de Nord avea un total de nouă linii, șapte pentru primirea și expedierea trenurilor de călători și două pentru mărfurile de mare viteză.
- ✓ **1909** - s-a reluat problema construirii Gării Centrale și au fost desemnați să se ocupe de această problemă inginerul Alexandru Perieţeanu și arhitectul V. G. Ștefănescu.



Gara de Nord după refacerea clădirii
(vederea din B-dul Dinicu Golescu)



GARA DE NORD

Dimineata, an 30, nr. 10057, 25 decembrie 1934, p. 17
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale,
Biblioteca Națională a României

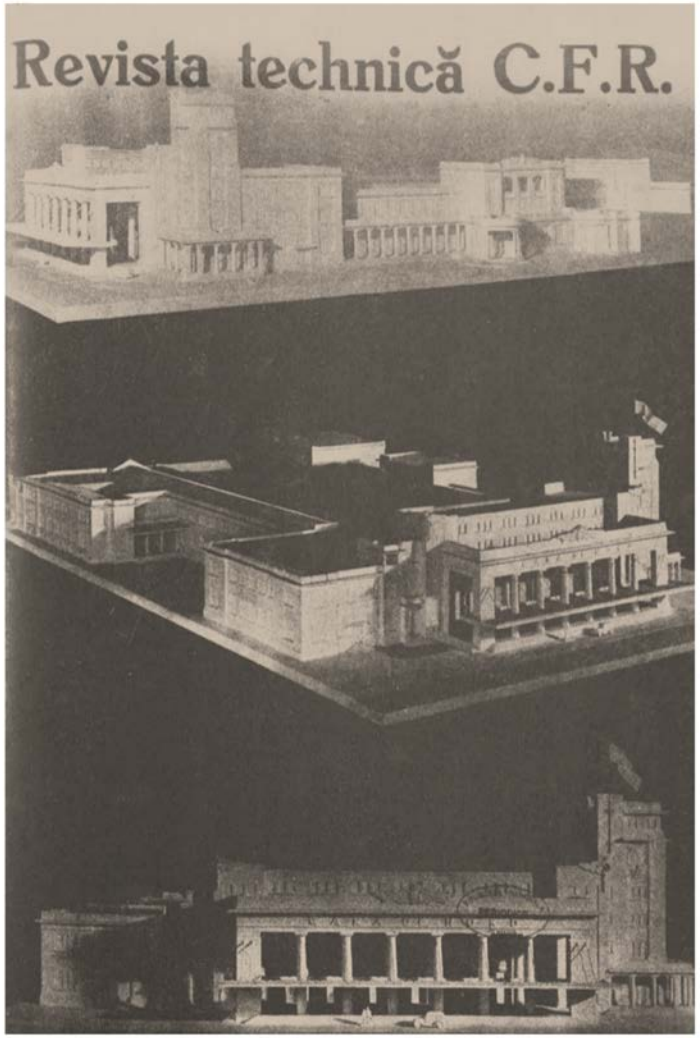
- ✓ **1910** - transformare a gării de Nord lungind liniile în curtea vechilor ateliere și dând gării o nouă fațadă terminus în piața Matache Măcelarul, în zona halei Griviţa și str. Cameliei; reluându-se apoi discuția despre noua gără centrală a Capitalei pe B-dul Elisabeta prin abandonarea ideii de transformare a gării de Nord.
- ✓ **1911** - elaborare proiect pentru amplasarea gării, pe locul ocupat astăzi de clădirea Operei Române.

În proiectul elaborat de Al. Perieţeanu și V. Ștefănescu pentru o Gară Centrală, se propunea ca plecarea și sosirea trenurilor să fie separate, iar clădirea gării să se intercaleze între cele două mari holuri ale liniilor. Construcţia Gării Centrale fusese atât de sigură încât până și în anul 1941, în capătul străzii Sf. Elefterie, pe partea stângă a Dâmboviţei, se regăsea o piață cu numele de ”Piața Gării Centrale”.

Totuși, în condițiile unor posibilităţi limitate de dezvoltare, s-a apelat la soluția unor transformări și adăugiri succesive făcute în jurul vechii construcţii din 1870 - 1872.

- ✓ **1920** - reluarea studiul gării centrale prin realizarea unui anteproiect complect de gară terminus, cu plecările și sosirile separate; hallul de plecare era spre B-dul Elisabeta, iar al sosirii era spre strada Știrbey Vodă prelungită sub linii.

Tot în această perioadă a fost construit încă un fascicol de trei linii, amplasate în afara halelor, ajungând la un total de zece linii de primire/expediere călători.



Revista tehnică C.F.R., Anul XIX, nr. 11-12, decembrie 1932, coperta
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale,
Biblioteca Națională a României

RAPORTUL DIRECTORULUI GENERAL AL CAILOR FERATE ROMÂNE cu No. 109982 din 19 Septemvrie 1912 către D-l MINISTRU AL LUCRĂRILOR PUBLICE relativ la îmbunătățirile necesare Căilor Ferate Române. Clădirea de administrație C. F. R. și Gara Centrală de călători din București

*" [...] În ce privește **Gara centrală de călători**, de și necesitatea ci 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 ivi și alte nevoi de natură a grăbi soluțiunea gării 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 porni 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.

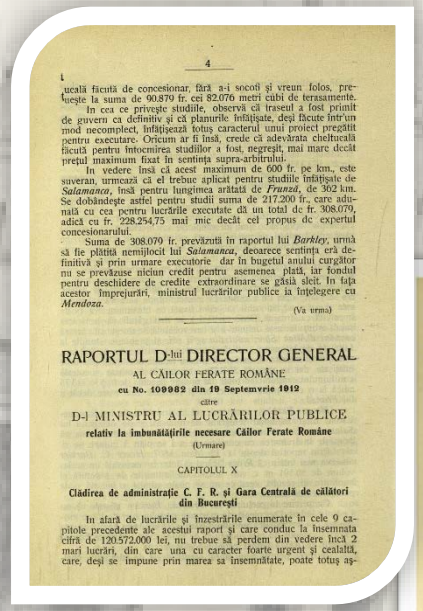
Primul, privitor la executarea serviciului interior, coprinzând liniile de formație și de descompunere a trenurilor, linii și diferite înzestrări pentru păstrarea, curățirea, încălzirea și luminarea trenurilor, aparatele de siguranță pentru diferitele mișcări ce se fac într'o asemenea gară; într'un cuvânt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

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

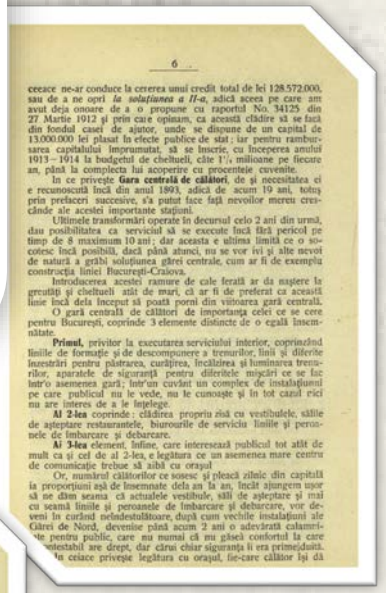
Ai 3-lea element, înfine, care interesează publicul tot atât de mult ca și cel de al 2-lea, e legătura ce un asemenea mare centru de comunicație trebue să aibă cu orașul

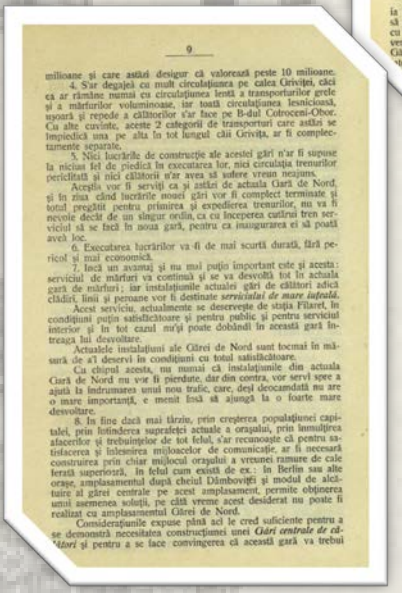
Or, numărul călătorilor ce sosesc și pleacă zilnic din capitală ia proporțiuni așa de însemnate dela an la an, încât ajungem ușor să ne dăm seama că actualele vestibule, săli de așteptare și mai cu seamă liniile și peroanele de îmbarcare și debarcare, vor deveni în curând neîndestulătoare, după cum vechile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

Buletinul CFR, Anul II, nr. 22, 15 noembrie 1912, p. 6-7



RAPORTUL D-lui DIRECTOR GENERAL
AL CĂILOR FERATE ROMÂNE
cu No. 109982 din 19 Septemvrie 1912
către
D-l MINISTRU AL LUCRĂRILOR PUBLICE
relativ la îmbunătățirile necesare Căilor Ferate Române
(Urmare)
CAPITOLUL X
Clădirea de administrație C. F. R. și Gara Centrală de călători din București





Buletinul CFR, Anul II, nr. 22, 15 noembrie 1912, p. 4, 6, 9
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

”In ceiace privește legătura cu orașul, fiecare călător își dă seamă de reaua așezare a actualei Gări de Nord, față de centrul comercial al capitalei.

Singura arteră de degageare e calea Griviței care, nu numai că are o direcțiune excentrică, dar se prezintă cu un aspect atât de provincial, în cât impresia ce o capătă călătorul până să ajungă mai în centrul orașului, nu e de loc măgulitoare pentru capitala țării.

In toate centrele mari, s'au făcut sacrificii enorme tocmai pentru așezarea gărilor importante cât mai mult în centrul orașului, pentru a ușura afluența călătorilor, scutindu'i în mare parte de cheltueli de trăsură, tramvae, etc.

Sunt centre, cum de exemplu e Leipzig, în care chiar acum se construește o importantă gară centrală, ce nu va costă mai puțin de 100.000.000 mărci și unde, pentru a se putea obține o poziție mai centrală, exproprierile intră în acest cost cu suma de peste 30 milioane mărci.

In afară de aceste trei elemente indispensabile indicate mai sus, ar trebui să se mai țină seamă încă și de un al 4-lea element, care dacă nu are o înrîurire directă pentru serviciul interior și nici chiar pentru serviciul public, totuș e în strânsă legătură cu aspectul general al orașului din care face parte.

In adevăr, când e vorba de un edificiu public, atât de interesant cum e o gară centrală de călători în capitala țării, să cere ca el să fie neapărat în armonie cu starea de transformare și înfrumusețare a orașului; și când capitala se împodobește cu atâtea clădiri publice cu caracter monumental, în care stilul architectural e atât de mult căutat și apreciat, clădirea gării centrale trebue ea însăși să aibă caracterul unui măreț monument de înfrumusețare a capitalei.

Condițiunile acestea odată admise, se naște întrebarea dacă o asemenea gară va trebui neapărat să se construiască pe locul deja ales și expropriat în acest scop pe cheiul Dâmboviței, încă din anul 1893, sau dacă o asemenea gară să se reconstruiască pe actualul amplasament al Gării de Nord.

Numai comparând costurile respective, avantagiele și inconvenientele, se poate obține răspunsul cuvenit la întrebarea pusă.

Pentru ca pe actualul amplasament al Gării de Nord, să se poată reconstrui o nouă gară, care să corespundă nevoilor unui viitor destul de îndepărtat trebuesc:

1.Să se facă exproprieri foarte costisitoare, care nu s'ar putea estima la mai puțin de 6 la 8 milioane.

2.Să se desființeze actualul atelier de'mașini care valorează șeapte milioane.

3.Să se reconstruiască noua gară pe o platformă înălțată la cel puțin 6 metri, pentru a lăsa liberă trecerea pe dedesupt, fără de care prin întinderea ei, s'ar intercepta comunicația dintr'o parte și alta a orașului pe o lungime enormă, ceiace nu s'ar puteâ admite.

O asemenea reconstrucțiune, cu toate racordările actualelor și viitoarelor linii (între care în prima linie București-Craiova), ar conduce la o cheltuială ce nu poate fi estimată la mai puțin de 18-20 milioane; așa că, construcțiunea unei gări centrale pe amplasamentul actualei Gări de Nord, ar necesita o cheltuială de cel puțin 33 milioane în cifră rotundă, întru cât atelierul desființat, ar trebui refăcut în altă parte.”

Buletinul CFR, Anul II, nr. 22, 15 noembrie 1912, p. 7-8

In schimb, așezarea gării centrale aici, nu ar da nici un avantagiu orașului și ar prezentă pentru totdeauna următoarele inconveniente:

1. *Legătura cu centrul orașului, detestabilă ca și azi.*
2. *Edificiul public, ori cât de monumental ar fi edificat, el ar rămâne ca și astăzi, așezat într'o înfundătură, fără nici o perspectivă*
3. *Singura arteră de comunicație cu orașul, calea Griviței, care deja astăzi la anumite ore din zi, are o circulațiune foarte anevoiasă, pe măsură ce se vor dezvolta tot mai mult și serviciul de călători și cel de mărfuri, se va prezintă cu un degajament aproape intolerabil și va expune comuna la cheltueli enorme cu facerea unui nou degajament, care dacă va înlesni circulațiunea, va fi mai puțin estetic, chiar decât e azi calea Griviței.*
4. *In fine încă un inconvenient foarte mare ar fi și acela, că timp de 5-6 ani și poate și mai mult, cât va trebui să dureze lucrările de transformare, siguranța trenurilor ar fi într'o permanentă amenințare, iar publicul silit să sufere în tot acest timp cel mai mare neajuns.*

Cu totul altfel se prezintă chestiunea cu așezarea gării centrale pe cheiul Dâmboviței. Avantajele sunt foarte mari și se pot rezumă astfel:

1. *Cost de construcție mai mic, în vedere că exproprierile sunt deja făcute. Ele se pot estima la cel mult 25 milioane, în care ar intră: clădirea pentru public, clădirile de serviciu, linii și peroane, stațiuni de formațiune a trenurilor, depozitul mașinelor, serviciul de mare iuțeală pentru trenurile de călători, serviciul poștal, instalațiunile de siguranță, racordările cu actualele linii și cu noua linie București-Craiova, transformarea gării Cotroceni ; într'un cuvânt tot ce ar necesită un serviciu desăvârșit în o asemenea importantă gară.*
2. *Așezarea edificiului public cu fațada spre Bulevardul Elisabeta și coprins între cheiul Dâmboviței și strada Plevnei, va da acestui edificiu o perspectivă din cele mai reușite, ar apropia gara de centrul orașului și în tot cazul pentru comunicația cu orașul s'ar împrumută nu numai cheiul Dâmboviței, dar mai cu seamă una din cele mai importante și frumoase artere ale orașului: Bulevardul Cotroceni-Obor.*
3. *S'ar utiliză terenurile expropiate de administrația C. F. R. în acest scop încă din anul 1893 pentru o valoare atunci de 7 milioane și care astăzi desigur că valorează peste 10 milioane.*
4. *S'ar degajea cu mult circulațiunea pe calea Griviței, căci ea ar rămâne numai cu circulațiunea lentă a transporturilor grele și a mărfurilor voluminoase, iar toată circulațiunea lesnicioasă, ușoară și repede a călătorilor s'ar face pe B-dul Cotroceni-Obor. Cu alte cuvinte, aceste 2 categorii de transporturi care astăzi se împiedică una pe alta în tot lungul căii Grivița, ar fi complectamente separate.*
5. *Nici lucrările de construcție ale acestei gări n'ar fi supuse la niciun fel de piedică în executarea lor, nici circulația trenurilor periclitată și nici călătorii n'ar avea să sufere vreun neajuns. Aceștia vor fi serviți ca și astăzi de actuala Gară de Nord, și în ziua când lucrările nonei gări vor fi complect terminate și totul pregătit pentru primirea și expedierea trenurilor, nu va fi nevoie decât de un singur ordin, ca cu începerea cutărui tren serviciul să se facă în noua gară, pentru ca inaugurarea ei să poată avea loc.*
6. *Executarea lucrărilor va fi de mai scurtă durată, fără pericol și mai economică.*
7. *încă un avantaj și nu mai puțin important este și acesta: serviciul de mărfuri va continuă și se va desvolta tot în actuala gară de mărfuri; iar instalațiunile actualei gări de călători adică clădiri, linii și peroane vor fi destinate serviciului de mare iuțeală. [...]"*

Buletinul CFR, Anul II, nr. 22, 15 noembrie 1912, p. 8-9

ANTEPROIECT CONSTRUCȚIE GARĂ CENTRALĂ BUCUREȘTI 1920

”In urmă, după răsboiul mondial în 1920, am reluat din nou studiul gărei centrale la Direcția Construcțiilor de Căi Ferate fiind Director General inginerul Romulus Baiulescu.

S’a făcut atunci un anteproect complect de gară terminus, cu plecările și sosirile separate. Hallul de plecare era spre B-dul Elisabeta iar al sosirii era spre strada Știrbey Vodă prelungită sub linii.

Liniile erau la 10 m deasupra trotuarului, iar accesul se făcea prin scări monumentale, ascensoare și planuri inclinate. Nu este locul a intra în detaliile technice ale acestui proect, care era rezultatul unor studii îndelungate și care cred că corespundea tuturor cerințelor moderne de azi; din nenorocire această Gară centrală ar fi costat 3 - 4 miliarde lei, ori vremurile în care trăim nu permit acest lux.

Atunci, pe de o parte necesitățile din ce în ce mai mari ale traficului din Capitală a cărei populație s’a urcat deodată dela 350 000 de locuitori dinainte de răsboi, la 800 000 locuitori de astăzi, pe de alta lipsa capitalului necesar pentru o gară centrală nouă, precum și faptul că ar fi o aberație ca la distanța de 500 m de actuală gară de Nord să se construiască o gară nouă, enorm de costisitoare, au făcut ca Direcția Generală a C.F.R. să renunțe pentru cel puțin 20 de ani la gara centrală de pe cheiul Dâmboviței și să se gândească la transformarea radicală a Gărei de Nord.

S’a început astfel în mod timid, cu cheltueli relativ mici, întâiu sporirea liniilor și peroanelor și apoi transformarea clădirilor Gărei de Nord.”

Revista technică C. F. R., Anul al XIX Nr. 11-12, decembrie 1932, p.



- ✓ **1922 -** o aripă a fost reconstruită, adăugându-i-se un etaj, după ce în 25 decembrie 1921 fusese afectată de un incendiu. Tot în 1922, s-au mai construit două clădiri, precum și poșta gării.
- ✓ **1925 - 1927**, a fost demolat pasajul superior care traversa liniile la ieșirea din stație deoarece producea o adevărată strangulare a circulației.
- ✓ **1930 - 1932**, în cadrul lucrărilor de dezvoltare a stației, s-a construit pasarela pietonală "Basarab".
- ✓ **1929-1930** s-a dispus întocmirea unui studiu și a unui proiect de ansamblu privind lucrările de extindere și modernizare ale Gării de Nord. Pentru a se crea spațiul necesar acestei dezvoltări au fost făcute exproprieri și demolări.

- ✓ **iunie - decembrie 1931**, au fost demolate Atelierele Centrale CFR București - Nord, facilitând realizarea unei legături rutiere permanente, prin fața coloanelor, între străzile Witing, Bulevardul Dinicu Golescu și Calea Griviței.

Pe terenul rămas liber, în anul 1935 a început construcția Palatului CFR.

Vechiul corp al clădirii de călători s-a mai adăugat un etaj, ceea ce a făcut ca vechile turnuri să iasă mai puțin în evidență. Accesul în clădirea de plecare călători a fost protejat cu o copertină din beton. La capătul holului de sosiri a fost creat un spațiu de intrare/ieșire, încadrat de un portic cu șase coloane.

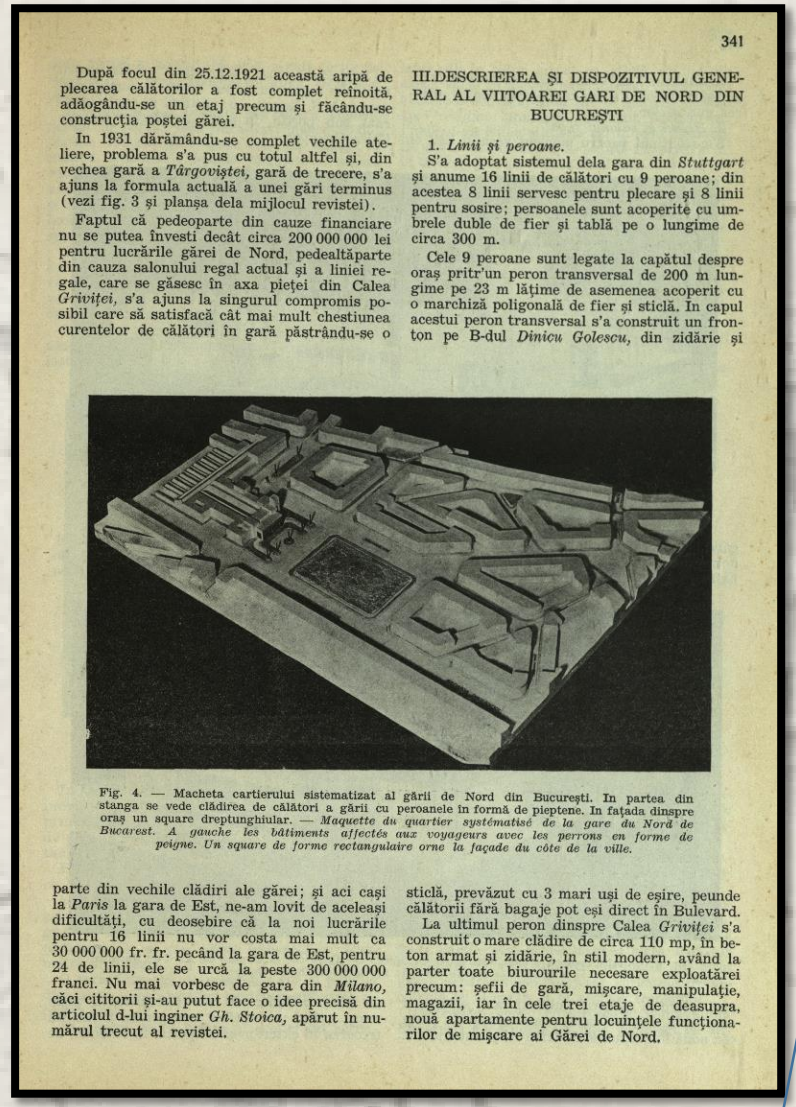


Enciclopedia României. Economia națională: circulație, distribuție și consum (vol. IV), p. 70
Cabinetul de Bibliofilie. Serviciul Colecții Speciale,
Biblioteca Națională a României

Pentru a imprima un stil arhitectonic nou, compensând dispariția celor două turnuri, la îmbinarea dintre corpul vechi al clădirii și corpul fațadei cu coloane, s-a construit un turn înalt de 20 m, cu ceasuri electrice, luminoase, iar coloanele porticului și turnul cu ceas au devenit, cu timpul, simboluri emblematice pentru Gara de Nord.

- ✓ **1936** - O clădire a Direcției Generale a Poștei, destinată serviciilor poștale de corespondență și coletărie, era situată în prelungirea aripii de plecare călători. Această clădire a fost preluată de CFR în anul, fiind adaptată necesităților Gării de Nord. Nevoile urgente ale exploatării au forțat conducerea Căilor Ferate Române să ia unele măsuri necesare unei extinderi serioase a Gării de Nord.

DESCRIEREA ŞI DISPOZITIVUL GENERAL AL VIITOAREI GĂRI DE NORD DIN BUCUREŞTI (1932)



341

După focul din 25.12.1921 această aripă de plecarea călătorilor a fost complet reînoită, adăogându-se un etaj precum şi făcându-se construcţia poştei gării.

In 1931 dărămându-se complet vechile ateliere, problema s'a pus cu totul altfel şi, din vechea gară a *Târgovişţei*, gară de trecere, s'a ajuns la formula actuală a unei gări terminus (vezi fig. 3 şi planşa dela mijlocul revistei).

Faptul că pedeoparte din cauze financiare nu se putea învesti decât circa 200 000 000 lei pentru lucrările gării de Nord, pedealtăparte din cauza salonului regal actual şi a liniei regale, care se găsesc în axa pieţei din Calea *Griviţei*, s'a ajuns la singurul compromis posibil care să satisfacă cât mai mult chestiunea curentelor de călători în gară păstrându-se o

III.DESCRIEREA ŞI DISPOZITIVUL GENERAL AL VIITOAREI GARI DE NORD DIN BUCUREŞTI

1. *Linii şi peroane.*

S'a adoptat sistemul dela gara din *Stuttgart* şi anume 16 linii de călători cu 9 peroane; din acestea 8 linii servesc pentru plecare şi 8 linii pentru sosire; persoanele sunt acoperite cu umbrele duble de fier şi tablă pe o lungime de circa 300 m.

Cele 9 peroane sunt legate la capătul despre oraş pritr'un peron transversal de 200 m lungime pe 23 m lăţime de asemenea acoperit cu o marchiză poligonală de fier şi sticlă. In capul acestui peron transversal s'a construit un fronton pe B-dul *Dinicu Golescu*, din zidărie şi

Fig. 4. — Macheta cartierului sistematizat al gării de Nord din Bucureşti. In partea din stanga se vede clădirea de călători a gării cu peroanele în formă de pieptene. In faţada dinspre oraş un square dreptunghiular. — *Maquette du quartier systématisé de la gare du Nord de Bucarest. A gauche les bâtiments affectés aux voyageurs avec les perrons en forme de peigne. Un square de forme rectangulaire orne la façade du côte de la ville.*

parte din vechile clădiri ale gării; şi aci caşi la *Paris* la gara de Est, ne-am lovit de aceleaşi dificultăţi, cu deosebire că la noi lucrările pentru 16 linii nu vor costa mai mult ca 30 000 000 fr. fr. pecând la gara de Est, pentru 24 de linii, ele se urcă la peste 300 000 000 franci. Nu mai vorbesc de gara din *Milano*, căci cititorii şi-au putut face o idee precisă din articolul d-lui inginer *Gh. Stoica*, apărut în numărul trecut al revistei.

sticlă, prevăzut cu 3 mari uşi de eşire, peunde călătorii fără bagaje pot eşi direct în Bulevard.

La ultimul peron dinspre Calea *Griviţei* s'a construit o mare clădire de circa 110 mp, în beton armat şi zidărie, în stil modern, având la parter toate biurourile necesare exploatării precum: şefii de gară, mişcare, manipulaţie, magazii, iar în cele trei etaje de deasupra, nouă apartamente pentru locuinţele funcţionarilor de mişcare ai Gării de Nord.

Revista technică C. F. R., Anul al XIX Nr. 11-12, decembrie 1932, p. 341
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

*1. **Linii și peroane.***

S'a adoptat sistemul dela gara din Stuttgart și anume 16 linii de călători cu 9 peroane; din acestea 8 linii servesc pentru plecare și 8 linii pentru sosire; persoanele sunt acoperite cu umbrele duble de fier și tablă pe o lungime de circa 300 m.

Cele 9 peroane sunt legate la capătul despre oraș pritr'un peron transversal de 200 m lungime pe 23 m lățime de asemenea acoperit cu o marchiză poligonală de fier și sticlă. In capul acestui peron transversal s'a construit un fronton pe B-dul Dinicu Golescu, din zidărie si sticlă, prevăzut cu 3 mari uși de eșire, pe unde călătorii fără bagaje pot eși direct în Bulevard.

La ultimul peron dinspre Calea Griviței s'a construit o mare clădire de circa 110 mp, în beton armat și zidărie, în stil modern, având la parter toate biurourile necesare exploatării precum: șefii de gară, mișcare, manipulație, magazii, iar în cele trei etaje de deasupra, nouă apartamente pentru locuințele funcționarilor de mișcare ai Gării de Nord, In subsol s'a prevăzut uzina termică a întregei gări, precum și un crematoriu pentru arderea gunoaielor.

2.Hallul și salonul regal.

S'a menținut pentru moment vechiul hall al gării, înfrumusețându-se cu chioșcuri, pavaje noui de ceramică și o nouă canalizare. Acest hall va servi în mod curent ca o vastă sală de pași pierduți pentru publicul cari sosește și care, prin diferite eșiri, poate ajunge în piața cea nouă la stațiunile de tramvai și automobile. In mod excepțional s'a menținut o linie pentru trenurile regale cu acces direct la noul salon pentru M.S. Regele, cu vestibul și eșire separată, sub portic, în piața de plecare dinspre Calea Grivitei. Acest salon regal, început încă din 1926, este astăzi complect terminat, în materiale de lux, marmoră, feronerie de artă, prevăzut cu un luxos mobilier de nuc îmbrăcat în piele roșie, având un vestibul nou pentru a facilita trecerea în exterior și un portic în rotondă, de unde pleacă și sosesc trăsurile regale ferite de intemperii și nestingherind cu nimic circulația publicului."

”Hallul actual, transformat pentru moment numai în parte, este încadrat înspre B-dul Dinicu Golescu de o mare hală de bagaje la sosirea trenurilor, de unde bagajele ce sosesc sunt transportate cu cariole electromotoare în hala de bagaje, unde sunt taxate, vămuite, etc. și de unde sunt predate publicului care le poate încărca în camioane sau căruțe într’o piațetă specială în B-dul Dinicu Golescu.

Tot în aripa dinspre B-dul Dinicu Golescu sunt instalate biurourile Companiei de Wagons Lits precum și băile și toaletele publice cari se vor instala cu cel mai mare confort în subsolul dinspre Bulevard.

La colțul nouei clădiri dinspre Bulevard s’a amenajat Divizia Financiară a Gării, casele colectoare și casieria acestei Divizii. In capul clădirei dinspre salonul regal s’au prevăzut birouri pentru serviciul medical de prim ajutor, siguranța publică și comisariatul de poliție, precum și sălile de așteptare și restaurant cl. I și a II-a.

Hallul de plecare va fi în prelungire directă cu hallul de sosire.

In fundul hallului, spre oraș vor fi cinci largi eșiri; pe acolo, se vor scurge călătorii cu bagaje de mână cari, trecând printr’un portic monumental, se vor putea îmbarca în taximetre și trăsuri.

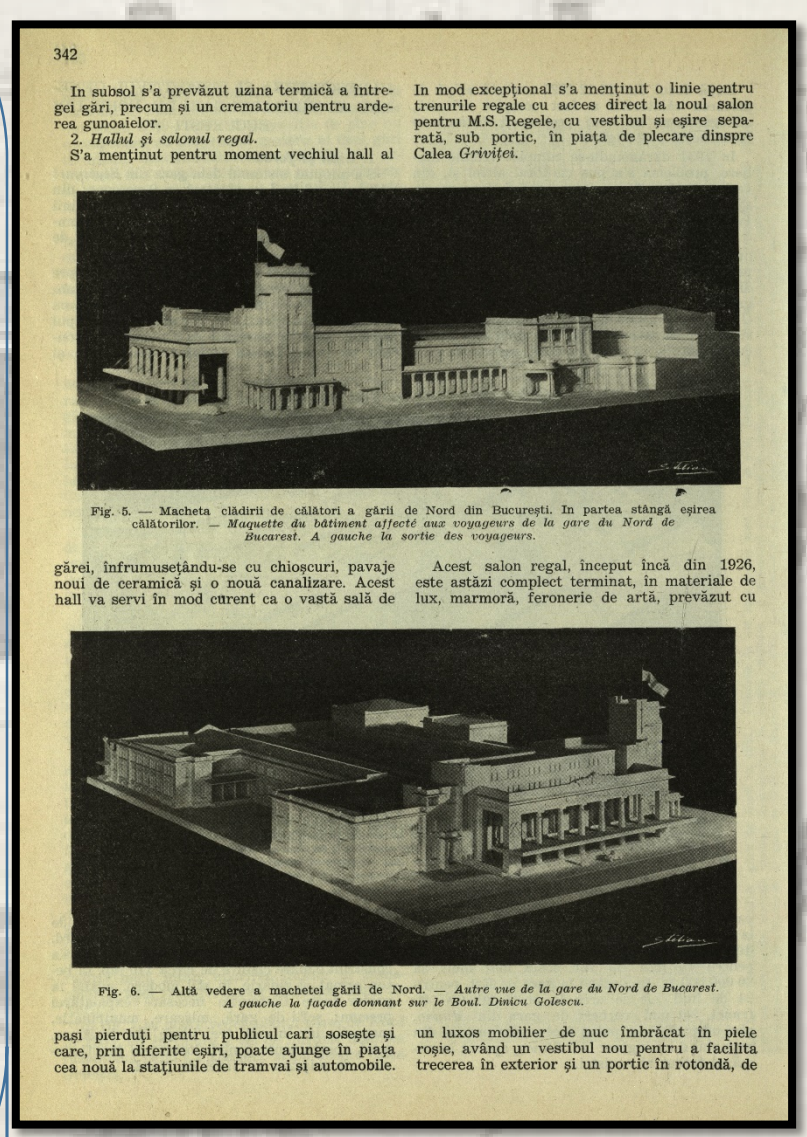
O serie întreagă de magazine vor fi puse la dispoziția comercianților pentru însufleţirea acestui hall.

In curând se va reface și acoperișul actualului hall în beton armat cu sticlă; se va da astfel sălei un aspect monumental, fiind luminată indirect, atât ziua cât și noaptea, având apoi reclame luminoase, prăvălii, baruri, etc. Publicul va putea staționa aci în mod agreabil, fie așteptând călătorii la sosire, fie pentru cei în trecere dela un tren la altul, etc.

In etaje s’au plasat toate biurourile necesare Direcției întreținerii, Exploatărei, Financiare, Medicale, Inspecției L1, precum și altor servicii.

In fața porticului și deasupra acoperișului hallului va fi o mare sală de conferințe și bibliotecă putând servi și ca sală de recepție pentru diferite solemnități, iar deasupra salonului regal o altă sală de conferințe.

Două scări monumentale, cu ascensoare, vor deservi toate etajele.”



342

In subsol s'a prevăzut uzina termică a întregei gări, precum și un crematoriu pentru arderea gunoaielor.

2. *Hallul și salonul regal.*

S'a menținut pentru moment vechiul hall al gării, înfrumusețându-se cu chioșcuri, pavaje noui de ceramică și o nouă canalizare. Acest hall va servi în mod curent ca o vastă sală de pași pierduți pentru publicul cari sosește și care, prin diferite eșiri, poate ajunge în piața cea nouă la stațiunile de tramvai și automobile.

In mod excepțional s'a menținut o linie pentru trenurile regale cu acces direct la noul salon pentru M.S. Regele, cu vestibul și eșire separată, sub portic, în piața de plecare dinspre Calea *Griviței*.

Fig. 5. — Macheta clădirii de călători a gării de Nord din București. In partea stângă eșirea călătorilor. — *Maquette du bâtiment affecté aux voyageurs de la gare du Nord de Bucarest. A gauche la sortie des voyageurs.*

Acest salon regal, început încă din 1926, este astăzi complect terminat, în materiale de lux, marmoră, feronerie de artă, prevăzut cu un luxos mobilier de nuc îmbrăcat în piele roșie, având un vestibul nou pentru a facilita trecerea în exterior și un portic în rotondă, de

Fig. 6. — Altă vedere a machetei gării de Nord. — *Autre vue de la gare du Nord de Bucarest. A gauche la façade donnant sur le Boul. Dinicu Golescu.*

Revista technică C. F. R., Anul al XIX Nr. 11-12, decembrie 1932, p.342
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României



343

unde pleacă și sosesc trăsurile regale ferite de intemperii și nestingherind cu nimic circulația publicului.

3. Hallul actual, transformat pentru moment numai în parte, este încadrat înspre B-dul *Dinicu Golescu* de o mare hală de bagaje la sosirea trenurilor, deunde bagajele ce sosesc sunt transportate cu cariole electromotoare în hala de bagaje, unde sunt taxate, vămuite, etc. și deunde sunt predate publicului care le poate încărca în camioane sau căruțe într'o piațetă specială în B-dul *Dinicu Golescu*.

Tot în aripa dinspre B-dul *Dinicu Golescu* sunt instalate biurourile Companiei de *Wagons Lits* precum și băile și toaletele publice cari se vor instala cu cel mai mare confort în subsolul dinspre Bulevard.

La colțul nouei clădiri dinspre Bulevard s'a amenajat Divizia Financiară a Gării, casele colectoare și casieria acestei Divizii.

lului hall în beton armat cu sticlă; se va da astfel sălei un aspect monumental, fiind luminată indirect, atât ziua cât și noaptea, având apoi reclame luminoase, prăvălii, baruri, etc. Publicul va putea staționa aci în mod agreabil, fie așteptând călătorii la sosire, fie pentru cei în trecere dela un tren la altul, etc.

In etaje s'au plasat toate biurourile necesare Direcției Intreținerii, Exploatărei, Financiare, Medicale, Inspecției L 1, precum și altor servicii.

In fața porticului și deasupra acoperișului hallului va fi o mare sală de conferințe și bibliotecă putând servi și ca sală de recepție pentru diferite solemnități, iar deasupra salonului regal o altă sală de conferințe.

Două scări monumentale, cu ascensoare, vor deservi toate etajele.

In unghiul ce-l face fațada principală fron-

Fig. 7. — Vederea fațadei spre eșirea călătorilor către square. — *Vue de la façade comprenant la sortie des voyageurs du côté du square.*

In capul clădirei dinspre salonul regal s'au prevăzut birouri pentru serviciul medical de prim ajutor, siguranța publică și comisariatul de poliție, precum și sălile de așteptare și restaurant cl. I și a II-a.

Hallul de plecare va fi în prelungire directă cu hallul de sosire.

In fundul hallului, spre oraș vor fi cinci largi eșiri; pe acolo, se vor scurge călătorii cu bagaje de mână cari, trecând printr'un portic monumental, se vor putea îmbarca în taximetre și trăsuri.

O serie întreagă de magazine vor fi puse la dispoziția comercianților pentru însuflețirea acestui hall.

In curând se va reface și acoperișul actuatală cu fațada dinspre piața de plecare s'a construit un turn de 30 de m înălțime prevăzut cu ceasornice luminoase electrice, înlocuind actualele două turnuri dela salonul regal.

Toate clădirile vor fi prevăzute cu instalațiunile cele mai noui de încălzire, luminat, sanitare, telefoane, radio, etc.

Sub hala de bagaje s'a amenajat o mare substație electrică care va deservi întreaga gară.

Intreaga gară de Nord va fi degajată de toate părțile prin străzi largi și piețe, cari vor îmbunătăți în mod simțitor circulația din jurul gărei, separându-se complect curentele de vechicule la plecarea și la sosirea trenurilor.

De comun acord cu Primăria Municipiului București s'a studiat un plan complect de sis-

Revista technică C. F. R., Anul al XIX Nr. 11-12, decembrie 1932, p.343
Cabinetul de Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

”In unghiul ce-l face fațada principală frontală cu fațada dinspre piața de plecare s'a construit un turn de 30 de m înălțime prevăzut cu ceasornice luminoase electrice, înlocuind actualele două turnuri dela salonul regal.

Toate clădirile vor fi prevăzute cu instalațiunile cele mai noui de încălzire, luminat, sanitare, telefoane, radio, etc.

Sub hala de bagaje s'a amenajat o mare substație electrică care va deservi întreaga gară.

întreaga gară de Nord va fi degajată de toate părțile prin străzi largi și piețe, cari vor îmbunătăți în mod simțitor circulația din jurul gărei, separându-se complect curentele de vechicule la plecarea și la sosirea trenurilor.

De comun acord cu Primăria Municipiului București s'a studiat un plan complect de sistematizare a întregului cartier, comasându-se toate terenurile, spre a se putea construi în viitor numai blocuri înalte de case, cari să dea un aspect occidental întregului cartier și să servească ca un cadru monumental pentru Gara de Nord transformată.

Se va prelungi strada Polizu printr'un larg Bulevard până în noua piață de sosire, iar de aci printr'un alt Bulevard se va degaja scurgerea vechiculelor până în piața unde este acum Hala Griviția (Dr. Botescu).

In fața fațadei frontale a gării se va creia un square de 15 000 mp, care va da perspectivă porticului Gării de Nord.

Deși tendința noilor gări din Occident este spre un modernism exagerat totuși spre a face o legătură între vechea architectură a Gării și noile clădiri, am adoptat un stil neogrec, modernizat în mod liniștit, fără exagerări de avangardă, dar totuși dând un aspect unitar modern întregei Gări.

Am căutat să utilizez materiale veritabile ca piatra, fierul, sticla, întrebuințând surogatul cât se poate mai puțin și chiar atunci admițându-se materialele cele mai noui ca teranova, la tencueli, material care are o durabilitate aproape ca a pietrei.

Notez în sfârșit că antreprenorii execută aceste lucrări cu prețuri mici, mulțumindu-se de multe ori deabia să-și acopere cheltuelile, căci toate aceste lucrări, concepute pe baze de prețuri la limită, nu depășesc costul unui bloc obișnuit din oraș, totalul lucrărilor de construcție de clădiri ale Gării de Nord neîntrecând suma alocată de 40 000 000 lei.”

- ✓ **1887** - iluminarea gării cu felinare cu ulei de rapiță.
- ✓ **1887 - 1897** - folosirea iluminatul cu gaz aerian, produs de o uzină proprie din cadrul atelierelor.
- ✓ **1897** - construirea în incinta atelierelor a unei uzine electrice, ce asigura iluminatul cu energie electrică până la ora 24, după care, se trecea la iluminatul cu gaz.

În Gara de Nord funcționa si un birou de telegraf care asigura legătura cu toate stațiile din tară. În biroul de telegraf se afla și *orologiul central*, și de aici, în fiecare zi, la orele 12, era transmis un semnal tuturor birourilor de telegraf din stații, pentru potrivirea ceasurilor.

- ✓ **1889** - a fost pusă în funcțiune prima instalație telefonică a CFR care făcea legătura între biroul de mișcare al Gării de Nord și conducătorul serviciului de mișcare, ing. Alexandru Cottescu (director general al CFR între 2.12.1908 – 1.02.1917).
- ✓ **1890** - instalarea în Gara de Nord a primei centrale telefonice cu o capacitate de 25 de linii telefonice.

Până în anul 1890, macazurile și semnalele, erau acționate manual. În anul 1890 a fost introdusă instalația de centralizare electromecanică Henning tip G.

- ✓ **1932** - introducerea unei instalații de amplificare audio de tip Philips, pentru informarea publicului călător, care a fost distrusă de bombardamentele din 1944.

Ea a fost reparată și a funcționat până în 1968, când a fost înlocuită cu o instalație de centralizare electrodinamică cu relee.

- ✓ **1931-1932** - trecerea la centralizarea electrodinamică de tip Thomson - Houston.

În acest scop a fost construit un post de comandă unic, sub forma unui turn cu trei etaje, situat pe partea stângă a fascicolului de linii, lângă actuala Gară Basarab.

- ✓ **1932-1936** - modernizarea Gării de Nord prin construirea de holuri mari, săli de așteptare spațioase, noi case de bilete.
- ✓ **1936** - introducerea primului bloc automat de linie între București Nord și Chitila.

Lucrările de extindere și modernizare a Gării de Nord au constituit și prilejul demarării de către Primăria Bucureștiului a unor măsuri de sistematizare urbană, dar și de asanare socială a zonei. În 1935 s-a pus piatra de temelie de construire a Palatului Administrativ CFR, ansamblu de clădiri ce au fost dat în folosință pe rând în următorii ani.

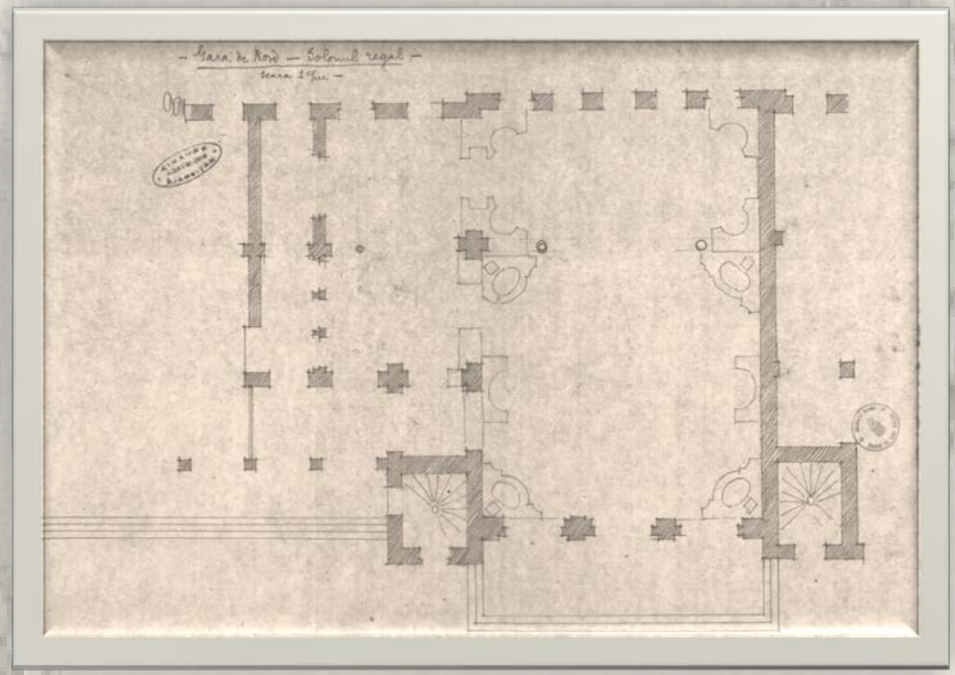
În toamna anului 1934, din ordinul primarului general al capitalei, Al. G. Donescu, au fost demolate ultimele spații improvizate din zona gării. Astfel, a fost deschis noul bulevard ce poartă numele lui Gheorghe Duca, flancat de numeroase imobile.

În România, al Doilea Război Mondial avea să aducă cu el mari pierderi de vieți omenești și materiale. Un sector grav afectat a fost și cel feroviar, având în vedere faptul că, în Capitală, ținta principală a bombardamentelor din aprilie 1944 a fost Gara de Nord, deoarece SUA și Marea Britanie doreau să împiedice transporturile militare spre frontul din Moldova. Imediat după 23 august 1944, au fost realizate lucrări de refacere ale Gării de Nord, ocazie cu care a fost refăcută întreaga aripă dinspre sud a clădirii, finalizate în 1946.

SALON REGAL DIN GARA DE NORD

Vechiul salon regal din Gara de Nord a fost supus și el unor modificări executate în perioada 1926 - 1932. Spațiul era mai mic, dar la amenajarea lui s-au utilizat materiale de lux: marmură și feronerie de artă.
Salonul Regal a fost realizat în ”style empire”, roșu și auriu, având pereții placați cu marmură, iar lustrele executate de renumita firmă Fontanne din Paris.
În anul 1930, călugărițele de la mănăstirea Agapia au dăruit pentru Salonul Regal, un covor lucrat manual care avea creată, din urzeală, stema de atunci a României





Schite. Salonul Regal Gara CFR.
Redecorare Paul Smărăndescu
Arhiva Istorica. Serviciul Colecții Speciale.
Biblioteca Națională a României







Gara de Nord. Fotografii.
Cabinetul de Fotografii. Serviciul
Colecţii Speciale.
Biblioteca Naţională a României



SE PROIECTASE GARA CENTRALĂ ACUM CINCIZECI DE ANI

OAMENI DIN TRECUT

(Urmare din pagina I-a)

Saptamana CFR, Anul IV, nr.17, duminică 26 septembrie 1943, p. 2
Cabinetul Periodice românești vechi, Serviciul Colecții Speciale, Biblioteca Națională a României

SE PROIECTASE GARA CENTRALĂ ACUM CINCIZECI DE ANI

C. Fulga

În după amiaza acelei Duminici dela sfârșitul lui Septembrie, zi luminoasă și caldă acum cincizeci de ani, ca și aceasta de azi, când înșiruim însemnările de față, m'a luat tata de mână ca să pornim în lungă călătorie.

Din fundul Călărașilor trebuia să venim cu piciorul până la întretăierea străzii Traian cu bulevardul Pache Protopopescu, iar de aci să luăm tramvaiul electric numărul 14, care în acel an se pusese în circulație si să mergem cu el până la capăt, în Grozăvești.

Era un eveniment o asemenea plimbare, mai ales pentru un copil de 8-9 ani, ca mine, pe acea vreme, când nu existau cinematografe, când panoramele din timpul Moșilor, circul Cezare Sidoli, ce se deschidea la Crăciun și câte o reprezentație pentru copii, la Teatrul Național, ca feeriile „Ocolul Pământului”, sau „Sânziana și Pepelea” erau singurele distracții îngăduite celor mici.

De astădată, plimbarea noastră avea un rost. Voia tatăl meu să-mi arate locul unde se va construi marea gară centrală a Capitalei, așa cum o hotărâseră mai marii țării și o anunțase ziarele.

Ar putea cineva să-şi pună întrebarea: dece să văd eu, un prichindel, acel teren şi ce interes aveau ai mei legat de acest eveniment ?

Nu ne lega nimic de construcţia gării centrale şi nici nu puteam bănui că voi avea, mai târziu, legături tangenţiale cu instituţia căilor ferate, după cum nici tatăl meu sau vreunul din familia mea nu erau ceferişti.

Dar ştirea amint ită de ziare atunci luase proporţiile unui fapt însemnat; după cum tot fapt însemnat era în acea vreme, răsturnarea unei bărci si înecarea unui ins sau sinuciderea unei perechi înamorate. Comentau ziarele şi întreaga ţară asemenea evenimente, pentru că lumii de atunci nu-i amorţise simţurile ca azi când ştirile despre scufundarea vapoarelor, distrugerea oraşelor, nimicirea a divizii de oameni, sfâşierea prin bombe a sute şi mii de oameni şi copii în locuinţele lor, se succed de pe o zi pe alta ca în toiul biblicului apocalips şi luăm act de ele cu o tărie de nervi, ce nu s'ar fi putut suporta atunci.

Gelos de toată mahalaua Calistului, am luat pe tata de mână şi am pornit-o la drum lung. Marea mea bucurie era că merg cu electricul. Aşa de repede sbura cu noi ttramvaiul şi atât de halucinant se desfăşurau priveliştile prin faţa ochilor, că eu mai mult cu ochii în urmă eram, decât înainte, spre a mă putea fixa asupra tablourilor ce se perindau pe dinaintea noastră. Eram învătat doar cu tramvaiul cu un cal depe Călăraşi. Cel cu doi cai, mai mare, mergea pe Calea Griviţei, până la Sf. Gheorghe prin Regală şi Colţii şi de acolo pe Calea Moşilor, până la şoseaua Mihai Bravul.

După ce trecurăm de biserica Sărindar - azi Cercul Militar - casele se răriră bine. Se ţineau lanţ maidanele pe bulevardul Elisabeta şi acolo unde azi se înşirui cinematografele erau locuri pentru învăţat mersul pe bicicletă, în frunte cu faimosul Dumitrescu, cel care mergea pe o roată imensă, deasupra ei.

Mai apărea ici colo câte o casă, după grădina Cişmigiului, dar dincolo de piaţa unde azi e statuia lui Cogălniceanu, gradinele se ţineau lanţ pe stânga până în cheiul Dâmboviţei, iar pe dreapta până spre Plevnei. Dela încrucişarea Dâmboviţei cu bulevardul, spre Grozăveşti, se întindeau câmpurile, pe cari azi se văd ruinele Venusului, sau ridicări de barăci, militare, până la cazarma Malmaison.

Coborâţi din tramvai, tata se porni să-mi arate unde era amplasamentul gării Centrale, ce se proiectase. Azi este pe acel loc spitalul 303, depozitul de lemne c.f.r nr. 1 şi maidane în sus şi în jos.

Tata, ca toţi bucureştenii, era mândru de Capitală si urmărea ceas cu ceas, desvoltarea ei, pentru că - după acele două decenii dela ridicarea României la rangul de regat - ţara noastră era „Belgia Orientului", iar Bucureştii „Micul Paris". Săracul de el, era împovărat atunci de aceste insuportabile pretenţii. Şi bineînţeles, orice hotărâri de noui construcţii sau proiecte de lucrări edilitare erau primite cu neastâmpăr si erau văzute ca şi realizate anticipat, numai ca Bucureştii să devină mai repede micul Paris.

Și ne învârtirăm de zeci de ori, pe loc, în acel câmp imens, în care tata cu mâinile întinse pe rând, sau dintr'odată, îmi arăta, pe unde vor veni si se vor opri trenurile și ce frumoasă priveliște vor avea străinii și provincialii când vor descinde în Capitală.

Priveam apoi emoționați spre oraș unde, dela încrucișarea Dâmboviței cu bulevardul Elisabeta, se deschideau într-adevăr două imense artere de penetrație, pe calea cea mai scurtă, spre inima Capitalei. Si vedeam acum 50 de ani, ambele splaiuri ale Dâmboviței si ambele părți ale Bulevardului Elisabeta pline mai arătos și mai năvalnic. Tot el a pus atunci să se joace jocul cel mai frumos, pe care l-am văzut vreodată, nu numai pentru pași și figuri dar și pentru mândrețea de linii și trăsături de palate, de edificii publice și case cu multe etaje, așa cum arăta atunci Parisul în cărți ilustrate și cum a început să arate abia azi, în acele locuri, Bucureștii.

Atât de mult m'a impresionat pe mine tabloul pe care mi-l înfățișa tata, în cuvinte colorate și geometric dispuse, încât toată viața mea am oftat după Gara Centrală si o vedeam mereu ridicându-se, în zelul meu de a putea fi o dată mândru de orașul în care m'am născut și am trăit toată viața.

Când, după vre-o 10-12 ani de atunci am ajuns în Capitala unei țări străine și m'am cutremurat de mărimea și frumusețea Gării și mai ales de perspectivele ce mi-se ofereau ochilor, când am coborât spre oraș treptele gării, m'am gândit cu strângere de inimă că nu se construise până atunci proiectată Gară Centrală a Capitalei mele si că am rămas tot cu cele două turnulețe de deasupra Gării de Nord și cu cele 4-5 linii de atunci, gâtuite între Grivița și Dinicu Golescu.

De câte ori intram și ieșeam din Gara de Nord de atunci încoace, mă gândeam cu groază la greutățile serviciului - fără să fiu ceferist - $i cum trebue să se chinuiască cei dela mișcare într'o asemenea strangulație, cu toate îmbunătățirile ce primea an de an vechea gară.

Dar mai ales mă lua groaza și rușinea de a fi bucureștean, când o porneam pe Griviței spre centrul Capitalei, înapoiat din vre-o călătorie.

Am fost și spre Orient. Dar nu cunosc o Capitală, care să ofere spectacolul la care asistam până mai eri. Lumea interlopă de pe calea Griviței cu tot aspectul ei extra oriental te făcea să te cutremuri, ca și când ai fi fost nevoit să mergi pe sub pomi plini de omizi. Si mai rău.

S'a mai schimbat în ultimul timp aspectul. S'a croit bulevardul Dinicu Golescu. S'au lărgit aripile Gării; i s'au dărâmat cele două turnulețe și i s'au ridicat coloane somptuoase, iar în față s'a clădit Palatul administrativ și se vor croi alte pieți și alte bulevarde în acele locuri și va fi frumos.

Se gândesc azi copiii și nepoții noștri, de ce va fi gara, așa cum mă gândeam eu acum 50 de ani. Exact în luna Septembrie 1893, se luase hotărîrea să se construiască acea Gară Centrală și vre-o 40 de ani se credea că se va construi totuși acolo.

Nu s'a putut. Păcat! Nu pentru că vre-unul ca mine a rămas cu oful la inimă; ci pentru că nu se mai poate face acum, ceea ce se putea face atunci, și încă în cele două, trei decenii următoare.

Eu am rămas însă cu o meteahnă: de câte ori trec pe câmpurile Cotrocenilor - si azi mai mult câmpuri - am în mintea mea acea Gară Centrală, pe care o văd enormă, somptuoasă și mai ales comodă, degajată, așa cum mi-o înfățișa cu o mândrie de naiv bucureștean tatăl meu, acum 50 de ani.

ASPECTE DIN VIAȚA POLITICĂ ÎN GARA DE NORD



Cabinetul de Fotografii.
Serviciul Colecții Speciale.
Biblioteca Națională a României



Cabinetul de Fotografii.
Serviciul Colecții Speciale.
Biblioteca Națională a României



Anul 30 No. 9729 — 16 pagini — Sâmbătă 27 Ianuarie 1934

DIMINEAȚA

N CURAND JEAN HARLOW — IN — „PATIMA BLONDĂ"

INDEMNURI LA MUNCĂ

Suveranii bulgari oaspeții regelui Carol, la Sinaia

Primarul Sinaiei întâmpină pe regele Boris cu o urare de bun sosit în limba bulgară

Intâmpinarea oaspeților

Dineul dela Castelul Foișor

Consiliul de miniștri de aseară

Desființarea Camerelor profesionale

CONVERSIUNEA DATORIILOR

Vapor în flăcări

Au pierit 180 călători

In gara de Nord: Cortegiul regal. Regele Carol și oaspeții regali

Dimineața, anul 30, nr. 9729, 27 ianuarie 1934, p.1
Cabinetul de Periodice românești vechi,
Serviciul Colecții Speciale,
Biblioteca Națională a României

ASPECTE DIN VIAȚA SOCIALĂ ÎN GARA DE NORD


6 Săptămâna CFR

OAMENI CARI PORNESC MEREU...

LA GARA DE NORD...

ORICINE...

PRINCIPIILE ORGANIZĂRII ECONOMIEI GERMANE

CUM VA FI TRENUL DE MÂINE

Săptămâna CFR, Anul IV, Nr. 28, 1943, p. 6


Anul 29 No. 9369 — 16 pagini — Sâmbătă 28 ianuarie 1933

DIMINEAȚA

3 Lei | București, Str. Const. Mille (Sărindar) 5-7-9

CIRCULAȚIA TRENURILOR SE RESTABILEȘTE

GUVERNUL ȘI FUNCȚIONARII

Consiliul de miniștri de aseară

Afacerea de „spionaj" dela Timișoara

Aprovizionarea Capitalei întâmpină dificultăți

Primăria nu admite nici un fel de scumpire a alimentelor

Se menține numai fabricarea pâinii integrale

Regele și-a reluat reședința în Capitală

150 de bombe la locuința unui comunist la Lisabona

Vapor eșuat

Dimineața, an 29, nr. 9369, 28 ianuarie 1933, p. 1


Se apropie valul de căldură?

Câteva aspecte din gara de Nord. — Lumea pleacă, lumea vine...

TIMP FRUMOS

O nedreptate

Intoarcerea

Cât-va spicuiri dintr'un memoriu al S. T. B.-ului

Dimineața, an 29, nr. 9553, 3 august 1933, p. 3


Groaznica ciocnire de trenuri din gara de Nord

Sunt opt morți și zeci de răniți.-Ce a stabilit ancheta

Pentru d. director general al poștelor

Versiunea oficială

Sesiunea de iarnă a Parlamentului francez

REGINE INCORONATE

MARIA

REGINA ROMÂNIEI

Cercetările poliției

Arestarea impiegatului Fabri

Dimineața, an 29, nr. 9353, 12 ianuarie 1933, p.3

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

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


UA EROILOR
Solemnitatea din Capitală
Cum a părăsit Lindbergh Parisul
Sborul său spre Bruxelles și Londra
Plata despăgubirilor de război
Un atac al opoziției contra guvernului Poincare
MOARTEA AVIATORULUI BICAN

Dimineața, Anul XII, nr. 7365,
duminică 5 iunie 1927, p. 5


UNIVERSUL
CELE DIN URMĂ ȘTIRI DIN LUMEA ÎNTREAGĂ
Moții!...
O acțiune pentru dărâmarea puterii sovietice
Inundațiile catastrofele din Statul Missisipi
Mecanismul bătrâneții și al morții
Descoperiri interesante la închisoarea Văcărești
Împrumut în Germania?

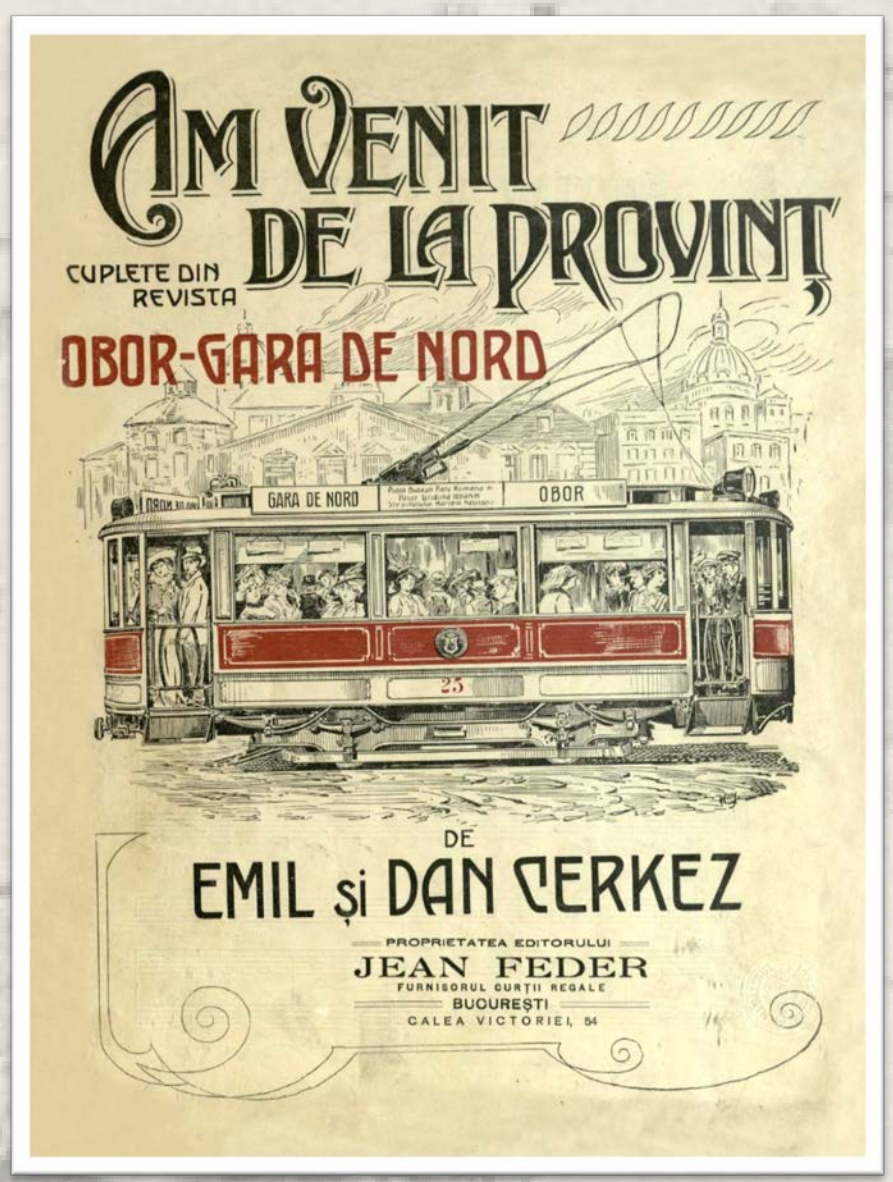
Universul, Anul XLV, nr. 125, joi
2 iunie 1927, p. 1


UNIVERSUL
CELE DIN URMĂ ȘTIRI DIN LUMEA ÎNTREAGĂ
Conștiința încărcată a guvernului a unit împotriva presei brutalitatea și disprețul.
Ziua eroilor
Problema reîntineririi
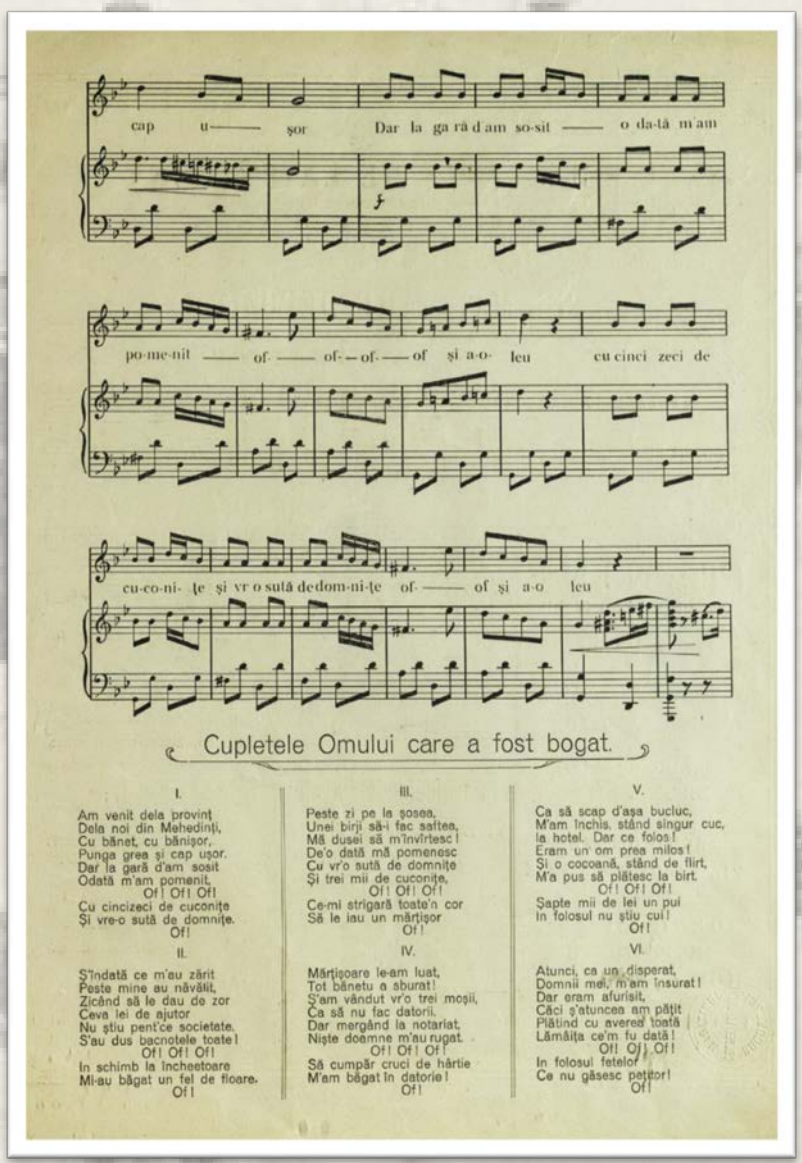
Universul, Anul XLV, nr. 127,
duminică 5 iunie 1927, p. 1


LUMEA MUNCITOARE
SARBATORIREA d-lui N. Petrescu-Comnen
CONGRESUL „UNIUNEI Camerelor de comerț"
SARBATORIREA „Zilei Eroilor" în Capitală
SPORTURI-RADIOFONIE

Viitorul, Anul 2, nr.5780,
sâmbătă 4 iunie 1927, p.4



Cerkez, Emil, Am venit de la provinţ : Cuplete din revista "Obor - Gara de Nord" pentru voce şi pian de Jean Feder Furnisorul Curții Regale, [1920 ?] Bucureşti: Tipografia "Eminescu". 4 p.: n. muz.; 33 cm. Compartimentul Multimedia, Biblioteca Națională a României



În prezent, alături de gara Filaret, dezafectată în 1960, alte două gări din București sunt înscrise în Lista Monumentelor Istorice de patrimoniu din municipiul București:

- ✓ poziția 1083: cod B-II-m-A-18801, cu denumirea: ”Gara Obor”, municipiul București, adresa: Bd. Gara Obor nr. 1-3, sector 2; datare: prima jum. a sec. XX
- ✓ poziția 1083: cod B-II-m-A-18804, cu denumirea: ”Gara de Nord” ”, municipiul București, adresa: Piața Gării de Nord nr. 1, sector 1; datare: 1872

Lista a fost publicată în Monitorul oficial al României nr. 113bis din 15.02.2016

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

MINISTERUL CULTURII

Nr. crt.	Cod LMI	Denumire	Localitate	Adresă	Datare
1076	B-II-m-B-18794	Casă	municipiul BUCUREŞTI	Str. Frumoasă 33 sector 1	sf. sec. XIX - înc. sec. XX
1077	B-II-m-B-18795	Casă	municipiul BUCUREŞTI	Str. Frumoasă 39 sector 1	sf. sec. XIX - înc. sec. XX
1078	B-II-m-B-18796	Casă	municipiul BUCUREŞTI	Str. Frumoasă 40 sector 1	sf. sec. XIX - înc. sec. XX
1079	B-II-m-B-18797	Casă	municipiul BUCUREŞTI	Str. Frumoasă 47 sector 1	sf. sec. XIX - înc. sec. XX
1080	B-II-a-B-18798	Ansamblul de arhitectură "Str. Gabroveni"	municipiul BUCUREŞTI	Str. Gabroveni sector 3	sf. sec. XIX - înc. sec. XX
1081	B-II-m-B-18799	Casa Gala Galaction	municipiul BUCUREŞTI	Str. Gala Galaction 51 sector 1	prima jum. sec. XX
1082	B-II-m-A-18800	Gara Filaret	municipiul BUCUREŞTI	Piaţa Gara Filaret 1 sector 4	1869
1083	B-II-m-B-18801	Gara Obor	municipiul BUCUREŞTI	Bd. Gara Obor 1-3 sector 2	prima jum. sec. XX
1084	B-II-m-B-18803	Gara de Nord	municipiul BUCUREŞTI	Piaţa Gării de Nord 1 sector 1	1872
1085	B-II-m-B-18804	Casă	municipiul BUCUREŞTI	Str. Georgescu Mihail dr. 9 sector 2	1910
1086	B-II-m-B-18805	Casă	municipiul BUCUREŞTI	Str. Georgescu Mihail dr. 10 sector 2	1895
1087	B-II-m-B-18806	Casă	municipiul BUCUREŞTI	Str. Georgescu Mihail dr. 11 sector 2	1910

INSTITUTUL NAŢIONAL AL PATRIMONIULUI

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

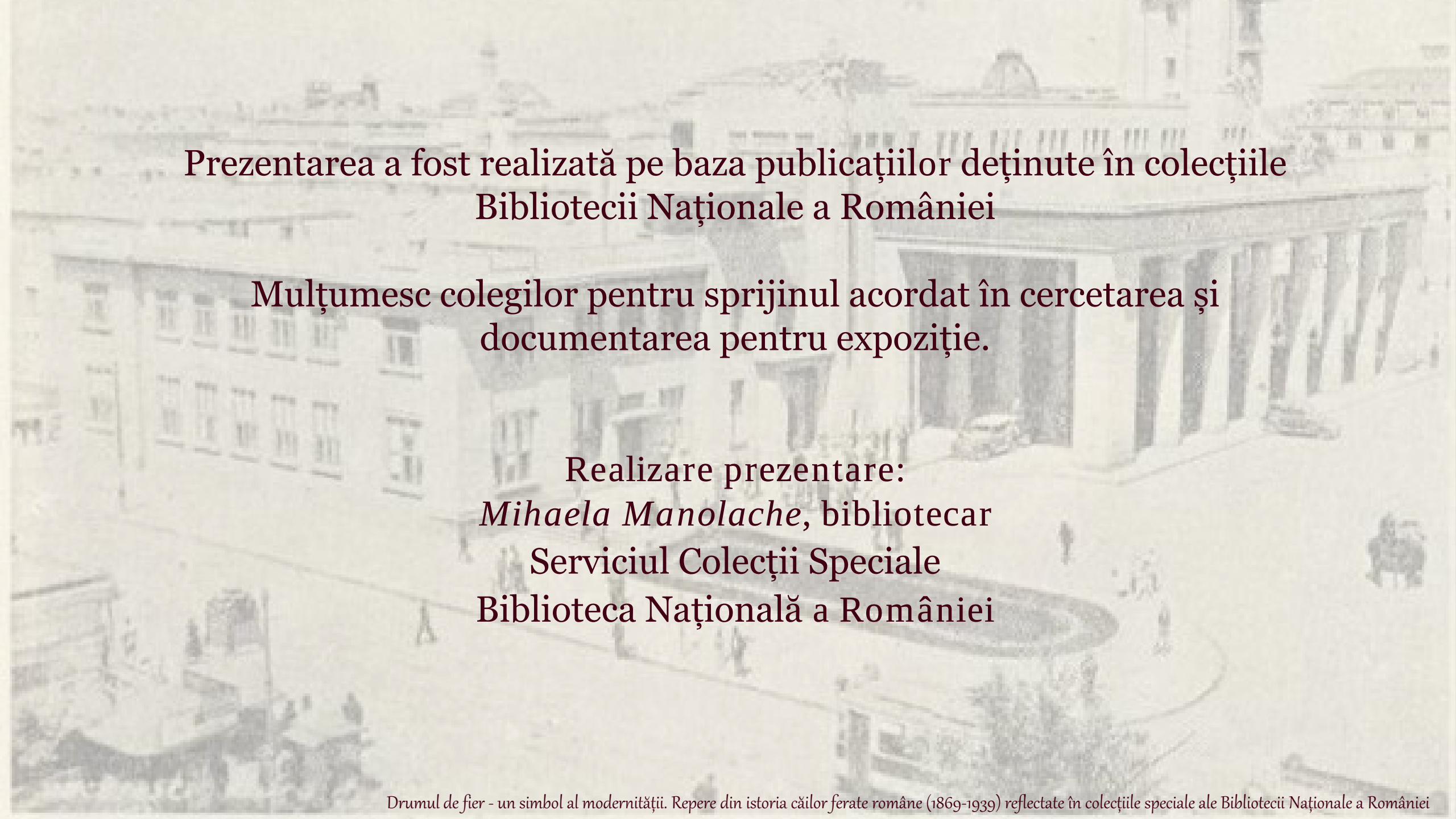
598

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

- ✓ Botez, C., Urmă, D., Saizu, I. *Epopeea feroviară românească - Introducere,* Edit. Sport Turism, București, 1977.
- ✓ Dorobanțu, Mircea. *Gara de Nord la 145 de ani - simbol al dezvoltării economice și politice în:* Analele asociației profesionale a geografilor din România, Vol. VIII, nr. 8/2017
- ✓ Gusti, Dimitrie, Orghidan, Constantin, Vulcănescu, Mircea. *Enciclopedia României. Economia națională: circulație, distribuție si consum* (vol. IV). București; Imprimeria Națională, 1943
- ✓ Popescu, Ilie. *Amintiri despre o veche gară românească* - Centrul de Perfecționare și Calificare al Căilor Ferate Române, București, 1997.
- ✓ Popescu, Toader. *Proiectul feroviar românesc (1842-1916),* Edit. Simeria, București, 2014
- ✓ Șiaicariu, Victor, Constantinescu, D. Ștefan, Atlas istoric geografic al neamului românesc. București: Litografia Neumann, 1920

- ✓ https://patrimoniu.ro/images/lmi-2015/LMI-CT accesat 12 iunie 2021

- ✓ Colecția ziarelor: Săptămâna CFR, Dimineața, Universul, Viitorul, 1927, 1933, 1934, 1943
- ✓ Colecția Revista CFR, 1932
- ✓ Colecția Buletinul Societății Politecnice 1893
- ✓ Colecția Buletinul CFR, 1912



Prezentarea a fost realizată pe baza publicațiilor deținute în colecțiile Bibliotecii Naționale a României

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

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