

MUZEUL JUDEȚEAN DE ISTORIE ȘI ARTĂ ZALĂU

**ACTA
MVSEI POROLISSENSIS**

XLII

ISTORIE – ETNOGRAFIE

ZALĂU

2020

EDITOR ȘEF: Dr. Corina BEJINARIU

COLEGIUL DE REDACȚIE

Horea Pop – redactor-șef

Valer Simion Cosma – responsabil număr curent

Andrei Herța – secretar de redacție

Ábran Ágota – membru

Marin Pop – membru

COLEGIUL EDITORIAL

Dr. Gheorghe LAZAROVICI, Universitatea Eftimie Murgu, Caransebeș, România

Dr. Tiberius BADER, Hemmingen, Baden-Wurttemberg, Germania

Conf. univ. dr. Gelu FLOREA – Departament Istorie Antică și Arheologie, Facultatea de Istorie și Filosofie, Universitatea „Babeș Bolyai”, Cluj-Napoca (România)

Cercet. șt. I dr. Coriolan H. OPREANU – Institutul de Arheologie și Istoria Artei (Academia Română), Cluj-Napoca, România

Cercet. șt. II dr. Ioan STANCIU – Institutul de Arheologie și Istoria Artei (Academia Română), Cluj-Napoca, România

Prof. univ. dr. Sorin MITU – Facultatea de Istorie și Filosofie, Universitatea „Babeș Bolyai”, Cluj-Napoca, România

Prof. univ. dr. Adrian IVAN – Facultatea de Istorie și Filosofie, Universitatea „Babeș Bolyai”, Cluj-Napoca, România

Drd. Dan Octavian PAUL, Muzeul Banatului, Timișoara, România

Dr. Cornel Ban, profesor asociat de Economie Politică Internațională, Copenhagen Business School, Danemarca

Dr. Daniela Gabor, profesoară de Economie și Macro-finanțe, University of the West of England, Bristol, UK

Lect. univ. Dr. Vlad Popovici, Facultatea de Istorie și Filosofie, Universitatea Babeș-Bolyai, România

Lect. univ. Dr. Sorin Gog, Facultatea de Sociologie și Asistență Socială, Universitatea Babeș-Bolyai, România

Prof. Dr. Manuela Boatcă, profesoară de Sociologie și directoare a Programului de Studii Globale, Albert-Ludwigs-Universität Freiburg, Germania

Dr. Magda Matache, Harvard T.H. Chan School of Public Health, USA

Dr. Irina Marin, profesoară asistentă în Istorie Politică, Utrecht University, Olanda.

Conf. univ. Dr. Edit Szegedi, Facultatea de Studii Europene, Universitatea Babeș-Bolyai, România

Asist. univ. Dr. Ștefan Baghiu, Facultatea de Litere, Universitatea „Lucian Blaga” Sibiu, România

Responsabilitatea pentru conținutul științific al articolelor, pentru formulări și calitatea rezumatelor în limbă străină revine în întregime autorilor.

Imagine copertă: Arhiva Clement Ștefan.

ACTA MVSEI POROLISSENSIS

Anuarul Muzeului Județean de Istorie și Artă Zalău

Orice corespondență referitoare la publicație va fi trimisă pe adresa: MUZEUL JUDEȚEAN DE ISTORIE ȘI ARTĂ ZALĂU, RO–450042 Zalău. Str. Unirii, nr. 9 Tel.: 004-0260–612223, fax: 004-0260–661706 e-mail: muzeul.zalau@gmail.com	Toute correspondance sera envoyée à l'adresse: MUZEUL JUDEȚEAN DE ISTORIE SI ARTA ZALAU, RO–450042 Zalău. Str. Unirii, nr. 9 Tel.: 004-0260–612223, fax: 004-0260–661706 e-mail: muzeul.zalau@gmail.com
---	---

© EDITURA POROLISSUM A MUZEULUI JUDEȚEAN

ISSN 1016–2801

Tipar: S.C. MEGA PRINT S.R.L. CLUJ-NAPOCA

CUPRINS – SUMMARY – RÉSUMÉ

IONUȚ MUSCA. <i>IN HONOREM</i>	7
MARIN POP	

PERIFERII LOCALE, PERIFERII IMPERIALE

TRANSYLVANIA ACROSS EMPIRES. MANUELA BOATCĂ AND ANCA PÂRVULESCU INTERVIEWED BY ÁGOTA ÁBRÁN.....	11
--	----

TRANSYLVANIA DINCOLO DE IMPERII. MANUELA BOATCĂ ȘI
ANCA PÂRVULESCU INTERVIEWATE DE ÁGOTA ÁBRÁN

ORGANIZING ECONOMIC GROWTH: ROMANIA AND TRANSYLVANIA ON THE EVE OF THE GREAT WAR.....	15
--	----

CORNEL BAN

ORGANIZAREA CREȘTERII ECONOMICE: ROMÂNIA ȘI
TRANSYLVANIA ÎN AJUNUL MARELUI RĂZBOI

GRUPURI DE PECENEGI PE VALEA MIJLOCIE A TÂRNAVEI MARI.....	31
ADRIAN NICOLAE ȘOVREA	

GROUPS OF PECHENEGS IN THE MIDDLE VALLEY OF TÂRNAVA MARE

„ET MULTA MALA FECERUNT INTER CHRISTIANOS ET INTRAVERUNT TRANSILVANIAM” CRUCIADA DIN ANUL 1514 ȘI ASPECTELE PRIVIND LUPTELE DE LA SOMEȘENI.....	43
---	----

ERICH NORIS SZAKÁCS

„ET MULTA MALA FECERUNT INTER CHRISTIANOS ET
INTRAVERUNT TRANSILVANIAM” THE 1514 CRUSADE AND
THE ASPECTS REGARDING THE SOMEȘENI BATTLES

EXTRAGERE, TRANSFORMARE ȘI COMODIFICARE A NATURII ÎN CONTEXT IMPERIAL ȘI POST-IMPERIAL. INCURSIUNI PRELIMINARE ÎN ISTORIA CĂII FERATE SALVA-VIȘEU..	53
--	----

ANDREI HERȚA, VALER-SIMION COSMA

EXTRACTION, TRANSFORMATION AND COMODIFICATION OF NATURE
IN AN IMPERIAL AND POST-IMPERIAL CONTEXT. PRELIMINARY
EXPLORATIONS IN THE HISTORY OF THE SALVA-VIȘEU RAILROAD

ORADEA, IMPORTANT NOD DE CALE FERATĂ PE RELAȚIA VEST-EST, LA CUMPĂNA SECOLELOR XIX-XX.....	67
---	----

LUCIA MANOLICĂ

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

ANY NEWS ABOUT THE WAR? ROMANIAN MAP CONSUMPTION DURING THE FIRST WORLD WAR.....73

SILVIU ANGHEL

VREO ȘTIRE DESPRE RĂZBOI? CONSUMUL DE HARTĂ ÎN ROMÂNIA ÎN TIMPUL PRIMULUI RĂZBOI MONDIAL

OCTAVIAN TĂSLĂUANU ȘI PRIMUL RĂZBOI MONDIAL. CAMPANIA DIN GALIȚIA..... 83

PETRE DIN

OCTAVIAN TĂSLĂUANU AND THE FIRST WORLD WAR. THE MILITARY CAMPAIGN IN GALICIA

ASPECTE PRIVIND PRELUAREA TRIBUNALULUI SATU MARE ÎN ANUL 1919 95

SĂLCEANU MIHAELA

ASPECTS REGARDING THE TAKING OVER THE SATU MARE COURT IN 1919

ÎNCERCĂRI DE MODERNIZARE A RURALULUI SĂLĂJEAN ÎN ULTIMUL DECENIU AL PERIOADEI INTERBELICE 123

MARIN POP

ATTEMPTS TO MODERNIZE THE RURAL AREA IN SALAJ IN THE LAST DECADE OF THE WAR PERIOD

RACISM IN INTERWAR ROMANIAN PRESS. DISSEMINATORS AND INFLUENCES IN SOCIETATEA DE MÂINE: A CASE STUDY..... 151

FLAVIA CRAIOVEANU

RASISMUL ÎN PRESA ROMÂNEASCĂ INTERBELICĂ. PROPAGATORI ȘI INFLUENȚE ÎN SOCIETATEA DE MÂINE: STUDIU DE CAZ

FEMEI SUB JURĂMÂNTUL LUI HIPOCRATE. DOCTORIȚELE SĂLAJULUI INTERBELIC 173

MIHAELA SABOU

WOMEN UNDER THE OATH OF HYPOCRATES. THE DOCTORS OF THE INTERWAR SALAJ

PERIFERII SIMBOLICE: LOCALISM, DEZ-IDEOLOGIZARE ȘI DE-NAȚIONALIZARE ÎN CLUJUL ROMÂNESC CONTEMPORAN 179

SORIN MITU

SYMBOLIC PERIPHERIES: LOCALISM, DE-IDEOLOGIZATION AND DENATIONALIZATION IN CONTEMPORARY ROMANIAN CLUJ

ETNOGRAFIE, NUMISMATICĂ ȘI ISTORII LOCALE

TEZAUURUL MONETAR DE LA ȘIMLEU SILVANIEI, SECOLUL XVIII-XIX189

EMANOIL PRIPON

THE MONETARY HOARD OF ȘIMLEU SILVANIEI, 18TH-19TH CENTURY

LIMBA ROMÂNĂ VORBITĂ PE VALEA TÂRNAVEI MARI ÎN TRANSCRIEREA FONETICĂ REALIZATĂ DE MICHAEL CONRAD VON HEYDENDORFF CEL BĂTRÂN (1773)..... 207

ELA COSMA

ROMANIAN LANGUAGE SPOKEN ON THE TARNAVA MARE VALLEY IN THE PHONETIC TRANSCRIPT MADE BY MICHAEL CONRAD VON HEYDENDORFF THE YOUNGER (1773)

ASPECTE DEMOGRAFICE DIN ȚARA OĂȘULUI LA FINALUL SECOLULUI AL XVIII-LEA	221
PAULA VIRAG	
DEMOGRAFIC ASPECT OF THE OAS REGION AT THE END OF THE 18 TH CENTURY	
VALORI DE PATRIMONIU TEHNIC LA ORADEA – FRAGMENTE DIN ISTORIA CELOR DOUĂ OROLOGII UNICE ALE BISERICII REFORMATE „ORAȘUL NOU”	231
HOCHHAUSER RONALD	
VALUES OF TECHNICAL HERITAGE IN ORADEA – CHAPTERS FROM THE HISTORY OF THE TWO UNIQUE CLOCKS OF THE REFORMED CHURCH „ORAȘUL NOU”	
NUMĂRUL ȘI MĂRIMEA DEMOGRAFICĂ A LOCALITĂȚILOR DIN PLASA CEHU SILVANIEI (1850–1941)	237
AUGUSTIN-LEONTIN GAVRA	
NUMBER AND DEMOGRAPHIC SIZE OF THE CEHU SILVANIEI REGIONS’ LOCALITIES 1850–1941	
PROTOPOPIATULUI ORTODOX UNGURAȘ ÎN A DOUA JUMĂTATE A SECOLULUI AL XIX-LEA. STRUCTURI PAROHIALE, CREDINCIOȘI, PROTOPOPI ȘI PREOȚI	245
COSMIN-CĂTĂLIN LAZAR	
THE UNGURAȘ ORTHODOX ARCHDIOCESE IN THE SECOND HALF OF THE 19TH CENTURY. PARISH STRUCTURES, BELIEVERS, DEANS AND PRIESTS	
NOUL URBAN E VECHIUL RURAL. CAZUL ARHITECTURII ȚĂRĂNEȘTI „MODERNE”	257
CAMELIA BURGHELE	
THE NEW URBAN IS THE OLD RURAL. THE CASE OF “MODERN” PEASANT ARCHITECTURE	
COMUNITĂȚILE RURALE DE PE VALEA ALMAȘULUI – IDENTITĂȚI ETNICE.....	271
OLIMPIA MUREȘAN	
THE RURAL COMMUNITIES FROM VALEA ALMAȘULUI – ETHNIC IDENTITIES	

VARIA

RELAȚII CULTURALE DE BUNĂ VECINĂTATE LA FRONTIERA DE NORD-VEST A ROMÂNIEI CU CEHOSLOVACIA. TURNEUL CULTURAL AL CORULUI SMETANA DIN UJGOROD ÎN ROMÂNIA (APRILIE-MAI 1938).....	285
CLAUDIU PORUMBĂCEAN	
GOOD NEIGHBORLY CULTURAL RELATIONS AT THE NORTHWEST BORDER OF ROMANIA WITH CZECHOSLOVAKIA. THE CULTURAL TOUR OF SMETANA CHOIR FROM UJGOROD IN ROMANIA (APRIL-MAY 1938)	
THE HISTORY ALIENATION IN ROMANIA IN '60-'80 OF THE 20 TH CENTURY.....	293
GABRIEL MOISA, LIVIA BUCUR	
ALIENAREA ISTORIEI ÎN ROMÂNIA ANILOR 60-80 AI SECOLULUI XX	

RECENZII

- PETRE DIN, PRIMUL RĂZBOI MONDIAL. *VIAȚĂ COTIDIANĂ ȘI MENTALITĂȚI COLECTIVE*, EDITURA NAPOCA STAR, CLUJ-NAPOCA, 2019.....301
FAZAKAS LASZLO
- JASON HICKEL, DIVIZIUNEA. *SCURT GHID DESPRE INEGALITATEA GLOBALĂ ȘI SOLUȚIILE SALE*, EDITURA IDEA DESIGN & PRINT, CLUJ, 2019, 287 P. 305
VALER-SIMION COSMA

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

LUCIA MANOLICĂ*

ORADEA, AN IMPORTANT RAILWAY JUNCTION BETWEEN 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 impulsivat 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 străină¹.

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 imperiu². 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 ferate³. 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 1850⁴.

* 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

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 Mondial⁵.

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 tehnice⁶. Potrivit publicației de limbă maghiară *Nagyvárad 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 Viena⁷. 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 austriac⁸. Din cauza crizei financiare apărute în cadrul imperiului, la jumătatea secolului al XIX-lea, *Ministerul Imperial și Regal al Comerțului*, a concesionat lucrările de construcție și întreținere contelui Andrásdy 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 *Nagyvárad Lapok* din 14 august 1869, linia ferată Püspökladány-Oradea nu satisfacea 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 Brașov¹⁰. 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 componere 16 vagoane¹¹.

Fiind un punct de legătură 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-Vaşcău 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

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 sector¹⁶.

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 legătură 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 financiar¹⁷.

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 accidentat¹⁸. 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 Ioșia¹⁹. 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 ornamentale²¹.

De-a lungul timpului, clădirea a fost extinsă grație creșterii numărului de călători și în funcție de necesitățile curente²². 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 – illustrate, inv. 260/62

Pentru a face față tranzitului intens de călători, a fost amenajat 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 calitate²⁴. 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 România²⁵.

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 respectivă²⁶.

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



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.

la nivelul acoperișului. Cele două depozite au fost inaugurate în 18 ianuarie 1914, fiind legate cu clădirea stației principale prin linii ferate auxiliare²⁷.

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 muncă²⁸. 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 Oradea²⁹.

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

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*. Extinderea 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 mobilizează 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 industriași 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, *Váradai 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 – *Nagyvárad Naptár*, (Calendar de Oradea Mare pe anul bisect 1872) 1872-iki szököévre, Nv., 1872