ORADEA, IMPORTANT NOD DE CALE FERATĂ PE RELAȚIA VEST-EST, LA CUMPĂNA SECOLELOR XIX-XX

LUCIA MANOLICĂ*

ORADEA, AN IMPORTANT RAILWAY JUNCTION BETWEN WESTERN AND EASTERN EUROPE, AT THE TURN OF THE 19TH AND 20TH CENTURIES

ABSTRACT: *The article emphasizes the importance of Oradea within the Austro-Hungarian Empire at the end of the 19th century and the beginning of the 20th century as a railway junction between the western and the eastern parts of Europe. Due to its strategic position Oradea became a pole of interest for the economic development of the Empire toward Eastern Europe. The integration of Oradea in the railway network of the empire meant the economic and social development of the city, mostly visible in industrial and civil architecture.*

KEYWORDS: *railway junction, strategic position, economic development, industrial and civil architecture*

REZUMAT: *Articolul de față își propune să sublinieze importanța orașului Oradea în cadrul Imperiului Austro-ungar, ca nod de cale ferată între Europa de Vest și Europa de Est la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea. Datorită poziției sale strategice, Oradea a devenit un punct de interes în dezvoltarea economică a imperiului către estul Europei. Integrarea orașului Oradea în rețeaua de căi ferate a imperiului, a generat o dezvoltare economică și socială a acestuia, vizibilă cu precădere în arhitectura civilă și industrială.*

CUVINTE CHEIE: *cale ferată, joncțiune, poziție strategică, dezvoltare economică, arhitectură industrială și civilă*

Dezvoltarea economică a orașului Oradea la sfârșitul secolului al XIX-lea, vizibilă în arhitectura industrială și civilă a fost influențată de legăturile feroviare cu *Imperiul Austro-ungar*. Având o poziție geografică strategică, orașul Oradea a facilitat legăturile comerciale între zona de vest și zona de est a Europei, devenind el însuși un pol de interes. Acest fapt a impulsionat atragerea forței de muncă, a investițiilor străine, migrarea populației din zona rurală, toate acestea contribuind la avântul economic și social al orașului.

În evoluția economică a unei țări, un rol foarte important este jucat de rețelele de căi ferate, esențiale în transportul de mărfuri și în cel de călători. În România, căile feroviare au cunoscut un avânt de la mijlocul secolului al XIX-lea, atât în Regatul României, cât și în zonele de provincie ce se găseau temporar sub ocupație străină[1].

Orașul Oradea, aflat sub administrație habsburgică, a făcut încă de la mijlocul secolului al XIX-lea obiectul unor discuții privind integrarea sa pe ruta feroviară din imperiu[2]. Lesne de înțeles, la baza acestei decizii au stat motive de ordin politic. Astfel, Oradea a fost inclusă într-un plan de extindere a rețelei feroviare, printr-o lege din 14 septembrie 1854, care prevedea posibilitatea constituirii unor societăți private de căi ferate[3]. Această lege a survenit în urma unei crize financiare, care a determinat vânzarea *Căilor Ferate Maghiare Centrale*, cumpărate de administrația *Imperiului Habsburgic* la 7 martie 1850[4].

* Doctorand la Universitatea din Oradea; conducător științific: prof. univ. Mihai Drecin; art_lu_design@yahoo.com

1 Hochhauser 2010, p. 111

2 Fleisz 2007, p. 36

3 Hochhauser 2010, p. 112

4 Miklós 1937, p. 149

https://biblioteca-digitala.ro

În perioada dualistă au existat două etape de construire a rețelei feroviare. Prima s-a desfășurat pe un parcurs mai îndelungat, între anii 1867–1900, la începutul căreia investițiile erau asigurate din surse private. A doua perioadă, cuprinsă între anii 1901–1914, s-a desfășurat până la declanșarea Primului Război Mondial[5].

Una din primele căi ferate construite a fost Oradea-Cluj-Brașov, prin legea aferentă *Căii Ferate din Est*, adoptată de împăratul Francisc Iosif I în data de 6 decembrie 1868. Lucrările, începute în paralel, pe tronsonul Oradea-Cluj și Cluj-Brașov, au întâmpinat încă de la început dificultăți tehnice[6]. Potrivit publicației de limbă maghiară *Nagyváradi Lapok* din 8 mai 1869, aceste dificultăți erau generate în special de lipsa unor tehnologii și utilaje moderne, a forței de muncă specializate și de relieful accidentat, mai ales în zona montană.

La începutul primei etape de construire a căilor ferate, acestea au fost atribuite *Societății Privilegiate Cezaro-Crăiești de Căi Ferate din Regiunea Tisei*, cu sediul în Viena[7]. În acea perioadă, pe teritoriul din imediata apropiere a orașului exista doar o linie de cale ferată, din direcția Püspökladány (azi în Ungaria), cu o lungime totală de 68,631 km, inițiată de guvernul austriac[8]. Din cauza crizei financiare apărute în cadrul imperiului, la jumatatea secolului al XIX-lea, *Ministerul Imperial și Regal al Comerțului,* a concesionat lucrările de construcție și întreținere contelui Andrádssy György, în baza unui act semnat la 28 septembrie 1856, care consta într-o autorizație de funcționare a *Societății de Căi Ferate din Regiunea Tisei*[9].

Conform ziarului de limbă maghiară *Nagyváradi Lapok* din 14 august 1869, linia ferată Püspökladány-Oradea nu satisfăcea nevoile de transport ale locuitorilor orașului, dat fiind faptul că singurul tren care circula, deservea nu doar persoane, ci și cantități însemnate de cornute spre Viena. Argumentul *Societății de Căi Ferate din Regiunea Tisei* a fost unul de natură financiară, anume, nu se justifica introducerea unui alte curse, din cauza numărului redus de persoane care utiliza trenul aflat în mers. Acest răspuns a fost publicat și în numărul din 4 septembrie 1869 al aceluiași cotidian.

Tronsonul Oradea-Cluj, cu o lungime de 152 km, aparținând *Căii Ferate de Est*, a fost inaugurat în anul 1870. Trei ani mai târziu s-a finalizat și tronsonul până la Brașov[10]. Conform unei publicații de limbă maghiară din Cluj, pe ruta Oradea-Cluj circulau inclusiv trenuri de turiști întâmpinați festiv cu ocazia primei curse. Trenul special avea în compunere 16 vagoane[11].

Fiind un punct de legatură pe direcția vest-est, orașul Oradea a beneficiat, începând cu anul 1872 de o serie de curse feroviare. Spre est erau trenurile care făceau legătura cu Cluj, iar spre vest existau două trasee importante, spre Budapesta și Viena și cea spre Salonta-Békéscsaba (Bichișciaba, azi în Ungaria)-Szeged (Seghedin, azi în Ungaria)-Eszék (Osijek, azi în Croația)[12].

După o perioadă de stagnare a construirii de căi ferate, parțial datorită crizei economice din anul 1873, atenția asupra acestora a fost reluată după anul 1880. Legile speciale intrate în vigoare în anii 1880 și 1888 au încurajat construirea de căi ferate de interes local pe tot teritoriul țării. În comitatul Bihor au fost construite vicinalele Oradea-Beiuș-Vașcău și Oradea-Biharia – a doua linie ca importanță din cadrul comitatului. La sfârșitul anului 1887 a fost inaugurată linia Oradea-Ioșia-Kót (Ioșia Sud)[13].

În 2 iulie 1887, orașul Oradea este legat de Satu Mare, prin Carei și Valea lui Mihai. Menționăm aici că orașul Satu Mare a reprezentat încă de la mijlocul secolului al XIX-lea un punct de legătură între Transilvania și vestul Europei, prin căile ferate ce traversau defileul Someșului. De asemenea,

5 Fleisz 2007, p. 37
6 *Ibidem*
7 Popescu 1987, p. 65; Miklós 1937, p. 267
8 Hochhauser 2010, p. 112
9 Borovszky 1901, p.271
10 Fleisz 2007, p.39
11 Egyed 1981, p.165
12 NN 1872, pp. 32–33
13 K. Nagy 1876, p. 62

https://biblioteca-digitala.ro

Maramureșul era considerat de administrația austro-ungară o sursă importantă de exploatare a zăcămintelor de minereuri auro-argentifere, cuprifere, precum și minereuri complexe de plumb și zinc (de exemplu: la Baia Sprie și la Cavnic)[14].

Oradea a devenit în anul 1888 un important nod feroviar, de aici pornind șase trasee: spre Püspökladány, spre Brașov, spre Fiume (azi Rijeka, oraș în Croația), spre Vașcău, spre Valea lui Mihai și spre Komádi (azi în Ungaria)[15].

La sfârșitul secolului al XIX-lea, a fost finalizată construcția gării Velența, începută în anul 1882, destinată, în principal, transportului și tranzitului de mărfuri. În acest fel, a evoluat transportul feroviar ce deservea orașul inclusiv printr-o rețea feroviară intraurbană, unde s-au înființat mai multe firme în acest sector[16].

O atenție deosebită trebuie acordată transportului de călători cu trenul, care, în termeni statistici, la începutul secolului al XX-lea, a depășit mai marile orașe din proximitatea Oradiei, respectiv Cluj, Arad și Timișoara. Specificăm că din anul 1899 până în anul 1908 numărul de călători sosiți și plecați s-a triplat, Oradea fiind depășită doar de Budapesta și Bratislava (azi în Slovacia) la nivelul imperiului. Totodată, transportul de mărfuri a înregistrat un veritabil succes în anul 1908, fapt care a determinat creșterea numărului de muncitori, prin urmare, o dezvoltare economică accentuată în industria transporturilor.

Mulțumită faptului că în anul 1910, în comitatul Bihor exista o însemnată rețea de căi ferate, cu o lungime totală de 618 km, au existat cereri privind înființarea unei societăți feroviare. Potrivit *Monitorului Oficial al Municipiului Oradea Mare* din 8 februarie 1911, Oradea era considerată o punte de legatură către est, o confluență a liniilor Budapesta-Predeal și Predeal- Fiume ca și printre primele orașe din imperiu în ceea ce privește transportul de persoane. Din acest motiv, crearea unei direcții feroviare era imperios necesară, în vederea realizării unui profit financiar[17].

O însemnată contribuție în dezvoltarea transportului feroviar a avut-o stația de cale ferată din Oradea, a cărei construcție a debutat la 27 mai 1857, la inaugurare fiind invitat însuși împăratul Francisc Iosif I și soția sa, regina Elisabeta (cunoscută și sub numele de Sissi). Amplasamentul ales pentru construcția edificiului a fost la baza Dealului Viilor, un loc ușor nepotrivit pentru o posibilă dezvoltare ulterioară, din cauza reliefului accidentat[18]. Cu toate acestea, clădirea prezenta avantajul de a fi poziționată paralel cu liniile ferate și pe malul drept al Crișului Repede, fără a mai fi necesară realizarea unui pod pentru traversarea râului, precum s-ar fi impus la o eventuală stabilire a stației în Ioșia[19]. Prima extindere a stației a avut loc în 1871, când a fost amenajată o nouă sală de așteptare pentru călătorii traseului operat de *Societatea de Căi Ferate Câmpia Tisei-Fiume (Alföld-Fiumei Vasút)*. Mai vechea sală de așteptare se adresa în continuare călătorilor de pe *liniile Societății de Căi Ferate din Regiunea Tisei* și ale *Căilor Ferate de Est (Keleti Vasút)*[20]. Deși, într-o primă etapă, imobilul stației a fost realizat la dimensiuni reduse, în anul 1885 acesta era descris drept o clădire spațioasă, elegantă cu un peron acoperit generos. Edificiul dispunea de o priveliște plăcută spre dealurile orașului, fiind decorată cu plante ornamentale[21].

De-a lungul timpului, clădirea a fost extinsă grație creșterii numărului de călători și în funcție de necesitățile curente[22]. În anul 1900 au demarat lucrări în vederea extinderii corpurilor de clădire, fiind realizate adăugiri la extremitățile acestora, iar în 1901, clădirea inițială a fost supusă modificărilor (**Fig.1**)[23].

[14] Bellu 1997, p.162
[15] Fleisz 2007, p. 40
[16] *Ibidem*
[17] NHK 1911
[18] Fleisz 1997, p.36; Fleisz 2005, p.42
[19] Fleisz 2007, p.37
[20] N 1871, p.3
[21] K. Nagy 2008, p.8; Borcea 2003, p.87
[22] N 1894, p.7
[23] Colecția M.Ț.C – ilustrate, inv. 260/62

https://biblioteca-digitala.ro

Pentru a face față tranzitului intens de călători, a fost amenjat un restaurant, două săli de așteptare, holul central fiind dotat cu ghișee pentru bilete. Conform publicațiilor de limbă maghiară ale vremii, restaurantul gării (în limbaj specific „resti") a devenit un loc de întâlnire pentru mai marii industriași și comercianți ai orașului, cu o ofertă de preparate de calitate[24]. Lucrările de extindere și modernizare au fost finalizate în anul 1902. De atunci au fost executate lucrări de restaurare la fațada principală, clădirea stației fiind inclusă în *Lista Monumentelor Istorice* din România[25].

În anul 1912, transportul de călători cu trenul a înregistrat un real succes, Oradea situându-se pe locul al doilea după Budapesta, subclasând orașul Debrecen (azi în Ungaria). Acest fapt indica dezvoltarea economică prosperă a orașului în perioada respectivă[26].

Datorită poziției geografice dificile a stației de cale ferată principale, care nu permitea o extindere excesivă, așa cum am arătat anterior, în paralel, s-au dezvoltat și celelalte gări, respectiv Gara Velența (de Est), Gara Ioșia (de Vest) și Gara Episcopia Bihor. Transportul feroviar de mărfuri era asigurat în mare parte de gara din Velența, iar extinderea gării din Ioșia și construirea celei din Episcopia Bihor au facilitat și susținut traficul din stația principală. Modernizarea acesteia a însemnat înlocuirea vechilor depozite de primire și expediere a mărfurilor, considerate neconforme din punct de vedere al protecției la foc, cu unele noi, realizate din beton cu armătură. În decurs de doi ani, au fost ridicate două magazii moderne, care au necesitat sume mari de bani (**Fig. 2**). Acestea au fost edificate conform noilor tehnologii constructive, fiind prevăzute cu luminatoare zenitale la nivelul acoperișului. Cele două depozite au fost inaugurate în 18 ianuarie 1914, fiind legate cu clădirea stației principale prin linii ferate auxiliare[27].

Fig. 1. Clădirea stației de cale ferată Oradea, la începutul secolului al XX-lea

Fig. 2. Clădirea celor două depozite din proximitatea stației de cale ferată Oradea, în 2012.

Construirea de căi ferate și transportul feroviar au avut un impact economic și social deosebit asupra orașului Oradea. Acestea au propulsat economia orașului prin dezvoltarea industriei, comerțului și atragerea forței de muncă. Pentru întreținerea căilor ferate, în Oradea au existat importante ateliere de reparații, care au determinat extinderea pieței forței de muncă[28]. Transportul feroviar a încurajat migrarea populației din zonele rurale în oraș, fapt ce a generat avântul industriei orădene din perioada respectivă. Totodată, prin transportul feroviar s-a dezvoltat turismul de vilegiatură fie și spre Băile Felix, Băile Episcopale (azi, Băile 1 Mai), Stâna de Vale sau Vadu Crișului, dar și contactul cu alte regiuni. Odată cu creșterea vitezei de deplasare, s-au redus în timp, distanțele dintre localități și a crescut mobilitatea turiștilor, în anul 1908 fiind înregistrate 20.000 de zile petrecute de străini în Oradea[29].

Până în preziua Primului Război Mondial,

[24] Hochhauser 2010, p. 113
[25] Péter 2003, p. 64
[26] Hochhauser 2010, p. 113
[27] *Ibidem*, p.114
[28] Fleisz 2007, p.43
[29] *Ibidem*, p.42

https://biblioteca-digitala.ro

orașul Oradea a devenit un important nod de cale ferată sau stație de legătură pe relația vest-est, din cadrul imperiului și nu numai. Asemenea multor alte domenii de dezvoltare, Marele Război a domolit și transporturile feroviare, fără a distruge vechile linii de cale ferată de care s-a folosit în scopuri strategice.

În consecință, dezvoltarea transportului feroviar interurban dar și intraurban a dus la integrarea orașului Oradea în circuitul orașelor europene.

Clădirile industriale și depozitele de mărfuri comandate sau ridicate de industriași și comercianți, facilitate de rețeaua de căi ferate și de materiile prime din zonă, au devenit familiare în arhitectura orașului. Pe lângă utilitatea lor, ele aveau și o estetică interesantă, care, alături de construcțiile civile (imobile de raport cu apartamente de locuit, hoteluri și restaurante, cafenele, magazine) și ateliere pentru produse mondene și de lux, au dat o notă de modernitate, de tip vest-european orașului de pe Crișul Repede.

Aflat într-o zonă de confluență geografică și politică, orașul Oradea, alintat și Micul Paris, a reprezentat la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea un punct de interes pentru *Imperiul Austro-ungar*. Extindrea rețelei feroviare către estul Europei a reprezentat o preocupare importantă pentru dezvoltarea imperiului, Oradea fiind un punct de interes strategic în această ecuație. Integrarea orașului ca și nod de cale ferată i-a adus numeroase beneficii vizibile și în prezent în clădirile care mobilează țesutul urban central al orașului. Atât stația de cale ferată principală a orașului cât și numeroase alte clădiri industriale și civile au fost edificate la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea, mulțumită interesului activ manifestat de către industriașii și comercianții evrei locali sau naturalizați la Oradea, care au considerat orașul un punct de interes pe harta geografică și politică a Europei.

BIBLIOGRAFIE:

Bellu 1997 – R. Bellu, *Mică monografie a căilor ferate din Romania*, Editura Filaret, 1997

Borcea 2003 – L. Borcea, *Memoria caselor*, Oradea, Editura Arca, 2003

Borovszky 1901 – S. Borovszky (coordonator), *Magyarország vármegyéi* és *városai. Bihar vármegye* és *Nagyvárad enciklopédiája (Comitatele* și *orașele Ungariei. Enciclopedia comitatului Bihor* și *orașului Oradea)*, Budapest, Apollo Irodalmi Társaság (Editura Societatea literară Apollo), 1901

Egyed 1981 – Á. Egyed, *Falu, város, civilizáció, (Sat, oraș, civilizație),* București, 1981

Fleisz 1997 – J. Fleisz, *Város kinek nem látni mását. Nagyvárad a dualizmus korában (Orașul nepereche. Oradea* în *perioada dualismului)*, Nagyvárad, Charta Könyvkiadó, 1997

Fleisz 2005 – J. Fleisz, *Váradi hétköznapok (Zile lucrătoare la Oradea)*, Nagyvárad, 2005

Fleisz 2007 – J. Fleisz, *Metamorfoza unui oraș Oradea 1850–1940*, Oradea, Editura Fundația Sapietia Varadiensis și Editura Europrint, 2007

Hochhauser 2010 – R. Hochhauser, *Contribuție la o istorie a industriei de fabrică la Oradea* în *perioada 1848 –1948*, Oradea, Editura Muzeului Țării Crișurilor, 2010

K. Nagy 1876 – S. K. Nagy: *Biharmegye földrajza Nagyvárad város leírásával (Geografia comitatului Bihor cu descrierea orașului Oradea),* Nv., 1876

K. Nagy 2008 – K. NAGY, Sándor, *Biharország. Utirajzok (*Țara *Bihorului. Schițe de călătorie)*, Nagyvárad, Nyomtatott Hügel Ottó könyvnyomdájában, 1885, ediție reprint, Oradea, Editura Imprimeriei de Vest, 2008

Miklós 1937 – I. Miklós, *A magyar vasutasság oknyomozó történelme. Legelső vasúttól – napjainkig (Istoria pragmatică a căilor ferate maghiare. De la prima cale ferată, până* în *zilele noastre)*, Vác, A szerző kiadása, 1937

Péter 2003 – Z. Péter I., *3 secole de arhitectură orădeană*, Oradea, Editura Muzeului Țării Crișurilor, 2003

Popescu 1987 – I. Popescu, *Mici Enciclopedii* și *dicționare ilustrate: Căi ferate* și *transporturi clasice moderne*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1987

Colecția M.Ț.C-ilustrate, Colecția Muzeului Țării Crișurilor Oradea de vederi din epocă, Secția de Istorie, inv. 260/62

N 1871 – *Nagyvárad,* 1871, nr. 229

N 1894 – *Nagyvárad,* 1894, nr. 104

NHK 1911 – *Nagyvárad város Hivatalos Közlönye (Monitorul Oficial al Municipiului Oradea Mare),* 8 februarie 1911

NN 1872 – *Nagyváradi Naptár,* (Calendar de Oradea Mare pe anul bisect 1872) 1872-iki szökőévre, Nv., 1872

https://biblioteca-digitala.ro