

Studiu arhitectonico-istoric pentru Proiectul „reabilitarea stației de călători C.F.R. Sibiu, Piața 1 Decembrie“

Alexandru AVRAM

Keywords: Sibiu, Transylvania, history, architecture, travellers' station, rehabilitation.

Abstract

Architectural-Historical Study upon the Project Rehabilitation of the Railways Station Sibiu, Piața 1 Decembrie

The study represents a concise investigation over the architectural evolution of the Travelers' station edifice in Sibiu, which has been opened to the public in 1872. The building was developed over about 25 years, but it suffered certain modifications, especially between the two World Wars and immediately after World War 2. Documents concerning the solicitation for the founding of the railway Copșa Mică-Sibiu, and also concerning the electric lightning of the railway-station (1898) are preserved in the Sibiu Archives. This survey is necessary for projecting rehabilitation works undertaken by the Romanian Railways. The project elaborated by the Romanian Railways Project Institute (architect Vasile Tabacu) was finalized in 2007.

În evul mediu, până în secolul al XV-lea, în piața formată la capătul străzi Gușteriței (azi 9 Mai), în apropierea fostei porți omonime, în afara zidurilor de fortificație, se afla mănăstirea Dominicană. Numeroasele invazii turcești ce vizau Cetatea Sibiului au adus distrugerii irecuperabile mănăstirii. Drept urmare, în 1474, călugării dominicani au obținut autorizația de a construi noul locaș de cult în Cetate (actuala biserică a Ursulinelor)¹. Mult timp de acum înainte, pe locul mănăstirii s-au păstrat mormane de ruine, apoi, în 1659, din ruine a fost recuperat un important grup statuar Răstignirea opera din 1417 a meșterului Petrus Lantregen din Austria². În 1683 sculptura a fost reamplasată în acel loc, în aer liber, pentru ca în 1755 să fie adăpostită în edificiul proaspăt construit, capela Sfintei Cruci³. În proximitatea acestei capele a fost realizată gara din Sibiu, dată în folosință în anul 1872.

Clădirea, sub aspectul ei din 2004, este formată dintr-un singur corp dreptunghiular (s parțial + p+ 1) alungit pe axa nord-sud în care flancurile sunt profilate sub formă de rezalite mai pronunțate spre piață decât înspre linii. Central era situat un rezalit puțin ieșit în afară, dublat ulterior de un altul scos în evidență cu un ax în adâncime și cinci pe lățime. Acestuia i s-a adăugat o anexă pe parter care a îmbrăcat toate cele cinci axe, flancată ulterior de câte o încăpere, de asemenea, pe parter. Fațada lisă este

¹ Sigerus 1930, p. 15.

² Avram 2001, p. 68.

³ Avram 2001, p. 68.

subliniată doar prin prezența câtorva elemente: ferestre prevăzute cu ancadrame late, bosaje în colțurile clădirii și între unele axe, brâu lat profilat între niveluri, friză de console în formă de volute care susține streașina pronunțată și în fine, balustrada de deasupra rezalitului central. Interiorul este lipsit de orice element decorativ; tavanele sunt formate din planșee de beton. Etajul inițial al holului central a fost înlăturat obținându-se o încăpere foarte înaltă în care, în conformitate cu proiectul de reabilitare al clădirii se propune realizarea unei cursive interioare.

Problematica legată de calea ferată sud-transilvăneană a fost dezbătută la nivelul ministerului de resort habsburgic încă înainte de instaurarea dualismului austro-ungar (1867). Importanța căii de comunicație atât spre vest, în direcția Budapesta – Viena, dar și înspre Principatele Române, datorită legăturilor comerciale seculare, a favorizat apariția numeroaselor memorii întocmite de către Camera de comerț și industrie din Brașov, de care aparținea și Sibiul (1855)¹, dar și de către Comunitatea orașului și scaunului Sibiu (1867)². Anterior, în 1862, s-a ridicat problema realizării unei căi ferate din Transilvania până la Marea Neagră³. Inexistența legăturii feroviare din și spre Sibiu a făcut ca pentru început să se introducă diligențe în direcția Alba Iulia, în 1869 existând două curse pe zi. În fine, în 1867, ministrul Comunicațiilor austro-ungar, contele Imre Miko, anunța existența intenției de a se realiza legătura feroviară cu linia principală transilvăneană pe ruta Copșa Mică – Sibiu: Pe teritoriul Ardealului, în scopul dezvoltării căilor ferate, următoarele legături vor fi incluse în acest proiect, cu observația că ținând seama de datele economice și statistice, argumentate și de interese locale, vor fi luate în seamă cele de importanță mai mare. XXII – linia Copșa Sibiu, leagă a doua capitală a Ardealului cu rețeaua principală – lungimea 5, 5 mile⁴.

Același interes pentru o legătură feroviară pe Valea Oltului în direcția Sibiu se manifestă și de partea cealaltă a Carpaților, dacă e să ne referim numai la Petru Iosif Frank cel care a elaborat în anul 1874 o lucrare în acest sens.⁵

Visul de peste două decenii al sibienilor devine realitate în 11 octombrie 1872, prin darea în exploatare a liniei menționate.⁶ Au trebuit să treacă 20 de ani pentru a fi deschis un nou tronson între Sibiu și Avrig, la 13 septembrie 1892⁷. Alte două legături se realizează în 1897, linia Sibiu – Turnu Roșu – granița cu România și calea ferată în direcția Vințu de Jos (25 noiembrie).⁸

¹ D.J.S.A.N., *Fond Magistrat*, Inv. nr. 1 – 335, cota 112; Fond Primăria Sibiului, Inv. 222, Cota K 9, K 12, U 26: Denkschrift 1855.

² Denkschrift 1867.

³ Denkschrift 1862.

⁴ Miko 1867, pp. 10-11.

⁵ Frank 1874.

⁶ Sigerus, 1930, p. 52.

⁷ Sigerus, 1930, p. 57.

⁸ Sigerus, 1930, p. 58.

Etapele de construcție ale gării Sibiu:

- I. În momentul dării în exploatare a căii ferate Copșa Mică – Sibiu, la 11 octombrie 1872, era gata și clădirea gării din Sibiu. În conformitate cu planul orașului Sibiu din anul 1875, edificiul avea un corp dreptunghiular, având central câte un rezalit puțin pronunțat, atât spre oraș, cât și spre linii.
- II. La 13 decembrie 1898 în care se realizează *Proiectul de iluminare al gării*¹ și se prevede montarea unor felinare², pe planul edificiului, în flancul din stânga (în proiectul actual – tronson 3 A + 3 B) apare ca existentă o aripă ieșită în rezalit cu un ax spre piață și foarte puțin spre linii.
- III. Conform aceluiași proiect din 1898, pe planul gării se specifică intenția de realizare a unui rezalit simetric și în flancul din dreapta (proiect actual – tronson 1 A + 1 B) și un mic la corpul central pe lărgimea a cinci axe. Situația prevăzută ca proiectată în 1898, apare ca existentă în planul orașului din 1911, mai puțin în ceea ce privește rezalitul central. În ceea ce privește existența subsolului, în cele două anexe ridicate ulterior anului 1872, respectiv 1898, acesta în mod firesc trebuie să fie contemporan cu tronsoanele respective.
- IV. În două cărți poștale ilustrate realizate în 1905, respectiv 1907, apare rezalitul central pe o lărgime de cinci axe, inclusiv dispoziția acoperișului care se poate regăsi și azi (atic cu balustradă).
- V. La o dată neprecizată, în timpul celui de al doilea război mondial (s-au executat lucrări la gară) sau după aceste evenimente, în fața rezalitelui central se atașează un adaos pe parter care preia cele cinci axe centrale, cu precizarea că ferestrele laterale (axele 1, 5) au fost lărgite, iar bosajele centrale de la nivelul parterului au dispărut. Tot acum s-au realizat de ambele părți ale rezalitelui central, pe două axe, câte o anexă, de asemenea, pe parter. Acoperișul rezalitelui central nu a fost modificat față de situația interbelică.
- VI. La un moment dat, probabil în anii '50 ai secolului XX, a fost demontat planșeul original din interiorul rezalitelui central, formându-se holul amplu pe înălțimea celor două etaje. Alte modificări majore nu s-au efectuat, poate doar prin introducerea unor finisaje mai puțin adecvate.

Referindu-ne la propunerile proiectului de *Modernizare a stației de călători*, elaborat de arhitectul Vasile Tabacu de la Institutul de Proiectări ale CFR, ne exprimăm opinia (2004), în urma concluziilor Comisiei Regionale a Monumentelor Istorice Transilvania Est, că trebuiau păstrate toate elementele ce articulează fațada, înlăturându-se anexele parazitare ridicate pe parter. În ceea ce privește copertina propusă, considerăm că soluția cea mai fericită ar fi să se renunțe la aceasta. De asemenea, trebuia restudiată scara de acces la cursiva din holul principal, eventual să se renunțe la ea.

În urma realizării lucrărilor se constată că recomandările noastre au fost doar în parte însușite. Astfel, adaosurile menționate la punctul V nu au fost înlăturate, dar s-a renunțat la scara de acces proiectată în holul principal, fiind folosit vechiul acces la

¹ D.J.S.A.N., *Fond Primăria*, Inv. 222, Cota K 12, fila 9: Proiect de iluminare al gării, 1898.

² D.J.S.A.N., *Fond Primăria*, Inv. 222, Cota K 12, fila 10: Proiect de felinar.

etaj. De asemenea, s-a realizat o elegantă cursivă interioară la nivelul etajului, iar stâlpii din lemn ce susțin copertina peronului au fost restaurați. În schimb, felinarele noi nu au urmat proiectul din 1898.

BIBLIOGRAFIE/BIBLIOGRAPHY

- Avram 2001 Al. Avram, *Sibiu. History and monuments*, Sibiu, 2001.
- Denkschrift 1855 *Denkschrift der Kronstädter Handels u Gewerbe – Kammer über die Führung einer Eisenbahn von Kronstadt in die Walachei bis an die Donau*, Brașov, 1855 (Memoriu al camerei de Comerț și meserii privind introducerea unei căi ferate de la Brașov spre Valahia și apoi spre Dunăre) în D.J.A.N.S.
- Denkschrift 1862 *Siebenbürgische? oder Schwarze Meer – Eisenbahn*. Wien, 1862 (Eine Denkschrift) – *Cale ferată Transilvăneană sau la Marea Neagră ? (Un memoriu)*, Viena, 1862, în D.J.A.N.S.
- Denkschrift 1867 *Denkschrift der Hermannstädter Stadt und Stühls Communität an Seine Excellenz den Königl. Ungarischen Minister für Communicationen Grafen Emerich v. Miko über das vom Königlichen ungarischen handelsministerium veröffentlichte Eissenbahnek für Ungarn und Seine Nebenländer, vom 20 August 1867*, 3.1091, Hermannstadt, 1867 (Memoriul Comunității Orașului și Scaunului Sibiu către Excelența Sa, Conte Emeric Miko, ministrul Comunicațiilor...despre rețeau de căi ferate pentru Ungaria și țările învecinate), în D.J.S.A.N. *Direcția Județeană Sibiu a Arhivelor Naționale*.
- D.J.S.A.N. P. I. Frank, *Despre necesitatea, ușoara construire și rentabilitatea căii ferate Pitesci, Rîmnicu-Valcei, Sibiu*, București, 1874.
- Frank 1874
- Miko 1867 I. Miko, *Magyarország vasuthálózata*, Pest, 1867.
- Sigerus 1930 E. Sigerus, *Cronica orașului Sibiu, 1100 – 1929*, Sibiu, 1930, în *Convergențe transilvane*, Ed. Forumul Democrat al Germanilor din România (f.a.)

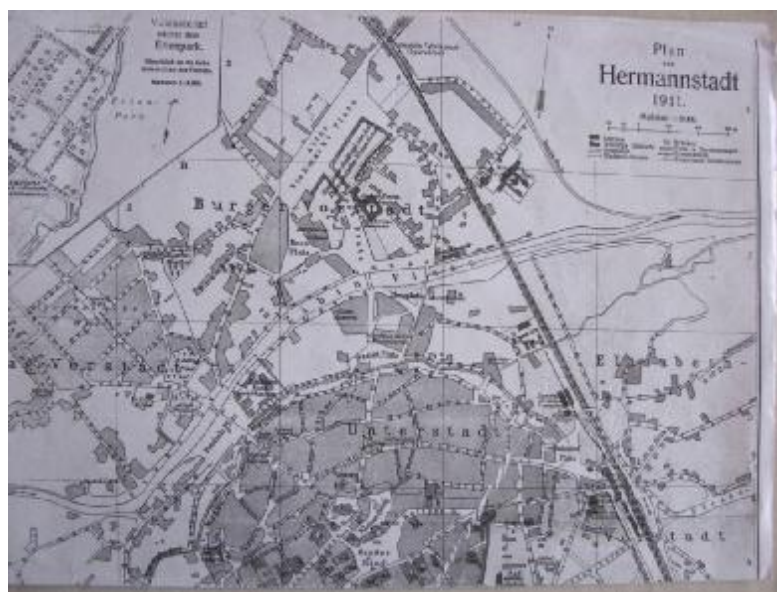
Lista ilustrațiilor

1. Planul Sibiului 1875. Zona gării
2. Planul Sibiului – 1911. Detaliu
3. Sibiu – plan 2007, detaliu
4. Sibiu, Proiect pentru iluminarea gării, 1898 (D. J. A. N. S.)
5. Sibiu, Proiect de felinar pentru gară, 1898 (D. J. A.N. S.)
6. Sibiu, Gara, ilustrată din 1907 (după Nicolae Pepene, Dan Nanu, Victor Emil Ștefănescu, Daniel Mladin, *Sibiul de altădată*, Brașov, Ed. Suvenir, 2007, p. 210)
7. Sibiu, Rezalitul central al gării, 2009
8. Sibiu, Felinar de la gară, 2009

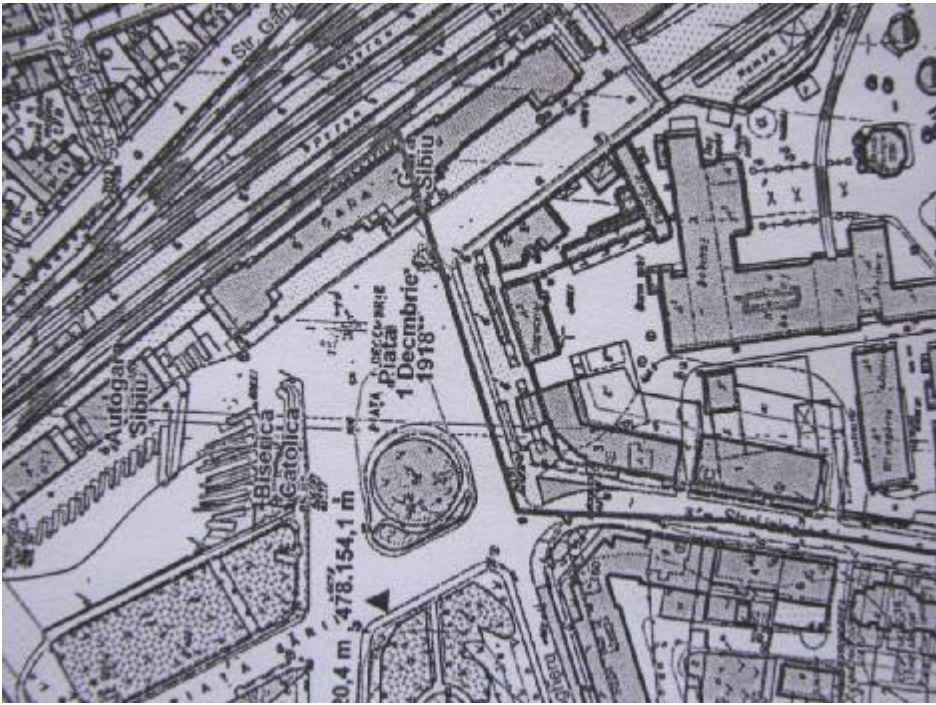
ILUSTRĂȚII



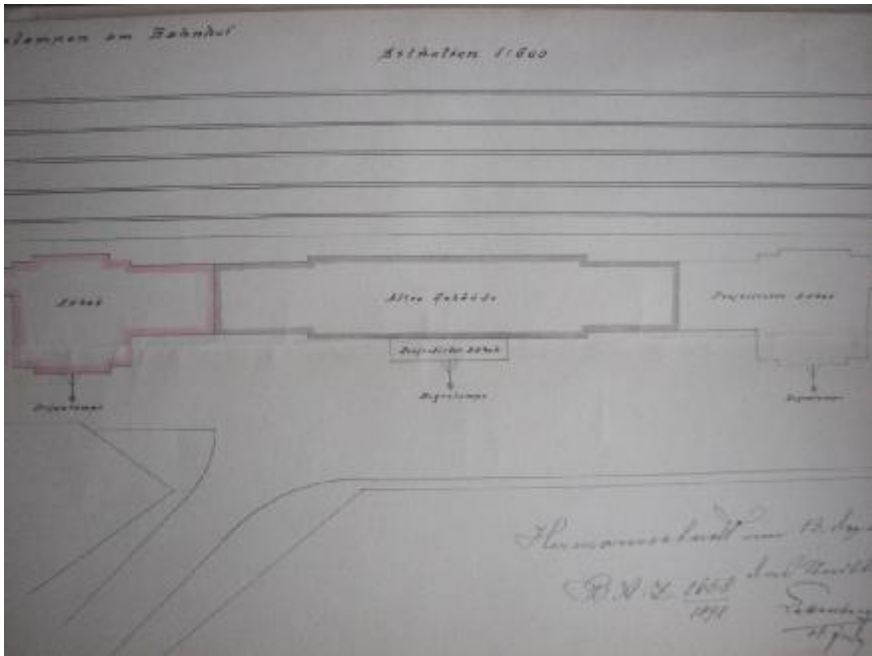
1



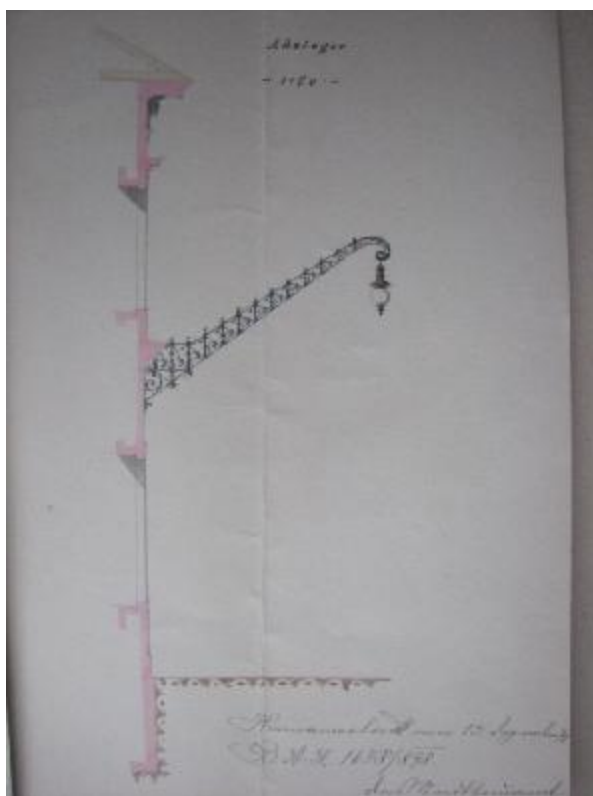
2



3



4



5



6



7



8