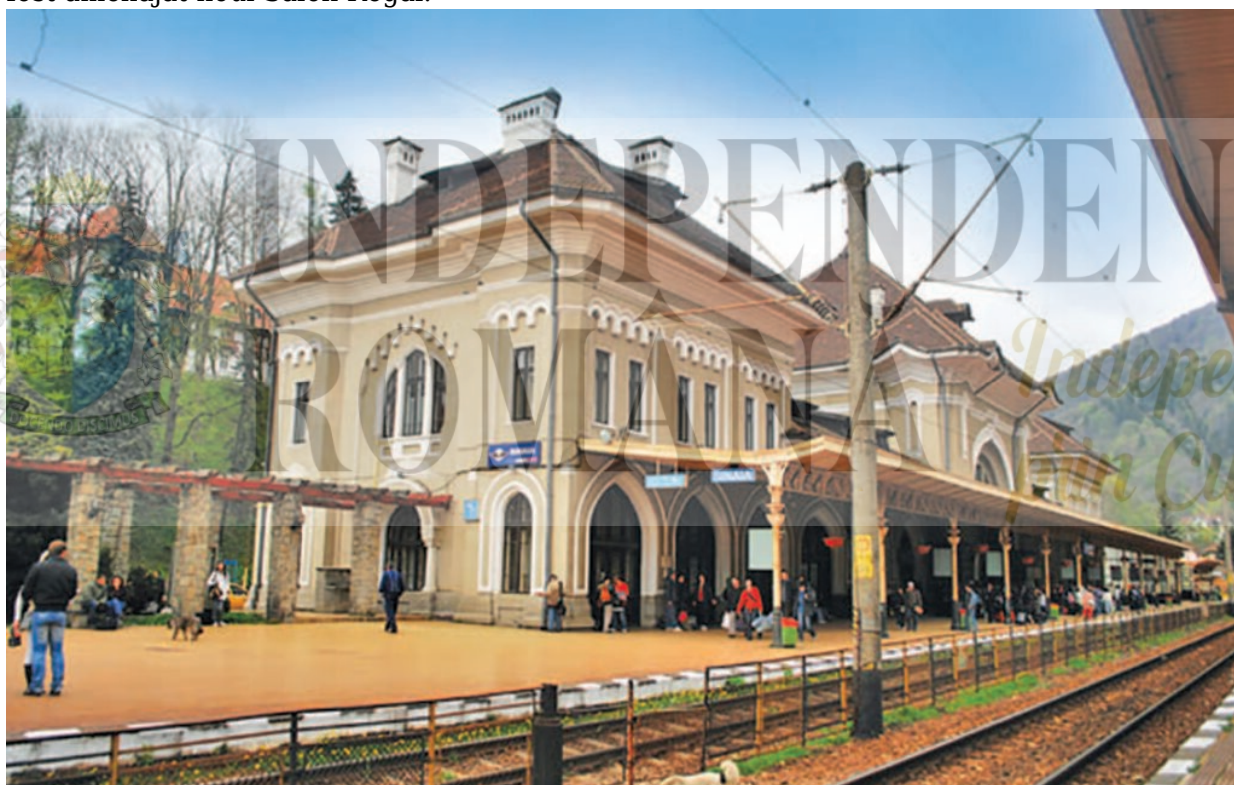


Continuăm călătoria noastră imaginară prin gări de legendă ale României, încercând a descoperi obiective turistice atractive pe care să le vizităm atunci când trecem prin respectivele stații CFR și prin localitățile unde se găsesc. Începem periplul nostru din **Gara Regală Sinaia**, cu o istorie impresionantă, încărcată de farmec și poveste, ea însăși obiectiv turistic vizitat de către iubitorii de călătorii și de cultură din țară și din străinătate.

Gara din Sinaia este un ansamblu de monumente istorice alcătuit din **clădirea stației CFR** (destinată călătorilor și traficului feroviar) și **Gara Regală**, construite în perioade diferite, una în continuarea celeilalte, păstrate în mare măsură în forma inițială, până în zilele noastre. Prima clădire (pentru călători) formată dintr-un corp central și două aripi laterale, a fost inaugurată la 10 iunie 1879 în prezența regelui Carol I.

Partea dinspre nord includea și un Salon Regal de primire pentru rege și înalții săi oaspeți. În anul 1911 Gara Sinaia a fost demolată (mai puțin Salonul Regal) și pe locul ei a fost construită o gară nouă, modernă, impozantă, din piatră de munte, existentă și astăzi. În perioada interbelică, între 1938-1940, în continuarea imobilului existent, în partea dinspre sud s-a construit încă un corp de clădire, elegant și impunător, ce a constituit Gara Regală a lui Carol al II-lea, în interiorul căreia a fost amenajat noul Salon Regal.



Vechiul Salon Regal (din clădirea alăturată rămasă în picioare după reconstrucția gării în 1911) a fost transformat și, de-a lungul anilor i s-au dat diverse utilizări, inclusiv de reprezentanții guvernului comunist, care l-au folosit drept club al feroviarilor și sală de filme pentru muncitori.

După 1965, odată cu preluarea puterii de către Nicolae Ceaușescu, Gara Regală Sinaia a devenit gară prezidențială, inaccesibilă publicului, folosită fiind doar de protocolul PCR. În prezent (după Revoluție), Gara Regală cu salonul aferent are același regim - închisă publicului, deschisă doar la ocazii speciale, inclusiv la evenimente organizate de familia lui Mihai I.

În fața clădirii care adăpostea vechiul Salon Regal (de până în 1940) sunt expuse în aer liber o locomotivă de epocă cu abur și o drezină (autovehicul Skoda blindat, cu șasiu de cale ferată), folosită de Ana Pauker în anii '50. Pe peronul Gării Sinaia, în data de 30 decembrie 1933 a fost asasinat primul ministru Ion Gh. Duca, loc în care, în prezent se găsește o placă comemorativă. De pe același

peron, în ianuarie 1948 a plecat în exil regele Mihai, după abdicarea sa de la 30 decembrie 1947. În proximitatea Gării din Sinaia, oraș supranumit

Perla Carpaților se află Parcul Dimitrie Ghica, altă atracție a zonei, în incinta căruia se găsesc Hotelul Palace și Cazinoul, clădiri de patrimoniu, monumente istorice și de arhitectură, ce pot fi vizitate permanent.



Următoarea oprire: **Gara Pucioasa**, județul Dâmbovița. **Gara Băile Pucioasa** a fost construită în anul 1894 în timpul lui Carol I, pe același amplasament pe care se găsește și în prezent, destinată transportului de persoane din stațiunea balneară. Monument istoric de un farmec aparte, Gara Pucioasa păstrează și acum aerul patriarhal al vremurilor de altădată, parfumul unei epoci demult apuse, dar care încă se mai simte la tot pasul.

În anul 1929, localitatea Pucioasa a fost declarată oraș, iar gara a devenit punct de atracție pentru cei veniți aici la băile de sulf (pucioasă) tămăduitoare. Clădirea Gării Pucioasa, compusă din două nivele, a fost ridicată cu câțiva ani înainte de construcția podului de cale ferată peste râul Ialomița (1908- 1912), de asemenea monument de istorie, situat în apropierea gării (la mai puțin de un kilometru).

Peronul gării, încă de la înființare a fost dotat cu un ceas de perete Paul Garnier, ultra-modern la vremea respectivă, iar copertina de pe peron a fost adusă și montată de muncitorii localnici în 1937, acestea găsimu-se și în prezent, completând tabloul de epocă al stației CFR.

În imediata proximitate a stației CFR a existat de-a lungul anilor un frumos parc numit **Parcul de la Gară** care, după Revoluție a fost lăsat în paragină. Din fericire, de câțiva ani, de când stațiunea a intrat în reabilitare, acest parc a fost refăcut, fiind plin de verdeață și dotat cu bănci și locuri de joacă pentru copii, moderne și foarte atractive.

*

Gara Oravița, județul Caraș Severin este cronologic cea mai veche gară din țara noastră, construcția ei datând din 1847, încă din vremea când Transilvania și Banatul făceau parte din Imperiul Austro-Ungar. Între 1846-1854 a fost construită calea ferată Oravița-Baziaș, în lungime de 62,5 km, inaugurată la 20 august 1854. Era primul tronson feroviar realizat în România, la 16 ani de la construcția primei căi ferate din lume (Manchester-Liverpool, în 1930).

La inaugurarea Gării Oravița (pe atunci numită Oravița Română), a avut loc o slujbă religioasă de sfințire, oficiată de arhidecanul de Oravița Karl Wittahorszky (doctor în teologie la Vatican). De precizat că, atunci s-a dat în folosință tronsonul de cale ferată (cu stația aferentă) doar pentru transportul de mărfuri, cel de călători fiind funcțional doi ani mai târziu la 1 noiembrie 1856. Gara, monument istoric de arhitectură, a fost inițial prevăzută și cu un lift-pasaj pentru accesul călătorilor și bagajelor la peron, ceea ce a constituit o premieră pentru acele vremuri.

Liftul a funcționat până în anii '30-'40 când au fost construite scările, care sunt folosite și acum, păstrându-și forma inițială. În prezent, Gara Oravița este și punctul de plecare/ sosire al trenului CFR de agrement Oravița-Anina, cea mai veche și spectaculoasă linie montană (inaugurată la 15 decembrie 1863), numită și **Semeringul bănațean**.

Prin vechea gară din Oravița (construită înaintea unora celebre din metropole precum Roma, Atena, Stockholm ș.a.) au trecut de-a lungul anilor mari personalități precum împărăteasa Sissi, Jokay Mor sau Mihai Eminescu. Acesta, în 1868 a descins în oraș împreună cu trupa Mihail Pascaly aflată în turneu pentru a juca la vechiul teatru din localitate (inaugurat în 1816), în prezența împăratului Francisc I.

În proximitatea Gării din Oravița să găsește și cel mai vechi depou de locomotive din țară, ridicat în 1856 și reconstruit în 1886 (după un incendiu), intrat în reabilitare după 2017. În incinta depoului se găsește și bătrâna locomotivă cu aburi Negruța, ultima de acest fel care a parcurs traseul Oravița-Anina.

Ultima oprire: **Gara Băile Herculane**, considerată de mulți specialiști cea mai frumoasă și romantică gară din România, cu o istorie impresionantă. Situată la circa 6 km de centrul stațiunii, pe magistrala CFR București-Timișoara, Gara din Băile Herculane a fost construită între 1878-1886 în stil baroc vienez după planurile arhitecturale ale lui August de Serres-Wieczffinski, ca un castel de vânătoare având drept model Pavilionul Împărătesei Maria Tereza (existent și azi) ridicat în 1759 în apropierea Palatului Schönbrunn din Viena.

Gara, monument istoric și de arhitectură, atrage atenția cunoscătorilor prin frumusețea construcției. Corpul central, acoperit de o maiestuoasă cupolă cu țigle multicolore, dispuse în figuri geometrice, este decorat pe interior cu picturi reprezentând scene din mitologia romană (legenda lui Hercules). Decorul interior este completat de un orologiu Paul Garnier și de corpuri de iluminat frumos lucrate. De-a lungul peronului, paralel cu calea ferată, se găsesc coloane în stil roman, îmbrăcate cu liane, formând o boltă de verdeață. Stâlpii de iluminat din 1878 sunt folosiți în prezent pentru aranjamente florale (ghivece de flori). Pragul gării-castel din Băile Herculane a fost trecut în decursul timpului de înalte personalități ale vremii precum împăratul austro-ungar Franz Joseph cu soția sa împărăteasa Elisabeta (Sissi), regii Carol I și Ferdinand ai României, regele Alexandru I al Serbiei ș.a.

După o perioadă de delăsare, în care întreaga zonă a fost neglijată, gara fiind și ea amenințată cu paragina, de curând, s-a decis reabilitarea și restaurarea întregului edificiu, pentru a-și recăpăta strălucirea de odinioară, proiectul (gestionat de Regionala CF Timișoara) fiind în prezent în faza licitațiilor publice. Fără îndoială, gările de legendă din țara noastră, fără excepție, care, pe lângă

faptul că sunt monumente istorice, de arhitectură și spiritualitate, unele unicat, de o frumusețe aparte, trebuie păstrate și îngrijite cu sfințenie, fiind mărturii indubitabile ale trecutului luminos al românilor pe aceste meleaguri.

Claudiu Sfetcu și Horațiu Măndășescu



INDEPENDENȚA ROMÂNĂ

*Independența
prin Cultură*