PODURI ORĂDENE DE ODINIOARĂ

RONALD HOCCHAUSER
Muzeul ,,Țării Crişurilor" Oradea
hronald@rdslink.ro

Cuvinte cheie: pod, piloni, lemn, metalic, beton armat
Keywords: bridge, pillars, wood, metallic, reinforced concrete

Folosind informații de primă mână ne-am propus să abordăm tematica podurilor de oțel care unesc malurile Crişului Repede din Oradea. Lucrările au demarat din secolul al XVIII-lea înlocuind podurile anterioare din lemn. Construcțiile au avut un mare impact asupra opiniei publice, ziarele timpului reflectând pas cu pas lucrările desfăşurate în timp.

Încă din prima jumătate a secolului al XVIII-lea, legătura dintre cele două maluri ale Crişului Repede, la Oradea, a fost stabilită de către *punți de trecere* – construite din lemn, iar, mai târziu, din aliaje fier-carbon. La început, acestea au primit denumiri impersonale, precum: *cel mare, cel mic* şi *al treilea pod, din zona virană* sau *râtul Oradiei*. Singurul pod orădean, care a avut de la început un nume personalizat, a fost *pasarela „Garasos"*, aşa-zisă a *calicilor*.

Podul cel mare sau din amonte

Pe locul unde a fost ridicat *podul cel mare* se presupune că ar fi existat înainte un altul, deoarece în albia râului s-au depistat resturile unor piloni de lemn, putreziți. Aceştia au creat un adevărat obstacol, când nivelul apei era scăzut, pentru plutele care circulau pe Crişul Repede. *Puntea* de trecere avea o construcție simplă, fără culee – fiecare dintre cele două picioare ale unui pod, pe maluri. Primul reazem format din şase piloni era situat la circa 6 metri distanță față de malul drept, iar până la malul opus se succedau alte 12 reazeme, presupusul *pod* fiind mai lung decât cel de referință. Pe pivoții de o rezistență slabă au fost montate grinzile, unele mai lungi, altele mai scurte, iar pe ele, scânduri de lungimi diferite. Pe scânduri au fost fixate balustrade simple, din lemn necioplit şi nerindeluit. Acestea din urmă se mişcau; mai mult, în unele locuri se desprindeau şi cădeau în timpul traversării podului de către căruțe. Deoarece, construcția nu a fost prevăzută cu trotuar, traversarea sa de către pietoni era periculoasă. Acest pod, de altfel primitiv, a fost distrus de către inundația de la 31 mai 1817. Construirea unui alt *pod*, în locul celui distrus, s-a finalizat abia peste

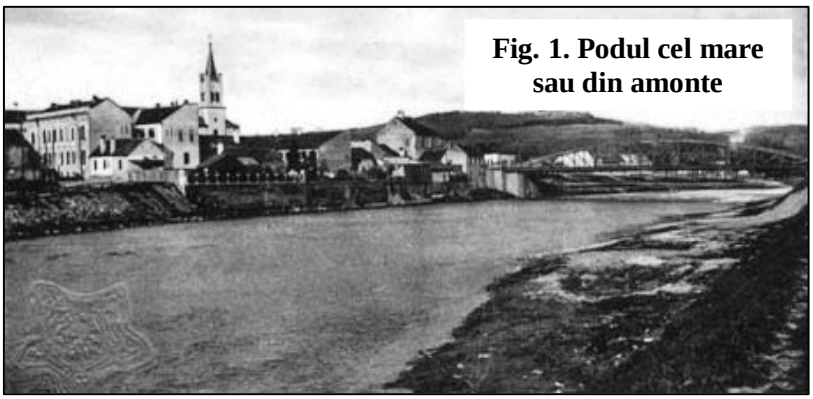

Fig. 1. Podul cel mare sau din amonte

cinci ani, în 1822. În acel interval de timp, traversarea râului s-a realizat cu ajutorul a două bărci de pescari, pe post de bac, contra sumei de două coroane. Podul mai nou construit era prevăzut cu trotuar pentru pietoni, facilitându-se, astfel, traversarea acestora. Cu timpul şi acesta a necesitat efectuarea de lucrări de reparații şi consolidări. Soluția propusă ar fi constat în suplimentarea elemenților de susținere existenți şi înlocuirea celor care au depăşit durata normală de exploatare, eventual a celor putreziți înainte de data scadentă. În final, s-a recurs la ridicarea, din temelii, a unui alt *pod din lemn*, aşa-zis *cel mare*.

Pregătirile pentru construirea *podului celui mare*, care să facă legătura între cartierul Olaszi (Olosig), pe de o parte, şi cartierele Váralja (Subcetate) şi Velence (Velența sau aşa-zisa *„mică Veneție a Oradiei”*) – ambele reprezentând nucleul primei zone industriale a oraşului – pe de altă parte, au început în ianuarie 1878. Pe malul apei au fost depozitate mari cantități de grinzi şi stâlpi. De asemenea, a fost construit primul element de susținere, iar lângă acesta, o punte de traversare pietonală. Edificarea podului s-a finalizat într-un timp record, încă în vara aceluiaşi an. Se presupune că acesta – în anul 1890 fiind deja deteriorat de-a binelea – a funcționat până la construirea în locul său a unui *pod de fier* nou.

În martie 1891, o comisie de specialişti a constatat că, fără reparații imediate, *podul de lemn* nu va mai rezista mult timp. Drept urmare, ca o primă măsură, s-a propus recondiționarea sa. Având în vedere, însă, costurile destul de mari, pe care le implica o asemenea modernizare, comparativ cu ridicarea unui nou pod, conducerea oraşului a decis să renunțe la renovarea sa şi să înceapă pregătirile în vederea construirii unei punți de trecere mai portante, din aliaj fier-carbon de această dată[1]. În acest scop a fost lansat un concurs pentru efectuarea lucrării. Dintre cele cinci proiecte depuse au fost selectate două, cea a *Fabricii de vapoare şi construcții de maşini „Danubius”* şi cea a *Turnătoriei şi fabricii de construcții de maşini „Schlick” S.A.*, ambele din Budapesta[2]. În cele din urmă, lucrarea a fost atribuită firmei *„Danubius”*, care a executat suprastructura metalică. Culeele şi pilonii podului au fost construite de firma *„Neuschloss”*, tot din Budapesta[3]. Lucrările de elevare a *podului de fier* au demarat în noiembrie 1891, cu un efectiv mare de muncitori. Pe cele două maluri ale râului Crişul Repede a fost instalată câte o locomotivă cu aburi, cu rolul de a pompa apa din gropile săpate drept fundație pentru culeele podului. Săpatul propriu-zis al acestor gropi a fost îngreunat de apa care se infiltra cu repeziciune prin stratul de pietriş afânat, în locul împrejmuit cu pământ galben[4].

Construcția considerată de presa epocii a fi monumentală – în mare, prin forma sa, a contribuit la înfrumusețarea mediului ambiental – a fost finalizată în septembrie 1892[5]. Inspecția sa tehnică s-a realizat în următoarele două luni, fiind definitivată la începutul lunii decembrie a aceluiaşi an[6]. După efectuarea cu succes a probei la sarcini – operația s-a realizat prin utilizarea unei cantități de pietriş exploatat din apele Crişului Repede, echivalentul încărcăturii a 600 de căruțe – *podul de fier* ancorat, lipsit de decorațiuni artistice, a fost predat circulației.

---

[1] *Nagyvárad* 1891, p. 4.
[2] *Nagyvárad* 1891, p. 5; *Nagyvárad* 1891, p. 6.
[3] *Nagyvárad* 1891, p. 5.
[4] *Nagyvárad* 1891, p. 3.
[5] *Nagyvárad* 1891, p. 3.
[6] *Nagyvárad* 1892, p. 4.

www.mcdr.ro / www.cimec.ro

Obiectivul industrial a fost denumit, în cele din urmă, *Podul Baross*, după numele omului politic maghiar, Gábor Baross (1848-1892), zis cel cu mâini de oțel. Avându-se în vedere perenitatea creației tehnice, pentru denumirea podului s-a propus inițial numele reginei coroanei maghiare, Elisabeta de Wittelsbach – cunoscută şi sub numele de Sissi[7]. În faza actuală a cercetărilor, nu cunoaştem alte izvoare care să ateste că *podul cel mare* ar fi purtat vreodată numele suveranei Ungariei.

În ultimele zile ale celui de-al doilea război mondial, trupele germane în retragere, au intenționat să arunce în aer podul, acțiune zădărnicită inițial. În cele din urmă, el a fost grav avariat, după care a intrat în reparații. Lucrările de înnoire au constat în ridicarea construcției, cu ajutorul unor mecanisme speciale şi înlocuirea ori repararea pieselor deteriorate. Acestea nu s-au realizat la timp, cauza fiind lipsa materialelor necesare. Printre ele s-au numărat şi niturile care au fost livrate, într-un final, în cantități nesatisfăcătoare, de către *Magazinul de fierărie „Károly Andrényi şi Fiii”* din Oradea. La reamenajarea podului au participat 40 de muncitori, dintre care 26 specialişti[8].

Podul cel mic sau din aval

Primul pod care lega cartierul Újváros (Oraşul Nou) cu cartierul Olaszi, a fost construit la inițiativa episcopului romano-catolic de Oradea, Miklós Csáky (1737-1747). Acest pod a deschis o cale de circulație nouă, între cele două părți ale oraşului, prevestind parcă înființarea *arterei principale* – azi corsoul orădean şi, în parte, prelungirea sa spre *Stația C.F.R. Oradea* – a zonei Olaszi. În ultimele decenii ale secolului al XVIII-lea, podul a fost modernizat, permițând şi circulația căruțelor, până atunci accesibil doar circulației pietonale. Spre deosebire de *podul din amonte*, acesta a fost o lucrare de *artă citadină*, având pe ambele maluri ale râului mecanisme de elevare şi un pasaj pietonal, pe una din laturi. Totuşi, podul era îngust, circulația pe el fiind anevoioasă, aproape imposibilă – căruțele intrate în depăşire creau blocaje de lungă durată cu prilejul târgurilor săptămânale. Asemenea *podului din amonte* şi această punte de trecere a fost victima inundației din 31 mai 1817. În locul său a fost construit, în anii care au urmat, un alt pod. Nici acesta, însă, nu a rezistat mult timp. Datorită stării avansate de deteriorare a pilonilor săi, viitura din anul 1851 l-a dărâmat. A fost necesară, în consecință, construirea unui alt pasaj peste Crişul Repede.

Un nou *pod de lemn*, care să stabilească legătura dintre Újváros şi Olaszi, a fost construit încă în anul 1851. La două decenii după darea sa în folosință, presa vremii, dar şi opinia publică au susținut construirea în locul său a unui *pod de piatră*. Nemulțumirea generală a constat în faptul că oraşul nu dispunea de resurse financiare pentru o asemenea investiție, ci doar de sume infime, pentru reparațiile de întreținere a podului existent.

În cele din urmă, la 10 octombrie 1878, a început demolarea acestuia. Circulația căruțelor a fost deviată spre *podul cel mare*, în timp ce pentru traversarea pietonilor, s-a dat în folosință o punte construită în acest scop. Zadarnic şi-au dorit locuitorii oraşului un pod din piatră, noul pod – construit sub îndrumarea maistrului constructor, György Erdelyi – a fost tot unul din lemn. Obiectivul a fost terminat în 1879, fiind exploatat, fără întreținere, timp de aproape şapte ani.

---

[7] *Nagyvárad* 1892, p. 3.

[8] *Viața Nouă* 1945, p. 3; În al şaselea deceniu al secolului al XX-lea, podul a fost demolat, în locul său fiind construit un altul mai lat, mai rezistent, din beton armat. În anul 1999 acesta a fost modernizat şi lărgit la mai multe benzi de circulație, în ambele sensuri.

www.mcdr.ro / www.cimec.ro

La 16 iulie 1886, ziarul local, *Nagyvárad (Oradea Mare)* a semnalat data demarării lucrărilor în vederea modernizării podului[9]. Ceva mai târziu, un alt articol anonim din acelaşi ziar, a scos în evidență inconvenientele pe care le-ar prezenta o asemenea intervenție, singura soluție viabilă pentru oraş fiind, în opinia autorului, construirea unui *pod metalic* din aliaj fier-carbon[10]. Orădenii, fiind mai puțin receptivi la tot ceea ce însemna noutatea, au amânat problematica construirii unei punți de legătură, mai rezistente, până către finele anului 1891 când s-au văzut confruntați cu circulația, deviată dinspre *podul cel mare*, de fier – aflat în construcție, care începea să afecteze integritatea *podului din lemn* din centrul oraşului[11]. La începutul anului 1892, problema a revenit pe ordinea de zi a *Consiliului orăşenesc* care, în cele din urmă, a realizat că lucrările de reamenajare ale *podului de lemn* ar avea un cost mai ridicat decât cele pentru construirea unui nou pod, din metal.

Proiectul obiectivului a fost conceput de serviciul tehnic al oraşului, în primăvara anului 1892, sub îndrumarea inginerului şef Dávid Busch. În vederea construirii podului, s-a organizat un concurs la care au participat şapte proiecte. Din considerente economice, comisia de specialitate însărcinată cu planul, a propus spre acceptare, de către *Consiliul orăşenesc*, oferta depusă de Fülöp W. Nicholson, din Budapesta, de altfel cea mai ieftină. Contractul pentru executarea lucrării a fost semnat la 22 octombrie 1892 de primarul oraşului, Ferenc Sál, de inginerul Dávid Busch şi mandatatul firmei antreprenoare, notarul Vilmos Herczog[12].

Câteva zile mai târziu, s-a dat prima lovitură de târnăcop, concomitent cu demolarea casei Schdravich, un străvechi şi inestetic imobil, care obstrucționa viitoarea construcție[13]. În noiembrie 1892, a început realizarea fundației aripilor laterale, pe ambele maluri ale râului. În vederea circulației pietonale a fost necesară improvizarea unui pod, locul căruia a fost stabilit a fi la o distanță de circa 15 metri de podul aflat în demolare. Firma constructoare a predat circulației această pasarelă, în luna decembrie a aceluiaşi an[14].

Lucrările propriu-zise, la *podul metalic*, au început abia în luna iunie 1893, prin construirea culeelor şi asamblarea suprastructurii metalice. După stabilirea definitivă a elevației – disputată cu îndârjire de către părțile implicate, au fost fixați tiranții, dedesubtul celor patru colțuri ale suprastructurii metalice[15]. Nituirea arcelor şi a suporturilor trotuarului au fost terminate în luna iulie a aceluiaşi an. Ziarul *Nagyvárad* publica, de altfel, cu regularitate demersul lucrărilor desfăşurate pe şantierul în lucru[16].

Podul, cu o lungime de 56 de metri, lățimea părții carosabile fiind de 6,5 metri şi cu trotuare pe ambele părți, largi de 2 metri fiecare, a fost supus solicitărilor la sarcini, la 22 august, cu prilejul întârziat al zilei Sfântului Ştefan[17]. Inspecția sa tehnică a fost făcută, abia în toamna lui 1893, după care oraşul l-a preluat de la firma antreprenoare[18]. Obiectivul a primit numele patronului spiritual al Oradiei, *Szent László (Sfântul Ladislau)*.

[9] *Nagyvárad* 1886, p. 3.
[10] *Nagyvárad* 1886, p. 4.
[11] *Nagyvárad* 1891, p. 3.
[12] *Nagyvárad* 1892, p. 5.
[13] *Nagyvárad* 1892, p. 3.
[14] *Nagyvárad* 1892, p .6.
[15] *Nagyvárad* 1893, p. 5.
[16] *Nagyvárad* 1892, p. 5. *Nagyvárad* 1892, p. 6; *Nagyvárad* 1892, p. 6; *Nagyvárad* 1893, p. 4; *Nagyvárad* 1893, p. 2.
[17] *Nagyvárad* 1891, p. 5, *Nagyvárad* 1893, p. 6; *Nagyvárad* 1892, p. 4.
[18] *Nagyvárad*, 1893, p. 4, 5.

www.mcdr.ro / www.cimec.ro

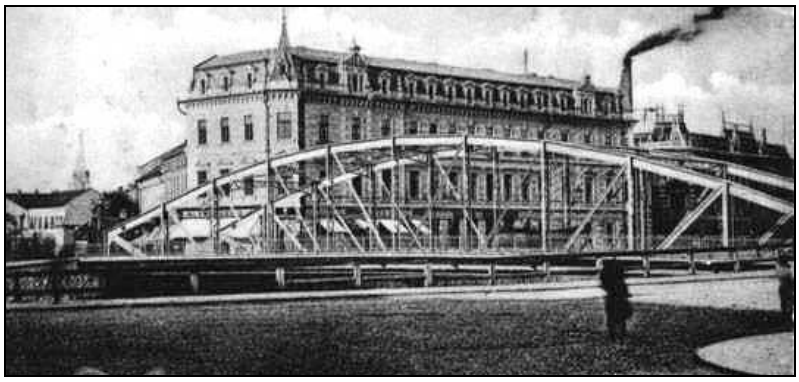

Fig. 2. Podul cel mic sau din aval (1899)

Costul relativ redus al construcției – un criteriu imperativ la vremea edificării sale – n-a fost în concordanță cu așteptările de ordin estetic, de mai târziu. Din această cauză, încă din vara anului 1906, *Consiliul orășenesc* a dezbătut problema substituirii podului – de altfel o creație tehnică, care la momentul construirii s-a considerat a fi durabilă, asemenea *podului metalic din amonte* – cu unul cu o structură modernă și estetică. Dezbaterea nu a generat însă niciun rezultat.

La începutul anilor 1940, noua conducere a orașului, instalată după arbitrajul de la Viena, a hotărât demolarea podului, perimat tehnic, lucru care nu s-a realizat din cauza izbucnirii războiului.

În octombrie 1944, trupele germane în retragere, din motive strategice și după o primă nereușită, au aruncat podul în aer. Astfel, circulația în zona cea mai importantă a orașului s-a paralizat, în pofida improvizării unei punți de lemn, iar apoi, a construirii unui alt pod, tot din lemn, dar mai îngust decât cel distrus[19].

Construirea *podului din beton armat* – în forma sa pe care o cunoaștem azi – a demarat cu puțin înainte de procesul naționalizării. El urma să aibă o lățime de 20 de metri, fiind prevăzut, pe ambele părți ale sale, cu trotuare late de 3 metri fiecare, considerate largi la acea vreme. Partea carosabilă, de 14 metri lățime, a fost încărcată cu câte o linie de tramvai, pe fiecare sens de circulație. Darea în folosință a noului pod a fost grăbită și de contribuții în muncă pe bază de voluntariat[20].

Podul nou construit a primit numele de *Podul Eroilor*, fiind considerată de presa epocii o *„podoabă arhitectonică”*[21].

Podul din zona virană

Al treilea pod de fier construit spre a stabili legătură între cele două maluri ale Crișului Repede și spre a descongestiona în acest mod circulația din centrul orașului a avut în vedere, într-o primă fază, facilitarea deplasării/transportului animalelor spre târgurile specializate din colonia Őssi (Ioșia). Acesta a fost podul din continuarea străzii Széles (în traducere liberă: Largă, azi strada Menumorut)[22]. După pregătiri îndelungate, puntea de joncțiune a fost construită în anul 1913. Menționăm că niciun pod nu a existat în acel loc înainte de acest an.

Proiectul podului – elogiat cu exagerare de presa vremii – a fost întocmit, încă din anul 1906, de către inginerul orașului, Endre Altnöder. Conform planului, podul era sprijinit pe doi piloni de beton armat, fiind prevăzut cu două porți boltite de metal de unde porneau elementele de susținere. Suprastructura metalică s-a preconizat, prin

[19] *Crișana* 1948, p. 1.
[20] *Crișana* 1948, p.1.
[21] *Crișana* 1946, p. 3.
[22] *Tiszántúl* 1913, p. 4; Fleis 1997, p. 86.

www.mcdr.ro / www.cimec.ro

proiect, a fi una modernă, care să nu necesite un excedent de elemente metalice – arce şi grinzi cu zăbrele – care ar fi dăunat aspectului întregului ansamblu. Articolele din ziare considerau că acesta va fi unul dintre punctele de atracție cele mai importante şi frumoase ale oraşului, având un aspect asemănător cu cel al *Podului cu lanțuri „Elisabeta”*, din Budapesta, construit în perioada 1898-1903[23].

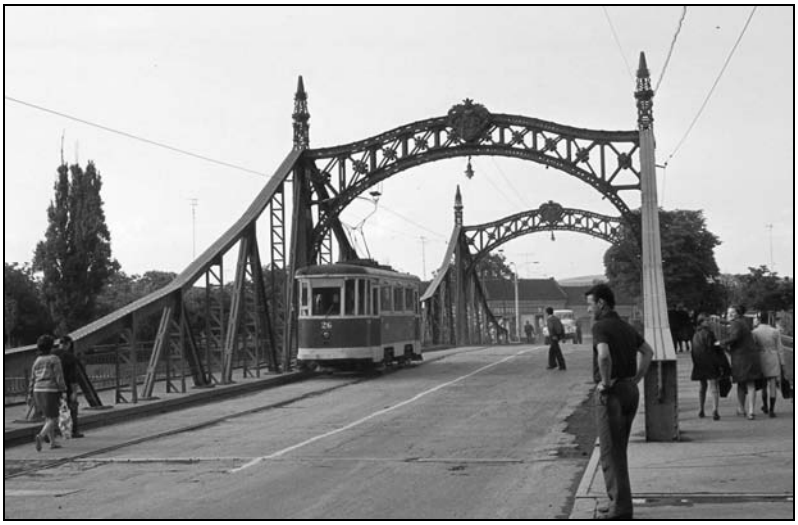

Fig. 3. Podul din zona virană (1973)

Pentru urbanizarea spațiului din zona virană, conform proiectului inițial, s-a organizat un alt concurs, în luna mai 1911, la care au fost avansate 16 proiecte. La propunerea inginerului şef al oraşului, József Kőszeghy, *Consiliul orăşenesc* a încredințat executarea culeelor podului şi pilonilor firmei orădene *„Lajos Incze şi Asociatul”*, iar pe cea a suprastructurii metalice firmei arădene *„Johann Weitzer” fabrică de vagoane şi de construcții de maşini*[24]. Cu toate că dispunea de autorizațiile necesare, construcția podului n-a demarat în timp, deoarece specialiştii propuneau anumite modificări ale proiectului inițial. Planurile s-au finalizat de abia în 1913, urmând a fi discutate detaliile privind decorațiunile de natură estetică. Printre acestea, la propunerea inginerului Kőszeghy, în partea superioară a celor două porți ale podului, au fost montate, două câte două, lucrări de feronerie reprezentând stema oraşului Oradea – după exemplul podului metalic situat la Arad, aşa cum relata presa epocii. Construirea podului, costisitoare de altfel, cu un aspect de monumentalitate, s-a încheiat în luna noiembrie 1913.

Comparativ cu celelalte poduri ale oraşului, acesta le-a depăşit prin dimensiuni. Astfel, lungimea sa măsura 74 de metri, iar lățimea 15 metri, după cum urmează: 9 metri de parte carosabilă şi câte 3 metri de pasaj pietonal pe ambele laturi[25]. Aspectul estetic al lucrării a fost scos în evidență cu ajutorul amenajărilor efectuate pe malurile apei şi la rampele de acces[26].

Obiectivul, considerat de opinia publică drept cel mai frumos pod al oraşului, a fost dat în circulație la 4 decembrie 1913, primind denumirea de *Podul din strada Széles*, iar ceva mai târziu *Podul Decebal*.

Podul a supraviețuit celui de-al doilea război mondial, dar n-a rezistat viiturii apelor Crişului Repede, din 12 martie 1981 când, a cedat pe la mijlocul deschizăturii

[23] *Nagyváradi Napló* 1906, p. 3.
[24] *Tiszántúl* 1913, p. 2.
[25] *Szabadság* 1913, p. 2.
[26] *Szabadság* 1913, p. 3.

www.mcdr.ro / www.cimec.ro

sale. În scurt timp a fost demolat şi în locul său a fost construit un alt pod, din beton armat, existent şi în prezent, noul *Pod Decebal*.

Pasarela „Garasos”

În afară de podurile de peste Crişul Repede, anterior analizate, la jumătatea distanţei dintre *podul cel mare* şi *podul cel mic*, a mai existat un pod de fier, destinat circulaţiei pietonale, construit în locul unuia de lemn[27]. Şi în acest caz, în vederea ridicării sale, s-a organizat un concurs, în primăvara anului 1909 – proiectul pasarelei datând din 1906[28]. Pentru construirea pilonilor podului, proiectul cel mai avantajos a fost considerat a fi cel depus de *Biroul tehnic „Lajos Incze şi Asociatul”* din Oradea, iar pentru suprastructura metalică, cel avansat de către *Fabrica de poduri din Reşiţa*, proprietate a *Căilor Ferate Austro-ungare*[29].

Proiectul suprastructurii metalice a fost realizat de către inginerul Robert Tótth. Planurile de detaliu şi calculele de dimensionare s-au efectuat de către colaboratorii săi, Ferenc Kaltner şi Tivadar Seyfried. Fundaţia pilonilor de reazem s-a realizat în doar trei luni, între august şi noiembrie 1909. Montajul suprastructurii metalice, cu o masă de aproape 50 de tone, s-a încheiat la 3 septembrie 1910. Lucrările de construcţie au fost conduse de către inginerul oraşului, Endre Altnöder, cel ce a realizat primul proiect al podului din zona virană, descris anterior[30]. Încercarea pasarelei la sarcini a avut loc la 19 decembrie 1910.

Fig. 4. Pasarela „Garasos” (1925)

În anul 1970, conducerea de atunci a oraşului a renunţat în mod facil la această graţioasă pasarelă, sub pretextul că fundaţia ar fi afectată. În consecinţă s-a dispus demolarea sa. Tot ce a mai rămas posterităţii, din această lucrare de artă, sunt cele două culee şi fragmentul unuia din piloni, adevărate relicve ale tehnicii. Pe culeea situată pe malul drept al Crişului Repede este amplasat azi un chioşc în care se vând cărţi.

În anul 1974, în aval de pasarela iniţială – la o distanţă de circa 3 metri – a fost construit un alt pod pentru pietoni. Conform părerii specialiştilor în domeniu, prin aspectul său exterior, acest pod s-ar fi încadrat mult mai bine în peisajul din aval de *Podul Decebal*, prin asigurarea legăturii dintre cartierele Ioşia Nord şi Rogerius, în locul unde de mai bine de un sfert de secol, malurile sunt legate de un pod de pontoane.

Meritul de a fi depus tot efortul posibil, în vederea construirii podurilor metalice prezentate anterior, revine edililor de atunci ai urbei. Realizarea acestor proiecte, pe

[27] Această punte a facilitat legătura pietonală între două zone ale oraşului, cu vad comercial însemnat, str. Fő (azi strada Republicii) şi scuarul Nagyvásártér (azi Piaţa 1 Decembrie) prin *corsoul* de atunci, Ezredévi Emléktér (în perioada interbelică: Promenada Eminescu, azi Piaţa Libertăţii).
[28] *Nagyváradi Napló*, 1906, p. 5-6.
[29] MMEK 1911, p. 655.
[30] MMEK 1911, p. 658.

www.mcdr.ro / www.cimec.ro

lângă multe altele desăvârşite deja ori aflate în curs de derulare, a statornicit pentru câteva decenii, în intervalul de timp cunoscut drept *belle-époque*, prosperitate, calm şi linişte relativă, în oraşul alintat, la cumpăna dintre veacurile al XIX-lea şi al XX-lea, pe drept cuvânt, *„Parisul de pe pârâul Peța”*.

Abrevieri

MMEK 1911 – *A Magyar Mérnök- és Építészegylet Közlönye (Buletinul Uniunii Maghiare a Inginerilor şi Arhitecților)*, vol. XLV, 1911, nr. 5.

Bibliografie

Crişana 1948 – *Crişana*, 1948, nr. 109, p. 1.
Crişana 1948 – *Crişana*, 1948, nr. 109, p. 1.
Crişana 1946 – *Crişana*, 1946, nr. 203, p. 3.
Fleisz 1997 – J. Fleisz, *Város kinek nem látni mását. Nagyvárad a dualizmus korában (Oraşul nepereche. Oradea în perioada dualismului)*, Nagyvárad, 1997, p. 86.
Nagyvárad 1891 – *Nagyvárad (Oradea Mare)*, 1891, nr. 67, p. 4.
Nagyvárad 1891 – *Nagyvárad* 1891, nr. 164, p. 5; Idem, *Nagyvárad (Oradea Mare)*, 1891, *Nagyvárad 1891* nr. 257, p. 5.
Nagyvárad 1891 – *Nagyvárad, (Oradea Mare)*, 1891, nr. 257, p. 5.
Nagyvárad 1891 – *Nagyvárad*, 1891, nr. 280, p. 3.
Nagyvárad 1891 – *Nagyvárad*, 1891, nr. 264, p. 3.
Nagyvárad 1892 – *Nagyvárad*, 1892, nr. 334, p. 4.
Nagyvárad 1892 – *Nagyvárad*, 1892, nr. 207, p. 3.
Nagyvárad 1886 – *Nagyvárad*, 1886, nr. 160, p. 3.
Nagyvárad 1886 – *Nagyvárad* 1886, nr. 174, p. 4.
Nagyvárad 1891 – *Nagyvárad*, 1891, nr. 273, p. 3.
Nagyvárad 1892 – *Nagyvárad*, 1892, nr. 294, p. 5.
Nagyvárad 1892 – *Nagyvárad*, 1892 nr. 297, p. 3.
Nagyvárad 1892 – *Nagyvárad*, 1892 nr. 335, p .6.
Nagyvárad 1893 – *Nagyvárad*, 1893, nr. 170, p. 5.
Nagyvárad 1892 – *Nagyvárad* 1892, nr. 338, p. 6.
Nagyvárad 1892 – *Nagyvárad* 1892, nr. 342, p. 6.
Nagyvárad 1893 – *Nagyvárad*, 1893, nr. 152, p. 4.
Nagyvárad 1893 – *Nagyvárad*, 1893, nr. 166, p. 2.
Nagyvárad 1891 – *Nagyvárad*, 1891, nr. 99, p. 5.
Nagyvárad 1892 – *Nagyvárad*, 1892, 1893, nr. 191, p. 6.
Nagyvárad 1892 – *Nagyvárad*, 1892, nr. 193, p. 4.
Nagyvárad 1893 – *Nagyvárad*, 1893, nr. 268, p. 4, 5.
Nagyváradi Napló 1906 – *Nagyváradi Napló (Jurnalul de Oradea Mare)*, 1906, nr. 246, p. 3.
Nagyváradi Napló 1906 – *Nagyváradi Napló (Jurnalul de Oradea Mare)*, 1906, nr. 215, p. 5-6.

www.mcdr.ro / www.cimec.ro

Szabadság 1913 – *Szabadság (Libertatea)*, 1913, nr. 241, p. 2.
Szabadság 1913 – *Szabadság (Libertatea)*, 1913, nr. 241, p. 3.
Tiszántúl 1913 – *Tiszántúl (Câmpia Tisei)*, 1913, nr. 280, p. 4.
Tiszántúl 1913 – *Tiszántúl, (Câmpia Tisei)*, 1913, nr. 96, p. 2.
Viața Nouă 1945 – *Viața Nouă*, 1945, nr. 185, p. 3.

Notă - Sursa ilustrației:
Fig.1., 2. şi 4. Rodica Indig, *Oraşul cu 1000 de chipuri*, peste 1000 de imagini vechi din Oradea, Oradea, 2001, pe suport mobil – CD
Fig. 3. *Colecția particulară István Nagy*, Oradea

Former bridges of Oradea

Abstract

Since the first half of the eighteenth century, the link between the two sides of Crişul Repede (Fast Cris) was established by some pontoon-bridges – constructed of wood and later from iron-carbon alloy. At first, they got impersonal names such as *The big*, *The small* and *The third bridge* in the vacant area. The only bridge from Oradea which had first a personalized name was *Garasos „gangway”* so called *beggarly*.

The Great Bridge or upstream

Preparations for building a wooden bridge for linking Olosig and neighborhoods Subcetate and Velența, began in January 1878. Building the bridge was completed in record time in the summer of the same year. It is assumed it functioned until the replacing with a new iron bridge.

The iron bridge's elevation works started in November 1891.This building considered by the press of that time to be a monumental one, was completed in September 1892.

Initially, it was named *Baross Bridge*, after the hungarian politician's name Gábor Baross (1848-1892). In the final days of the Second World War, German troops have seriously damaged it, so entered in the service. In redeveloping of the bridge 40 workers participated including 26 specialists.

Bridge at low or downstream

There existed a wooden bridge, which linked the Orașul Nou (New Town) and Olosig since 1851.Two decades after putting it into use, the press and public opinion also supported the building of a stone bridge instead of it. In vain the local residents wanted such a bridge, the new bridge was also a wooden one. The objective was completed in 1879, and it was exploited for seven years, without maintenance.

The design of an iron bridge to replace the wooden one was conceived by the technical service of the city in spring of 1892. In November 1892 they have started implementation the foundation of side wings. Actual work began barely in June 1893, by building bridgeheads and assembling metal superstructure. This objective was named after the spiritual patron of Oradea, Sfântul Ladislau (St. Ladislaus). In October 1944, retreating German troops were blown up the bridge.

This led to paralysing of circulation in the most important area of the city. Building there a concrete bridge, began shortly before the nationalization process took

www.mcdr.ro / www.cimec.ro

place. Newly constructed bridge was named *Bridge of Heroes*, considered by the press of those times being an architectural work of art.

The bridge from vacant area

The third bridge of iron, with a monumental aspect, was built in 1913. Note that there never existed any bridge before. Bridge project has been conducted since 1906. Articles in newspapers thought that it will be one of the most important and beautiful sights of the city with a similar look to the *Elisabeth Bridge*, in Budapest. Compared with other bridges of the city, it had exceeded them by size.

Appearance of the work has been highlighted through arrangements made by the banks of water and access ramps. Bridge survived the Second World War, but could not resist flood waters of Crişul Repede on March 12, 1981 when gave up in the middle of it's opening.

„Garasos" gangway

In addition to the bridges across River Quick, previously analysed, halfway between the big bridge and the small bridge, there was an iron bridge, for pedestrian traffic, instead of the wooden building. Bearing pile foundation was made in just three month, between August and November 1909. Mounting metal superstructure, with a mass of almost 50 tons, was completed on September 3, 1910. This bridge was demolished in the year 1970.

List of illustration

Fig. 1.The Great Bridge or upstream
Fig. 2.Bridge at low or downstream (1899)
Fig. 3.The bridge from vacant area (1973)
Fig. 4. „Garasos" gangway (1925)

www.mcdr.ro / www.cimec.ro