

Aspecte privind modernizarea orașului Oradea. Sfârșitul secolului XIX – începutul secolului XX

Aspects Regarding the Modernization of the City of Oradea. End of the 19th Century – Beginning of the 20th Century

BEÁTA MENESI*

Abstract. *Sitting on both banks of the “Criș River”, on the western border of Romania, Oradea has always been a bridge between Central Europe and South-Eastern Europe, an area of cultural-spiritual interference. The end of the 19th century brought the city a particular urban development, marked by the definitive shaping of the architectural personality. The city would benefit from the most modern architectural style at that time in Europe (Secession/ Art Nouveau), which replaced the more austere Classical style.*

There is also a rapid increase in the population due to the influx of labor to the factories in Oradea. In the idea of a transport network linking the main points of the city to its outskirts became at the need. Initially, it was intended that rail transport in the city would be used to transport goods (raw materials and finished products, machinery and equipment) needed for the city’s industrial platforms.

As for passenger transport, around 1870, it was limited to so-called omnibuses (carriages- covered carriages, with hypo traction, capable of carrying 8–10 people and luggage on the roof). A period followed in attempts is made to build hypo traction, then steam traction and finally a network of electric railway. Some of these projects have been successfully completed, others have not. The fact is that at March 1, 1906, in the evening, at 8 p.m., the first electric tramway in Oradea made its first trial run on the route between the present-day “Primăriei” and “Independenței” streets.

Keywords: Oradea, buildings, tram, modernization, Secession.

Așezat pe ambele maluri ale Crișului Repede, la granița de vest a României, Oradea a reprezentat mereu o punte de legătură între Europa Centrală și spațiul

* Dr., Centrul de studii interdisciplinare „Silviu Dragomir”, Universitatea din Oradea.

sud-est european, o zonă de interferențe cultural-spirituale. Din punct de vedere arhitectural, sfârșitul secolului al XIX-lea este marcat de schimbarea imaginii orașului: stilul clasicist va fi înlocuit cu cel mai modern stil al acelor vremuri, Secession/Art Nouveau.

La sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul următorului are loc și o creștere rapidă a populației ca urmare a afluzului de forță de muncă spre fabricile orădene. În acest context, ideea unei rețele de transport care să lege punctele principale ale orașului de periferiile sale a devenit o necesitate. Astfel, s-a născut ideea unei rețele de cale ferată electrică – tramvaiul.

Articolul nostru dorește să vă prezinte orașul Oradea, prin prisma câtorva clădiri monumentale din punct de vedere arhitectural, respectiv problemele inerente specifice perioadei de început a nașterii tramvaiului orădean, ambele elemente inovate fiind de dezvoltarea urbanistică a orașului.

Edificii reprezentative ale Oradiei

Cele mai monumentale clădiri se află în centrul reprezentat azi de Piața Unirii (fosta Piață „Szent László”) și Piața Regele Ferdinand (fosta Piață „Brémer”), cele două spații fiind unite de podul de peste Crișul Repede.

Primăria. Clădirea a fost construită în fața bisericii romano-catolice cu hramul Sf. Ladislau, unde spațiul era mai larg. Proiectul clădirii aparține lui Rimanóczy Kálmán junior, iar executant a fost constructorul Sztarill Ferenc¹. A fost inaugurată la 10 ianuarie 1904².

În interiorul Primăriei este de remarcat impunătoarea casă a scărilor, decorată cu picturi în frescă și cu deosebire sala mare de ședințe, decorată cu două mari tablouri, pe o parte și alta a sa: unul reprezintă întâlnirea, la Oradea, în 1412, a regilor Sigismund de Luxemburg al Ungariei, cu Vladislav Yagello al Poloniei, iar celălalt, o alegorie, înfățișează logodna fiicei lui Menumorut cu fiul lui Arpad³.

Palatul Episcopiei Greco-Catolice. Inițiativa construirii acestui edificiu a aparținut episcopului Demetriu Radu (numit în funcție în 1903). Proiectul

¹ Arhitect maghiar din Transilvania, a trăit între anii 1859–1943, proiectant al mai multor clădiri din Oradea.

² Ion Zainea, „Edificii reprezentative ale centrului istoric orădean”, în Vasile Ciobanu, Dan Dumitru Iacob (coord.), *Studii de istorie a orașelor – In honorem Paul Niedermaier*, București / Brăila, Editura Academiei Române / Editura Istros a Muzeului Brăilei „Carol I”, 2017, pp. 303–304.

³ Tabloul a reprezentat unul din obiectele de dispută între statul român și cel maghiar, rezolvat prin decizie a Tribunalului Internațional de la Haga, care, în 1927, a dat câștig de cauză statului maghiar, o delegație a acestuia venind și ridicându-l de la Muzeul de Istorie din Oradea, unde fusese depozitat. Actuala administrație a refăcut interiorul original, dar în locul acestui tablou a pus un altul reprezentând vizita perechii regale române la Oradea, în mai 1919.

noului palat a fost realizat de același Rimanóczy Kálmán junior. S-a lucrat în ritm susținut, clădirea fiind ridicată la sfârșitul anului 1903, iar sfințirea ei a avut loc la 11 iunie 1905. Printre participanți s-au numărat și Victor Mihali, mitropolitul greco-catolic de la Blaj, Vasile Hossu, episcopul de Lugoj, numeroase personalități locale. Clădirea are două intrări, una principală, din Piața Unirii și alta secundară, din strada Mihai Pavel. Imobilul a fost sediul Episcopiei Greco-Catolice până în 1948, după care, mult timp, a găzduit Biblioteca Județeană. În 1992, palatul a fost retrocedat Episcopiei⁴.

Catedrala Greco-Catolică „Sf. Nicolae” a fost construită între 1800–1810, în vremea episcopului Samuil Vulcan (1806–1839), pe locul unei biserici mai vechi.

Arhitectura bisericii reprezintă o reușită îmbinare a stilului bizantin cu barocul târziu clasicizant, ceea ce conferă clădirii o notă de sobrietate. Prin proporțiile monumentale (64 m lungime, 22 m lățime, 60 m înălțimea turnului) și aspectul grandios al interiorului, biserica-catedrală orădeană prezintă analogii cu Catedrala Mitropolitană din Iași. O parte din procedeele decorative sunt identice cu cele de la Biserica cu Lună⁵ de vis-à-vis.

Biserica cu Lună. Catedrala Ortodoxă cu hramul „Adormirea Maicii Domnului”, a fost construită între anii 1784–1790, una dintre cele mai mari clădite în secolul al XVIII-lea (lungimea de 35 m, lățimea de 11 m, înălțimea turnului 55 m). Proiectant și constructor a fost Iakob Eder⁶. Stilul construcției este bizantin, cu elemente de baroc târziu și neoclasic. În anul 1793, se instalează în turnul bisericii Orologiul și Luna, acestea fiind opera unui inventiv și iscusit mecanic orădean, Georg Rueppe. Mecanismul este astfel conceput încât luna face o rotație completă în jurul axei sale în 28 de zile indicând, prin negru și galben, fazele acesteia. Mecanismul lui Rueppe reprezintă unul dintre cele două elemente ce-i conferă unicitate bisericii. Al doilea element este portretul în medalion al lui Horea, eroul Revoluției din 1784⁷, plasat în cheia arcului de boltă dintre naos și absida altarului, imagine care încununează iconostasul.

⁴ Ion Zainea, *op. cit.*, pp. 305–306.

⁵ Agata Chifor, *Oradea barocă*, Oradea, Editura Muzeului Țării Crișurilor / Editura Arca, 2006, pp. 162–163. Cele două monumente prezintă analogii în ceea ce privește silueta elegantă a turnului clopotniță, ritmarea fațadelor prin pilaștri și ferestre plasate în frinde monumentale, camera clopotelor decorată prin pilaștri cu capiteluri corintice.

⁶ Pisania bisericii, redată în română, greacă și sârbă, menționează data punerii pietrei de temelie, numele ctitorilor și ale arhitecților: Mihai Pioșpechi și Mihai Kriștoff ctitori; arhitecți Jakob Eder și Ioan Lins Paler.

⁷ Portretul are o legătură cu faptul că piatra de temelie a catedralei a fost pusă în noiembrie 1784, când răscoala lui Horea, Cloșca și Crișan cuprinsese Ardealul și ecurile ei ajunseseră și în Oradea. Ctitorii l-au omagiat în acest fel, deși, pentru a înșela vigilența autorităților, afirmau că este chipul lui Iisus Hristos de pe marama Veronicăi.

Iconostasul (realizat între anii 1816–1831) și vechea pictură au fost executate de frații Alexandru și Arsenie Teodorovici. Din pictura veche se mai păstrează icoanele de pe catapeteasmă, cea de pe scaunul arhieresc, amvon și de pe cele două strane. Actuala pictură în frescă a fost executată de către renumitul pictor Eremia Profeta, între anii 1977–1979, și restaurată în 2000–2001 de către pictorul Marian Verza⁸.

Palatul „Vulturul Negru”. La începutul secolului al XX-lea, pe fondul unor modificări importante ale pieței centrale, doi bancheri și industriași orădeni, Adorján Emil și Kurlander Ede, au decis să ridice un edificiu de excepție. În 1905, ei cumpără de la Primărie terenul pe care se afla Hanul „Vulturul Negru”⁹ și împrejurimile acestuia. S-a organizat un concurs de proiecte pentru realizarea edificiului, câștigat de Komor Márcell și Jakab Dezső, care mai ridicaseră o serie de clădiri în oraș în stil Secession. În aprilie 1906, a început construirea Palatului, încredințată lui Sztarill Ferenc, care a fost gata la sfârșitul anului 1908.

Complexul „Vulturul Negru” era atunci și a rămas până astăzi cel mai mare complex arhitectural în stil Secession din Transilvania.

Sticlăria, din care se remarcă vitraliul ce reprezintă un vultur negru, emblema complexului, a fost executată în atelierele orădene Neumann, în 1909¹⁰.

Edificiul dispunea inițial de o sală mare și una mică de spectacole, local de cofetărie, cafenea, hotel cu 75 de camere, restaurant, localuri de magazine: patru spre Piața Unirii, opt spre strada Independenței și 24 sub pasaj. La parter, la cafeneaua *Coroana*, în vara anului 1914, cânta vestitul taraf al lui Dricu Priculici din Beiuș. În sala mare (*Redonda/Vigadó*) se organizau spectacole și concerte¹¹, iar începând cu 1911, a slujit și ca sală de cinematograf, sub pasaj funcționând Întreprinderea cinematografică și de industrie a filmului *Székely și Boros*, pe care Adorján Emil a preluat-o (în 1920), transformând-o într-una din cele mai mari și mai prospere case de închiriere a filmului din România acelor vremuri (Casa de închiriat filme *Dorian*)¹².

Luxul și eleganța magazinelor, confortul apartamentelor hotelului, cristalele și oglinzile restaurantului și cafenelei „Vulturul Negru” au ținut până după Al Doilea Război Mondial. Azi, în interior, aproape nimic nu mai amintește de

⁸ Ion Zainea, *op. cit.*, pp. 310–311.

⁹ Hanul exista de pe la începutul secolului al XVIII-lea (1714).

¹⁰ Liviu Borcea, Gheorghe Gorun (coordonatori), *Istoria orașului Oradea*, ediția a III-a, Oradea, Editura Arca, 2007, p. 251.

¹¹ Ca de exemplu cel din 25 februarie 1910, al Reuniunii „Hilaria”, cu concursul unui cor din Sibiu, dintre soliști remarcându-se Veturia Triteanu, „privighetoarea Ardealului”, cea care va deveni soția lui Octavian Goga, iar compozitorul Tiberiu Brediceanu și-a dirijat propria lucrare, „La șezătoare”.

¹² Liviu Borcea, *op. cit.*, p. 134.

ceea ce a fost odinioară: unul din cele mai moderne edificii din țară, despre care vestitul specialist în Secessionul transilvănean, Paul Constantin, spunea: „Asimetria compoziției, amestecul de forme și motive ornamentale insolite, inventate, cu cele inspirate din folclor (mai cu seamă din broderie și cioplitorie în lemn), precum și cu altele preluate din baroc sau rococo, fac din Complexul „Vulturul Negru” poate cea mai singulară și mai interesantă operă a secesiunii transilvănean. Lucrarea se înscrie cu cinste în marea serie a creațiilor 1900, de stil curbiliniu simbolist, de la operele din Torino ale lui Raimondo d’Aranco, până la cele din Barcelona ale marelui Antonio Gaudi”¹³.

Clădirea a suferit, de-a lungul timpului, numeroase transformări, în anul 2000 începându-se reconstrucția după proiectul inițial. Astăzi, sub acoperișul generos al acestui palat unic în arhitectura orădeană, se găsesc baruri, cafenele, sedii de firme și instituții, precum și Hotelul „Vulturul Negru”.

Teatrul. Lucrările pentru construcția Teatrului au început în vara anului 1899, iar inaugurarea noului lăcaș de cultură s-a făcut în octombrie 1900. Planurile au aparținut arhitecților vienezi Ferdinand Fellner și Hermann Helmer, iar execuția constructorilor Rimanóczy Kálmán fiul, Guttman József și Rendes Vilmor. Decorațiunile interioare și exterioare – statuile și stucaturile – au fost realizate de Peller Ferenc. Sunt demne de remarcat cele două statui din fațadă – reprezentând Drama și Comedia – executate de firma Mayer din Budapesta¹⁴.

Până în 1919, Teatrul a purtat numele lui Szigligeti Ede, dramaturg ce a trăit la Oradea (1814–1872), iar în perioada interbelică de Regina Maria. Clădirea a adăpostit atât Teatrul Maghiar, cât și Teatrul român (Teatrul de Vest)¹⁵.

Complexul „Rimanóczy”. Grupul de clădiri din fațadă-stânga Teatrului s-a construit din ideea, practică și utilă, aparținând unuia dintre cei mai bogați oameni ai orașului și unul dintre cei mai înzestrați constructori, Rimanóczy Kálmán senior¹⁶, ca turiștii sosiți la Oradea să dispună în aceeași clădire de hotel, restaurant, cafenea, băi.

Construcția noului complex a început în 1892, cu partea dinspre Crișul Repede: băi cu aburi la parter, hotel și restaurant la etaj. În 1900, a construit aripa nordică, având 25 camere de hotel la etaj, iar la parter, în cel mai autentic

¹³ Paul Constantin, „Arhitectura secesiunii în Oradea”, în *Centenar muzeal orădean*, Oradea, 1972, pp. 614–615.

¹⁴ Péter Zóltan, *Trei secole de arhitectură orădeană*, Oradea, Editura Muzeului Țării Crișurilor, 2003, p. 53.

¹⁵ Ion Zăinea, *op. cit.*, p. 311.

¹⁶ Rimanóczy Kálmán senior (1840–1908) s-a numărat printre vestiții proiectanți și constructori ai vremii, care a participat și la edificarea castelului Peleş din Sinaia (1875). În Oradea a mai ridicat clădirea Institutului Sf. Vicențiu, Hala Comercială, Palatul Andrény, Muzeul vechi, Cercul Catolic, a amenajat piața Brémer (actuala Regele Ferdinand).

stil Secession, Cafeneaua „Royal”, azi Restaurantul „Oradea”¹⁷. În prelungirea cafenelei, cu fața spre Criș, s-a deschis, în 1906, Restaurantul „Rimanóczy”.

Din fața Cafenelei „Royal”, proprietarul a pus în circulație două omnibuze (asemănătoare unor vagoane de tramvai, pe roți de cauciuc și trase de cai), care străbăteau strada principală până la Gară, asigurând transportul celor cazați la hotel, ori celor care veneau să se cazeze, dar și orădenilor până la cel mai modern mijloc de locomoție al vremii, tramvaiul.

Scurt istoric al tramvaiului orădean

Sfârșitul secolului al XIX-lea a adus orașului Oradea o dezvoltare urbanistică deosebită, marcată de conturarea definitivă a personalității sale arhitecturale prin modernul stil Secession/Art Nouveau. Se sistematizează și se modernizează Piața Teatrului (Piața „Regele Ferdinand”) care, împreună cu Piața Unirii devin nucleul central al urbei, nu doar din punct de vedere administrativ (aici fiind plasate Primăria, băncile, hotelurile și marile magazine), ci și urbanistic (prin impunătoarele clădiri care dau orașului o trăsătură distinctă). Toate acestea s-au produs pe fondul unei intense dezvoltări economice, al unui avânt al industriei mari, profilată în special pe fabrici de spirt, mori, încălțăminte (sectoare unde cu investiții mici se puteau realiza beneficii deosebite). Populația orașului crește de la 28.618 locuitori, în 1870, la 61.034 locuitori, în 1910.

Orașul, aflându-se în plină expansiune, s-a ridicat problema necesității unui sistem de transport eficient, apărând, astfel, ideea construirii unei rețele de *cale ferată electrică*. În anul 1897, două societăți concurente s-au decis să realizeze rețeaua de cale ferată electrică a orașului. Cele două societăți rivale erau: *Linia ferată publică cu tracțiune pe aburi SA Oradea-Mare* și o întreprindere din Budapesta – *Societatea pe acțiuni pentru întreprinderi de electricitate și transport (Trustul)*. La 25 decembrie 1897, Consiliul local al orașului a somat cele două pretendente la autorizația de construcție să înainteze ofertele definitive până la 8 ianuarie 1898. La data stabilită a înaintat oferta numai societatea orădeană; apoi Trustul, la o dată ulterioară, a făcut o ofertă mai avantajoasă, ceea ce a avut ca urmare o serie de contestații din partea societății din Oradea¹⁸. La 14 decembrie 1898, se reiau formalitățile. Consiliul local a fixat un termen de 10 zile pentru a înainta proiectul de contract (contractul prevedea, între altele, ca Primăria să ofere firmei un teren pe care să construiască o uzină electrică care să alimenteze tramvaiul). La 25 februarie 1899, s-a constituit noua direcțiune

¹⁷ Péter Zóltan, *op. cit.*, p. 57.

¹⁸ Liviu Borcea, Mihai Apan, Gabriel Moisa, *De la o stație la alta. Centenarul tramvaiului orădean*, ediția a II-a revăzută și adăugită, Oradea, Editura Arca, 2006, pp. 17–19.

a *Liniei ferate publice Oradea Mare SA*, din noua titulatură dispărând precizarea *cu tracțiune pe aburi*¹⁹.

În așteptarea aprobării din partea Ministerului Comerțului, s-a obținut oferta de finanțare a proiectului din partea *Băncii Imobiliare* din Budapesta. La 27 decembrie 1899, Ministerul Comerțului a dat un răspuns negativ (motivul: în proiectul inițial s-au făcut unele modificări, iar alte părți ale sale nu erau suficient de clar formulate)²⁰. Începând cu anul 1900, s-a lucrat la îmbunătățirea proiectului de contract, prin introducerea observațiilor formulate de minister.

Între timp, însă, o nouă necesitate a devenit presantă – iluminatul public. Acesta fusese asigurat de către Fabrica de gaz aerian, dar folosirea acestui tip de gaz/iluminat nu mai corespundea exigențelor unui iluminat modern. Speranțele rezolvării acestei probleme s-au legat de capacitățile uzinei electrice a viitoarei întreprinderi de tramvaie, dar cum aprobarea construirii ei părea că se amână la nesfârșit, orașul a hotărât construirea unei uzine electrice în regie proprie. Pe lângă asigurarea necesităților iluminatului public, aceasta ar fi putut să furnizeze energia electrică necesară funcționării tramvaiului.

Construirea uzinei electrice a fost încredințată firmei Ganz. Iluminatul electric al străzilor orașului a început la 15 decembrie 1903 (12.500 de becuri), iar la începutul anului 1904, iluminatul electric a fost extins la instituțiile publice, școli, fabrici. La 10 ianuarie 1904, uzina electrică a fost preluată de Primărie²¹.

Autorizația de construcție a liniilor de tramvai a sosit în data 21 februarie 1905, nemaexistând „niciun obstacol pentru începerea lucrărilor”²². Planul construcției urma să fie înaintat ministerului în decurs de 6 luni, iar, conform documentului de autorizare, compania de cale ferată se obliga să pună în funcțiune linia de tramvai în decurs de un an și să îndeplinească anumite obligații²³.

Investiția a fost evaluată de minister la suma de 2.100.000 coroane. Înainte de emiterea autorizației, compania a depus o cauțiune în valoare de 30.000 coroane la trezoreria centrală regală și 50.000 la trezoreria orașului. După 60 de ani, liniile de tramvai cu întregul echipament trebuiau să intre în posesia orașului²⁴.

¹⁹ *Ibidem*, p. 26.

²⁰ *Ibidem*, p. 27.

²¹ *Ibidem*, p. 29.

²² *Nagyvárad*, Oradea, 1905, nr. 45, pp. 1–2.

²³ 1. Existența a două linii de-a lungul arterei principale ce leagă gara CFR de Piața Brémer (astăzi Piața Regele Ferdinand); de aici, peste podul mic, prin Piața Szent László (astăzi Piața Unirii), prin strada Kert până la Grădina Rhédey va funcționa o singură linie. 2. Ramificarea unei linii din Piața Szent László prin strada Teleki spre cazarma husarilor honvezi.

²⁴ *Nagyvárad*, Oradea, 1905, nr. 45, pp. 1–2.

În cele din urmă, când nimeni nu mai credea în reușita proiectului²⁵, s-au început lucrările²⁶. Primele șine au fost așezate pe Calea Clujului în data de 11 iulie 1905, „zi cu importantă semnificație în istoria dezvoltării orașului”²⁷. Lungimea totală a șinelor ajungea la 15,5 km, din care liniile duble ocupau 2,5 km, fiind mai lungă cu 5 km decât cea de la Timișoara, care avea 10,3 km lungime totală din care 3,7 km, linii duble. Printre altele, s-a hotărât și viteza de mers a tramvaiului la 10 km/h²⁸, aceasta fiind mai mică decât cea consemnată în planurile inițiale²⁹. Cu toate acestea, în momentul punerii în funcțiune a tramvaielor, viteza celor care transportă persoane a ajuns la 16–20 km/h, iar a celor care transportă marfă, la 8 km/h³⁰.

„Mașinile electrice”, cum sunt numite vagoanele de presa vremii, la început în număr de 12, au fost comandate de către inginerul Reichel Henrik de la Fabrica de vagoane din Győr, fiind sosii fidele ale celor de la Budapesta³¹. La sfârșitul lunii februarie a anului 1906, când s-au făcut deja drumurile de probă pe arterele principale, presa anunță publicul orădean despre faptul că „transportul va fi realizat de 14 vagoane noi, moderne, iar din punct de vedere tehnic, vor fi mai avansate decât cele ale companiilor din Budapesta”³². Vagoanele au fost dotate cu trei ferestre mari și largi, perdele și șase lămpi. În privința numărului de locuri au existat discuții, inițial dorind ca fiecare vagon să aibă câte 20 de scaune și 10 locuri de stat în picioare³³. La începutul lunii martie, când s-a întrunit comitetul juridic pentru a discuta despre proiectul de regulament, s-a interzis statul în picioare în interiorul vagoanelor³⁴. Chiar și numărul angajaților a fost greu de stabilit, neștiind de câți oameni va fi nevoie pentru realizarea transporturilor³⁵. De asemenea, pentru realizarea transportului de marfă pe liniile industriale, compania a pus în funcțiune două locomotive³⁶.

²⁵ Conform ziarului *Nagyvárad*, care în numărul 158 din 12 iulie scria: „Până acum nu a existat om care să creadă în construcția liniilor de tramvai. Nu a crezut primarul, nici compania, nici autoritățile oficiale, nici contractantul care a cerut autorizația de construcție, dar nici cel care a emis-o. Nu am crezut nici noi până astăzi, când vedem cu ochii noștri că s-au început lucrările”.

²⁶ Lucrările de așezare a liniilor și a rețelei de contact s-au desfășurat simultan pe mai multe străzi ale orașului, fiind executate de întreprinderile Siemens și Schukert, sub conducerea inginerului Henric Reichel.

²⁷ *Nagyvárad*, Oradea, 1905, nr. 158, p. 4.

²⁸ *Ibidem*, nr. 195, p. 4

²⁹ S-a considerat a fi primejdios să circule cu o viteză mai mare pe străzile înguste și aglomerate.

³⁰ *Nagyvárad napló*, Oradea, 1906, nr. 98, p. 3.

³¹ *Nagyvárad*, Oradea, 1905, nr. 268, p. 3

³² *Nagyvárad napló*, Oradea, 1906, nr. 41, p. 5.

³³ *Ibidem*.

³⁴ *Ibidem*, nr. 54, p. 5.

³⁵ Au fost luate în evidență 100 de persoane. Ele au fost împărțite în grupe de câte 12, urmând a fi instruite de către inginerul companiei, Sonecker János.

³⁶ *Nagyvárad napló*, Oradea, 1906, nr. 41, p. 5.

În 11 martie, ziarul *Nagyváradi napló* (*Jurnal orădean*) publică următoarele: „Apariția vagoanelor pe străzile Oradiei devine încet-încet o imagine familiară. În fiecare zi se fac câte două-trei drumuri de probă, de fiecare dată pe alt traseu, pentru instruirea personalului. Transportul în comun va începe, oficial, la 1 aprilie”³⁷. În 16 martie au fost stabilite tarifele³⁸ și opririle, adică stațiile.

Peste o lună (11 aprilie 1906), același ziar informează publicul despre efectuarea verificării tehnice a șinelor de tramvai și a vagoanelor: „După verificarea complexă a vagoanelor și a interioarelor, comitetul a considerat că sunt impecabile”³⁹. Au fost testate și frânele, inginerul Sonneger János demonstrând că tramvaiul care circulă cu 26 km/h, se oprește la 12 metri, distanță calculată de la momentul frânării. „Din punct de vedere tehnic, este un rezultat excepțional, ce în mod sigur va liniști și publicul larg”⁴⁰, scria ziarul în încheierea articolului.

La 24 aprilie, a avut loc cursa de verificare tehnică și polițienească. O comisie a parcurs toate traseele, pe care le-a găsit în ordine și le-a declarat apte pentru circulație. Seara, a avut loc banchetul la Restaurantul „Pannonia” (Transilvania), iar ziua următoare, 25 aprilie 1906, a fost prima zi de călătorie cu tramvaiul.

Iată cum descrie un ziarist orădean evenimentul: „Dimineața, la ora 6, a pornit din remiză, cu clinchet mândru, primul vagon de tramvai. După el, încă șase s-au avântat pe linii. Deja în prima stație îl așteptau grupuri mari de oameni, muritori care s-au sculat cu noaptea în cap numai ca să aibă parte de splendoarea necunoscută Oradiei până atunci. Și până când strălucitoarele vagoane au ajuns în Piața Mică... deasupra intrării în fiecare dintre ele zâmbea mult promițătoarea inscripție *Plin!* Dar apoi, publicul tramvaielor compus până atunci mai ales din curioși s-a schimbat. Pe ora 8 nici funcționarii n-au mai mers pe jos la serviciu. Micii elevi au luat și ei cu asalt tramvaiul. Atunci s-a fixat în interiorul spațiilor comode și largi ale vagoanelor interdicția: *Fumatul și scuipatul interzis! Și: Aplecatul în afară este periculos!* Pe peronul vagoanelor prima inscripție care îl avertizează pe călător este: *Urcarea și coborârea în timpul mersului este interzisă. De accidentele rezultate din acestea Calea ferată orășenească Oradea Mare SA nu răspunde în nici un fel!* Pe traseu, oamenii priveau cu satisfacție goana vagoanelor de tramvai. Numai pe caprele birjelor flăcăi sumbri pocneau din bice cu multă mânie. Posesorii de birje văd un dușman de moarte în acest mijloc modern și acest lucru nici

³⁷ *Ibidem*, nr. 61, p. 6.

³⁸ Cu toate că municipalitatea a cerut un tarif unic, care ar fi fost mult mai practic, compania a înaintat spre aprobare următoarele: „De la calea ferată până la oricare stație – 20 fileri/persoană, la fel de oriunde până la calea ferată. Pentru orice alt traseu – 10 fileri”. Cf. *Nagyváradi napló*, Oradea, 1906, nr. 65, p. 4 și nr. 97, p. 3.

³⁹ *Ibidem*, nr. 87, p. 5.

⁴⁰ *Ibidem*.

nu este de mirare. Dar este sigur că de acum încolo snobii vor face paradă de eleganța lor plătind birjele să întrecă tramvaiele. Controlorii au uniforme aidoma contraamiralilor, făcându-și treaba cu mănuși albe. Pe după amiază publicul din tramvaie s-a schimbat în mod miraculos. Întreaga paletă a modei de primăvară strălucea în interiorul vagoanelor. Frumoasele femei ale ceaiurilor de după amiază au pornit în călătorie de plăcere de-a lungul și de-a latul orașului. Plimbarea de seară pe corso s-a desfășurat în întregime pe tramvai și astfel – cum ne place să spunem – tout Oradea s-a oboșit azi în plăcerea tramvaiului. Vagoanele dichisite cu crengi au duduț cu clinchet vesel pe străzi, iar la urmă de tot, ultimul tramvai a pornit spre depou⁴¹.

S-au vândut, în acea primă zi, 5.100 de bilete. Tramvaiele au circulat până la 10 seara, dar direcțiunea a luat hotărârea ca de săptămâna următoare să introducă câte un tramvai pe toate liniile la fiecare sfârșit de spectacol de la Teatru; la fel, se va asigura câte un vagon seara la 22,15 în Gara Mare pentru transportul călătorilor care vin din Băi. La 27 aprilie, au început cursele normale și pe strada Clujului, iar la 1 mai 1906, au intrat în vigoare abonamentele (acestea erau nominale, netransmisibile și prevăzute cu fotografii. Costau pe un an 100 de coroane, pe o lună, pentru funcționarii particulari 8 coroane, pentru funcționarii publici, militari și școlari 6 coroane)⁴².

Toată lumea a fost de acord că darea în folosință a tramvaiului a fost un succes ce a depășit toate așteptările. Tramvaiul a intrat rapid în peisajul cotidian, confundându-se cu arhitectura urbei, cu mentalitatea oamenilor, devenind un element de neînlocuit în viața de zi cu zi. Tramvaiul electric pierde din importanță începând cu anul 1956, când iau ființă primele trasee de transport în comun deservite de autobuze.

Bibliografie

Surse editate. Lucrări generale și speciale

Borcea, Liviu, Apan, Mihai, Moisa, Gabriel, *De la o stație la alta. Centenarul tramvaiului orădean*, ediția a II-a revăzută și adăugită, Oradea, Editura Arca, 2006.

Borcea, Liviu, Gorun, Gheorghe (coordonatori), *Istoria orașului Oradea*, ediția a III-a, Oradea, Editura Arca, 2007.

Chifor, Agata, *Oradea barocă*, Oradea, Editura Muzeului Țării Crișurilor / Editura Arca, 2006.

Constantin, Paul, „Arhitectura secesiunii în Oradea”, în *Centenar muzeal orădean*, Oradea, 1972.

⁴¹ Liviu Borcea, Mihai Apan, Gabriel Moisa, *op. cit.*, p. 45.

⁴² *Ibidem*, p. 46.

Nagyvárad, Oradea, 1905.

Nagyvárad napló, Oradea, 1906.

Zainea, Ion, „Edificii reprezentative ale centrului istoric orădean”, în *Studii de istorie a orașelor – In honorem Paul Niedermaier* (coordonatori Vasile Ciobanu, Dan Dumitru Iacob), București / Brăila, Editura Academiei Române / Editura Istros a Muzeului Brăilei „Carol I”, 2017.

Zóltan, Péter, *Trei secole de arhitectură orădeană*, Oradea, Editura Muzeului Țării Crișurilor, 2003.