Gări și grădini feroviare din Transilvania în perioada Monarhiei Austro-Ungare

Csaba GIDÓ

Doctor în istorie
E-mail: gcsasoka@gmail.com

Înainte de apariția căii ferate, transportul terestru era legat de centrul orașului. Punctele de plecare și sosire ale diligențelor erau situate în partea centrală a urbei. Gara a fost prima instituție de serviciu public urban care s-a aflat în afara zonei centrale, adică la periferie. Aceasta a devenit *poarta de acces* către așezări: un punct de sosire și plecare.[1] Gările și centurile verzi formate în jurul lor sunt un domeniu mai puțin cercetat, atât în istoriografie, cât și în istoria tehnologiei. Scopul acestui studiu este de a prezenta dezvoltarea gărilor, parcurilor, grădinilor și plantațiilor de-a lungul căilor ferate din Transilvania și de a oferi o perspectivă asupra trecutului lor istoric.

Apariția căii ferate a transformat conceptele de spațiu și timp. Așezările legate de calea ferată au fost nevoite să abordeze problema amenajării speciale a teritoriului. Gările, stațiile și haltele au fost construite la periferia așezărilor ca anexe, unde exista suficient spațiu liber pentru așezarea șinelor și construirea gării, a clădirilor auxiliare, a depoului de locomotive, a turnului de apă și a atelierului de reparații. În piața din fața gării, așa-numitul platou al gării, trebuia creat spațiu suficient pentru descărcarea mărfurilor și pentru oprirea trăsurilor, a tramvaielor trase de cai, și mai târziu, a mașinilor. Capacitatea gărilor trebuia să fie proporțională cu volumul de trafic preconizat pe linia ferată. Trenurile de călători și de marfă erau strict organizate în gări, vagoanele de călători și de marfă fiind curățate și reparate, iar locomotivele echipate corespunzător. Pasagerii urcau și coborau în gări, unde se încărcau și mărfurile și se manipulau articolele poștale. În general, punctele mai mici de distribuție și

1 Andrea Giuntini, „Downtown by the train: the impact of railways on Italian cities in the nineteenth century – case studies", în Ralf Roth, Marie-Noëlle Polino (edit.), *The City and the Railway in Europe*, Aldershot: Ashgate, 2003, p. 121.

Caiete de antropologie istorică, anul XXIV, nr. 2(47), Iulie–Decembrie 2025, pp. 64–79

colectare feroviară erau numite gări, în timp ce nodurile feroviare, care deserveau traficul marilor orașe, erau numite gări de triaj.[2]

Majoritatea gărilor erau construite la periferia orașelor, astfel încât nu era nevoie să se adapteze la clădirile existente, ceea ce simplifica faza de proiectare. Primele linii feroviare din Regatul Ungariei au fost construite de diferite companii feroviare, astfel încât clădirile gărilor diferă în ceea ce privește structura spațială și materialele de construcții utilizate. Inițial, funcția gărilor era similară cu cea a oficiilor poștale. Gara și curtea din fața acesteia erau înconjurate de un gard, care putea fi închis cu porți, la fel ca zona de recepție a unui oficiu poștal. De aici provine denumirea maghiară de „pályaudvar" (curtea liniei), a gării.[3] Odată cu naționalizarea liniilor feroviare din Regatul Ungariei și înființarea Căilor Ferate Maghiare (MÁV), a devenit necesară reconstrucția clădirilor gărilor, care erau realizate din materiale diferite, în forme diferite și cu amenajări spațiale diferite. Dar, tot ele, deveneau, din ce în ce mai nepotrivite, pentru traficul în creștere. În același timp, a trebuit să se elaboreze un plan arhitectural uniform pentru liniile feroviare nou autorizate și construite. Astfel, începând cu ultimele decenii ale secolului al XIX-lea, gările de pe liniile MÁV au fost construite după proiecte uniforme. La construirea liniilor feroviare, proiectele standard specificau dispunerea structurală, natura și calitatea materialelor utilizate pentru gări și clădirile auxiliare asociate. Patru copii ale planurilor detaliate pentru clădiri trebuiau să fie prezentate guvernului pentru aprobare, prin intermediul conducerii MÁV. Drept urmare, pasagerii care ajungeau în gări erau întâmpinați de aceeași imagine în Transdanubia și în Transilvania, în funcție de trafic și de importanța așezării.

La construirea unei linii feroviare, multe clădiri trebuiau ridicate în timp scurt, ceea ce era facilitat de uniformitatea arhitecturală și de producția în serie. Un alt motiv pentru care se dorea uniformitatea era obligația de a respecta standardele de calitate. Pe liniile principale ale MÁV-ului se puteau distinge cinci diferite tipuri de gări. Fiecare avea aceeași structură de bază. Un bloc central de o anumită dimensiune găzduia camerele de serviciu și zonele pentru pasageri. Acesta era completat de secțiuni suplimentare ale clădirii, în funcție, desigur, de clasificarea gării.

Pasagerii care ajungeau sau plecau din gară o vedeau din perspective diferite, deoarece gara servea ca linie de demarcație între oraș și lumea trenurilor care se deplasau pe șine. Dar, să luăm în evidență ce puteau vedea și experimenta pasagerii care ajungeau în gară. Clădirea gării, cu baza solidă din piatră, pereții din cărămidă și tencuiala exterioară colorată, era complet diferită de tipurile obișnuite de clădiri civile. Călătorii care intrau în gară ajungeau

2 Zsigmond Bényei, Lipót Lukács, *A vasúti pályaudvarok* [Gările], Budapest: Wodianer és Fiai Műintézete, 1910, p. 5.

3 Béla Czére, *Magyarország közlekedése a 19. században (1780–1914)* [Transportul în Ungaria în secolul al XIX-lea (1780–1914)], Budapest: MÁV Rt. Vezérigazgatósága, [1997], p. 145.

într-un spațiu central unde puteau cumpăra bilete de la casierie și apoi își petreceau timpul liber în sala de așteptare, până la plecarea trenului. Sălile de așteptare erau amenajate în mod similar, în funcție de configurația gării. Scaune, mese, bănci, cuierele pentru haine, sobe de fier, oglinzi, ceasuri de perete, reclame și orare serveau confortului pasagerilor. Localnicii și călătorii se familiarizau aici cu obiecte care urmau să apară în curând în propriile lor case. Reclamele de pe pereți au contribuit la standardizarea consumului.[4]

Căile ferate, ca nou mijloc de transport, trebuiau să fie prezentate unei largi părți a societății. Datorită căilor ferate, au apărut afișele feroviare. Rolul afișului era de a transmite informații și de a atrage atenția prin reprezentarea vizuală. Reclamele feroviare nu se refereau doar la calea ferată în sine, ci și la călătorii, obiceiuri, servicii de restaurant feroviar, la angajați feroviari și epoca în care au fost create. Primele afișe feroviare arătau în principal orarele, adesea împreună cu o reprezentare a rețelei feroviare relevante.[5] Primul afiș care poate fi considerat un afiș feroviar datează din 1872 și atrăgea atenția asupra sărbătorilor din Pesta ale Ziua Sfântului Ștefan. Textul de pe afiș promova mijloacele de transport și indica trenurile speciale.[6]

La sfârșitul secolului al XIX-lea au apărut afișe colorate, atrăgătoare, cu puțin text. Acestea nu numai că ofereau informații, ci și încurajau oamenii din acea vreme să călătorească. Ele sugerau că trenul a deschis lumea și a oferit oportunități nelimitate celor care o foloseau. Călătorii erau atrași de prețuri reduse sau servicii speciale. Cel mai mare eveniment de la sfârșitul secolului al XIX-lea a fost sărbătorirea Mileniului la Budapesta. Afișele produse la acea vreme informau călătorii despre reducerile de bilete și intrarea cu reducere la unele dintre evenimentele importante din capitală.[7] Afișele feroviare s-au răspândit ca formă de publicitate în secolul al XX-lea, devenind un element decorativ al holurilor și sălilor de așteptare ale gărilor mai mari.

Începând cu 1900, era posibil să intri în sălile de așteptare și pe peroane doar cu un bilet separat de gară, dacă nu aveai un bilet valabil.[8] Oameni de vârste, niveluri de educație și situații financiare diferite își petreceau timpul rămas până la sosirea trenurilor în sălile de așteptare. Aveau loc conversații între oameni din diferite locuri, se legau cunoștințe și chiar prietenii. Sălile de așteptare erau deschise cu o oră înainte de sosirea și plecarea trenurilor.

---

4 János Majdán, „Vasútállomások – új közösségi terek" [Gările – noi spații comunitare], *Magyar Lettre International*, nr. 76, 5–6, 2010, p. 127.

5 Erzsébet Molnár, „Szemelvények a hazai vasúti plakátok történetéből" [Fragmente din istoria afișelor feroviare maghiare], în Mezei István (edit.) *Vasúthistoria évkönyv 1996* [Anuarul istoriei căilor ferate 1996], Budapest: MÁV Rt. Vezérigazgatóság, 1996, p. 235.

6 *Ibidem*, p. 235.

7 *Ibidem*, p. 236.

8 „Pályaudvar belépőjegyek" [Biletele de intrare în gară], *Udvarhelyi Hiradó,* anul VI, nr. 3, 8 január 1903.

În stațiile cu trafic mai intens, sălile de așteptare erau deschise și noaptea. Clopoțelul gării sau strigătul unui funcționar feroviar semnalau sosirea și plecarea trenurilor.[9]

Ziarul *Erdély,* apărut la Târgu Mureș în 1874, descrie lumea sălilor de așteptare din stațiile provinciale: „*Mica gară este plină de oaspeți și fum. Aici, un nobil se plictisește, acolo un politician ține un discurs pompos, mai încolo un copil mic plânge pentru durerea lumii, iar aici un cuplu îndrăgostit țese un castel de speranțe dulci, și toate acestea într-o sală de așteptare înghesuită, transformată într-o mică cameră. Dar clopoțelul sună (...) Putem continua drumul, înghesuiți ca sardelele*".[10] Restaurantele feroviare, sau „resti", erau o caracteristică a gărilor mai mari și a gărilor de la capăt de linie, situate fie în interiorul clădirii, fie, când vremea era bună, pe partea spre linii a peroanelor. În restaurant, cetățenii din mediul rural puteau descoperi noi alimente, băuturi și obiceiuri. Șnițelul (Wienerschnitzel), chiflele, friptura, berea proaspăt turnată, siropul amestecat cu apă minerală și fețele de masă în carouri roșii și albe sau roșii și albastre au avut un impact asupra obiceiurilor alimentare și casnice ale populației rurale.[11] Calea ferată a jucat, de asemenea, un rol civilizator, oferind un exemplu pentru populația locală în multe locuri prin facilitățile și obiceiurile sale alimentare.

Călătorii și străinii care ajungeau într-un oraș sau sat își formau prima impresie despre locul respectiv la gară și în împrejurimile acesteia. Gara în sine atrăgea facilități industriale în oraș sau sat. Pentru a atenua atmosfera de trafic aglomerat și de mediu poluat și congestionat, companiile feroviare au încercat să creeze spații verzi și paturi de flori la punctul de întâlnire dintre așezări și gară, atunci când au proiectat primele gări și halte. Pasagerii care ajungeau la gară erau astfel întâmpinați de un mediu prietenos, iar centura verde bine întreținută oferea o oportunitate excelentă pentru cei care doreau să călătorească sau așteptau pasageri să petreacă timp într-un mediu plăcut, mai ales când vremea era frumoasă. Copacii și arbuștii plantați lângă clădirea gării absorbeau praful și fumul și creau o atmosferă mai familiară în zona industrială.

Unul dintre primii inițiatori ai împăduririi zonelor feroviare și ai creării de zone verzi bine întreținute a fost pomologul Sándor Lukácsy. Înainte de Compromisul Austro-Ungar, el a îndemnat presa și apoi, într-un memorandum adresat lui Imre Mikó, ministrul Transporturilor, să înceapă plantarea de copaci în zonele feroviare cât mai curând posibil.[12] În memorandumul său adresat lui Mikó, el a subliniat că „*Există mai multe motive importante pentru plantarea de copaci de-a lungul terasamentelor feroviare: siguranța căilor ferate*

---

9 István Váczy (edit.), *Kalauzok kézikönyve* [Ghidul conductorilor], Kolozsvár: Gámán János örököse, 1894.

10 „Karcolatok innen-onnan" [Însemnări de ici-colo], *Erdély*, anul IV, nr. 30, 22 július 1874.

11 János Majdán, *op. cit.*, p. 133.

12 Erzsébet Molnár, Zoltán Varga, „A MÁV kertészetek rövid története" [O scurtă istorie ale grădinilor MÁV], în *Vasúthistória évkönyv 1999* [Anuarul istoriei căilor ferate 1999], Budapest: MÁV Rt. Vezérigazgatóság, 2001, 1999. p. 201.

și a proprietăților private adiacente acestora, importanța majoră a împăduririi în țară și, în special, investiția productivă și profitabilă pentru companiile feroviare care poate fi realizată în acest mod unde calitatea solului permite plantații de dud, deoarece în acest fel industria mătăsii autohtone, care, după cum se pare, este destinată să ia locul provinciilor italiene, își poate găsi punctul de plecare și poate câștiga siguranță în plantațiile feroviare".[13] După cum se poate observa, Lukácsy recomandă utilizarea practică a zonelor adiacente căii ferate, atrăgând atenția asupra posibilității creșterii viermilor de mătase cu ajutorul duzilor plantați de-a lungul căilor ferate, pe măsură ce acestea se extind. Cu toate acestea, propunerea lui Lukácsy nu a fost acceptată, iar memorandumul său a ajuns în arhiva ministerului.

În anii 1870, la inițiativa MÁV, a început dezvoltarea siturilor horticole feroviare și plantarea de copaci de-a lungul liniilor. În 1879, MÁV a reglementat plantarea copacilor de-a lungul liniilor sale printr-un decret. Decretul stipula că „*Am decis că, pe lângă gardurile vii, care până acum au servit doar pentru a înlocui gardurile uscate de-a lungul liniilor noastre, vom acorda o atenție deosebită plantării copacilor în general și vom planta în locurile potrivite copaci fructiferi și alți copaci utili, adecvați climatului și solului, și vom decora zonele care deservesc comunitatea cu arbuști și plante cățărătoare*".[14] Decretul solicită inginerilor departamentali să acorde atenție plantațiilor stabilite de-a lungul căilor ferate, care pot include: arbuști care formează garduri vii, pomi fructiferi, alte specii de arbori, stații și cabine de pază, precum și plante cățărătoare, arbuști și flori care servesc la decorarea împrejurimilor. MÁV a încurajat crearea de plantații, nu numai în scop decorativ, ci și din motive practice și pentru a genera venituri. Angajații care au promovat plantarea de culturi profitabile au primit 30% din veniturile obținute sub formă de comision. Pentru a încuraja crearea de zone verzi, s-au oferit premii anuale în bani. Angajații căilor ferate, care au plantat pomi fructiferi în zonele lor de serviciu și au învățat cum să-i altoiască și să-i îngrijească, au primit recompense speciale.[15]

János Erschinger a încurajat împădurirea zonelor de-a lungul căii ferate în lucrarea sa din 1889 intitulată „*Împădurirea terasamentelor și pantelor căilor ferate și împrejmuirea liniilor ferate cu pomi fructiferi și arbuști profitabili*", pe care a dedicat-o lui Gábor Baross, ministrul Transporturilor. În același an, a lansat o revistă de specialitate intitulată *Fatenyésztési Lapok* (Jurnalul pomiculturii) cu scopul de a promova împădurirea liniilor feroviare și a drumurilor, dar și pomicultura și horticultura.[16]

Inițial, plantarea copacilor de-a lungul liniilor ferate se realiza fără o gestionare centralizată, iar rezultatele variau de la o unitate de afaceri la alta. Prin urmare, în 1894, MÁV a publicat o lucrare intitulată „*Linii directoare pentru plantarea copacilor de-a lungul liniilor*

13 *Ibidem*, p. 201.

14 *Ibidem*, pp. 202–203.

15 *Ibidem*.

16 „Irodalom", *Borászati Lapok* [Revista de viticultură], XXI, nr. 37, 14 szeptember, 1889, p. 219.

ferate". Primul paragraf al ghidului preciza că „*împădurirea zonelor feroviare și amenajarea acestora cu vegetație decorativă și utilă este o sarcină extrem de importantă în gestionarea economică și rațională a zonelor feroviare*".[17] S-a stipulat că trebuie înființată o pepinieră în zona fiecărei unități de gestionare a afacerilor și că trebuie înființate pepiniere mai mici la sediul inspectorilor de cale ferată, unde să poată fi cultivate puieți de gard viu necesari pentru protecția căilor ferate.[18]

În etapa următoare, în 1895, Ministerul Comerțului a instruit conducerea MÁV să prezinte propuneri pentru împădurirea zonelor de-a lungul liniilor care nu erau necesare pentru scopuri feroviare, precum și a grădinilor gărilor și a caselor de pază aparținând căilor ferate, a carierelor de argilă, zone de depozitare deschise și alte terenuri libere pentru împădurire, indicând cele mai potrivite tipuri de arbori utili și pomi fructiferi care trebuiau plantați, ținând seama de condițiile climatice și de sol.[19] În 1899, MÁV a subliniat importanța plantării de copaci de-a lungul liniilor ferate în *Instrucțiunea nr. 101* privind împădurirea zonelor feroviare. Aceasta sublinia că zonele neglijate aflate în proprietatea căilor ferate ar trebui cultivate, gropile inundate și mlăștinoase ar trebui drenate, iar înființarea plantațiilor de salcie era încurajată.[20]

În jurul clădirilor gărilor se recomandau copaci ornamentali și garduri vii înflorite. Au recomandat plantarea de meri, peri și cireși în apropierea haltelor, în timp ce în zonele predispuse la vandalism, au îndemnat la plantarea de fructe mai puțin tentante, cum ar fi castane, nuci și dude.[21] Ca urmare a inițiativei lansate de MÁV, companiile feroviare private au alocat, de asemenea, fonduri din bugetele lor de construcție pentru plantarea de pomi fructiferi, copaci ornamentali și rânduri de copaci de-a lungul căilor ferate. Zonele din jurul clădirilor gărilor și clădirilor rezidențiale au fost plantate cu arbori ornamentali, marginile drumurilor de acces cu rânduri de arbori, iar grădinile gărilor și ale posturilor de pază cu pomi fructiferi cultivați. Grădinile și zonele din jurul gărilor au fost plantate, în mare parte, cu pomi fructiferi: meri, peri, pruni, cireși, vișini și nuci. În unele regiuni, acești pomi fructiferi au început să fie plantați și de-a lungul liniei ferate.[22] Cei mai comuni copaci plantați

17 Erzsébet Molnár, Zoltán Varga, *op. cit.*, p. 204.

18 *Ibidem*.

19 „Gyümölcsfa-tenyésztés a vasút mentén" [Creșterea pomilor fructiferi de-a lungul liniilor de cale ferată], *Gyümölcskertészet* [Pomologie], V, nr. 1–2, 10 január1895, p. 19.

20 Anna Eplényi, „Vasúti kertek – Nosztalgia-utazás a századfordulós vasút világába" [Grădinile căilor ferate – O călătorie nostalgică în lumea căilor ferate de la începutul secolului], *4D – Tájépítészeti és Kertművészeti Folyóirat* [*4D* – Revista de arhitectură peisagistică și artă a grădinilor], 1, nr. 2, 2006, p. 45.

21 *Ibidem*, p. 46.

22 „A vasúti kertészet hazánkban" [Grădinăritul feroviar în țara noastră], *Vasúti és Közlekedési Közlöny* [Gazeta căilor ferate și transporturilor], XXXII, nr. 15 (3 február 1901) p. 169.

în jurul gărilor sau de-a lungul drumurilor de acces către gară erau salcâmii, arțarii, teii și castanii. Coniferele erau plantate rar și numai în scop decorativ.[23]

În multe cazuri, împădurirea zonelor feroviare era justificată și de considerente practice. În 1907, MÁV a dat instrucțiuni managerilor săi să planteze - în curțile de lângă zonele de încărcare a animalelor - copaci cu creștere rapidă și coroane mari, de preferință castani sau tei, pentru a oferi umbră animalelor în timpul verii.[24]

Proiectarea uniformă a zonelor verzi, a grădinilor și parcurilor feroviare a fost posibilă datorită proiectelor standard de stații dezvoltate de MÁV. Începând cu anii 1880, dimensiunea și proiectarea grădinilor din stații au fost specificate, în mod uniform, în autorizațiile de construcție feroviară emise. Conform reglementărilor, pentru fiecare grădină de gară trebuiau expropriate cel puțin 400 m² de teren, iar pentru fiecare gară și cabină de pază a liniei pentru personal trebuiau expropriate cel puțin 1.000 m² de teren adecvat în acest scop. Dacă grădinile gării nu urmau să fie construite pe zone mlăștinoase sau predispuse la inundații, așa cum era planificat, acestea erau lăsate neamenajate, dar trebuiau acoperite cu sol fertil, după cum era necesar.[25] Au fost specificate și căile de acces către gări și dispunerea zonelor utilizate pentru traficul de vagoane pe platoul gării. De exemplu, în timpul construcției căii ferate de pe Valea Târnavei Mici, zonele din fața gării trebuiau acoperite cu plăci de piatră de 0,15 m grosime și cu aceeași cantitate de pietriș. Platforma gării trebuia acoperită cu un strat de pietriș de 5 cm grosime.[26] S-a acordat atenție și decorării platformei gării. Acolo unde era posibil, s-au creat paturi de flori, iar pentru a le face decorative și atrăgătoare, florile erau înconjurate de un rând de cărămizi văruite, o metodă care s-a răspândit rapid și în gospodăriile private.[27]

Amenajarea spațiilor verzi din fața gărilor din orașele mai mari, inclusiv crearea de paturi de flori și peluze, a fost acoperită din bugetul propriu al MÁV-ului. Pentru această sarcină au fost angajați grădinari specializați. La gările din provincie, întreținerea parcurilor și furnizarea de flori și decorațiuni pentru gări făcea parte din fișa postului personalului. [28]

---

23 *Ibidem*.

24 „Állatrakodók befásítása a m. kir. államvasutakon" [Plantarea copacilor al împrejurimii rampelor de încărcat animale la căile ferate regale maghiare de stat], *Vasúti és Közlekedési Közlöny* [Gazeta căilor ferate și transporturilor], XXXVIII, nr. 126, 3 november 1907, p. 954.

25 „Kiegészítő melléklet a zsibó-nagybányai helyi érdekű vasútra és sülelmed-szilágycsehi szárnyvonalára vonatkozó engedélyokirathoz" [Anexă suplimentară la licența pentru calea ferată locală din Jibou–Baia Mare și ramificația acesteia Ulmeni–Cehu Silvaniei], *Budapesti Közlöny*, XXXII, nr. 180, 6 augusztus 1898, p. 4.

26 Főrendházi irományok [Acte ale Camerei Magnaților], 1896, vol. III, Irományszámok 1896-115 [Acte 1896-155], p. 141.

27 János Majdán, *op. cit.*, p. 6.

28 „Vasuti kertészet hazánkban" [Grădinăritul feroviar în țara noastră], *A Kert* [Grădina], VII, nr. 4, 15 február 1901, p. 126.

MÁV-ul a sprijinit astfel de activități ale personalului rural și, așa cum am văzut anterior, a recompensat chiar și cu bani eforturile lor de a planta copaci.[29]

Căile ferate au introdus soiuri de flori care erau anterior necunoscute în multe regiuni, cum ar fi daliile, mușcatele și diverse soiuri de trandafiri. Mușcatele erau plantate în ghivece sau lăzi atârnate. În primăvara anului 1913, conducerea MÁV-ului a emis un decret prin care se prevedea că florile trebuiau plantate în lăzi pe peroanele tuturor gărilor și pe verande, acolo unde era posibil. Pasagerii erau întâmpinați de un decor floral oriunde ajungeau.[30] Cu ajutorul căilor ferate, mușcatele au devenit în curând populare și în casele private.[31]

Grădinile jucau un rol estetic important și erau mândria gărilor și a haltelor. Cu toate acestea, au fost zonele care erau cel mai ușor de sacrificat atunci când, de exemplu, gara trebuia extinsă sau erau necesare alte modificări. Acesta a fost și cazul când gara Pápa din vestul Ungariei a fost extinsă în 1903. Aici, sălile de așteptare ale gării au fost extinse și, în acest context, grădina depoului de locomotive a fost transformată într-o zonă de încărcare, iar pe teren a fost construită o linie de 99 de metri lungime.[32] Când gara din Baia Mare a fost extinsă, grădina gării a fost și ea vizată: „*În primul rând, grădina administratorului ar trebui transformată într-o tabula rasa, astfel încât vagoanele închiriate să încapă în fața gării, deoarece sunt foarte înghesuite. Oricum, această grădină nu este potrivită pentru producția de legume din cauza prafului dens, iar copacii sunt plantați foarte dens, astfel încât nu este foarte utilă pentru producția de fructe, dar transportul are cu siguranță nevoie de ea*”.[33]

Atunci când încercăm să cercetăm personalul feroviar în trecutul istoric, grădinarii care lucrau pentru căile ferate apar rar. Chiar și la începutul secolului al XX-lea, numărul lor nu depășea 50 în întregul Regat Ungar. În 1895, MÁV a stipulat că fiecare birou de gestionare a afacerilor trebuie să organizeze posturile de supraveghetori de plantații și mai mulți grădinari asistenți. Fișa postului lor era reglementată de dispoziția intitulată *XXIV. 101/a. Linii directoare privind serviciul executiv pentru împădurirea zonelor feroviare*.[34] MÁV-ul a înființat pepiniere și sere la sediul fiecărei administrații comerciale și la centrele principalelor

---

29 „A vasúti kertészet hazánkban” [Grădinăritul feroviar în țara noastră], *Vasúti és Közlekedési Közlöny* [Gazeta căilor ferate și transporturilor], XXXII, nr. 15, 3 február 1901, p. 169.

30 „Virágos állomások. A M.Á.V. újítása” [Stații cu flori. Inovația M.Á.V.], *Közérdek* [Interesul public], VI, nr. 8, 12 július 1913, p. 6.

31 János Majdán, „A vasút társadalmi kapcsolatteremtő és polgári mentalitást közvetítő szerepe a Monarchiában” [Rolul căilor ferate în promovarea legăturilor sociale și transmiterea mentalității civice în monarhie], *Limes* 21, nr. 1, 2008, p. 52.

32 „Állomásunk bővítése” [Extonderea gării noastre], *Pápai Közlöny,* XVII, nr. 38, 22 szeptember 1907, p. 2.

33 „A vasúti állomás bővítése” [Extinderea gării de cale ferată], *Nagybánya és Vidéke*, XXXV, nr. 5 (31 január 1909), p. 1.

34 Erzsébet Molnár, Zoltán Varga, *op. cit.*, p. 204.

departamente de inginerie, care erau gestionate de grădinarii șefi. Grădinarii și grădinarii asistenți erau responsabili de supravegherea unei secțiuni specifice a liniei, de obicei cu o lungime de 250–300 km. Ei erau responsabili de furnizarea către această secțiune de linie, împreună cu gările și cabine de pază, a pomilor fructiferi, trandafirilor, bulbilor de flori, tuberculilor și răsadurilor, precum și a arbuștilor pereni necesari. Ei trebuiau să întrețină grădinile și parcurile tuturor gărilor și cabinelor de pază.[35]

În ceea ce privește salariile, grădinarii erau împărțiți în două grupe. Grădinarii șefi și grădinarii erau clasificați ca subofițeri feroviari. Numai persoanele cu studii echivalente cu cele de gimnaziu puteau fi angajate ca subofițeri. Pe baza grilei salariale, grădinarii se aflau în același grup cu șefii de tren, inspectorii de cale ferată și mecanicii de locomotivă. Grădinarii asistenți și personalul de serviciu feroviar au crescut numărul operatorilor de macaz, al funcționarilor de birou, al paznicilor de noapte și al aprinzătorilor de felinare. Grădinari erau angajați pe liniile administrației feroviare Cluj, atât în Cluj, cât și în Aiud, Brașov și Miercurea Ciuc.[36]

Parcurile gărilor au devenit locuri de întâlnire pentru oameni din diferite straturi sociale. Pasagerii care se grăbeau să ajungă la gară sau plecau de acolo intrau în contact cu grupuri care trăiau la marginea societății în acest spațiu. După construirea primei gări din Ungaria, personalul feroviar a încercat să protejeze zona verde de cei care doreau să o distrugă. Așadar, au amplasat semne de avertizare în limbile germană și maghiară. În 1846, când a fost inaugurată linia de cale ferată Pesta–Vác, lângă clădirea gării din Pesta a fost amplasat următorul semn de avertizare: „*Onorabilul comitat Pest interzice oricărei persoane să treacă de barierele căii ferate sau să deterioreze plantațiile situate în vecinătate*”.[37]

Codul Penal adoptat în 1879 prevedea că orice persoană care „*deteriorează sau murdărește în mod deliberat o promenadă publică, o grădină, o alee sau altă plantație, gardurile sau mesele, băncile, lămpile de iluminat situate în spații publice și destinate uzului public; sau care deteriorează sau murdărește în mod deliberat orice indicator, marcaj municipal sau bornă kilometrică sau semn de interdicție, amplasat legal va fi pedepsit cu închisoare de până la trei zile și cu amendă de până la douăzeci de florini*”.[38] Cu toate acestea, chiar și

35 „A máv. kertészsegédek sorsa” [Soarta ucenicilor grădinari de la MÁV], *Kertészeti Lapok* [Revista de horticultură], nr. 31, 1908, p. 32.

36 Ferenc Horváth, *A magyar vasút építési és fenntartási szervezeténe története (1827–2004)* [Istoria organizației maghiare de construcție și întreținere a căilor ferate (1827–2004)], vol. I: (1827–1944), Budapest: MÁV Rt. Vezérigazgatóság, 2004, pp. 111–112.

37 András Borosy, „Pest megye és az első hazai vasutak építése” [Comitatul Pest și construcțiile primelor linii de căi ferate], în *Fejezetek Pest megye történetéből. Tanulmányok – Pest Megye Múltjából 7* [Capitole din istoria comitatului Pest. Studii – Trecutul comitatului Pest 7], Budapest: Pest Megyei Levéltár, 1990, p. 253.

38 „1879. évi XL. törvénycikk” [Legea nr. XL din 1879], în *Budapesti Közlöny*, nr. 170, 24 július 1879, p. 5881.

în acele vremuri, nu era ușor să protejezi parcurile. Ziarele contemporane se plâng adesea de vandalismul trecătorilor: „*Am văzut de nenumărate ori că, atunci când credeam că am realizat ceva măreț în domeniul plantării de copaci, ne-am confruntat cu o lipsă de sensibilitate sau chiar cu vandalism din partea oamenilor; Acest lucru este cel mai evident în spațiile publice, unde, adesea, din pură bravadă, cele mai frumoase exemplare de copaci sau alei sunt defrișate, doar pentru a satisface un capriciu fără inimă*”.[39]

Parcurile și zonele verzi ale gării erau înconjurate de garduri vii, iar accesul la terenurile gării era reglementat de Căile Ferate Maghiare (MÁV) și de Ministerul Comerțului. Mai jos, vă prezentăm un studiu de caz, urmărim scurta istorie a gării și a parcului din micul oraș Miercurea Ciuc.

Gara și parcul MÁV din Miercurea Ciuc, Parcul *Elisabeta*

Calea ferată a ajuns în comitatul Ciuc, situat la periferia estică a Transilvaniei, și în centrul bazinului Ciucului, abia în ultima decadă a secolului al XIX-lea. Miercurea Ciuc era unul dintre cele mai mici reședințe de comitat din Monarhia Austro-Ungară, cu o populație de numai 1.789 de locuitori în 1890.[40] În a doua jumătate a secolului al XIX-lea, numeroase planuri au fost propuse de societățile locale pe acțiuni și de Căile Ferate Maghiare (MÁV) pentru a conecta regiunea la rețeaua feroviară. Posibilitatea ca acest comitat să se conecteze la rețeaua de căi ferată națională a fost creată în cele din urmă prin Legea VII din 1895. S-a decis construirea căii ferate circulare, care ar fi constat din următoarele secțiuni: linia principală între Sfântu Gheorge–Miercurea Ciuc–Gheorgheni–Reghin și două linii secundare de la Siculeni, până la Pasul Ghimeș și de la stația Marosnyire de Valea Seacă, până la Odorhei. Guvernul a decis să construiască mai întâi linia ferată Sfântu Gheorghe–Miercurea Ciuc–Pasul Ghimeș dintre liniile planificate. Linia a fost împărțită în două secțiuni de construcție, fiecare dintre ele fiind atribuită unui grup diferit de contractori. Lucrările de construcție la tronsonul Sfântu Gheorghe–Miercurea Ciuc au fost realizate de Ármin Linzer și Gyula Braun, antreprenori din Budapesta.[41] Linia a fost inaugurată oficial la 4 aprilie 1897: „*Fluierul care a*

39 „A faültetés jelentősége és terjesztése negyedfél évszázad előtt” [Importanța plantării copacilor și răspândirea acesteia în urmă cu trei secole și jumtate], *Kertészeti Lapok* [Revista de horticultură], XXV, nr. 2, február 1910, p. 127.

40 Varga E Árpád, *Erdély etnikai és felekezeti statisztikája I. Kovászna, Hargita és Maros megye. Népszámlálási adatok 1850–1992 között* [Statistici etnice și religioase ale Transilvaniei I. Județele Covasna, Harghita și Mureș. Date din recensămintele din 1850–1992], Budapest, Csíkszereda: Teleki László Alapítvány, Pro Print, 1998, p. 247.

41 Csaba Gidó, *Vasszekér és mozdonygőz. A székelyföldi vasút története (1868–1915)* [Căruța de fier și aburul locomotivei. Istoria căilor ferate din Secuime (1868–1915)], Csíkszereda: Pro Print, 2013, p. 141.

străbătut aerul la ora unu și jumătate după-amiaza din Jigodin, fumul care se ridica din coșul cazanului cu aburi, proclamă în mod clar că Pământul Ciucului face pași mari înainte în termeni culturali, economici și sociali. (...)Invenția lui János Vatt, care are o importanță istorică, a ridicat secolul al XIX-lea deasupra tuturor secolelor anterioare din punct de vedere economic. O scânteie modestă a acestei invenții a ajuns și la noi și va înlocui cu siguranță conservatorismul rigid cu spiritul tineresc al progresului. Această nouă lume nu este caracterizată de perversitățile și timiditatea fin de siècle, de abandonarea caracterului original secuiesc, ci de proliferarea mijloacelor de trai, de creșterea produselor manufacturate, de acumularea de bogăție, de o perspectivă mai largă și de dezvoltarea comerțului și industriei".[42]

Din motive economice, verandele planificate la stațiile din Sfântu Gheorghe și Miercurea Ciuc au fost omise în timpul construcției căii ferate circulare, depoul de locomotive a fost construit cu doar trei compartimente, dar s-a economisit și la casele de pază nou construite. Lățimea depozitelor, a zonelor de încărcare și a spațiilor de depozitare din fața platformelor de încărcare a fost proiectată în conformitate cu standardele gărilor locale, economisind astfel lucrări de substructură, fundații de piatră și pietriș pentru zonele rutiere.[43] Lucrările au continuat la gara Miercurea Ciuc chiar și după deschiderea acesteia. În a doua jumătate a anului 1897, au fost finalizate depoul pentru locomotive și camerele de depozitare a gheții și alimentelor de lângă gară.[44]

În timpul negocierilor cu MÁV, orașul s-a angajat să asigure, pe cheltuiala proprie, fundații de piatră, pietriș și structurile inginerești necesare pentru drumurile care duceau la gară (drumurile „Borvíz" și „Temető") și, acolo unde era posibil, să le construiască și să le întrețină la o lățime de 8 metri.[45] Cu toate acestea, după deschiderea liniei, au existat numeroase plângeri cu privire la starea drumului care ducea la gară. Acest lucru s-a întâmplat deoarece consiliul local uitase de drumul care ducea la gară. „*... calea ferată a devenit indiferentă pentru onorabilul consiliu, deoarece grămezile de pietriș așteaptă în liniște ora învierii, în timp ce stâlpii de iluminat privesc în tăcere și întuneric trecătorii, chiar dacă se știe bine că scopul pietrișului este să fie împrăștiat pe stradă, iar stâlpii de iluminat sunt pentru a ilumina strada*".[46] Consiliul local a întârziat să ia măsurile necesare pentru a rezolva

---

42 „Vasútmegnyitás" [Inaugurarea căii ferate], *Csíki Lapok*, IX, nr. 14, 7 aprilis 1897, p. 1.

43 Arhivele Naționale Ungare. Arhivele Statului de la Budapesta (ANU. ASU), K 229–509; fasc. 2. 1896–94825.

44 „A magyar államvasutak" [Căile ferate maghiare de stat], *Csíki Lapok*, IX, nr. 50, 15 december 1897, p. 3.

45 ANU. ASU, K 246–74. fascicul, tema 2–1898–2867. A sepsiszentgyörgy–csíkszeredai vonalon az építő vállalkozók által teljesített munkák műszaki felülvizsgálatáról felvett jegyzőkönyv 1897/1989 [Procesul-verbal al inspecției tehnice a lucrărilor executate de antreprenorii de construcții pe linia Sfântu Gheorghe–Miercurea Ciuc, 1897/1989], p. 19.

46 „A vasuthoz vezető utczák elhanyagoltatása" [Neglijarea străzilor dinspre gara de căi ferate],

problema. Fundamentarea și construcția unui tronson de drum necesita mult timp și bani, iar micul orășel a înregistrat progrese lente în acest domeniu.

Cu toate acestea, o imagine diferită întâmpina vizitatorii în jurul gării, deoarece MÁV acoperise piața din fața gării și porțiunea de drum cu pietriș și pietriș concasat. Aceasta oferea o stație adecvată pentru trăsuri și omnibusuri. Odată cu apariția căii ferate, a devenit necesară reglementarea birjarilor din oraș. Toți bijarii trebuiau să obțină o licență comercială, iar în 1897 tariful până la gară sau în oraș era de 30–40 craițeri de persoană.[47]

Personalul gării a jucat un rol important în modelarea peisajului urban. În timpul construcției liniei feroviare Sfântu Gheorghe–Miercurea Ciuc–Pasul Ghimeș în 1895, a fost înființat Departamentul de inginerie feroviară Miercurea Ciuc, care acoperea o suprafață de 114 km, de-a lungul traseului menționat anterior. Inginerul feroviar și podist Ödön Aczél a sosit în micul oraș de provincie în 1898, unde a devenit, în scurt timp, un membru respectat al elitei locale. Între 1908 și 1918 a fost șeful biroului departamental de inginerie din Miercurea Ciuc.[48] După sosirea sa în localitate, a insistat pentru crearea unui parc lângă gară. Lucrările de amenajare a peisajului au fost realizate de grădinarul căilor ferate, Pallós. O carte poștală contemporană arată că muncitorii feroviari au creat un strat de flori încadrat de trandafiri de piatră. Au fost plantați tei, au fost construite alei și au fost amplasate bănci de-a lungul marginilor. Parcul plăcut făcea așteptarea trenului mai agreabilă pe vreme bună.[49] Crearea parcului este legată de o scrisoare publică din 1898 a lui Ignác Darányi, ministrul Agriculturii, în care încuraja autoritățile locale să planteze copaci în memoria reginei Elisabeta și să denumească pădurile rezultate după numele acesteia.[50] Primul parc al orașului a fost numit *Elisabeta* și a devenit un loc preferat al angajaților căilor ferate, al călătorilor și al cetățenilor orașului. Zona gării era frecventată de populația locală, care putea găsi acolo mereu informații noi și se putea întâlni cu persoane cunoscute și călători care veniseră de departe. Pentru orașul situat la marginea Imperiului, gara era o poartă către lumea largă.

La sfârșitul secolului al XIX-lea, la sugestia asociației economice a comitatului, consiliul comitatens a dispus înființarea de pepiniere în fiecare localitate. O pepinieră model a fost înființată în Miercurea Ciuc. Până în 1901, în 48 de sate existau pepiniere, care au produs 8.614 puieți altoi în acel an.[51] Biroul departamental de inginerie MÁV din

---

Csíki Lapok, IX, nr. 19, 12 május 1897, p. 1.

47 „A fiakkeresek fuvarozásának szabályozása" [Reglementarea circulației birjarilor], *Csíki Lapok*, IX, nr. 12, 24 március 1897, p. 3.

48 Ferenc Horváth, *op. cit.*, p. 115.

49 György Vofkori, *Csíkszereda és Csíksomlyó képes története* [Istoria ilustrată a orașului Miercurea Ciuc și a localității Șumuleu Ciuc], Békéscsaba: Typografika, 2007, p. 91.

50 Eszter Virág Vér, „Erzsébet királyné magyarországi kultusza emlékezethelyei tükrében 1898–1914 között", *Budapest Negyed*, 52, nyár 2006, pp. 48–49.

51 T. Nagy Imre, *Csikvármegye közigazgatási állapota* [Situația administrativă a comitatului Ciuc], Budapest: Pesti Könyvnyomda, 1902, p. 25.

Miercurea Ciuc a plantat pomi fructiferi și a altoit copaci sălbatici de-a lungul tuturor liniilor și caselor de pază.[52]

Dezvelirea primei statui publice din oraș a fost, de asemenea, legată de gară. La 11 septembrie 1910, bustul reginei Elisabeta a fost dezvelit în Parcul Elisabeta. Bustul reginei, creat de sculptorul Zoltán Sallak din Budapesta, a fost așezat pe o coloană de piatră de cinci metri.[53] Datorită interesului mare pentru ceremonie, intrarea s-a făcut numai pe bază de bilet, iar încasările au fost folosite pentru acoperirea costurilor de ridicare a statuii. Biletele costau 3 coroane pentru familii și 1 coroană pentru persoane fizice.[54] Inginerul feroviar Ödön Aczél a jucat un rol cheie în dezvelirea bustului.[55] Numărul de vizitatorilor parcului din apropierea gării a crescut și mai mult după ce clubul de tenis Miercurea Ciuc a deschis un teren de tenis în parc la 1 mai 1913. Aceasta a fost prima facilitate sportivă de acest gen din oraș.[56] Parcul era înconjurat de un gard viu, care îl proteja de zgomotul și praful traficului feroviar și de persoanele neautorizate. Întreținerea și îngrijirea parcului era responsabilitatea personalului feroviar. Pe lângă inițiativa civică, garnizoana locală nu putea rămâne în urmă, așa că, în mai 1913, a fost deschis terenul de tenis al ofițerilor lângă Castelul Mikó din oraș.[57]

Deși Parcul Elisabeta de lângă gara Miercurea Ciuc a scăpat de distrugerea bătăliilor din 1916, în timpul anilor de război personalul feroviar local a putut acorda din ce în ce mai puțină atenție întreținerii acesteia. Terenul de tenis a fost folosit de burghezia locală până la sfârșitul anului 1918. Parcul a suferit prima sa deteriorare semnificativă pe 10 august 1934, când statuia reginei Elisabeta a fost mutilată, capul ei fiind spart cu un târnăcop, iar portretul regelui Carol al II-lea de atunci a fost atârnat pe trunchiul rămas. Partea rămasă a statuii a fost demolată în zilele următoare și plasată în curtea Primăriei Miercurea Ciuc.[58] S-a păstrat doar o mică parte din bust, care este păstrată acum în Muzeul Secuiesc al Ciucului din Miercurea Ciuc.

Clubul local de fete dorea să restaureze terenul de tenis între cele două războaie mondiale, așa că în 1927 a cerut companiei feroviare românești, C.F.R., să le pună la dispoziție Grădina

52 *Ibidem*.

53 György Vofkori, *op. cit.*, p. 91.

54 „Csíkszereda első szobra" [Prima statuie din Miercurea Ciuc], *Csíki Lapok*, XXII, nr. 36 (7 szeptember 1910), p. 2.

55 „Erzsébet királyné szobra" [Statuia reginei Elisabeta], *Csíki Lapok*, XXII, nr. 37, 14 szeptember 1910, p. 3.

56 „A teniszpálya megnyitása" [Deschiderea terenului de tenis], *Csíki Lapok*, XXV, nr. 19, 7 május 1913, p. 3.

57 „Tenniszpálya megnyitása" [Deschiderea terenului de tenis], *Csíki Lapok*, XXV, nr. 22 (28 május 1913), p. 2.

58 „Szétrombolták a csíkszeredai Erzsébet királyné szobrot" [Au distrus statuia reginei Elisabeta din Miercurea Ciuc], *Pesti Hírlap*, 56, nr. 181, 11 augusztus 1934, p. 9.

Elisabeta de lângă gară.[59] Compania feroviară națională românească, probabil, a respins cererea, deoarece nu s-a înregistrat niciun progres în această chestiune. Creșterea traficului gării a făcut necesară extinderea rețelei feroviare. În 1943, Societatea MÁV a planificat modernizarea gării, iar pentru acest scop s-a luat în considerare și utilizarea zonei Grădinii Elisabeta.[60] „Modernizarea" gării a avut loc în cele din urmă în 1972, când clădirea gării a fost reproiectată în stilul arhitectural realist socialist contemporan.[61] Lipsit de toate decorațiunile, parcul/grădina a rămas o destinație preferată de vară pentru călători. După căderea regimului comunist, o parte din zonă a fost ocupată de mici magazine din lemn care nu se potriveau cu peisajul. Astăzi, parcul este o „groapă de gunoi" pustie, cu doar câțiva salcâmi și stejari și baza fântânii care ne amintesc de fostul Parc Elisabeta, care a fost odată mândria orașului.

Parcul construit lângă gara din Miercurea Ciuc, nu a fost unic în timpul monarhiei. Parcuri similare au fost înființate, de exemplu, în Satu Mare, unde funcționarii căilor ferate operau o sală de bowling. Bowlingul a fost inaugurat la 25 aprilie 1905: „*Scopul acestei facilități este de a reuni intelectualii și, astfel, de a revigora spiritul și starea de spirit a celor obosiți de munca oficială: am fi încântați să îi întâmpinăm în cercul nostru modest pe domnii interesați de aceste idei nobile. Ne-am asigurat că renumitul nostru restaurant din gară va servi mâncare și băuturi utilizatorilor pistei de bowling la prețuri reduse stabilite pentru lucrătorii feroviari*".[62]

Parcurile gărilor, zonele verzi, pomii fructiferi și florile din vecinătatea lor erau exemplare pentru burghezia locală în acele vremuri. Datorită grădinarilor căilor ferate s-au naturalizat soiurile de pomi fructiferi și flori mai puțin cunoscute populației transilvănene. Parcurile din gări și zonele verzi de lângă cabine de pază au devenit mândria micilor orașe și așezări din Transilvania. Exemplul localității Miercurea Ciuc arată că primul parc, prima statuie, prima fântână și teren de tenis din oraș au fost create datorită căilor ferate și au devenit locuri populare pentru cetățenii locali.

În timpul Primului Război Mondial, Lajos Rácz, secretarul Camerei de Comerț și Industrie din Târgu Mureș, a întocmit un inventar al infrastructurii feroviare din Transilvania și a schițat dezvoltările și extinderile rețelei care ar fi necesare după război. El a scris următoarele despre condițiile din 1917: „*Vedem o neglijare șocantă pe liniile transilvănene la gările din orașele importante. Clădirile gărilor și facilitățile lor sunt fragile, înghesuite și nepotrivite în multe locuri, atât pentru preluarea pasagerilor, cât și, în special, pentru preluarea mărfurilor*".[63]

---

59 „A helybéli Leányklub deputációja" [Deputația clubului de fete din localitate], *Csíki Lapok*, XXXIX, nr. 15, 10 április 1927, p. 2.

60 György Vofkori, *op. cit.*, p. 95.

61 *Ibidem*.

62 „Tekepálya megnyítása az állomásnál" [Deschiderea terenului de bowling], *Szatmári Napló*, II, nr. 56,23 április 1905, p. 6.

63 Lajos Rácz, *Erdély vasút-politikája* [Politica feroviară a Transilvaniei], Marosvásárhely: Tükör Nyomda, 1917, p. 74.

Din păcate, condițiile care existau acum 100 de ani se aplică și astăzi multor gări și împrejurimilor acestora din Transilvania. Majoritatea parcurilor de lângă gări au fost demolate sau se află într-o stare de neglijare gravă, astfel încât, în secolul XXI, gările și-au pierdut titlul onorabil de *poartă de intrare în oraș*.

Gări și grădini feroviare din Transilvania în perioada Monarhiei Austro-Ungare

Rezumat: Gara nu făcea parte integrantă din oraș. Gara a fost prima instituție de serviciu public din oraș care s-a aflat în afara zonei centrale, la periferia acestuia. Aceasta a devenit poarta de acces către așezări: un punct de sosire și plecare. Gările și centurile verzi formate în jurul lor sunt un domeniu mai puțin cercetat atât în istoriografie, cât și în istoria tehnologiei. Scopul acestui studiu este de a prezenta dezvoltarea gărilor, parcurilor, grădinilor și plantațiilor de-a lungul căilor ferate din Transilvania și de a oferi o perspectivă asupra trecutului lor istoric.

Pentru a atenua atmosfera de trafic aglomerat și de mediu poluat și congestionat, companiile feroviare au încercat să creeze spații verzi și paturi de flori la punctul de întâlnire dintre așezări și gară, atunci când au proiectat primele gări și halte. Pasagerii care ajungeau la gară erau astfel întâmpinați de un mediu prietenos, iar centura verde bine întreținută oferea o oportunitate excelentă pentru cei care doreau să călătorească sau așteptau pasageri să petreacă timp într-un mediu plăcut, mai ales când vremea era frumoasă. Copacii și arbuștii plantați lângă clădirea gării absorbeau praful și fumul și creau o atmosferă mai familiară în zona industrială.

Cuvinte cheie: Transilvania, cale ferată, gară, restaurant, zonă verde, copac, flori, parc, statui.

Railway stations and gardens in Transylvania during the Austro-Hungarian Monarchy

Abstract: The railway station was not an integral part of the city. The railway station was the first public service institution in the city to be located outside the central area, on its outskirts. It became the gateway to settlements: a point of arrival and departure. Railway stations and the green belts formed around them are a less researched area in both historiography and the history of technology. The purpose of this study is to present the development of railway stations, parks, gardens, and plantations along the railways in Transylvania and to offer a perspective on their historical past.

To mitigate the atmosphere of heavy traffic and a polluted and congested environment, railway companies attempted to create green spaces and flower beds at the meeting point between settlements and the station when designing the first stations and stops. Passengers arriving at the station were thus greeted by a friendly environment, and the well-maintained green belt provided an excellent opportunity for those who wanted to travel or were waiting for passengers to spend time in a pleasant environment, especially when the weather was nice. The trees and shrubs planted near the station building absorbed dust and smoke and created a more familiar atmosphere in the industrial area.

Keywords: Transylvania, railway, station, restaurant, green area, tree, flowers, park, statue.