



## CLĂDIRI PENTRU GĂRI FERUVIARE

### CLĂDIRIA DE CĂLĂTORI

### PROIECTE ȘI REALIZĂRI DIN ULTIMII ANI

## CLĂDIRI PENTRU GĂRI FERUVIARE

### CLĂDIRIA DE CĂLĂTORI

### PROIECTE ȘI REALIZĂRI DIN ULTIMII ANI

Dintre toate clădirile ce se construiesc de-a lungul liniei ferate, cea mai specific feroviară și totodată cea mai populară este, fără îndoială, clădirea gării destinată pasagerilor sau « CLĂDIRIA DE CĂLĂTORI », cum este denumită în termeni feroviari.

Ea se construiește la punctele de oprire a trenului pe linie, pentru îmbarcarea și debarcarea călătorilor dintr-o localitate sau dintr-o regiune pe care o deserveste.

Pe lângă spațiile destinate publicului, programul clădirii de călători cuprinde birourile exploatarei stației și locuințele personalului de exploatare, din care, cel puțin două — locuința șefului de stație și a unui impiegat de mișcare — trebuie să fie cuprinse chiar în corpul clădirii de călători sau în imediați ei vecinătate.

Clădire cu program de cele mai multe ori simplu și de dimensiuni modeste, ea pune totuși proiectantului probleme de compoziție mai complexe și mai ample decât apar la prima vedere.

Mai întâi, fiindcă face parte din acel ansamblu de clădiri ce se succed de-a lungul liniei, cu care călătorul ia primul contact și care, în ochii lui, constituie primul plan al peisajului, căpătând astfel, pentru el, un interes deosebit, influențându-l judecata asupra țării pe care o străbate.

Dar clădirea de călători prezintă interes nu numai pentru cel ce privește pe fereastra vagonului. Prin locul ce-l ocupă în natura din diversele regiuni ale țării, ea reprezintă în peisaj — pe care îl punctează, îl ritmează, apărând din distanță în distanță — un element de o importanță deosebită.

« Drumul de fier », drept pînă în zare, la șes, șerpuit ca și curbele de nivel pe care le urmează, în ținuturile deluroase sau în cele de munte, este o trăsătură caracteristică a peisajului însuși. Cu atît mai stridente și mai inoportune sînt clădirile ce apar de-a lungu-i, atunci cînd nu țin seamă de caracterul specific local.

Ele trebuie să fie integrate mediului ambiant, atît prin caracterul arhitecturii lor, cît și prin modul cum se compun cu peisajul, ajutate fiind de cadrul lor de plantații din stații și de cele ce le prelungesc de-a lungul liniei, necesare susținerii taluzurilor căii sau apărării ei de înzăpeziri.

Mai mult ca oricare alta, clădirea de călători, « poartă de acces » la o localitate sau regiune, trebuie să-i exprime caracterul. De aceea, din partea proiectantului este necesară o adîncă cercetare a tuturor regiunilor țării în care construiește, spre a cunoaște condițiile locale, pentru a se pătrunde de frumusețile și însușirile specifice fiecărei regiuni.

Urmărirea (o dată cu satisfacerea condițiilor economice, tehnice și funcționale) realizării unui astfel de proces de adaptare la regiuni a constituit, în ultimii ani, o preocupare de bază a colectivului din Institutul de proiectare al căilor ferate. Realizările sale trebuie deci privite îndeosebi sub aspectul efortului depus în folosirea de elemente și de materiale tipice locale, adică sub aspectul contribuției ce a avut în procesul de căutare a unor forme specific naționale, prin expresia plastică a clădirilor pe care le-a creat.

Arh. P. E. MICLESCU  
Laureat al Premiului de Stat

Ca urmare a dezvoltării economice mereu crescînde din ultimii ani, sporirea traficului rețelei feroviare a dus la realizarea a numeroase clădiri de călători menite să deservescă centrele industriale și muncitorești.

Pentru proiectarea acestor clădiri, specific feroviare, din analiza procesului tehnologic au rezultat programe foarte variate, rar întîlnindu-se teme identice.

Aceasta se datorește, în primul rînd, funcțiilor multiple de deservire, cerute de importanța sau capacitatea traficului stabil de tehnolog. Mărimea clădirilor variază de la cele mai mici (halte) pînă la cele mari și complexe, clădiri de călători din stații tehnice, combinate cu alte servicii într-o singură clădire etc.

La clădirile de călători mai dezvoltate, pe lângă gruparea diferitelor funcțiuni corespunzătoare, se mai observă proporționarea holului și a sălilor de așteptare în raport cu numărul călătorilor, aceste încăperi avînd uneori chiar înălțimi mai mari, dominante, față de celelalte încăperi. De asemenea, unele clădiri folosesc porticele pentru adăpostirea călătorilor spre linie, în lipsa peranelor acoperite, care sînt prea costisitoare.

Locuințele de serviciu, adică pentru șeful stației și impiegati, sînt dispuse în clădire după caz: fie la parter, fie la etajul clădirii, fie într-un pavilion separat, legat de corpul clădirii de călători.

Dar în compunerea unei clădiri de călători, nu numai complexitatea funcțiilor este determinantă, ci soluționarea mai variază și după condițiile terenului. Așezarea — impusă în cuprinsul unei stații și obligată de înălțimea platformei liniilor — determină rezolvări diferite în cazul unor denivelări mari sau al îngustimii zonei permise (de exemplu Mănăstirea Turnu). În toate cazurile, circulația, trecerea și accesul călătorilor sînt clare, directe și scurte.

Sistemele constructive și materialele utilizate pentru clădirile de călători sînt dintre cele mai simple și potrivite regiunilor în care sînt executate.

Încăperile au fost dimensionate după lungimea grinzilor prefabricate din beton armat (standardizate), care reazemă pe ziduri purtătoare din cărămidă și pe grinzi intermediare (la deschideri mai mari).

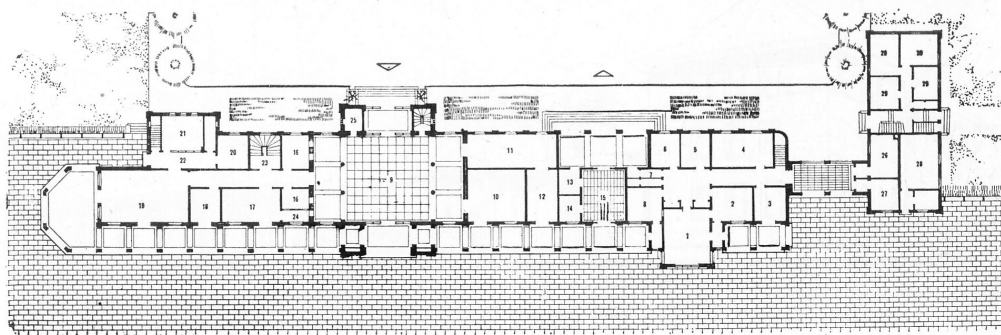
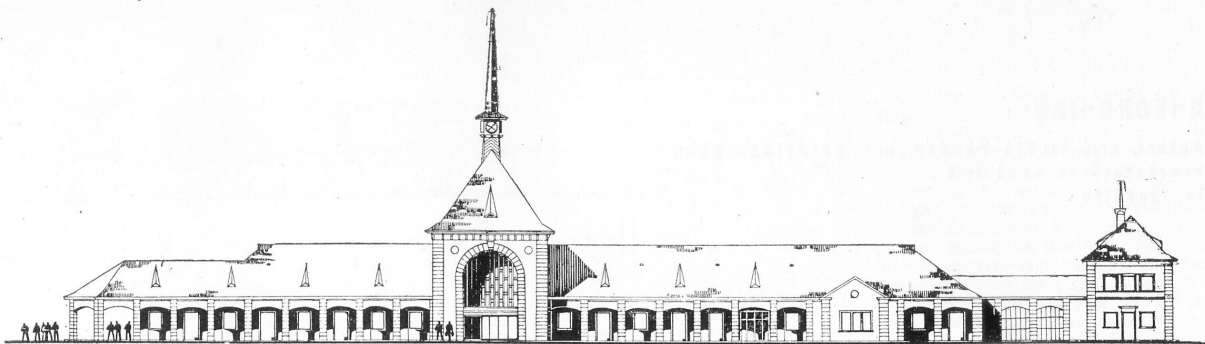
Invelitorile sînt de țiglă sau azbociment ondulat, conturul lor simplu căutînd a înscrie silueta acoperișului în peisajul local.

La unele clădiri au fost executate fațade de piatră sau de cărămidă lucrată aparent (placaje), de cîte ori aprovizionarea locală a regiunii a permis folosirea acestor materiale ușor de întreținut și rezistente la acțiunea fumului locomotivelor.

În interior găsim finisaje simple, după importanța încăperilor, accentul fiind pus, în unele cazuri, numai pe holuri, ca încăperi reprezentative ale gărilor.

Pentru exemplificare, prezentăm cîteva dintre aceste clădiri realizate în diferite regiuni ale țării.

Arh. THEONIC SĂVULESCU



Plan parter — 1. Birou mișcare — 2. Birou șef stație — 3. Birou — 4. Secretariat — 5. Birou — 6. Telegraf — 7. W.C. 8. Tranzit — 9. Hol pentru public — 10. Așteptare — 11. Mesagerii — 12. Ieșire mesagerii — 13. Bagaje de mână — 14. Serviciu — 15. Hol-ieșire călători — 16. Case de bilete — 17. Așteptare — 18. Mama și copilul — 19. Restaurant — 20. Birou administrator restaurant — 21. Bucătărie — 22. Oficiu — 23. Scară la subsol (w.c. public) — 24. Informații — 25. C.A.M. 26. Poșta — 27. Miliția — 28. Școala pentru personal C.F.R. — 29. Rezervă

## H U N E D O A R A

Autori, arh. TITU DAN ELIAN,  
arh. DAN VIRGIL MARINESCU

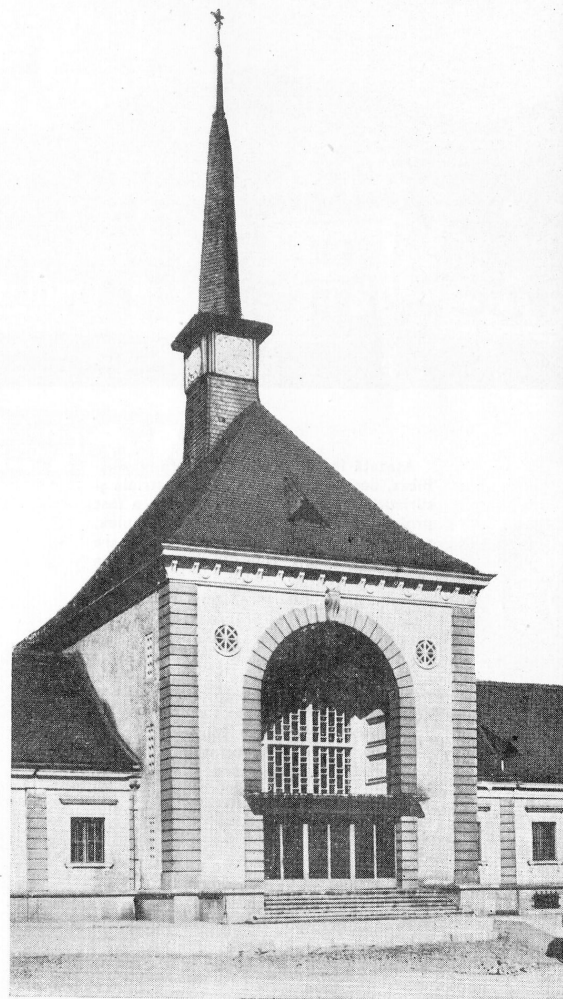
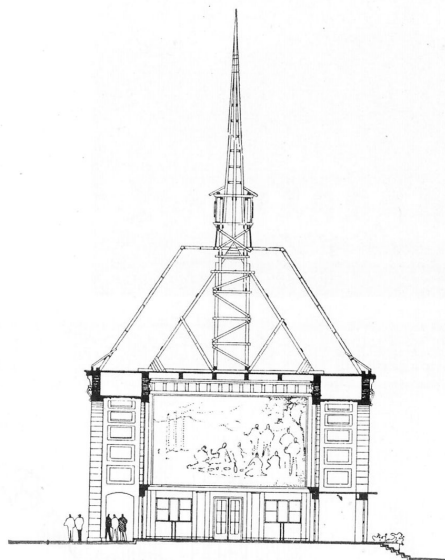
Proiectată în anul 1951,  
executată în anul 1953

Este amplasată la capătul liniei Simeria-Hunedoara, formînd un cap de perspectivă al drumului ce unește noul oraș muncitoresc Hunedoara cu stația. Traficul mare de călători și de trenuri cerea o dezvoltare mare, atît a grupului de birouri destinate exploatării, cît și a pieselor destinate publicului.

Holul pentru intrarea călătorilor este de dimensiuni monumentale, avînd spre piață și peron două portaluri traforate, executate din elemente prefabricate de beton armat, iar pe pereții laterali, două panouri decorate «al fresco» de pictorul Paul Miracovici. Tavanul este tratat în casete. În fațadă, acest hol este exprimat printr-un corp supraînălțat cu o fleșă, dominînd tot ansamblul compoziției și constituind, în același timp, elementul de arhitectură care formează capătul de perspectivă al arterei principale.

Holul de ieșire a călătorilor — de dimensiuni mai modeste — este exprimat înspre piață printr-un portic cu trei arcade; celelalte încăperi pentru public: săli de așteptare, camera mamei și a copilului, restaurantul etc. sînt grupate de-a lungul unui portic.

Locuințele și camerele de rezervă sînt amplasate într-un corp de clădire cu parter și etaj. Tot în acest corp de clădire etajat sînt amenajate, la parter, încăperile care nu au legătură directă cu exploatarea: miliția, poșta, școala pentru personal. Plastica fațadelor, cu elemente de modernură clasică, este în spiritul arhitecturii regionale. Tencuielile exterioare colorate dau o notă locală, clădirea încadrîndu-se armonios în ansamblul urbanistic.





## B I C A Z

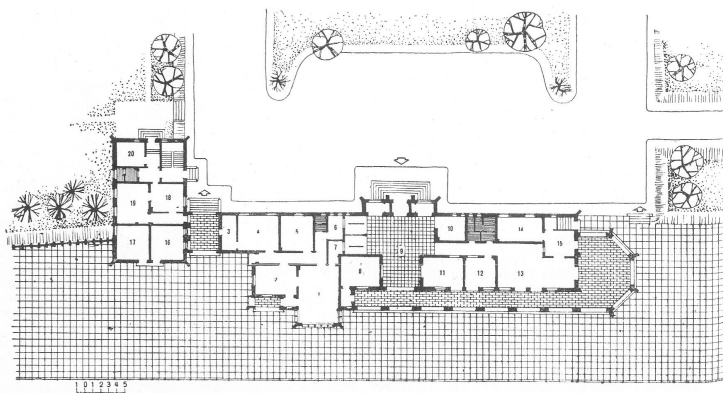
Autori, arh. TITU DAN ELIAN,  
arh. DAN VIRGIL MARINESCU  
Proiectată în anul 1951,  
executată în anul 1953

Așezată la capătul liniei Piatra-Neamț-Bicăz, deservind o localitate industrială și turistică, clădirea de călători Bicaz a fost proiectată după un program complex, trebuind să satisfacă un trafic mai mare de călători decât celelalte stații de pe valea Bistriței.

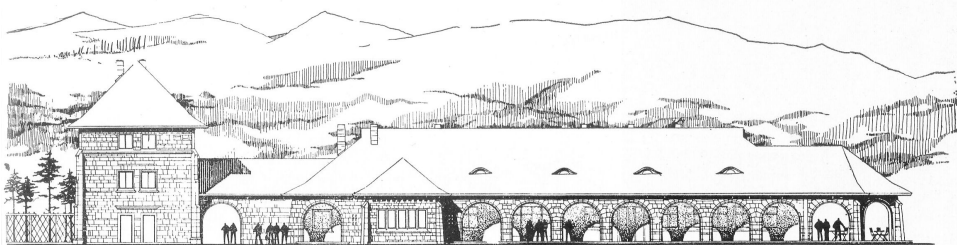
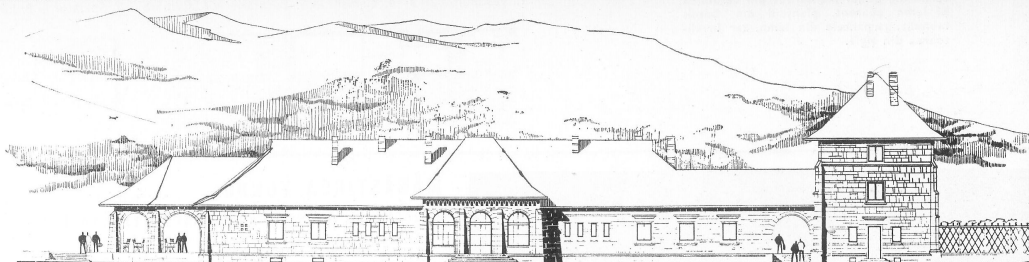
S-a urmărit realizarea unei construcții cu un caracter mai reprezentativ, care să reflecte arhitectura moldovenească a regiunii.

Birourile destinate exploatării și piesele pentru călători (hol-așteptare, mamă și copil, restaurant cu anexe etc.) sînt grupate într-un corp de clădire cu parter; acest corp este legat printr-o boltă (pe unde călătorii au acces de pe peron în piață) de un al doilea corp de clădire cu parter și două etaje, avînd la nivelul peronului încăperile pentru miliție, poștă, punct medical, iar la nivelurile superioare, apartamente și camere de rezervă.

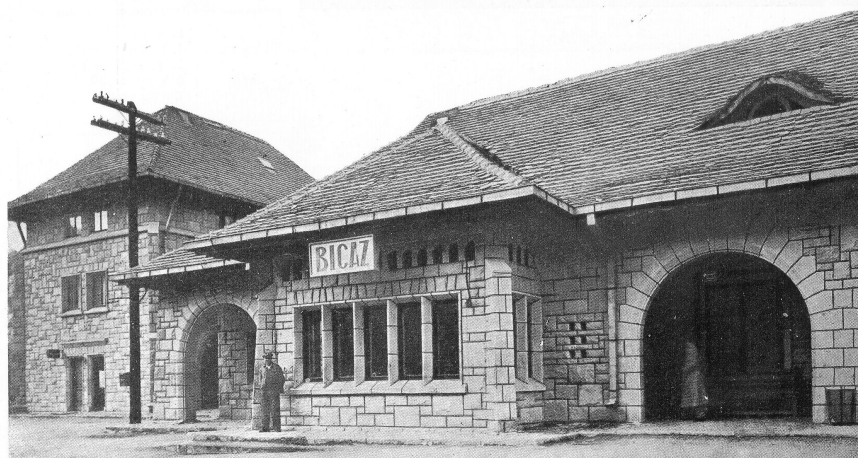
Ca elemente plastice în fațade au fost realizate ocnice, contraforți, o profilatură specifică monumentelor istorice din regiune, arcuri în plin cîntre executate din piatră și un acoperiș avînd o pantă destul de accentuată, cu o siluetă asemănătoare acoperișurilor moldovenești.



4



Plan parter  
1. Birou mișcare — 2. Birou șef stație — 3. Arhivă — 4. Secretariat  
5. Birou — 6—7. Case de bilete  
8. Tranzit — 9. Hol pentru public  
10. Magazin — 11. Așteptare  
12. Mama și copilul — 13. Restaurant — 14. Bucătărie — 15. Oficiu  
16. Poștă — 17. Miliție — 18. Așteptare  
19. Consultații medicale  
20. Îngrijitor

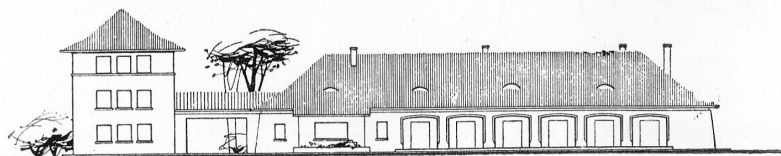


## GHEORHIENI

Autori, arh. SILVIA VANCEA, arh. CRISTINA NEAGU

Proiectată în anul 1955

În execuție

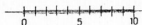


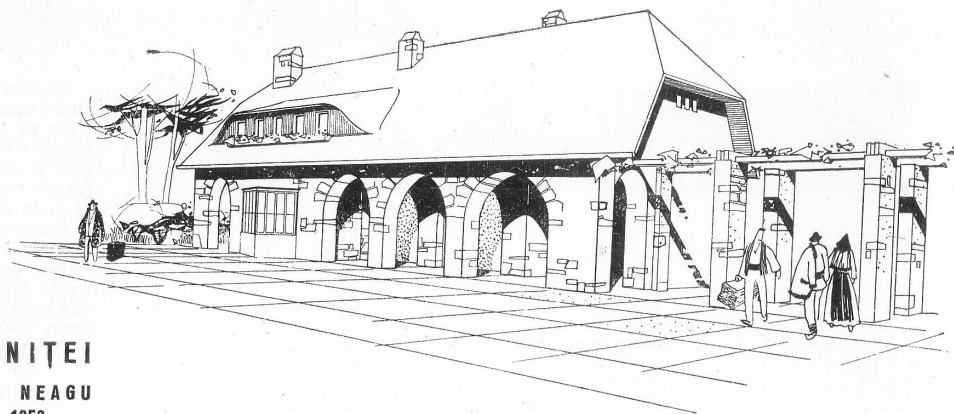
Clădirea de călători a stației Gheorghieni deservește trei comune cu un mare trafic de călători. Este construită din zidărie de piatră și cărămidă, învelitoarea fiind din țiglă solzi, șarpanta din scinduri (sistem ing. I. Petculescu), iar planșeele, în parte monolite, în parte prefabricate.

Clădirea cuprinde birourile de exploatare și încăperile destinate publicului. Într-un pavilion separat, legat printr-un portic de clădire, se găsesc, la parter, o altă serie de birouri pentru punctul sanitar, miliție etc., iar la etaje, locuințe pentru șeful stației și impiegați.

### Plan parter

1. Birou mișcare — 2. Birou șef stație  
3. Birou — 4. Casa de bilete — 5. Referenți — 6. Arhivă — 7. Informații — 8. Bagaje de mână — 9. Vestibul — 10. Hol așteptare cl. II — 11. Așteptare cl. I  
12. Mama și copilul — 13. Bufet — 14. Bucătărie — 15. Cămară — 16. Mesagerii  
17. Birou — 18. Peron acoperit — 19. Punct sanitar — 20. Locuință





## DEALUL ȘTEFĂNIȚEI

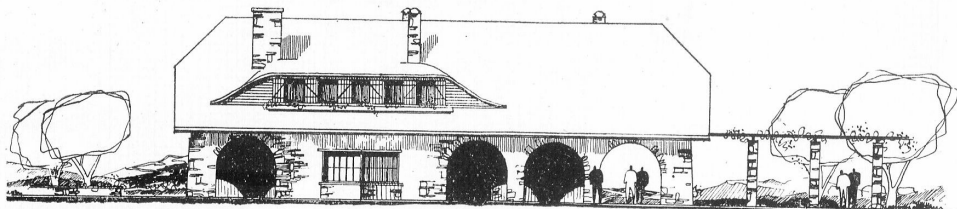
Autor, arh. CRISTINA NEAGU

Proiectată în anul 1952,  
executată în anul 1954

Clădire de călători de tip mic, pe linie  
curentă, situată într-o regiune de munte.

La parter se află exploatarea și sala de  
așteptare pentru călători, iar la etaj, apar-  
tamentul (mansardat) al șefului de stație.

În ceea ce privește sistemul constructiv,  
fundațiile au fost executate din beton  
ciclopean, zidăria portantă din piatră și  
cărămidă, etajul mansardat din cărămidă  
și lemn aparent, planșeul din beton  
monolit, șarpantele din lemn, iar înveli-  
toarea din țiglă.

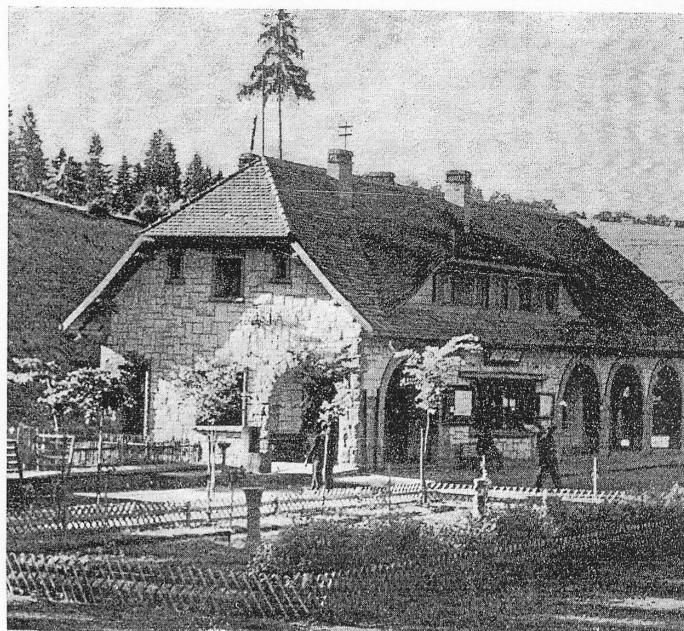
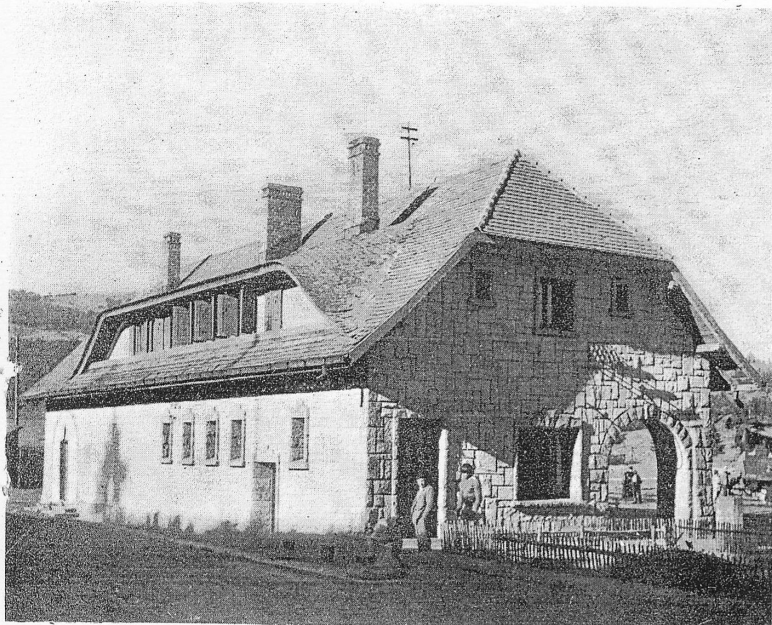
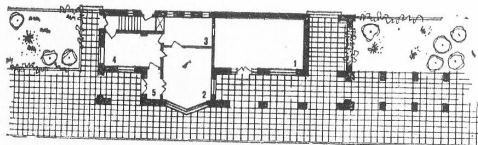


Plan parter

1. Hol-așteptare — 2. Birou mișcare — 3. Casă de bilete — 4. Birou șef stație — 5. Vestibul

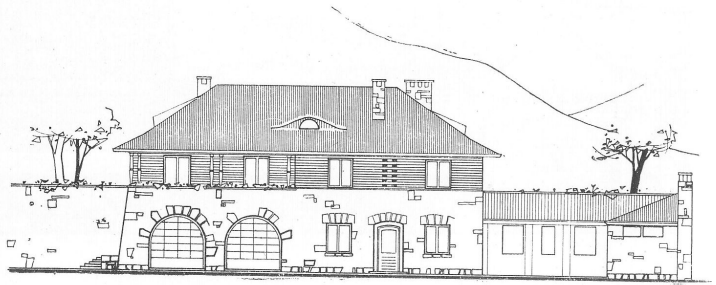
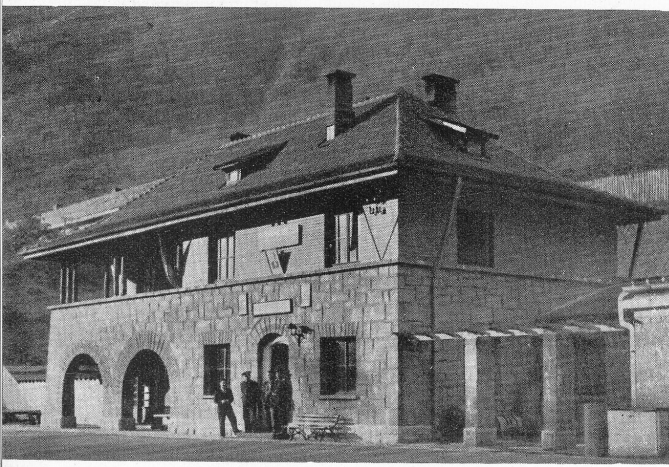
Plan etaj

1. Vestibul — 2—3—4. Camere — 5. Bucătărie — 6. Cămară — 7. Spălător — 8. Pod



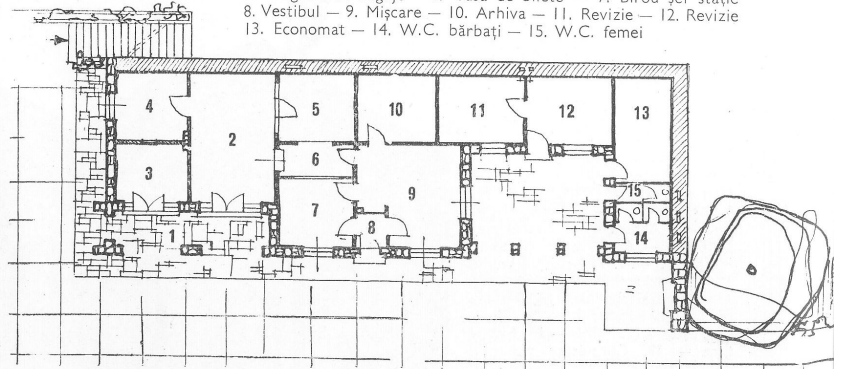
## MĂNĂSTIREA TURNU

Autori, arh. NICOLAE NEDELESCU, arh. VIORICA SIMIONESCU  
Proiectată în anul 1949, executată în anul 1952



Plan parter

1. Peron acoperit — 2. Hol — 3. Casa de mărfuri — 4. Magaziner  
5. Magazie de bagaje — 6. Casa de bilete — 7. Birou șef stație  
8. Vestibul — 9. Mișcare — 10. Arhiva — 11. Revizie — 12. Revizie  
13. Economat — 14. W.C. bărbați — 15. W.C. femei



Această clădire aparține unei stații mici, situată într-un defileu unde e foarte puțin teren pentru construcție.

Întrucât în regiune se exploatează lemn, apare, în plan, spre deosebire de alte stații mici, și o casă de mărfuri.

Clădirea are parter și etaj; la parter sînt birourile stației, care trebuie să fie la nivelul liniilor, iar la etaj, care este la nivelul terenului natural, locuințele șefului stației și impiegtului. De aceea, stația este în săpătură, clădirea spre linii avînd parter-etaj, iar spre curte numai parter. Pentru a se face economie de teren s-au înglobat în clădire și birourile reviziei de vagoane, economatul și w. c.-urile, care în mod obișnuit, sînt obiectul unor construcții separate.

Construcția este din zidărie de piatră și cărămidă, piatra găsindu-se în regiune

6

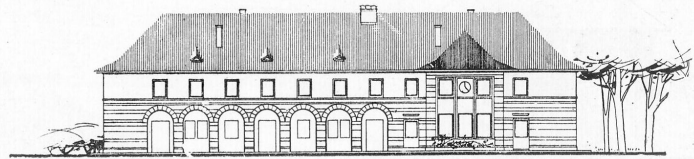
## BORZEȘTI

Autori, arh. IGOR MILOBENZCHI  
arh. THEONIC SĂVULESCU  
Proiectată în anul 1953,  
în execuție (faza finisaj)

Proiectul prevede realizarea unei clădiri de călători și a serviciilor anexe în noua stație tehnică înființată pentru combinatul Borzești.

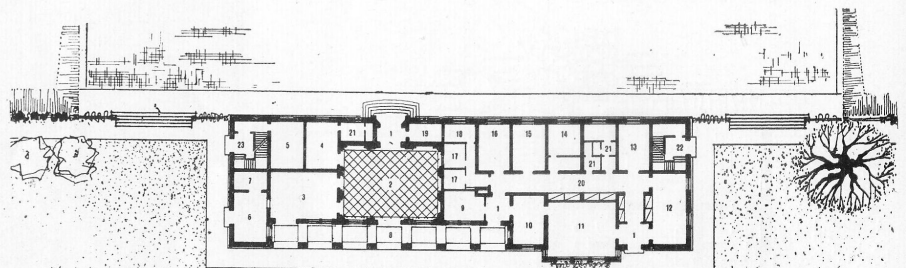
Clădirea cuprinde subsol, parter și etaj, cu ziduri transversale portante de cărămidă și piatră la parter și cărămidă la etaj; traveea unică de 3,75 m permite întrebuințarea unui singur tip de prefabricat pentru planșee.

Planșeele sînt din grinzi prefabricate de beton armat și corpuri de umplutură, afară de hol și sala de așteptare, unde au fost prevăzute planșee monolit cu grinzi în casete, care consolidează construcția, dîndu-i totodată și un aspect mai monumental. Șarpanta autoportantă a fost proiectată din panouri de scînduri provenind din decorație și lăturoaie, fără a se folosi lemn ecarisat, după sistemul ing. I. Petculescu din I.P.C.F. Îneltoarea a fost executată din plăci de azbociment ondulat, așezate pe șipci. Construcția a fost prevăzută cu încălzire centrală, centrala termică alimentînd cu căldură și blocul de locuințe cu 18 apartamente, care se află în apropiere, la o distanță de 100 m.

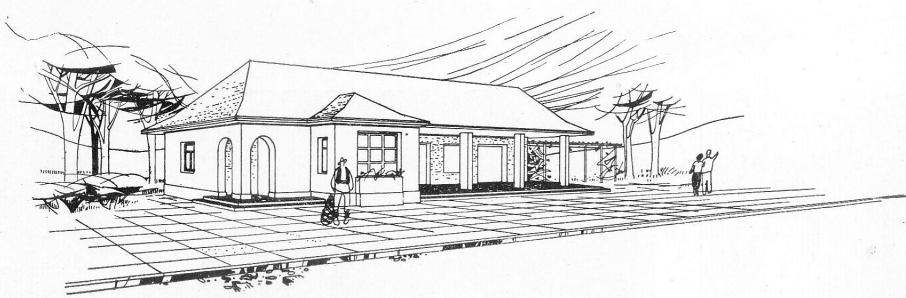


Plan parter

1. Vestibul — 2. Hol — 3. Sala de așteptare — 4. Mama și copilul — 5. Birou  
6. Bagaje — 7. Depozit de bagaje — 8. Portic — 9. Birou șef stație — 10. Birou  
11. Birou mișcare — 12. Birou — 13. Birou — 14. Camera telefon — 15. Birou  
16. Secretariat — 17. Case de bilete  
18. Arhiva — 19. Cameră hamali — 20. Cu-  
loar — 21. Spălător-W.C. — 22. Intrare  
la apartamentele de serviciu — 23. Intrare  
la birourile de la etaj



7



## TUDOR VLADIMIRESCU

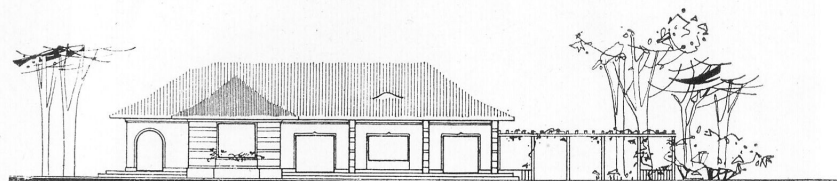
Autor, arh. MICHAEL MICHAEL  
Proiectată în anul 1956,  
executată în anul 1956

Clădirea de călători a stației de pasaj Tudor Vladimirescu a fost construită recent, avîndu-se în vedere dezvoltarea stației, dezvoltare impusă de traficul intens de călători și produse agricole (în special, sfecla de zahăr), vinicole, fructe, care sînt produse în regiune în cantități masive.

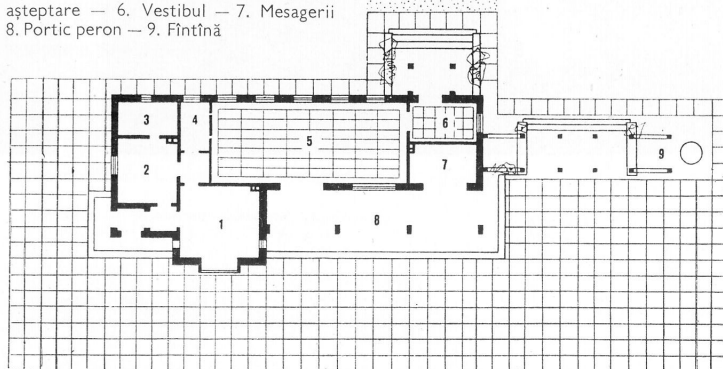
Sistemul constructiv constă în fundații de beton simplu, ziduri portante de cărămidă, planșee de beton armat monolit.

Fațadele au fost finisate în tencuială de mortar de var gras, profilele și ancadramentele fiind executate din praf de piatră și piatră cioplită.

Arhitectura construcției este simplă, cu volume de mici proporții, avînd elemente decorative (profilaturi, cornișe, streșină) inspirate din arhitectura regiunii.



Plan — 1. Birou de mișcare — 2. Șef stație  
3. Arhivă — 4. Case de bilete — 5. Hol așteptare — 6. Vestibul — 7. Mesagerii  
8. Portic peron — 9. Fîntină



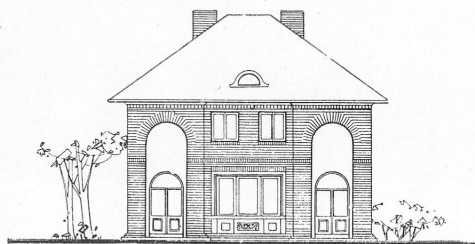
Halta Doicești, avînt un plan redus (hol-așteptare și birou de mișcare), deservește călătorii care vin la termocentrala Doicești.

Construcția are subsol, parter și un etaj cuprinzînd apartamentul șefului haltei.

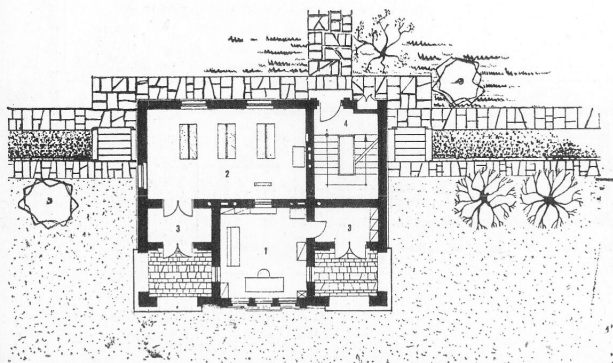
Ca sistem constructiv au fost prevăzute ziduri portante de cărămidă și planșee prefabricate. Fațadele au fost executate din cărămidă aparentă, iar învelitoarea din țiglă solzi.

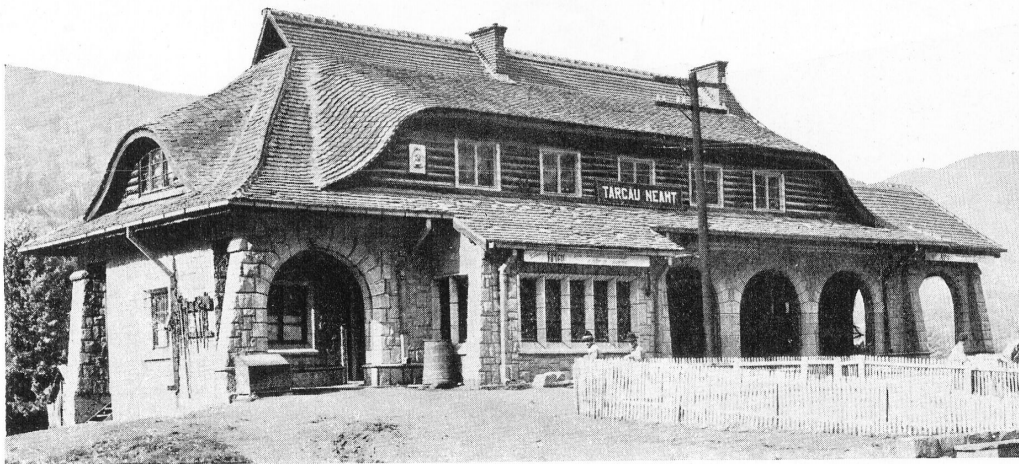
## DOICEȘTI

Autori, arh. IGOR MILOBENZCHI, arh. THEONIC SĂVULESCU  
Proiectată în anul 1954, executată în anul 1955



Plan parter  
1. Birou mișcare — 2. Hol-așteptare — 3. Vestibul  
4. Intrare la locuință șef stație





## TARCĂU

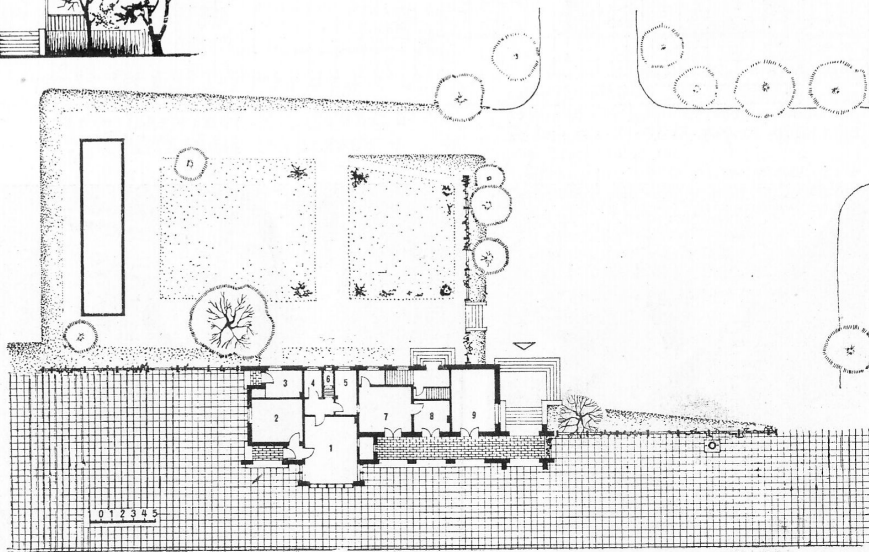
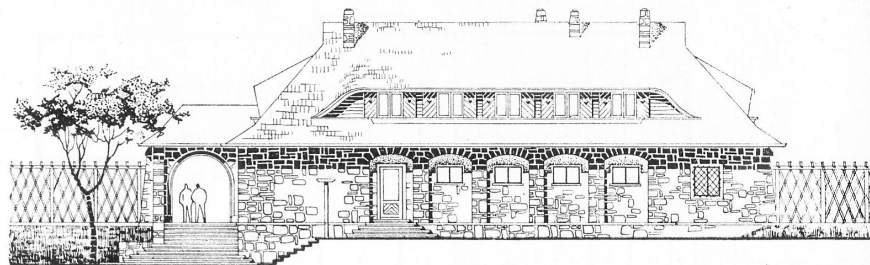
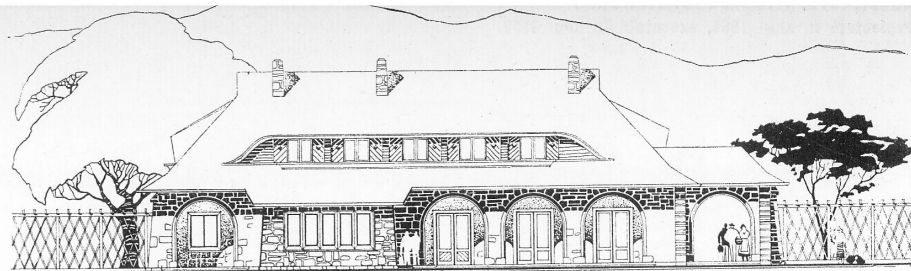
Autori, arh. TITU DAN ELIAN  
 arh. DAN VIRGIL MARINESCU  
 Proiectată în anul 1951,  
 executată în anul 1953

Pe linia Piatra Neamț—Bicaz, în stația Tarcău, unde platforma stației este destul de îngustă, a fost executată o clădire de călători avînd la parter un birou de mișcare, un birou pentru șeful stației, încăperi pentru poștă, arhivă, case de bilete și magaziner, iar pentru public, hol, sală de așteptare și peron acoperit.

Clădirea fiind amplasată pe umpluturi mari de teren, pentru a se realiza o construcție cît mai economică, s-au plasat două locuințe mansardateru cea ce răspunde și unei nevoi cerute de program, terenul pentru dezvoltarea unor clădiri anexe fiind limitat.

Zidăria a fost executată din piatră și cărămidă, planșeele cu prefabricate de beton armat, șarpanta de lemn cu învelitoare de țigla.

În arhitectura fațadelor s-a căutat a se reda caracterul clădirilor din regiunile muntoase, cu acoperișuri înalte, ferestre — lucarne, arcade, contraforți de piatră, etc.



Plan parter  
 1. Birou mișcare — 2. Birou șef stație — 3. Poșta  
 4. Arhivă — 5. Casă de bilete — 6. W.C.  
 7. Hol pentru public — 8. Magaziner — 9. Așteptare  
 10. Peron

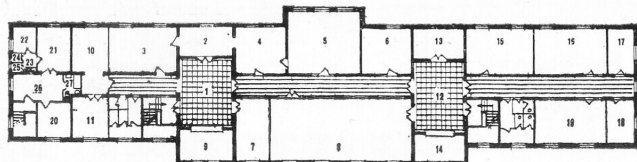
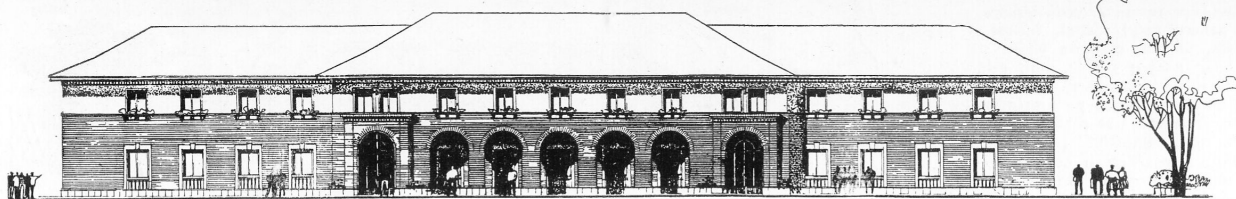




## DEJ-TRIAJ

Autor, arh. VIORICA SIMIONESCU

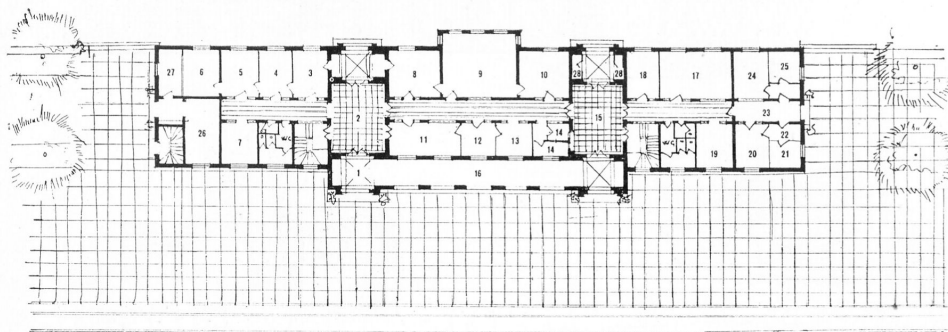
Proiectată în anul 1954, executată în anul 1956



Construcția deservește triajul, dar funcționează și ca o clădire de călători; este plasată între linii, în cadrul unui ansamblu.

La etajul clădirii, în afară de birouri, se află și o școală profesională C.F.R. pentru muncitorii de la triaj.

Clădirea nu are subsol, terenul având apă la adâncime foarte mică.

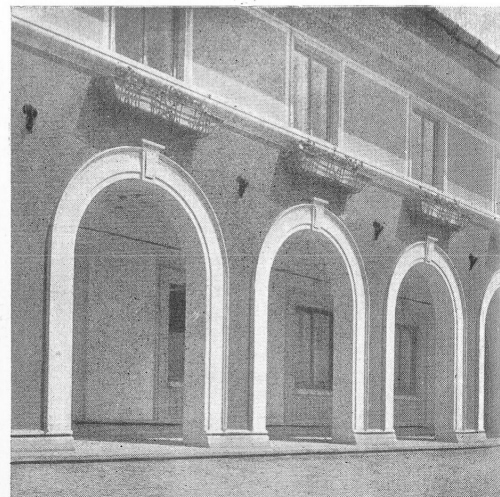
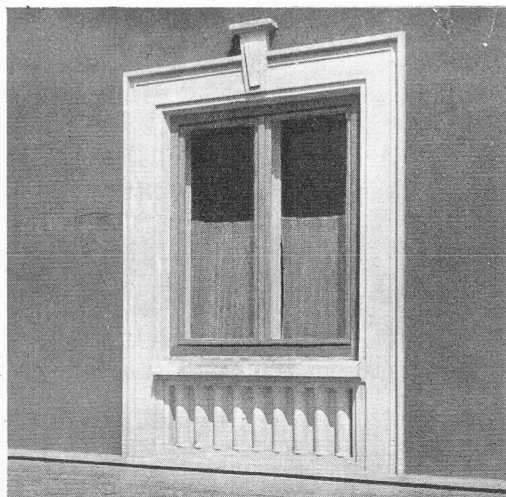


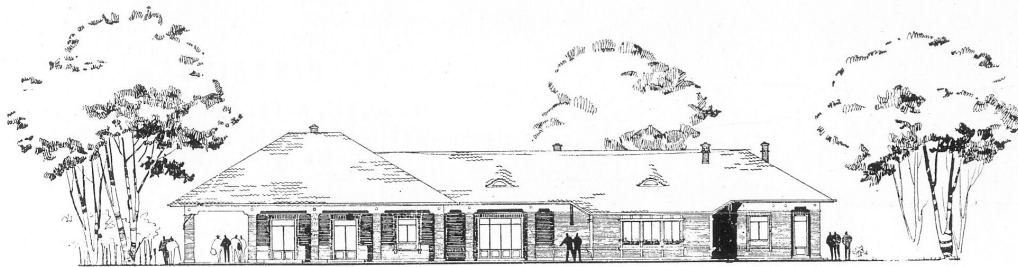
### Plan etaj

1. Hol pentru personal — 2. Secretar — 3. Secretariat  
4. Șef — 5. Birou — 6. Sindicat — 7. Organe de control  
8. Sala de ședințe — 9. Vestiar — 10. Telefon — 11. Repartitor  
12. Hol — 13. Instructor — 14. Vestiar elevi — 15. Clasă  
16. Clasă — 17. Rechizite — 18. Depozit — 19. Clasă — 20. Cameră  
21. Cameră — 22. Bucătărie — 23. Oficiu — 24. Cămară — 25. W.C. — 26. Hol — 27. Baie

### Plan parter

1. Peron — 2. Hol pentru personal C.F.R. — 3. Birou șef stație  
4. Birou — 5. Birou — 6-7. Birou — 8. Mișcare — 9. Mișcare  
10. Birou — 11. Tranzit — 12-13. Tranzit — 14. Case de bilete — 15. Hol pentru public și plăți — 16. Peron acoperit pentru public — 17. Așteptare — 18. Șef comenzi  
19. Personal — 20. Consultații — 21. Medic — 22. Acces medic  
23. Așteptare — 24. Birou — 25. Birou — 26. Cameră  
27. Mecanic — 28. Lampisterie





## MOGOȘOAIA

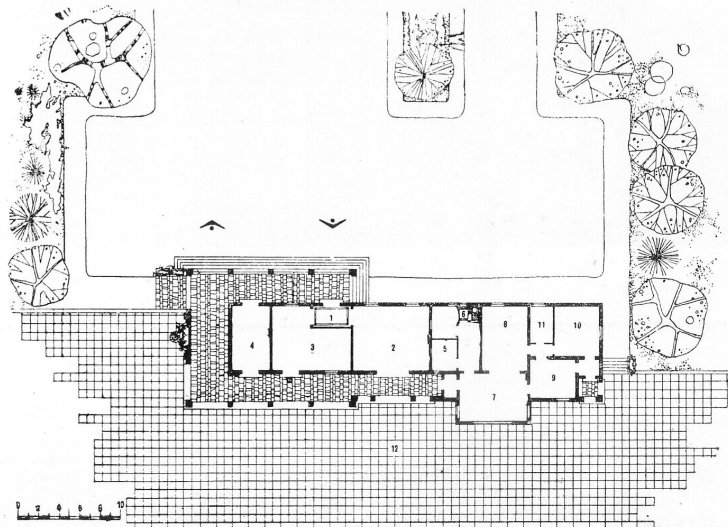
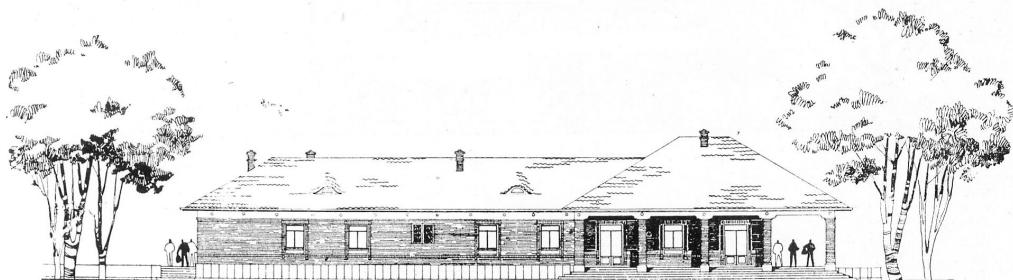
Autori, arh. PAUL EMIL MICLESCU  
arh. DAN VIRGIL MARINESCU  
arh. TITU DAN ELIAN  
Proiectată în anul 1952

Această clădire de călători are o serie de piese destinate exploataării (birou de mișcare, birou pentru șeful stației, birou de tranzit, arhivă, case de bilete), iar altele pentru public (hol pentru public, așteptare, bagaje și peron acoperit).

Clădirea este de cărămidă aparentă, avînd ancadrame în jurul ferestrelor și ușilor din același material. Înveltoarea este de olane. Sub streșina de lemn, pe o friză tencuită în praf de piatră, sînt prevăzute elemente decorative din ceramică colorată în tonuri vii. Peronul acoperit este larg tratat, încadrînd clădirea de călători cu un portic, atît lateral, cît și spre piață.

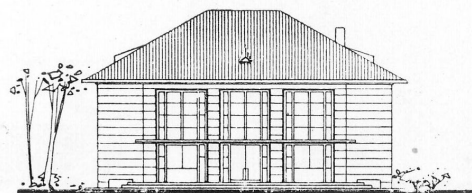
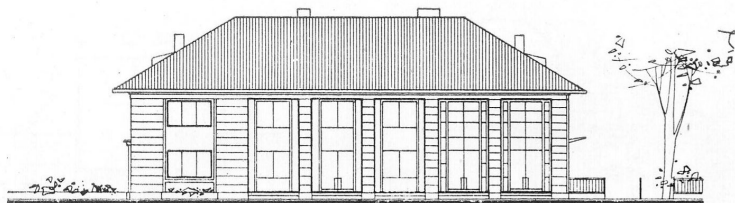
Un panou de cărămizi aparente așezate în diagonală, cu motive de decorație romînească, formează în fața laterală un fundal pentru o fîntînă.

Au fost prevăzute plantații care vor încadra clădirea și piața.



Plan parter

1. Vestibul — 2. Hol pentru public
3. Așteptare — 4. Bagaje — 5. Casă de bilete
6. W.C. — 7. Birou mișcare
8. Birou telegraf — 9. Birou șef stație
10. Birou tranzit — 11. Arhivă — 12. Peron



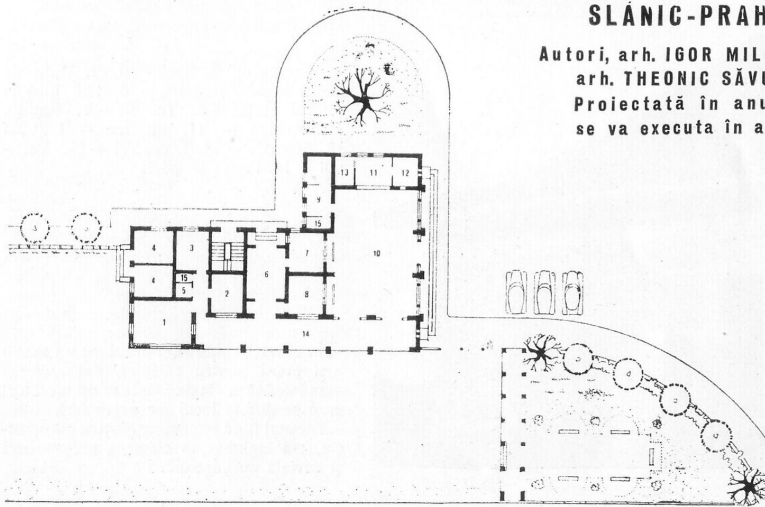
## SLĂNIC-PRAHOVA

Autori, arh. IGOR MILOBENZCHI  
arh. THEONIC SĂVULESCU  
Proiectată în anul 1957,  
se va executa în anul 1957

Clădirea, destinată deservirii stațiilor balneo-climaterice Slănic-Prahova, este deosebită din punct de vedere funcțional de celelalte clădiri de călători, aparținînd unei stații terminus.

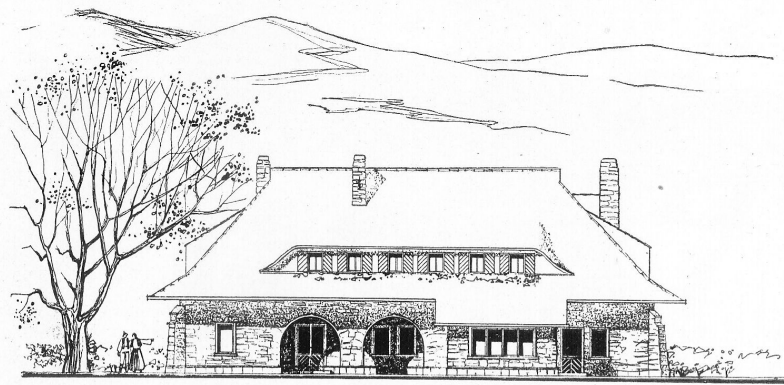
Construcția are la parter piesele care deservesc pe călători precum și partea de exploatare. La etaj sînt prevăzute două apartamente pentru personalul de serviciu.

Clădirea va fi executată cu ziduri portante din cărămidă, planșee cu grinzi prefabricate, șarpantă din elemente prefabricate de beton și de lemn rotund, înveltoarea fiind de țiglă solzi.



Plan parter

1. Birou mișcare — 2. Birou șef stație
3. Tranzit — 4. Revizie — 5. Arhivă
6. Mesagerie — 7. Casa de toate ramurile
8. Casa de bilete — 9. Mama și copilul
10. Hol-așteptare — 11. Bufet — 12. Ziare-  
reviste etc. — 13. Depozit bufet — 14. Por-  
tic — 15. W.C.



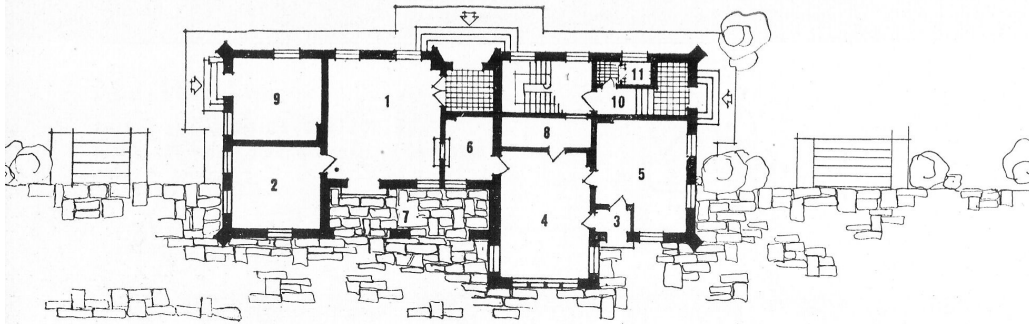
## BISTRIȚA

Autor, arh. AURORA GABRIELESCU  
Proiectată în anul 1951, executată  
în anul 1952

Clădirea a fost proiectată cu parter și etaj. La parter se află încăperile pentru călători și birourile stației, iar la etaj două apartamente de locuit și o cameră de rezervă cu toaletă, pentru cazarea funcționarilor care vin în deplasare.

Arhitectura clădirii are același caracter ca și celelalte construcții din regiune. Ca material de bază au fost utilizate piatra și lemnul, materiale locale.

Acoperișul în pantă repede a fost astfel studiat încât să cuprindă în întregime etajul, fără ca piesele principale să fie mansardate.

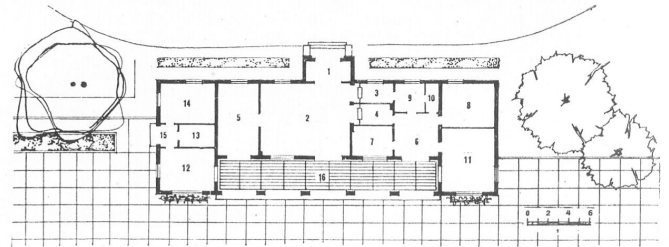
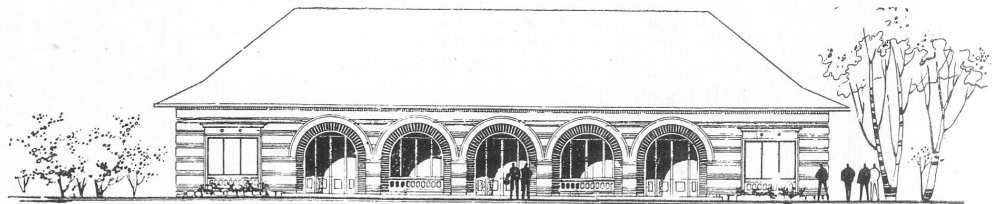


Plan parter

1. Hol pentru public — 2. Sală de așteptare — 3. Vestibul — 4. Birou mișcare  
5. Birou șef stație — 6. Casa de bilete  
7. Peron acoperit — 8. Arhivă — 9. Birou poștă — 10. Intrare la etaj (locuințe)  
11. Lavabou, w.c.

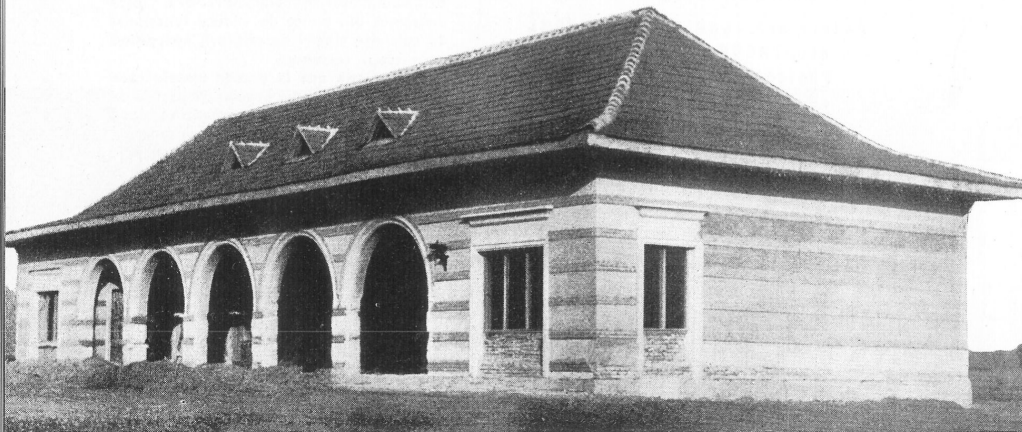
## POIANA-JIU

Autori, arh. VIORICA SIMIONESCU  
arh. ANGELO ALMALEK  
Proiectată în anul 1955, executat  
în anul 1956



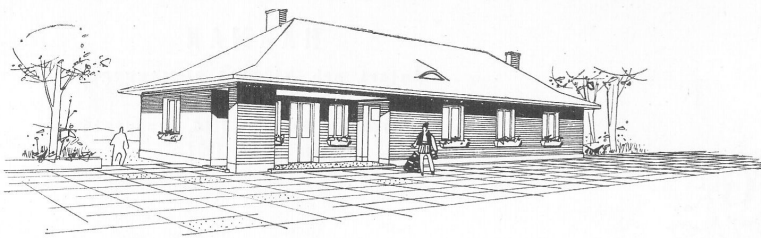
Plan parter

1. Vestibul — 2. Hol — 3—4. Case de bilete — 5. Așteptare — 6. Hol birouri  
7. Șef stație — 8. Tranzit — 9. Rediție  
10. Arhivă — 11. Mișcare — 12. Șef  
13. Magazie — 14. Lucrători — 15. Vestibul — 16. Peron acoperit



În această clădire s-a prevăzut un spațiu mai mare pentru călători, deoarece ea este folosită zilnic de foarte mulți lucrători care se duc la locul lor de muncă.

Terenul fiind impropriu pentru construcție, s-a înglobat în clădirea propriu-zisă și revizia de vagoane.

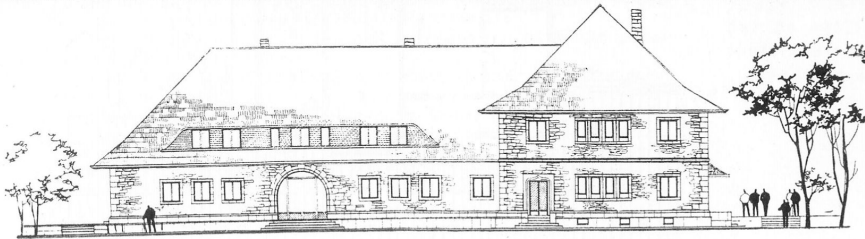
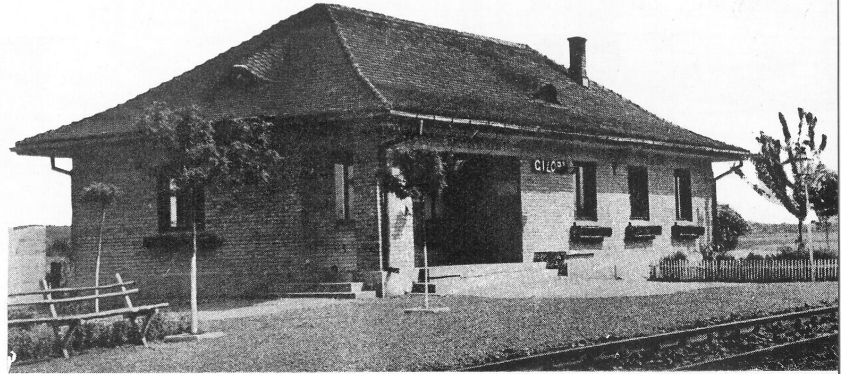
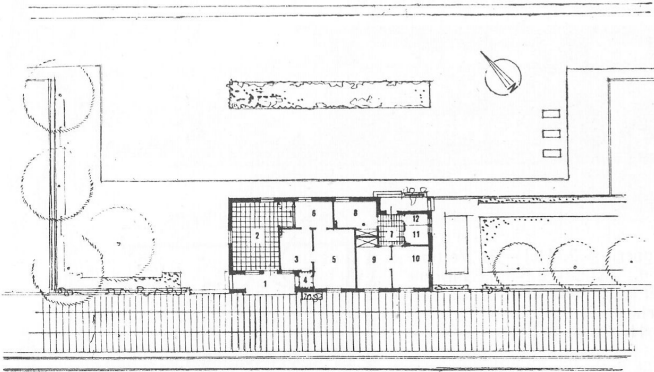


## GILORT

Autor, arh. VIORICA SIMIONESCU  
Proiectată în anul 1949, executată  
în anul 1951

### Plan

1. Peron acoperit — 2. Așteptare — 3. Birou șef stație — 4. Vestibul
5. Mișcare — 6. Casa de bilete — 7. Vestibul locuință șef stație
8. Bucătărie — 9. Dormitor — 10. Cameră — 11. Duș, w.c.
12. Cămară — 13. Prispă



## VALEA UZULUI

Autori, arh. AURORA GABRIELESCU,  
arh. NATALIA GEORGESCU  
Proiectată în anul 1952, executată  
în anul 1953

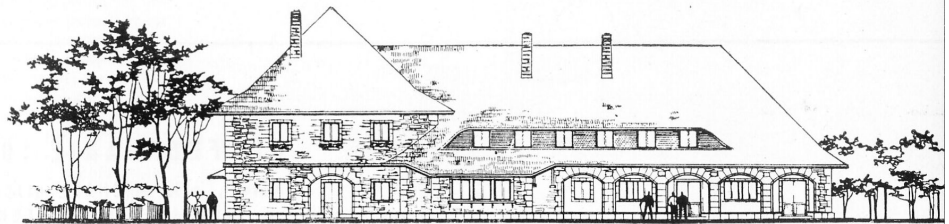
Clădirea de călători din stația Valea Uzului a fost proiectată cu subsol, parter și un etaj.

Parterul cuprinde vestibulul de intrare a călătorilor, un hol cu accese la casele de bilete și la sala de așteptare și birourile exploatații.

La etaj (parțial) sînt amplasate locuința șefului de stație, compusă din 3 camere și dependințe, și un atelier pentru electricieni.

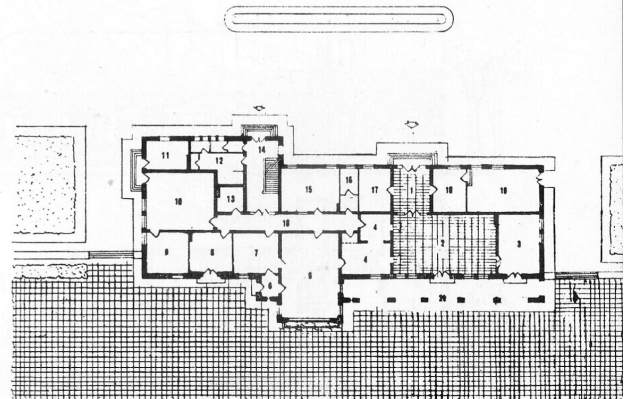
Clădirea a fost executată din zidărie de piatră și cărămidă, fundațiile fiind de piatră pe tălpi de beton, planșeele de grinzi prefabricate de beton armat și unele de beton monolit, șarpanta de panouri prefabricate din scînduri (sistem ing. I. Petculescu), învelitoarea de țiglă solzi, iar ancadramentele golurilor din fațadă, de piatră.

Clădirea este situată într-o regiune muntoasă (aproape de Tîrgu-Ocna), ceea ce a determinat panta mare a acoperișului, cum și materialul de construcție, piatră.



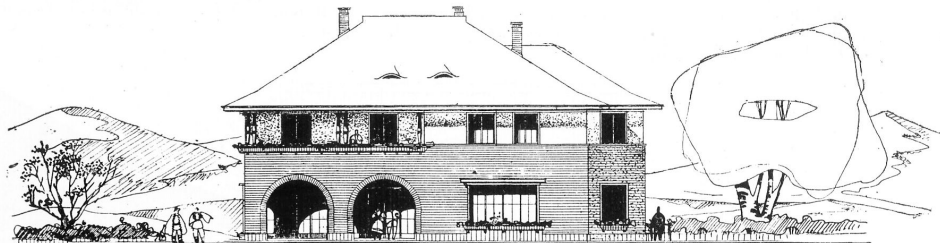
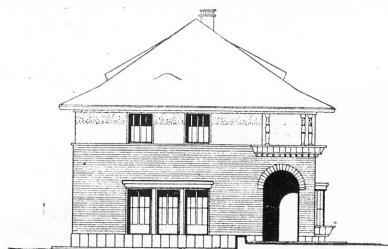
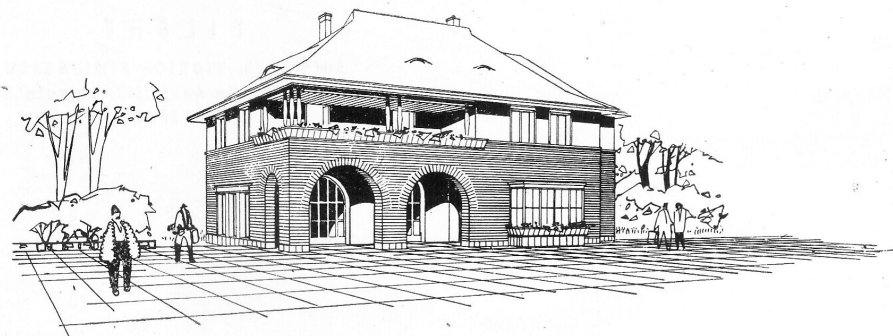
### Plan parter

1. Vestibul-intrare — 2. Hol
3. Așteptare — 4. Casă de bilete — 5. Mișcare — 6. Vestibul — 7. Birou — 8. Șef stație — 9. Tranzit — 10. Birou
11. Birou — 12. W.C.
13. Arhivă — 14. Intrare locuințe — 15. Birou tehnic
16. Telefon — 17. Birou
18. Birou — 19. Depozit
20. Portic



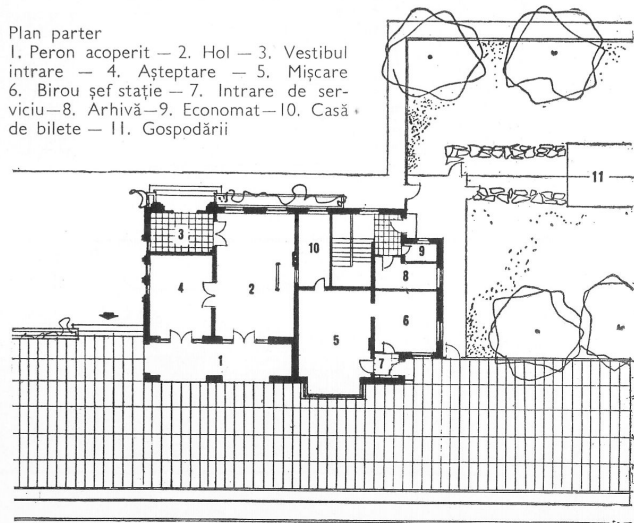
## HĂRMAN

Autori, arh. VIORICA ȘIMIONESCU,  
arh. ANA BICA  
Proiectată în anul 1950, executată  
în anul 1952



### Plan parter

1. Peron acoperit — 2. Hol — 3. Vestibul  
intrare — 4. Așteptare — 5. Mișcare  
6. Birou șef stație — 7. Intrare de ser-  
viciu — 8. Arhivă — 9. Economat — 10. Casă  
de bilete — 11. Gospodării

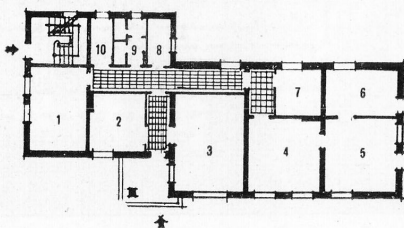
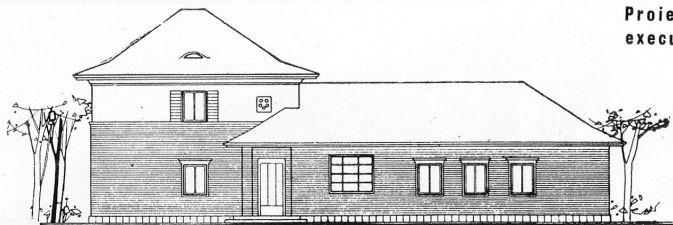


Această clădire de călători, aparținând unei stații mijlocii, are partea destinată publicului separată de birourile stației, fiind prevăzute două intrări: una dinspre piață în holul de așteptare și una printr-un vestibul separat, spre birourile personalului.

La etajul clădirii sînt amplasate locuințele: șeful stației are un apartament compus din hol și două camere, iar impiegatul de mișcare, o cameră cu hol. Ca material de finisaj pentru fațadă a fost folosit placajul de cărămidă, material indicat pentru clădirile de pe traseul căilor ferate, fiind ușor de întreținut și rezistent la acțiunea fumului de locomotivă.

## «16 FEBRUARIE 1933»

Autori, arh. MICHAEL MICHAEL,  
arh. ANGELO ALMALEK  
Proiectată în anul 1955,  
executată în anul 1956



### Plan parter

1. Scriitori vagoane  
2. Birou — 3. Birou  
mișcare — 4. Revizori  
lăcătuși — 5. Atelier  
6. Magazie — 7. Șef  
8. Economat — 9. W.C.-uri  
10. Inventar

În complexul stației de colectare «16 Februarie 1933» a fost construită o clădire de serviciu pentru asigurarea primirii, trierii și expedierii trenurilor de colectare rapidă.

Construcția cuprinde, la parter, piese destinate exclusiv deservirii mișcării trenurilor, astfel încît tot procesul tehnologic de verificare a trenurilor să fie grupat într-o singură clădire.

La etaj se află locuința șefului destăție compusă din două camere, baie, bucătărie, cămară.

Fundațiile clădirii au fost executate din beton simplu, zidurile portante din blocuri prefabricate de beton cu goluri, planșul peste parter și etaj din grinzi prefabricate de beton armat cu corpuri de umplură, șarpanta din rame prefabricate din resturi de cofraje, iar învelitoarea din țiglă solzi.

Fațadele sînt placate cu cărămidă de placaj, în vederea unei mai bune izolări termice a zidăriei din blocuri de beton; pentru încadrarea construcției în ansamblul arhitectural al complexului și al clădirilor existente de pe linia București-Craiova au fost realizate volume simple și clare, cu un caracter unitar.