

Ronald Hochhauser

Contribuție la o istorie a industriei de fabrică
la Oradea în perioada 1848-1948



RONALD HOCHHAUSER

**CONTRIBUȚIE LA O ISTORIE A INDUSTRIEI
DE FABRICĂ LA ORADEA ÎN PERIOADA
1848-1948**

**EDITURA MUZEULUI ȚĂRII CRIȘURILOR
ORADEA, 2010**

Volum finanțat de

*Consiliul Județean Bihor, Direcția de Dezvoltare și Implementare Proiecte
Asociația „Prietenii Muzeului Țării Crișurilor” Oradea
Muzeul Țării Crișurilor Oradea*

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României**HOCHHAUSER, RONALD****Contribuție la o istorie a industriei de fabrică la Oradea****în perioada 1848-1948 / Ronald Hochhauser. - Oradea :**

Editura Muzeului Țării Crișurilor, 2011

Bibliogr.

ISBN 978-973-7621-22-1

62(498 Oradea)“1848/1948”

Culegere text

dr. Ronald Hochhauser

Corectură

dr. Ioana Revnic, Amalia Moldovan

Traducere și adaptare

dr. Ronald Hochhauser, Lőrinc Enikő (maghiară)

dr. Volker Wolmann (germană)

I.E. (engleză)

Foto

dr. Ronald Hochhauser

Nagy István

Ovidiu Pascu

Szabó Alexandru

Cuprins

PREFAȚĂ (Ioan Godea)	7
CUVÂNT ÎNAINTE	9
DESTINUL INDUSTRIAL AL ORAȘULUI ORADEA	11
I. REZULTATE ALE UNOR CERCETĂRI ANTERIOARE VIZÂND INDUSTRIA DE FABRICĂ LA ORADEA	13
II. PREZENTAREA GENERALĂ A INDUSTRIEI DE FABRICĂ, ÎN FUNCȚIE DE APARTENENȚA ORAȘULUI ORADEA LA DIFERITE STRUCTURI STATALE	17
1. Activitatea industrială în perioada absolutismului habsburgic (1848-1867). Tranziția de la manufactură la sistemul de fabrică	17
2. Activitatea industrială în perioada Imperiului Austro-Ungar (1867 -1918)	18
3. Activitatea industrială în perioada Regatului României (1918 -1940)	22
4. Activitatea industrială în perioada administrației maghiare din nord-vestul Transilvaniei (1940-1944)	25
5. Activitatea industrială în perioada postbelică (1944 -1947)	26
6. Activitatea industrială după proclamarea Republicii Populare Române, de la 30 decembrie 1947 și până la 11 iunie 1948	27
III. DOMENIILE ȘI REPREZENTANȚII INDUSTRIEI DE FABRICĂ ORĂDENE	29
1. Silvicultura	29
2. Industria prelucrătoare	31
IV. INFRASTRUCTURA	77
1. Ansambluri arhitecturale industriale	77
2. Utilități (rețeaua de energie - gaz aerian, apă, energie electrică)	82
2.1. Fabrica de spirt aerian	82
2.2. Uzina de apă	87
2.3. Uzina electrică	93
3. Căile de acces	105
3.1. Străzi și scuaruri	105
3.2. Poduri peste Crișul Repede	106
3.3. Căi ferate	111
3.3.1. Racordarea orașului Oradea la rețeaua de căi ferate	111
3.3.2. Căile ferate intraurbane cu tracțiune cu aburi și electrică, destinate transportului de mărfuri	114
V. CONSECINȚELE INDUSTRIALIZĂRII	123
1. Comerțul și evoluția piețelor de desfacere	123
1.1. Târguri	124
1.2. Prăvălii particulare	125
1.3. Magazine și ateliere specializate	126

2. Dezvoltarea vieții bancare	129
3. Repercusiuni asupra vieții populației orădene	130
VI. ACTIVITATEA UNOR INDUSTRIAȘI ȘI COMERCIANȚI LA ORADEA	133
1. Industriași	133
2. Comercianți	142
VII. UNITĂȚI INDUSTRIALE ȘI COMERCIALE - PROMOVAREA PROPRIEI IMAGINI	143
1. Publicitatea din presa locală, precum și din diferite periodice, anuare și reviste orădene ale epocii	143
2. Cataloge de produse, calendare de buzunar, coli și plicuri de corespondență personalizate	148
3. Facturi comerciale personalizate	153
4. Publicitate realizată prin afișaje pe exteriorul tramvaielor	157
5. Publicitate realizată pe stâlpi de susținere a conductorilor electrici	157
VIII. ÎNCHEIERE	159
POSTFAȚĂ - DESPRE SPIRITUL ÎNTREPRINZĂTOR ȘI BUNĂSTARE (Aurel Chiriac)	161
ADALÉKOK NAGYVÁRAD 1848-1948 KÖZÖTTI GYÁRIPARÁNAK TÖRTÉNETÉHEZ (ÖSSZEFOGLALÓ)	163
EIN BEITRAG ZUR GESCHICHTE DER FABRIKINDUSTRIE VON ORADEA - GROSSWARDEIN IN DER ZEITSPANNE 1848-1948 (ZUSAMMENFASSUNG)	167
CONTRIBUTION TO HISTORY OF THE MANUFACTURING INDUSTRY IN ORADEA IN THE 1848-1948 PERIOD (SUMMARY)	171
ABREVIERI TEHNICE	174
BIBLIOGRAFIE	175
ANEXE	185

*Memoriei unchiului meu,
prof. Victor Bondar*

PREFAȚĂ

Pentru a scrie o lucrare de o asemenea cuprindere sunt, desigur, necesari ani mulți de cercetare.

Când Ronald Hochhauser s-a înscris la Școala Doctorală a Universității orădene, după ani buni de muncă în domeniul cunoașterii și al conservării patrimoniului cultural-tehnic, atât în calitate de inginer, cât și de muzeolog la Muzeul Țării Crișurilor din Oradea, el avea deja inventariate și fișate un număr însemnat de artefacte majore, înscrise pe lista patrimoniului cultural național.

A studiat foarte mult pe teren, în fabrici încă în funcțiune, în depozite, între ruinele unor foste industrii orădene și nu numai, în arhive, colecții publice și private, în colecții muzeale din țară și din străinătate.

Un secol de istorie (1848-1948) a fost ales convențional spre a stabili limite precise de interes științific. Datele bibliografice, ca și informațiile de istoria tehnicii pe care le deține autorul sunt cu mult mai ample, lucru care se poate observa și din conținutul lucrării de față.

Dintru început, autorul motivează cercetările sale prin faptul că „istoriografia românească se confruntă cu o insuficiență de publicații științifice” de genul acesta și tocmai de aceea „ne-a determinat să cercetăm aspectele legate de viața economică orădeană, cu ținta fixă industria de fabrică”, iar pentru a-și atinge scopul „ne-am îndreptat atenția către sursele primare, colecțiile de presă scrisă și particulare și, nu în ultimul rând, asupra mărturiilor orale”.

Se știe prea bine că bibliografia românească în acest domeniu este foarte săracă, deoarece multă vreme industria anterioară realităților comuniste era considerată minoră, depășită și, deci, fără prea mare interes. Realizările socialiste, marile complexe industriale din deceniile 6-9 ale secolului al XX-lea erau prezente în coloanele ziarelor și ale revistelor în fiecare zi. Ce fusese înainte trebuia dat uitării, cu atât mai mult cu cât mulți din vechii proprietari de antreprize au sfârșit tragic după acel 11 iunie 1948, când averile le-au fost confiscate în întregime de stat.

Am îndrăzni să considerăm aceste noi direcții de cercetare patrimonială sub o nouă și necesară știință – *arheologia industrială* – sau, mai la obiect *arheoindologia*, adică acea știință ce are ca obiective *cunoașterea, prezentarea, conservarea și reconversia* industriilor manufacturiere și de fabrică din cele mai vechi timpuri, până azi.

a) Din istoriile scrise până azi, în linii mari, cunoaștem câte ceva despre industrii, începând mai ales cu secolul al XIII-lea, când se generalizează o serie de instalații tehnice bazate pe resurse energetice altele decât forța brațelor omenesti: apă, vânt, foc, energia tracțiunii animale.

b) Prezentarea industriilor s-a făcut numai ca un subsidiar al politicului, căci grosul aluatului din care s-a copt istoria se ocupa de voievozi, comunități puternice, dar mai ales de cei care „apărau și conduceau masele populare”. Boierii, nobilii și, în general, marii proprietari erau amintiți mai ales atunci când trebuia să fie făcuți vinovați de cumplita stare de mizerie a celor mulți și lipsiți de toate.

c) Problema conservării măcar a unora din industriile vechi nu a intrat vreodată în atenția cuiva (muzeu, primărie, comitat, județ etc.). De regulă, ce era „desuet” trebuia considerat automat anacronic, fără valoare, și, deci, demn de demolat, ca să lase loc la ceva mai bun de construit sau cel puțin să rămână terenul care, în sine, reprezenta, de obicei, o mare valoare.

Prin anii '60 ai secolului trecut, în Europa occidentală curentul de salvare a tot ceea ce merita salvat a luat o atât de mare amploare, încât conducerile administrative locale și regionale au început a-și face un titlu de glorie din a conserva o fabrică, o instalație industrială, un atelier, o mină, o moară, o forjă, o filatură etc., deoarece, de multe ori, demolarea ar fi costat mult mai mult decât conservarea „*in situ*”.

În România, abia după 1989 a debutat și este încă în stare timidă, de început, această preocupare ce vrea să reziste cu orice mijloace împotriva politicii de buldozer desfășurate sub

deviza radem totul. Cea mai mare „industrie” clădită în România, îndată după 1989, a fost industria de colectare a ceea ce era considerat un morman de fiare vechi.

d) Cât privește reconversia unor stabilimente industriale, nici măcar termenul nu era utilizat înainte de 1989. Ce să faci dintr-o manufactură de postav? Cum să schimbi destinația unei saline? Se înțelege de oricine că nu pot fi trecute toate aceste industrii în rândul muzeelor, căci este absolut imposibil a se găsi resurse publice de finanțare a unor astfel de mii și mii de muzee. Și, totuși, ce-i de făcut?

Pornind de la componentele anterior prezentate (cunoaștere, prezentare, conservare) se va putea trece ușor la întocmirea unei liste valorice care să cuprindă elementele esențiale, potrivit teoriei valorii, care pot defini un obiectiv drept bun valoros ce merită a fi reconvertit într-un alt bun de valoare (artistică, tehnică, memorială, națională, ținută, culturală, intrinsecă, istorică, sociologică, turistică, medicală, educativă, științifică etc.) ordinea importanței unuia sau a altuia din parametrii posibil de interes urmând a-i stabili profesioniștii, și nu diriguitorii politici sau marii deținători de carduri și de acțiuni mai mult sau mai puțin aflate la vedere.

Mediile de informații ne bombardează în fiecare moment cu exemple din care se vede cât de iubită este o călătorie pe o cale ferată îngustă cu o mocăniță ce până mai ieri căra doar lemne din pădure; cât de apreciat și cu ce urmări oamenii frecventează – în căutare de sănătate – o salină dezafectată; vedem cu ochii noștri cohortele de copii care stau cumiți la rând, ca să poată ține în căușul palmei un pumn de făină ce iese caldă și îmbietoare de sub pietrele unei mori de apă; personal, am stat ore întregi la coadă ca să pot ajunge în cabina de comandă de la N.A.S.A. (la Cape Canaveral) de unde a pornit uriașul pas al omului pe lună. Acolo nu mai este nimic valoric doar științifico-tehnic; acolo este un spațiu de valoare infinit mai mare pentru întreaga omenire, un spațiu cu valoare afectivă, emoțională, de neuitat pentru orice muritor.

Ce s-ar fi întâmplat dacă toate exemplele date mai sus (ca și altele, infinite de multe, ce s-ar cuveni amintite), după ce și-au trăit traiul, și-au mâncat mălaiul, cum zice românul, ar fi dispărut pe apa sâmbetei, ca să citez o altă vorbă de duh? Omenirea n-ar fi dispărut, lumea ar fi mers înainte, dar, să recunoaștem, ar fi fost cu mult mai săracă.

Iată de ce lucrarea propusă de autor are acum, în această perioadă istorică pe care o trăim, o valoare documentară cu totul excepțională. Autorul deschide căi spre cunoaștere care pot duce la prezentarea faptelor cu argumente atât de diferite, trecând la conservare și, de aici, cu măsură, exigență și har, la reconversia unora din cele merituose, ca o lecție de viitor pentru toți.

Se spune că în lume totul costă. Este adevărat, dar depinde cât, pentru ce și *qui prodest*?!

Studiul începe cu analiza critică a șase lucrări de specialitate apărute anterior, dar axate pe aceeași cercetare. Ne sunt îndelung analizate sintagmele cu care autorul operează: manufactură, sistem de fabrică, tranziție spre industria de fabrică, producția de fabrică, apariția și circulația mărfii; oraș de fabrică, fabrică de oraș, societate anonimă, compas financiar, progres ori stagnare economică, corporații industriale, comitete de fabrică, fabricant sau patron, domeniu industrial, exploatare industrială, firma, întreprinderea, cooperativă economică, criză economică, marcă de produs, uzină producătoare, proces de fabricare, societate pe acțiuni, hală comercială depozit de fabrică, ansamblu arhitectural industrial, corporație, faliment, publicitate comercială, afaceri cu judecată, stabiliment industrial, antrepozit, coală de corespondență, factură fiscală, domeniu industrial etc. În cele peste 200 de pagini, autorul face o analiză minuțioasă, un repertoriu fără egal în bibliografia științifică a temei, pentru tot ce a însemnat industrie la Oradea, vreme de un secol.

Lucrarea autorului oferă cu generozitate informații prețioase pentru alți mulți cercetători ce se vor învrednici a iniția cercetări amănunțite în varii domenii cum ar fi energiile, produsele, alimentele, veșmintele, mijloacele de transport urban, urbanismul etc.

Bibliografia bogată, anexele, trimerile topografice bilingve (româno-maghiare), hărțile, planurile și schițele urbanistice, fotografiile, ilustratele din epocă și releveele se alătură textului scris, întregind astfel imaginea unei lucrări științifice de excepțională valoare.

Prof. univ. dr. Ioan Godea

CUVÂNT ÎNAINTE

Elaborarea unui discurs avansat de istorie industrială a orașului Oradea, pentru o perioadă de o sută de ani – cu anii limită 1848 și 1948 –, se constituie într-un demers de maximă necesitate pentru istoriografia românească care se confruntă cu o insuficiență de publicații de specialitate – de tipul sintezelor și mai ales al studiilor de caz¹. Această stare de fapt ne-a servit drept motivație pentru cercetarea aspectelor legate de viața economică orădeană, prin abordarea ipostazelor care au în vedere, în principal, industria de fabrică. Pentru a ne atinge scopul – punerea în valoare a informațiilor conținute de documente – ne-am îndreptat atenția, în primul rând, spre: izvoarele arhivistice inedite, multe din ele rămase neexplorate; colecțiile de presă și periodicele de limbă maghiară, română, germană și cehă; bibliografia de expresie maghiară din România și din Ungaria și izvoarele de istorie orală.

Izvoarele arhivistice inedite au fost mai puțin accesibile publicului, până în urmă cu două decenii, la fel și istoriografia maghiară a problemei, care utilizează, cu preponderență, material informativ de limba maghiară. Tocmai de aceea, am considerat necesar a prezenta pozitivist, într-un mod unitar, date și informații – credem noi, relevante – multe din ele necunoscute, cu privire la industria de fabrică orădeană, urmărind să evidențiem contribuția acesteia la evoluția societății în orașul alintat, la cumpăna dintre veacurile al XIX-lea și al XX-lea, drept „*Parisul de pe malurile pârâului Peța*”. În unele locuri, am alăturat metodei pozitiviste și metoda romantică, bazată pe intuiție. Toate acestea, în condițiile în care Oradea (din 1860, Oradea Mare – după finalizarea procesului de unificare a orașelelor-cartiere: Olosig, Orașul Nou, Subcetate și Velența sau așa-zisa „*mică Veneție a Oradiei*”) a aparținut, pe întreaga perioadă a celor o sută de ani la care ne referim, unor diverse regimuri politice.

În ce măsură am reușit să realizăm o apreciere justă, rămâne să decidă cititorul.

Investigația noastră se înscrie în problematica activității științifice oferite de *arheologia industrială*, un domeniu de cercetare și de studiu relativ nou în cadrul muzeologiei românești, cu o contribuție semnificativă la istoria, la antropologia economică și tehnică, precum și cu un scop bine definit: prezervarea pentru posteritate a *patrimoniului arhitectural industrial*².

Cartea de față constituie o bună parte a tezei noastre de doctorat, elaborată sub conducerea științifică a profesorului dr. Ioan Godea de la Universitatea din Oradea. Îi mulțumim pentru atitudinea riguroasă și exigentă cu care a îndrumat strădaniile noastre, pentru recomandările și sugestiile Domniei Sale, oferite pe întreg parcursul demersului nostru științific.

În perioada investigațiilor întreprinse, dar și a prelucrării materialului, am purtat conversații constructive cu specialiști din țară și străinătate: profesorul de istorie și filozofie Victor Bondar, artistul plastic Gina Hora, muzeologul Vasile Sarca, arheologul dr. Ioan Crișan și cercetătorul științific dr. Volker Wollmann (Germania), față de care ne exprimăm întreaga recunoștință. Se cuvin mulțumiri și unor oameni ai locului: colecționarul János Emődi, arhitectul Tamás Emődi, istoriograful András Emődi, György Rollinger, ing. Zoltán Makai și ing. Ottó Pásztai pentru disponibilitatea de a ne fi oferit informații orale de o reală valoare sau

¹ Dintre lucrările științifice apărute în ultimul deceniu și care au avut ca subiect evoluția social-economică în spațiul românesc, în speță procesul de industrializare, demne de menționat sunt cartea colectivului de cercetători: Ludovic Băthory, István Csucsuj, Gheorghe Iancu și Marcel Știrban, de la Institutul de Istorie și Arheologie din Cluj-Napoca, intitulată *Dezvoltarea întreprinderilor metalurgice din Transilvania* (Cluj-Napoca, 2003) și lucrarea lui Lajos Kakucs, *Breslele, manufacturile și dezvoltarea industrială a Banatului între anii 1717-1918* (Timișoara, 2008).

² WOLLMANN 2003, p. 9

documente din arhiva familială, specifice discursului nostru istoriografic. Totodată, mulțumim cercetătorului științific dr. Iudita-Eugenia Călușer, lui Constantin Demeter, profesorului István Nagy și medicului Traian Popescu (Germania), pentru felul în care au răspuns apelului nostru, oferindu-ne, spre studiu și spre publicare, materiale din colecția proprie.

Activitatea de cercetare și de documentare a beneficiat, în parte, de sprijinul *Fundației Domus Hungarica Scientiarum et Artium*, în baza unui program de colaborare între *Academia Maghiară de Științe și Ministerul Învățământului* din Ungaria. Pentru bursa atribuită ne exprimăm mulțumirile sincere.

Nu în ultimul rând, se cuvin mulțumiri directorului Muzeului Țării Crișurilor din Oradea, prof. univ. dr. Aurel Chiriac, care și-a asumat sarcina publicării rezultatelor cercetărilor noastre, punându-se în valoare, pe această cale, valorosul patrimoniu industrial pe care l-a avut și îl mai deține, încă, orașul Oradea.

Autorul

DESTINUL INDUSTRIAL AL ORAȘULUI ORADEA

Evoluția orașului Oradea pe calea modernismului, realizarea necesităților sale economice, sociale și, implicit, ale celor culturale s-au constituit în sarcini ale administrației locale. Din seria lungă de atribuții ce apăsa pe umerii edililor s-a remarcat, drept cea mai importantă, cauza industriei orădene – un fundament al progresului orașului și al dezvoltării împrejurimilor sale.

Îndeplinirea cu succes a dezideratelor economice – în general, sprijinirea industriei sub toate aspectele sale – în particular, au depins, înainte de toate, de veniturile urbei, oricum insuficiente chiar și pentru acoperirea cheltuielilor publice. Pentru a răspunde obligației de a contribui la activitatea industrială, conducerea orașului s-a bazat pe abilitatea cetățenilor săi mai înstăriți (comercianți și industriași, în mare parte persoane de confesiune israelită), care au contribuit hotărâtor la susținerea visteriei orașului, prin investirea unor importante sume de bani și prin impozitele substanțiale pe venit, plătite în urma derulării afacerilor¹.

Noua orientare în evoluția industriei se explică și prin așezarea geografică favorabilă a orașului Oradea, zonă de trecere de la câmpie spre deal, cât și prin condițiile naturale existente în valea Crișului Repede². Râul avea resurse pentru a asigura materia primă precum pietrișul și nisipul necesare construcțiilor, iar cursul său rapid îl recomanda drept o sursă importantă de energie. Totodată, el reprezenta cel mai bun loc pentru deversarea apelor reziduale ale unităților industriale deja existente și ale celor care urmau a fi construite. Existența unor cariere, a unor exploatare miniere și forestiere din apropierea orașului asigura, la rândul ei, o sursă de materii prime pentru subdiviziunile industriei locale, la fel ca îndeletnicirea creșterii animalelor în număr mare, practică în așezările rurale din zonele limitrofe³.

O dezvoltare industrială eficientă a fost posibilă și datorită exploatarei judicioase a *Fabricii de spirt aerian*, iar mai târziu a *Uzinei de apă* și a *Uzinei electrice*, bazate pe o structură constant evolutivă.

Nu în ultimul rând, industria orașului Oradea a fost încurajată de existența unor condiții de transport favorabile. Aflându-se la intersecția unor drumuri comerciale importante, care legau Răsăritul de Apus, orașul a beneficiat de o rețea de drumuri și căi ferate bine dezvoltate, care facilitau legăturile, de toate felurile, cu marile orașe din cuprinsul Imperiului Austriac.

Alte considerente care impuneau dezvoltarea industriei orădene au fost cele legate de prezența unui număr mare de funcționari, comercianți și industriași, cu aspirații elevate. În egală măsură, ele au fost influențate și de prezența armatei – explicabilă prin poziția strategică a orașului –, care număra câteva mii de cadre militare⁴. Revendicările logistice și existențiale ale acestora s-au constituit în sarcini ale industriei locale.

Ca semn al factorilor expansiunii industriale, este de menționat dezvoltarea fără precedent a orașului (confirmată, în parte, de creșterea numărului populației), respectiv a cerințelor de natură urbanistică și arhitectonică a acesteia. Asigurarea nevoilor populației de pe raza orașului Oradea, inclusiv a zonei periurbane, a fost, de asemenea, un indiciu al dezvoltării industriale impetuoase.

Toate aceste condiții au conturat *destinul industrial* al orașului.

Piatra de temelie în crearea unei industrii solide a fost pusă și prin înființarea *Școlii de ucenici*, a *Școlii industriale de meserii* și a unui *Cămin pentru ucenici*. Etapa imediat

¹ LAKOS 1912, p. 196-204; MOZEȘ 1997, p. 95-102, 134-139

² BUNYITAY 1890, p. 6-10

³ *Ibidem*, p. 43

⁴ SZÁDECZKY 1913, p. 9

următoare în atingerea dezideratului propus a constat în extinderea instituțiilor enumerate, dar și în eliminarea de pe piața autohtonă a produselor industriale din import, prin susținerea producției locale. Ansamblul acestor măsuri a avut scopul de a asigura condiții convenabile cerințelor de natură industrială a orașului și, în egală măsură, asigurarea bunăstării unor categorii de comercianți și industriași exigenți și totodată înstăriți. Din punctul de vedere al dezvoltării urbanistice, această categorie s-a dovedit aptă de a sprijini conducerea orașului, în activitatea sa de transformare a Oradiei într-un pol economic și cultural modern, demn de invidiat.

I. REZULTATE ALE UNOR CERCETĂRI ANTERIOARE VIZÂND INDUSTRIA DE FABRICĂ LA ORADEA

Înainte de a analiza cele câteva referințe bibliografice considerate de noi ca fiind relevante pentru studiul de față, nu putem trece cu vederea primele mărturii care atestă activitatea de fabrică la Oradea, anume cele relatate în articolele și în reclamele din presa vremii.

Articolele din ziar referitoare la industria de fabrică au apărut, cu regularitate, aproape în toată presa scrisă existentă la momentul respectiv. Ele au fost tratate la subiect, cu o tentă adevărată, atunci când se puneau problema indiferenței administrației locale, în sensul încurajării industriei zonale. Marja de credibilitate a conținutului *știrilor scrise* este dată și de faptul că, multă vreme, presa locală a reprezentat singura sursă de informare și formare a opiniei publice.

Reclamelor publicitare din paginile ziarelor epocii, dar și celor din *compassurile* comerciale și industriale li se consacră un capitol de sine stătător în volumul de față¹.

Așadar, în ordinea cronologică a apariției lor, iată o serie de *șase lucrări de specialitate*, cu caracter general și specific, care conțin referiri la *industria de fabrică* la Oradea.

Prima lucrare din serie este cea care a fost coordonată de Samu Borovszky, anume *Magyarország vármegyéi és városai - Bihar vármegye és Nagyvárad enciklopédiája (Comitatele și orașele Ungariei. Enciclopedia comitatului Bihar și orașului Oradea)*, publicată în anul 1901 la Budapesta. Făcând abstracție de enciclopediile cu caracter general – *Marea Enciclopedie Pallas* și *Rapoartele Camerei de Comerț și Industrie Oradea*, ambele editate în anii premergători apariției *monografiei* supuse analizei –, care conțineau referiri, fie ele și statistice, la industria orădeană, suntem de părere că lucrarea îndrumată de Borovszky se constituie într-o principală sursă de informații. De altfel, ea este adesea citată de către cercetătorii preocupați de istoria județului Bihar și a orașului Oradea, în aparatul critic al diverselor studii, al materialelor de specialitate, al tezelor de doctorat etc.

În capitolul *Bányászat, ipar, kereskedelem és hitelügy (Minerit, industrie, comerț și instituții de credit)*, autorii, Lajos Sarkadi, Lajos Winkler și Aladár Vende, prezintă într-un cadru general industria comitatului Bihar – și implicit a orașului Oradea Mare –, evidențind faptul că indicii dezvoltării economice prezintă o tendință similară cu cel măsurat în celelalte comitate din cuprinsul administrativ a monarhiei². Analiza viza ramurile specifice regiunii geografice de apartenență la comitat, bazată fiind, credem noi, pe informațiile difuzate de presa epocii, diferite rapoarte statistice oferite de instituțiile publice de la acea vreme și, deopotrivă, pe mărturiile orale ale proprietarilor de întreprinderi și ale personalului angajat. La sfârșitul pasajului care tratează problemele industriei, autorii enumeră și descriu succint – cu o ofertă de date tehnice privind forța productivă și exportul de marfă – acele unități productive de profil care au prezentat o mai mare importanță în epocă.

Dintre acestea le evidențiem – respectând denumirile din publicația analizată – pe cele care, sub o formă sau alta, mai există și azi, recomandându-le instituțiilor specializate în prezervarea clădirilor de importanță istorică, în vederea includerii lor în categoria de monument industrial. Ele sunt: *Fabrica de spirt și rafinăria „Léderer și Kálmán”* – în prezent depozit și spațiu pentru ateliere de producție – situată pe str. Miron Costin; *Fabrica de spirt și drojdie presată „Dániel Berger”* – în prezent S.C. *Vinalcool S.A.* – situată pe strada Griviței și, nu în ultimul rând, *Moara cu aburi „Emília”,* proprietari Jakab Weinberger și Fiul – în prezent dezafectată – având câteva clădiri în care se desfășoară activități comerciale, situată pe str. Mihail Kogălniceanu³.

¹ Compass = ghid, îndrumar, indicator

² BOROVSZKY 1901, p. 291-316

³ Am utilizat denumirile de străzi, specifice fiecărei structuri statale, cărora le-a aparținut orașul Oradea

În cuprinsul cărții, vom reveni la problemele privind conservarea de imobile cu valoare istorică, destinate activităților productive.

A doua lucrare are titlul *Monografia almanah a Crișanei*. Publicația a apărut în anul 1936 la Oradea, sub îngrijirea lui Aurel Tripon. Menționăm că este prima monografie de acest fel editată în limba română care, de asemenea, se constituie într-un reper pentru cercetători. *Situația comercială și industrială* a orașului Oradea este prezentată tot într-un cadru general, ceva mai detaliat, fiind tratate obiectivele destinate serviciilor publice: *Uzina electrică, Uzina de apeduct și canalizare, ca și Uzina de salubritate publică și fabrica de gheață a municipiului*⁴. Capitolul vizând industria se bazează, în parte, pe *monografia* coordonată de Borovszky, fiind redactată la zi, de o așa manieră încât să cuprindă o enumerare a celor mai de seamă unități industriale constituite în perioada interbelică, cum ar fi: *Întreprinderea de asfalt „Bitumen” S.A., Întreprinderea farmaceutică „Vesta”, Fabrica de dantele, șireturi și panglici „Electra”, Brutăria „Ioan Dance”, Tipografia Diecezană etc.*, majoritatea având la bază capital românesc⁵.

A treia carte supusă investigației este cea redactată de Dezső Fehér și are denumirea *Bihor-Biharmegye, Oradea-Nagyvárad kulturtörténete és öregdiákjainak emlékkönyve (Istoria culturală a județului Bihor, a Oradei și albumul de amintiri al absolvenților săi de odinioară)*. Albumul a văzut lumina tiparului la Oradea, în perioada interbelică.

După cum arată și titlul, avem de-a face cu o ediție jubiliară care tratează aspecte legate de viața economică, socială, politică și culturală a orașului Oradea. Industriei locale îi este dedicat un capitol distinct, în cadrul căruia, se vorbește despre apariția industriașilor, despre organizarea lor în bresle, despre înființarea *Corporației meseriașilor*, inclusiv despre activitatea depusă de aceasta – evenimente reconstituite într-o ordine cronologică.

În absența unei industrii extractive în iminenta vecinătate a orașului, metalurgia este considerată, în mod pertinent, drept cel mai important sector al industriei locale, chiar și în circumstanțele unei evoluții însemnate a industriei alimentare – mori cu apă, mori cu aburi și fabrici de spirit – oferite de amplasamentul geografic avantajos al așezării⁶.

În cuprinsul lucrării sunt numiți oamenii de seamă implicați în viața economică și culturală orădeană, sunt amintite persoanele care au studiat sau au ajuns la desăvârșire în orașul de pe Crișul Repede. Considerăm reale prezentarea biografică succintă a acestora și descrierea activităților întreprinse de ei, pentru că avem convingerea unei abordări obiective a problemelor expuse de echipa de autori, coordonată de Dezső Fehér, fost ziarist și redactor la cotidianul *Nagyvárad*, mai apoi redactor șef la jurnalul *Nagyvárad Napló*.

A patra operă a seriei, coordonată de istoricii Liviu Borcea și Gheorghe Gorun, are titlul *Istoria orașului Oradea* și a apărut la Oradea, în 1995. Monografia, așteptată cu mult interes în anii de după schimbarea regimului politic din România, conține scrierile unui colectiv format din istorici-muzeografi, persoane din lumea cultelor și specialiști în arhitectură. Considerăm drept o omisiune – credem noi neintenționată – faptul că din colectivul de autori nu au făcut parte istorici de marcă ai *Facultății de Istorie a Universității Oradea*. Problemele vizând industria locală sunt tratate în capitolele: *De la atelierele micilor meseriași la industria de fabrică și Viața economică, industrie și bănci în perioada interbelică*⁷.

În primul capitol menționat, regretatul istoric și om de cultură Liviu Borcea face o radiografie a industriei orădene de la *Revoluția din 1848-1849*, până la abolirea Monarhiei Austro-Ungare, în savuroasa-i manieră de a nara cele întâmplare. În realizarea studiului, Liviu Borcea s-a bazat pe *monografia* lui Borovszky, pe albumul jubiliar Dezső Fehér, traducând și prelucrând părți considerabile din ele, precum și pe câteva ziare din epocă.

de-a lungul timpului (vezi **Anexa I**), de exemplu: str. Erzsébet (1867-1918), str. Miron Costin (1918-1940), str. János Kocsán (1940-1944), str. Miron Costin (din 1944).

⁴ TRIPON 1936, p. 189-192

⁵ *Ibidem*, p. 312-316

⁶ FEHÉR 1933 -1937, p. 249-252

⁷ BORCEA, GORUN 1995, p. 227- 236, 360-362

Următorul capitol, tratat la modul general de istoricul Lucia Cornea, enumeră ramurile industriale specifice orașului în perioada interbelică, stabilind următoarea ordine de prioritate: industria alimentară, industria chimică, industria textilă, industria tipografică, industria materialelor de construcții, industria metalurgică și a construcțiilor de mașini, industria pielăriei și a încălțămintei, cât și industria exploatărilor forestiere și a prelucrării lemnului, cu câteva exemple elocvente de unități de profil: *Moara sistematică „Victoria”*; *Fabrica de bere „Dreher-Haggenmacher” S.A.*; *Turnătoria „Frații Ivan”*; *Fabrica de ghetete „Carmen”*⁸. Autorul textului, recunoaște limitele restrânse oferite de monografie, în scopul unei analize detaliate a problemelor legate de industrie, indicând aprofundarea *Ghidului orașului Oradea* pe anul 1923 și *Ghidul și Compasul comercial și industrial pe anul 1937-1938*. Cele două publicații sunt – într-adevăr – extrem de utile, asemenea altora cercetate de noi, care fac parte din aceeași categorie.

A cincea lucrare aparține istoricului orădean János Fleisz. Titlul ei, *Város, kinek nem látni mását. Nagyvárad a dualizmus korában (Orașul nepereche. Oradea în perioada dualismului)*, a fost inspirat din poezia *Várad (Oradea)*, operă a poetului maghiar Gyula Juhász. Scrierea tipărită a apărut la Oradea, în 1997.

Bazându-și studiul pe unele din sursele mai sus citate, autorul dedică un capitol întreg vieții economice orădene de altădată, cu accent preponderent pe modernizarea industriei. Analiza arată că: *„industria de fabrică s-a instalat în cel mai corespunzător loc, într-un oraș care are viitor”*⁹. Sunt prezentate, în linii generale, atât unitățile industriale cuprinse în monografia coordonată de Borovszky, cât și alte câteva fabrici înființate după 1901, selectate din indicatoarele de adrese ale orașului Oradea, detaliate pe diverși ani. Pozitive rămân trimerile bibliografice la surse documentare aflate în Arhiva Națională a Ungariei și Biblioteca Națională „Széchenyi” din Budapesta (Budapesta). Concluzia ce se desprinde din analiza întreprinsă de autor este că industria de fabrică a fost de o mare varietate – o bună parte a produselor de bază fiind produse cu specific local, valorificând vechile tradiții locale. Totodată, absența marilor întreprinderi, urmată uneori și de cele cu o pondere medie, János Fleisz o atribuie lipsei unei suficiente infuzii de capital străin.

Al șaselea volum, și totodată ultimul din serie, a fost semnat de istoricul Ion Zainea. Apărut la Oradea în 2007, el poartă titlul *Economie și societate în Bihor în perioada interbelică*.

Fiind o apariție editorială necesară, lucrarea operează o corectură în sens benefic, vizând aspectele economice, sociale, politice, demografice, educative și culturale ale societății bihorene, circumscrise noului cadru național, oferit de tânărul stat român.

Capitolul dedicat problemelor legate de industrie, *Industrii și meserii*, scoate în evidență necesitatea implementării unei legi de profil, care să încurajeze și să remanieze industria țării, în situația noului cadru politic¹⁰. Bihorul este caracterizat de autor ca fiind una dintre cele mai evolute regiuni ale României în ceea ce privește dezvoltarea comerțului și industriei. Urmând firul ideii, sunt amintite și principalele unități industriale orădene, din rândul cărora scoatem în evidență nume mai puțin întâlnite în sursele anterior analizate: *Moara de măcinat ardei „Imperial” S.A.*, *Prima fabrică ardeleană de lacuri și vopsele S.A.*, *Fabrica de blănuri „Lux”* și *Întreprinderea specializată pe reparații de mașini „Ernest Bizam”*. În același capitol mai sunt consemnate: reorganizarea instituției comisarilor de pe lângă *Corporațiile industriale* și adaptarea statutelor acestora la noua situație, înființarea *Reuniunii meseriașilor români din Oradea*, precum și motivele rămânerii în urmă ale industriei casnice.

⁸ Înregistrările din condicile *Tribunalului Județean Bihor*, efectuate în perioada interbelică, reflectă o altă ordine de importanță a domeniilor industriale, anume: industria fabricării băuturilor, industria pielăriei, industria chimică, industria alimentară, industria produselor textile, industria tipografică și industria construcțiilor metalice și a produselor din metal. Se remarcă scăderea drastică a fabricilor producătoare de materiale de construcții. Explicația rezidă în faptul că centrul istoric al orașului și nemijlocita sa vecinătate, unde viața pulsa, erau deja împânzite de construcții care dau și azi farmecul orașului.

⁹ FLEISZ 1997, p. 16

¹⁰ ZAINEA 2007, p. 69-111

Alături de tomurile analizate în rândurile anterioare, semnalăm și existența unui manuscris cu titlul *Dezvoltarea industrială a orașului Oradea la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea (1867-1928)*, semnat de Augustin Ciortin, care datează din anul 1983. Lucrarea este indicată drept referință bibliografică în cadrul volumului *Istoria orașului Oradea*. În stadiul actual al cercetărilor, nu dispunem de informații privind acest manuscris.

II. PREZENTAREA GENERALĂ A INDUSTRIEI DE FABRICĂ, ÎN FUNCTIE DE APARTENENȚA ORAȘULUI ORADEA LA DIFERITE STRUCTURI STATALE

În lucrarea intitulată *Magyarország vármegyéi és városai – Bihar vármegye és Nagyvárad monográfiája*, redactată de Samu Borovszky, care prezintă zona Bihorului, se specifică următoarele: „Luând în considerare așezarea sa geografică, comitatul Bihor a avut, în trecut, o ascensiune oarecum mai lentă spre cultura vest-europeană, raportat la comitatele situate la vest de acesta și având un amplasament mai favorabil. Totuși, mulțumită existenței unei rețele de comunicație terestre, destul de evolute (transportul pe calea ferată și telecomunicațiile – n. a.), el s-a raliat destul de repede, din punct de vedere economic, celorlalte comitate. Mai mult, sub anumite aspecte, Bihorul le-a devansat pe acestea¹”. Trăsăturile amintite au fost întrunite și de orașul Oradea, cu siguranță, cea mai importantă așezare a comitatului.

Din punct de vedere istoric, la Oradea, *industria de fabrică* s-a dezvoltat de-a lungul timpului în cadrul unor structuri statale separate: Regatul României Mari, al României post-belice (1918-1940 și 1944-1947), provincia Transilvania habsburgică, dualistă și cea parțial aflată temporar sub dominație străină (1848-1867-1918 și 1940-1944). Făcând abstracție de amănuntele vieții sociale și politice care au caracterizat într-un mod distinct fiecare sistem în parte, atenția noastră se va îndrepta spre aspectele privind *industria de fabrică orădeană*.

1. Activitatea industrială în perioada absolutismului habsburgic (1848-1867). Tranziția de la manufactură la sistemul de fabrică

La puțin timp după revoluția de la 1848-1849 din Imperiul Habsburg, sistemul orădean de producție preindustrială, reprezentat până atunci în exclusivitate de bresle, a traversat o epocă de tranziție de la manufactură și meșteșug la industria mecanizată.

Sistemul de bresle nu a dispărut în totalitate, el coabitând încă o bună perioadă de timp cu sistemul de mică industrie – o formă nouă de trecere la marea industrie. Astfel, pe lângă cele 26 de bresle, cu un număr total de 900 de meșteri, existente la Oradea, în conformitate cu o statistică din anul 1851 a primăriei orașului, au început să apară mici fabrici din domeniul industriei alimentare și al fabricării băuturilor. Din prima categorie le putem aminti, printre altele, pe cele ale: țesătorilor; fierarilor, pintenarilor și săbierilor; măcelarilor; curelarilor și șelarilor; croitorilor; tâmplarilor și sticlarilor; lăcătușilor și armurierilor; fierarilor și rotarilor; zidarilor, dulgherilor, pietrarilor și cărămidarilor; blănarilor și cojocarilor; cizmarilor; comercianților; chirurgilor sau a bărbierilor; dogarilor, năsturarilor; funarilor și sitarilor; săpunarilor și lumânărarilor; sumănarilor, dar și pe cele ale olarilor și brutarilor².

Procesul industrializării este unul firesc, dacă luăm în considerare poziția geografică favorabilă a orașului Oradea, într-o zonă de trecere de la câmpie spre zona piemontană, ca și apartenența ei și ale împrejurimilor sale la hinterlandul agricol. Cu investiții minime, se puteau obține beneficii mari și imediate, capitalul investit rulând într-un ritm accelerat, în comparație cu industria grea, metalurgică și a construcțiilor de mașini în speță, mult mai profitabilă, dar cu un plasament financiar de lungă durată și cu un profit ce se lăsa așteptat.

¹ BOROVSZKY 1901, p. 317

² COVACI 1979, p. 745-764

Deși s-au înregistrat progrese importante în sectorul comerțului, acestea s-au datorat concurenței mărfurilor industriale din regiunile mai dezvoltate ale Imperiului și infuziei masive de capital din zonele amintite³.

Stimularea dezvoltării industriei de fabrică la Oradea a depins de anumiți factori, dintre care, poate cei mai importanți, au fost: formarea pieței forței de muncă libere, implementarea sistemului capitalist în agricultură și dezvoltarea pieței interne⁴. În această perioadă au fost puse bazele unei industrii susținute, în domenii precum urmează: industria alimentară, cea a fabricării băuturilor și industria metalurgică⁵. De asemenea, se poate semna începutul concurenței în branșa tehnicii grafice, cu vechi și bogate tradiții la Oradea.

Debutul procesului tranzitoriu, de la atelierele micilor meseriași spre industria de fabrică, corespunde momentului 1848, când Márton Hillinger a pus bazele unei fabrici de spirt, deschizând orașului Oradea perspectivele unui promițător centru industrial și comercial. Entuziasmul său a fost urmat la scurt timp și de alți oameni de afaceri, de-ai locului ori naturalizați la Oradea. Astfel, au luat ființă: *Fabrica de spirt și drojdie „Dániel Berger” și Firma fraților Fűchsl, de producere și comercializare a vinului*, întemeiate în 1850, *Fabrica de spirt rafinat „Henrik Löble”*, fondată în 1851; *Fabrica de spirt rafinat „Léderer și Kálmán” S.A.*, constituită în 1857 și *Fabrica de spirt și drojdie „Adolf Moskovits și Fiii”*, înființată în 1864⁶.

Necesitățile agriculturii bihorene au fost asigurate de către două manufacturi de pluguri și mașini agricole care au funcționat la Oradea sub numele „*Demeter Gitye*”, înființate încă în 1844 și „*Perge și Rozslay*”, fondată în 1847.

Aspectul de oraș cultural modern al Oradei a fost anticipat, printre altele, de înființarea în 1856 a *Tipografiei „Simon Sonnenfeld”* care, în scurt timp, a devenit concurenta pe plan local a mai vechii *Tipografii „Tichy”*, una din cele mai apreciate din Transilvania⁷.

Începuturile industrializării odată depășite, s-a demarat crearea unei infrastructuri și a unor industrii ca de pildă cea extractivă și de fabricare a materialelor de construcții. Astfel, la 24 aprilie 1858 s-a inaugurat calea ferată Püspökladány (azi oraș în Republica Ungaria) - Oradea⁸. De asemenea, la sud-est de orașul Oradea, în apropierea Băilor Felix („*Cele rele*”), în satul Cordău, a fost deschisă în anul 1861 o mină pentru exploatarea cărbunelui, iar în jurul anului 1862 a fost fondată *Fabrica de cărămizi și țigle „Ferencz Köblös”*⁹.

2. Activitatea industrială în perioada Imperiului Austro-Ungar (1867 -1918)

În anul 1867 Bihorul, împreună cu Marele Principat al Transilvaniei, a cunoscut o nouă perioadă istorică, cea a dualismului austro-ungar, intrând, în bună parte, în sfera de interese politice și administrative ale Ungariei¹⁰. Perioada a fost marcată de o dezvoltare mai rapidă a forțelor și a relațiilor de producție capitaliste și, în general, printr-o intensificare a producției și a circulației mărfurilor¹¹.

Faptul că provincia nu și-a pierdut rolul de furnizoare de resurse pentru centru a fost adevărat, printre altele, de industria alimentară, care s-a extins prin crearea de noi obiective industriale, cu ajutorul capitalului investit de către comercianții evrei¹². Astfel, prelucrarea

³ APAN 1993, p. 241

⁴ FLEISZ 1980, p. 617

⁵ BOROVSZKY 1901, p. 304

⁶ *Ibidem*, p. 312

⁷ BLAJ și colectivul 1979, p. 104

⁸ FLEISZ 1997, p. 35

⁹ BLAJ și colectivul 1979, p. 105; EMÓDI 2006, p. 141; Mărturie SARCA V.

¹⁰ CHERESTEȘIU și colectivul, p. 187

¹¹ *Ibidem*, p.189; MITTÁK 2008, p. 516-518

¹² KOVÁCS, KATUS 1979, p. 1005

cerealelor din această zonă s-a realizat, din 1870, prin *Moara cu aburi „László”*, urmată fiind în 1884 de către *Moara „Jakab Weinberger”* și în 1890 de *Moara cu valțuri „Adria”*¹³. În anul 1910 a intrat în competiție și *Moara „Léderer și Kálmán”*.

Impulsionată de realizările din industrie, producția agricolă a impus, la rândul ei, crearea unei piețe centralizate pentru desfacerea grânelor și a altor produse agricole, având drept scop stimularea dezvoltării marii industrii și asigurarea unei pregătiri adecvate a tineretului în domeniul comercial. În acest scop, în anul 1869 a luat ființă *Hala Comercială* care, în esență, a funcționat ca bursă, avându-i drept întemeietori pe Mór Reismann și Mór Váradi¹⁴. În același scop și cu aceeași destinație, a luat ființă în anul 1875 *Antrepozitul de fierărie și mașini „Károly Andreyi și Fiii”*, unul din cele mai mari magazine de desfacere a produselor metalice. Firma avea sucursale cu prăvălii de desfacere în Arad și București¹⁵.

Mijloacele de producție, solicitate cu insistență de agricultură – pornită și ea pe calea modernizării – au fost furnizate de mai vechile firme de profil, prinse și ele în avântul schimbării. Spre exemplu, *Fabrica de pluguri și unelte agricole „Demeter Gitye”* deținea și un mare atelier de reparat mașini industriale. Ea producea mașini agricole, destinate, cu precădere, satelor limitrofe orașului Oradea¹⁶.

Calea spre o citadinizare avansată a fost anticipată de introducerea de noi produse, purtătoare de energie, destinate iluminatului public. Astfel, în 1870 s-au pus bazele *Fabricii de spirt aerian „Campbells și Sands”* care, mai bine de un sfert de secol, a asigurat iluminatul stradal¹⁷.

În această perioadă de timp, evoluția economică a comitatului Bihor a fost sensibil afectată de un început de criză economică în 1873, recesiune care și-a prelungit efectele în industrie, comerț și în sectorul bancar, până spre anul 1880¹⁸.

Necesarul de materiale de construcții, solicitat de comunitatea orădeană în vederea ridicării și modernizării noilor edificii, a fost asigurat de o veritabilă industrie a produselor din minerale nemetalice – materiale de construcție din argilă, reprezentată prin fabrici de cărămizi și țigle. Cele mai importante erau: *Fabrica de cărămizi și țigle „Kálmán Rimanóczy”*, fondată în 1885, *Fabrica de cărămizi și țigle „Ferencz Knapp”*, înființată în 1887, *Fabrica de cărămizi și țigle „Vilmos Rendes”*, constituită în 1888, *Fabrica de teracotă și cărămizi „Tarr și Czeglédy”*, creată în 1893 și *Fabrica de cărămizi și țigle „Vulcan”*, ale cărei baze au fost puse în 1906¹⁹.

În dezvoltarea industriei locale, un rol esențial l-a avut înființarea *Corporației meseriașilor*, în anul 1886 (după alte izvoare documentare 1885). Cel dintâi președinte ales al acesteia a fost Lajos Máthé, de profesie tâmplar²⁰. Acest sistem de organizare a facilitat dezvoltarea unor meserii noi, precum: cea de lăcătuș, cea de armurier, cea de meseriași specializați în fabricarea ceasurilor de turn – meșterul cel mai renumit din această branșă fiind József Daday – și în

¹³ A.N.-D.J.Bh., *fond Asociația micilor meseriași*, registrul 6/1884-1936, f. 3; *Nagyvárad Lapok*, 1870, nr. 2, p. 3; *BOROVSKY* 1901, p. 311, 312; Odată cu trecerea la dualism, a avut loc un avânt fără precedent, în constituirea și dotarea cu utilaje moderne a *fabricilor de măcinat cereale*. Morile care funcționau în comitatul Bihor au fost renumite pe întreg cuprinsul Câmpiei Panonice. Din grâul de o foarte bună calitate, semănat și arat în Câmpia Crișurilor, unitățile de morărit bihorene produceau făină de calitate superioară. Pulberea-aliment obținută era apreciată atât în Imperiu, cât și în afara granițelor sale. Sub regimul politic al Curții vieneze, la Oradea, industria morăritului s-a dezvoltat puternic. Această ascensiune se datorează în exclusivitate priceperii specialiștilor în domeniu. Dornici de afirmare și aflați într-o continuă competiție cu proprietarii morilor concurente, pe de o parte, și avizi de autoperfecționare continuă, pe de altă parte, ei au adus reputație unităților pe care le conduceau cu pricepere, prin calitatea serviciilor oferite și, mai ales, prin respectul pentru clienți.

¹⁴ *Nagyvárad Lapok*, 1869, nr. 49, p. 2; *BORCEA, GORUN* 1995, p. 229

¹⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Asociația micilor meseriași*, registrul 4/1872-1884, litera A; *TRIPON* 1936, p. 313

¹⁶ *FEHÉR* 1933-1937, p. 250

¹⁷ *BOROVSKY* 1901, p.312

¹⁸ *KOVÁCS, KATUS* 1979, p. 1008; *BEREND, SZUHAY* 1978, p. 93-94

¹⁹ *EMÓDI* 2006, p. 141

²⁰ *FLEISZ* 2000, p. 26; *FEHÉR* 1933-1937, p. 251

turnarea clopotelor și cea de meseriași pregătiți temeinic în prelucrarea aramei, în vederea confecționării alambicurilor pentru pălincă²¹.

În perioada dublei monarhii, numărul tipografiilor a sporit, din dorința proprietarilor lor de a asigura populației servicii culturale plurivalente. Majoritatea imprimeriilor înființate au avut o activitate de scurtă durată (spre exemplu *Tipografia „Szigligeti”*), din cauza concurenței de pe piață. Cele care au rezistat concurenței – cum ar fi *tipografiile: „Sonnenfeld”, „Ármin Lászky” și „Szent László”* – au fost în permanență modernizate de specialiști, grație consolidării financiare și resurselor umane proprii²².

Prosperarea economiei orădene și bihorene deopotrivă a impus, la rândul său, extinderea infrastructurii și a telecomunicațiilor, dată fiind o oarecare rămânere în urmă a acestora față de alte centre urbane, precum Aradul și Timișoara. Circulația mărfurilor și a călătorilor a fost înlesnită de darea în folosință, la 7 septembrie 1870, a tronsonului de cale ferată Oradea-Cluj²³. În vara anului 1882 a debutat transportul de mărfuri pe calea ferată intraurbană, deservită de locomotive cu aburi. Deoarece pe această linie s-a derulat, ocazional, și transportul de persoane, acesta a situat orașul pe primul loc pe țară în ce privește acest serviciu²⁴. La 14 mai 1885, s-a inaugurat linia ferată Oradea-Rontău, creându-se astfel premisele unui început de turism de vilegiatură, semn al modernizării vieții urbane. Aceasta s-a realizat prin racordarea Băilor Episcopale („*Cele bune*”) și a Băilor Felix („*Cele rele*”) – stațiuni balneo-climaterice vecine – de Oradea²⁵. În același an, Sándor K. Nagy, un pasionat drumeț al Țării Bihorului, scria despre Oradea: „*este un oraș al fabricilor, ale cărui uzine se ridică necontenit, fiind alimentate cu apa caldă a pârâului Peța, care traversează orașul la sud*”²⁶. La 1 aprilie 1888 a fost inaugurată rețeaua orădeană de telecomunicații, având la debut 18 abonați²⁷. Centrala telefonică a fost instalată de János Roth, fiind prima stație de bază de acest fel, într-un oraș de provincie. Întâiul sediu al acestei centrale a fost situat pe strada Sas. Numărul abonaților rețelei a crescut relativ repede, ajungând în 1891 la 163, după alte izvoare de documentare, la 170²⁸. Centrala a fost preluată în administrare de către oraș, după un deceniu de la darea în exploatare²⁹.

După anul 1890, dezvoltarea economiei capitaliste a intrat într-o nouă etapă, parcurgând drumul de la capitalismul liberei concurențe, la cel imperialist, fenomen care s-a generalizat odată cu începerea secolului al XX-lea. Extinderea *revoluției industriale* a dat naștere, la rândul său, și în această parte de continent, unei burghezii industriale și unei burghezii comerciale. Industria a crescut într-un ritm mult mai accelerat decât în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, generând schimbări în toate celelalte sectoare: agricultură, comerț, finanțe. Pentru Transilvania, implicit pentru comitatul Bihor și pentru orașul Oradea, noua turnură a fost însoțită de o și mai accentuată dependență față de uniunile monopoliste austro-ungare și față de capitalul monopolist internațional³⁰.

²¹ *Szabadság*, 1877, nr. 105, p. 4; József Daday (1828-1906) și-a fondat propriul *Atelier de lăcătușărie și orologii* în anul 1860. Acesta a fost situat pe str. Szent János la numărul 320. Orologiile fabricate aici au fost montate în turnul mai multor edificii de cult din Oradea (Catedrala romano-catolică „Înălțarea Fecioarei Maria”, Biserica reformată Olosig) și din alte localități bihorene (Cefa, Girișu de Criș, Otomani, Tileagd), dar și din localități care azi se află pe teritoriul Republicii Ungaria. Unul din orologiile fabricate în atelierul meșterului Daday a funcționat în *Turnul Ștefan* din Baia Mare. Acest bun cultural de importanță tehnică, clasat în categoria juridică *Tezaur* a patrimoniului cultural național, este expus în cadrul *Secției Ceasuri* de la *Muzeul de Istorie și Arheologie* din Baia Mare (localul fostei *Monetării imperiale*).

²² MĂLINAȘ 1995, p. 12

²³ *Nagyvárad*, 1870, nr. 49, p. 4

²⁴ FLEISZ 2000, p. 26

²⁵ Mărturie SARCA V.

²⁶ Cf. K. NAGY 2008, p. 8

²⁷ N.K.I. 1892, p. 119

²⁸ *Nagyvárad*, 1891, nr. 256, p. 3

²⁹ BORCEA, GORUN 1995, p. 246; MOZEȘ 1997, p. 100

³⁰ CHERESTEȘIU și colectivul, p. 268

Structura economiei orădene și bihorene nu a suferit nici în continuare schimbări profunde. La loc de frunte a rămas, pe mai departe, industria alimentară și fabricarea băuturilor, urmată de fabricarea mineralelor nemetalice (materiale de construcții din argilă, ceramică, porțelan și ciment), fabricarea produselor chimice de bază și fabricarea de mașini, utilaje și echipamente, doar în măsura în care aceasta le deservea pe celelalte și, parțial, satisfacea și cerințele agriculturii. Așa au luat naștere în epoca respectivă: *Moara cu aburi și fabrica de arpacaș și decorticat mei „Adria”*, proprietatea lui Adolf Moskovits și fiii, înființată în 1890 (și distrusă în 1922, de un incendiu), *Societatea pe acțiuni a morilor cu aburi, fuzionate „László și Hunyadi”*, creată în 1898, *Fabrica de coniac franțuzesc „József Janky și Kálmán Rimanóczy”*, fondată în 1894, sucursala *Fabricii de articole de ciment și întreprinderii de construcții „Péter Melocco”* – cu sediul la Budapesta –, deschisă în 1890, *Antrepozițul de ciment și materiale de construcții „Izsó Rosenberg”*, creat pe la 1902, *Fabrica de îngrășăminte artificiale*, căreia i s-au pus bazele în 1890 și, nu în ultimul rând, *Prima fabrică orădeană de articole utilizate în agricultură și lăcătușărie pentru construcții*, înființată în 1885³¹. Pe fondul dezvoltării industriei, de remarcat pentru acea perioadă a fost inaugurarea *Uzinei de apă*, la 1 ianuarie 1895³².

Într-un raport dat publicității de către *Ministerul Comerțului*, s-a arătat că, la nivelul anului 1892, Oradea era al șaselea „oraș de fabrică” de pe cuprinsul coroanei maghiare, cu 26 de fabrici, dintr-un număr de 22 de orașe concurente în statistică. Primul loc în clasament era ocupat de Budapesta, cu 346 de fabrici, urmată de Bratislava (Pozsony și Presburg pe atunci, azi capitală a Slovaciei), cu 46, Szeged (Seghedin, azi în Republica Ungaria), cu 37, Arad, cu 31 și Cluj cu 30. În ierarhie, orașul de pe Crișul Repede devansa orașe precum urmează: Timișoara, care avea 23 de fabrici, Satu Mare, 11, finalul listei fiind ocupat de Târgu Mureș, cu doar 10³³.

Avântul economic care începuse în ultimii ani ai secolului al XIX-lea a fost întrerupt de o nouă criză de supraproducție între anii 1900-1903. Fără a genera o micșorare esențială a numărului de întreprinderi, criza a provocat scăderea producției industriale și creșterea numărului de șomeri (vezi Harta de la 1900). Noua lege de încurajare a industriei a creat o conjunctură favorabilă elanului economic, care a durat până în preajma Primului Război Mondial³⁴. O consecință a acestui imbold a fost modernizarea morilor existente la acea vreme.

Un eveniment de seamă în această perioadă l-a marcat darea în folosință a *Uzinei electrice*³⁵. Iluminatul electric al străzilor orașului Oradea a demarat la 15 decembrie 1903. La începutul anului 1904, acesta a fost extins și asupra *instituțiilor publice*, a *unităților de învățământ*, a *Uzinei de apă* și asupra *Fabricii de gheață*³⁶. La nici un an de la darea în folosință, *Uzina electrică* s-a dovedit a fi subdimensionată, ceea ce a implicat extinderea sa permanentă și dotarea cu utilaje noi.

Sectorul fabricării substanțelor și produselor chimice era reprezentat prin *Fabrica națională de acid carbonic „Iosif Reich”*, fondată în 1904, *Fabrica de eter „Aurora” S.A.*, înființată în anul 1905, *Fabrica de untură de cocos „Hungária”*, înregistrată în 1906 și *Prima fabrică maghiară de lână sintetică „Izidor Gutfried, Elek Szabó și Abraham Lindenwald”*, creată în 1911³⁷. Fabricarea produselor din mase plastice era asigurată de *Fabrica maghiară de ace și celuloid*, înființată în 1911, an în care cosmopolitul oraș Oradea era deja, cu adevărat industrializat³⁸.

³¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Asociația micilor meseriași*, registrul 6/1884-1936, f. 16; Idem, *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 3/1876-1893, f. 237v; *Tiszántúl*, 1913, nr. 63, p. 16; BOROVSKY 1901, p.312

³² Nv.V.V. 1896, pagini nenumerate

³³ *Nagyvárad*, 1892, nr. 327, p. 8

³⁴ CHERESTEȘIU și colectivul, p. 269

³⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 4/1882-1906, f. 238f

³⁶ BORCEA, GORUN 1995, p. 254

³⁷ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 10/1903-1906, f. 71v, 248v și registrul 12/1909-1911, f. 280v

³⁸ *Ibidem*, registrul 13/1911-1914, f. 72f

Infrastructura orașului a cunoscut și ea o nouă evoluție prin punerea în circulație a tramvaiului electric, la 24 aprilie 1906 și, ceva mai târziu, a transportului de mărfuri cu locomotive electrice.

Compassul financiar maghiar (Magyar Pénzügyi Compass), editat în două volume, în anul 1913, prezenta situația societăților anonime și a cooperativelor de pe cuprinsul răsăritean al monarhiei bicefale, consemnând că orașul Oradea avea cele mai multe societăți anonime după Budapesta. Conform compasului – citat de ziarul liberal *Szabadság*, din data de 11 septembrie 1913 –, la Oradea își desfășurau activitatea 100 de societăți anonime, un număr impresionant pentru perioada tulbure, ce prevestea declanșarea primei conflagrații mondiale. Aceste societăți și-au dovedit eficacitatea, rezistând cu succes de-a lungul anilor la diferitele crize care au bulversat economia mondială. În ierarhia întocmită, Oradea era urmată de Debrecen (Debrețin, azi al doilea oraș ca mărime al Republicii Ungare), cu 71 de societăți anonime. Celelalte orașe mai importante de pe teritoriul arătat aveau un număr mai mic de societăți anonime. Era cazul orașelor Timișoara, cu 59, Cluj, cu 42, Arad, cu 34, Sibiu, cu 17 și Brașov, cu 12 societăți anonime înregistrate. Același ghid financiar era de părere că societățile anonime din Oradea se ocupau mai ales cu afaceri imobiliare, acordări de credite și exploatarea forestieră³⁹.

În perioada Primei Conflagrații Mondiale, economia bihoreană a cunoscut un regres – numărul industriașilor a scăzut substanțial, proletariatul de fabrică fiind concentrat și trimis pe front. Ceea ce mai rămăsese din industrie deservea în mare parte necesitățile războiului. Evenimentele din anul 1918 și-au pus serios amprenta pe evoluția industriei locale, aflată într-un lent proces de evoluție. Totuși, industria a fost marcată de instabilitate și dezorganizare. Nici celelalte ramuri economice nu au scăpat de efectul distructiv al conflagrației.

Prezența modestă a elementului românesc în viața economică a orașului Oradea, în perioada 1848-1920, se explică prin faptul că românii, deși constituiau populația majoritară în Transilvania, în proporție de 90% trăiau la sate, în condițiile unei economii naturale. În sprijinul acestei afirmații, menționăm că într-o broșură editată în iulie 1940 de către *Magyar Nemzetbiológiai Intézet (Institutul Maghiar de Biologie)*, conform datelor recensământului populației din 1910, în Transilvania numărul celor cu limba maternă română era de 2.829.454, față de 1.661.805 de vorbitori de limbă maghiară. Din confruntarea acestor date reiese că, în plină dominație austro-ungară, numărul românilor era superior cu 1.167.649 de suflete, nemaivorbind de faptul că mulți români, din considerente economice s-au declarat drept unguri⁴⁰.

3. Activitatea industrială în perioada Regatului României (1918 -1940)

Anii care au urmat Marelui Război, s-au definit prin revenirea Oradiei și a Bihorului la statutul de însemnat centru industrial și comercial, având drept suport un capital majoritar deținut de populația evreiască și maghiară, dar și prin treptata integrare în economia României Mari, după Marea Unire, într-o primă fază sub directa diriguire a consiliului Dirigent de la Sibiu, iar mai apoi, a guvernului de la București. Drept urmare, în activitatea industriașilor evrei și maghiari s-au intercalat, progresiv, și industriașii români, între ei realizându-se o colaborare fructuoasă. De asemenea, treptat a avut loc o infuzie de capital străin, în special francez, german și american, care a avut drept consecință înzestrarea fabricilor cu mașini și utilaje moderne și cu tehnologie performantă.

Noua evoluție politică a zonei nu a adus schimbări esențiale în structura industriei orădene, locul preponderent ocupându-l, cu unele excepții, aceleași domenii ale industriei. Ca element nou se poate semna consolidarea fabricării și finisării pieilor, precum și apariția unor

³⁹ *Szabadság*, 1913, nr. 209, p. 5

⁴⁰ KOVÁCS 1940, p. 40

noi ramuri, ca și cea a fabricării articolelor de îmbrăcăminte din blană și a produselor textile. S-au dezvoltat pe mai departe unitățile de fabricare a substanțelor și produselor chimice, cele ale produselor din minerale nemetalice și industria poligrafică. De asemenea, s-a stabilizat/întărit industria construcțiilor metalice, a produselor din metal și, treptat, producerea în masă a bunurilor casnice.

Din cadrul industriei alimentare, poziții fruntașe au fost deținute de fabricile de morărit. Alături de mai vechile mori – *Moara cu aburi „Léderer și Kálmán”* și *Societatea pe acțiuni a morilor fuzionate „László și Hunyadi”* – cu statute predominant evolutive, au apărut și altele noi precum urmează: *Moara de lux „Maria”* – devenită „*Veneția*”, fondată în 1925, *Moara „Ioan Ardelean”*, cu autorizație de funcționare din 1927 sau *Moara sistematică „Victoria”*, licențiată în 1929, ultima dintre acestea având în dotare o presă hidraulică, pentru stoarcerea uleiului vegetal⁴¹. Fabricarea produselor de brutărie a fost asigurată, din 1922, de *Fabrica de pâine „Elisabeta”*⁴². O pondere mare în cadrul industriei alimentare din perioada interbelică a fost deținută de fabricile de dulciuri – bomboane și ciocolată – și a produselor de patiserie. În acest sens amintim *Fabrica de ciocolată și produse de patiserie „Patria”*, înființată în 1920 și *Fabrica de bomboane și produse zaharoase „Stepper și Petrovics”*, înființată în 1922⁴³. Demnă de menționat este și constituirea, în 1928, a *Primei fabrici române de conserve de cafea, „Caffet”*⁴⁴.

În domeniul fabricării băuturilor, alături de mai vechile fabrici de spirit consacrate, amintim o întreprindere nouă, poate cea mai importantă: *Fabrica de bere „Dreher-Haggenmacher” S.A.*, care a luat ființă în 1923, pe amplasamentul ce găzduia, încă de prin secolul al XVIII-lea o fierbătorie de bere cu caracter manufacturier⁴⁵. A fost o întreprindere apreciată în toată țara, având stații de îmbuteliere în diverse localități, cum ar fi: Salonta, Baia Mare și Târgu Mureș.

Confecționarea încălțămintei, ale cărei baze au fost puse la sfârșitul secolului al XIX-lea, prin înființarea *Primei fabrici orădene de pantofi și cizme „Farkas Moskovits și Asociații”*, a luat amploare în perioada interbelică, prin fondarea mai multor fabrici de ghete⁴⁶. Una dintre cele mai apreciate unități de profil, înființate în acea epocă, a fost *Fabrica de ghete „Carmen”*, constituită în 1924, ca și societate pe acțiuni. De-a lungul evoluției sale, firma a deschis o serie de filiale, în orașe ca: Târgu Mureș, București, Craiova, Sibiu și Constanța⁴⁷. Nu mai puțin însemnate pe piață au fost: *Fabrica de ghete „Delkan”*, *Fabrica de ghete „Triumph”*, *Fabrica de pantofi de casă „Primus”*, *Fabrica română de încălțămintă „Armonia”*-Iosif Bulbuca & Comp., *Fabrica de încălțămintă de lux pentru dame „We-Ego”* sau *Fabrica de pantofi „Mihai Faur”*⁴⁸.

Fabricarea articolelor de îmbrăcăminte din blană a fost realizată, în premieră, încă din anul 1917, de către *Atelierul de blănărie „József Leichner”*, care avea ca principal obiect de activitate argăsirea pieilor de ovine. Prelucrarea acestora a căpătat caracter industrial, cu începere din 1926⁴⁹.

În cadrul industriei textile, un rol de seamă a revenit fabricilor de pălării, mai multe la număr, dintre care cele mai curtate au fost cele ale lui Simon Klein, înființată în 1919 și

⁴¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Asociația micilor meseriași*, registrul 6/1884-1936, f. 111, 112, 113, 125; Idem, *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 17/1924-1927, f. 199v

⁴² A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 18/1927-1941, f. 283

⁴³ *Ibidem*, registrul 15/1918-1920, f. 201 și registrul 16/1920-1924, f. 278v

⁴⁴ *Ibidem*, registrul 18/1927-1941, f. 122

⁴⁵ *Ibidem*, registrul 16/1920-1924, f. 326v; TRIPON 1936, p. 314

⁴⁶ *Tiszántúl*, 1906, nr. 149, p. 8

⁴⁷ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 17/1924-1927, f. 133v, 304f; TRIPON 1936, p. 315

⁴⁸ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 6/1922-1941, f. 170; registrul 15/1918-1920, f. 233 și registrul 17/1924-1927, f. 126v, 143v, 176v; *Noua Gazetă de Vest*, 1938, nr. 543, p. 7

⁴⁹ *Partium*, 2001, nr. 2, p. 5-6

Jenő König, fondată în 1920⁵⁰. O altă fabrică de pălării, cunoscută în oraș încă din 1910, a fost deținută de Heller și Deutsch⁵¹. Producția de țesături a fost prezentă prin fabrici precum: „Fibra”, creată în 1924, specializată în confecționarea de materiale textile, diferite articole țesute și obiecte de îmbrăcăminte în serie; „Record”, constituită în 1927, avându-i proprietari pe Maurițiu Berger și Jacob Rosenfeld, cu obiect de activitate ce cuprindea producerea țesăturilor, șireturilor și galoanelor; Țesătoria de bumbac „Regner & Weisz”, fondată în 1928, una din cele mai cunoscute și cu o continuitate neîntreruptă, timp de mai bine de 70 de ani⁵².

Industria chimică a continuat să se dezvolte în direcția fabricării produselor chimice de bază, a medicamentelor, a lacurilor și vopselelor, cât și a săpunurilor și a produselor cosmetice. Astfel, au luat naștere, printre altele: *Întreprinderea chimică și farmaceutică „Vesta”*, în 1920; *Fabrica chimică „Frații Müller”* și *Fabrica de săpunuri, articole cosmetice și chimice „Dacia”*, ambele în 1921; *Fabrica de lacuri, vopsele și articole chimice „Fiii lui A. Zankl și Ignatie Huszár”*, în 1923 și *Fabrica de săpun „Johanna”*, în proprietatea lui Adolf Eduard Rothbart și Fiul, în 1925⁵³.

Specifice pentru oraș au fost fabricile de cărămizi și țigle, unele din ele, în număr mai mare, succesoare ale unor firme mai vechi, altele, mai puține la număr, nou înființate. Acest lucru nu este de mirare, dacă luăm în considerare avântul construcțiilor ridicate în primele două decenii ale secolului al XX-lea, în plin centrul urbei, majoritatea în maniera Artei 1900, care dau și azi un farmec aparte urbei. De asemenea, trebuie amintite noile cartiere care s-au ridicat, ca o necesitate, în urma creșterii populației – prin venirea la oraș a locuitorilor de la sate și a imploziei de specialiști provenind din vechiul Regat. Dintre firmele producătoare de cărămizi și țigle, care și-au desfășurat activitatea în această perioadă, amintim: *Fabrica de var, piatră de var, cărămizi și ciment „Ignátz Seemann și Asociații”* și *Fabrica de cărămizi „Sándor Wasserstrom”*, înființate în 1920; *„Star” fabrica de construcțiuni de cărămizi S.A.* și *Fabrica de cărămizi „Delta”*, sub aceste denumiri din 1922, cum și o unitate mai veche, cu activitate din 1906, *Fabrica de cărămizi și țiglă „Vulcan” S.A.*⁵⁴. În afara fabricilor enumerate, au funcționat în oraș și firme care au produs alte tipuri de materiale de construcții. Pe lângă cele amintite deja, „Melocco” și „Izsó Rosenberg”, cea mai însemnată considerăm a fi fost *Întreprinderea română de asfalt și orice pardosire „Bitumen”, societate anonimă*, constituită sub această formă în 1930 – unitatea exista deja din 1923, având statut de firmă individuală⁵⁵. Ea a executat majoritatea lucrărilor de asfaltare din orașul Oradea, cât și în alte orașe ale țării.

În perioada interbelică, numărul tipografiilor orădene a crescut semnificativ, într-un mod excesiv. Paradoxal pentru acest interval a fost numărul mare de tipografii și edituri aparținătoare minorităților naționale, situație întâlnită, de altfel, pe întreg cuprinsul Transilvaniei⁵⁶. Cea mai importantă tipografie orădeană a continuat să rămână, și pe mai departe, cea a familiei Sonnenfeld, acționară – concomitent – și la o fabrică de plicuri și hârtie confecționată, și la o papetărie. În 1918 a luat ființă *Editura și Tipografia Diecezană*, administrată de *Episcopia ortodoxă*. Aceasta a fost urmată, în 1920, de *Editura și Tipografia „Cele Trei Crișuri”* și de *Tipografia și Librăria Românească*, iar în 1921 de *Tipografiile „Cosmos”* și „Biharia”. Cea din urmă și-a schimbat numele în 1933, în *Tipografia Administrativă*⁵⁷.

⁵⁰ FEHÉR 1933-1937, p. 280

⁵¹ Colecția DEMETER C.

⁵² A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 17/1924-1927, f. 56v și registrul 18/1927-1941, f. 13; 142

⁵³ *Ibidem*, registrul 15/1918-1920, f. 209; registrul 16/1920-1924, f. 137v, 184v, 378v și registrul 17/1924-1927, f. 186v; TRIPON 1936, p. 314

⁵⁴ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 10/1903-1906, f. 289v și registrul 15/1918-1920, f. 260; EMÓDI 2006, p. 142; FODOR și colectivul 1938, p. 175; TRIPON 1936, p. 314

⁵⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 18/1927-1941, f. 227; TRIPON 1936, p. 313

⁵⁶ MĂLINAȘ 1995, p. 13

⁵⁷ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 19/1931-1941, f.56; BORCEA, GORUN 1995, p. 361; HORVÁTH 1923, p. 161, 162; TRIPON 1936, p. 315

Lucrările de turnătorie și de prelucrare a materialelor erau asigurate de *Turnătoria „Frații Ivan”*, constituită pe la 1920 și *Întreprinderea „Phoebus”-Turnătorie de fier și fabrică de mașini S.A.*, fondată în 1926⁵⁸. Pe lângă acestea, la Oradea existau ateliere mici și mijlocii pentru confecționarea cântarelor, a cărucioarelor pentru copii, a împletiturilor metalice, a rulourilor și a obloanelor, precum și a celor mai felurite articole metalurgice.

Industria s-a dezvoltat până în preziua mării crize economice din perioada 1929-1933, evaluată de academicianul Florin Constantiniu ca fiind *„de o duritate nemiloasă”*⁵⁹. După acea dată, a intrat în regres, influențând negativ activitatea majorității întreprinderilor din oraș⁶⁰. Cu toate efectele negative produse de stagnarea economică, numeroase firme consacrate deja la Oradea nu s-au desființat, încercând să rămână în competiție și să progreseze. După ce au reușit să treacă peste perioada de criză, iar altele să se revigoreze, în câțiva ani de progres lent, dar ferm, la începutul anului 1938 fabricile locale s-au confruntat, din nou, cu o criză economică. Aceasta prevestea, printre altele, începutul unei noi conflagrații. Unitățile de producție și-au diminuat activitatea la minimum, exportul a fost serios afectat, iar instituțiile financiare au înregistrat retrageri masive de numerar. O bucată de timp, piața a fost dominată de un dezechilibru total. Pentru restabilirea normalității a fost nevoie de intervenția *Băncii Naționale a României*. Astfel, moneda națională a fost stabilizată, iar partenerii externi și-au recăpătat, încet-încet, încrederea în economia românească⁶¹.

4. Activitatea industrială în perioada administrației maghiare din nord-vestul Transilvaniei (1940-1944)

În urma Dictatului de la Viena (în maghiară: Bécs, în germană: Wien), nord-vestul Transilvaniei, implicit și orașul Oradea, au intrat în componența Ungariei horthyeste. În situația nou creată, industria de fabrică orădeană a reprezentat o serioasă concurență industriei maghiare, dar și un potențial pozitiv în preziua conflagrației mondiale iminente. Soarta micilor industriași s-a îmbunătățit, activitatea lor câștigând teren și apreciere grație *Corporației industriașilor*, care, în calitatea sa de instituție puternică, le-a coordonat activitatea.

Investițiile de mare anvergură, demarate la Oradea, ca de exemplu: modernizarea șoselei Oradea-Cluj, continuarea construcției locuințelor sociale din colonia Oncsa, au determinat o creștere a producției în fabricile și întreprinderile orădene. Scurta înflorire economică se explică prin subordonarea industriilor unei economii de război. Bătea vântul unui nou conflict armat de proporție mondială.

După o perioadă de relativă ascensiune economică, orașul Oradea a avut din nou de suferit, prin intrarea Ungariei, guvernate de regentul, ex-amiral Miklós Horthy, în cel de-al doilea conflict armat mondial. Materiile prime erau din ce în ce mai puține, industriile ce deserveau necesitățile frontului deveneau domenii prioritare. Fabricile au traversat o perioadă grea, au fost militarizate, ajungând să fie controlate cu severitate de instituțiile armatei. În acest interval de timp, au fost emise legi de discriminare etnică vizându-i cu precădere pe evrei. Drept urmare, a luat naștere așa-zisa *instituție a înlocuitorilor*, care prevedea ca locurile din consiliul de administrație al fabricilor să fie ocupate doar de persoane de confesiune creștină. Firmele vizate și-au desfășurat activitatea sub numele acestor figuranți, dar cel care conducea de fapt destinele lor era proprietarul de drept – de religie israelită. Acesta a plătit din dividendele fabricii, până la 35%, pentru serviciile prestate de persoanele din consiliul de administrație.

⁵⁸ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 17/1924-1927, f. 293v

⁵⁹ www.romanianvip.com/2010/04/ion-longin-popescu-20-ani-revolutia

⁶⁰ MARINESCU 1972, p. 405-423

⁶¹ *Revista Economică*, 1938, nr. 6-7-8, p. 5; Revista a fost primul periodic financiar-bancar și comercial al românilor din Transilvania.

În primăvara anului 1944, noul guvern szálásist, cel al *Partidului săgeților încârligate* a dispus concentrarea evreilor în ghetouri, ca prim pas al deportării în lagărele de exterminare. Unul din centrele de concentrare și tortură din Oradea a fost sediul *Depozitului Fabricii de bere „Dreher-Haggenmacher” S.A.*. În acel spațiu au fost interogați evreii mai înstăriți, în încercarea de a se afla unde și-au ascuns averile. Notoriu a fost cazul Weiszlovits, proprietar de hotel⁶². Următorul pas a fost ridicarea, îmbarcarea și transportarea spre lagărele morții, cu precădere spre Auschwitz-Birkenau⁶³. În acest fel, fabricile și micile ateliere, dar și magazinele conduse până atunci cu măiestrie de evrei au rămas fără proprietari. Consecința cea mai nefastă a fost crearea unui haos de nedescris în viața economică a orașului.

Din cauza lipsei de materii prime, au început să apară produsele substituente. În această perioadă tulbure, un rol aparte a revenit micilor industriași din cadrul altor etnii. Ei au fost cei care au făcut față numeroaselor cereri venite din partea populației. Inventivitatea lor, în această direcție, se pare că nu a cunoscut limite.

Un *memento* trist în viața orașului Oradea l-au constituit bombardamentele din 2 iunie și 6 septembrie 1944, când și-au pierdut viața, fără niciun sens, un număr însemnat de locuitori. De asemenea, au fost înregistrate însemnate pagube materiale. Podurile de fier din centrul orașului, cu excepția pasarelei „*Garasos*”, așa-zisă a „*calicilor*”, au fost avariate. La fel și multe clădiri, dintre care o mare parte au căzut pradă incendierilor.

5. Activitatea industrială în perioada postbelică (1944 -1947)

Armata română și cea sovietică au eliberat orașul Oradea de armata de ocupație germană și maghiară, la 12 octombrie 1944. În perioada conflictului armat, fabricile au fost devastate de gloată. Din dotarea acestora au dispărut diferite mijloace de producție și muncă, printre care: curele de transmisie confecționate din piele, motoare electrice și alte unelte. Materia primă și produsele finite din stoc s-au pierdut și ele fără urmă.

După câteva zile de haos total, administrația românească și-a reintrat în drepturile legitime. Cu toate acestea, situația grea de după război nu a putut fi imediat remediată. Alimentarea orașului cu energie electrică, cu lemne și cu alți combustibili s-a realizat cu mari greutăți. Au lipsit alimentele de bază, iar populația s-a confruntat cu o iarnă grea. Au fost introduse o serie de măsuri, la îndeplinirea cărora a participat, fără deosebire, aproape întreaga populație a orașului. Transportul în comun a întâmpinat, de asemenea, greutăți, iar garniturile de tren au intrat sub directa supraveghere a armatei. Camioanele lipseau, iar cele câteva care au rezistat conflictului erau într-o stare tehnică ce lăsa mult de dorit.

În urma acțiunilor întreprinse de noua administrație publică, încet-încet, orașul a intrat într-un proces de revigorare. *Uzina electrică* a fost repornită, s-a făcut rost de combustibili, a reînceput furnizarea energiei electrice și exercitarea activităților economice, după noi concepte. Unitățile productive ruinate au fost repuse în funcțiune cu ajutorul celor care produceau direct, aceștia fiind existențial interesați în reluarea activității⁶⁴. Au luat naștere *comitetele de fabrică*, în semn de instaurare a democrației în uzine și micile ateliere. Acestea au îndeplinit rolul de *delegați* ai muncitorimii în consiliile directoare, pentru discutarea problemelor muncii și a revendicărilor salariaților⁶⁵. Misiunea lor era, de asemenea, aplanarea conflictelor dintre patroni și angajați, dintre muncitori și șeful ierarhic superior, precum și dintre lucrători⁶⁶. Comitetele de fabrică au vegheat și la înființarea magazinelor care aprovizionau

⁶² Mărturie SARCA V.

⁶³ *Viața Nouă*, 1945, nr. 88, p. 2; La Oradea au fost concentrați în ghetouri un număr de 19.890 evrei originari din Oradea și 4.870 din provincie.

⁶⁴ LUKÁCS 1947, p. III

⁶⁵ *Viața Nouă*, 1945, nr. 3, p. 3

⁶⁶ *Idem*, 1945, nr. 6, p. 3

salariații unor întreprinderi, așa-zisele *Economate*⁶⁷. Obligația înființării acestora a revenit patronilor, în conformitate cu *Ordonanța* guvernului Petru Groza, intrată în vigoare la 3 mai 1945. Primul *Economat* din Oradea a fost înființat de *Cooperativa generală economică a salariaților sindicalizați „Szedosz”* și a purtat numele „Ges” – abrevierea în limba maghiară a Oficiului de Aprovizionare⁶⁸. Alte *Economate* au fost cele ale *Funcționarilor Publici, Întreprinderilor Comunale, Fabricii chimice „Esta-Sun”, Morii Comerciale S.A., Economatul Central al Întreprinderilor Particulare din Oradea* etc.⁶⁹.

În procesul de reanimare a vieții economice postbelice, o problemă aparte a constituit-o cea a întreprinderilor cu situația juridică nerezolvată, conduse de administratori. Aceste fabrici aveau nevoie stringentă de capital pentru reluarea activității, însă nu puteau accesa credite. În atare circumstanțe, un număr de opt întreprinderi orădene, în totală legalitate, au venit în sprijinul lor cu diferite sume, în funcție de solvența fiecăreia în parte. Suma totală ridicată sub formă de credit cambial de către cele opt întreprinderi a fost de 60.000.000 lei, fiind pusă la dispoziție de sucursala *Băncii Românești* din Oradea, grație bunăvoinței directorului acesteia. Semnatarii contractului de credit au fost: László Jakab, proprietarul *Fabricii de vată „Urania”*, Wilhelm Léb, fabricant de piele și mănuși – unitatea productivă era situată în Szöllös (Seleuș) –, Augustin Leitner, proprietarul *Fabricii de ghetete „Favorit”*, Jenő Deutsch, proprietarul *Fabricii de cloșuri și pălării „Flora”*, Tiberiu Stern, directorul executiv al *Fabricii de șireturi, dantele și panglici „Electra”*, Emeric Roth, proprietarul *Fabricii de prelucrare a materialelor plastice „Emro”*, Ferdinand Seidmann și Andrei Sonnenfeld, proprietarii *Litografiei „Pallas”* și lancu Meyersohn, proprietarul *Fabricii de tricotate „Chic”*. Pentru rezolvarea situației juridice a întreprinderilor orădene conduse de administratori, instituțiile de competență au solicitat intervenția ministrului Lucrețiu Pătrășcanu, aflat în vizită la Oradea⁷⁰.

La 15 octombrie 1947 a început inventarierea întreprinderilor industriale, comerciale și de transport (vezi Harta de la 1926-1927). Această activitate a constat în completarea și predarea a două formulare: buletin statistic „I” și lista produselor care se facturează „LP”. Primul formular a vizat toate întreprinderile, indiferent de mărime, care produceau forțe motrice pentru uz intern local, dar și pentru alți beneficiari; pe cele cu instalații și mașini de forță care foloseau energie în procesul de producție, ca și pe cele care aveau mai mult de cinci angajați. De asemenea, viza toate întreprinderile chimice și farmaceutice, după cum și pe cele mecanice, optice, electromecanice și de producere a instrumentelor de măsurat și precizie. Al doilea formular a avut în vedere întreprinderile care produceau forțe motrice, cele care foloseau energie în procesul de producție, fabricile cu o putere instalată de peste 20 cai putere sau cu mai mult de 10 angajați. Totodată, au fost vizate întreprinderile producătoare de articole chimice, farmaceutice, de măsurat și precizie⁷¹.

6. Activitatea industrială după proclamarea Republicii Populare Române, de la 30 decembrie 1947 și până la 11 iunie 1948

Această perioadă se caracterizează printr-o tendință accentuată de unificare a micilor ateliere. Este atât exemplul *Industriei textile unite „Bihortex”*, fabrică ce a luat naștere prin unificarea mai multor țesătorii mici, cât și a *Industriei unite de încălțăminte „Tip-Top”*, unitate productivă formată prin contopirea mai multor ateliere mici de fabricat încălțări, falimentare la acea dată⁷². Este cunoscut faptul că micile ateliere și-au desfășurat activitatea cu un efectiv mic

⁶⁷ BORCEA, GORUN 1995, p. 410

⁶⁸ *Viața Nouă*, 1945, nr. 140, p. 2

⁶⁹ LUKÁCS 1947, p. 118

⁷⁰ *Viața Nouă*, 1945, nr.118, p. 3

⁷¹ *Crișana*, 1947, nr. 232, p. 4

⁷² *Idem*, 1948, nr. 18, p. 5

de muncitori, nefiind dotate cu mijloacele necesare unei producții performante. În lipsa materiei prime – cotele erau distribuite în funcție de capacitățile de producție-, unele ateliere au ajuns insolubile. Pentru a se salva, și-au reunit resursele materiale și umane sub o siglă comună.

Caracteristică pentru acea perioadă este și intervenția statului pentru salvarea întreprinderilor abandonate din varii motive de către patroni, odată cu terminarea războiului. Este cazul, printre altele, a *Turnătoriei „Frații Ivan”*, a cărei activitate a fost revigorată, sub coordonarea unui administrator numit de guvern și a *Fabricii de ghete „Favorit”*, care a fuzionat cu o mai bine organizată unitate, *Cooperativa „Topanca”*⁷³.

Schimbarea politică survenită la finele anului 1947 prevestea reforma economică al cărei scop era desființarea proprietății particulare prin acapararea ei de către stat. Într-o cuvântare ținută în cadrul *Marii Adunări Naționale*, Gheorghe Georghiu-Dej, secretarul general al *Partidului Muncitoresc Român*, prim-vicepreședintele *Consiliului de miniștri*, spunea despre această reformă: *„Trecerea celei mai importante părți a mijloacelor de producție în mâinile Statului este o necesitate, deoarece aceste arme economice se smulg din mâinile acelorora de la care am smuls armele politice. Lăsând mai departe uneltele de producție în aceste mâini, ar însemna să permitem burgheziei înlăturarea poporului de la conducerea politică, să continue politica ei de a desorganiza viața noastră economică pentru a compromite regimul în ochii poporului. Ar însemna să permitem să folosească mai departe aceste unelte ca mijloace de manevră, în scopul de a restaura vechiul regim”*⁷⁴.

Știrea etatizării a fost primită cu însuflețire de către muncitorimea orădeană, care a ieșit în curțile întreprinderilor, după cum relatează presa locală, aservită și ea noii puteri. Începea o nouă eră, cea a comunismului de sorginte stalinistă⁷⁵.

⁷³ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 22/1945-1948, f. 71, 75; *Crișana*, 1948, nr. 66, p. 5

⁷⁴ *Crișana*, 1948, nr. 137, p. 6

⁷⁵ BORCEA, GORUN 1995, p. 411

III. DOMENIILE ȘI REPREZENTANȚII INDUSTRIEI DE FABRICĂ ORĂDENE

În cele ce urmează, ne propunem o prezentare a domeniilor industriale, caracteristice pentru Oradea, în perioada supusă analizei. Capitolul tratează diacronic, sub forma unor schițe de monografie istorică, aspecte legate de istoricul unităților industriale, în funcție de volumul de informații acumulat în stadiul actual al cercetărilor. Ordinea expunerii respectă clasificarea curentă a activităților privind economia națională, cu terminologia conexă¹.

1. Silvicultura

Bogățiile naturale de suprafață de pe cuprinsul Bihorului s-au constituit în materii prime pentru mai multe domenii ale industriei de fabrică orădene. O categorie a acestor bunuri a fost constituită de materialul lemnos aflat în abundență în pădurile regiunii, care trebuia extras și valorificat. Cu acest scop, au fost fondate **exploatările forestiere**, multe din ele cu sediul principal la Oradea.

Exploatarea forestieră „La Roche și Darvas”

A fost o întreprindere care s-a ridicat la nivelul marilor întreprinderi industriale europene, din branșă, grație bazei sale materiale solide. Rezistând diferitelor greutăți ale vieții economice, pe întreg parcursul existenței sale a devenit un factor economic important al comitatului Bihor. Firma a asigurat locuri de muncă pentru câteva sute de muncitori, îndeplinind și un rol social însemnat².

Unitatea forestieră a luat naștere în 1903, fiind înregistrată ca societate în nume colectiv la 22 februarie 1907³. Proprietarii, comerciantul de lemne, Imre Darvas – din Oradea și bancherul elvețian Alfred La Roche – din Basel au ales ca sediu principal al firmei Vașcăul, așezare împrejmuită de păduri de stejar și fag. Prima uzină a firmei a funcționat cu trei gateri, în comuna Lunca, unde anual se produceau 15.000 vagoane de lemne de foc, asigurându-se astfel necesarul de lemne pentru populația din Transilvania, precum și pentru locuitorii din celelalte regiuni ale monarhiei bicefale⁴. Stabilimentul avea o infrastructură de linii ferate industriale în lungime de aproximativ 25 kilometri⁵.

Sub tutela firmei mamă, la 15 decembrie 1909, proprietarii au înființat la Tileagd o *fabrică de cherestea*, sub denumirea *Industria forestieră Oradea S.A.*⁶. Aceasta a fost dotată cu 8 gateri. Pe lângă lemnărie pentru construcții, producea lemn artificial și lemne pentru foc. Din aceste articole, anual se exportau 12.000 de vagoane. În perioada imediat următoare, cea a anilor 1910-1911, s-a investit pentru modernizarea procesului tehnologic, construindu-se linii ferate industriale, funiculare pentru transport lemne, alte mijloace de transport și diferite instalații conexe. Contravaloarea acestor mijloace fixe pentru exploatările firmei de la Lunca și Topa de Criș a fost de 1.106.737 coroane⁷.

¹ www.codcaen.sinard.net

² FEHÉR 1933-1937, p. 271

³ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 11/1906-1909, f. 47v; *Szabadság*, 1913, nr. 106, p. 4; TRIPON 1936, p. 314

⁴ A.N.-D.J.Bh., *fond Prefectura județului Bihor*, dos. 80/1921, f. 26; *Szabadság*, 1913, nr. 106, p. 2

⁵ ȚUCRA 2000, p. 574

⁶ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 12/1909-1911, f. 69v, 70f

⁷ APAN 1993, p. 244

Uzina a asigurat locuri de muncă pentru câteva sute de muncitori. De asemenea, a construit o casă pentru locuit, cu o capacitate pentru găzduirea unui număr de 120 de angajați. Concomitent, patronii au cumpărat vastele păduri din Serghiș și Copăcel, aflate în proprietatea contelui Rafael Zichy, care asigurau materie primă pentru mai multe decenii – în anul 1937 se aflau încă în exploatare⁸.

Într-un raport al consiliului director al firmei, din 30 septembrie 1911, s-a menționat: „...desfacerea mărfurilor era atât de masivă încât se simțea lipsa vagoanelor necesare pentru transportul materialului lemnos pe calea ferată⁹”. Tot în anul 1911, firma și-a mutat sediul la Oradea¹⁰.

În cursul anului 1912, activele unității forestiere erau în valoare de 2.806.618 coroane. Ea avea zone de exploatare, pe lângă cele amintite deja, în preajma localităților Băița, Poienii de Sus și Briheni. De asemenea, a fost perfectată fuziunea cu *Industria forestieră din valea Barcăului S.A.* și *Fabrica de cherestea „Kohn Eichner”* din Töttös (azi în Republica Ungaria)¹¹. Astfel, depășind proporțiile unei societăți în nume colectiv, întreprinderea s-a transformat în societate anonimă, la 23 noiembrie 1912, cu noua denumire *Industria forestieră unită „La Roche și Darvas”*. Principalii săi acționari și membri ai consiliului director au fost proprietarii anterior pomeniți, Imre Darvas și Alfred La Roche. Obiectul său de activitate a constat în gospodărirea ocoalelor silvice, exploatarea pădurilor, prelucrarea industrială a materialului lemnos, comerțul cu lemne, contractarea și derularea afacerilor de orice fel din domeniul prelucrării lemnului, adjudecarea drepturilor de exploatare a pădurilor și cumpărarea imobilelor adecvate domeniului de activitate, fabricarea varului și a cărbunelui din lemn, cum și eventualitatea unor activități legate de minerit¹². Bilanțul societății pe anul 1912 arată că aceasta a exploatat de pe domeniile sale o suprafață totală de 5.067 iugăre de pădure, în valoare de 1.004.402 coroane. Impozitul funciar anual plătit de pe urma terenurilor deținute s-a ridicat la 13.000 coroane¹³.

În anul 1913 proprietarii au înființat la Borod o *fabrică de cherestea*, pe care au utilizat-o cu 3 gateri, linie ferată industrială și funicular. Pădurea din împrejurimi, care se întindea pe o suprafață de 4.000 holde, a fost cumpărată de la întreprinderea *Industria forestieră Borod S.A.*¹⁴.

În timpul Primului Război Mondial, firma și-a redus activitatea la minimum, din cauza dificultăților de transport pe calea ferată. După terminarea conflictului, producția și aprovizionarea piețelor au fost reluate. Pentru produsele noi, societatea s-a văzut nevoită să-și creeze piețe noi, dar grație renumelui său, această activitate nu a creat probleme. În anul 1920 a început exportul masiv de lemne pentru foc și cherestea în: Ungaria, Austria, Cehoslovacia, Italia, Elveția, Anglia, Germania și Franța¹⁵.

În deceniul al treilea al secolului al XX-lea firma a înființat la Nușfalău (azi în județul Sălaj), un stabiliment pentru producerea de cherestea, cu scopul prelucrării materialului lemnos exploatat din pădurile situate în această zonă¹⁶.

Patrimoniul firmei în perioada interbelică era constituit din: mașini și utilaje cu forță motrică totală de 1.100 cai putere; 130 kilometri de căi ferate uzinale; linie industrială în fiecare stație de cale ferată; material rulant: 16 locomotive, 165 de vagoane industriale de 10 tone, 15 gateri cu ferăstraie circulare și plati; 3 ateliere de reparat locomotive și vagoane; 10.000 holde cadastrale de pădure și 8.000 holde cadastrale de teren¹⁷. Prin intermediul

⁸ Szabadság, 1913, nr. 106, p. 2; FEHÉR 1933-1937, p. 272

⁹ Cf. APAN 1993, p. 244

¹⁰ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 11/1906-1909, f. 47v

¹¹ Szabadság, 1913, nr. 106, p. 2

¹² A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 13/1911-1914, f. 173v, 174f

¹³ APAN 1993, p. 244

¹⁴ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 11/1906-1909, f. 226v, 227f

¹⁵ FEHÉR 1933-1937, p. 272

¹⁶ OSVÁT 1928, p. 166

¹⁷ *Ibidem*

mijloacelor de producție din dotare, au fost fabricate: lemne pentru foc, traverse de lemn pentru susținerea șinelor de cale ferată, cherestea din stejar și fag, cărbune de lemn.

Printre directorii exploatării forestiere din perioada interbelică, îl amintim pe dr. Petru Groza, de formație jurist, fost ministru de stat fără portofoliu în guvernul generalului Averescu, în perioada 16 aprilie - 13 decembrie 1921, și deputat pe listele Partidului Poporului la alegerile din martie 1922 și cele din mai 1926¹⁸. Groza, domiciliat în acea vreme la Deva, a îndeplinit această funcție, în perioada 1923-1932, alături de dr. Gheorghe Popa, notar public, cu domiciliul în Oradea.

Firma era cunoscută și apreciată, ea sponsorizând cu sume generoase activitățile culturale și umanitare din orașul Oradea.

2. Industria prelucrătoare

O pondere importantă în viața economică orădeană a avut-o *industria prelucrătoare*, cu următoarele subramuri: industria alimentară, fabricarea băuturilor, fabricarea produselor textile, fabricarea articolelor de îmbrăcăminte, fabricarea și finisarea pieilor alături de prepararea și vopsirea blănurilor, prelucrarea lemnului, industria poligrafică, fabricarea substanțelor și a produselor chimice, fabricarea produselor din mase plastice, fabricarea produselor din minerale nemetalice, industria metalurgică, industria construcțiilor metalice și a produselor din metal și, nu în ultimul rând, fabricarea de mașini, utilaje și echipamente.

Ea a fost în măsură să asigure toate cele necesare consumului local, produsele sale fiind desfăcute prin intermediul depozitelor de mărfuri și de fabrică, precum și a prăvăliilor orădene. În același timp, o parte a producției a fost răspândită în afara granițelor orașului și exportată, aducând beneficii substanțiale patronilor de fabrică.

*

Între anii 1848 – 1948, **industria alimentară** a fost emblematică pentru oraș. Un loc de seamă în cadrul ei l-au ocupat morile, implicit brutăriile și fabricile de oțet și de conserve.

Societatea pe acțiuni „Imperial” pentru cultivarea și măcinarea ardeiului

O preocupare pentru fabricarea de boia în România datează din anul 1923, când s-au adus în țară pentru prima dată semințe de paprică, de la Szeged. Primele localități din țară care au inițiat culturi de boia pe suprafețe întinse au fost comunele bănățene Cenadul Mare, Tomnatic și Lovin. De altfel, prima moară de boia a luat ființă la Cenadul Mare, în anul 1923¹⁹.

Societatea pe acțiuni „Imperial” a luat naștere la 26 februarie 1928, fiind situată pe locul unei vechi mori, care a funcționat la sfârșitul secolului al XIX-lea²⁰. Este vorba despre *Moara „Hunyadi”*.

Din obiectul de activitate a firmei care, inițial, avea un capital de două milioane de lei, menționăm dezvoltarea producției naționale de ardei pentru boia și oferta gratuită de semințe pentru cultivatori. În acest scop, ea dispunea de terenuri în localitățile bihorene Valea lui Mihai, Curtușeni, Tarcea, Șilindru și Șimian, unde se cultiva ardeiul pentru boia, pe o suprafață de aproximativ 230 hectare.

Uscătoria de ardei era încăpere cu patru camere, încălzite cu lemne. Instalația pentru măcinarea ardeiului era una primitivă, având la început doar patru perechi de pietre. Capacitatea sa de producție nu depășea 400 kilograme într-o zi. Moara producea două sortimente de boia.

¹⁸ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 17/1924-1927, f. 166f

¹⁹ Idem, *fond Fabrica „Avântul” Oradea*, inv. 375/1938-1972, f. 1

²⁰ Idem, *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 18/1927-1941, f. 150

În 1945, a suferit distrugeri de pe urma bombardamentului trupelor germane aflate în retragere. Un an mai târziu a fost reconstruită. Instalația a avut și ea de suferit, fiind recondiționată pentru a funcționa cu două perechi de pietre. În asemenea condiții, s-au obținut producții zilnice de numai 135 kilograme. Această situație a persistat până la etatizarea principalelor mijloace de producție. În anul 1949, fabrica și-a schimbat denumirea în „Avântul”²¹.

Prima fabrică orădeană de iaurt

Datele referitoare la această fabrică sunt puține. Ea a luat naștere în 1914, vestea înființării sale fiind promovată de o circulară anexată ziarului *Tiszántúl* din 23 iulie 1914²². Respectiva dispoziție atrăgea atenția asupra valorii nutritive și a rolului de medicament al iaurtului, acesta fiind apreciat și recomandat de renumiți medici, cu statut de profesori, din epocă. De asemenea, circulara mai conținea o descriere amănunțită a produsului și a modului său de administrare, cât și referiri la posibilitățile de a-l procura.

Întreprinderea de lăptărie din județul Bihor „Helga”

Întreprinderea de lăptărie „Helga” a fost fondată sub formă de societate anonimă, conform statutelor stabilite la adunarea generală de constituire, din 6 iulie 1930²³. Domeniul său de activitate cuprindea colectarea și prelucrarea laptelui și a produselor lactate, precum și desfacerea acestora în țară și în străinătate. Din păcate, societatea nu a avut o viață lungă, în adunarea generală extraordinară din 16 noiembrie 1933 hotărându-se lichidarea sa.

Moara de apă „Rollinger”²⁴

În stadiul actual al cercetărilor, nu știm cine și când a ridicat această moară, dar o fotografie veche dă indicii că în anul 1892 ea deja exista. Instalațiile și utilajele sale construite inițial exclusiv din lemn erau acționate de apa pârâului Peța.

Strămoșii familiei Rollinger au fost de origine din Alsacia-Lotaringia, de unde au migrat în Banatul sârbesc, în habitatul Sfântul Hubert, locuit de germani. Se presupune că familia s-a refugiat din fața trupelor lui Napoleon Bonaparte la începutul secolului al XIX-lea²⁵.

Vilmos (probabil Wilhelm la origini) Rollinger senior, de profesie mecanic, s-a ocupat cu repararea batozelor. Renumele său a ajuns și în comitatul Bihor, de unde a fost asaltat cu solicitări din partea mai multor latifundiari. La moșia baronului Csávossy, Rollinger a suferit un accident de muncă, în urma căruia și-a pierdut brațul drept. Din banii primiți drept despăgubire – 33.000 de coroane, o sumă semnificativă – a cumpărat în anul 1911 moara cu pietre situată în Seleuș care, pe vremea aceea, avea cu totul o altă destinație. Clădirea morii era foarte veche. Zidurile sale din piatră aveau grosimea de circa 80-90 centimetri. Se pare că în timpul ocupației otomane a fost folosită ca depozit de muniție/praf de pușcă.

Cu toate că era infirm, Vilmos Rollinger își desfășura activitatea asemenea unui om normal. S-a ocupat personal de cântărirea sacilor cu cereale aduse la măcinat, deținând în exclusivitate dreptul de control al calității gramineelor. Cu veniturile obținute de pe urma exploatării morii, a achiziționat, în scurt timp, încă o moară, de această dată mai mică, la Asszonyvásár (Târgușor Bihor, în traducere liberă *Târgul de doamne*) și o băcănie.

Vilmos Rollinger s-a căsătorit cu Róza Papp, fata unui nobil din Érkörtvélyes (Curtuișeni), pe care a cunoscut-o cu ocazia unei periegeze întreprinse cu scopul reparării unor batoze. Au avut împreună unsprezece copii, dintre care patru băieți. Aceștia au fost inițiați de timpuriu în domeniul morăritului, de către tatăl lor. Mai mult, au fost specializați în meserii de bază

²¹ DUKRÉT 2008, p. 172-173

²² *Tiszántúl*, 1914, nr. 167, p. 6

²³ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 18/1927-1941, f. 251

²⁴ Mărturie ROLLINGER Gy.

²⁵ *Bihari Napló*, 2001, nr. 74, p. 5

precum: lăcătuș-mecanic, instalator de motoare cu gaz și întreținere cazane. Fiind un renumit specialist, Vilmos Rollinger a fost ales membru al *Camerei de Comerț și Industrie Bihor*, în calitate de delegat al comunei Seleuș.

Moara din Seleuș a fost modernizată treptat (**Anexa II/Fig. 1**). Astfel, în 1920, roata de lemn a fost cuplată la un motor cu gaz, de 40 cai putere, cu rol de sursă de energie de rezervă. În acea perioadă, moara avea în dotare trei perechi de pietre și trei valțuri, prelucrând zilnic 4,5 tone de grâu. Făina obținută în urma procesului tehnologic era de trei „calități” (categorii)²⁶. Moara dispunea de un siloz de cereale și făină, construit din cărămidă, având o capacitate de 10 tone²⁷.

În 1938 s-a înlocuit roata de lemn cu una fabricată din oțel inox, achiziționată din Leipzig. În același an, moara a fost transformată pentru a funcționa nu numai cu pietre, dar și cu valțuri²⁸. Capacitatea de măcinare era de opt tone pe oră, moara producând făină de nouă „calități” (categorii). Sitele au fost procurate de la magazinul firmei *Wohanka & Co.* din Budapesta, care le importa de la firma elvețiană *Schindler's* (**Anexa II/Fig. 2**)²⁹. Multă vreme, moara a fost acționată de apele pârâului Peța – regularizată de un sistem de stăvilare – care alimenta și alte mori, situate în amonte, cum ar fi cele din: Sânmartin, Rontău și Haieu.

Vilmos Rollinger senior a trecut la cele eterne la 1 mai 1940³⁰. După moartea sa, conducerea morii din Seleuș a fost preluată de către primul fiu, Árpád, iar a celei de la Tângușor Bihor, de Pál, fratele acestuia³¹. În perioada anilor 1940, moara de la Tângușor a fost distrusă de un incendiu.

După terminarea celui de-al Doilea Război Mondial, din cauza originii lor germane, ceilalți doi frați, Vilmos Rollinger junior și Jenő Rollinger au fost deportați în Uniunea Sovietică, la o exploatare minieră din Ucraina, unde au pierit.

În 1945 moara a intrat sub tutela gospodăririi locative din Salonta, iar în 1948 a fost naționalizată³².

Moara cu aburi „László”

Moara cu aburi „László” a fost constituită sub formă de societate pe acțiuni la 5 ianuarie 1870, cu un capital social de 298.000 florini³³. Ideea înființării sale s-a născut cu ceva timp înainte, prin 1867, dar din cauza retragerii acționarilor principali, afacerea nu s-a materializat. Ulterior, după o analiză riguroasă a perspectivelor dezvoltării economice a orașului, acționarii în cauză s-au răzgândit. Ei au cumpărat terenul pe care se afla *Fabrica de spirt „Püspöky”* – situată în vecinătatea drumului care ducea de la Nagyvásártér spre Beiuș – împreună cu clădirile aferente și au anunțat starea de faliment a acesteia. Între timp, și-au procurat materialele de construcții pentru edificarea în acel loc a unei mori somptuoase, încheind inclusiv contractul pentru utilizarea sa cu mașini.

Ridicarea construcției a fost executată după proiectul renumitului arhitect Kálmán Rimanóczy senior, lucrările de dulgherie purtând semnătura lui József Cziffra, un renumit meșter

²⁶ A.N.-D.J.Bh., *fond Prefectura județului Bihor*, dos. 74/1920, f. 33

²⁷ *Ibidem*, f.145

²⁸ De perioadă în care moara măcina grânele cu ajutorul pietrelor se leagă o poveste interesantă. Unul din proprietarii *Fabricii de bere* locale, Oszkár Haggenmacher, era în bune relații de amiciție cu Vilmos Rollinger senior. Împreună au observat că la frecarea dintre pietrele de moară și semințele de orz, acestea din urmă se prăjesc ușor. Utilizate ca atare, au conferit un gust plăcut berii produse la fabrica din Seleuș. Procedeu de măcinare, cu pietre, a orzului a fost aplicat până la izgonirea familiei Rollinger.

²⁹ Firma *Wohanka & Co.* a avut o fabrică de articole tehnice la Oradea, cu începere din 28 noiembrie 1923.

³⁰ DUKRÉT 2008, p. 160

³¹ În perioada 1920-1922, Árpád Rollinger a fost angajat al *Turnătoriei și fabricii de mașini S.A. Oradea*, în calitate de mecanic.

³² *Jurnal bihorean*, 1997, nr. 1159, p. 5

³³ *Nagyváradi Lapok*, 1870, nr. 2, p. 3; SÁNDOR 1954, p. 41

din Szolnok (azi oraș în Republica Ungaria). Instalațiile aferente procesului de producție au fost livrate de *Fabrica de mașini „May Escher-Wies et Comp.”* din Leersdorf (azi în Austria), filială a renumitei firme cu nume omonim, din Zürich (Elveția). Ea a avut meritul de a utiliza morile mai mari din Pesta și o moară cu pietre din Londra³⁴.

Acționarii și-au propus începerea activității la 1 iunie 1870. Drept urmare, în cursul primăverii anului menționat, au fost instalate utilajele pentru desfășurarea activității, printre care o mașină cu aburi și un număr de 11 perechi de pietre și o pereche de valțuri³⁵. Cu această capacitate, demnă de invidiat la acea vreme, fabrica de măcinat cereale a reușit să acopere necesitățile pieței interne, producând și pentru export. Printre țările în care au ajuns produsele sale enumerăm: Anglia, Elveția și Brazilia. Moara s-a numărat printre primele trei unități de profil din provincie³⁶.

Rezultatele financiare bune, obținute de-a lungul timpului, dar și concurența dâră cu celelalte mori locale au permis acționarilor achiziționarea *Morii cu aburi „Rosenthal”*, mai înainte „*Dunkel*”, aflată în șanțul Cetății medievale³⁷. Pe acest stabiliment și-a desfășurat activitatea, cu începere din 1906, *Fabrica de untură de cocos „Hungária”* (Anexa III/Fig. 1)³⁸.

Firma deținea un depozit central în Piața Szent László, în nemijlocita vecinătate a Hotelului „*Sas*”, unde își desfășura produsele proprii: griș de diferite calități, tipuri variate de făină (regală, pentru chiflă, furajeră etc.)³⁹.

Din cauza unor malversații comise împotriva sa, în 1895, moara a ajuns la insolvență⁴⁰. Revigorarea ei a avut loc în anul 1898, cu sprijinul unor bănci renumite în epocă, prin fuziunea cu *Moara cu aburi „Hunyadi”*, de asemenea falimentară la acea vreme⁴¹.

Moara cu valțuri „Jakab Weinberger”

Moara a fost întemeiată de Jakab Weinberger în anul 1884, pe un teren situat pe șirul Pecze⁴². După numai câteva luni de funcționare a morii, proprietarul s-a asociat cu Mór Aufricht, împreună cu care a dus mai departe destinele acesteia, sub noua denumire a sa: *Moara cu valțuri „Emilia”* (Anexa III/Fig. 2)⁴³.

În 1891 uzina a fost extinsă, producând cu precădere pentru necesitățile pieței interne, devenind în același timp o concurentă serioasă a *Morii cu aburi „László”*⁴⁴. Pe terenul său de 300 metri pătrați se aflau trei clădiri. Puterea motorului cu aburi care acționa utilajele din dotare era de 100 cai putere, iar numărul muncitorilor 25⁴⁵. Moara producea anual 5.000 t de grâne măcinate⁴⁶. Produsele se vindeau în regiunile vestice ale imperiului dunărean și în Franța, unde se bucurau de o reală apreciere.

³⁴ *Nagyvárad Lapok*, 1869, nr. 85, p. 1

³⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 212/1892, f. 43

³⁶ SÁNDOR 1954, p. 74; N.K.I. 1892, p. 94

³⁷ *Nagyvárad*, 1943, nr. 181, p. 7; De istoricul *Morii cu aburi „Dunkel”* se leagă următoarea întâmplare: Ferencz Dunkel a fost un comerciant de origine șvăbească, ale cărui afaceri au prosperat, cu precădere în a doua jumătate a secolului al XIX-lea. Cu banii încasați de pe urma tranzacțiilor, și-a întemeiat o moară cu aburi, în șanțul Cetății, avându-l ca asociat pe contele Sándor Haller, comerciant orădean. Împătimit al jocurilor de noroc, adesea perdant, Dunkel a fost nevoit să renunțe la moară, care, de la înființarea sa, în 1876, a derulat vânzări semnificative. Ea a fost cumpărată de Adolf Rosenthal, care a modernizat-o. În atare circumstanțe, moara a devenit o concurentă în domeniu, prezența sa pe piața orădeană făcându-se simțită din ce în ce mai mult. Drept urmare, acționarii *Morii „László”* au cumpărat-o, pur și simplu.

³⁸ *Nagyvárad*, 1906, nr. 164, p. 5

³⁹ Idem, 1893, nr. 150, pagină nenumărată

⁴⁰ *Szabadság*, 1913, nr. 265, p. 4; BOROVSZKY 1901, p. 304

⁴¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 8/1876-1893, f. 379f

⁴² Idem, *fond Asociația micilor meseriași*, registrul 6/1884-1936, f. 3

⁴³ *Ibidem*, f. 2; A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 8/1876-1893, f. 149f

⁴⁴ *Nagyvárad*, 1891, nr. 150, p. 5

⁴⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 212/1892, f. 43

⁴⁶ BOROVSZKY 1901, p. 312

La 28 iunie 1914, întreprinderea a fost transformată în societate pe acțiuni⁴⁷. La acea dată, capitalul societății era de 1.200.000 coroane. Consiliul său director era format din: Armin Gerő, prim căpitan de poliție, Emil Adorján, avocat, Lajos Weinberger, proprietar de moară, și Miksa Levither, director de moară, cu toții din Oradea, Emil Guttmann, angrosist, Emil Bacher, director general de moară și Károly Berczeli, fiecare din Budapesta, precum și Gusztáv Korner, director de bancă, din Viena, aleși cu ocazia adunării generale de constituire. Obiectul de activitate al societății consta în: procurarea morilor de măcinat grâne, întreținerea și exploatarea acestora, participarea cu acțiuni în alte societăți de profil, procurarea și vânzarea de acțiuni, cumpărarea și vânzarea de cereale și de diferite urluieli.

În anul 1918, acționarii morii au considerat absolut necesară înființarea unei fabrici de pâine, în localul unei clădiri de moară achiziționat la sfârșitul anului 1917, drept care s-au adresat *Oficiului de Aprovizionare* a orașului. Apelanții și-au motivat demersul prin obligativitatea ce revenea autorităților de a sprijini aprovizionarea populației cu cel mai important produs alimentar, pâinea cea de toate zilele⁴⁸. Același act oficial conținea și o analiză a situației, deloc roz a brutăriilor din localitate, cauzele fiind, pe de o parte, capacitatea lor mică de producție, igiena îndoielnică din incinte, indisciplina angajaților, iar, pe de altă parte, strădania majorității brutarilor de a obține venituri prin fraudarea clienților. Pitarii vindeau pâine de o calitate inferioară și gramaj diminuat.

În propunerea înaintată, noua unitate urma să fie fondată sub formă de societate pe acțiuni, cu un capital social de 300.000 coroane, din care: 200.000 coroane investite de proprietarii *Morii „Emilia”* și 100.000 coroane alocate de conducerea orașului⁴⁹. În faza actuală a cercetărilor nu se știe cu certitudine dacă această unitate a fost sau nu constituită, cu toate că a existat un contract în acest sens⁵⁰.

În adunarea generală desfășurată la data de 23 iunie 1921, acționarii au hotărât extinderea domeniului de activitate. Astfel, de la acea dată, societatea s-a ocupat cu creșterea porcilor, continuând și o mai veche îndeletnicire: producerea tăișilor⁵¹. De asemenea, s-a dispus amenajarea unui atelier de reparat mașini și utilaje.

În anul 1924, acționarii au decis unificarea cu *Societatea pe acțiuni a morilor cu aburi, fuzionate, „László și Hunyadi”*, o parte a localului *Morii „Emilia”* fiind preluată de către *Depozitul „Granaria”*⁵².

Una dintre personalitățile marcante aflate la conducerea firmei a fost Adolf Vass, născut în anul 1877 la Oradea. După efectuarea studiilor în orașul natal, a ajuns practicant la *Moara „Emilia”*, în slujba căreia a rămas 25 de ani. Într-un timp record, a reușit să parcurgă toate treptele ierarhice, ajungând pe rând, funcționar, casier, contabil șef și, în final, conducător de firmă. Sub comanda sa, moara a fost modernizată, ceea ce a contribuit substanțial la obținerea unor rezultate economice bune. Anual, Vass a participat la cursuri de perfecționare în străinătate, unde a studiat tehnica morăritului, asimilând cele mai rafinate metode ale comerțului în domeniu. În anul 1917, el a cumpărat *Moara cu valțuri „Stefânia”*, pe care a reușit să o revigoreze⁵³.

Moara cu valțuri „Adria”, Adolf Moskovits și Fiii

Moara a fost înființată în anul 1890, pe o suprafață de 3.000 metri pătrați, fiind situată pe strada Vámház⁵⁴. Patrimoniul său cuprindea pe lângă cele patru clădiri dotate cu utilaje de înaltă

⁴⁷ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 14/1914-1920, f. 33f

⁴⁸ Idem, *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 1165/1918, f. 125

⁴⁹ *Ibidem*, f. 127

⁵⁰ *Ibidem*, f. 150-156

⁵¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 16/1920-1924, f. 91f; *Nagyvárad*, 1919, nr. 161, p. 4

⁵² A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 16/1920-1924, f. 386f; N.N.N.A. 1926, pagină nenumărată

⁵³ FEHÉR 1933-1937, p. 275

⁵⁴ A.N.-D.J.Bh., *fond Asociația micilor meseriași*, registrul 6/1884-1936, f. 6

tehnicitate, două depozite de făină (**Anexa III/Fig. 3**). Utilajele erau acționate de o forță motrice de 3.000 cai putere. În afară de grâu, la moară se măcina porumb și orz. La cumpăna dintre secolele al XIX-lea și al XX-lea, numărul muncitorilor săi era de circa 140. Făina produsă avea căutare în Peninsula Balcanică, iar arpacașul în Italia⁵⁵. Pe plan local, firma își desfășura produsele într-un magazin înființat în anul 1897, situat pe calea Clujului nr. 28⁵⁶. Oferta sa cuprindea și semințe de mei românesc de primă calitate, pentru semănat, comercializat la sediul firmei, încă din 1891⁵⁷.

La 22 aprilie 1905 firma a solicitat avizul *Consiliului orășenesc* pentru înființarea unei secții de decorticat orez, subliniind că pe teritoriul coroanei maghiare există doar două asemenea compartimente, la Budapesta și Fiume (azi *Rijeka*, în Croația). Apelul mai arăta că necesitățile locale, în ceea ce privește aprovizionarea populației cu orez erau acoperite prin recurgerea la importul său din Germania și spațiul austriac. Și prin aceasta s-a găsit a fi importantă constituirea secției de decorticat, materia primă urmând a fi importată din Japonia și India⁵⁸.

Moara a fost distrusă aproape în totalitate de un incendiu produs în anul 1922.

Moara cu aburi „Hunyadi”

Moara cu aburi „Hunyadi” a fost fondată conform statutelor, sub formă de societate pe acțiuni, în urma adunării generale de constituire din 29 decembrie 1892⁵⁹. Obiectul de activitate al societății, al cărei așezământ era situat pe strada Terézia nr. 136-137, a constat în producerea făinii, a arpacașului, a păsatului de mei și porumb, precum și a mălaiului. Această unitate a avut o viață scurtă, ajungând la insolvență în 1897. Activitatea sa a fost reluată totuși grație intervenției populației avute, posesoare de acțiuni la morile budapestane, prin fuziunea cu *Moara cu aburi „László”*, în 1898⁶⁰. În urma unificării, noua fabrică de măcinat și-a desfășurat activitatea pe platformele din strada Terézia și Vámház – ale morilor constitutive –, dar și pe stabilimentul Morii „*Emilia*”⁶¹.

Platoul și clădirile Morii „*Hunyadi*” au fost utilizate ulterior de *Societatea pe acțiuni „Imperial”* pentru cultivarea și măcinarea ardeului, predecesoarea *Fabricii de conserve „Avântul”* – denumire folosită îndelung în perioada postbelică. Imobilele dezafectate, care există și azi, prezintă valoare istorică, asemenea acelorora de la *Moara cu valțuri „Adria”*.

Morile cu aburi, fuzionate, „László și Hunyadi”

Așa cum am arătat mai sus, această moară a luat naștere din fuziunea a două mori orădene, falimentare, „*László*” și „*Hunyadi*”. Adunarea sa generală de constituire s-a desfășurat la data de 6 iunie 1898, firma demarându-și activitatea cu un capital de 1.200.000 de coroane⁶². Stabilimentul industrial a fost situat pe un teren de aproximativ 1.400 metri pătrați, pe care se aflau 5 clădiri. Dispunea de un motor cu aburi de 750 cai putere și un număr de 217 angajați. Capacitatea ei de producție era de 4.600 tone/an⁶³.

Obiectul său de activitate a constat în: achiziționarea și exploatarea diferitelor mori, cum și vânzarea-cumpărarea cerealelor și urluielilor. Societatea pe acțiuni a înregistrat rezultate bune, reușind să ajungă una din cele mai prospere întreprinderi de profil din Oradea.

În anul 1924, ea a fuzionat cu *Moara cu valțuri „Emilia”*. După numai zece ani de funcționare „*concernul*” a intrat în lichidare⁶⁴.

⁵⁵ BOROVSZKY 1901, p. 312

⁵⁶ A.N.-D.J.Bh., *fond Asociația micilor meseriași*, registrul 6/1884-1936, f. 7

⁵⁷ *Nagyvárad*, 1891, nr. 55, p. 12

⁵⁸ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 662/1905, f. 99

⁵⁹ Idem, *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 8/1876-1893, f. 379f; *Nagyvárad*, 1892, nr. 356, p. 7

⁶⁰ SÁNDOR 1954, p. 495

⁶¹ HORVÁTH 1923, pagină nenumărată

⁶² A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 9/1893-1903, f. 157; SÁNDOR 1954, p. 579

⁶³ BOROVSZKY 1901, p. 312

⁶⁴ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 19/1931-1941, f. 87, 88

Moara cu valțuri „Stefánia”

Moara „Stefánia” fost înființată în anul 1909, de către Olivér Kepes, avocat și proprietar de moară, domiciliat la Budapesta⁶⁵.

La 19 ianuarie 1918, moara din strada Erzsébet nr. 22-24, care la vremea respectivă era dotată cu utilaje perimate, a fost preluată de Adolf Vass – aflat sub angajament la *Moara „Emília”*⁶⁶. Capacitatea de producție zilnică fiind de doar 5 tone, modernizarea sa a devenit iminentă. Într-un timp record, Vass a revigorat activitatea morii, prin extinderea ei, inclusiv cu o oloiniță și îmbunătățirea serviciilor oferite clienților⁶⁷. Unitatea a reușit să realizeze și exporturi. Capacitatea sa a fost sporită la 20 tone de măcinș pe zi. Făina produsă la această moară a fost competitivă cu cea bănățeană, ajungând în deceniul al patrulea al secolului al XX-lea să fie apreciată în marile orașe din Transilvania⁶⁸.

Moara cu aburi „Léderer și Kálmán”⁶⁹

Istoricul acestei *mori* începe în anul 1910⁷⁰. Edificarea și utilizarea sa au fost gândite de directorul comercial, Simon Róz și de directorul tehnic, Ernő Kálmán, conducătorii din acea perioadă ai *fabricii de spirt și ai rafinării* cu nume omonim⁷¹. Proiectul clădirii, cu trei niveluri, a fost executat de renumitul arhitect din epocă, Kálmán Rimanóczy junior, construirea sa fiind adjudecată de *Biroul tehnic „Lajos Incze și Asociații”*⁷². La începutul activității sale, unitatea pentru morărit, situată pe același așezământ cu *fabrica de spirt și rafinaria* mai înainte amintite, avea o capacitate modestă de prelucrare, care nu depășea 3,6 tone de grâu pe zi. Echipamentele din dotare erau acționate de o mașină cu aburi de 35 cai putere. Stabilimentul industrial era situat la adresa: str. Erzsébet nr. 15⁷³. În același an a fost clădit un siloz cu o capacitate de 1.250 tone de cereale și o magazie de făină cu un volum de 600 tone⁷⁴.

Nu peste mult timp, vechea mașină cu aburi a fost înlocuită cu una de 170 cai putere, pentru asigurarea creșterii productivității. Astfel, în anul 1912, la moară s-au măcinat 400 vagoane de porumb și 1.400 vagoane de grâu. Totodată s-au produs 1.300 vagoane de făină.

Avantajul de care, presupunem, ar fi beneficiat *Moara „Léderer și Kálmán”*, în raport cu celelalte mori orădene, a fost așezarea sa favorabilă față de Gara Velența, locul de unde s-a aprovizionat cu materia primă, prin intermediul liniilor ferate electrificate pentru transport marfă, existente din 1906, într-un mod asemănător majorității unităților industriale din oraș. O asemenea linie industrială a trecut chiar prin fața intrării principale a complexului industrial (**Anexa III/Fig. 4**).

În timpul Primului Război Mondial, moara a funcționat fără întreruperi. După terminarea conflictului armat, ea a fost extinsă la o capacitate de producție zilnică de 40 tone, potențial cu care a funcționat până în anul 1940, când utilajele din dotare au fost substituite. Prin urmare, în locul mașinilor cu aburi s-a instalat un motor cu gaz de 215 cai putere și un generator electric de 75 kilowați. Ca urmare a implementării noii forțe de acționare, capacitatea de producție a morii

⁶⁵ *Ibidem*, registrul 5/1906-1922, f. 83f

⁶⁶ *Ibidem*, f. 295f

⁶⁷ *Nagyvárad*, 1919, nr. 245, p. 4

⁶⁸ FEHÉR 1933-1937, p. 276; FODOR și colectivul 1938, p. 220

⁶⁹ Această subdiviziune are la bază un fond arhivistic neorganizat, care s-a aflat în proprietatea S.C. *Pamora S.A. Oradea* (societatea a fost desființată la sfârșitul secolului al XX-lea).

⁷⁰ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 12/1909-1911, f. 160v

⁷¹ B.N.I.K. 1912, p. 120

⁷² A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 5/1893-1911, f. 134

⁷³ Este unul din puținele obiective industriale din oraș cu caracter de monument istoric, care a supraviețuit demolării, cel puțin până în prezent. În incinta sa s-au desfășurat mai multe activități culturale. Cea mai importantă o considerăm a fi fost o expoziție unică în România și Europa de Est. Au fost etalate obiecte funcționale din lemn, după proiecte originale ale celebrului Leonardo da Vinci, executate de către Lajos Antal, tâmplar de meserie, din localitatea Cauaceu (jud. Bihor).

⁷⁴ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 5/1893-1911, f. 127, 137, 138

a crescut la 60 tone pe zi, având la acea vreme un efectiv de 73 de muncitori⁷⁵. Activitatea sa din timpul celui de-al Doilea Război Mondial s-a desfășurat fără intermitențe.

După eliberare, întreprinderea a fost preluată de Armata Roșie, pentru care a lucrat fără oprire până la începutul anului 1945⁷⁶. După această dată, lucrătorii săi au instituit-o sub formă de cooperativă de producție a muncitorilor morari sindicalizați. Organizația economică a luat naștere cu sprijinul *Comisiei locale a sindicatelor, a Partidului Comunist și al Cooperativei Generale Economice a Salariaților Sindicalizați din Oradea (Szedosz)*. În acea perioadă, moara producea pentru plată și uium, o mare parte a produselor sale finite fiind destinate Szedosz-ului, care le distribuia muncitorilor. De asemenea, ea a produs pentru necesitățile Armatei Române, continuând să deservească și Armata Roșie⁷⁷.

În 1946, *Moara Comercială din Oradea*, denumire sub care a fost cunoscută după eliberare, a intrat sub controlul *Casei de Administrare și Supraveghere a Bunurilor Inamice (C.A.S.B.I)*. Aceasta a desemnat la conducerea unității un administrator controlor în persoana lui Mircea Apostolescu, fost căpitan în *Divizia „Tudor Vladimirescu”*⁷⁸. Obiectul de activitate a morii la momentul respectiv a constat în: exercitarea industriei morăritului; măcinarea, uscarea și decorticarea diferitelor cereale; cumpărarea și vânzarea produselor măcinate și a fructelor; depozitarea acestora, cât și prelucrarea produselor agricole⁷⁹.

Conform *Ordonanței prezidențiale nr. 29, din 27 iunie 1947*, moara a trecut la forma de societate în nume colectiv, asociații săi fiind persoane domiciliat în Oradea și București. Mai noua preocupare a prevăzut: exploatarea de mori, comerțul cu produse agricole și animale, comerțul cu fructe și, nu în ultimul rând, uscarea fructelor și legumelor⁸⁰. O caracteristică a activității morii, dotate la acea vreme cu 12 perechi de valțuri, a fost producerea în exclusivitate a făinii integrale. O parte din cantitățile obținute s-au livrat *economatelor* din Pădurea Neagră, Derna-Tătăruș, Vadul Crișului și *Fabricii de încălțăminte „Crăița”* din Vașcău⁸¹. De asemenea, au fost aprovizionate cantinele și spitalele din oraș și județ.

Odată cu naționalizarea principalelor mijloace de producție, moara a devenit *Întreprindere de Stat*, sub denumirea de *Moara „Răsăritul”* și a intrat în administrarea *Comitetului de Stat pentru Colectarea Produselor Agricole*, iar apoi a *Ministerului Industriei și Agriculturii*⁸².

*

Alături de numărul mare de mori înființate, au luat naștere la Oradea o serie de fabrici, care utilizau ca materie primă tot cerealele, dar obțineau un alt produs, anume alcoolul etilic, folosit la **prepararea diferitelor băuturi spirtoase**, ca de exemplu romul și la diferitele specialități de lichioruri. Este vorba despre *fabricile de spirt* care, în câteva cazuri, au fost construite în tandem cu morile, funcționând sub tutela aceleiași firme.

Fabrica de spirt „Mór Moskovits și Fiul”⁸³

Dintre fabricile orașului Oradea, datând din a doua jumătate a secolului al XIX-lea, o activitate susținută a fost depusă de *Fabrica de spirt „Mór Moskovits și Fiul”*. Ca urmare, ea a

⁷⁵ ÁRVAY 1941, p. 142

⁷⁶ *Viața Nouă*, 1945, nr. 41, p. 3

⁷⁷ *Idem*, 1945, nr. 133, p. 3

⁷⁸ *Crișana*, 1946, nr. 98, p. 3

⁷⁹ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 19/1931-1941, f. 320

⁸⁰ *Ibidem*, registrul 22/1945-1948, f. 69

⁸¹ *Crișana*, 1947, nr. 239, p. 3; ȚUCRA 2000, p. 273

⁸² A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 19/1931-1941, f. 320

⁸³ La baza acestei subdiviziuni stă lucrarea HOCHHAUSER 2000, p. 479- 491. Cercetările științifice ulterioare apariției materialului au scos la iveală și alte aspecte din viața fabricii. De asemenea, ne-au îndemnat să reanalizăm istoricul său.

reușit să dobândească renume pe întreg cuprinsul Imperiului dualist, rămânând o competitoră serioasă pe piață și în perioada regimurilor politice care au urmat⁸⁴.

Antecesorul acestei fabrici a fost creat în 1848, în cadru mic și modest, de către Márton Hillinger. De-a lungul primelor decenii de activitate, ea a asigurat, exclusiv, necesitățile de consum ale populației orașului. În acea perioadă, spirtul era obținut prin metode rudimentare.

În 1876, unitatea a fost preluată de Mór Moskovits și Hermann Heller⁸⁵. Sub conducerea lor, a început extinderea producției și valorificarea produselor în comitatul Bihor și în alte regiuni ale Imperiului.

Fabrica a cunoscut o dezvoltare mai accentuată începând cu anul 1882, când a fost preluată de Mór Moskovits, sub formă de firmă individuală⁸⁶. Pentru diversificarea activității, acesta a înființat, sub sigla proprie, o fermă zootehnică, care s-a ocupat cu îngrășarea vitelor. O îndeletnicire similară la acea vreme avea și *Fabrica de spirt „Léderer și Kálmán”*. Împreună, cele două fabrici au devenit nucleele dezvoltării cartierului Váralja (Subcetate), asigurând locuri de muncă pentru un număr important de oameni.

În 1898, obiectul de activitate al *Fabricii de spirt „Moskovits”* a fost lărgit cu fabricarea drojdiei, lichiorului, romului și a diferitelor esențe⁸⁷. De asemenea, proprietarul a cercetat piețele de desfacere din estul coroanei, unde fabrica a și reușit să se impună, mai cu seamă după falimentul declarat al *Fabricii de drojdie „Frații Sigmond”* din Cluj. Din acel moment, aprovizionarea cu drojdie a pieței din Transilvania a fost asigurată, cu preponderență, de fabrica din Oradea. Această reușită în afaceri a adus după sine noi investiții în modernizarea utilajelor și, ca atare, a procesului tehnologic de producție. De asemenea, a creat premisele desfacerii produselor și în alte regiuni supuse, precum Galiția⁸⁸.

La vremea respectivă, suprafața totală a fabricii era de 1.800 metri pătrați, având trei clădiri principale: clădirea fabricii de spirt și drojdie, clădirea depozitelor și clădirea birourilor. Numărul total al imobilelor situate pe așezământul industrial era de doisprezece. Sala de mașini avea în dotare două motoare cu aburi, cu o capacitate energetică de 16 respectiv 55 de cai putere⁸⁹. Numărul muncitorilor fabricii era de circa 70 de persoane, din care 10 erau femei. Capacitatea sa de producție anuală era de 400.000 litri de spirt, 350.000 litri de rom și lichior și 350 tone de drojdie de bere⁹⁰.

Anul 1901 a marcat debutul activității la fabrică al fiului lui Mór Moskovits, dr. Miklós Moskovits, un tânăr talentat, care și-a efectuat studiile teoretice și practice în străinătate⁹¹. Acesta a folosit cunoștințele și experiența acumulate în scopul dezvoltării fabricii. Drept urmare, în cadrul acesteia, a pus bazele unei subdiviziuni de produse farmaceutice și chimice, prima de acest fel de pe cuprinsul central-răsăritean al statului monarhic. Ea a fost utilată modern și a fabricat produse care, până la acea vreme, erau importate în cantități mari. Prin desfacerea preparatelor elaborate de firmă, renumite pe plan mondial, în scurt timp s-a reușit înlăturarea produselor similare din import. Mai mult, produsele proprii pe bază de eter și alcool amilic au fost exportate în Peninsula Balcanică, Anglia, Franța, Egipt și chiar în țări de dincolo de ocean.

În 1903, firma a cumpărat pusta Nagybessenyő, iar un an mai târziu, în 1904, și pusta Kisbessenyő, ambele în vecinătatea orașului Oradea (nu se știe exact despre ce sate este vorba), începând pe fiecare din ele o activitate agricolă intensă⁹².

⁸⁴ B.N.I.K. 1912, p. 121

⁸⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 8/1876-1893, f. 46v, 47f

⁸⁶ *Ibidem*, registrul 3/1876-1893, f. 191v

⁸⁷ *Ibidem*, p. 192f

⁸⁸ B.N.I.K. 1912, p. 121

⁸⁹ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 212/1892, f. 43

⁹⁰ BOROVSZKY 1901, p. 305, 311

⁹¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Fabrica de spirt Victoria*, inv. 564/1901-1959, f. 1

⁹² http://hu.wikipedia.org/wiki/Besenyő_eredetű_helynevek_Bihar_megye_területén

Activitatea eficientă a uzinei a fost recunoscută și apreciată de guvernul budapestan, fapt exprimat prin autorizarea fabricii de a folosi heraldica statului maghiar⁹³.

Anul 1905 a marcat o stagnare în evoluția firmei, din cauza unui incendiu produs în incinta stabilimentului, care a provocat pierderi materiale și financiare importante. Dar în scurt timp, stricăciunile au fost remediate cu sprijinul capitalului englez, fabrica devenind una dintre cele mai însemnate din Imperiu (**Anexa IV/Fig. 1**). Pe atunci, ea asigura locuri de muncă pentru circa 100 de oameni.

Proprietarii firmei au participat intens și la viața publică a orașului Oradea, fiind membrii *Consiliului orășenesc*. De asemenea, au participat în consiliile directoare ale diferitelor societăți comerciale cu sediul în Oradea.

La 11 iunie 1948, întreprinderea a fost naționalizată sub denumirea: *Întreprinderea Industrială de Stat „Victoria”*, fabrică de spirt și drojdie comprimată - Oradea⁹⁴.

Fabrica de spirt „Léderer și Kálmán”⁹⁵

A fost una dintre cele mai vechi întreprinderi, cu un rol important în dezvoltarea industriei și a comerțului orașului Oradea. *Fabrica de spirt „Léderer și Kálmán”* a fost fondată în anul 1857 (**Anexa III/Fig. 4**)⁹⁶.

Inițial, ea a reprezentat proprietatea lui Náthán Waldmann, fiind cumpărată în al șaselea deceniu al secolului al XIX-lea, de către Antal Léderer și Ferenc Kálmán. Deoarece fabrica era de proporții reduse, noii proprietari au decis extinderea și modernizarea sa. În acest sens, au cooptat la conducere pe Hermann Benedek și Gábor Weisz⁹⁷. Sub coordonarea acestora, în scurt timp, unitatea a devenit cunoscută pe întreg cuprinsul Imperiului absolutist. Fabrica utiliza în procesul de producție porumbul, o materie primă de preț. Drept urmare, produsele sale s-au bucurat de o reală apreciere. Pe plan extern, fabrica a reușit extinderea sferei clienților săi până în țările din Peninsula Balcanică și Orientul Apropiat.

În anul 1871, în fabrică s-au produs 16.000 hectolitri de spirt. La acea vreme, acolo lucrau 180 de muncitori. Forța motrice era asigurată de 3 mașini cu aburi, având fiecare o capacitate energetică de 46 cai putere⁹⁸. Și celelalte echipamente ale unității productive corespundeau exigențelor tehnicii moderne, de remarcat în acest sens fiind instalația de răcire a borhotului, invenție proprie a mecanicului angajat de fabrică. S-a distins, de asemenea, sistemul de transport al spirtului obținut în cazane, alcătuit dintr-o rețea de conducte subterane, prin care alcoolul etilic ajungea la rezervorul cu o capacitate de 750 hectolitri, situat în subsolul depozitului de spirt. Cu ajutorul unei pompe, fluidul din rezervor era încărcat în butoaie⁹⁹.

Peste numai un an, în 1872, întreprinderea și-a extins activitatea prin crearea unei ferme agricole pentru creșterea și valorificarea cornutelor; la acea vreme, aceasta avea un șeptel de 1.800 de capete. Unitatea zootehnică, care dispunea și de o fabrică de lapte, era situată pe o stradă laterală, la o distanță de aproximativ trei kilometri de fabrica de spirt. Cele două erau legate între ele printr-o rețea de conducte subterane. Aceasta asigura transportul lăturilor cu

⁹³ B.N.I.K. 1912, p. 122

⁹⁴ Unitatea productivă a funcționat cu succes în perioada regimului socialist și în primii nouă ani ai regimului democratic. În urma unei modernizări care i s-a adus, a mai funcționat câțiva ani, iar în 1998 a fost închisă. În 2007 a început demolarea sa. Singura mărturie palpabilă a faptului că la adresa de pe calea Clujului nr.78 a existat cândva o unitate industrială este poarta de acces, din fier forjat, respectând canoanele *Artei 1900*, o copie fidelă a originalului, care încă nu s-a demolat (**Anexa IV/Fig. 2**). Ar fi de dorit prezervarea și cuprinderea sa în circuitul muzeistic, dată fiind valoarea istorică și artistică pe care o are.

⁹⁵ Această subdiviziune are la bază un fond arhivistic neorganizat, care s-a aflat în proprietatea S.C. *Pamora S.A.* (societatea a fost lichidată la sfârșitul secolului al XX-lea).

⁹⁶ BOROVSZKY 1901, p. 306, 311

⁹⁷ B.N.I.K. 1912, p. 119; E.M.K.N. 1922, p. 127

⁹⁸ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 212/1892, f. 43; SÁNDOR 1954, p. 93

⁹⁹ *Szabadság*, 1877, nr. 133, p. 3

ajutorul unei mașini mecanice de forță. Pe teritoriul îngrășătoriei au fost ridicate, în conformitate cu sistemul elvețian, un număr de 40 de grajduri, cu protecție împotriva incendiilor¹⁰⁰. Cornutele îngrășate erau vândute la cele mai bune prețuri, cu precădere la Viena, München și Frankfurt.

La începutul anului 1875, când fabrica a devenit societate în nume colectiv, a fost utilată cu o instalație de rafinare a spiritului, ajungând să producă anual o cantitate de până la 30.000 hectolitri de spirt rafinat¹⁰¹. Marea parte a producției a fost exportată, pe lângă zonele geografice deja amintite, în Italia, unde a realizat un deosebit succes în competiția cu spiritul rusesc. Suprafața totală a stabilimentului industrial era de circa 13 hectare, iar aici se aflau, alături de clădirea principală, depozitul de cereale și cel de spirt, următoarele clădiri anexă: atelierul mecanic, lăcătușăria, dogăria, arămăria și alămăria, dulgheria și, nu în ultimul rând, curelăria. În toate aceste încăperi, înzestrate cu utilaje speciale, s-au realizat lucrări exclusiv pentru necesitățile fabricii¹⁰².

Transformarea fabricii de spirt și a rafinării în societate pe acțiuni a avut loc la începutul anului 1887, la inițiativa lui Gábor Weisz¹⁰³. El a fost cel care a înființat și fondul de pensii al angajaților întreprinderii, stabilind inclusiv regulamentul de funcționare a acestuia.

După moartea lui Weisz, conducerea întreprinderii a fost preluată de Simon Róz și Ernő Kálmán. Sub conducerea lor a avut loc extinderea domeniului de activitate. În anul 1910, pe lângă fabrica de spirt și rafinare și pe lângă crescătoria de vite și uzina modernă de lapte, pe stabilimentul industrial din str. Erzsébet și-a început activitatea o moară cu aburi. Specifică uzinei de lapte, în acea perioadă, a fost comercializarea anuală a circa 600.000 litri de lapte, prin care se asigura marea parte a necesităților populației orașului. De asemenea, noutatea în epocă a fost dotarea sa cu o linie de îmbuteliere a laptelui¹⁰⁴.

Către finele celui de al treilea deceniu al secolului al XX-lea, complexul industrial s-a confruntat cu efectele negative ale crizei economice mondiale de supraproducție. În atare condiții, consiliul director a decis sistarea activității fabricii de spirt și a rafinării. Muncitorii acestora au fost concediați. În schimb, moara a continuat să producă.

În vederea prelucrării urinei și a excrementelor eliminate de cornute, *Fabrica de spirt „Léderer și Kálmán”* a înființat, în anul 1891, *Fabrica de îngrășăminte artificiale*. Tot ea a pus bazele *Fabricii de eter „Aurora”*, în anul 1905.

Fabrica de spirt și drojdie „Adolf Moskovits și Fiii”

Fabrica de spirt și drojdie a fost fondată de către Adolf Moskovits sub formă de firmă individuală, fiind înregistrată în anul 1876¹⁰⁵. Aceasta s-a întins pe un teren de 4.000 de metri pătrați, de-a lungul străzii Vámház. Dispunea de opt clădiri, doisprezece grajduri și patru silozuri (**Anexa IV/Fig. 3**). Utilajele sale au fost acționate de două mașini cu aburi, cu o capacitate de 60 respectiv 25 cai putere. Prin intermediul acestora s-a asigurat o producție anuală de 800.000 litri spirt și una zilnică de 2 tone de drojdie. Unitatea productivă a fost deservită de un număr de 100 de muncitori. Pe lângă satisfacerea nevoilor de pe piețele interne, fabrica a realizat exporturi în Peninsula Balcanică și chiar pe continentul negru¹⁰⁶.

Obiectul său de activitate a fost lărgit în 1889 prin înființarea unei diviziuni de elaborare a oțetului, situată tot pe strada Vámház¹⁰⁷. Uzina avea o suprafață de aproximativ 300 de metri pătrați și avea trei clădiri. Capacitatea ei zilnică de producție era de 2.000 de litri de oțet¹⁰⁸.

¹⁰⁰ *Ibidem*, p. 4

¹⁰¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 8/1876-1893, f. 30v, 31f

¹⁰² *Szabadság*, 1877, nr. 133, p. 3

¹⁰³ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 8/1876-1893, f. 167f; SÁNDOR 1954, p. 577

¹⁰⁴ B.N.I.K. 1912, p. 120

¹⁰⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 3/1876-1893, f. 25v

¹⁰⁶ BOROVSZKY 1901, p. 306, 312

¹⁰⁷ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 3/1876-1893, f. 26f

¹⁰⁸ BOROVSZKY 1901, p. 312

La 14 mai 1910 cele două uzine mai sus amintite și *Moara „Adria”*, prezentată anterior, s-au reunit sub denumirea *Societatea pe acțiuni pentru industrie și agricultură „Adria”*¹⁰⁹. Grație activității deosebit de fructuoase depuse de Adolf Moskovits, întreprinderea comasată a reușit să devină o concurentă convingătoare pe piața orașului și monarhiei bicefale. Ea dispunea de utilaje de înaltă tehnicitate, demne de invidiat la acea vreme, precum și de o proprietate agricolă de 3.465 hectare, situată la sud de Oradea, în vecinătatea localității Nojorid¹¹⁰. De asemenea, deținea terenuri agricole la limita localităților Leș, Gepiu și Diosig¹¹¹. Resursa umană a societății număra 800 de persoane, o cifră impresionantă în epocă. Produsele sale purtau marca „Adria” și erau căutate atât pe piața internă, cât și în străinătate, mulțumită calității lor superioare¹¹². Întreprinderea exporta o parte a produselor proprii, inclusiv în țările dincolo de ocean, ajungând să aibă de pe urma tranzacțiilor un venit anual de 10 milioane de coroane¹¹³.

Fabrica a fost lichidată în aprilie 1942¹¹⁴. Clădirile care au supraviețuit stau și azi în picioare, fiind însemnele unor vremuri de glorie demult apuse. Timp de mai mulți ani, aceste imobile au servit drept depozite ale *Cooperativei de Consum*¹¹⁵. Starea lor de conservare actuală este nesatisfăcătoare. Chiar și așa au o reală valoare istorică, ceea ce ar trebui să trezească interesul edililor pentru declanșarea acțiunii de preservare pentru fiecare în parte, cu scopul clasării lor în categoria de monument industrial (**Anexa IV/Fig. 4**).

Fabrica de bere din Oradea-Seleuș¹¹⁶

Un document care atestă existența primei *fierbătorii de bere*, cu caracter manufacturier, pe teritoriul actual al orașului Oradea datează din vara anului 1717. Actul viza și îmbunătățirea calității berii. *Fierbătoria* era situată în apropierea fortăreței orădene, având ca proprietari comunitatea orașului și Capitulul romano-catolic.

În 1719, Senatul orașului a solicitat acestuia din urmă arendarea prin licitație a *fierbătoriei*, deoarece maistrul berar, din acea vreme, realizase investiții inutile, în contul arenzii. Rezoluția, care a fost dată cu multă întârziere, în 1720, aproba arendarea *fierbătoriei* pe o perioadă de un an¹¹⁷.

A doua *fierbătorie orădeană de bere* datează din 1727. Documentul care atestă existența sa menționează și consumul de materie primă necesară pentru fabricarea licorii lui Gambinus. Manufactura, numită *Braxa Dominalis*, era situată pe partea stângă a cursului pârâului Peța, în localitatea limitrofă Oradiei, Seleuș, astăzi un teritoriu ocupat aproape în întregime de cartierul Nufărul. *Fierbătoria*, aparținătoare Episcopiei Romano-Catolice, producea bere blondă și bere neagră, pentru necesarul propriu, într-o clădire cu un singur nivel¹¹⁸.

Fabrica de referință a fost fondată în a doua jumătate a secolului al XIX-lea – probabil în locul sau în imediata vecinătate a *fierbătoriei de bere*, din Seleuș, înființată în anul 1727¹¹⁹.

¹⁰⁹ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 12/1909-1911, f. 132v, 133f

¹¹⁰ ZAINEA 2007, p. 27

¹¹¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 1088/1916, f. 257

¹¹² O gamă de băuturi răcoritoare, cu același nume, este produsă și vândută în prezent, de către concernul *European Drinks*, cu sediul principal în Oradea.

¹¹³ B.N.I.K. 1912, p. 117

¹¹⁴ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 12/1909-1911, f. 133v

¹¹⁵ DUKRÉT 2008, p. 158

¹¹⁶ La baza acestei subdiviziuni stă un fond arhivistic neorganizat, care s-a aflat în proprietatea S.C. *Bere Malț S.A.* (societatea a fost lichidată la începutul secolului al XXI-lea), precum și următoarele lucrări: HOCHHAUSER 2002, p. 241-257 și HOCHHAUSER 2006, p. 315-326; Investigațiile personale, întreprinse ulterior apariției celor două studii, au scos la iveală și alte aspecte din viața fabricii, ceea ce ne-a îndemnat la o reanalizare a istoricului său.

¹¹⁷ *Crisia XIX*, 1989, p. 941

¹¹⁸ A.N.-D.J.Bh., *fond Întreprinderea de bere, spirt și drojdie Oradea*, inv. 284/1975, f. 2

¹¹⁹ DIACON 2009, p. 212 și passim

Producția inițială de bere locală a durat o perioadă relativ scurtă de timp, aproape două decenii, fabrica intrând în crah economic între anii 1875-1895¹²⁰.

În anul 1896 a avut loc reorganizarea sa, sub formă de firmă individuală, cu denumirea *Fabrica de bere, cu aburi, Oradea-Seleuș „Lówy Ignác”*¹²¹. Evoluția unității productive în această formulă a fost de scurtă durată, de doar patru ani, timp în care a scos pe piață sortimentele de bere *Szent László (Sfântul Ladislau)* și *Márcziusi (Bere de Martie)*. Ambele preparate erau recomandate „*onoratului public*”, ca fiind „*excelente, bune și gustoase*”¹²². Caracteristica fabricii o constituia producerea distilatului de bere, în speță un coniac special (**Anexa V/Fig. 1**). Proprietarul a avut meritul de a extinde obiectul de activitate a fabricii prin înființarea unei secții de malț, a unei uzine de gheață și prin deschiderea unei berării moderne, cu o „*culină escelentă și serviciu prompt*”, în casa Jiga¹²³.

Vara anului 1900 a marcat trecerea fabricii în proprietatea unei societăți pe acțiuni, sub denumirea „*Hungária*”, având la schimbarea formei de proprietate un număr de 36 de angajați¹²⁴. Cu toate că și-au propus a realiza multe, firma având un bogat obiect de activitate, noii posesori n-au înfăptuit mai nimic (**Anexa V/Fig. 2**).

În 1902 *fierbătoria de bere* din Seleuș și-a schimbat din nou proprietarul, în persoana lui Béla Krausz, care a instituit-o sub formă de firmă individuală¹²⁵. Sub conducerea sa, întreprinderea a cunoscut o dezvoltare rapidă. Utilajele și instalațiile din dotare au fost modernizate. Drept urmare s-a îmbunătățit și calitatea berii produse. Tot așa, s-a înregistrat o creștere a producției anuale, la 1.295 hectolitri, iar în 1903, de 5.910 hectolitri¹²⁶.

Anul 1908 a adus o altă reformă în evoluția fabricii, prin transformarea sa în societate în nume colectiv. În noua formulă, firma l-a avut ca asociat al lui Béla Krausz, pe Gyula Fleischhackker, director general de *casă de economii*¹²⁷. Sub îndrumarea lor, întreprinderea a continuat să prospere, ajungând în anul 1912 să depoziteze în pivnițele proprii o cantitate de 18.500 hectolitri de bere¹²⁸. Această mărime este demnă de invidiat, dacă se ia în seamă că, inițial, cantitatea produsă a fost de 1.830 hectolitri. În acea perioadă, întreprinderea producea marca de bere *Goliat*¹²⁹. Următoarea modificare în statutul firmei s-a petrecut în 1913, când ea a devenit societate în comandită, avându-l ca asociat comanditar pe Béla Krausz și ca asociat comanditar *Casa de păstrare și economii a comitatului Bihor S.A.*¹³⁰. Sub această formă de proprietate, întreprinderea nu a rezistat mult, ea fiind vândută după o jumătate de an de activitate, perioadă în care producția sa a fost de 13.620 hectolitri de bere¹³¹.

Noii cumpărători i-au dat o altă formă, de societate pe acțiuni, primind numele *Fabrica de Bere din Oradea Mare*¹³². Tot atunci, a intrat în subordinea *Căsei de păstrare și economii a comitatului Bihor*, cu un capital de 200.000 coroane. Principalul punct al obiectului său de activitate a constat în producerea malțului și dezvoltarea industriei de bere¹³³. În acea perioadă fabrica a preparat numai bere blondă, întreaga producție fiind valorificată, cu mici excepții, în

¹²⁰ BOROVSZKY 1901, p. 305

¹²¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 4/1882-1906, f. 86f

¹²² *Vulturul*, 1897, nr. 6, p. 8

¹²³ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 9/1893-1903, f. 257; *Vulturul*, 1897, nr. 27, p. 8

¹²⁴ SÁNDOR 1954, p. 578

¹²⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 4/1882-1906, f. 216f

¹²⁶ *Gambrinus*, 1904, nr. 2, p. 56; B.N.I.K. 1912, p. 152

¹²⁷ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 11/1906-1909, f. 205v, 206f

¹²⁸ B.N.I.K. 1912, p. 152

¹²⁹ POPESCU T. 1995, p. 34

¹³⁰ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 13/1911-1914, f. 216v, 217f

¹³¹ POPESCU T. 1995, p. 35

¹³² SOCEC 1924-1925, p. 124, 185

¹³³ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 13/1911-1914, f. 265v, 266f

butoaie. Ea avea și un depozit plasat în scuarul Nagyvásártér¹³⁴. Scaunul de director comercial al firmei i-a revenit în mod electiv lui Friedmann Hermann.

În 1916 acțiunile fabricii au fost cumpărate de către *Hazai Bank - Banca Autohtonă* din Budapesta, sub auspiciile căreia a funcționat până în anul 1922¹³⁵. În acea vreme fabrica și-a inclus în obiectul de activitate fabricarea Țetului și a băuturilor alcoolice, precum și creșterea animalelor¹³⁶.

O nouă perioadă de expansiune în existența firmei a avut loc în anul 1922, când titlurile sale de proprietate au fost achiziționate de către *Fabrica de bere „Dreher-Haggenmacher”* din Kőbánya - Budapesta și de către *Casa de Păstrare și Credite* din Cluj, după cum urmează: *Casa de păstrare și credite* din Cluj, cu 22.022 de acțiuni; *Firma „Bognár & Szántó”* din Oradea, cu 19.866 de acțiuni; Oszkár Haggenmacher din Zürich (Elveția), cu 10.185 de acțiuni; o *Societate pe Acțiuni* din Oradea, cu 9.766 de acțiuni; Dezideriu Ajorfros din Cluj, cu 6.440 de acțiuni; Antal Dreher din Budapesta, cu 5.333 de acțiuni; *Banca „Rozai”* din Oradea, cu 2.930 de acțiuni; *Comisia de Control* din Oradea, cu 2.100 de acțiuni; Ladislau Baksenczy din Oradea, cu 1.980 de acțiuni și Alex Rozelgner din Cluj, cu 1.480 de acțiuni, în total 80.000 de titluri¹³⁷. În urma semnării contractelor, pe amplasamentul din Seleuș, a început construirea unor noi clădiri, de mărimi impresionante și moderne, după modelul *Fabricii de bere „Dreher-Haggenmacher”* din Kőbánya-Budapesta. Dotarea acestora cu utilaje moderne – cazane de fierbere, vase de depozitare, compresoare de amoniac și linuri de fermentare – s-a realizat conform cerințelor din epocă, fabrica primind caracterul propriu-zis al unei întreprinderi industriale¹³⁸. Drept urmare, adunarea generală extraordinară a acționarilor, desfășurată la 5 martie 1923, a decis și schimbarea denumirii firmei în *Fabrica de bere „Dreher- Haggenmacher” S.A.*¹³⁹. Concomitent au fost aleși și noii membri ai consiliului de administrație: Theodor Mihali, politician transilvănean, dr. Aurel Lazăr, unul din mentorii Marii Uniri, Jenő Dreher și Oszkár Haggenmacher, coproprietari ai fabricii de referință¹⁴⁰.

Tot în 1923, firma a luat în chirie *Fabrica de bere „Nopcsa”* din Aradul Nou, care a devenit subunitate a fabricii orădene¹⁴¹. Întrucât instalațiile și utilajele învechite nu au corespuns cerințelor epocii, fiind inutilizabile elaborării berii, subunitatea de la Aradul Nou a fost transformată într-o *secție de malțificare*. În acel loc se producea numai malțul, semifabricatul necesar producerii berii la fabrica de la Oradea.

¹³⁴ *Tiszántúl*, 1914, nr. 66, p. 9

¹³⁵ FEHÉR 1933-1937, p. 278

¹³⁶ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 14/1914-1920, f. 136f

¹³⁷ *Idem*, *fond Întreprinderea de bere, spirt și drojdie Oradea*, inv. 284/1975, f. 2

¹³⁸ FEHÉR 1933-1937, p. 278

¹³⁹ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 16/1920-1924, f. 326v

¹⁴⁰ *Ibidem*, f. 328f; CHIRIAC 2003, *Oradea...*, p. 92; dr. Aurel Lazăr a fost primar al orașului Oradea în perioada 1928-1930. De asemenea, a îndeplinit funcții în consiliul de administrație la următoarele unități de producție: *Tipografia și Librăria Românească S.A.*, *Industria bihoreană, societate anonimă - carieră de piatră, exploatarea miniere, drumuri și căi ferate*, *„Prometheus” societate pe acții pentru mine și industrie*, precum și *„Câmpeni” industrie de păduri S.A.*; Jenő Dreher – proprietar de fabrică de bere, agronom. A fost strănepotul lui Franz Anton Dreher (1735-1820), întemeietorul *Fabricii de bere „Dreher”*. În anul 1898, el s-a căsătorit cu Berta Lujza Haggenmacher, fiica cea mică a lui Henrik Haggenmacher, la rândul său, proprietar de *fierbătorie de bere*. În anul 1905 tatăl, Anton Dreher (1849 -1920), i-a încredințat fiului său, Jenő, conducerea *Fabricii de bere din Kőbánya - Budapesta*. În anul 1907, fabrica a devenit de sine stătătoare și a primit numele *Fierbătorie de bere „Antal Dreher” S.A.*. Un însemnat procent al pachetului său de acțiuni a fost achiziționat de familia Haggenmacher. În anul 1910 a avut loc extinderea fabricii, prin construirea unor noi săli: de fierbere și de mașini. La sfârșitul celui de-al Doilea Război Mondial, producția de bere de la Oradea a fost reluată pentru o scurtă perioadă. Cu începere din anul 1948, dar mai cu seamă după etatizarea principalelor mijloace de producție, familia Dreher și-a pierdut toate proprietățile; Oszkár Haggenmacher – coproprietarul *Fabricii de bere „Haggenmacher”* din Budapesta, înființată în anul 1910.

¹⁴¹ *Nagyvárad*, 1923, nr. 236, p. 3

Din dorința de a face față concurenței, care a devenit din ce în ce mai acerbă, fabrica a introdus noi sortimente de produse, cu concentrație slabă de alcool: berea neagră și berea blondă în sticle, cu calități și denumiri diferite: *Bere de Martie* și *Salvator*¹⁴². Dispunând de un capital de 30.000.000 lei, stabilit în adunarea generală din 11 octombrie 1924, având o capacitate de producție anuală de 165.000 hectolitri, firma se situa printre primele cinci fabrici de bere din România acelor ani¹⁴³. Funcția de director de vânzări i-a fost încredințată lui Mihály Diamandstein. Cantitatea anuală maximă produsă de fabrică a fost de 72.000 hectolitri de bere, având producții sensibil egale, atât pe timp de vară, cât și iarna.

Până în anul 1930, Antal Dreher și Oszkár Haggemacher au devenit acționarii majoritari ai fabricii, ajungând după acea dată să o patroneze, până la naționalizarea sa¹⁴⁴.

În perioada anilor de criză economică mondială, printr-un efort, a fost cumpărată *Fabrica de bere* din Aradul Nou, proprietate a baronesei Nopcsa, văduva baronului Elek Nopcsa, fabrică aflată deja în chiria societății, după cum am menționat adineauri¹⁴⁵. Achiziția s-a dovedit a fi neinspirată, în acel moment, așa că în anul următor, în noiembrie 1931, datorită impozitelor mari care se aplicau întreprinderilor industriale, firma orădeană s-a văzut nevoită să închidă sucursala din Aradul Nou și să limiteze producția doar la sectorul din Oradea¹⁴⁶. În acea perioadă, firma își desfășura produsele și prin intermediul a două depozite: *Bognár & Szántó*, din strada Nicu Filipescu nr. 7 și *Hitter și Breuer*, din strada Astra nr. 8¹⁴⁷.

Semnele ieșirii din criză s-au conturat în anul 1932 când, mărcile de bere produse de fabrică la Oradea – *Dreher- Haggemacher, Bak (Țap), Dacia, Herkules, Szent László, Turul (Șoimul peregrin)* – au pătruns pe piața din capitală, unde s-au bucurat de o apreciere deosebită, în pofida faptului că Bucureștiul avea la acea dată mai multe fabrici de bere, cu niște capacități de producție cantitativ superioare, precum „*Luther*” și „*Bragadiru*” (**Anexa V/ Fig. 3**)¹⁴⁸.

În perioada celei de-a Doua Conflagrații Mondiale, când existența fabricii a fost menționată și de publicațiile din străinătate, coșul de eliminare a gazelor obținute prin arderea combustibililor a fost grav avariat, fiind dărâmat de un viscol în anul 1945¹⁴⁹. Tot în perioada războiului, *Fabrica de bere* din Oradea a lucrat cu malț livrat de la fabrica *Dreher*, cu sediul la Budapesta.

În ședința *Consiliului de administrație* din 3 mai 1946, s-a hotărât reluarea producției la sucursala din Aradul Nou, prin repunerea în activitate și exploatarea sectorului de producție de malț și gheață¹⁵⁰. De asemenea, s-au realizat demersuri pentru aducerea la același nivel a capacităților utilajelor, fie prin forțe proprii, fie prin grija *Direcției Generale Spirt, Bere și Amidon*.

Cu puțin timp înainte de naționalizare, fabrica a trecut la fabricarea surogatului de cafea, obținut din colții orzului. Tot în acea perioadă a fost reparat și aparatul pentru pasteurizarea berii, deteriorat la debutul recesiunii economice mondiale¹⁵¹.

Această întreprindere cu tradiție a fost naționalizată la 11 iunie 1948, după care a funcționat încă o jumătate de secol. Clădirile sale, construite în perioada interbelică, unicate

¹⁴² HORVÁTH 1923, pagină nenumărată

¹⁴³ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 16/1920-1924, f. 328f; BORCEA, GORUN 1995, p. 360

¹⁴⁴ A.N.-D.J.Bh., *fond Întreprinderea de bere, spirt și drojdie Oradea*, inv. 284/1975, f. 3

¹⁴⁵ Pe vremuri, această subunitate a fost o întreprindere de sine stătătoare și a funcționat ca fabrică de bere – producea bere brună din malț, sortimentele „*Bika*” („*Taurul*”) și „*Diadal*” („*Triumf*”). Ea a fost înființată în anul 1820, pe moșiile familiei Lovász. Fabrica a asigurat valorificarea, în condiții avantajoase, a recoltei de orz a moșiei, timp de mai mult de 100 de ani. Fiind o unitate mai mică, activitatea sa era limitată, având mai mult caracter de manufactură.

¹⁴⁶ I.I.R. 1940, p. 375

¹⁴⁷ A.R.C.I. 1931/32, p. 257

¹⁴⁸ POPESCU T. 1995, p. 35

¹⁴⁹ DINZL 1942, p. 215

¹⁵⁰ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 19/1931-1941, f. 347

¹⁵¹ *Crișana*, 1948, nr. 94, p. 5

în România, au fost demolate fără a se lua în seamă valoarea de monument pe care o aveau, fiind distruse inclusiv obiectele culturale cu importanță tehnică, din dotare¹⁵².

Fabrica de sifon „József Váli”

Producerea sifonului s-a desfășurat din plin la nivelul orașului. Exemplu în acest sens stă numărul mare de *fabrici de sifon*, înființate de-a lungul timpului. Una dintre cele mai longevive a fost cea a lui József Váli.

Fabrica a fost creată în anul 1879, fiind una dintre primele întreprinderi din ramură de pe teritoriul coroanei maghiare¹⁵³. Inițial producția sa era moderată, dar a crescut treptat, mai ales după ce conducerea ei a fost preluată de Péter Váli, fiul proprietarului. El a dotat-o cu utilaje moderne, care au fost acționate de un motor electric. Fabrica avea în circulație circa 100.000 de sticle de sifon. Transportul acestora era asigurat de către șase căruțe, care aprovizionau cu sifon atât orașul Oradea, cât și împrejurimile sale¹⁵⁴.

Întreprinderea de îmbuteliere și îmbogățire a apelor minerale, cu acid carbonic, „Jenő Demetrovics și Asociatul”

Întreprinderea a luat ființă, sub formă de societate în nume colectiv, la 11 iunie 1911¹⁵⁵. După nici șase luni de la debutul comercializării apei minerale răcoritoare, marca *Király (Crai, Împărat)*, de către agیلul om de afaceri Jenő Demetrovics, aceasta a devenit preferata publicului din oraș și din întregul comitat Bihor. Lichidul era solicitat atât de restaurante și cafenele, cât și de locuitorii din casele particulare. Secretul succesului rapid a constat în calitatea sa superioară, rezistând concurenței cu apele minerale deja consacrate, de pe piață. Mai mult, a determinat scăderea considerabilă a importului de ape minerale¹⁵⁶.

Uzina producătoare a noului sortiment a fost amplasată pe str. *Vízvezeték*, fiind utilată cu mașini electrice moderne, respectând condițiile cele mai exigente de igienă. Chiar și transportul buteliilor de apă a fost organizat conform unei logistici riguroase.

Pentru saturarea apei minerale s-a utilizat acid carbonic natural, procurat de la Buziaș. Apa sterilizată, care trecea prin utilajul de fabricație, absorbea în totalitate acidul carbonic, dând un gust plăcut produsului finit. Chiar și după turnarea sa în pahare, apa minerală *Király* își păstra multă vreme aciditatea¹⁵⁷.

În afară de această fabrică, în anii premergători Marelui Război, la Oradea ființau depozite și magazine care desfăceau apă minerală terapeutică, obținută inclusiv de la surse situate în comitatul Bihor. Un asemenea depozit a fost situat pe strada *Gróf Teleki Pál* nr. 41, unde se comercializa apa minerală, marca „*Edina*”, obținută de la sursa cu nume omonim de la Pădurea Neagră. Izvorul situat pe domeniul contelui Rafael Zichy a fost considerat a fi, în al doilea deceniu al secolului al XIX-lea, drept *perla* comitatului Bihor. Compoziția chimică a apei sale acidulate, bogată în metale pământoase și fier, a recomandat-o pentru tratarea unor afecțiuni precum: anemia, disfuncții ale sistemului nervos, paliditatea, extenuarea etc.¹⁵⁸.

O altă apă minerală, căutată în epocă și folosită ca remediu pentru afecțiuni ale rinichilor și ale vezicii urinare, a fost „*Lythia*” exploatată de la un izvor situat în Tămășeu – Bihor¹⁵⁹.

¹⁵² Operațiunea de dărâmare a fostelor *silozuri de malt*, prin implozie, a început la 1 februarie 2001, ora 15 și 11 minute. *Clădirea secției fierbere* a fost demolată prin metode obișnuite.

¹⁵³ N.N. 1914, pagină nenumărată

¹⁵⁴ B.N.I.K. 1912, p. 150

¹⁵⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 12/1909-1911, f. 286v, 287f; Producția de ape minerale nu a avut tradiție la Oradea

¹⁵⁶ B.N.I.K. 1912, p. 151

¹⁵⁷ *Ibidem*

¹⁵⁸ *Szabadság*, 1913, nr. 101, p. 3

¹⁵⁹ *Idem*, 1913, nr. 117, p. 9; Acest tip de apă minerală este comercializat și în prezent, sub denumirea „*Lithinia*”.

Industria textilă a început să se impună la Oradea în perioada interbelică. Până la acea vreme, ea a fost reprezentată, cu precădere, de *Fabrica de șireturi „Rosenzweig”*, fondată în 1890. În anul 1913, firma orădeană a devenit, prin contract, furnizoarea funcționarilor de stat și a ofițerilor din armata cezaro-crăiască. De asemenea, a aprovizionat *Uniunea Națională a Funcționarilor din Administrație*¹⁶⁰.

Țesătoria de bumbac „Regner & Weisz”

Fabrica a fost constituită la 1 ianuarie 1928, sub formă de societate în nume colectiv¹⁶¹. Ea a avut o evoluție ascendentă, chiar și în perioada de recesiune economică și financiară, grație profesionalismului cu care a fost condusă de cei doi proprietari: Kálmán Weisz și Károly Regner. Produsele sale s-au bucurat de o largă răspândire la nivel național. La schimbarea regimului politic, în 1940, fabrica avea 99 de muncitori și o forță motrică de 90 cai putere¹⁶².

La 6 septembrie 1944, unitatea – una dintre cele mai însemnate din oraș, în branșa sa – a fost violent bombardată de către trupele germane aflate în retragere¹⁶³. Clădirile și utilajele sale, în speță mașinile de țesut, au fost distruse în mare parte. Repunerea în funcțiune a fabricii situate pe strada ce duce și azi spre Episcopia Bihor s-a legat strâns de numele inginerului Iosif Crăciun, care a investit pentru acest scop o sumă importantă¹⁶⁴. El a fost ajutat în demersul său de către Ștefan Adler, procurist, și de Ambrozie Nicoară, contabil, în calitate de colaboratori. Lucrările de construcție s-au planificat a se termina în luna octombrie 1945, fabrica propunându-și reluarea activității cu un număr de 70 de muncitori. Concomitent, s-a avut în vedere construirea unui atelier de croitorie și cizmărie, cât și a unei cantine pentru angajați¹⁶⁵.

Înmatricularea firmei la *Camera de Comerț și Industrie Oradea* a avut loc la 26 septembrie 1945, sub denumirea „ing. Iosif Crăciun și Co.”, purtând emblema *Ortex*. De altfel, societatea în comandită simplă a luat ființă la 1 septembrie 1945, din obiectul său de activitate făcând parte producerea de fire și de țesături, dar și procedurile de apretare și de vopsitorie textilă¹⁶⁶. Activitatea fabricii a reînceput prin prelucrarea bumbacului sovietic, din care s-a obținut *pânza de America*, pentru necesitățile *Cooperativei „Szedosz”*¹⁶⁷.

Cu puțin timp înaintea etatizării, prin *Ordinul prezidențial* nr. 1 din 12 martie 1948, firma și-a schimbat forma de proprietate, devenind societate pe acțiuni. Domeniul său de activitate a cuprins, printre altele, prelucrarea bumbacului, a lânii, a inului, a cănepei, a mătăsii naturale și artificiale, precum și activități de import și export în branșa textilelor¹⁶⁸. În același an, la 1 mai, a fost inaugurată secția nouă de tricotaje, care la început a fabricat confecții de dame, ciorapi, cămăși și flanele bărbățești¹⁶⁹.

A fost naționalizată la 11 iunie 1948, sub tutela sa intrând și atelierele locale din branșă: „*Trico*”, „*Tritex*”, „*Tricord*”, „*Duditex*”, „*Gantstar*”, „*Bitex*”, „*Iosif Schwartz*” și „*Iosif Fogel*”¹⁷⁰.

¹⁶⁰ *Tiszántúl*, 1913, nr. 244, p. 6

¹⁶¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 18/1927-1941, f. 142

¹⁶² *ÁRVAY* 1941, p. 141

¹⁶³ *Crișana*, 1946, nr. 55, p. 3

¹⁶⁴ *Viața Nouă*, 1945, nr. 187, p. 1

¹⁶⁵ *Ibidem*, p. 2

¹⁶⁶ A.N.-D.J.Bh., *fond Fabrica textilă „Ortex” Oradea*, inv. 253/1945-1949, f. 2

¹⁶⁷ *Crișana*, 1946, nr. 55, p. 3

¹⁶⁸ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 22/1945-1948, f. 80

¹⁶⁹ *Crișana*, 1948, nr. 103, p. 5

¹⁷⁰ A.N.-D.J.Bh., *fond Fabrica textilă „Ortex” Oradea*, dos. 12/1948, f. 4; *Crișana*, 1948, nr. 103, p. 5

„Bihortex” Industria Textilă Unită din Oradea

A fost constituită la 1 octombrie 1947, sub formă de societate pe acțiuni, prin unificarea a șase fabrici mici de țesătorie și filatură: „Urania”, „Bihortex”, „Bihoreana”, „Helios”, „Frater Paolo” și „Gloria”, cu un personal total de peste 500 de muncitori¹⁷¹. Obiectul de activitate al societății a constat în prelucrarea materiilor prime textile precum urmează: bumbacul, lâna, inul, cânepa brută, mătasea naturală și artificială. În cadrul ei au funcționat cinci compartimente: filatură, țesătorie, apretură, vopsitorie și tricotate. Această din urmă secție a funcționat sub denumirea de *Modern Tricotaj*, producția sa fiind axată pe vatelină și pulovere ieftine, realizate, pentru început din materie primă sovietică¹⁷².

Prin decizia *Ministerului Industriei*, nr. 677 din 4 martie 1949, fabrica a fost comasată cu *Întreprinderea „Ortex”*, care în acest fel și-a încetat activitatea. Întreg patrimoniul său a fost absorbit de *Întreprinderea „Bihortex”*¹⁷³. Denumirea firmei a suferit și ea modificări, adoptând numele lui Vasile Roaită, muncitor ceferist jertfit în timpul mării greve, de la Atelierele C.F.R. Grivița, din februarie 1933.

Fabrica de șireturi, dantele și panglici „Electra”

A fost fondată în perioada interbelică – aproximativ în jurul anului 1928 – de către Lipót Incze, inginer constructor, un cunoscut om de afaceri din Oradea. Despre această fabrică nu se știe multe. Stabilimentul său era situat pe strada Praga nr. 4. La începutul activității, fabrica avea în dotare un număr de cinci utilaje care, la acea vreme, produceau corzi. Grație unui management riguros, dar și interesului pozitiv manifestat de angajați, unitatea productivă a avut o evoluție ascendentă. Acest fapt nu e de mirare, dacă se ia în considerare proveniența resursei sale umane din rândul comercianților și al industriașilor cu aptitudini deosebite¹⁷⁴.

În anul 1940, uzina avea un efectiv de 69 de muncitori, utilajele sale fiind puse în funcțiune de către un motor cu o capacitate de 83 cai putere¹⁷⁵.

Marea parte a angajaților a rămas în cadrul uzinei și în urma etatizării ei. Acest lucru se datorează probabil faptului că, neștiind ce va aduce viitorul, în testamentul său datat pe 2 noiembrie 1943 Lipót Incze a lăsat moștenire *Întreprinderea* cu toate accesoriile și creanțele sale, unui număr de 42 de muncitori, tehnicieni și funcționari, care au servit-o până atunci cu nețărmurită conștiinciozitate¹⁷⁶.

Textul integral al testamentului a fost publicat în ziarul *Nagyvárad*, din 19 februarie 1944, alături de un comentariu, pe măsura acestui gest nobil: *„Toate celelalte evenimente, petrecute ieri în oraș au devenit neînsemnate, în raport cu testamentul lui Lipót Incze, dat publicității. Timp de o zi, populația orașului a dat uitării problemele cotidiene, fiind sub influența conținutului testamentului mărinimos, unic în felul său. Nu ne amintim despre o asemenea tradiție, nu putem da un exemplu imediat, referitor la un caz similar, când cineva își lasă ca moștenire propria fabrică, valoroasă, exclusiv muncitorilor săi cei mai destoinici, în semnul colaborării fidele și oneste. Firește, familia lui Lipót Incze a luat cunoștință cu consimțământ și considerație de dispoziția acestuia. Băiatul defunctului, inginerul László Incze și-a manifestat dorința de a preda uzina noilor proprietari, în semn de omagiu pentru tatăl său”*¹⁷⁷.

Ceremonia de predare a fabricii s-a desfășurat într-o atmosferă emoționantă. În cadrul discursului său, băiatul lui Lipót Incze a rostit următoarele: *„...vă predau Fabrica de dantele, șireturi și panglici „Electra”. Îngrijiiți-o, conduceți-o cu aceeași dragoste și chibzuință socială precum a*

¹⁷¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 22/1945-1948, f. 71; *Crișana*, 1947, nr. 295, p. 7

¹⁷² A.N.-D.J.Bh., *fond Fabrica textilă „Bihortex” Oradea*, inv. 252/1941-1949, f. 2

¹⁷³ DUKRÉT 2008, p. 133

¹⁷⁴ *Ibidem*, p. 138

¹⁷⁵ ÁRVAY 1941, p. 141

¹⁷⁶ *Crișana*, 1947, nr. 45, p. 3

¹⁷⁷ Colecția HOCHHAUSER R.

*facut-o tatăl meu. Sufletul său nobil să vă fie călăuză și ajutor spre învingerea obstacolelor ridicate în viața de zi cu zi. Dumnezeu să vă fie alături, bunătatea Sa să vă călăuzească în tot ce faceți*¹⁷⁸.

În perioada premergătoare naționalizării, când unitatea era una dintre cele mai bine asortate fabrici de șireturi și dantele din țară, avea 59 de angajați, din care 37 erau proprietari asociați. Chiar și așa, ea resimțea lipsa de capital, care urma a fi remediată după etatizarea Băncii Naționale a României. De asemenea, se confrunta și cu lipsa cauciucului necesar fabricării țesăturilor elastice. Pentru ca producția să nu fi avut de suferit, mașinile care produceau acest tip de țesătură au fost utilizate pentru fabricarea de diferite șnururi, panglici și benzi¹⁷⁹.

Sub noul regim politic, fabrica a fost mutată pe strada Dimitrie Cantemir, în locul fostei *Fabrici de pălării și cloșuri „Flora”*, primind în 1952 denumirea *Drum Nou*¹⁸⁰.

*

La sfârșitul secolului al XIX - lea, **industria articolelor de îmbrăcăminte** era reprezentată modest, de câteva croitorii și manufacturi de mănuși. Fabricarea pălăriilor a înregistrat un regres, datorită saturării pieței cu produse din import. O revigorare a situației în domeniu a fost consemnată în perioada interbelică.

Fabrica de pălării „Heller și Deutsch”

A fost o întreprindere de frunte în industria locală care, grație sânguinței celor doi proprietari, a devenit cunoscută în toată Transilvania. Produsele sale, de calitate superioară, au fost promovate cu regularitate în ziarele locale, prin sloganuri precum: *„Pălăria mea nu se strică de ploaie, nici de zăpadă deoarece e cumpărată de la Heller și Deutsch”*¹⁸¹.

În perioada interbelică, fabrica s-a bucurat de privilegiul de a fi fost reprezentanța generală a *Fabricii de pălării „Gross și Weiss”* din Budapesta¹⁸².

Depozitul fabricii, unul dintre cele mai mari de pe cuprinsul Transilvaniei, situat pe strada Nicolae Iorga nr. 21, oferea publicului un mare asortiment de pălării, la prețuri accesibile pentru toate buzunarele, cele mai căutate fiind *pălăriile Borsalino* și *„Antica casa”*¹⁸³. De asemenea, avea în stoc produse ale meșterilor pălăriieri Giuseppe Bossi, Halban și Damask, Antal și József Pichler, ca și ale atelierelor cu același obiect de activitate – *Frații Böhm* și *I. Hüchel și Fiii*. Pe lângă produsele finite, depozitul desfăcea și o gamă largă de materii prime și semifabricate pentru pălării împreună cu accesoriile aferente¹⁸⁴.

Ca o apreciere a activității sale, la *Expoziția Halei Comerciale* din Oradea, în 1928, firma a obținut *Medalia de aur*, iar în 1930 proprietarii au fost distinși cu medalia *Meritul Comercial*¹⁸⁵. În urma succeselor obținute în afaceri, patronii au diversificat producția prin confecționarea pălăriilor pentru dame.

Fabrica a reușit să reziste și crizei economice mondiale, asigurând locuri de muncă pentru circa 100-120 de angajați.

Fabrica de blănuri „József Leichner”

Istoricul acestei fabrici a început în anul 1926¹⁸⁶. Înainte de această dată, József Leichner s-a ocupat cu negoțul articolelor de blănărie, în atelierul propriu, de pe lângă casa

¹⁷⁸ *Ibidem*

¹⁷⁹ *Crișana*, 1947, nr. 45, p. 3

¹⁸⁰ A.N.-D.J.Bh., *fond Întreprinderea textilă „Drum Nou” Oradea*, inv. 955/1946-1965, f. 1

¹⁸¹ *Gazeta de Vest*, 1935, nr. 1388, p. 2

¹⁸² E.M.K.N. 1922, p. 128

¹⁸³ *Ecoul*, 1931, nr. 216-217, pagină nenumărată

¹⁸⁴ E.M.K.N. 1922, p. 128

¹⁸⁵ FEHÉR 1933-1937, p. 301

¹⁸⁶ *Crișana*, 1948, nr. 76, p. 5; *Partium*, 2001, nr. 2, p. 6

sa, din strada Rimanóczy nr. 2. Magazinul a fost înregistrat sub formă de firmă individuală, la 14 martie 1921¹⁸⁷. Inovația sa de a produce – din blană de miel – blănuri alese a avut drept rezultat deschiderea unui al doilea magazin de blănărie, la 1 octombrie 1923, pe strada Episcop Ciorogariu nr. 4¹⁸⁸. Evoluția comerțului cu articole de blană, l-a determinat pe Leichner să înființeze o fabrică. Un prim pas în această direcție l-a constituit brevetul său, din anul 1925. Leichner a inventat o mașină specială de prelucrare a pieilor de ovine, care a făcut posibilă prelucrarea unor mari cantități de piei, la costuri mici. Așadar, din anul 1926 putem vorbi despre prelucrarea blănurilor la scară industrială în orașul Oradea. Fabrica pentru argăsirea și vopsirea blănurilor, utilată cu mașini moderne, a fost înregistrată, tot sub formă de firmă individuală, la 1 octombrie 1928¹⁸⁹.

În anul 1930 fabrica a fost mutată pe calea Decebal nr. 1. Concomitent, pe strada Episcop Ciorogariu nr. 7, Leichner și-a deschis încă un magazin de profil. Produsele sale au fost distribuite în întreaga țară, precum și peste granițe.

Rezultatele financiare obținute de Leichner au fost pe măsură. Prin urmare, el și-a extins afacerea, cumpărând în cursul anilor 1932-1933 un imobil vechi, situat pe strada 20 Aprilie nr. 9, împreună cu terenul aferent, aflate în proprietatea orașului¹⁹⁰. După modificările efectuate la clădire, în scopul desfășurării activității, cât și extinderile de imobile care s-au impus a se realiza, au fost instalate echipamentele aduse de la fabrica din calea Decebal. De asemenea, au fost achiziționate, din Leipzig, utilaje specifice domeniului de activitate¹⁹¹. Până în anul 1940, la fabrică s-au prelucrat numai piei de miel, producția maximă fiind de 1.500 bucăți pe zi, lucrându-se în trei schimburi, cu un efectiv de 300 de muncitori¹⁹².

În anul 1940, cota repartizată de piele crudă de ovine fiind redusă, s-a început argăsirea pieilor de vânat, activitatea derulându-se cu un număr de 100 de muncitori sezonieri.

În anul 1941 a debutat activitatea în domeniul confecțiilor, fabrica utilizând 5 mașini de cusut textile și 15 mașini pentru blănărie. La început, ea avea un caracter sezonier, lucrându-se doar în perioada mai-decembrie, cu o producție zilnică de 250 - 300 bucăți de piei. În acel interval, fabrica a onorat comenzi militare masive pentru șube, veste și mănuși de blană. Până în anul 1942, când s-au instalat 9 mașini pentru finisarea pieilor, cu o capacitate de 4.000 litri fiecare și o tehnologie de argăsire cu acizi, procedeul s-a efectuat în ciubăre, cu folosirea tărațelor. Un an mai târziu, a debutat producția blănurilor din ierhă¹⁹³.

În cursul anului 1944, când membrii familiei Leichner au fost deportați, întreprinderea s-a ruinat. Patronul firmei nu s-a mai întors din lagărul morții de la Auschwitz, conducerea fabricii fiind preluată de fiul său, György Leichner.

În perioada imediată de după eliberare, comenzile erau reduse. Parțial s-a recurs la munca executată de terți, pentru diferite cooperative din oraș. Numărul muncitorilor a fost redus la un efectiv de 80-85 de persoane, acesta crescând în perioada de sezon – mai-decembrie – până la 120-170 de persoane. O revigorare a activității a avut loc în 1947, când s-au primit comenzi pentru prelucrarea blănurilor pentru export, în țări precum Franța, Elveția și Suedia¹⁹⁴.

Odată cu naționalizarea, firma și-a schimbat denumirea în „1 Mai”.

¹⁸⁷ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 5/1906-1922, f. 393f

¹⁸⁸ HORVÁTH 1923, p. 138

¹⁸⁹ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 5/1906-1922, f., f. 394v

¹⁹⁰ Idem, *fond Întreprinderea de blănărie „1 Mai” Oradea*, inv. 1130/1942-1970, f. 2; SOMOGYI 1938, p. 77

¹⁹¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Întreprinderea de blănărie „1 Mai” Oradea*, inv. 1130/1942-1970, f. 3

¹⁹² *Partium*, 2001, nr. 2, p. 6

¹⁹³ *Ibidem*

¹⁹⁴ *Crișana*, 1947, nr. 273, p. 4; Idem, 1948, nr. 76, p. 5

Pe la sfârșitul secolului al XIX-lea, în oraș a crescut semnificativ importul de încălțăminte și alte **articole din piele**. Pentru stoparea fenomenului, *Consiliul orașenesc* a hotărât sprijinirea înființării fabricilor de încălțăminte locale.

Fabrica de pantofi și cizme „Farkas Moskovits și Asociații”

Documentele de arhivă indică existența unui magazin de pielărie, înființat la 20 martie 1893, sub numele de *Farkas Moskovits și Asociații*, având la debut un număr de 6 muncitori¹⁹⁵. Presupunem că este vorba despre manufactura de opinci, ghete și curele, cu nume omonim, care a fost situată pe strada Nagy-Teleki¹⁹⁶. Ea a constituit nucleul în jurul căruia s-a clădit, cu începere din 1898, prima fabrică de pantofi și cizme din oraș, pe atunci cu statut de firmă individuală¹⁹⁷. Inițial, activitatea sa de producție, în exclusivitate cu caracter manufacturier, s-a desfășurat cu un efectiv de 101 muncitori, într-o încăpere a *Școlii arhireale de stat* amplasate în Piața Szent László¹⁹⁸. Produsele fabricii au fost desfăcute în egală măsură pe teritoriul monarhiei bicefale și în Bulgaria. Printre articolele sale, care aveau căutare la acea vreme, amintim încălțărilor de serviciu pentru mineri¹⁹⁹. Reușita în afaceri a avut drept rezultat deschiderea, în 1900, a filialelor din localitățile Anina, Oravița și Reșița²⁰⁰.

Construirea noii clădiri a Primăriei orașului, pe amplasamentul *Școlii arhireale de stat*, l-a determinat pe Moskovits să ia măsuri pentru mutarea fabricii. Cea mai bună soluție în acest sens s-a găsit a fi propria sa casă – fostă clădire a poliției orașului –, așezată pe strada Sas nr. 5.

În 1906 fabrica avea deja 370 de muncitori, fiind furnizorul poliției coroanei maghiare. De asemenea, administra un internat cu 24 de locuri pentru ucenici și o filială deschisă la Budapesta. Încălțăminte pentru copii, dame și bărbați era confecționată conform modelelor franceze, engleze și americane. O categorie de încălțăminte specială a fost produsă în folosul unor categorii precum: cadre militare, contabili, ofițeri poștași și de cale ferată, jandarmi și inspectori ai gărzii financiare²⁰¹.

Activitatea intensă și fructuoasă desfășurată a avut ca rezultat transformarea firmei, la 1 mai 1907, în societate în nume colectiv, prin cooptarea ca asociat a lui Gyula Fleischhacker, directorul *Căminului de păstrare și economii a comitatului Bihor*²⁰². Acest pas nu a fost făcut întâmplător de către Moskovits, el având în vedere realizarea și consolidarea unei colaborări pe termen lung cu instituția bancară. De altfel, aceasta s-a arătat interesată de dezvoltarea industriei locale, oferind credite pentru fabricile din oraș. De o asemenea oportunitate a beneficiat și fabrica de pantofi și cizme din expunerea noastră, care a folosit banii împrumutați pentru construirea de clădiri și dotarea cu mașini specifice profilului²⁰³. Cu așa investiții întreprinse, ea a trecut la o altă formă de proprietate, constituindu-se la 12 iulie 1909 în societate pe acțiuni. Evoluția prosperă, pe termen lung, a firmei a determinat înființarea unor filiale în mai multe orașe ale Imperiului, ca: Arad, Timișoara, Budapesta și

¹⁹⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 8/1876-1893, f. 363v, 364f; *Szabadság*, 1913, nr. 137, p. 2

¹⁹⁶ *Vulturul*, 1893, nr. neidentificat (în *fondul Presă veche și periodice* din cadrul Bibliotecii județene „Gheorghe Șincai” Oradea), p. 6

¹⁹⁷ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 4/1882-1906, f. 108v; *Tiszántúl*, 1903, nr. 149, p. 8

¹⁹⁸ BORCEA, GORUN 1995, p. 291, 292; DUKRÉT 2008, p. 130

¹⁹⁹ BOROVSZKY 1901, p. 303

²⁰⁰ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 4/1882-1906, f. 108v

²⁰¹ *Tiszántúl*, 1903, nr. 149, p. 8

²⁰² A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 11/1906-1909, f. 95f

²⁰³ *Szabadság*, 1913, nr. 137, p. 2

Košice (azi în Republica Slovacia), pe parcursul anului 1911, precum și în Brașov, Zagreb și Munkacevo, în anul 1912²⁰⁴.

Păstrându-și forma de proprietate, la sfârșitul anului 1912, firma și-a schimbat denumirea în *Fabrica de pantofi „Hungária”*, continuând să producă, manual și mecanic, încălțăminte pentru toate categoriile de vârstă²⁰⁵. De asemenea, și-a deschis alte filiale, dintre care o menționăm pe cea de la Bratislava, funcțională cu începere din 1913.

Anul 1913 a fost unul neprielnic în viața fabricii, deoarece diferite persoane de încredere din anturajul proprietarului au încercat falimentarea sa. La aceasta s-a adăugat și incapacitatea *Căsei de păstrare și economii a comitatului Bihor* de a mai credita fabrica, dar și gurile rele din celelalte instituții bancare ale orașului. Drept urmare, el a hotărât să plece de la conducerea fabricii pe care a înființat-o, asigurând locuri de muncă pentru circa 800 de persoane, să-și dea demisia din funcția de membru al *Camerei de Comerț și Industrie din Oradea* și să părăsească orașul natal, pentru o perioadă de timp nedeterminată²⁰⁶. După plecarea sa, fabrica și-a continuat activitatea sub aceeași denumire. Deși numărul filialelor sale s-a redus de la 65 la 50, la fel și cel al angajaților, ea a continuat să rămână cunoscută în Imperiu. La Oradea avea magazine de prezentare în clădirea *Bazarului* și pe strada Zöldfa nr.7²⁰⁷.

În perioada interbelică, fabrica și-a menținut statutul de societate pe acțiuni, fiind una dintre cele mai mari întreprinderi din oraș, cu o producție zilnică de 1.000 perechi de pantofi. Numărul filialelor sale s-a diminuat din nou, ajungând la 48, după cum urmează: 20 pe teritoriul României, 22 pe cuprinsul Ungariei, 3 în Cehoslovacia, 2 în Iugoslavia și una la Fiume. Numărul muncitorilor și al funcționarilor, precum și al vânzătorilor din magazinele de desfacere proprii a cunoscut o creștere față de perioada anterioară. Prin urmare, la nivelul anului 1922, fabrica avea 150 de muncitori și 60 de funcționari și vânzători. Pentru angajații săi, societatea a întemeiat locuințe sociale pe strada Dimitrie Cantemir nr. 23 și strada Alexandri nr. 31 (vezi Anexa I) ²⁰⁸.

La 10 februarie 1924, întreprinderea și-a schimbat denumirea în *Fabrica de ghete „Derby”*²⁰⁹. Pe lângă activitatea sa de producție, ea s-a numărat printre acționarele *Fabricii „Primus” Steiner și Co.*, înființată în 1925.

Printre directorii fabricii, din perioada interbelică îl menționăm pe dr. Petru Groza, care a îndeplinit această funcție, din 18 februarie 1925, dată la care era conducător și la *Societatea pe acții industrie de pădure fuzionată „La Roche și Darvas”*.

Fabrica de ghete „Carmen”

Această fabrică, reprezentativă pentru Oradea câtă vreme și-a desfășurat activitatea, a fost fondată la 1 ianuarie 1923, într-un cadru modest, sub formă de societate în nume colectiv. Ea a funcționat, cu un caracter manufacturier, într-un spațiu închiriat din strada Alexandri nr. 42, avându-i ca acționari principali pe Jenő Steiner, Miksa Hillinger și Adolf Katsher, cu toții specialiști de succes în domeniu²¹⁰. La începutul activității sale, avea 32 de muncitori și o producție zilnică de 50 de perechi de încălțăminte de lux pentru dame. Decizia de a fabrica doar acest tip de încălțări a revenit în exclusivitate celor trei proprietari, din simplul motiv că, până la acea dată, aceste produse erau importate ocazional de către comercianții orădeni și transilvăneni, din țările vest-europene²¹¹. Adevărate capodopere de artă decorativă, încălțărilor

²⁰⁴ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 12/1909-1911, f. 19v

²⁰⁵ *Ibidem*, f. 20v

²⁰⁶ *Szabadság*, 1913, nr. 137, p. 3

²⁰⁷ *Tiszántúl*, 1915, nr. 200, p. 8

²⁰⁸ E.M.K.N. 1922, p. 74

²⁰⁹ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 17/1924-1927, f. 105v, 106f

²¹⁰ *Ibidem*, registrul 16/1920-1924, f. 339v, 340f; *Nagyvárad*, 1923, nr. 227, p. 2; HORVÁTH 1923, p. 157

²¹¹ *Nagyvárad*, 1923, nr. 227, p. 2

confeționate din mătase și brocart au răspuns cu iscusință oricărui gust, prețul lor fiind mult sub cel al pieței internaționale. Prima colecție a întreprinderii a fost etalată la nouă luni după demararea activității, în data de 6 și 7 octombrie 1923, în vitrina magazinului de prezentare a *Fabricii de ghete „Derby”*, din Bulevardul Regele Ferdinand. La acea dată, fabrica „Carmen” asigura deja existența de zi cu zi pentru 80 de familii²¹².

La 4 decembrie 1924, întreprinderea s-a transformat în societate anonimă, având ca domeniu de activitate cumpărarea și prelucrarea materialelor de pielărie, dar și vânzarea produselor finite²¹³. Simultan a avut loc și extinderea fabricii, cu două imobile situate pe strada Simion Bărnuțiu nr. 15 și 17, proprietăți ale lui Alexandru Monus, de profesie pantofar, care a devenit acționar al unității productive, în urma acestei contribuții în natură.

Fabrica a cunoscut o dezvoltare însemnată, într-un timp record, mulțumită priceperii conducătorului ei, Jenő Steiner. În atare situație, la inițiativa sa, a fost înființată în anul 1925 *Fabrica „Primus” Steiner și Co.*, care a avut ca obiect de activitate confecționarea și vânzarea pantofilor de casă²¹⁴. Unul din membrii asociați ai nou înființatei *Fabricii „Primus” Steiner și Co* a fost *Fabrica de ghete „Derby” S.A.*²¹⁵.

Tendința preponderent evolutivă a fabricii „Carmen” a avut ca rezultat mărirea producției zilnice și creșterea semnificativă de personal²¹⁶. În asemenea circumstanțe, dar și cu scopul majorării profitului, începând cu anul 1936, ea a înființat sucursale în orașele mai mari din România precum urmează: București, Brașov, Craiova, Deva, Ploiești, Sibiu, Târgu Mureș, Timișoara și altele²¹⁷.

În urma arbitrajului de la Viena, unitatea de producție a intrat în sfera de influență a *Băncii Maghiare* din Budapesta, 85% din acțiunile sale fiind preluate de *Fabrica de piele „Frații Mauthner și soții” S.A.*, din capitala maghiară, directorul general Nicolae Steiner, fiul lui Jenő Steiner, rămânând cu doar 15% din titluri²¹⁸. Societatea avea un efectiv de 810 muncitori, mașinile sale fiind acționate de o forță motrice de 191 cai putere²¹⁹. Un lucru remarcabil în viața sa a fost înființarea, în premieră la Oradea, a unui modern *Salon de pedichiură*, care și-a desfășurat activitatea pe strada Gróf Teleki Pál nr.6²²⁰. Sub regimul politic al lui Miklós Horthy, a fost constituită și o filială a fabricii la Budapesta²²¹.

După eliberarea orașului, la 12 octombrie 1944, fabrica și-a desfășurat activitatea sub comandă militară sovietică. Astfel, de la 18 octombrie 1944 până la 31 mai 1945, ea a lucrat pentru Armata Roșie, producând numai cizme militare și bocanci. Angajații săi au decis să muncească în plus, gratuit, câte o oră în fiecare zi, salariul lor de o oră pe săptămână fiind donat în favoarea armatei eliberatoare²²². De la 1 iunie 1945, a început să lucreze în regie proprie, iar în ianuarie 1946 a intrat sub controlul *C.A.S.B.I.*, până la 22 martie 1947²²³. Câteva luni mai târziu, s-a hotărât mutarea sediului societății la București²²⁴.

După naționalizare a primit denumirea de *Fabrica de încălțăminte „Solidaritatea”*.

²¹² *Ibidem*

²¹³ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 17/1924-1927, f. 133v, 134f

²¹⁴ *Ibidem*, p. 143v

²¹⁵ *Ibidem*, p. 144f

²¹⁶ A.N.-D.J.Bh., *fond Fabrica de ghete „Carmen” Oradea*, inv. 190/1925-1949, f. 3

²¹⁷ Idem, *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 17/1924-1927, f. 304f; *Revista economică*, 1938, nr. 6-7-8, p. 51

²¹⁸ A.N.-D.J.Bh., *fond Fabrica de ghete „Carmen” Oradea*, inv. 190/1925-1949, f. 2

²¹⁹ *ÁRVAY* 1941, p. 140

²²⁰ *Nagyvárad*, 1940, nr. 274, p. 3

²²¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 19/1931-1941, f. 177

²²² *Viața nouă*, 1945, nr. 52, p. 2

²²³ A.N.-D.J.Bh., *fond Fabrica de ghete „Carmen” Oradea*, inv. 190/1925-1949, f. 3

²²⁴ Idem, *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 19/1931-1941, f. 180

Fabrica de ghetete „Faur”

În faza actuală a cercetărilor nu se știe cu exactitate când anume a luat ființă această fabrică, dar reclamele din ziar indică prezența sa pe piața orașului Oradea încă din 1935²²⁵. Sediul său a fost situat pe strada Iosif Vulcan nr. 10. Modestă la început, în numai câțiva ani fabrica s-a impus pe piață, grație bunei organizări și priceperii în domeniu a patronului său, Mihai Faur. Încălțăminte, de calitate superioară, satisfăcea cele mai rafinate gusturi și era comercializată în magazinele de prezentare din oraș, amplasate pe Bulevardul Regele Ferdinand nr. 3, în casa Heyman, și pe strada Avram Iancu nr. 5 – adresa fostei *Fabrici de încălțăminte „Derby”*. De asemenea, ea își furniza produsele în toată țara, în care scop a înființat filiale la Cluj, Timișoara și în alte mari orașe²²⁶.

În anul 1947, firma figura sub denumirea „*Bihorul” Faur & Katona*, producând ghetete de copii, dame și bărbați, cum și diferite articole de pielărie²²⁷.

*

Industria lemnului a fost prezentă la Oradea printr-un număr mare de manufacturi de tâmplărie, care produceau piese de mobilier și lemnărie de construcții. O îndeletnicire de tradiție la Oradea și în satele Bihorului a fost dogăritul, care a înregistrat un regres pe la sfârșitul secolului al XIX-lea, din cauza bolii culturilor de viță-de-vie, provocate de filoxeră. Rotăritul, și el cu obiceiuri străvechi, a început să-și piardă treptat din importanță, odată cu apariția primelor căi ferate de interes local sau vicinale, deși produsele sale – căruțe și trăsuri – au fost apreciate și căutate peste granițele comitatului Bihor. Totuși, meșteșugul rotăritului a evoluat prin apariția atelierelor de mică industrie, care produceau, cu precădere după 1860, trăsuri, cabriolette și diligențe.

Fabrica de lăzi și articole din lemn „Dávid Flegmann și Asociatul”

Dezvoltarea economică rapidă a orașului Oradea în primul deceniu al secolului al XX-lea a fost marcată de apariția a tot mai multe fabrici, care s-au ridicat pe terenuri virane, nefolosite până atunci.

Dávid Flegmann, având un fler comercial bine dezvoltat, a intuit din timp că expansiunea circulației mărfurilor necesită crearea unei fabrici, în care să se producă ambalajele necesare pentru transportul diferitelor produse ale întreprinderilor din oraș. În lipsa unei asemenea uzine, producătorii cheltuiau sume substanțiale pentru procurarea din import a diferitelor tipuri de ambalaje²²⁸.

Flegmann și-a materializat ideea prin construirea unei *fabrici de lăzi*, acțiune demarată în anul 1907. După o activitate susținută de edificare și dotare, în luna ianuarie 1910 moderna fabrică și-a început activitatea sub formă de societate în comandită, comanditarul ei fiind *Banca Populară din Beiuș S.A.*²²⁹.

Deja la debutul producției, comenzile primite depășeau capacitatea de producție instalată. Așadar, după numai șase luni de activitate, Flegmann s-a văzut nevoit să dubleze producția. În acest scop, el a extins suprafața de desfășurare a activității, a pus în funcțiune noi mașini și a angajat forță de muncă necesară îndeplinirii solicitărilor. Fabrica dispunea de un motor electric cu o capacitate de 60 cai putere, care alimenta încontinuu 11 mașini, iar munca manuală era efectuată de circa 30-40 de muncitori.

Întreprinderea a produs lăzi și alte tipuri de ambalaje, atât pentru acoperirea necesităților fabricilor din orașul Oradea, cât și a celor din alte orașe precum: Arad, Timișoara, Budapesta, Subotica (în maghiară: Szabadka, în germană: Maria-Theresianopel, azi în Serbia)²³⁰.

²²⁵ *Gazeta de Vest*, 1935, nr. 1647, p. 6

²²⁶ *Noua Gazetă de Vest*, 1938, nr. 543, p. 7; FODOR și colectivul 1938, p. 196

²²⁷ LUKÁCS 1947, p. 111

²²⁸ B.N.I.K. 1912, p. 155, 156

²²⁹ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 12/1909-1911, f. 166v, 167f

²³⁰ B.N.I.K. 1912, p. 157

În urma rezultatelor excelente obținute de către afacerea sa, Flegmann a extins domeniul de activitate al fabricii, prin înființarea unei secții de prelucrare a lemnului, pe care a dotat-o cu mașini specifice, de ultimă generație. Crearea acesteia a fost salutăată de micii meseriași din oraș, care au solicitat în repetate rânduri efectuarea diferitelor operații mai complexe, realizabile doar la acele mașini. În plus, întreprinderea asigura transportul materialelor prime de la ateliere, ca și returnul produsului semifabricat sau finit²³¹.

*

Activitatea tipografică are la Oradea adânci rădăcini²³². Ea a debutat în 1565, când Raphael Hoffhalter, de origine slavă occidentală, a poposit în oraș, strămutându-și tipografia de la Debrecen. Deplina implementare a activității tipografice a avut loc după eliberarea Oradiei de sub dominația turcă, mai concret, în intervalul 1741-1804. În această perioadă a desfășurat o activitate însemnată *Tipografia Seminarului romano-catolic*, înființată cu sprijinul episcopului din acea vreme, Miklós Csáky²³³. Începutul unei concurențe în branșă, concomitent cu introducerea treptată a mașinilor în procesul de producție, a avut loc în perioada anilor 1804-1856, drept care prezenta subdiviziune va fi studiată de la anul de început al intervalului menționat.

Tipografia „Tichy” (1808-1874)

Tipografia „Tichy” a fost succesoarea *Tipografiei „Antal Gottlieb”*, care pe vremea când funcționa s-a bucurat de sprijinul clerului catolic. Se presupune că din cauza diminuării profitului, în anul 1808, Gottlieb a predat tipografia lui János Tichy, conducătorul ei de până atunci.

Tichy a condus tipografia până în anul 1839. În această perioadă, alături de tipăriturile oficiale, a imprimat și cărți, fiind an când a reprodus un număr de 18 titluri. Dacă luăm în considerare faptul că la acea vreme tipografia era clasificată ca fiind de categoria a treia, randamentul ei se putea considera a fi unul satisfăcător.

Tichy a reutilizat tipografia în mai multe rânduri, a substituit literele și a pregătit tipărirea textelor de limba latină, maghiară și germană. În anul 1809, spre exemplu, a tipărit primul text în limba franceză: „*Essai des sentiments*” („*Eseul sentimentelor*”), aparținându-i lui István Hatvani.

În cursul celor 31 de ani, au fost tipărite peste 200 de cărți, din care circa un sfert erau în limba latină, iar restul, cu mici excepții, în limba maghiară. Din păcate, majoritatea scrierilor tipărite nu au avut importanță pentru istoria literaturii. Au fost publicate, mai ales, opere ocazionale ale autorilor din Oradea și din regiune, scrise cu ocazia diferitelor aniversări, nunți, funeralii. Alături de acestea, mai erau tipărite cărți de cântece religioase și calendare.

Cu puțin timp înainte morții sale, Tichy s-a asociat cu fiul său, Alajos. Rămânând singur la destinele tipografiei, el a efectuat noi investiții, punând mare preț pe preferințele clienților. A fost tipograful care a aplicat, în premieră la Oradea, tiparnița rapidă folosită la tipăriturile de dimensiuni mici. Comenzile nu au întârziat să apară mai ales că, în perioada respectivă, fiecare instituție își comanda formularele tipizate de la cea mai apropiată tipografie de sediul său. Printre clienții tipografiei s-au numărat principalele instituții publice ale orașului. În atare situație, Alajos Tichy a realizat venituri importante. El a condus atelierul de imprimare între anii 1839-1862, interval de timp în care au fost tipărite 160 de opere. Majoritatea acestora erau de interes local.

Deși în perioada directoratului său a fost introdusă libertatea presei, s-au tipărit puține texte care au propagat ideile anului 1848.

²³¹ *Ibidem*, p. 158

²³² La baza acestei subdiviziuni stă studiul: NAMÉNYI 1902, p. 127- 145.

²³³ NAMÉNYI 1901, p. 364

După trecerea sa în eternitate, tipografia a fost condusă de fiul său, Ákos, un bărbat umblat. Înainte de preluarea afacerii, acesta a călătorit prin mai multe țări ale Europei, uneori mergând și pe jos. A trecut prin orașele Viena, Leipzig, Hamburg, Berlin și Bremen, unde a și lucrat. A vizitat apoi Anglia și Franța.

Ákos Tichy a condus cu profesionalism tipografia, timp de 12 ani. A fost un cetățean respectat al orașului, la a cărui viață socială a participat din plin. Spre finele activității sale, din cauza prietenilor și a problemelor publice, a neglijat toate aspectele legate de tipografie. Acest fapt s-a datorat, probabil, și luptei duse (din 1868) cu puternica concurență a *Tipografiei „Ottó Hügel”*, mult mai bine utilată. Astfel, activitatea tipografiei sale s-a perimat și s-a devalorizat. În asemenea condiții, el a fost nevoit, în anul 1874, să renunțe la tipografia în favoarea lui Lajos Hollóssy, care a păstrat caracterul ei de firmă individuală²³⁴.

Din activitatea *Tipografiei „Tichy”*, din acea perioadă, trebuie menționată tipărirea primului ziar orădean, *Bihar*, în anul 1862²³⁵. Tot la această tipografie a fost publicată și noua ediție a ziarului amintit, care și-a început apariția la 15 iunie 1867.

Tipografia „Sonnenfeld” (1856-1948)

Tipografia „Sonnenfeld” a luat ființă în 1856, la inițiativa lui Simon Sonnenfeld, fiind de tradiție în viața orașului²³⁶. Progresiv, ea s-a modernizat, ajungând una din tipografiile de referință din Transilvania.

În 1886, afacerea de familie a fost preluată de fiul său, Adolf, care a înzestrat-o cu mașini moderne, combinând activitatea de imprimare cu comerțul de papetărie²³⁷. Tipografia a lansat oferte pentru tipărirea acțiunilor și a hârtiilor de valoare ale institutelor de credit și economii. De asemenea, a executat diferite tipăriri și broșuri, sigilii, registre liniate pentru exerciții contabile, registre pentru cancelariile comunale și urbane, imprimate tipizate, cărți de vizită și invitații de nuntă. Librăria proprie a firmei, situată în Piața Bémer, care a desfăcut produsele mai înainte amintite, a fost concomitent furnizorul *Episcopiei greco-catolice de Oradea Mare* și al *Seminarului* de aceeași confesiune²³⁸.

Firma a funcționat sub formă de firmă individuală până în 1916, când a fost transformată în societate pe acțiuni sub denumirea „*Adolf Sonnenfeld*”²³⁹. În perioada interbelică ea a creat secții cu nume aparte, ca de pildă *Fabrica de cutii* și *Fabrica de articole din hârtie*²⁴⁰. De asemenea, a asimilat în propria structură tipografii mai mici²⁴¹.

Tipografia „Ottó Hügel” (1868-1890)

Înainte de a înființa tipografia, Ottó Hügel era proprietarul unei librării și papetării, cumpărate în anul 1862, cum și a unei legătorii de cărți, care funcționa din 1863.

Tipografia „Ottó Hügel” și-a început activitatea în 1868²⁴². Imediat după pornire, a tipărit ziarul *Nagyvárad Lapok* - gazeta oficială a *Halei de Comerț*, care apărea bisăptămânal, în zilele de miercuri și sâmbătă. La 30 iunie 1870, publicația și-a încetat activitatea, pentru a face loc cotidianului *Nagyvárad*, de orientare independentă.

Publicațiile tipografiei, ca și articolele de papetărie produse de Hügel au participat cu regularitate la diferite expoziții. În consecință, la expoziția de produse industriale, agricole, și

²³⁴ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 3/1876-1893, f. 68v

²³⁵ *Nagyvárad*, 1929, nr. 121, p. 6

²³⁶ MĂLINAȘ 1995, p. 11

²³⁷ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 3/1876-1893, f. 248v; *Nagyvárad*, 1929, nr. 121, p. 6

²³⁸ *Vulturul*, 1896, nr. 41, p. 12

²³⁹ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 14/1914-1920, f. 127v, 128f

²⁴⁰ HORVÁTH 1923, p. 160

²⁴¹ MĂLINAȘ 1995, p. 12

²⁴² *Nagyvárad*, 1870, numărul semnal, p. 4

de animale organizată în septembrie 1870 de către *Uniunea Economică a comitatului Bihor*, în Grădina Rhédey (azi Parcul Nicolae Bălcescu), Ottó Hügel a obținut primul premiu de aur, constând în 8 galbeni²⁴³. Un an mai târziu, în organizarea aceleiași instituții, a fost distins cu premiul de argint²⁴⁴. Tipografia a participat și la expoziții în afara orașului Oradea, precum au fost cele de la Kecskemét (în 1872, obținând medalia de bronz), Szeged (în 1878, obținând medalia de merit) și Budapesta (1885, adjudecând marea medalie), azi orașe în Republica Ungaria²⁴⁵.

În perioada 1886-1889, imprimeria a tipărit revista de cultură *Familia*²⁴⁶.

După moartea lui Ottó Hügel, tipografia a trecut în proprietatea lui József Láng.

Tipografia „Ármin Laszky” (1874-1919)

Această tipografie a luat ființă în anul 1874, fiind înregistrată ca și firmă individuală la 13 martie 1876²⁴⁷. Proprietarul acesteia, Ármin Lászky, a fost un tipograf calificat, care și-a desfășurat activitatea anterior la tipografia lui Gusztáv Emich, din Pesta. După stabilirea sa la Oradea, în 1870, a lucrat în calitate de șef de echipă la *Tipografia „Ottó Hügel”*²⁴⁸. La expirarea contractului de muncă, Lászky și-a urmat propria afacere. Pe lângă tipografie, el a pus bazele unei papetării, în 1878, precum și unei librării, în 1895.

Tipografia a fost dotată cu echipamente moderne cum urmează: două mașini cu cilindru opritor, tiparnițe rapide, o tiparniță de mână, o tiparniță americană – acționată cu membrele inferioare –, o mașină de tăiat, o mașină de cusut sârmă, o instalație de stereotipie și o mașină de netezit. Ea și-a început activitatea cu 8 muncitori asistenți, prelucrând 10 baloturi de hârtie pe zi.

La debutul activității, a tipărit ziarul *Szabadság*, care în 1874 avea o apariție de patru zile pe săptămână, ajungând ca în 1876, să apară zilnic. De asemenea, a reprodus și *Buletinul de Arheologie și Istorie*, redactat de Lajos Gyalócai junior.

În anul 1920 tipografia a fost vândută, după care a intrat sub administrarea *Institutului de tipografie și editurii „Biharea” S.A.*²⁴⁹.

Tipografia „Szigligeti” (1889-1896)

Imprimeria și-a început activitatea la 8 decembrie 1889, sub formă de societate pe acțiuni²⁵⁰. A tipărit jurnale și reviste, cărți, reclame și afișe, libele și imprimate tipizate pentru cancelarii, tipărituri bisericești și școlare, la prețuri moderate²⁵¹. Chiar și așa, activitatea sa nu a adus rezultatele scontate, ca urmare, în scurt timp, a dat faliment.

În 1897 tipografia a fost cumpărată de János Déri, care a instituit-o ca firmă individuală, sub numele său²⁵². La scurt timp de la debutul activității Déri s-a asociat cu Jenő Boros, care în 1898 s-a văzut dispus să continue singur afacerea, neschimbându-i forma de proprietate²⁵³. El a dotat întreprinderea cu o tiparniță americană rapidă și o mașină dublu rotativă, producând în special imprimate tipizate pentru instituțiile bancare și activitatea contabilă. Prin 1901 în tipografie lucrau: șapte zețari, un maestru, șase elevi și cinci fete.

Jenő Boros a înființat în 1899 o mare papetărie, ajungând să fie furnizorul *Căilor Ferate Maghiare*. De asemenea, a deținut un depozit de mașini de scris și accesorii²⁵⁴.

²⁴³ Idem, 1870, nr. 60, p. 1

²⁴⁴ Idem, 1886, nr. 160, p. 4

²⁴⁵ *Ibidem*

²⁴⁶ MĂLINAȘ 1995, p. 12

²⁴⁷ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 3/1876-1893, f. 3v

²⁴⁸ *Nagyvárad*, 1929, nr. 121, p. 6

²⁴⁹ MĂLINAȘ 1995, p. 12

²⁵⁰ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 8/1876-1893, f. 263v, 264f

²⁵¹ *Vulturul*, 1893, nr. 6, p. 12; Idem, 1894, nr. 19, p. 12

²⁵² A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 4/1882-1906, f. 121f

²⁵³ *Ibidem*, p. 167f

²⁵⁴ Colecția DEMETER C.

Tipografia „József Láng” (1890-1919)

Această *tipografie* a fost constituită în 1890, de către József Láng, prin preluarea *Tipografiei „Ottó Hügel”*. Calitatea sa de firmă individuală s-a menținut și în continuare, în conformitate cu decizia de înregistrare din 27 iunie 1894²⁵⁵. Noul proprietar a luat în grijă și tipărirea revistei de cultură *Familia*, până în anul 1904, ca și a cotidianului *Nagyvárad*²⁵⁶. La debutul activității avea 14 angajați.

Întreprinderea, reutilată în totalitate cu mașini moderne – în speță, tiparnițe rapide –, a reușit să facă față, la prețuri moderate, feluritelor comenzi venite din partea clienților săi, ca de exemplu: invitații de nuntă, bilete de intrare, listă de meniuri, cărți de vizită, bilete de loterie, cărți poștale netimbrate și hârtie personalizată de împachetat²⁵⁷. De asemenea, a întocmit abonamente și a primit anunțuri de mică publicitate pentru revista umoristică *Vulturul*, pe care a și tipărit-o cu începere din 1898. Tot în acel an, proprietarul a înființat o librărie și papetărie²⁵⁸.

În depozitul propriu bine aprovizionat, din strada Úri nr. 702, oferea spre vânzare hârtie de scris și de tipar, hârtie pentru epistole și cuverte, cât și cartoane²⁵⁹.

La începutul secolului al XX-lea numărul angajaților săi a crescut la 34.

Tipografia „Szent László” (1894-1944)

Una dintre mai marile tipografii ale sfârșitului de secol XIX a fost *Tipografia „Szent László”*, fondată la 23 august 1894, de către *Capitul romano-catolic de Oradea* și fețele bisericești de aceeași confesiune de pe cuprinsul comitatului Bihor²⁶⁰. Principalul scop al creării sale a constat în lansarea pe piață a cotidianului *Tiszántúl*, de factură politică²⁶¹. Capitalul social a fost constituit în bază de societate pe acțiuni a întreprinderii.

Imprimeria tipărea și alte reviste precum: *Vulturul*, *Népevelési Közlöny* (*Buletinul de Educație Națională*), care apăreau bilunar, dar și alte publicații, care apăreau trimestrial.

Tipografia a lucrat o perioadă lungă de timp, cu un număr de 16 angajați.

În vara anului 1937 a intrat în procedură de lichidare, dar la 29 martie 1938 s-a hotărât continuarea activității sale. Concomitent a avut loc fuziunea cu societatea anonimă *Gazeta Ardeleană*, supusă desființării, prin preluarea activelor și pasivelor acesteia²⁶².

La sfârșitul anului 1940, imprimeria era dotată cu o forță motrică de 27 cai putere având ca resurse umane un număr de 15 muncitori²⁶³.

Tipografia și Librăria Românească (1919-1936)

Întreprinderea tipografică a fost fondată conform statutelor sale, cu sprijinul *Băncii Victoria* având sediul la Arad²⁶⁴. Înregistrarea ei s-a înfăptuit în baza unei decizii din 29 iulie 1920²⁶⁵. Domeniul de activitate al firmei includea printre altele: editarea de ziare, înființarea a câte unei edituri, compactorii și librării, precum și agenții de publicitate. Consiliul său de administrație a fost compus din 12 membri, din rândul cărora îi amintim pe avocații dr. Aurel Lazăr, dr. Dimitrie Mangra și dr. Nicolae Zigre junior²⁶⁶.

²⁵⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 4/1882-1906, f. 49f

²⁵⁶ MĂLINAȘ 1995, p. 12

²⁵⁷ FEHÉR 1897, pagină nenumărată

²⁵⁸ *Vulturul*, 1894, nr. 29, p. 8

²⁵⁹ FEHÉR 1897, pagină nenumărată

²⁶⁰ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 9/1893-1903, f. 35

²⁶¹ *Nagyvárad*, 1929, nr. 121, p. 6

²⁶² A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 8/1918-1920, f. 34v

²⁶³ ÁRVAY 1941, p. 143

²⁶⁴ *Vulturul*, 1893, nr. neidentificat (în *fondul Presă veche și periodice* din cadrul Bibliotecii județene „Gheorghe Șincai” Oradea), p. 8; MĂLINAȘ 1995, p. 14

²⁶⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 15/1918-1920, f. 256

²⁶⁶ *Ibidem*; CHIRIAC 2003, *Oradea...*, p. 86, 110; Dimitrie Mangra a fost primul gospodar al orașului

La 12 iunie 1929, adunarea generală a acționarilor a hotărât modificarea denumirii societății în *Tipografia și Litografia Românească*²⁶⁷. A fost lichidată în 1936.

Institutul de tipografie și editura „Biharea” (1920-1932)

Această societate anonimă s-a înființat conform statutelor, fiind înregistrată pe baza deciziei din 9 septembrie 1921²⁶⁸. Ea a absorbit și *Tipografia „Ármin Laszky”* care, inițial, fusese cumpărată de un cetățean din București. Din obiectul său de activitate scoatem în evidență editarea de diferite tipărituri, cu scopul răspândirii limbii naționale, a literaturii și culturii poporului român. Printre directorii imprimeriei s-a numărat și Gusztav Sonnenfeld, concomitent asociat la cea mai longevivă tipografie din oraș²⁶⁹.

Întreprinderea producea la comandă o gamă largă de imprimate administrative, cărți didactice și științifice. Având în vedere menirea sa exclusiv culturală și națională, conducătorii ei au solicitat încrederea populației românești, în special a cercurilor de intelectuali, autorităților civile și militare²⁷⁰.

Din 16 mai 1933, și-a continuat activitatea tot ca societate anonimă, sub denumirea de *Tipografia Administrativă*²⁷¹. În acea perioadă fabrica, la prețuri convenabile, imprimate tipizate pentru activitatea contabilă și pentru unitățile bancare²⁷². În cadrul ei s-a tipărit cotidianul *Gazeta de Vest*.

A fost lichidată la 12 septembrie 1938.

*

Până în jurul anului 1880, **industria chimică** la Oradea a fost reprezentată exclusiv de producerea casnică a sodei calcinate. Mai târziu, aceasta, dar și alte substanțe și produse chimice au intrat în sfera de activitate a micii industrie. Cu trecerea timpului, cererile pentru fabricarea săpunului de rufe și a lumânărilor de ceară au depășit cu mult oferta, în schimb prepararea soluțiilor de lustruit și a lubrifianților solizi pentru trăsuri și cabriolete a arătat semne de declin.

Fabrica de îngrășăminte chimice

Societatea pe acțiuni a fost fondată la 8 decembrie 1891, având ca obiect de activitate colectarea și prepararea, sub formă de îngrășământ chimic concentrat, a excrementelor și lichidului secretat de rinichii cornutelor, crescute în fermele zootehnice ale fabricilor de spirt orădene²⁷³. Fabrica, împreună cu imobilele anexă, s-a ridicat pe un teren, cu o suprafață de circa 4 hectare, la o distanță de oraș prestabilită de cerințele sanitare²⁷⁴. Afacerea s-a dovedit a fi rentabilă doar o perioadă scurtă de timp, în care a lansat pe piață baligă de cornute, uscată natural, sub formă de praf și brichetată (*„à la riufusa”*). Articolul, ce figura în catalogul de produse – distribuit gratuit – al fabricii, era garantat și avea în componență azot, acid fosforic

Oradea în 1938. El a îndeplinit și funcția de comandant al *Gărzii Naționale Române* din cercul Oradea; Nicolae Zigre junior, avocat de profesie, a fost primar al Oradei, în perioada 1927-1928. A îndeplinit și funcția de președinte al *Băncii Bihoreana*, ca și pe cea de secretar al *Consistoriului ortodox*.

²⁶⁷ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 18/1927-1941, f. 184

²⁶⁸ *Ibidem*, registrul 16/1920-1924, f. 113v

²⁶⁹ *Ibidem*, f. 114v

²⁷⁰ *Tribuna*, 1927, nr. 1, p. 8

²⁷¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 19/1931-1941, f. 56

²⁷² *Gazeta de Vest*, 1935, nr. 1389, p. 6

²⁷³ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 8/1876-1893, f. 316v, 317f; În 1896, printre membrii consiliului de administrație de la această fabrică îl regăsim pe Ármin Lászky, proprietar de tipografie.

²⁷⁴ *Nagyvárad*, 1891, nr. 248, p. 4

și potasiu, într-o proporție totală de 66 %. În perioada de referință, reprezentantul local al societății a fost Lipót Böszörményi²⁷⁵.

După perioada evolutivă de aproximativ de un an de zile, a urmat o oarecare stagnare, mai apoi un regres, fabrica intrând în cele din urmă în procedură de lichidare. Cauza care a dus la această stare a fost insuficiența capitalului social, din care s-ar fi putut achiziționa utilaje performante – echipamentele cu care fabrica a pornit la drum s-au dovedit a fi depășite²⁷⁶. Salvarea societății a venit oarecum pe neașteptate, din partea unui grup de acționari care, păstrându-i denumirea și forma de proprietate, au reabilitat-o la 22 martie 1898²⁷⁷. Aceștia au lărgit și domeniul de activitate, cu fabricarea cărămizilor și a țiglelor.

La cumpăna dintre secolele al XIX-lea și al XX-lea, pe amplasamentul întreprinderii erau 10 clădiri. Echipamentele din dotare au fost acționate de o mașină cu aburi având o capacitate de 40 cai putere. Numărul muncitorilor, în perioadele cu activitate maximă, a fost de circa 250, din care aproximativ 80 de femei. Capacitatea anuală de producție s-a situat la nivelul a 250 de vagoane de îngrășămintă chimice și a vreun milion de cărămizi²⁷⁸.

În 1911, societatea și-a schimbat denumirea în *Fabrica de cărămizi și gunoi artificial*²⁷⁹.

Fabrica de eter „Aurora”

Această *societate comercială* pe acțiuni a fost întemeiată la 27 august 1905 de către *Fabrica de spirt „Adolf Moskovits și fiii”*, cu scopul de a prelucra produsele ei secundare²⁸⁰. Ca urmare, noua fabrică s-a utilat cu echipamente pentru fabricarea eterului și cloroformului. În perioada premergătoare Primului Război Mondial, a realizat exporturi de eter sulfuric, în cantități mari, fiind beneficiara unor favoruri din partea statului²⁸¹.

În anul 1924, acțiunile societății au fost preluate de *Fabrica de spirt rafinat și moara „Léderer și Kálmán”* și *Fabrica de acid sulfuric și produse chimice „Phoenix” S.A.* din Baia Mare, unde acționară principală a fost familia Weiser. Noii proprietari au imprimat un alt suflu evoluției fabricii, astfel că, între anii 1924-1927, ea a fost dotată cu utilaje pentru producerea sării amare și a alcoolului etilic. Din acest ultim sortiment a produs și pentru export. Cu toate investițiile efectuate, societatea s-a dovedit a fi nerentabilă. Ca urmare, în anul 1928, *Fabrica de spirt rafinat „Léderer și Kálmán”* și-a vândut acțiunile, lăsând societatea în posesia familiei Weiser. Aceasta a dotat-o cu echipamente pentru producerea clorurii de amoniu, a sării Glauber și a eterului narcotic. Așa a funcționat până în 1932²⁸².

Anii de după recesiunea economică au fost benefici fabricii. Prin urmare, în 1935, ea a încheiat un contract de colaborare, pe o durată de patru ani, cu *Fabrica Böhme - Petrochemie* din Chemnitz, Germania. Prin acord, fabrica din Oradea s-a obligat la a-și elabora produsele în baza prevederilor normelor germane, partenerului revenindu-i numai activitatea de desfacere.

În 1940, societatea a fost preluată de *Banca Comercială Ungară* din Budapesta, care, în anul 1941, și-a cedat acțiunile unei alte grupări. În același an, firma și-a modificat denumirea de două ori. Producția a scăzut, fabricarea eterului și a derivatelor sale fiind complet sistată. Societatea lucra cu 30 de muncitori, având o forță motrică de 69 cai putere²⁸³.

În perioada 1944 - 1948, din cauza lipsei de materii prime și din cauza situației financiare grele de pe urma războiului, unele secții ale întreprinderii au funcționat la capacitate redusă.

²⁷⁵ Idem, 1893, nr. 170, p. 8

²⁷⁶ Idem, 1892, nr. 330, p. 8

²⁷⁷ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 9/1893-1903, f. 151

²⁷⁸ BOROVSZKY 1901, p. 312

²⁷⁹ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 9/1893-1903, f. 151

²⁸⁰ *Ibidem*, registrul 10/1903-1906, f. 181v, 182f

²⁸¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 866/1910-1918, f. 286

²⁸² Idem, *fond Fabrica de eter „Aurora” Oradea*, inv. 266/1906-1948, f. 1

²⁸³ ÁRVAY 1941, p. 140

Procesul naționalizării a facilitat fabricarea următoarelor produse noi: colofoniul și derivatele sale (terebentina, schellack - surogat din rășină de brad), precum și pigmentii de diferite culori²⁸⁴.

Fabrica era situată pe strada Téglagyár.

Întreprinderea chimică și farmaceutică „Vesta”

Întreprinderea chimică și farmaceutică „Vesta” a fost constituită la 3 aprilie 1920, la inițiativa farmacistului-chimist dr. Ármin Messinger, sub formă de societate în nume colectiv²⁸⁵. Clădirile sale au fost ridicate, în conformitate cu autorizația de construcție vizată de *Anistia orașului*, pe un teren închiriat de la oraș, în zona Pieței Óssi (Ioșia)²⁸⁶.

La 10 mai 1922 a trecut la forma de societate pe acțiuni, printre acționari numărându-se și Jenő Schönfeld²⁸⁷. Anterior acesta și-a desfășurat activitatea la fabrica chimică din cadrul *Stabilimentelor industriale „Krausz-Moskovits”*, din Oradea, unde a fost pe rând șeful departamentului de export și director adjunct²⁸⁸. Obiectul de activitate a noii societăți a cuprins: fabricarea și comercializarea produselor chimice și farmaceutice, fondarea fabricilor de profil identic și participarea în calitate de acționari în întreprinderi similare.

În 1925, jumătate din acțiunile întreprinderii au fost preluate de familia Weiser, cea care deținea titluri și la *Fabrica de eter „Aurora”* din oraș. În acea perioadă, oferta fabricii pentru farmacii, cuprindea o gamă variată de produse: colodiu, cloroform, oxid de plumb și diferite unguente. Tot la acea vreme, producea în cantități industriale: clorură de etil, borax, clorură de amoniu, eter, eter pentru narcotizare, *sare Glauber*, *sare de Karlsbad* artificială, sulfat de bariu medicinal pentru radiografii, dezinfectante, gras – un amestec de untură de pește și de acid nitric pentru tăbăcării –, săpun moale și sulfat de potasiu pentru băi. Inițial, clientela era formată doar din comercianții din orașul Oradea și împrejurimile acestuia. Mai târziu, societatea și-a extins legăturile de afaceri în toată România, fiind în relații comerciale solide cu *Ministerul Sănătății*, *Casa Asigurărilor Sociale* și *Căile Ferate Române*²⁸⁹.

Cu timpul, fabrica s-a dezvoltat într-o așa măsură, încât a cumpărat terenul închiriat inițial, pe care funcționa. Investițiile întreprinse s-au concretizat prin construcții de noi clădiri și dotarea cu instalații specifice producției.

În anul 1930-1931, a obținut aprobarea pentru fabricarea sau vinderea oricăror produse înscrise în *Farmacopeea Română*, inclusiv a celor fabricate de firme străine²⁹⁰. Drept urmare a devenit posibilă tabletarea acidului acetilsalicilic, a așa-zisei aspirine, din import.

La începutul anului 1940 fabrica și-a deschis o filială la București²⁹¹. În același an, odată cu instaurarea regimului maghiar, administrarea sa a fost preluată de *Banca Comercială Ungară* din Budapesta. În acea perioadă, numărul muncitorilor întreprinderii era de 10 persoane, iar forța motrice totală de numai 14 cai putere²⁹². Tot atunci s-a mai cumpărat de la oraș un teren cu o suprafață de 7.500 metri pătrați. În asemenea împrejurări, s-a experimentat extragerea și prepararea morfinei din capsule de mac, obținerea acidului oxalic din rumeguș, extinzându-se fabricarea extractelor din plante medicinale și înfiolarea de medicamente ca: digitalis – folosit în tratarea bolilor cardio-vasculare, gluconat de calciu, ser fiziologic sau

²⁸⁴ A.N.-D.J.Bh., *fond Fabrica de eter „Aurora” Oradea*, inv. 266/1906-1948, f. 2

²⁸⁵ Idem, *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 15/1918-1920, f. 209

²⁸⁶ Idem, *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 1237/1920, f. 117

²⁸⁷ Idem, *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 16/1920-1924, f. 283f

²⁸⁸ FEHÉR 1933-1937, p. 289; *Întreprinderea Stabilimentele industriale „Krausz-Moskovits”* a fost succesorul juridic al *Fabricii de spirt „Mór Moskovits și Fiul”*.

²⁸⁹ A.N.-D.J.Bh., *fond Întreprinderea „Vesta” Oradea*, inv. 267/1945-1954, f. 1

²⁹⁰ POP 1988

²⁹¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 16/1920-1924, f. 299v

²⁹² ÁRVAY 1941, p. 140

clorură de sodiu, morfină și altele²⁹³. O altă categorie de produse elaborate de societate au fost, se pare, explozibili²⁹⁴. Fabricarea acestora, credem, a fost aliniată solicitărilor venite din partea forțelor beligerante. În intervalul dintre anii 1941-1944, societatea a avut exporturi importante de medicamente în Bulgaria.

Cu câteva luni înainte de naționalizare, fabrica a intrat într-o nouă etapă de dezvoltare. Aceasta a prevăzut, printre altele, producerea acidului salicilic – componentă a aspirinei – pentru care utilajul necesar a fost procurat din București²⁹⁵. Dezavantajul echipamentului a constatat în capacitatea sa de producție, în sensul că nu s-a reușit acoperirea necesarului populației decât în proporție de circa 15 %, altfel spus, printr-o producție anuală de numai 6 vagoane. Tehnicienii întreprinderii au reușit să elaboreze acest produs farmaceutic din materii prime indigene, care se găseau din abundență. Pe atunci, aspirina nu se producea în afara Uniunii Sovietice în nicio țară central și est-europeană; de aceea, chiar și cu inconvenientul adineauri expus, importanța locală și națională a fabricii a crescut. Tocmai din acest considerent, *Ministerul Industriei și Comerțului* a căutat soluții pentru mărirea capacității sale de producție, într-o așa măsură care să permită satisfacerea nevoilor populației în proporție de 50%²⁹⁶.

În afară de aspirină, întreprinderea producea sulfat de bariu, folosit în radioscopie, *praf Zeolith* ca remediu pentru ulcer, precum și acidul tartric, utilizat în industria alimentară, a băuturilor și de către farmacii. De altfel, din acidul tartric s-a produs *Citrosalul*, cu alte cuvinte sarea de lămâie. Fabrica s-a ocupat, de asemenea, cu recristalizarea sării de bucătărie, din care se producea o substanță specială utilizată la transfuzii²⁹⁷.

Fabrica de lacuri, vopsele și articole chimice „Fiii lui A. Zankl și Ignăție Huszár”

Întreprinderea a fost fondată la 10 octombrie 1923, sub formă de societate în nume colectiv²⁹⁸. De fapt, ea a funcționat ca și o filială a *Fabricii de pigmenți „A. Zankl Söhne Farbenwerke”*, care își avea sediul la Graz. Firma mamă mai deținea sucursale la Trieste, în Italia și Alexandria, în Egipt²⁹⁹.

În domeniul pe care-l reprezenta, fabrica de la Oradea, situată pe strada 20 Aprilie nr. 7, a fost cea mai mare din România interbelică. Ea era cunoscută și în afara bătrânului continent, mai ales în statele în care avea interese de afaceri: Egipt, Palestina, Siria, India, Argentina etc.

Obiectul său de activitate prevedea elaborarea vopselei albe și colorate – prin utilizarea culorilor de pământ –, a lacurilor, ca și a produselor chimice. Pigmenții de tip Zankl: de culoare verde, pe bază de crom și zinc, galbenul de Baltimora, roșul pomian, oxidul de fier, imitația de ultramarin, ocrul francez, dar și de alte culori, s-au bucurat de o reală apreciere în România. Cu scopul atragerii clientelei, fabrica a lansat pe piață un catalog de produse, care indica prețurile pentru vopsele în 128 de culori și nuanțe. Prospectul preciza și locul de unde acestea puteau fi procurate, la prețuri moderate.

În perioada celei de a Doua Conflagrații Mondiale, dotarea fabricii consta în câteva șoproane, mori de piatră destinate preparării prafurilor de vopsea, o locomobilă și o uscătorie solară pentru uscarea pământului. În perioadele de inactivitate, uscătoria servea pentru deshidratarea fructelor, în speță a prunelor³⁰⁰.

²⁹³ *Digitalis ambigua* = plantă erbacee veninoasă, folosită ca remediu naturist pentru tratarea bolilor cardio-vasculare

²⁹⁴ *Crișana*, 1948, nr. 147, p. 5

²⁹⁵ *Idem*, 1948, nr. 77, p. 5

²⁹⁶ *Ibidem*

²⁹⁷ *Crișana*, 1948, nr. 147, p. 5

²⁹⁸ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 16/1920-1924, f. 378v, 379f

²⁹⁹ *Idem*, *fond Fiii lui A. Zankl. Fabrică de vopsele Oradea*, inv. 288/1945-1950, f. 1

³⁰⁰ *Ibidem*, f. 2

Cu puțin timp înainte de naționalizare, procesul de producție consta în: fabricarea prafurilor și pastelor pentru poleit, a soluției din componența creioanelor chimice, a lacului de mobilă și a unei soluții pentru îmbibat capetele de chibrituri³⁰¹.

Această fabrică a constituit scheletul pe care s-a dezvoltat în continuare *Uzina de lacuri și vopsele „Transilvania”*.

Fabrica de gheață

Întrucât iarna de la începutul anului 1910 a fost una deosebit de blândă, nu s-a reușit asigurarea gheții naturale, necesară aprovizionării instituțiilor și locuitorilor orașului. Ca urmare, edilii au hotărât construirea unei fabrici care să furnizeze gheață igienică și ieftină pentru necesitățile populației³⁰².

Fabrica de gheață urma să fie o parte a *abatorului nou* – prima construcție de sacrificare a animalelor din oraș exista deja de prin 1887 – al cărui proiect fusese deja aprobat de ministerul de resort. Atât planul acesteia, cât și cel al *abatorului* au fost concepute de arhitectul Gyula Öromy, sub îndrumarea inginerului-șef al urbei József Kőszeghy³⁰³.

Uzina de gheață a fost construită în iunie 1910 de către firma antreprenorului *Lajos Incze și Asociații*³⁰⁴. Mașinile și instalațiile necesare au fost furnizate și montate de *Fabrica de mașini* din Brünn-Königsfeld³⁰⁵. Cheltuielile de construcție, inclusiv valoarea utilajelor au totalizat 175.000 coroane. Fabrica avea două compresoare: unul cu randamentul de 45.000 calorii, celălalt cu randamentul de 90.000 calorii, iar în funcție de nevoi se mai putea monta unul. Ele se puteau astfel combina, încât să asigure producerea gheții simultan cu răcirea frigiderelor de la *abatorul* ce urma a se construi – în faza actuală a cercetărilor nu se știe dacă unitatea de sacrificare a vitelor a fost edificată sau nu. În felul acesta, compresorul de capacitate mai mică avea menirea de a deservi numai dulapurile electrice. Cel cu o capacitate mai mare era în măsură să servească ori, exclusiv la producerea gheții – în acest caz se puteau obține zilnic 32 tone de gheață – ori, concomitent, la răcirea frigiderelor și fabricarea apei solide – situație în care se puteau obține zilnic 22 tone de gheață³⁰⁶. Produsul finit a fost furnizat consumatorilor – spitale, restaurante, cofetării, case particulare – prin intermediul a cinci căruțe speciale, căptușite la interior cu tinichea pentru a întârzia topirea sa³⁰⁷.

Fabrica își avea biroul în Piața Őssi.

*

Desprinsă din cadrele industriei chimice, **fabricarea produselor din mase plastice** a început să câștige teren, prin înființarea în 1911 a *Fabricii maghiare de ace și celuloid S.A.*. Unități productive similare au fost fondate, cu precădere, în perioada interbelică.

Fabrica de agrafe și piepteni „Farkas Rippner”

Fabrica de agrafe și piepteni a fost înființată în anul 1914 – înregistrarea sa datează din 11 noiembrie 1915 – sub formă de firmă individuală, de către comerciantul orădean Farkas Rippner³⁰⁸. Propriu-zis, el a cumpărat acțiunile *Fabricii maghiare de ace și celuloid S.A.*, care

³⁰¹ *Crișana*, 1948, nr. 86, p. 5

³⁰² *Tiszántúl*, 1914, nr. 71, p. 8

³⁰³ B.N.I.K. 1912, p. 114

³⁰⁴ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 866/1910-1918, f. 184

³⁰⁵ Brünn-Königsfeld = Brno-Královo Pole, în Republica Cehă. În prezent Královo Pole este parte a orașului Brno.

³⁰⁶ B.N.I.K. 1912, p. 115

³⁰⁷ A.N.-D.J.Bh., *fond Întreprinderea Comunală Oradea*, dos. 9/1947, f. 303; *Crișana*, 1946, nr. 200, p. 3

³⁰⁸ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 5/1906-1922, f. 258f

se afla în lichidare datorită cauzelor premergătoare izbucnirii Primei Conflagrații Mondiale. Fabrica din strada 20 Aprilie nr. 19 a evoluat pas cu pas, devenind o întreprindere model, produsele sale fiind apreciate în întreaga Europă centrală. Pieptenii și agrafele au fost produse, în mare parte, din celuloid de import³⁰⁹.

În anul 1929, fabrica a căzut victimă unui incendiu de proporții. Ea a ars complet, dar, fiind asigurată, a fost refăcută de la temelii și dotată cu instalații moderne³¹⁰.

După reluarea producției, ani în șir, în perioada de la Crăciun la Bobotează, firma și-a sistat activitatea din motive tehnice. Această impunere a fost datorată de lucrările de revizie la mașina cu aburi din dotare³¹¹.

După eliberarea țării, conducerea firmei a fost asigurată de István Rippner, iar mai târziu de István Roth. În acea perioadă avea 118 muncitori, din care 86 de femei. Producția sa a fost redusă, din cauza lipsei de materii prime – în speță coarnele și oasele de animale³¹². Deoarece importul celuloidului se realiza cu mari eforturi, s-a trecut la fabricarea pieptenilor din galalit – o masă plastică dură. În afară de piepteni, uzina producea agrafe, șipci pentru țigări, mingi de tenis de masă, linguri de pantofi, ochelari de soare și altele. Până la etatizare, fabrica nu s-a mai dezvoltat, producând foarte puțin³¹³. Cu toate acestea, ea a reușit să-și exporte produsele în aproape toate țările Europei³¹⁴.

Această fabrică a constituit scheletul pe care s-a dezvoltat în continuare *Fabrica de mase plastice „Viitorul”*.

Fabrica mecanică de perii „Armin Falk”

Întreprinderea a fost constituită la 8 iunie 1922, sub formă de societate pe acțiuni, de către o fabrică cu nume omonim, din Debrecen³¹⁵. Inițial, proprietarii fabricii maghiare au achiziționat în 1921 un teren intravilan situat pe strada Louis Pasteur, nr. 153-155, pe care, apoi, au ridicat unitatea de producție. Obiectul său de activitate a fost producerea periilor, a bidinelelor și a pensulelor, precum și dezvoltarea domeniilor industriale înrudite³¹⁶. La începutul activității, aici lucrau între 30 și 50 de muncitori. Mai târziu, grație evoluției fabricii, numărul acestora a trecut de 100.

Puțin înainte de perioada recesiunii economice, societatea și-a lărgit domeniul de activitate fabricând, pe lângă perii, bidinele și pensule, articole de lemnărie, agrafe, jucării, și obiecte casnice din celuloid. De asemenea, și-a schimbat denumirea în „*Armin Falk și Comp.*” - fabrică de perii și de articole din celuloid.

Între anii 1941-1948 societatea a funcționat ca sucursală a societății pe acțiuni *Egyesült Kefegyár Rt. Debrecen (Fabricile reunite de perii S.A. Debrețin)*³¹⁷. Imediat după naționalizare, a adoptat numele de *Fabrica de perii „Bihorul”*.

„Celluloid” fabrică pentru perii

S-a înființat conform statutelor acceptate în adunarea generală de constituire din 27 august 1924, sub formă de societate anonimă de sine stătătoare, ca și uzină a *Fabricii de agrafe și piepteni* din Oradea³¹⁸. Din obiectul său de activitate scoatem în evidență producerea și vânzarea tuturor tipurilor de perii, inclusiv a periștelor de dinți marca *Aida* și *Carmen*³¹⁹.

³⁰⁹ Idem, *fond Fabrica „Rippner Farkas” Oradea*, inv. 195/1914-1948, f. 2

³¹⁰ *Ibidem*, dos. 40/1945, f. 32

³¹¹ *Noua Gazetă de Vest*, 1938, nr. 504, p. 7

³¹² *Crișana*, 1947, nr. 24, p. 3

³¹³ A.N.-D.J.Bh., *fond Fabrica „Rippner Farkas” Oradea*, inv. 195/1914-1948, f. 3

³¹⁴ LUKÁCS 1947, p. 13, 162

³¹⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Fabrica „Armin Falk” Oradea*, inv. 196/1922-1949, f. 2

³¹⁶ Idem, *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 16/1920-1924, f. 366f

³¹⁷ *Ibidem*, registrul 17/1924-1927, f. 231f

³¹⁸ *Ibidem*, f. 89v, 90f

³¹⁹ LUKÁCS 1947, p. 14

Inițial, producția sa zilnică era de 2.400 de perii, firma lucrând cu 20-30 de muncitori³²⁰. A fost amplasată pe strada Astra nr.7.

La 25 ianuarie 1927, printre membrii consiliului de administrație a fost ales industriașul Farkas Rippner, însuși fondatorul *Fabricii de agrafe și piepteni* mai sus amintite.

Fabrica avea o sucursală la București, din vara anului 1940³²¹.

Fabrica de piepteni și bachelită „Isomit”

Această fabrică a luat ființă la 1 aprilie 1936, sub formă de societate în nume colectiv, având inițial între 20 și 40 de muncitori³²². Ea s-a ocupat cu fabricarea pieptenilor și a altor obiecte casnice din rășină artificială.

Proprietarii fabricii au fost Eugen Birnfeld și Iuliu Weis care, datorită presiunilor ce planau asupra evreilor în perioada celei de a Doua Conflagrații Mondiale, au emigrat în Palestina.

A fost situată pe str. Millerand, nr. 12.

Uzina pentru prelucrarea materialelor plastice „Emro”

Nu știm cu exactitate când a luat ființă această uzină, însă din documentele cercetate intuim că ar fi vorba despre perioada de după anul 1940. Am considerat necesară amintirea sa, deoarece presa epocii nu a promovat-o în măsura în care ar fi fost de dorit. Când afirmăm acest lucru, ne referim la faptul că, la momentul respectiv, a fost singura întreprindere din România care a produs *cadre de ochelari*³²³. În afară de acest articol, unitatea productivă, situată pe strada Johann Guttenberg nr.2, producea piepteni, ochelari de soare, mânere pentru mobilă și port-țigarete, obiecte obținute din coarne, celuloid și galalit.

Imediat după naționalizare, fabrica a început producerea lentilelor optice transparente și colorate³²⁴.

*

Evoluția economică a orașului Oradea, în ultimul sfert al secolului al XIX-lea, a impus, printre multe altele, înființarea **fabricilor producătoare de materiale de construcții din minerale nemetalice**, destinate, pe de o parte, edificării unităților industriale, iar pe de altă parte, construcțiilor ce urmau a fi demarate în tot orașul, mai cu seamă în centrul istoric și în zonele adiacente acestuia.

În Oradea au funcționat, de-a lungul perioadei supuse analizei, un număr de peste 50 de cărămidării, atât manufacturiere, cât și mecanizate, având perioade mai lungi sau mai scurte de activitate³²⁵. Proprietarii unora din ele au fost cunoscuți arhitecți ai epocii, ca de exemplu: Kálmán Rimanóczy senior, Vilmos Rendes, Ferenc Sztarill și alții. În afara cărămidăriilor, au existat și câteva fabrici care produceau materiale de construcții pe bază de ciment, beton și piatră de var.

Prima fabrică de cărămizi și țigle

Această fabrică a fost ridicată de-a lungul șoselei Őssi, unde era mare forfotă doar când se organizau târgurile de cai și concursurile hipice.

Fabrica a fost fondată de Lajos Nagy, la 14 februarie 1911, sub formă de societate anonimă³²⁶.

³²⁰ A.N.-D.J.Bh., *fond Întreprinderea „Celluloid” Oradea*, inv. 200/1945-1949, f. 2

³²¹ Idem, *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 17/1924-1927, f. 91f

³²² Idem, *fond Întreprinderea „Isomit” Oradea*, inv. 906/1945-1948, f. 1

³²³ LUKÁCS 1947, p. 1

³²⁴ *Crișana*, 1948, nr. 152, p. 7

³²⁵ EMÓDI 2006, p. 141, 142

³²⁶ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 12/1909-1911, f. 240f

Obiectul său de activitate includea, în primul rând, fabricarea și valorificarea cărămizilor și a țiglelor. Așezământul industrial avea o suprafață impresionantă, de 23.000 metri pătrați, fiind situat la 3 kilometri față de centrul orașului. Apa necesară pentru producția cărămizilor era obținută dintr-un puț mare. Cu ajutorul unei pompe electrice, apa era distribuită prin jgheaburi la locul de muncă al fiecărui muncitor în parte³²⁷. La fabrică lucrau circa 200 de bărbați, 100 de femei, ba chiar și copiii. De asemenea, un număr de 80 de cărăuși, care câștigau, într-o zi, fiecare câte 15-16 coroane. Pentru muncitori au fost construite locuințe salubre, angajații sezonieri fiind cazați în maghernițe.

Pe teritoriul fabricii a fost construită o cale ferată industrială, lungă de 2 km, pe care se transportau cărămizile ce urmau a fi introduse în cuptoare.

Capacitatea de producție a fabricii era de 8 milioane de cărămizi și 3 milioane de țigle. Salariile plătite angajaților totalizau anual 200.000 coroane. Pentru transportul materialelor și combustibilului necesar desfășurării procesului de producție, fabrica plătea căilor ferate circa 12.000 coroane pe an³²⁸.

Consiliul director al fabricii era format din oameni de afaceri, industriași, comercianți și funcționari de bancă. Ei au depus o activitate intensă pentru ca întreprinderea să fie cât mai prosperă și să asigure acționarilor dividende substanțiale. Cu toate acestea, în 1913 fabrica a intrat în lichidare³²⁹.

Fabrica de cărămidă și țigle „Vulcan”

A fost fondată la 23 iulie 1906, sub formă de societate pe acțiuni³³⁰. Dintre membrii consiliului său de administrație îi scoatem în evidență pe Jakab Weinberger, proprietarul *Morii cu valțuri „Emilia”*, Emil Adorjan și Ede Kurländer, avocați și Sándor Ullmann, comerciant.

Deși nu dispunem de suficiente date despre această cărămidărie, am considerat importantă amintirea sa, deoarece a fost cea care a produs cărămizile – un număr de 4 milioane – pentru construirea Palatului Vulturul Negru, un mare și reprezentativ monument de arhitectură, în stil secesion, pentru Transilvania, imobil despre care profesorul universitar dr. Ioan Godea afirma: „...constituia un centru al vieții sociale și culturale a orașului și una dintre operele majore ale arhitecților Marcell Komor și Dezső Jakab”³³¹.

Conform deciziei de înregistrare din data de 10 ianuarie 1928, de la *Tribunalul județului Bihor*, fabrica a fuzionat cu *Banca Industrială S.A.* din Oradea³³².

Stabilimentele Românești „Melocco”

Antecesoarea *Stabilimentelor Românești „Melocco”* și-a început activitatea în anul 1890, fiind o sucursală a *Fabricii de articole din ciment și construcțiuni „Péter Melocco”*, din Budapesta. Ea a fost situată pe strada Szöllös nr. 16 (conform numerotării din prezent nr. 22-24)³³³. În cadrul său, au fost produse articole din ciment, elemente din beton armat, dale pentru pavaje și tuburi de canalizare, cât și alte articole pentru construcții³³⁴.

La 17 iunie 1922, sucursala de la Oradea s-a transformat în societate pe acțiuni, sub denumirea *Stabilimentele Românești „Melocco”*, având ca și obiect de activitate, în plus față de cele enumerate mai sus, vânzarea materialelor de construcții³³⁵.

³²⁷ B.N.I.K. 1912, p. 153

³²⁸ *Ibidem*, p. 155

³²⁹ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 12/1909-1911, f. 240f

³³⁰ *Ibidem*, registrul 10/1903-1906, f. 289v, 290f; A.N.-D.J.Bh., *fond Prefectura județului Bihor*, dos. 80/1921, f. 26

³³¹ *Nagyvárad Napló*, 1906, nr. 214, p. 4; BORCEA 2003, p. 136; PAȘCA 2007, p. 17, coperta a IV-a

³³² A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 10/1903-1906, f. 290f

³³³ N.N. 1914, pagină nenumărată

³³⁴ A.N.-D.J.Bh., *fond Fabrica de ciment „Melocco” Oradea*, inv. 750/1935-1948, f. 1

³³⁵ *Idem*, *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 16/1920-1924, f. 279v, 280f

În 1923 întreprinderea a fost preluată de familia Czitter, păstrând denumirea anterioară. Recesiunile specifice celui de-al patrulea deceniu al secolului al XX-lea și-au pus amprenta și asupra activității din domeniul construcțiilor. În atare circumstanțe, noii acționari au încercat să găsească soluții generatoare de profit. Drept urmare, în 1938 ei au înființat: o secție de grafit negru pentru sobe și o secție de fabricare a prafului de cacao, surogatelor de cafea, untului de cacao și a diferitelor produse de ciocolată³³⁶.

Înainte de etatizarea principalelor mijloace de producție, fabrica a revenit și la mai vechiul său obiect de activitate, producând în plus chiuvete de ciment, cilindri de mari dimensiuni pentru căptușirea puțurilor, amidon din cartofi și furaje concentrate³³⁷. Articolele cu o căutare mai mare în acea vreme au fost chiuvetele de ciment și izolatorii de țevi fabricați din ciment și rumeguș de piatră. Chiuvetele au substituit satisfacător pe cele de faianță, importate până atunci, o comandă importantă pentru acestea fiind lansată de Școala de Jandarmi din oraș. Un izolator de țevi a fost montat la cazanul *Uzinei electrice* din Oradea, prin care s-a reușit economisirea unei cantități importante de cărbuni³³⁸.

Unitatea productivă a constituit nucleul în jurul căruia s-a întemeiat, în anul 1952, *Întreprinderea de azbociment și articole de ciment*.

Fabrica mărfurilor industriale de ciment, asfalt și catran „Izsó Rosenberg”

Înainte de a poposi la Oradea, Izsó Rosenberg a fost angajat al *Fabricii de ciment din Beocsin* (azi în Serbia). Încă din acea vreme, el s-a hotărât să facă cunoscut pe meleagurile Bihorului rolul deosebit pe care-l joacă cimentul în domeniul construcțiilor edilitare. Întreprinderea sa de la Oradea și-a început activitatea pe la 1902, în calitate de succesoare a *Depozitului de materiale de construcții* a lui Izidor Krugstein, reprezentanța generală a *Uniunii fabricilor de ciment* din Beocsin³³⁹.

Primele înscrisuri despre *Fabrica de articole de ciment, construcții de beton, canalizări și industria asfaltului*, patronată de Rosenberg, au apărut în paginile cotidianului *Nagyvárad* *Napló* din anul 1904. Inițial, stabilimentul său a fost situat pe strada Kert nr. 10, unde s-au produs printre altele: trepte, vane și iesle de ciment³⁴⁰.

După o activitate susținută, de 10 ani, proprietarul a reușit să asigure o bază solidă pentru întreprinderea sa, care a ajuns pe primul loc în competiția cu *fabricile de ciment* situate în partea central-răsăriteană a Imperiului Austro-Ungar. Totodată, ea a îndeplinit un rol important în construcțiile care s-au realizat în orașul Oradea și în comitatul Bihor³⁴¹.

În decursul activității sale, fabrica a fost strămutată pe calea Clujului, pe o parcelă care a găzduit cândva casa Feldheim și parcela vecină, cu deschidere spre Crișul Repede. Dotată cu prese hidraulice moderne, acționate de energia electrică, ea a produs plăci ornamentale de ciment și marmură pentru pavare exterioară și interioară (**Anexa VI**). La acest capitol s-a situat pe locul întâi în provincie în competiția cu *fabricile de ciment* de pe cuprinsul coroanei maghiare. De asemenea, fabrica s-a ocupat de confecționarea tuburilor de beton, întrecând cele mai mari fabrici budapestane din breaslă. Producția anuală de tuburi de beton și beton armat de calibru mare era deosebit de importantă în epocă, lungimea totală produsă de utilajele voluminoase ajungând să fie de 30.000 metri. Fabrica condusă de Rosenberg a fost antreprenoarea unui număr apreciabil de noi palate, imobile de raport și case particulare din Oradea, proiectate de profesorul universitar Szilárd Zielinszky. Tot ea a furnizat materialele necesare și pentru lucrările de canalizare ale orașului, în calitate de acționară a *Întreprinderii de Canalizare Generală* și pentru acoperirea pârâului Peța și Paris. De asemenea, a câștigat licitațiile pentru construirea

³³⁶ *Ibidem*, f. 281f

³³⁷ LUKÁCS 1947, p. 99

³³⁸ *Crișana*, 1948, nr. 78, p. 4

³³⁹ *Tiszántúl*, 1902, nr. 74, p. 8; *Vulturul*, 1897, nr. 1819, p. 11

³⁴⁰ *Nagyvárad* *Napló*, 1904, nr. 135, p. 8

³⁴¹ B.N.I.K. 1912, p. 138

a 28 de poduri și a marilor stăvilare, din beton armat, comandate de Asociația de protecție împotriva inundațiilor „Crișul Negru”, pentru edificarea Stației de pompare de la Ciurgău (Ceanu Mare), în comitatul Cluj, a Asociației de control a apei „Barcău”, precum și a bazinului de apă pentru îmbibarea cânepei de la Sânicolau Român, în comitatul Bihor. Nu în ultimul rând, pe drumurile naționale din comitatul Bihor, a ridicat 16 poduri de beton armat³⁴².

În perioada interbelică, când la 14 aprilie 1920 a devenit societate anonimă, obiectul său de activitate a fost extins la: fabricarea și comercializarea șisturilor de azbest și a plăcilor asfaltate; elaborarea pe cale chimică a lubrifianților din uleiuri vegetale; prelucrarea și comercializarea articolelor din catran; elaborarea pe cale industrială a diverselor articole chimice³⁴³. După adoptarea unei alte denumiri, „Duratex”, firma și-a deschis o sucursală la București³⁴⁴.

Izsó Rosenberg, a participat din plin la viața economică și culturală a orașului, fiind membru fondator al societății pe acțiuni *Tipografia „Nagyvárad Napló”*³⁴⁵.

Întreprinderea română de asfalt și orice pardosire „Bitumen”

Istoricul acestei *întreprinderi* începe la 16 iunie 1923, când a fost constituită sub formă de firmă individuală de către Maximilian Faragó³⁴⁶. Obiectul său de activitate în acea perioadă era exclusiv de pardosire și reparare a drumurilor și trotuarelor. Succesul în afaceri, obținut de-a lungul timpului, au determinat transformarea firmei în societate pe acțiuni, la 20 martie 1930. *Fabrica sa de asfalt* a fost instalată la Opișani (azi cartier al orașului Turda), fiind amenajată pentru fabricarea bitumenului, masticului și asfaltului³⁴⁷. Sediul principal a rămas la Oradea, pe Bulevardul Regele Ferdinand nr. 10, firma deschizându-și o expoziție la București³⁴⁸. Scopul societății a fost, pe lângă ceea ce am arătat mai sus, de a produce și a valorifica articole de asfalt – spre exemplu izolatoare pentru domeniul electrotehnic, de a participa în calitate de acționar în afaceri similare, de a achiziționa cariere și de a produce materiale pentru construcții.

Bitumenul elaborat la fabrica de la Opișani a fost de calitate superioară, fapt dovedit și de analizele efectuate la laboratorul *Școlii Politehnice* din București.

Un alt produs al fabricii, asfaltul comprimat sintetic, s-a elaborat în baza unui brevet unic în Europa. Pe lângă faptul că s-a evitat, în felul acesta, importul asfaltului comprimat natural din Sicilia, *întreprinderea* a reușit să facă exporturi ale produsului propriu, în Iugoslavia, Austria, Ungaria și Cehoslovacia³⁴⁹. Asfaltul produs la Opișani a fost analizat în laboratoarele firmei germane de construcții „Strabag”. Ca și produse adiacente asfaltului, *întreprinderea* elabora *emulsie de asfalt* și produsul *Spramex* pentru injectarea suprafețelor șoselelor. De asemenea, a fost instalată pentru fabricarea plăcilor de asfalt, a celor de plută pentru izolare și a tuburilor de asfalt. Plăcile de asfalt pentru pavaje au fost construite după mai multe sisteme: carosabile de *Comprime*, asfalt turnat, *Hartgussasphalt* (asfolit), *Sheetasphalt*, asfalt *Topeka*, asfalt *Macadam* cu procedură caldă, asfalt *Macadam* cu penetrațiune, asfalt *Grobbon*, asfalt cilindrat, asfalt *Turdalit* și asfalt *Emulsit*³⁵⁰.

Fabrica a executat lucrări de pavaj *Comprime* pentru carosabile, în mai multe orașe din țară: Turda, Cluj, Oradea, Timișoara, Lugoj, Sighișoara. Pavajul *Topeka* a fost utilizat în orașele Petroșani și Reșița, pavajul *Macadam* cu penetrațiune la Arad, iar pavajul *Sheet* în Orșova, Hațeg și Caransebeș. Alte orașe în care firma a executat lucrări de pavaj, după diferite sisteme, au fost: Zalău, Satu Mare, Carei, Șimleu Silvaniei, Bocșa Montană, Dumbrăveni, Brașov,

³⁴² *Ibidem*, p. 141

³⁴³ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 15/1918-1920, f. 191

³⁴⁴ *Ibidem*, f. 200

³⁴⁵ *Ibidem*, registrul 14/1914-1920, f. 277f

³⁴⁶ *Ibidem*, registrul 6/1922-1941, f. 44

³⁴⁷ *Ibidem*, registrul 18/1927-1941, f. 227, 228

³⁴⁸ A.N.-D.J.Bh., *fond Întreprinderea română de asfalt și orice pardosire „Bitumen” S.A. Oradea*, dos. 49/1930-1941, f. 205

³⁴⁹ *Ibidem*, f. 206

³⁵⁰ *Ibidem*, f. 202, 207, 208

Gheorgheni, Miercurea Ciuc, Bistrița și București. În străinătate au fost construite pavaje de asfalt comprimat la Belgrad și Budapesta.

În afară de aceste produse – bitumen și asfalt –, fabrica pregătea plăci izolatoare, mărcile *Plutolit* și *Celusol*, și diferite materiale adezive cum ar fi: *Bitulark* și *Bituplast*³⁵¹.

Prima fabrică de cărămizi din calcar și nisip, din Oradea

Dezvoltarea rapidă a construcțiilor din orașul Oradea – spre exemplu lucrările de edificare ale Palatelor Weiszlovits, Darvassy, Sonnenfeld și Apollo, ale caselor Fodor, Markovits-Mathéser și Róth, cum și a Școlii de Jandarmi – a impus înființarea pe rând a noi fabrici de cărămidă, deoarece producția celor existente nu reușea să acopere cererile publice³⁵². Una dintre instituțiile financiare care a intuit eficiența sprijinului acordat pentru crearea de noi întreprinderi industriale a fost *Banca Economică* din Oradea³⁵³. Cu aportul său a luat naștere și *Prima fabrică orădeană de cărămizi din calcar și nisip*.

În acest scop, banca mai sus numită a achiziționat un teren de circa 16.000 metri pătrați în Dealul Viilor, unde a construit și instalat o *fabrică modernă*. Forma de proprietate a întreprinderii a fost de societate pe acțiuni, constituirea sa fiind consimțită la 19 august 1911³⁵⁴. Ea s-a dovedit a fi un competitor de succes pe piață, cu produsele sale ieftine și de calitate. În afară de cărămidile de culoare albă sau colorate după preferințe – inclusiv cele ornamentale – ea producea țigle de diferite tipodimensiuni pentru acoperișuri și, de asemenea, plăci pentru pavaj, pervazuri, trepte, cornișe și tuburi de canalizare.

Comparativ cu materialele de construcții din argilă, *cărămizile* produse dintr-un *amestec de piatră de var și nisip* s-au dovedit a avea o capacitate de încărcare superioară și un grad de refractaritate mai mare, fiind mai solide, mai durabile și mai rezistente la temperaturi joase. Din încercările la solicitări, efectuate în laboratoarele *Politehnicilor* din Budapesta și Viena, a rezultat pentru „*cărămida mixtură*” o rezistență la rupere între 100 și 300 kilograme/centimetru pătrat, mult mai mare decât în cazul cărămidizilor din argilă. Un alt avantaj al său a fost gradul de utilizare, la numai 8-10 ore după elaborare, alături de o prelucrabilitate ușoară. Totodată, construcțiile care urmau a se realiza cu acest tip de materiale nu se cereau a fi tencuite³⁵⁵.

Pe teritoriul coroanei maghiare au existat fabrici similare la: Cluj, Arad, Periam (azi comună în județul Timiș), Újpest (azi sectorul 4 al orașului Budapesta), Kispest (azi sectorul 19 al orașului Budapesta), Soroksár-Haraszti (azi sectorul 23 al orașului Budapesta), Debrecen și Jászberény (azi orașe în Republica Ungaria)³⁵⁶.

Fabrica de „Aerolith” patentat

Această *societate pe acțiuni* a luat ființă la 10 ianuarie 1912³⁵⁷. Scopul său a fost obținerea dreptului de fabricație pentru producerea și folosirea în construcții a „*pietrei de construcții*” patentate de inginerul budapestan Jenő Ris; de asemenea, a urmărit și confecționarea acesteia din beton sau alte materiale plastice, precum și producerea, comercializarea și utilizarea în construcții a pietrei artificiale *marca „Aerolith”*. Din consiliul său de administrație au făcut parte printre alții: Imre Darvas, proprietar al *Exploatării forestiere „La Roche și Darvas”*, Miklós Moskovits, patron al *Fabricii de spirt „Moskovits și Fiul”* și József Kőszeghy, inginerul șef al orașului.

Momentan nu dispunem de alte informații referitoare la această fabrică.

³⁵¹ FODOR și colectivul 1938, pagină nenumărată

³⁵² PÉTER 2008, p. 322, 326

³⁵³ B.N.I.K. 1912, p. 142

³⁵⁴ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 13/1911-1914, f. 51v, 52f

³⁵⁵ B.N.I.K. 1912, p. 143

³⁵⁶ *Ibidem*, p. 142

³⁵⁷ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 13/1911-1914, f. 94v, 95f

În mod paradoxal, **industria metalurgică** a fost cel mai reprezentativ domeniu al industriei orădene din punctul de vedere al evoluției sale și al rezultatelor obținute. Reprezentanții săi au fost lăcătușii, care s-au unificat cu armurierii, formând împreună, după 1867, *Asociația lăcătușilor și armurierilor din Oradea*. După această dată, industria metalurgică a trecut printr-un proces de consolidare, evoluția sa fiind mai evidentă în conexiunea cu industria construcțiilor edilitare.

Turnătoria și fabrica de mașini „Tátray și Asociații”

Promotorul *industriei metalurgice* de la Oradea a fost *Turnătoria „Tátray și Klier”*. Ea a fost fondată în 1906, de către mecanicul Sándor Tátray și Alajos Klier de origine moravă. În atelierul lor din strada Gróf Teleki Pál nr. 35, dotat modern, au lucrat inițial 10-12 muncitori străini, reprezentând cinci familii³⁵⁸. Fabrica producea diferite piese turnate pentru satisfacerea nevoilor locale (stâlpi pentru construcții, învelitori pentru conductele de apă și capace pentru gurile de canalizare), cât și articole care până la acea vreme erau procurate din import – șasiuri pentru mașini, corpuri de cișmea și pompe (**Anexa VII/Fig. 1**). Mai mult, a preluat o parte din comenzile *Turnătoriei* de la Petroșani, care nu reușea să facă față cererilor³⁵⁹. Chiar în anul creării sale, la *Expoziția* organizată în Parcul Bunyitai de către *Uniunea Economică a comitatul Bihor* a fost distinsă cu premiul întâi³⁶⁰.

Pe parcurs, dezvoltarea uzinei a devenit anevoioasă, am putea spune imposibilă, datorită încadrării sale într-un spațiu relativ mic, limitat de trei străzi. La aceasta s-a mai adăugat și pericolul de incendiu, ce putea fi cauzat de flacăra gazelor care se ridicau în văzduh prin coșul turnătoriei. În asemenea condiții, fabrica trebuia mutată din imediata vecinătate a spațiilor locative – locuitorii caselor din zonă au fost ținuți într-o permanentă îngrijorare, într-un spațiu liber; drept urmare, proprietarii Tátray și Klier au solicitat de la oraș un amplasament adecvat³⁶¹. Acesta, măsurând 4.800 de metri pătrați, a fost ales la stânga intrării principale în cimitirul din colonia Óssi, unde înainte a funcționat o fabrică de cărămidă³⁶². Transferul mijloacelor fixe și mobile s-a desfășurat pe parcursul anilor 1907 și 1908.

Noua întreprindere a fost înregistrată pe baza unei decizii din 22 iulie 1909, sub formă de firmă individuală, cu denumirea „*Sándor Tátray*”- *turnătorie, fabrică de mașini și pluguri, lăcătuș și instalator*³⁶³. La acea vreme uzina lucra deja cu circa 100-120 de muncitori, reușind să se remarce în competiția cu celelalte fabrici de profil din provincie. În afara articolelor mai sus amintite, ea a trecut și la producerea utilajelor agricole: pluguri, grape, teascuri pentru struguri, mașini de secerat, râșnițe pentru porumb, articole de lăcătușărie și de uz casnic³⁶⁴. De asemenea, a oferit servicii de reparații, în funcție de solicitări, pentru mașinile și utilajele aflate în exploatarea unităților miniere, forestiere, de morărit și de producere a spirtului, din orașul Oradea și împrejurimile sale.

Deoarece sub forma sa de firmă individuală uzina nu mai putea acoperi cerințele mereu crescânde ale pieței, la 5 februarie 1910 s-a transformat în societate în nume colectiv, prin cooptarea, în calitate de asociați a doi ingineri, Márton Juba și Adolf Schüller, reînțorși de pe continentul nord-american³⁶⁵. Sub noul statut, firma a mai achiziționat o parcelă de la oraș, pe care a construit clădirea atelierului de prelucrare prin așchiere. Acesta a fost echipat

³⁵⁸ *Tiszántúl*, 1906, nr. 149, p. 8

³⁵⁹ *Idem*, 1906, nr. 190, p. 6

³⁶⁰ DUKRÉT 2008, p. 52

³⁶¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 736/1907, f. 340

³⁶² *Tiszántúl*, 1906, nr. 190, p. 6

³⁶³ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 5/1906-1922, f. 72f

³⁶⁴ HAȚEGANU 1974, p. 12

³⁶⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 12/1909-1911, f. 93f; DUKRÉT 2008, p. 53

cu mașinile-unelte aferente, dintre care circa 15 strunguri – o dotare semnificativă pentru acea perioadă. În atare situație, fabrica avea create toate condițiile de a efectua lucrări mecanice de precizie, precum și de a avansa la o formă superioară de proprietate. Astfel, la 18 februarie 1911, ea a devenit societate pe acțiuni, cu denumirea *Turnătoria și fabrica de mașini „Tátray și Asociații”*, producând și vagoane de marfă. Dintre directorii săi din acea perioadă îi scoatem în evidență pe Gyula Fleischhakker, președintele *Căii de păstrare și economii a comitatului Bihor* și concomitent acționar la *Fabrica de pantofi și cizme „Farkas Moskovits și Asociații”* și Imre Darvas, proprietar al *Exploatării forestiere „La Roche și Darvas”*³⁶⁶.

În perioada Marelui Război, fabrica producea corpuri de grenadă și alezaje pentru proiectile, în folosul armatei austro-ungare. De asemenea, se ocupa cu fabricarea trifoanelor de fixare pe traverse a șinelor de cale ferată.

După terminarea conflictului armat, acțiunile societății au fost cumpărate de Zsigmond Erdős și asociații săi, Frigyes Rumpler și Gárdos³⁶⁷. Sub îndrumarea lor, fabrica a devenit una dintre cele mai importante stabilimente industriale ale regiunii, lucru dovedit și de încheierea unui contract pe 10 ani cu *Căile Ferate Române (C.F.R.)*, pentru repararea locomotivelor și vagoanelor – s-a renunțat la refacerea lor, înainte de terminarea contractului. În anii următori s-au realizat investiții importante, printre care: construirea unui atelier pentru repararea și montarea cazanelor și locomotivelor, în 1922, o forgerie, în 1923, respectiv o turnătorie nouă, pe parcursul anilor 1924 și 1925. În asemenea condiții, atenția patronilor s-a îndreptat spre asigurarea resurselor umane. Astfel, numărul muncitorilor a atins treptat nivelul de 600-700.

În paralel cu noile construcții de ateliere și angajări efectuate, fabrica a fost dotată cu mașini și instalații moderne. Prin nivelul tehnic al producției sale, în conformitate cu cerințele epocii, ea s-a situat pe primul loc din România. Sumele considerabile investite au fost recuperate într-un timp scurt – se întâmplă mai rar în cadrul industriei grele – asigurându-se în acest fel dividende notabile acționarilor. Prin crearea unui număr mare de locuri de muncă, fabrica a avut un rol important în dezvoltarea economică și socială a orașului Oradea.

La 6 noiembrie 1926, societatea a adoptat numele *Turnătoria de fier și fabrica de mașini „Phoebus” S.A.*³⁶⁸. Între 1926 și 1930 – o perioadă prosperă în viața fabricii – conducătorul tehnic al fabricii, Anton Rösenthaler, un renumit specialist, a introdus fabricarea *motoarelor cu explozie*. Producția fabricii, care până atunci se baza în principal pe fabricarea locomotivelor, s-a extins și la alte sortimente. Alături de mașinile agricole de folosință generală, a debutat fabricarea instalațiilor pentru mori de ulei, a macaralelor de diferite tipuri și mărimi și în premieră a *mașinilor unelte*. *Motoarele cu explozie*, stabile sau mobile, având capacități de la 3,5 la 18 cai putere, cu benzină, petrol sau gaz, produse de fabrică, erau utilizate la batoze, la acționarea diferitelor mașinilor din dotarea uzinelor, a pompelor, a generatoarelor etc.³⁶⁹.

Pe la 1930, conducerea fabricii a recunoscut importanța economică a țițeiului, atât în țară, cât și în străinătate, și a orientat propria producție în direcția fabricării utilajelor necesare industriei petrolului. În acest domeniu, s-a aliniat celor mai mari fabrici de profil din România.

Întrucât *Direcția Generală a C.F.R.* nu a renegociat contractul pentru repararea de locomotive ajuns la scadență, conducerea fabricii a renunțat la această activitate și s-a axat spre lărgirea producției de utilaje petroliere. De asemenea, a început fabricarea macaralelor de randament înalt pentru mine, instalații pentru prelucrarea inului și cânepei, utilaje pentru fabrici de zahăr și abatoare, precum și a cablurilor pentru funiculare.

Pe parcurs, titlurile principalilor acționari, Rumpler și Gárdos, au fost preluate de *Banca Unită* din Oradea, iar în 1932, de succesoarea de drept a acesteia, *Banca Româno-Italiană*. După această dată și acțiunile lui Zsigmond Erdős au trecut în proprietatea băncii, el

³⁶⁶ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 12/1909-1911, f. 238f

³⁶⁷ *Ibidem*, registrul 15/1918-1920, f. 82; DUKRÉT 2008, p. 53

³⁶⁸ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 16/1920-1924, f. 333v, 334f

³⁶⁹ FODOR și colectivul 1938, p. 75

păstrându-și în continuare, numai funcția de director general. În urma trecerii lui Erdős la cele veșnice, în 1937, societatea și-a mutat sediul la București, fabrica din Oradea rămânând o sucursală a sa³⁷⁰.

La începutul anului 1940, „Phoebus” a fuzionat cu *Societatea Franco-Română de material de drum de fier* având sediul tot la București. Incertitudinea dominantă din politica mondială, dar și al Doilea Război Mondial, care debutase deja, au determinat firmele unificate de a sista activitatea sucursalei „Phoebus” de la Oradea³⁷¹. Toate activele acestora au fost transferate la fabrica de la Brăila a *Societății Franco-Române*. Mutarea s-a terminat până la 30 august în același an când, la arbitrajul de la Viena, s-a decis ruperea Ardealului de Nord, de România, prin anexarea sa Ungariei³⁷².

În urma acestor evenimente, aprovizionarea cu utilaje tehnice a zonei Bihorului, a Sălajului și a Satului Mare s-a paralizat. Industria metalurgică și constructoare de mașini a orașului Oradea a intrat în regres. Cel mai mult au avut de suferit sutele de tehnicieni și muncitorii calificați, siliți să-și caute noi locuri de muncă³⁷³.

Lipsa unui stabiliment industrial de profil în această regiune s-a resimțit mai cu seamă după terminarea celui de-al Doilea Război Mondial, când a fost nevoie de remedierea situației. Cu acest scop, în toamna anului 1946, la inițiativa organelor politice locale și cu sprijinul acordat de *Sindicatul muncitorilor metalurgiști*, a început o campanie de creare a condițiilor pentru reluarea producției. S-a găsit de cuviință cooptarea sub siglă comună a fabricilor metalurgice mai mici din oraș, care s-au confruntat cu greutățile inerente de pe urma războiului³⁷⁴. Au răspuns pozitiv solicitării un număr de cinci uzine de profil, care au fost comasate la 27 noiembrie 1947. Acestea au fost: *Fabrica de lăcătușărie și mărfuri de tablă „Fulger”, Fabrica de cărucioare „Standard”, Turnătoria de fier „Iosif Ivan”, Fabrica de rulouri și sobe „Dezso Szántó și Fiul”* și, nu în ultimul rând, *Fabrica de articole de metal și tinichea „Frații Grünwald”*³⁷⁵. Prin urmare, în conformitate cu *Ordonanța Prezidențială* nr. 6, din 21 ianuarie 1948, a luat naștere o nouă întreprindere, care a adoptat denumirea „Phoebus”, în semn de continuitate a tradiției statornicite de fabrica metalurgică predecesoare, care în perioada interbelică a purtat același nume. Din obiectul de activitate a societății anonime *Industria metalurgice unite „Phoebus”* scoatem în evidență fabricarea mărfurilor din aliaj fier-carbon, a rulourilor de metal și de lemn, precum și a mașinilor-unelte³⁷⁶.

În lipsa unui amplasament comun al fabricilor reunite, colectivul nou înființatei societăți a înfruntat numeroase greutăți, cum erau: construirea furnalului pentru elaborarea fontei, lipsa materiilor prime, insuficiența lichidităților necesare bunului mers al producției, repunerea în funcțiune a mașinilor vechi din cadrul celor cinci uzine aflate în diferite părți ale orașului, precum și coordonarea administrativă a acestora³⁷⁷.

Această fabrică a constituit nucleul în jurul căruia a luat ființă *Fabrica de mașini-unelte „Înfrățirea”*.

³⁷⁰ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 17/1924-1927, f. 311f; *Revista economică*, 1940, nr. 9-16, p. 52

³⁷¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 19/1931-1941, f. 192

³⁷² ZAINEA 2007, p. 302-308

³⁷³ A.N.-D.J.Bh., *fond Fabrica metalurgică „Phoebus” Oradea*, inv. 172/1947-1949, f. 1

³⁷⁴ *Crișana*, 1948, nr. 37, p. 1

³⁷⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Fabrica „Fulger” Oradea*, inv. 171/1932-1948, f. 1; Idem, *fond Fabrica de cărucioare „Standard” Oradea*, inv. 168/1936-1947, f. 1; Idem, *fond Fabrica de rulouri și sobe „Szántó Dezideriu și Fiul” Oradea*, inv. 169/1945-1947, f. 1; Idem, *fond Fabrica metalurgică „Phoebus” Oradea*, inv. 172/1947-1949, f. 1; DUKRÉT 2008, p. 60

³⁷⁶ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 22/1945-1948, f. 76; Idem, *fond Fabrica metalurgică „Phoebus” Oradea*, dos. 1/1947-1948, f. 1

³⁷⁷ *Crișana*, 1948, nr. 37, p. 1

Turnătoria de fier „Iosif Ivan”

A fost fondată pe la 1920, de către industriașul Iosif Ivan, fiind situată pe calea Decebal nr. 34³⁷⁸. Uzina, care lucra cu circa 50 de muncitori, producea: piese turnate din fontă (spre exemplu menghine), aluminiu și alpaca, mașini agricole și instalații pentru vie, linuri de struguri cu două coșuri – o invenție proprie –, mașini industriale de tocat mac, lămpi de benzină pentru gătit, tocile manuale, mașini de tocat coloniale, aparate universale pentru tăierea zarzavaturilor, mașini de tocat porumb, chei de broască din aluminiu. Majoritatea produselor purtau marca I.T.O. (probabil abrevierea de la *Ivan Turnătorie Oradea*). De asemenea, fabrica primea comenzi pentru piese turnate de tot felul și repararea diferitelor mașini-unelte³⁷⁹.

Turnătoria a suplinit parțial golul ivit în aprovizionarea cu produse de profil, după mutarea *Turnătoriei de fier și fabricii de mașini „Phoebus”* la Brăila.

După terminarea celei de a Doua Conflagrații Mondiale, activitatea turnătoriei a fost ca și inexistentă. Resuscitarea ei a venit din partea statului, prin asigurarea materiei prime și a repunerii în funcțiune a utilajelor. Așa și muncitorii, în număr de 35, au fost mulțumiți, pentru că nu au rămas fără loc de muncă³⁸⁰. Mai mult, proprietarul întreprinderii a pledat în favoarea ideii de unificare a micilor fabrici metalurgice de pe cuprinsul orașului. El s-a numărat printre inițiatorii constituirii societății anonime *Industria Metalurgice Unite „Phoebus”*³⁸¹.

*

Din domeniul lăcătușăriei s-a detașat și sectorul **fabricării instrumentelor de măsurat**, care producea cântare. În jurul anului 1880 erau mai cunoscuți meseriașii Károly Tepper și János Wirth, care confecționau, în special la comandă, cântare centesimale mult apreciate³⁸². În aceeași perioadă s-au lansat pe piață și **instalațiile de încălzit**, în speță sobele metalice, fabricate de Ferenc Wallner, care au eliminat de pe piață produsele similare din import.

Tot din sfera lăcătușăriei s-a desprins îndeletnicirea **fabricării uneltelor și articolelor de fierărie**, reprezentată, la început, de *Prima fabrică orădeană de articole gospodărești/utilizate în agricultură/ și de lăcătușărie pentru construcții*, fondată în 1885.

Prima fabrică orădeană de rulouri „Dezsó Szántó”

Fabrica a fost înființată în anul 1911 sub formă de firmă individuală, fiind cunoscută ca o întreprindere condusă cu profesionalism³⁸³. Ea asigura locuri de muncă pentru circa 30-40 de muncitori. În cadrul său au fost produse: rulouri de *tip Esslingen*, obloane din tablă de oțel, rulouri din damasc, jaluzele, rulouri din pânză, structuri parasolar și articole de lăcătușărie în masă³⁸⁴. După terminarea Primului Război Mondial, proprietarul, de meserie lăcătuș, și-a extins serviciile oferite populației. Acestea constau în montarea și repararea instalațiilor de apă, depanarea mașinilor agricole și executarea de suduri cu autogen – procedeu introdus în premieră la Oradea, de către Jenő Grünwald³⁸⁵. Lucrările puteau fi comandate direct, la adresa firmei din strada Vécsei nr. 8, sau prin carte poștală, la *Parfumeria „Savoly”* – proprietar

³⁷⁸ DUKRÉT 2008, p. 59

³⁷⁹ SOMOGYI 1938, pagină nenumărată

³⁸⁰ *Crișana*, 1948, nr. 66, p. 5

³⁸¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Fabrica metalurgică „Phoebus” Oradea*, dos. 1/1947-1948, f. 1

³⁸² BOROVSZKY 1901, p. 300

³⁸³ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 5/1906-1922, f. 150f

³⁸⁴ en.wikipedia.org/wiki/Esslingen_am_Neckar; ltk.hu/hirek/20040611/arnyekolastechnika; Primul rulo de lemn cu șine, înfășurat pe un cilindru, a fost confecționat în a doua jumătate a secolului al XIX-lea de către un tâmplar din localitatea germană Esslingen am Neckar. În partea răsăriteană a Imperiului Habsburgic, acest tip de obiect s-a răspândit cu repeziune, mai cu seamă în urma încheierii pactului dualist.

³⁸⁵ *Nagyvárad*, 1919, nr. 161, p. 4

Sándor Berger – din clădirea *Bazarului* și la *Bursa* lui Hanna Braun, situată în casa Kovács din Piața Szent László³⁸⁶.

Cu timpul, firma s-a transformat în societate în nume colectiv, în anul 1923 ea figurând sub denumirea de „*Grünwald și Szántó*”³⁸⁷. Ceva mai târziu, în ghidurile industriale și comerciale ale orașului, o regăsim sub numele de *Fabrica de rulouri și sobe „Dezső Szántó și Fiul”*. Cele mai renumite și căutate dintre produsele întreprinderii din acea perioadă au fost *sobe*le *Zephir* – funcționau cu doar 10 kilograme de lemne, în 24 de ore – și practicele *sobe* de *gătit Elite*³⁸⁸. *Sobe*le *Zephir* au fost produse în trei variante: neagră, nichelată și emailată. Fiecare variantă avea modele cu câte 4, 6, 8, 10 și 12 tuburi³⁸⁹.

După terminarea celui de-al Doilea Război Mondial, în cadrul instituției s-a format *comitetul de fabrică*, acesta fiind condus de un curator. Resursa umană a instituției era alcătuită din 17 muncitori care, încet-încet, au revenit la programul de lucru de 8 ore pe zi, ca urmare a asigurării materiilor prime³⁹⁰.

După cel de-al Doilea Război Mondial fabrica s-a unificat cu alte patru întreprinderi de profil din oraș, sub sigla comună „*Phoebus*”³⁹¹.

Fabrica de articole de metal și tinichea „Grünwald și Asociații”

Activitatea acestei fabrici este un exemplu de mărturie a faptului că un industriaș mereu receptiv la schimbări și care depune o muncă asiduă poate obține rezultate atât în constituirea existenței sale materiale și morale, cât și pe tărâmul consolidării intereselor economice ale țării.

În timp ce, după unirea Transilvaniei cu Patria-mamă, mulți industriași și comercianți tineri continuau să-și desfășoare activitatea după principiile convenționale, Jenő Grünwald, mai avansat în vârstă, dar mânat de o energie tinerească, a intuit oportunitatea unor noi afaceri. Cu toate că *atelierul său de lăcătușărie și fabrica sa de rulouri metalice* erau renumite în toată România, el a decis să producă unele articole industriale, care până atunci erau importate³⁹². Comercializarea acestora se realiza la prețuri mari, din cauza taxelor vamale și de transport³⁹³.

Extinderea domeniului de activitate a firmei s-a concretizat în anul 1922, când împreună cu frații săi, Hermann Grünwald, un renumit bijutier și Mór Grünwald, concesionarul băilor situate în Grădina Kossuth din Satu Mare, au fondat *Fabrica de articole de metal și tinichea „Grünwald și Asociații”*, din 1924 „*Frații Grünwald*”³⁹⁴. Aceasta s-a constituit în apogeul unei activități supranaturale, zeloase și iscusite, care a durat trei decenii și prin care Jenő Grünwald și-a câștigat reputația în rândul industriașilor orădeni.

Fabrica lor producea un sortiment larg de produse metalice și de tinichea, solicitate în cantități mari de fabricile alimentare, chimice și de medicamente (**Anexa VII/Fig. 2**). Asemenea produse au fost capacele pentru diferite recipiente, vasele de tinichea pentru uleiuri, cutiile pentru vaselină și cremă de ghetă, cutiile de aluminiu pentru bomboane și pastă de dinți, cănila de ulei alimentar, recipiente pentru *Sidol* – soluție pentru curățirea obiectelor metalice și pentru apele de colonie marca *la Baede și Delicia*, butelii pentru eter, farfurioare pentru vopsele, bandaje pentru perii etc. Firma își livra produsele la prețuri accesibile, grație faptului că lucra cu materie primă indigenă. În afara orașelor din Ardeal și Banat, ea aproviziona și clienții din celelalte orașe mari ale țării, ca: București, Iași, Ploiești, Craiova, Brăila, Chișinău și Cernăuți.

³⁸⁶ *Ibidem*

³⁸⁷ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 5/1906-1922, f. 151v; HORVÁTH 1923, p. 158

³⁸⁸ *Gazeta de Vest*, 1935, nr. 1601, p. 4

³⁸⁹ A.N.-D.J.Bh., *fond Fabrica de rulouri și sobe „Szántó Dezideriu și Fiul” Oradea*, dos. 3/1947, f. 3-10

³⁹⁰ *Viața Nouă*, 1945, nr. 15, p. 2

³⁹¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Fabrica de rulouri și sobe „Szántó Dezideriu și Fiul” Oradea*, inv. 169/1945-1947, f. 1

³⁹² *Idem*, *fond Prefectura județului Bihor*, dos. 75/1920, f. 141

³⁹³ N.N.N.A. 1926, pagină nenumărată

³⁹⁴ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 16/1920-1924, f. 272v, 273f

În 1926 fabrica s-a extins cu o secție de produs plăcuțe litografiate folosite la indicarea străzilor și a numerelor de casă³⁹⁵.

Activitatea întreprinderii a contribuit la dezvoltarea tinerei economii naționale.

Asemenea *Turnătoriei de fier „Iosif Ivan”* și *Fabricii de rulouri și sobe „Dezső Szántó și Fiul”* și această fabrică a fost comasată, prin aderare, la firma „Phoebus”.

*

Construcția de mașini a început să se desprindă treptat din cadrul *lăcătușăriei* pe la 1870³⁹⁶. Producția realizată de ateliere micilor meseriași a reușit să aprovizioneze piața locală. Ca urmare, a demarat desfacerea produselor, atât pe piața internă a imperiului cezaro-crăiesc, cât și pe cele externe, în special în Peninsula Balcanică. Marfa micilor meseriași a rezistat cu succes în concurența cu articolele similare, produse de fabricile consacrate.

Până la cumpăna dintre secolele al XIX-lea și al XX-lea, pe cuprinsul comitatului Bihor ateliere și fabrici producătoare de mașini agricole au funcționat doar la Oradea. Acestea au colaborat fructuos cu atelierele de reparații existente în oraș, care efectuau depanări și pentru alte tipuri de mașini și utilaje.

Fabrica de pluguri „Demeter Gitye”

Fabrica a fost înființată în anul 1844, de către Demeter Gitye, Dumitru Ghittea la origini, de religie ortodoxă, descendent al unei familii de români sud-dunăreni, ca și mulți alții, care au jucat un rol de seamă în viața economică din centrul și răsăritul Imperiului Habsburg³⁹⁷. Gitye a fost un maestru lăcătuș renumit și apreciat în epocă, produsele atelierului său fiind premiate în mai multe rânduri la expozițiile de profil. După trecerea sa la cele veșnice, în anul 1882, atelierul din strada Szent János nr. 344 a fost preluat de József, unul din cei doi fii, lăcătuș la rândul-i, care i-a dat numele de *Fabrica de pluguri „Fiul lui Demeter Gitye”*³⁹⁸. Ea a fost înscrisă oficial, sub formă de firmă individuală, conform deciziei de înregistrare din 1 august 1889³⁹⁹.

Mai târziu, firma și-a extins spațiul și domeniul de activitate, având intrare și dinspre strada Posta nr. 355. Ea oferea servicii în domeniul întreținerii și al reparațiilor de natură mecanică ale clădirilor. Totodată, s-a angajat în realizarea în timp optim a oricăror tipuri de lucrări de lăcătușărie. Producea după cel mai nou sistem cântare centesimale, cântare cu cârlige, cântare balanță, cântare cu brațe egale, cișmele cu instalația de pompare a apei aferentă, cât și pluguri monobrazdar și pluribrazdar, realizate prin forjare sau turnate, grape din lemn și fier, precum și roabe, vânturătoare și site de sortare conform sistemului propriu. Deopotrivă, fabrica pluguri de mușuroit (de umplere) și săpălugat, precum și plite economice, sobe și mobilier din fier forjat. Toate produsele se aflau în stoc, firma asigurând și servicii ulterioare vânzării⁴⁰⁰. Piețele ei de desfacere se găseau cu precădere în comitatele Bihor, Cluj și Sălaj⁴⁰¹.

După decesul lui József Gitye, survenit pe la începutul secolului al XX-lea, firma a funcționat sub denumirea *Fabrica de pluguri și mașini agricole „Fiul lui Demeter Gitye”*, fiind condusă în exclusivitate de către băiatul său, József Gitye junior⁴⁰². Acesta a trăit o viață

³⁹⁵ N.N.N.A. 1926, pagină nenumărată

³⁹⁶ FEHÉR 1933-1937, p. 250

³⁹⁷ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 1088/1916, f. 336a; <http://www.mult-kor.hu/cikk.php?article=7779>; În treacăt, îl amintim pe bancherul vienez Gheorghe Sina, tot de origine română sud-dunăreană, care a finanțat, începând cu anul 1837, unul din cele mai celebre poduri de peste Dunăre din Ungaria de azi, *Podul cu lanțuri*, care leagă Buda de Pesta.

³⁹⁸ http://mikrofilm.extra.hu/other/oszk_gyaszjelentesek.html

³⁹⁹ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 3/1876-1893, f. 303v

⁴⁰⁰ HOCHHAUSER, SARCA 2009, p. 246

⁴⁰¹ N.K.I. 1893, p. 63

⁴⁰² A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 3/1876-1893, f. 303v; József Gitye junior a fost

retrasă și smerită, muncind alături de funcționarii săi pentru prosperarea fabricii, pe care a condus-o cu multă pricepere.

Încă înaintea declanșării Primului Război Mondial, sediul principal al firmei și atelierele au fost mutate în scuarul Templom tér nr. 8. La acea vreme, pe lângă pluguri, grape de metal și site de sortare pentru cereale, unitatea productivă a fabricat teascuri de struguri cu plăci de presiune⁴⁰³.

Evoluția sa a fost stopată de recesiunea economică începută în 1929. Devenind insolubilă, a dat faliment, producând o vie surpriză în cercurile economice locale. Insolvența s-a datorat lipsei de numerar și a scăderii numărului de clienți⁴⁰⁴.

Resuscitarea fabricii a fost posibilă mulțumită existenței activelor sale – clădiri, instalații, materiale și debite neîncasate. Astfel, ea a fost reconstituită ca și societate în nume colectiv, la 12 aprilie 1930⁴⁰⁵.

Fabrica de mașini agricole și pluguri „Perge și Rozslay”

A fost înființată în 1847, proprietarii săi fiind István Perge și Géza Rozslay⁴⁰⁶. Atelierul lor era amplasat pe strada Kőfaragó nr. 824. Întreprinderea fabrica, la început manual, pluguri monobrazdar și pluribrazdar de tip *Perge*, renumite pe teritoriul controlat de Curtea de la Viena. La expoziția de produse industriale, agricole și de animale, organizată în septembrie 1870 de către *Uniunea Economică a comitatului Bihor*, István Perge a expus un număr de cinci pluguri și două roabe, fiind premiat cu 50 de florini pentru plugurile sale. Suma primită recompensă a fost oferită pentru scopuri de premiere la diferite competiții de natură economică⁴⁰⁷. După această apreciere, proprietarii au extins domeniul de activitate al atelierului, prin confecționarea plugurilor universale monobrazdar și pluribrazdar, *sistem Sack*⁴⁰⁸. De asemenea, s-au ocupat și cu producerea altor utilaje agricole, toate sortimentele fiind garantate.

În 1881, proprietarii au deschis la sediu un magazin de prezentare⁴⁰⁹. Conform presei locale, pe la începutul secolului al XX-lea, firma figura cu un depozit amplasat în scuarul Nagyvásártér.

membru al Partidului Liberal, bucurându-se de protecția generalului Traian Moșoiu.

⁴⁰³ *Tiszántúl*, 1913, nr. 186, p. 10

⁴⁰⁴ *Tribuna*, 1928, nr. 7, p. 5

⁴⁰⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 18/1927-1941, f. 224

⁴⁰⁶ N.B.C.L. 1904, p. 64

⁴⁰⁷ *Nagyvárad*, 1870, nr. 60, p. 1

⁴⁰⁸ www.tankonyvtar.hu/historia_1991_01/historia_1991_01_sack; Plugurile *sistem Sack* (după numele lui Rudolf Sack, țaran sas) au fost produse cu începere din anul 1863. Soluția adoptată de Sack, a constat în sintetizarea inovațiilor obținute în domeniu, în decursul unui secol. Astfel, printr-o rezolvare simplă, a devenit posibilă reglarea lățimii și a adâncimii brazdarului. De asemenea, mai noua soluție a permis cuplarea mai multor brazdare la același plug. În atare condiții, chiar și cu o forță de tracțiune obișnuită, era asigurat un arat perfect. Utilajul avea avantajul mânăuirii ușoare și al folosirii îndelungate. Singura piesă din ansamblu, care necesitase periodic un proces de recondiționare, a fost brazdarul de fier standardizat. Acesta era, de altfel, o componentă ceva mai scumpă. Prețul unitar al plugului se amortiza într-un timp de la doi până la trei ani, chiar și de către o gospodărie țărănească mai săracă. În partea estică a Monarhiei Austro-Ungare, acest tip de plug a fost introdus pe piață în jurul anilor 1870. Spre finele secolului al XIX-lea a devenit tipul cel mai utilizat, lăsând mult în urmă alte mărci.

⁴⁰⁹ A.N.-D.J.Bh., *fond Asociația micilor meseriași*, registrul 4/1872-1884, litera P

IV. INFRASTRUCTURA

1. Ansambluri arhitecturale industriale

Pentru desfășurarea în condiții optime a activităților productive, fabricile cu activitatea la Oradea și-au construit, în limita posibilităților financiare proprii, clădiri specifice scopurilor propuse. Acestea le-au fost adăugate o serie de clădiri anexă – magazii, locuințe de serviciu pentru angajați și alte categorii de muncitori, toalete, grajduri etc. – la fel de necesare în activitatea productivă.

Cartea își propune descrierea a trei ansambluri arhitecturale industriale, reprezentative pentru oraș, demne de apelativul *monumente tehnice*¹.

Ansamblul arhitectural *Moara cu valțuri „Emilia”*

Ansamblul, cu o suprafață de circa 4.800 metri pătrați, este situat pe malul stâng al Crișului Repede, pe direcția sud-est față de centrul orașului. Parcela sa de formă trapezoidală se află la extremitatea nordică a pateului delimitat de străzile: Mihai Viteazul, Mihail Kogălniceanu, 1848 și Sucevei (**Anexa VIII/Fig. 1**). Întregul front de pateu este constituit între străzile Mihai Viteazul și 1848.

Clădirea fostei mori este compusă: dintr-un *corp lamă* de 10 x 77 metri, regim de înălțime Subsol + Parter + 4 Etaje, cu axul orientat aproximativ pe direcția est-vest; un *corp pătratic* adosat mijlocului laturii sudice, cu regimul de înălțime Parter + 3 Etaje și o *extindere sudică* având regimul de înălțime Parter + 1 Etaj. Construcția este de cărămidă, planșeele și stâlpii de susținere fiind realizate din lemn. Șarpanta clădirii e în două ape. În dreptul planșeului, zidăria se îngustează treptat la fiecare etaj.

Fațadele sunt extrem de sobre, fiind lipsite de elemente decorative. Axele golurilor, în număr de douăzeci, nu sunt distribuite regulat. Distanțele dintre interaxe variază simțitor, astfel încât se pot distinge două, chiar trei faze de construcție. Totuși, situația actuală, în care tencuiala lipsește de pe aproape toată fațada, diferă destul de mult de cea originală.

În prezent, ferestrele au formă dreptunghiulară, ca rezultat al unor intervenții ulterioare, care au afectat inclusiv înfățișarea interioară a clădirii. Toate golurile au fost modificate, în sensul micșorării dimensiunilor lor. Mai mult, numărul lor era inițial de patru pe fiecare axă, ele reflectând regimul de înălțime de Subsol + Parter + 3 Etaje, modificat ulterior.

Proiectul inițial prevedea planșee de lemn cu grinzi aparente, spațiul interior fiind divizat de două șiruri de popi. Grinzile transversale se rezemau pe pereții perimetrali și pe două grinzi longitudinale, precum și pe cele două rânduri de popi, prin intermediul unor grinzi scurte, cu rol de talpă superioară, ce măresc suprafața reazemului punctiform.

Ulterior, în anul 1918, moara a fost extinsă spre est, cu un corp de aceeași structură, cuprinzând trei travee, după planurile arhitectului Ferenc Sztarill, în conformitate cu hotărârea definitivă a *Consiliului orășenesc* (**Anexa VIII/Fig. 2**)². Ferestrele corpului nou au fost identice cu cele ale corpului vechi, terminându-se într-un segment de arc. Tâmplăria ferestrelor de pe laturile longitudinale urma să fie realizată din lemn, cu două canate, cu un menou (montant interior) și două traverse. Deschizăturile de pe latura scurtă ar fi dobândit tâmplării metalice, din baghete profilate, formând ochiuri mici, de formă dreptunghiulară. Atât colțurile corpului vechi, cât și cele ale corpului nou au fost prevăzute cu lezene din tencuială, iar parterul a fost despărțit de restul zonei perietale a etajelor, de

¹ Mărturie EMÓDI T.

² A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 34/1912-1920, f. 183

un brâu profilat. Sub cornișa superioară, din tencuială profilată, lezenele au fost unite de un șir de denticuli.

Șarpanta asimetrică a clădirii a fost formată din ferme – făcând parte din planșeul ultimului etaj – compuse dintr-o coardă, doi căpriori, dintre care cel nordic se reazemă pe aticul de zidărie, doi arbaletrieri, o antretoază și un grinzișor pe latura nordică. Rigiditatea structurii pe direcție longitudinală a fost asigurată de cosoroabe, paneele de talpă și intermediare. Înelitoarea inițială a construcției era din țiglă.

Ansamblul arhitectural *Fabrica de spirt rafinat și moara cu aburi „Léderer și Kálmán”*

Acest ansamblu ocupă o parcelă situată în cartierul Velența, de formă aproape dreptunghiulară, alungită de-a lungul axei est-vest (**Anexa IX/Fig. 1**). Limita sudică a terenului constituie frontul stradal al ansamblului dinspre strada Miron Costin. Planul stradal este alcătuit din clădiri cu vechime și funcțiune diferite, ce alternează cu segmente ale zidului de incintă.

De la vest la est clădirile sunt următoarele:

a) *clădire industrială modernă*, din cărămidă, cu fațada organizată pe cinci axe, cu goluri de forma unui dreptunghi culcat și acoperiș-terasă. În ultimele decenii, clădirea și-a dobândit fațada actuală.

b) *clădire din cărămidă*, cu Subsol + Parter + Etaj, cu acoperiș-terasă, cu fațada organizată pe nouă axe, având ferestre de formă pătrată. Clădirea și-a dobândit fațada actuală cel târziu în anii 1960.

c) *poarta principală de acces*;

d) un segment de gard, lung de 10 m;

e) *clădire cu plan dreptunghiular*, având dimensiunile de 25,15 x 7,5 metri, cu fațada sudică organizată pe 7 axe, ferestre duble, cu câte patru canaturi la exterior, cu terminație în segment de arc, grupate 2-3-2, prevăzută cu un acoperiș în patru ape. Această clădire a adăpostit direcțiunea fabricii (segmentul vestic, cu birouri) și depozitul spirtului impozitat (segmentul estic). Clădirea a fost construită înainte de 1910, însă asupra ei s-au efectuat diferite intervenții, cum ar fi de exemplu, cea de extindere cu 3,8 metri, în capătul vestic.

f) un segment de gard;

g) *clădire modernă*, care adăpostește stația de transformare a curentului electric;

h) un segment de gard;

i) *clădire de birouri*, cu regim parter, realizată după 1910, în cel puțin două etape distincte, cu rezalit la mijloc, spre nord (inițial în locul acestuia au existat două locuințe modeste, care aparțineau fabricii, precum și o fântână).

Clădirile principale ale fabricii se situează în planul secund, în zona mediană a parcelei: așa-zisa *clădire „cu turn”* a fabricii de spirt, legată de corpul ce adăpostește utilajele de fermentare și de elaborare a drojdiei; *clădirea morii*; *depozitul de făină și silozul*³. Pe latura nordică se înșiră hambarele. Între acestea și clădirile principale a existat o linie de cale ferată, ce deservea fabrica.

Cea mai reprezentativă *clădire* a ansamblului este cea „cu turn”, legată direct de *principala clădire a fabricii*, a cărei rezolvare arhitecturală cuprinde cele mai pregnante elemente stilistice. Ea se dezvoltă pe trei niveluri, turnul fiind mai înalt decât restul clădirii având un etaj. Fațada sudică, cea principală, este ritmată pe verticală de lezene, care delimitează șapte axe, dispuse simetric față de axul median. Elementele care conferă unității construite o asimetrie sunt turnul și deschizăturile de ferestre, cele din urmă luminând primele două etaje. Golurile cu muchii teșite, care străpung pereții retrași față de lezene, sunt relativ mici în raport cu întregul câmp parietal. Această relație de *gol-plin* caracterizează, de altfel, toate clădirile ansamblului. Excepția de la regulă este constituită de cele două portaluri de dimensiuni mari, cu terminații semicirculare, dispuse simetric. Dintre ele, doar cel din

³ *Ibidem*

dreapta și-a păstrat tâmplăria originală, având suprafețe mari, vitrate. Cele două ferestre care îl flanchează sunt înalte și înguste, se termină semicircular și au câte șase canate, împărțite, la rândul lor, de menouri și traverse. Celălalt portal – cel cu tâmplăria înlocuită cu una metalică, modernă – este flancat de câte două perechi de ferestre dreptunghiulare, dispuse în câmpuri parietale adâncite, chiar și față de planul retras, încadrat de lezene. Deasupra portalurilor este dispusă câte o fereastră oarbă, cu terminație semicirculară, iar celelalte câmpuri retrase sunt străpunse de goluri mici, de formă circulară, cu excepția fâșiei parietale din mijloc. Peste cornișa principală, profilată, se ridică un atic ritmat de mici pilaștri, în dreptul lezenelor. Pereții turnului au o rezolvare similară: panoul din mijloc este retras față de restul suprafeței parietale, fiind străpuns de câte un gol cu terminație semicirculară. Tâmplăria de lemn a acestuia este pesemne cea originală, fiind împărțită de o traversă și dedesubt de un menou. Toate câmpurile vitrate ale tâmplăriei sunt subdivizate, formând ochiuri mici dreptunghiulare. Turnul este decorat de o cornișă și un atic așezat peste console cu multiple retrageri, format dintr-o alternanță de merloane și creneluri mai înguste. Turnul conferă clădirii un aspect eclectic, cu specific istoric. Corpul de clădire aflat inițial în spatele corpului cu turn a fost parțial demolat, pe segmentul nord-vestic fiind construit un nou corp din beton armat.

Clădirea morii, proiectată de arhitectul Kálmán Rimanóczy junior, în anul 1910, a fost construită în baza hotărârii definitive a *Consiliului orășenesc*, în prelungirea corpului principal al fabricii de spirt⁴. Între aceasta și spațiile destinate morii propriu-zise se aflau încăperile unde se obținea, prin concasare, laptele de malț din melasa de culoare verde. Corpul de cărămidă, care cuprindea concasoarele și moara, se dezvoltă pe un plan dreptunghiular, având regimul de înălțime Demisol + Parter + Etaj (**Anexa IX/Fig. 2**). Zona sa mediană realizată pe structură și pereți de lemn se înalță peste celelalte, cu un nivel (Demisol + Parter + 2 Etaje). Acoperișul clădirii, în două ape, are forma unei învelitori bazilicale. Inițial, proiectul lui Kálmán Rimanóczy junior prevedea această acoperire doar deasupra concasoarelor, însă ulterior soluția a fost extinsă pentru întreaga clădire.

Fațada sudică a *corpului morii* este împărțită pe verticală în 8 axe: la parter distribuția golurilor este de 1 poartă - 6 ferestre mari, cu terminații semicirculare - 1 poartă, iar la etaj există 8 ferestre mari, cu terminații în segment de arc de cerc. Tâmplăriile sunt realizate din traverse și menouri din baghete metalice profilate, formând ochiuri dreptunghiulare. Pe fațada mai scurtă, estică, golurile de la parter și etaj sunt asemănătoare, mai late și cu terminații în segment de arc, având și ele tâmplării metalice similare cu cele prevăzute pe fațada sudică. Spre nord nu există goluri. Ritmarea pe orizontală a fațadelor se realizează prin soclu, un brâu intermediar și cornișa superioară din tencuială profilată. Spațiile interioare sunt împărțite prin planșee de lemn. Ele au fost dimensionate, astfel încât să suporte o sarcină de 600 kilograme/metru pătrat, sunt aparente și susținute de structuri din lemn, independente de zidărie. Pe tronsonul morii, grinzile transversale se reazemă pe trei grinzi longitudinale și pe trei rânduri a câte cinci popi: două de-a lungul pereților laterali și un rând pe la mijlocul spațiului, deschiderile fiind de 4,5 metri respectiv 4,8 metri. Pe tronsonul mai scurt, al concasoarelor, spațiile sunt divizate în trei părți, prin două rânduri intermediare de popi, aflate la 3,15 metri între ele. Grinzile longitudinale se reazemă pe popi prin intermediul unor grinzi scurte, cu rol de talpă superioară, care măresc suprafața reazemului punctiform. Proiectul lui Kálmán Rimanóczy junior prevedea ancorarea acestor tălpi – a celor din cele două șiruri laterale – de zidurile longitudinale din cărămidă. De asemenea, planul prevedea și o subdivizare în traveea nordică a spațiului parterului morii, prin introducerea unui planșeu intermediar, de lemn, rezemat pe popi de stejar cu secțiunea de 20 x 20 centimetri, cu adâncirea cotei de călcare cu 1,2 - 1,5 metri sub nivelul curții. Pe tronsonul concasoarelor, divizarea parterului cuprindea cele două travee nordice, din totalul de trei. Structura de lemn a ultimului nivel a fost realizată conform proiectului inițial, dintr-un sistem pe scaune a șarpantei, formată din șapte ferme

⁴ *Ibidem*, dos. 5/1893-1911, f. 133

principale și nouăsprezece ferme secundare pe tronsonul estic, respectiv trei ferme principale și patru ferme secundare pe tronsonul vestic. Fermele principale sunt compuse din corzile planșeului superior, două bare de agățare, o antretoază, doi căpriori, doi arbaletrieri și doi grinzișori. Pe tronsonul având zona de mijloc supraînălțată în formă bazilicală, peste barele de agățare este construită o structură suplimentară formată din popi, antretoază, arbaletrieri și căpriori. Căpriorii inferiori se reazemă pe zidurile aticului și tot de acesta sunt prinși și grinzișorii. Rigidizarea pe direcția longitudinală este asigurată de panee intermediare și contrafișele aferente, longeroanele și pana de creastă.

Clădirea depozitului de făină, proiectată în 1910 de către firma „Lajos Incze și Asociații”, este de plan dreptunghiular și cuprinde patru niveluri, având un acoperiș în două ape. Fațadele lungi sunt divizate de câte nouă lezene, iar pe orizontală ritmarea este asigurată de soclu, brâul de deasupra parterului și cornișa superioară. Golurile mici, care străpung zidurile în cele opt câmpuri retrase, sunt identice, cu excepția celor de pe axa estică având terminații în segment de arc și tâmplării simple din baghete metalice, formând ochiuri dreptunghiulare. Ferestrele traveei estice au o lungime mai mare. Accesul dinspre sud se făcea pe trei uși, cu lintouri drepte, dintre care cea estică este înzidită. Fațada estică este tratată identic cu cele longitudinale, fiind împărțită de patru lezene și având ferestre similare. Lezenelor fațadelor le corespund pilaștri identici, în spațiul interior. Planșeele sunt realizate din grinzi aparente. Grinzile transversale se reazemă atât pe ziduri și pe trei grinzi longitudinale, cât și pe trei rânduri de popi prin intermediul unor grinzi scurte cu rol de talpă superioară, ce măresc suprafața reazemului punctiform, asemenea rezolvării de la *clădirea morii*. Popii sunt prevăzuți cu niște coliere metalice și o piesă de racordare între pop și grinda de talpă superioară. Între planșee, transportul sacilor de făină este asigurat de un jgheab elicoidal din lemn. Șarpanta este formată din ferme principale și câte trei ferme secundare intercalate între acestea. Fermele principale de tip scaun se compun din căpriori, coardă (grindă a planșeului superior), doi popi așezați peste popii etajelor inferioare, doi popi așezați la extremitatea corzii, lângă pereții longitudinali ai clădirii, două antretoaze, doi arbaletrieri, două grinzișoare și o bară de agățare în ax. Rigidizarea pe direcție longitudinală este asigurată de panee inferioare susținute de popi și contrafișe, panee intermediare și pana de coamă. Ulterior, pentru a se asigura o luminozitate sporită spațiului podului, deasupra paneei sudice intermediare s-a construit un zid din lemn, prevăzut cu ferestre mari dreptunghiulare. Jumătățile de căpriori au fost înlăturate, iar în planul căpriorilor nordici s-au montat alți căpriori, rezemați pe pana de coamă și pe zidul de lemn.

Clădirea depozitului de făină este racordată la *corpul morii* printr-un *corp de legătură* cu un etaj, luminat prin intermediul a două ferestre mici cu terminații în segment de arc.

Clădirea silozului, proiectată în 1910, tot de *Biroul tehnic* al inginerului Lajos Incze, a fost construită pe limita estică a parcelei fabricii, în conformitate cu hotărârea definitivă a *Consiliului orașenesc*, în aceeași linie cu depozitul de făină⁵. Corpul de clădire din cărămidă, cu o înălțime de 21,6 metri, are un plan de formă trapezoidală, cu dimensiunile de 9,94 x 17 (19) metri, latura estică urmărind aliniamentul limitei parcelei. Acoperișul principal este în două ape însă deoarece clădirea este prevăzută cu un atic pe laturile lungi, scurgerea apei pluviale către colțuri este asigurată de alte două acoperișuri, secundare, în două ape, cu pantă mică. Clădirea are un regim de înălțime Subsol + Parter + 3 Etaje, fără însă ca palierele să fie despărțite de planșee. Toate nivelurile sunt divizate în câte opt travee, printr-o structură casetată, de cadre de grinzi: câte 5-5-4 popi prevăzuți cu coliere metalice, de-a lungul axei longitudinale și zidurilor perimetrice și câte cinci grinzi orizontale pe direcție transversală. Popii perimetrali sunt ancorați de ziduri prin agrafe metalice. Doar în traveea nord-vestică s-au construit planșee din grinzi aparente, care constituie podurile casei scării. Scara de lemn este adosată de perețele nordic. Zidurile perimetrice se îngustează treptat, la fiecare nivel.

⁵ *Ibidem*, f. 125

La subsolul clădirii s-au prevăzut pâlnii, care adună boabele de grâu înmagazinate ce se descarcă spre un jgheab colector, alimentarea sacilor făcându-se cu ajutorul unor trape.

Fațada clădirii este deosebit de sobră oglindind, prin distribuția lezanelor, structura interioară. Doar în casa scârilor, pereții sunt penetrați de ferestre dreptunghiulare. Accesul în clădire se face prin rampa vestică și ușa care comunică cu casa scării. O altă rampă, adiacentă casei scârilor, a fost amplasată pe latura nordică, paralel cu calea ferată industrială.

Șarpanta clădirii este formată din opt ferme principale și 12 ferme secundare. Fermele principale de tip scaun sunt alcătuite din corzi, căpriori, bare de agățare, antretoaze și arbaletrieri. Rigidizarea pe direcție longitudinală este asigurată de paneele de talpă intermediare și cosoroabe.

Ansamblul arhitectural *Centrala termoelectrică (a Uzinei electrice)*

Ansamblul este situat pe malul stâng al Crișului Repede, pe direcția sud-est față de centrul orașului, în vecinătatea Cetății medievale. Parcela sa, de formă poligonală, este delimitată în prezent de: Strada Griviței, Piața agroalimentară „Cetate”, strada Cicero, strada Dimitrie Cantemir și stabilimentul industrial al fostei fabrici de conserve „Avântul”.

Construirea ansamblului arhitectural *Centrala termoelectrică*, formată din *hala de cazane* și *hala de turbine*, a fost realizată conform proiectului întocmit în birourile de proiectare ale *Fabricii „Nicholson” S.A. Budapesta* și a început la 25 octombrie 1902⁶. Aceste tipuri de clădiri industriale au fost gândite a avea o formă de paralelipiped alungit, cu subsol tehnic și parter înalt. Deschiderile sau golurile marcate cu cheie de arc au o dispunere simetrică pe fațada principală, cu partea superioară sub formă de arc turtit. Ancadramentele și solbancurile sunt profilate. Cornișa este decorată de cele mai multe ori cu o bandă cu denticuli și lezene. Lezenele de la colțuri sunt decorate sub streșină cu capitel stilizat. Pe fațada laterală golurile sunt dispuse, de asemenea, simetric, fiind decorate cu ancadramente profilate din tencuială și glafuri din cărămidă aparentă. Axa mediană este marcată cu goluri gemene. În privința materialelor de construcții, s-a optat pentru fundație de cărămidă și beton armat, elevație din cărămidă, acoperiș în două ape format din: șarpantă cu structură de fermă metalică și tiranți din cablu de oțel, precum și învelitoare din tablă galvanizată⁷. În unele cazuri, este chiar exemplul *Uzinei electrice*, acoperișul *halei de mașini sau turbine* era prevăzut cu luminatoare ce serveau și pentru reglarea termică a încăperii.

Hala cazanelor și cea a *turbinelor* de la *Uzina electrică* construite inițial pe o suprafață de 1.472 metri pătrați respectă întocmai arhitectura industrială la modă de la începutul secolului al XX-lea – a se vedea și clădirea *Centralei Hidroenergetice de la Grebla-Reșița*, construită în 1904 și cea a *Centralei Hidroenergetice Someșul Rece*, construită în anul 1906⁸. Menționăm că cea mai relevantă prezență a arhitecturii specifice, de odinioară, ne este oglindită de fațada laterală a *halei de cazane* și de porțiunea formată din patru travee a *halei de turbine* – în prezent, hală reparații auto.

În anul 1906, în partea de vest a *halei de cazane* a fost construit din cărămidă specială *primul coș de fum* al uzinei, înalt de 45 metri, proiectat de *Biroul tehnic „Custodis Alphons”* din Budapesta⁹. Coșul de fabrică ridicat pe fundație de beton era racordat la un canal de adâncime, subteran, cu lungime de 40 metri¹⁰.

Activitățile de sistematizare a pârâului Peța au dus la astuparea sa pe porțiunea situată pe la mijlocul terenului de amplasare a *Uzinei electrice*. Operațiunea a fost terminată la 27 mai 1911, permițând astfel extinderea unității, prin construirea unui sediu multifuncțional ce

⁶ A.N.-D.J.Bh., *fond Întreprinderea Comunală Oradea*, dos. 143/1908, f. 1; BOLCAȘ, p. 11

⁷ A.N.-D.J.Bh., *fond Întreprinderea Comunală Oradea*, dos. 12/1939, f. 37

⁸ *Ibidem*, dos. 10/1928, f. 62; WOLLMANN 2003, p. 31, 32

⁹ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 5/1893-1911, f. 68; BOLCAȘ, p. 11; A fost demolat în anul 1997.

¹⁰ A.N.-D.J.Bh., *fond Întreprinderea Comunală Oradea*, dos. 12/1939, f. 67

îngloba: ateliere, birouri, magazie, laborator de contoare. Construcția ridicată pe o suprafață de 400 metri pătrați, terminată în anul 1912, avea un număr de 12 încăperi de lucru, fundație de beton și elevație din cărămidă. În anul 1934 ea a fost supraetajată, cu o compartimentare de încă 8 birouri¹¹.

La 21 iulie 1911, firma *Heinecke* a început construirea celui de-al *doilea coș de fum*, cu o înălțime de 50 metri¹². Construcția din cărămidă specială, terminată la 22 februarie 1912, a fost amplasată în partea de est a *halei de cazane*. Coșul de fabrică de formă tronconică avea partea superioară evazată, probabil din cărămidă aparentă, pentru rigidizare. Tot în partea superioară, construcția era decorată cu denticuli.

2. Utilități (rețeaua de energie – gaz aerian, apă, energie electrică)

2.1. Fabrica de spirt aerian

Debutul iluminatul stradal

O cerință fundamentală a urbanizării a fost, printre altele, introducerea iluminatului public. În acest domeniu progresele au fost spectaculoase. În secolul al XVIII-lea, în timpul nopții, orașul era cufundat într-o beznă adâncă. Din această cauză, populația era nevoită să se retragă în propriile adăposturi, încă de la primele ore ale serii. Excepții de la această regulă făceau doar ocazionalele întruniri: anumite sărbători religioase, nunțile, onomasticile, botezurile ori sărbătorile Ignatului (tăierea popcuii)¹³.

Spre a pune capăt acestui disconfort, în anul 1803 contele Lajos Rhédey a inițiat un proiect, care a prevăzut ca străzile să fie iluminate cu lămpi fixate în candelabre și console – brațe fixate pe pereții clădirilor. Proiectul său a fost pus în practică, în urma aprobării de către magistratul orașului, lămpile fiind alcătuite dintr-un corp în care ardea un fitil. Combustibilii utilizați erau: uleiul, lumânările, iar ceva mai târziu și petrolul lampant. Persoane angajate și plătite de către oraș se ocupau de aceste lămpi. Peste acest personal, dirija un șef, în sarcina căruia intra atât aprinderea și stingerea lămpilor, cât și procurarea combustibilului și a lumânărilor necesare prestării serviciului¹⁴. Nu se cunosc date privind numărul lămpilor aflate în funcțiune.

Un iluminat stradal mai performant a demarat în anul 1852, când în fața *Primăriei* și în locurile mai importante din oraș au fost instalate 25 de felinare. Acestea s-au dovedit a fi insuficiente pentru cerințele unui oraș predispus modernizării, din care cauză numărul lor a fost suplimentat de mai multe ori. Asigurarea iluminatului de acest tip s-a realizat în urma unei licitații pentru care s-au plătit anual între 4.800 și 5.200 florini (forinți). Timp de mai mulți ani, concesionarul serviciului a fost Ferencz Novobáczky¹⁵.

Iluminatul stradal cu felinare a dăinuit până prin 1869, când utilizarea spirtului aerian (o mai nouă sursă de energie la vremea respectivă) pentru iluminatul artificial a devenit unul din punctele frecvent discutate de pe ordinea de zi a *Consiliului orașenesc*¹⁶. Chiar și așa, înregistrarea unui progres în această direcție s-a lăsat încă așteptat, până în momentul în care burghezia comercială și industrială a orașului a recepționat vestea introducerii iluminatului public cu ajutorul spirtului aerian, în orașul Arad¹⁷.

¹¹ *Ibidem*, f. 64

¹² *Ibidem*, f. 67; A fost demolat în anul 1998.

¹³ LAKOS 1904, p. 317

¹⁴ BOLCAȘ, p. 5

¹⁵ LAKOS 1904, p. 318

¹⁶ BORCEA, GORUN 1995, p. 253

¹⁷ FLEISZ 2007, p. 85

Noi tendințe în domeniul iluminatului stradal

Calea spre o urbanizare progresistă a fost anticipată de introducerea de noi produse purtătoare de energie, destinate iluminatului public și tehnicilor moderne. În anul 1870, John Robert Haldenby Keyworth, judecător de pace al orașului Lincoln din Anglia și inginer agronom, a obținut acordul *Consiliului orășenesc* pentru asigurarea iluminatului public și casnic la Oradea, prin înființarea unei *fabrici de spirt aerian și gaz*¹⁸. Contractul a fost încheiat pe o perioadă de 30 de ani, cu scadența la 15 decembrie 1900, *Fabrica de spirt aerian „Campbells și Sands”* fiind construită pe un teren situat aproape de periferia orașului, în vecinătatea Grădinii Rhédey plantată cu platani¹⁹. Ea s-a întins pe o suprafață intravilană de 1,15 hectare, într-un loc de mare preț, pe care au fost plasate patru clădiri și două rezervoare de gaz²⁰. Numărul muncitorilor săi a fluctuat între 34 și 40 de angajați²¹.

Fabrica și-a început activitatea în noiembrie 1873, drept urmare și contractul a fost prelungit până la 31 decembrie 1903²². Din obiectul său de activitate a făcut parte producerea gazului aerian pe bază de spirt – pentru iluminatul public și casnic din centrul orașului. De asemenea, unitatea a elaborat produse auxiliare: cocs, cunoscut ca și un combustibil cu o capacitate calorică mare – utilizat la cuptoarele din turnătoriile de fier și cupru, ca și la sobele de *tip Meidinger* – gudron, un material practic, a cărui utilitate urma să fie recunoscută²³.

Rețeaua de gaz aerian s-a desfășurat pe: strada Kert, scuarul Szent László, strada Fő, până la Spitalul comitatului, strada Sztaroveszki, scuarul Nagyvásártér, strada Sas, strada Zöldfa, având o lungime cuprinsă între 21 și 22 kilometri²⁴.

Cu toate că, pe timp de noapte, iluminatul pe bază de gaz aerian dădea un cu totul un alt aspect orașului, mai existau străzi și piețe cufundate în întuneric. Această realitate nu putea nicicum încadra Oradea Mare în rândul orașelor culturale moderne, chiar dacă pe cuprinsul său existau deja construite clădiri reprezentative – mai cu seamă în stil baroc și eclectic²⁵.

Deși tarifele aferente consumului de gaz erau destul de mari, partenerul englez nu a respectat *ad litteram* dispozițiile prevăzute în contractul încheiat cu *Consiliul orășenesc*, neexecutând lucrările de extindere adecvate necesităților unui oraș în dezvoltare – spre exemplu în zona ansamblului baroc, implicit a reședinței episcopului romano-catolic, nu erau instalate lămpi cu gaz²⁶. Astfel, în 1886, pe lângă rețeaua de iluminat public, alimentată cu gaz, conducerea orașului a fost constrânsă să mențină în funcțiune și 203 lămpi montate în candelabre, console și pe stâlpi, din antecesoarele existente²⁷. Cu toate aceste vicisitudini, s-a constatat, totuși, o extindere – constantă și benefică pentru oraș – a rețelei de gaz aerian. Prin urmare, în anul 1898 numărul lămpilor montate a crescut de la 420 la 560²⁸. Același progres l-a înregistrat și cel al aparatelor – cazane și reșouri – aflate în exploatare la persoane fizice: de la 400 în 1898, la 7.500 în 1901²⁹.

¹⁸ Este vorba despre *gazul lampant*, denumirea de *spirt aerian* fiind improprie.

¹⁹ *Nagyvárad Napló*, 1901, nr. 7, p. 3; BOLCAȘ, p. 6

²⁰ *Nagyvárad*, 1929, nr. 232, p. 8

²¹ BORCEA 2003, p. 84

²² *Elektrotehnika*, 1943, nr. 3, p. 58; Prima înregistrare a fabricii datează din 1888, în conformitate cu documentele păstrate la A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 8/1876-1893, f. 217v, 218f.

²³ *Nagyvárad*, 1892, nr. 329, pagină nenumărată; BOROVSZKY 1901, p. 307, 312; BORCEA, GORUN 1995, p. 232; B.N.I.K. 1912, p. 115, 116

²⁴ KÓSZEGHY 1913, p. 11

²⁵ LAKOS 1904, p. 318

²⁶ *Nagyvárad*, 1891, nr. 5, p. 5

²⁷ BOLCAȘ, p. 6

²⁸ PÉTER 2002, p. 167

²⁹ BOROVSZKY 1901, p. 312; BORCEA, GORUN 1995, p. 232; BORCEA 2003, p. 84

Chiar și după preluarea furnizării iluminatului stradal de către *Uzina electrică*, înființată în anul 1903, *fabrica de gaz lampant* nu a intrat în regres. Cu toate că marii consumatori industriali au trecut, în majoritatea lor, la utilizarea mai noii forme de energie, numărul micilor industriași racordați la rețeaua de gaz a crescut progresiv, de la an la an. Mai mult, fabrica a demarat atât livrarea gazului în scopuri industriale, cât și în scopul încălzirii locuințelor. Pe lângă toate aceste activități, a continuat să deservească și sectorul casnic, deși dreptul său de exclusivitate în acest domeniu încetase³⁰.

În anul 1906 s-a ivit oportunitatea preluării fabricii în administrarea proprie a orașului, în cazul în care se reușea stabilirea unei înțelegeri eligibile cu proprietarii dispuși să vândă unitatea³¹. Se pare că acordul părților nu s-a materializat, deoarece din prima zi a anului 1907 fabrica și-a desfășurat activitatea sub tutela *Fabricilor unificate de spirt aerian din Augsburg S.A.*, ca filială a acesteia³². Firma mamă era proprietara a 22 de fabrici de gaz lampant și a 3 uzine electrice de sine stătătoare, toate situate în Europa Centrală³³. Celelalte filiale ale sale au funcționat la Budapesta, la Subotica și la Novisad (în maghiară: Újvidék, în germană: Neusatz), ultimele două fiind, azi, localități ale provinciei Voivodina, în Serbia³⁴.

În anul 1910, fabrica a produs o cantitate de 600.000 metri cubi de gaz pentru aprovizionarea orașului. Nu e de mirare, dacă avem în vedere numărul mare de imobile: magazine, restaurante, hoteluri, cafenele – *Emke* (azi *Astoria*), *Royal* (până nu demult *Restaurantul Oradea*, azi depozit de mobilă și magazin de prezentare), *Elite*, *Pannonia* (azi *Transilvania*), *Lloyd* (azi *Facultatea de medicină*) – care erau deja racordate la rețeaua de gaz³⁵. De asemenea, imobilele nou construite, care urmau a fi racordate: palatele Moskovits, Berkes, Rosenzweig și Teszler, majoritatea farmaciilor din centrul orașului și altele³⁶. Corpurile de iluminat cu gaz au fost montate pe stâlpi de fontă și în console fixate pe pereții imobilelor³⁷. O parte din ele au fost adaptate, mai târziu, pentru iluminatul electric (**Anexa X/Fig. 1**).

Utilizarea gazului în gospodăria prezenta, de asemenea, multe avantaje. Această sursă termică, modernă la acea vreme, era folosită pentru încălzirea locuințelor, a cazanelor din băile locuințelor și a reșourilor pentru pregătirea alimentelor³⁸. Deși încălzirea cu gaz a fost apreciată ca fiind sensibil mai costisitoare decât cea cu gaz aerian, aceasta a avut totuși avantajul de a fi o sursă confortabilă.

Creșterea de la an la an a numărului de consumatori de gaz s-a datorat unui management riguros, prețurilor corect stabilite, calculației exacte și conforme cu realitatea a consumului. Desigur, acest rezultat a fost atins și prin intermediul promptitudinii serviciilor prestate. Un anumit rol l-a avut și conservatorismul populației orădene, destul de sceptică față de tot ceea ce era nou.

Fabrica de gaz a fost condusă ani în șir de Lajos E. Rees³⁹. Acesta a fost urmat la conducere de Izidor Schwarcz, care a slujit anticipat, timp de mai multe decenii, la această unitate, în calitate de secretar și contabil șef⁴⁰. Eficiența activității sale a fost marcată de rezul-

³⁰ B.N.I.K. 1912, p. 115

³¹ *Tiszántúl*, 1906, nr. 291, p. 6

³² KŐSZEGHY 1913, p. 11

³³ B.N.I.K. 1912, p. 115

³⁴ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 11/1906-1909, f. 63v

³⁵ PÉTER 2002, p. 167

³⁶ B.N.I.K. 1912, p. 116

³⁷ Aceste bunuri culturale de importanță tehnică – un număr de trei stâlpi din fontă, din fața *Teatrului de Stat* și o consolă fixată pe „*templul orădean a Thaliei*”, situată deasupra accesului artiștilor – rămase din trecut, au fost parțial lichidate, deși ar fi trebuit prezervate pentru posteritate, dată fiind valoarea istorică și aspectul lor estetic în totală armonie cu arhitectura clădirii teatrului.

³⁸ Reșoul și cazanul cu gaz erau răspândite la acea perioadă, mai cu seamă pe continentul nord-american și în Belgia.

³⁹ N.B.C.L. 1904, p. 94

⁴⁰ FEHÉR 1897, p. 143

tatele deosebite obținute în dezvoltarea fabricii, în ciuda concurenței de pe piață, cu *Uzina electrică*⁴¹.

Suspendarea activității fabricii

Fabrica de gaz lampant și-a încetat brusc activitatea în 1919, după ce timp de mai multe săptămâni spiritul aerian a fost produs dintr-un amestec de lemne și cărbune, inferior din punct de vedere calitativ⁴². Motivul pentru care s-a recurs la această soluție a fost sistarea aprovizionării fabricii cu cărbuni speciali, de formă cubică, procurați din Prusia. Exploatarea în cantități reduse a acestui tip de cărbune a făcut ca producția să fie direcționată spre piețele de desfacere din Germania, întrucât produsul era foarte solicitat în afară⁴³. Muncitorii și funcționarii au fost concediați. Toate clădirile stabilimentului industrial și mijloacele de producție au intrat în conservare⁴⁴.

Încetarea activității fabricii a afectat o mare parte a populației orașului. Deși gazul nu mai era utilizat nici pentru iluminat (decât în anumite situații – spre exemplu de către Căile Ferate Române) și nici pentru gătit, prezenta totuși o maximă solicitare. Printre stabilimentele industriale care au resimțit cel mai mult lipsa gazului s-au numărat: *Tipografia și legătoria de cărți „Adolf Sonnenfeld” S.A.*, *Fabrica de încălțăminte „Hungária” S.A.* și *Cofetăria „Otto Stepper”* – care se presupune că ar fi fost prima cofetărie din Oradea racordată la curent electric⁴⁵. Dintre cotidienele editate în Oradea la acea vreme, criza de gaz s-a repercutat în special asupra ziarului *Nagyvárad*, tipărit prin utilizarea mașinilor de cules, cu plumb – plumbul folosit în procesul de producție fiind topit cu ajutorul gazului⁴⁶.

După Primul Război Mondial, în anul 1922, fabrica a fost achiziționată de firma budapestană *Lajos Molnár și Asociatul*. Preluarea sa a fost obstrucționată de guvernul Regatului României, care a refuzat categoric intrarea fabricii în posesia noilor proprietari, susținând că aceasta ar intra în categoria captură de război, punând sechestru pe obiectiv⁴⁷. Intențiile guvernului român de a resuscita fabrica au fost cvasi-inexistente, dată fiind asigurarea serviciului de iluminat și încălzit de către *Uzina electrică* a orașului. Timp de câțiva ani provizorul/administratorul fabricii a fost inginerul Ștefănescu. După decesul acestuia, guvernul a desemnat un alt intendent, în persoana fostului șef al vămii, Gorgan.

În aprilie 1929, an al începutului mării crize economice, fabrica a intrat în proprietatea firmei *Lajos Molnár și Asociatul*, în urma unui proces intentat statului român la tribunalul internațional, dar și a încheierii între timp a acordului româno-german⁴⁸. Tranzacția de preluare a fost efectuată de Kornél Kereszty, directorul general al *Băncii Maghiare de Credit*, mandatat patronilor. Noii proprietari s-au îngrijit și de angajarea unui administrator propriu, având intenții serioase în privința resuscitării fabricii, după ce în prealabil s-au gândit și la o eventuală demolare a sa și la parcelarea terenului. Știrea repornirii a fost primită cu generozitate de către mulți din locuitorii urbei, dat fiind faptul că un oraș modern nu putea suferi din cauza lipsei gazului – cel mai ieftin și economic combustibil la acea oră⁴⁹.

Realitatea era că mijloacele fixe prezentau valoare deosebită (echivalentul de azi a bunurilor culturale din categoria juridică Tezaur), iar conductele de gaz au fost găsite deteriorate de rugină. Mijloacele de muncă au fost sustrate pe parcursul anilor de persoane neidentificate, care aveau acces în perimetrul stabilimentului, cu predilecție dinspre latura

⁴¹ B.N.I.K. 1912, p. 116

⁴² *Nagyvárad*, 1919, nr. 41, p. 3; PÉTER 2002, p. 167

⁴³ *Nagyvárad*, 1929, nr. 232, p. 8

⁴⁴ *Ibidem*

⁴⁵ PÉTER 2002, p. 147

⁴⁶ *Nagyvárad*, 1919, nr. 41, p. 3

⁴⁷ *Idem*, 1929, nr. 80, p. 3

⁴⁸ *Ibidem*

⁴⁹ *Ibidem*

alipită *Cimitirului „Grădina Verde”* din nemijlocita vecinătate. De asemenea, toate clădirile obiectivului industrial necesitau renovări capitale – unul din imobilele cu etaj stă și azi în picioare, fiind situat la intersecția străzilor Sucevei și Armatei Române, în vecinătatea *Lojei masonice*, vizavi cu casa Bleyer (**Anexa X/Fig. 2**). Nu în ultimă instanță, pentru reluarea activității economice era nevoie de o infuzie solidă de capital.

Cele mai valoroase construcții ale fabricii au fost considerate a fi cele două rezervoare metalice, care, dacă ar fi fost edificate în anul 1929, ar fi costat câteva milioane de lei. Acestea nu puteau fi înstrăinate sub nici o formă, destinul lor final fiind demolarea și valorificarea lor ca fier vechi, dat fiind faptul că au fost puternic corodate. Însă, conform părerii unui specialist din epocă, după o recondiționare riguroasă, ele ar fi putut redeveni funcționale.

Un incident din viața fabricii. Explozia din anul 1902

La începutul secolului al XX-lea, fabrica de gaz aerian din Oradea a fost martora unui incident neelucidat în totalitate. În data de 11 decembrie 1902, în jurul orelor 22.30, liniștea din Orașul Nou a fost perturbată de o explozie ce a avut loc la fabrica de gaz⁵⁰. Pe străzi s-au stins lămpile alimentate cu gaz, cafenelele s-au cufundat în beznă. Știrea s-a răspândit cu repeziciune. Pe străzile din vecinătatea fabricii, iluminate doar de albul zăpezii așternute, o mulțime se îndrepta spre fabrică.

Detonația a fost cauzată de apa înghețată din retorta de distilare a unuia din rezervoare, de pe urma căreia au rezultat scurgeri de gaze care, în cele din urmă, au provocat incendiul⁵¹. Acoperișul și pereții laterali ai construcției care adăpostea rezervorul au sărit în aer până la o înălțime de circa 200 metri, după care s-au împrăștiat, în cădere liberă, pe străzile din jurul fabricii și pe malurile pârâului Peța.

La câteva minute după explozie, pompierii au ajuns la fața locului, echipați cu două pompe de incendiu. Ei nu au intervenit în mod direct, deoarece angajații fabricii demaraseră deja intervențiile de salvare. Oricum, în primele zece minute, operațiunile de stingere a incendiului nu puteau demara, din cauza pericolului unei posibile noi deflagrații.

Personalul fabricii a acționat imediat, luând următoarele măsuri de precauție: închiderea robinetelor de admisie a gazului, întreruperea conexiunii dintre rezervoare, pentru a preveni o nouă catastrofă. De menționat, în acest sens, este fochistul Károly Kovács, care a dat dovadă de vigilență în momentul pericolului, reușind să acționeze cu sânge rece comutatorul conductei principale de gaz, pe poziția oprit⁵².

Alături de pompieri, la fața locului a sosit și armata. Primarul orașului, Károly Rimler, prezent și el la fața locului, a ordonat ca nicio persoană să nu fie admisă în perimetrul cordonului de jandarmi, cu excepția celor care instrumentează cazul și a ziaristilor. La scurt timp după aceasta, au fost interogați muncitorii de serviciu ai fabricii, în legătură cu cele întâmplate și s-a interesat de integritatea fizică a acestora. Răspunsurile primite din partea angajaților au avut menirea să calmeze spiritele, cu atât mai mult cu cât nu au existat victime – în momentul exploziei neaflându-se nimeni în apropierea rezervorului. În același timp, primarul a fost asigurat că, în urma măsurilor de precauție luate, o nouă explozie va fi evitată.

Cu toate acestea, evenimentul a avut urmări nefaste. Alături de construcția care adăpostea rezervorul, a fost distrusă în mare parte și sala mașinilor. Cel mai mult de suferit de pe urma incidentului au avut locuitorii de pe strada Rózsa, unde se situau clădirile fabricii. Casele de pe stradă au fost avariate de explozie, pereții multora din ele prezentând crăpături. Geamurile imobilelor s-au spart din cauza presiunii uriașe a bubuirii. Locatarii, speriați, au ieșit în stradă, în ținută de noapte, pentru a vedea ce s-a întâmplat⁵³. A doua zi, împreună cu

⁵⁰ *Nagyvárad Újság*, 1902, nr. 87, p. 2

⁵¹ *Idem*, 1902, nr. 88, p. 3

⁵² *Ibidem*

⁵³ *Nagyvárad Újság*, 1902, nr. 87, p. 3

cadrele didactice ale *Școlii de cadeți*, ei au înaintat o cerere *Consiliului orășenesc* prin care au cerut mutarea fabricii pe un teren de la periferia orașului, invocând faptul că în locul pe care se afla le amenința securitatea⁵⁴. Aceeași idee a fost reluată 10 ani mai târziu și de către inginerul șef al orașului József Kőszeghy, care a afirmat: „*Fabrica de gaz și stabilimentul său stau în calea progresului, echipamentele din dotare sunt depășite, proprietarii vor fi nevoiți să efectueze investiții majore. Mutarea fabricii într-un alt loc va trebui să fie luată în seamă, mai repede sau mai târziu*”⁵⁵.

Pagubele materiale estimate, la prima vedere, s-au ridicat la circa douăzeci-treizeci mii de coroane. În realitate, însă, ele au depășit cu puțin zece mii de coroane⁵⁶.

Consecința imediată și cea mai păguboasă a fost rămânerea orașului în întuneric, vreme de câteva zile.

2.2. Uzina de apă⁵⁷

Perioada tatonărilor în vederea aprovizionării orașului cu apă

Majoritatea specialiștilor consideră că începuturile aprovizionării cu apă a orașului Oradea sunt legate de anul 1871, când magistratul orașului a lansat lozincă: „*Apa bună trebuie să fie prima necesitate*”.

Perioada de până la anul 1888 privind aprovizionarea cu apă, a fost cea a tatonărilor. Primele proiecte pentru crearea unei conducte de apă aveau în vedere, ca o posibilă sursă de alimentare, puțul Bóné (după unele surse: Bónai) – în perioada 1817-1828 Orașul Nou a fost alimentat cu apă de la acest izvor⁵⁸. Folosirea ca sursă a râului Crișului Repede a fost respinsă din cauza propagandei potrivnice (vizând apa poluată și malurile mlăștinoase), întreprinse de autorii primelor proiecte și de opinia publică. În consecință, au fost demarate lucrările pentru reamenajarea puțului Bóné și realizarea studiului de fezabilitate a rețelei de apă. Din păcate, nu dispunem de informații referitoare la locul de păstrare al proiectului inițial.

Cu toate că ideea realizării unei rețele de apă a apărut cu mult înainte, până în anul 1862 nu s-a ocupat nimeni de această problemă. Abia atunci a fost creată o comisie pentru estimarea cantității de apă care ar putea fi furnizată de puțul Bóné. Deși comisia a întocmit cu promptitudine un raport de constatare, acesta a fost dezbătut abia în 1874, odată cu *broșura manifest* înaintată de dr. Ágoston Kutiák.

În 1863, inginerul orașului Oradea, István Bala, a întocmit un deviz referitor la lucrările de igienizare ale puțului Bóné și la cele de realizare a conductei de aducțiune până în scuarul Szent László. Încercările de a înlăptui cele propuse au fost sortite eșecului.

Interesul pentru realizarea conductei a ajuns din nou la ordinea zilei în timpul epidemiei de holeră din 1874. Problema care a ridicat semne de întrebare a fost dacă izvoarele puțului Bóné sunt capabile de a furniza apă suficientă și pentru locuitorii de pe malul drept al Crișului Repede.

În anul 1883, Dávid Busch, inginerul șef al orașului, și-a exprimat părerea conform căreia apa puțului Bóné nu ar fi suficientă nici măcar pentru satisfacerea nevoilor zilnice ale populației dintr-o singură zonă a orașului – este vorba de *orașele-cartiere*, unificate în perioada 1850-1860, care împreună au format Oradea Mare. La toate acestea se mai adăugau și cheltuielile uriașe aferente lucrărilor de realizare a rețelei. El a fost primul care a precizat

⁵⁴ Idem, 1902, nr. 88, p. 3

⁵⁵ KŐSZEGHY 1913, p. 11

⁵⁶ *Nagyvárad Újság*, 1902, nr. 87, p. 3

⁵⁷ La baza acestui subcapitol stă volumul Nv.V.V. 1896, pagini nenumotate.

⁵⁸ LAKOS 1904, p. 265; BOLCAȘ, p. 4; Puțul Bóné a fost situat în sudul așezării, în vecinătatea *Cimitirului „Rulikovszky”*.

că unica soluție pentru alimentarea cu apă a orașului nu poate fi decât apa Crișului Repede. A fost de părere că aprovizionarea populației cu acest element vital se poate realiza prin epurarea și filtrarea apelor Crișului. În acest sens, a demarat o acțiune de convingere a opiniei publice pentru utilizarea ca sursă de apă curentă a râului ce traversează orașul. S-a confruntat însă cu opoziția argumentată a lui dr. Ágoston Kutiák, care era de părere că cea mai bună soluție pentru alimentarea cu apă rămâne tot puțul Bóné.

Discuțiile pro și contra folosirii puțului Boné au durat până în anul 1884, când geologul Béla Zsigmondy a examinat apa fântânii și a constatat că ea nu este proprie utilizării. Ca urmare, atenția s-a îndreptat din nou asupra folosirii apei Crișului Repede.

Soluția definitivă a fost adoptată în urma activității susținute a lui Zsigmond Ritoók, consilier cezaro-crăiesc. Sub președinția sa, în anul 1888 s-a format o comisie de specialitate – avându-i ca membri pe Károly Szahlander, dr. Ferencz Berkovics, dr. József Fuchs, dr. Márk Konrád, dr. Lajos Kornstein, dr. Ágoston Kutiák, Mihály Mezey, dr. Károly Bodor, Lajos Gyalokay, Gyula Huzella, Kálmán Rimanóczy senior, Mór Reismann, Ignác Adler și Sándor Justh – care a dispus demararea lucrărilor concrete de proiectare⁵⁹.

Prima conductă de apă a orașului

Prima conductă de apă a fost construită în anul 1874, de către *Căile Ferate Maghiare*, cu menirea alimentării locomotivelor cu aburi din *Stația de cale ferată*. Această țevă de transport fluid este exploatată și în prezent, pornind de peste drum de *Ștrandul Municipal*, de la stația de pompare construită cu acest scop. Pompele cu piston ale stației au fost acționate la început de mașini cu aburi, printre care și de o locomotivă dezafectată. Azi stația este prevăzută cu electropompe. Sistemul, descris succint, continuă să alimenteze și azi cu apă *Depoul C.F.R. Oradea*. Stația de pompare este cunoscută de către orădeni sub denumirea *Pompa C.F.R.*⁶⁰.

Proiectul lui Arthur Oelwein

Primul proiect serios a fost întocmit în anul 1890, de către Arthur Oelwein, specialist al *Societății anonime pentru realizarea conductei de apă, gaze și a introducerii instalațiilor de încălzire*, din Viena. Acest proiect a prevăzut, printre altele: obținerea apelor Crișului Repede din puțuri de 10 metri adâncime situate pe pășunea din Velența, realizarea unei stații de pompare – pentru aducțiunea unui volum de 170 metri cubi de apă, în Nagyvásártér, prin intermediul căreia lichidul ar ajunge, datorită presiunii hidrostatice, într-un castel de apă înalt de 30 metri și cu o capacitate a rezervorului de 700 metri cubi.

Comisia de specialitate a propus realizarea investiției pe spezele orașului, *Uzina de apă* urmând a funcționa în sistem de regie publică.

Un impuls important în sensul materializării proiectului l-a constituit donarea sumei de 10.000 florini de către Preasfinția Sa, episcopul greco-catolic, Mihai Pavel, la 22 aprilie 1889. În semn de mulțumire, *Consiliul orășenesc* a hotărât schimbarea denumirii străzii Közép în strada Episcop Pavel – nume pe care strada îl poartă și astăzi. În baza datelor întocmite de inginerul șef al orașului, Dávid Busch, Arthur Oelwein și-a revizuit și și-a completat proiectul, înaintându-l *Consiliului orășenesc*, în martie 1892⁶¹. Noul proiect a fost prezentat comisiei de specialitate de inginerul Busch. Cu indicațiile primite de la Károly Barcza, inginer-șef la rândul-i, Dávid Busch a purces la reluarea unor calcule. În urma modificărilor operate, în noiembrie 1892 proiectul a fost avizat, atât de comisia de specialitate, cât și de Ministerul de Interne.

Consiliul orășenesc și-a dat girul în mai 1893. Puteau începe, deci, lucrările de forare a puțurilor de probă, pe terenul cedat orașului de către renumitul arhitect, proprietar de fabrici

⁵⁹ LAKOS 1904, p. 267

⁶⁰ BOLCAȘ, p. 4; DUKRÉT 2008, p. 221

⁶¹ *Nagyvárad*, 1891, nr. 235, p. 3

și om de afaceri, Kálmán Rimanóczy senior. Următoarea etapă a investiției a fost cea de stabilire a debitului apei și a analizei sale chimice.

Proiectul de construire a Uzinei de apă

Conform proiectului, apa pentru conducte urma a fi asigurată de izvoare subterane din valea Crișului Repede, prin intermediul a două puțuri principale situate la o distanță de 200-300 metri pe malul drept, în amonte, în raport cu albia Crișului, pe un teren cu o suprafață de circa 12.000 metri pătrați, aflat la o cotitură a cursului apei, distanțat la 4 kilometri, tot în amonte, față de centrul orașului. Despre proprietățile apei explorate, ziarul *Crișana* din 5 aprilie 1948, relatează: „În compunere și gust, apa acestor izvoare este identică cu izvoarele munților, spre deosebire de apa Crișului care este mai moale și cu un gust puțin dulceag”⁶². Apa urma a fi filtrată printr-un pietriș nisipos brut.

Pentru aducțiunea apei, proiectul propunea 4 pompe cu piston, acționate cu aburi, tip *Compound-Worthington*. Împreună, ele erau capabile să transporte 80 litri de apă pe secundă la rezervorul de acumulare, situat la o altitudine de 55 metri față de nivelul minim al apei din puțul principal de acumulare⁶³. S-a propus ca alimentarea mașinilor cu aburi să se realizeze prin intermediul a două cazane sistem *Cornwall*. În vecinătatea stației de pompare era prevăzută construirea unei case și a unei clădiri pentru birouri (**Anexa XI**).

Apa pompată din puțuri trebuia să ajungă la rezervoarele cu o capacitate totală de 2.100 metri cubi, situate pe deal, la circa 300 metri distanță de stația de pompare. Din aceste bazine, apa urma a fi transportată în rețeaua orașului, prin cădere liberă. Dintr-unul din bazine, două conducte principale, cu un diametru de 250 milimetri fiecare, transportau apa până în zona *Ștrandului Municipal* de azi. De aici, una cotea spre strada *Vízvezeték*, alimentând cu apă cartierul *Olosig*. Cealaltă ramură trecerea prin *Bunyitai liget* (*Városliget*) și avea menirea de a alimenta cartierele *Velența*, *Orașul Nou* și zona obiectivelor industriale de pe strada *Vámház*.

Uzina veche de apă, uzina nouă de apă și rețeaua orășenească

Lucrările de edificare ale uzinei de apă au fost efectuate în anul 1894, în perioada 18 aprilie - 9 noiembrie, de către *Societatea pe Acțiuni „Ferenc Walsner”, prima fabrică maghiară de mașini și utilaje pentru stingerea incendiilor*, cu sediul la Budapesta⁶⁴. Pentru aprovizionarea orașului cu lichidul vital, într-o primă etapă au fost așezate conducte în lungime de 52 kilometri. Inaugurarea oficială a investiției a avut loc în decembrie 1894, fiind – în opinia lui József Kőszeghy, urmașul în funcție a lui Dávid Busch – „una dintre cele mai reușite instituții publice ale orașului”⁶⁵. Uzina de apă și-a început activitatea la 1 ianuarie 1895⁶⁶.

Rezervorul de acumulare precum și prima rețea de 52 kilometri funcționează și în prezent. Nivelul apei din rezervor a fost urmărit de la distanță, încă din 1894, de către un sistem de măsurare: citirea nivelului apei se realiza la Primăria orașului. În anul 1895, orașul consuma deja o cantitate de 620.000 metri cubi de apă.

Aceasta este, de fapt, prima uzină de apă, cea pe care cetățenii orașului o cunosc sub denumirea de „Uzina veche de apă”. Aici a fost instalat primul generator trifazat de curent alternativ din Oradea – în ultimul deceniu al secolului al XIX-lea, *Moara „Emilia”* avea și ea un agregat electric, cu o putere de 20 kilowați, tensiune de 150 volți și frecvență de funcționare de 42 hertzi, folosit la iluminarea *Teatrului*⁶⁷. Dintre firmele care au depus oferte pentru executarea instalației electrice, *Consiliul orășenesc* a acceptat propunerea firmei

⁶² Cf. Felicia Olaru, *Crișana*, 1948, nr. 80, p. 1

⁶³ KŐSZEGHY 1913, p. 9

⁶⁴ *Nagyvárad*, 1892, nr. 322, pagină nenumărată

⁶⁵ *Ibidem*

⁶⁶ LAKOS 1904, p. 269

⁶⁷ BORCEA 2003, p. 175

*Ganz és Társa Vasöntő és Gépgyár Rt. (Turnătoria și fabrica de mașini Ganz și Asociații S.A., din Budapesta) – numită, în continuare, firma Ganz*⁶⁸. Generatorul a fost pus în funcțiune printr-o transmisie cu curele de către mașina cu aburi care antrena și pompa cu piston a uzinei. Curentul electric generat astfel, după mărirea tensiunii sale la 3.000 volți cu ajutorul unui transformator, a fost transportat prin intermediul unui cablu aerian, lung de 2.500 metri, cu izolatori roșii – specifici liniilor de înaltă tensiune. La începutul străzii Rimanóczy, cablul aerian intra în subteran, până la *Teatru*. În acel loc, tensiunea curentului a fost micșorată la 110 volți pentru a corespunde utilizării sale la reprezentațiile scenice. Acest sistem a fost exploatat în perioada 13 martie 1900-5 martie 1904, când a fost demolat și vândut prin licitație⁶⁹.

Punerea în funcțiune a *Uzinei de apă*, iar în 1903 a *Uzinei electrice* au asigurat orașului premisele unei dezvoltări nemaiîntâlnite până atunci.

Încă de pe la începutul secolului al XX-lea, *Uzina de apă* trebuia extinsă (alături de rețeaua aferentă), pentru satisfacerea nevoilor populației⁷⁰. În acest sens, ea a fost dotată cu trei mașini cu aburi, fiecare de 48 cai putere. În anul 1903, consumul zilnic de apă era de 6.500 metri cubi, cantitate care într-un interval de opt ani a crescut de 4 ori.

În perioada 14-19 mai 1915, *Consiliul orășenesc* a admis electrificarea vechii *Uzine de apă* la propunerea unui vestit fizician al perioadei, dr. József Károly *Irenaeus* (1854 - 1929)⁷¹.

⁶⁸ *Szabadság*, 1900, nr. 93, p. 5; HAJDÚ 1985, p. 25; Din 1878, firma *Ganz* avea și o secție de echipament energetic.

⁶⁹ BOLCAȘ, p. 8; În faza actuală a cercetărilor, nu dispunem de date concrete privind firma care a devenit proprietara acestei instalații electrice. Articolul intitulat *Instalațiile Uzinei electrice*, publicat în ziarul *Nagyvárad Újság*, 1902, nr. 95, p. 2, a vehiculat numele firmei *Ganz*, în calitate de potențial cumpărător al sistemului electric de la *Teatru*. Firma budapestană a oferit în schimb 15.000 coroane. Instalațiile electrice urmau a fi transportate la Gödöllő (azi în Republica Ungaria) unde, conform unei dorințe personale a bunului împărat, Francisc Iosif I, a fost planificată înființarea unei uzine electrice, conchidea expunerea scrisă.

⁷⁰ *Nagyvárad Újság*, 1902, nr. 78, p. 2; *Nagyvárad*, 1906, nr. 64, p. 7

⁷¹ **József Károly** s-a născut la 6 martie 1854, în comuna Gönc din comitatul Abauj-Torna (azi județul Borsod-Abaúj-Zemplén, Republica Ungaria). În urma absolvirii claselor primare, în anul 1865 părinții săi l-au înscris la *Gimnaziul Ordinului Premonstratens* de la Košice. La terminarea primelor șase clase ale acestuia, s-a orientat spre *Gimnaziul Ordinului Piarist*, din Kecskemét (azi în Ungaria), unde a absolvit inclusiv examenul de maturitate. În calitate de profesor de fizică practicant la Banská Štiavnica (azi în Slovacia), și-a dat seama de posibilitățile unei perfecționări continue. În consecință, a luat decizia să-și continue studiile, participând la cursurile de metafizică, fizică, chimie și mine ale *Academiei de Mine și Silvicultură din Banská Štiavnica*. În 1875 a renunțat la *Ordinul Piarist* și s-a afiliat *Ordinului Premonstratens*, adoptând numele de ordin *Irenaeus*. În gimnaziul din Košice al acestui *Ordin* a petrecut șase ani. La 18 august 1880, a devenit profesor la *Gimnaziul Ordinului Premonstratens* de la Oradea, unde a activat aproape treizeci și trei de ani. În perioada amintită, în 1882 a absolvit *Facultatea de filozofie și fizică* a *Universității de Științe din Cluj*, susținându-și teza de doctorat în filozofie, în același oraș, în 1886. A predat diverse materii, în principal fizică și matematică, dar și religie, limba și literatura maghiară, filozofie și geografie fizică. În paralel cu activitatea desfășurată la gimnaziul confesional, a predat și la *Academia de Drept* din Oradea, în perioada 19 august 1890-20 aprilie 1919, precum și în calitate de profesor particular la *Universitatea Clujeană*, în perioada 1906-1918 – o dată pe săptămână. Pe lângă activitatea didactică, demne de menționat sunt prezențele sale la conducerea stației de la Oradea a *Institutului Național de Meteorologie și Rețele de măsurare a apei de ploaie*. De asemenea, a fost colaborator al revistei *Annalen der Physik und Chemie (Analele fizicii și chimiei)* din Leipzig, membru corespondent al *Bibliotecii Naționale de Pedagogie* și al *Consiliului Muzeului de Material Didactic* (vezi în *Nagyvárad Napló*, 1906, nr. 237, p. 4). **Deși a reușit să-și valorifice cunoștințele vaste, prin inventarea telegrafului fără fir și a fotografiei cu raze X, numele său a rămas în umbră, nebrețându-și invențiile.** Printre alte merite, nu mai puțin importante, sunt implicările în înființarea *Uzinei de apă* și a *Uzinei electrice* din Oradea. În perioada 12 decembrie 1902-1908, a făcut parte din comisia de cenzori a acesteia din urmă. A trecut la cele eterne la 13 martie 1929. Pe traseul urmat de cortegiul funerar, de la bulevardul Regele Ferdinand, până la *Cimitirul Olosig* (azi *Parcul Olosig*), toate felinarele au fost aprinse. Astfel și-a luat rămas bun *Uzina electrică* de la cel care a dus o luptă dâră pentru înființarea ei.

Károly a avut un rol însemnat și la introducerea la nivel local a iluminatului pe bază de curent electric.

La 4 august 1910, tot pe malul drept al Crișului, a intrat în funcțiune „*Uzina nouă de apă*”. Ea a fost construită pe o peninsulă creată în mod artificial. Colectarea apei a fost asigurată de conducte de drenaj, o noutate în materie la acea vreme. În acest mod, se putea sigura un debit de 250 litri/secundă. Darea în folosință a noii uzine se motivează și prin faptul că în anii premergători, datorită secetei, debitul puțurilor de la *uzina veche* a scăzut semnificativ⁷².

Pompele triplex cu piston ale noii uzine de apă erau acționate de trei motoare electrice, fiecare a câte 50 cai putere⁷³. De asemenea, a fost montată și o stație de rezervă – pentru situațiile fără curent electric – formată din două pompe centrifugale de 30 cai putere fiecare și două motoare Diesel de 100÷150 cai putere fiecare. Ea a fost plasată în apropiere de uzina veche, spre a mări eficacitatea acesteia în lunile de vară⁷⁴.

În primii ani de funcționare a noii uzine, conducta principală a fost prelungită la 90 kilometri, conducta de presiune a fost extinsă până pe malul stâng al Crișului Repede, iar conductele de ramificație au atins și ele o lungime de 21 kilometri.

Pentru funcționarea optimă a celor două stabilimente de alimentare cu apă a orașului, *Uzina veche* și *Uzina nouă*, a fost necesară crearea unui sistem unitar, ceea ce la vremea respectivă a însemnat un progres.

În anul 1920, pompele cu piston, de la ambele uzine, au fost înlocuite cu pompe centrifugale. De asemenea, a fost introdus sistemul de măsurare individuală la consumatori, prin montarea de repartitoare/contoare de apă. Pentru păstrarea în limitele normale a nivelului apei Crișului, în același an au fost construite un număr de douăsprezece diguri de regularizare. „*Uzină nouă de apă*”, nume sub care se impune în epocă, a fost extinsă în anii 1923-1924.

De la 1 aprilie 1933, uzina a funcționat sub formă de regie publică comercială. Sub îndrumarea directorului administrativ Antal Szenes – care a condus destinele *Uzinei de apă* în perioada 1926-1937 – fabrica a fost adaptată la exigențele perioadei. S-au construit diguri și s-au realizat lucrări de amenajare a malurilor Crișului Repede. Rețeaua de apă a fost extinsă până la colonia Nilgesz și *Sanatoriul de pneumoftiziologie* (spitalul TBC)⁷⁵. De asemenea, a fost alimentată cu apă *Piața nouă de fân*, unde s-a instalat și o fântână publică. În fața *Ștrandului municipal* a fost instalat un hidrant de suprafață. În cartierele periferice ale orașului au fost montate cișmele pentru necesitățile populației nevoiașe⁷⁶. Pe parcursul celui de-al patrulea deceniu al secolului trecut, în cadrul „*noii uzine*” a fost montat un tablou de distribuție modern.

Cu toate extinderile și modernizările efectuate în cadrul uzinei și în condițiile unei rezerve bogate de apă a orașului, în anul 1937 lichidul vital a ajuns să coste foarte mult. Dacă până la 1 aprilie 1937, taxa de apă și canalizare s-a plătit în funcție de valoarea locativă a imobilului, la care s-a mai adăugat taxa pentru toaleta internă, robinet suplimentar și latrina externă, după acea dată, taxele au fost calculate după numărul camerelor. La fel ca în Uniunea Sovietică, a fost stabilit un maximum obligatoriu de consum, din care s-a utilizat circa jumătate. În atare situație, taxele au fost mărite nejustificat, generând felurite demersuri din partea asociației proprietarilor de case, însă, toate rămase fără răspunsuri concrete⁷⁷.

În 1940 pe teritoriul orașului au fost forate 11 puțuri de rezervă – pentru cazuri de calamități naturale sau alte cazuri de necesitate – cu diametrul de 5-6 metri. Ele sunt funcționale și în prezent, fiind utilizate pentru stingerea incendiilor și pentru stropit.

⁷² *Nagyvárad Napló*, 1903, nr. 174, p. 3

⁷³ KÓSZEGHY 1913, p. 9

⁷⁴ *Ibidem*

⁷⁵ TRIPON 1936, p. 190, 191

⁷⁶ *Gazeta de Vest*, 1935, nr. 1438, p. 5

⁷⁷ *Noua Gazetă de Vest*, 1938, nr. 518, p. 3

„Uzina veche de apă” a fost modernizată în 1947 prin montarea de pompe centrifugale.

Stația de epurare a apei

Un eveniment important în activitatea uzinei l-a constituit darea în folosință, în 1913, a stației de epurare a apei, cu un sistem dublu-canal – separat ape uzate și separat apa de ploaie. Stația de epurare, astfel dată în folosință, era dotată cu o instalație de epurare mecanică și biologică a apei⁷⁸. În anii care au urmat, s-a planificat și extinderea canalizării, activitate care a fost amânată, din cauza izbucnirii Primului Război Mondial.

În perioada interbelică, rețeaua de canalizare s-a extins vizibil, dată fiind apariția unor noi cartiere. Simultan însă cu dezvoltarea economică a orașului, ea s-a dovedit a fi subdimensionată. Prin urmare, o parte a consumatorilor industriali au fost nevoiți să-și deverseze apele reziduale direct în Crișul Repede, profitând în acest fel de lacunele legislative cu privire la protecția calității apelor⁷⁹.

Foști directori ai Uzinei de apă: Antal Szenes și Alexandru Cristescu

Antal Szenes s-a născut în anul 1893, la Oradea. Manifestând un interes deosebit pentru mecanică, după absolvirea școlii medii în 1910, s-a înscris la Politehnica din Budapesta, unde a obținut diploma de inginer. La începutul anilor de studenție, din cauza situației sale materiale precare, a îndurat multe lipsuri. Ulterior, grație sprijinului oferit de conții István Tisza și Géza Hoványi, deputații orașului Oradea în parlamentul budapestan, a obținut un fond nerambursabil, de 1.000 de coroane, din partea *Căilor Ferate Maghiare*.

În anul 1919, Szenes s-a reîntors la Oradea, concomitent cu sosirea în oraș a armatei române. Anul următor a devenit referentul *Serviciului apă-canal* din cadrul oficiului tehnic al Primăriei. În anul 1926 a fost numit director administrativ al *Uzinei de apă și canalizare*. În această calitate a desfășurat o activitate prodigioasă în scopul asigurării necesităților de apă potabilă, mereu crescânde, ale orașului. Sub directsa îndrumare, a fost realizată canalizarea a peste 40 de străzi și construirea de diguri pe râul Crișul Repede.

Pe lângă activitatea de conducere, Antal Szenes a întocmit o serie de lucrări de specialitate, dintre care amintim: *„Rezolvarea alimentării cu apă a orașelor, în cazul implementării sistemului administrativ de tip raional și politica tarifară a uzinelor de apă”*⁸⁰.

Alexandru Cristescu s-a născut în anul 1891, la Buzău. A fost un elev eminent care, după terminarea studiilor medii, s-a îndreptat către actorie și presă. A venit la Oradea în anul 1920, când la conducerea orașului a fost generalul Traian Moșoiu, o rudă de-a sa. Când generalul Moșoiu a fost investit în funcția de ministru al comunicațiilor în guvernul Ion I.C. Brătianu, Alexandru Cristescu a părăsit Oradea, fiind promovat în funcția de șef de cabinet al ministrului general al armatei. Grație activității deosebite depuse la minister, în 1927 a fost avansat în postul de inspector-șef al acestuia. Un an mai târziu a devenit directorul unei mine de granit, proprietate a statului român.

Revenit la Oradea, a ajuns directorul general și consilierul de supraveghere al *Uzinelor comunale Oradea*. Împreună cu inginerul Antal Szenes, au întocmit un proiect de modernizare a *Uzinei de apă*, precum și unul de dezvoltare a rețelei de apă și canalizare a orașului. Ambii au avut în vedere și naționalizarea administrării unității⁸¹.

⁷⁸ KŐSZEGHY 1913, p. 8

⁷⁹ Colecția M.Ț.C., inv. 7692, p. 10

⁸⁰ FEHÉR 1933-1937, p. 343

⁸¹ *Ibidem*, p. 342

2.3. Uzina electrică⁸²

O nouă formă de energie câștigă teren

Descoperirea și generalizarea utilizării energiei electrice în 1879 se poate considera una din cele mai de seamă cuceriri ale tehnicii secolului al XIX-lea, o piatră de hotar în progresul omenirii. Noua formă de energie a câștigat foarte repede teren și a revoluționat dezvoltarea economico-socială de pe întregul mapamond⁸³.

Prima uzină electrică destinată iluminării a fost creată de Thomas Alva Edison (1847-1931), fiind pusă în funcțiune în 1880, la Londra⁸⁴.

În Europa, prima uzină electrică de curent alternativ și-a deschis porțile la 1 noiembrie 1884 la Timișoara⁸⁵. La acea vreme, unica sursă de energie electrică a orașului de pe Bega a funcționat cu mașini cu aburi livrate de firma *Anglo Austrian Brush Electrical Company Limited* din Viena, filială a societății *International Brush Electrical Company Limited* din Londra⁸⁶. Cele patru grupuri a câte 30 kilowați fiecare produceau curent electric pentru un număr de 731 de becuri destinate iluminatului public. În același an, 1884, la Berlin s-a introdus iluminatul public pe bază de electricitate, iar un mai târziu, în 1885 – la București.

Implementarea curentului electric la Oradea

Ritmul accelerat al dezvoltării industriale a orașului Oradea, comparativ cu exemplul orașelor transilvane care aveau deja introdusă energia electrică – Timișoara (1884), Baia Mare, Sighetu Marmăției și Satu Mare (1892), Sibiu (1895) și Arad (1897) – a constituit punctul de plecare spre electrificarea urbei⁸⁷. Aceste demersuri și-au găsit o acoperire legală, fie și parțială, în *Ordinul Ministerului de Interne al Monarhiei Austro-ungare* din 1896, pentru studierea introducerii energiei electrice și în patriotismul local al cetățenilor urbei⁸⁸.

Pledoaria unui fizician de marcă, naturalizat la Oradea, cu privire la avantajele oferite de electricitate, ca nouă formă de energie

În vederea implementării noii forme de energie, în orașul Oradea a fost dusă o campanie consecventă. Unul dintre deschizătorii de drumuri a fost dr. József Károly *Irenaeus*, un renumit fizician al perioadei și canonic al *Ordinului Premonstratens*. Tot el a fost cel care a militat pentru electrificarea *Uzinei de apă*. Activitatea sa neobosită s-a concretizat în organizarea și susținerea unor serii de conferințe publice, care au avut drept obiectiv domeniul electricității, precum și rezultatele obținute în această sferă. Încă din anul 1896, prelegerile sale s-au desfășurat în prezența unui auditoriu numeros⁸⁹.

La sfârșitul anului 1901, când iluminatul public pe bază de electricitate se impunea tot mai mult, administrația orașului a hotărât construirea unei *Uzine electrice* în regie proprie. Decizia luată de edili e posibil să fi fost generată și de memoriul depus, în acest scop, de către Károly, care la 15 decembrie 1901 a fost ales membru în *Consiliul orășenesc*⁹⁰.

⁸² La baza acestui subcapitol stă manuscrisul BOLCAȘ; Am utilizat denumirea specifică epocii: Uzina electrică (1903-1953).

⁸³ FLEISZ 1997, p. 109

⁸⁴ HELEMANS, BUNCH, p. 317

⁸⁵ CSETRI, JENEI 1997, p. 338

⁸⁶ WOLLMANN 2003, p. 27

⁸⁷ *Elektrotehnika*, 1943, nr. 3, p. 59; FLEISZ 1997, p. 21

⁸⁸ CHIRIAC 2003, *Un veac...*, p. 211 și passim

⁸⁹ BOLCAȘ, p. 6; Un rol substanțial în activitatea de cercetare a evoluției *Uzinei electrice*, pentru intervalul cuprins între anii 1896-1926, a revenit lui Francisc Szűcs, fost conducător al *obiectivului industrial* în perioada 1950-1963.

⁹⁰ *Elektrotehnika*, 1943, nr. 3, p. 59, 60

Sesizarea sa exprima, cu tristețe, neimplicarea organelor de conducere în problemele tehnice de aliniere la standardele moderne, demnitarilor făcându-li-se reproșul de frânare a progresului.

Pe lângă alte activități și pe lângă memoriul înaintat, fizicianul a publicat un număr însemnat de articole în cotidienele orădene prezente pe piață la acea dată, dintre care evidențiem publicația *Tiszántúl* și *Szabadság*. Mare parte din articole au fost scrise sub genericul *Iluminatul orașului Oradea*, acestea fiind de fapt pledoarii pentru avantajele oferite de electricitate⁹¹. O altă parte a scrierilor sale s-a referit, printre altele, la valorificarea puterii pârâului Iad, în scopul producerii de curent electric pentru necesitățile orașului Oradea, cât și la prețurile unitare ale energiei livrate *Societății de Tramvaie*⁹².

Competiția cu Fabrica de spirt aerian

Construirea *Uzinei electrice* a fost precedată de o luptă acerbă între adepții utilizării gazului pentru iluminat și cei ai energiei electrice⁹³. Deși iluminatul cu gaz a fost util în felul său, era totuși în incapacitatea de a se adapta cerințelor orașului în plină dezvoltare. Prin urmare, *Consiliul orășenesc* a dispus în anul 1899 formarea unei *comisii pentru electrificare*, organism care susținea problemele legate de introducerea electrificării⁹⁴. Începând din 9 ianuarie 1902, unul din membrii acesteia a fost dr. József Károly *Irenaeus*⁹⁵.

În ianuarie 1901, *comisia pentru electrificare* a raportat *Consiliului orășenesc* că rezoluția dată de conducerea *Fabricii de spirt aerian*, privind chestionarul ce conținea 17 întrebări referitoare la iluminatul public și casnic, a fost calificată drept inacceptabilă și a propus ca problema electrificării orașului să fie tratată independent de electrificarea *Căilor Ferate Publice*. De asemenea, *comisia* a optat pentru varianta de a nu se ceda *Uzina electrică* niciunei concesiuni, fiind de părere că unitatea energetică ar putea fi una rentabilă – în exploatarea proprie a orașului, la prețuri convenabile⁹⁶. De altfel, cotidianul *Nagyvárad Napló* din 31 martie 1901, a salutat cu entuziasm prudența, calmul și inteligența *Consiliului orășenesc*, care susținea în mod consecvent interesele populației, consemnând: „*Unicul nostru interes este păstrarea prețului cât mai scăzut al curentului livrat către populație*”⁹⁷.

Construirea Uzinei electrice

Înființarea *uzinei* a fost una din primele dovezi a marilor schimbări petrecute în politica de gospodărire a orașului. Ea a demonstrat că administrația publică locală nu s-a limitat doar la încasarea impozitelor de la populație și la achitarea salariilor funcționarilor săi, ci a căutat noi resurse în vederea sporirii veniturilor sale, utilizabile la alte noi investiții și finanțări⁹⁸.

Pentru construirea *Uzinei electrice* au depus ofertă mai multe firme: *Egyesült Villamossági Rt. (Societățile de electricitate unificate S.A.)*, firma *Ganz, Gesellschaft für elektrische Industrie* aus Wien (*Societatea pentru industria electrică*, din Viena), *Rimanóczy și Rendes*, din Oradea și *Westinghouse* din Berlin⁹⁹. Propunerile înaintate au fost analizate de József Hollós, inginerșef, specialist desemnat de *Ministerul de Interne al Monarhiei Austro-Ungare*, în probleme

⁹¹ *Tiszántúl*, 1902, nr. 52, p. 1; FLEISZ 1997, p. 109; HEINRICH 1985, p. 110, 111

⁹² *Tiszántúl*, 1902, nr. 96, p. 1

⁹³ BOLCAȘ, p. 8

⁹⁴ HEINRICH 1985, p. 15, 111; Ceilalți membri ai comisiei de electrificare au fost: Ferenc Bordé, primnotar, Ármin Gerő, Béla Bozóky, József Guttmann, Mihály Mezey și Zsigmond Lovass.

⁹⁵ *Elektrotehnika*, 1943, nr. 3, p. 59

⁹⁶ *Ibidem*, p. 58; *Nagyvárad Napló*, 1901, nr. 7, p. 3

⁹⁷ BOLCAȘ, p. 9; *Nagyvárad Napló*, 1901, nr. 76, p. 1, 2

⁹⁸ B.N.I.K. 1912, p. 110; Scopul activității *Uzinei electrice* nu era acumularea de capital sau plata unor dividende mari, ci folosirea veniturilor nete în interesul locuitorilor orașului. Un plan mai vechi al comisiei de cenzori ai uzinei era ca energia electrică să fie cât mai accesibilă pentru populație.

⁹⁹ *Elektrotehnika*, 1943, nr. 3, p. 58

de iluminat public. Întrucât proiectele propuse nu au oferit informații temeinice, *Consiliul orășenesc* a lansat o nouă licitație, în baza unei hotărâri proprii, din 21 mai 1901, la care au fost invitați: *Fabrica de spirt aerian*, *Societatea Căile ferate orășenești*, firmele *Rimanóczy și Rendes*, precum și firma *Ganz*. În urma unei noi examinări amănunțite, József Hollós s-a orientat spre oferta firmei *Ganz*, căreia i-a adus câteva completări. Sub această formă, proiectul a fost avansat *Consiliului orășenesc*, având la bază și un raport al inginerului-șef al orașului, Dávid Busch. Acest raport scotea în evidență posibilele avantaje financiare ale unui contract cu firma *Ganz*¹⁰⁰.

La 22 mai 1902, *Consiliul orășenesc* a votat, cu 66 voturi pentru și 29 împotriva, propunerea *comisiei pentru electrificare* în vederea construirii și exploatării *Uzinei electrice*, în regia orașului¹⁰¹. Ridicarea complexului industrial și administrarea sa în regie proprie au fost parafate de ministrul de interne al Monarhiei Austro-Ungare la 26 august 1902¹⁰². Contractul de punere în funcțiune s-a încheiat, așa cum era de așteptat, cu firma *Ganz*¹⁰³. Actul acesta a fost aprobat în ședința *Consiliului orășenesc* din 10 octombrie 1902¹⁰⁴. Pentru lucrările de construcții, orașul a încheiat contract cu *Biroul tehnic „Lajos Incze și Asociatul”* din Oradea, care a depus oferta cea mai avantajoasă¹⁰⁵.

La 4 februarie 1903 a fost încheiat un contract suplimentar cu firma *Ganz*, pentru cabluri subterane și pentru un număr de 550 socluri de fontă cu rol de tenanți. Aceasta s-a obligat să livreze:

- două *mașini orizontale*, cu *aburi*, cu piston, cu o capacitate de 450 cai putere, cu o turație de 125 rotații/minut și o presiune de lucru de 9,6 atmosfere fiecare¹⁰⁶;
- o *mașină verticală*, cu *aburi*, cu o capacitate de 210 cai putere, cu o turație de 180 rotații/minut și o presiune de lucru de 9,6 atmosfere;
- un număr de două *cazane cu aburi*, tip *Simonis-Lanz*, cu țevi fierbătoare și supraîncălzitor de 10 atmosfere, cu o suprafață de încălzire de 250 metri pătrați fiecare (cazanul nr. 3 și nr. 4)¹⁰⁷;
- două *cazane* cu suprafața de încălzire de 100 metri pătrați fiecare (cazanul nr. 1 și nr. 2);
- două *generatoare trifazice*, cu o putere aparentă de 400 kilovolți-amperi, cu o turație de 210 rotații/minut, cu o tensiune de 3.000 volți și o frecvență de 42 hertzi fiecare;
- un *generator trifazic* cu o putere aparentă de 300 kilovolți-amperi, cu o turație de 180 rotații/minut, cu o tensiune de 3.000 volți și o frecvență de 42 hertzi;
- un număr de 35 *transformatoare trifazice*, tip uscat 2.910/157, de 5 volți, o frecvență de 42 hertzi și cu puteri aparente cuprinse între 3 și 20 kilovolți-amperi;
- *conductori din cupru* pentru rețelele primare, cu diametrele secțiunii transversale de 2 milimetri, 4 milimetri și 5 milimetri și cu o masă totală de 9.400 kilograme;
- *conductori din cupru* pentru rețelele secundare, cu diametrele secțiunii transversale de 2, 3, 4, 5, 6 și 7 milimetri, în masă totală de 36.000 kilograme;
- 1.280 *stâlpi de brad impregnat*, având lungimi cuprinse între 8 și 10 metri;
- 1.100 *brațe de lămpi* - console;
- un număr de 60 *candelabre* pentru lămpi incandescente;

¹⁰⁰ *Ibidem*

¹⁰¹ BOLCAȘ, p. 10

¹⁰² *Nagyváradí Újság*, 1902, nr. 45, p. 2; FLEISZ 1997, p. 109

¹⁰³ BORCEA 2003, p. 176

¹⁰⁴ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 601/1904, f. 200-217

¹⁰⁵ LAKOS 1904, p. 319; BOLCAȘ, p. 11

¹⁰⁶ De construcție simplă, siguranță în exploatare, *mașina cu aburi orizontală* a fost cea mai utilizată mașină în industrie și transporturi până în a doua jumătate a secolului al XX-lea.

¹⁰⁷ *Cazanul cu aburi* este un generator sau vaporizator special, adică un aparat în care apa este transformată în aburi de o anumită calitate. *Supraîncălzitorul* servește la supraîncălzirea aburilor până la o temperatură dată. Suprafața de încălzire este suprafața cazanului învăluită, pe o față, de gazele de ardere și pe cealaltă față, în contact cu apa.

- 50 lămpi cu arc, de tip H;

- 3.000 – 4.000 metri cablu subteran, de 3 kilovolți, de fabricație Pfelten-Guillaume-Brno.

Caracteristică perioadei respective a fost și disputa care s-a desfășurat pentru alegerea amplasamentului uzinei. Inițial, au fost propuse următoarele variante: *Depozitul de scânduri* din strada Nap; *Abatorul*; *spațiul* cuprins între scuarul Nagyvásártér și Crișul Repede; în Velența: în apropierea stației de cale ferată, de asemenea, *spațiul* din vecinătatea *Uzinei de apă*. Amplasarea în perimetrul *Depozitului de scânduri*, precum și a *Abatorului*, au fost contestate de către proprietarii de terenuri din zonă. Așezarea uzinei în Nagyvásártér nu a fost agreată de către locuitorii Orașului Nou, care nu doreau ca aspectul zonei să aibă de suferit. Așezământul din Velența nu a corespuns din lipsa sursei apei de răcire¹⁰⁸. Ridicarea edificiului în vecinătatea *Uzinei de apă* a fost respinsă în baza unei întâmpinări, care a scos în evidență poluarea apei Crișului Repede. În aceeași ordine de idei, pe adresa *Consiliul orășenesc* au sosit numeroase oferte pentru cumpărarea unor terenuri, întreprinderi industriale falimentare ori mori oprite. Aceste oferte au fost sprijinite de o parte dintre edilii orașului, cu o insistență suspectă. Toate acestea au fost respinse, ele situându-se la o distanță apreciabilă, atât de oraș sau de calea ferată, cât și de sursa de apă de răcire. Cu alte cuvinte, nu îndeplineau condițiile minime necesare funcționării unei *Uzine electrice*.

În cele din urmă, pentru amplasarea uzinei, *Consiliul orășenesc* a acceptat oferta depusă la 15 octombrie 1902, înaintată de către *Căile Ferate Publice*, care au donat, în scopul construirii, o parcelă din terenul propriu. Spațiul situat în apropierea Cetății Oradea, pe care s-a ridicat și se află și în prezent *Uzina electrică* (str. Sânc, azi Griviței nr. 32), a îndeplinit anterior rolul de *târg de porcine*¹⁰⁹.

Lucrările de construire a *centralei termoelectrice*, clădire formată din *hala de cazane* și *hala de mașini*, au fost realizate conform proiectului întocmit în biroul de proiectare ale *Fabricii „Nicholson” S.A. Budapesta* și au început la 25 octombrie 1902¹¹⁰.

Simultan cu lucrările de construcție, orășenimea avută a comandat executarea generalizată a unor lucrări de instalații de interior. Executantul acestora a fost, la început, firma *Ganz*, mai apoi și persoanele juridice și fizice autorizate, după cum urmează: *Prima întreprindere pentru iluminat cu gaz aerian și electric a industriașilor tinichigii*, *Biroul tehnic al societății pe acțiuni „Întreprinderile maghiare Schuckert”* și firma *Károly Ignác Deutsch*, *Uzina electrică* a orașului Oradea, Ignác Grünfeld, Sándor Stern junior, Ignác Engländer, Géza Blum, Sándor Rendes și Sándor Tátray¹¹¹.

În luna iunie a anului 1903, unii aleși locali, care se îndoiau aprioric de avantajele energiei electrice, au început să se calmeze, deoarece populația orașului prezenta un interes deosebit față de iluminatul electric. Până la acea dată se instalaseră deja 10.000 de becuri. Au demarat și lucrările de amplasare a conductorilor electrici subterani de pe str. Fő, iar numărul persoanelor care solicitau noua formă de iluminat era în permanentă creștere. Până la 1 iulie au fost înregistrate 814 cereri de racordare la consumul electric. Solicitățile totale la începutul aceleiași luni au fost de: 12.224 de becuri electrice, 53 de lămpi cu arc voltaic și 32 de motoare electrice. La mijlocul lunii august 1903, după ce, inițial, se stabilise ca pentru iluminatul stradal să se utilizeze 1.615 becuri, numărul acestora a fost suplimentat cu alte 135¹¹².

Transformatoarele au fost montate în treizeci și două de posturi de transformare. Dintre acestea, un număr de douăzeci și trei erau de tip aerian – montate pe stâlp, în cutie,

¹⁰⁸ Nagyváradi Újság, 1902, nr. 19, p. 3

¹⁰⁹ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 5/1893-1911, f. 42f, 42v; BOLCAȘ, p. 10

¹¹⁰ A.N.-D.J.Bh., *fond Întreprinderea Comunală Oradea*, dos. 143/1908, f. 1; BOLCAȘ, p. 11

¹¹¹ BOLCAȘ, p. 11

¹¹² BORCEA, APAN 1996, p. 31; Demontarea și înlocuirea lămpilor cu arc H 50, de iluminat public, a demarat în anul 1933 și s-a terminat în 1934 când, în rețea au fost montate becuri incandescente.

alte șase au fost așezate în pivnițele unor edificii, iar ultimele trei, în cabine metalice, așa numitele „casă de câine”, după forma pe care o aveau¹¹³.

La început, rețeaua s-a realizat exclusiv în centrul orașului, în perimetrul ce cuprindea: str. Templom, începutul străzii Ghillányi, Școala de Cadeti (azi noua locație a Muzeului Țării Crișurilor), str. Vég, Piața Schlauch, Catedrala romano-catolică „Înălțarea Fecioarei Maria” – din 1992 Bazilica minor –, Stația de cale ferată¹¹⁴.

Exploatarea unității energetice

La 18 noiembrie 1903, în orașul Oradea, au fost aprinse lămpile electrice ale rețelei stradale. Primul iluminat, cel de probă, a durat 20 minute, iar o lună mai târziu, la 15 decembrie, a demarat exploatarea normală a uzinei. Aceasta era înmatriculată ca proprietate a comunității orașului¹¹⁵. La acea dată, care a coincis cu începutul gospodăririi moderne a orașului Oradea, erau în funcțiune 1.841 de lămpi de iluminat public cu 7 brațe de iluminat, 50 de lămpi cu arc și 9.000 de becuri de iluminat în sistemul particular. Pentru producerea unui kilowatt-oră s-au utilizat 3 kilograme cărbune de Petroșani. Consumul specific a fost de peste 15.000 kilocalorii/kilowatt-oră, sarcina fiind acoperită de unul din grupurile orizontale de 450 cai putere. Din cauza unor deficiențe de construcție, mașina verticală cu aburi, de 210 cai putere, nu a putut fi pornită inițial.

Pentru contorizarea energiei electrice s-au utilizat contoare cu inducție, *sistem Bláthy*, costisitoare și supradimensionate, cu o masă de 34 kilograme¹¹⁶. Pentru consumatorii industriali de energie motrice s-au montat câte două asemenea dispozitive. Din cauza numărului mic de contoare, au fost stabilite, diferențiat, un tarif pașal și un tarif preferențial, pentru consumul de noapte și pentru cel din golul de zi¹¹⁷.

Nou înființata unitate avea o putere instalată de 900 cai putere și de o capacitate de producție de 1,4 milioane kilowați-oră pe an, dispunând la data dării în folosință de 25 de angajați¹¹⁸.

Recepția oficială a edificiului a avut loc la 10 ianuarie 1904. Au participat Ferenc Bordé, președintele comisiei de electrificare; Károly Rimler, primarul orașului Oradea; Móric Hoór-Tempis, directorul firmei *Ganz*; József Holló și Géza Hoványi, șeful poliției orașenești¹¹⁹. Acesta din urmă a scos în evidență efortul depus de dr. József Károly *Irenaeus*, în edificarea *Uzinei electrice*. Interesant este faptul că sursa de documentare nu îl amintește pe Károly printre invitații la recepția centralei termoelectrice. Totuși, presupunem că a făcut act de prezență, având în vedere asiduitatea cu care a militat pentru materializarea obiectivului propus.

La începutul anului 1904, după conectarea altor de 600 de lămpi noi, iluminatul electric a fost extins și asupra instituțiilor publice, a școlilor, a *Uzinei de apă* și a *Fabricii de gheață*¹²⁰. Cotidianul *Nagyváradai Napló*, într-un articol din 14 noiembrie 1904, consemna: „Nu a trecut încă un an de la intrarea în exploatare a *Uzinei electrice*. Finalizarea sa, s-a realizat prin investirea unor mari sume de bani, cu sacrificii financiare pentru oraș. Darea în

¹¹³ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 601/1904, f. 200-217; După numai zece ani de funcționare a *uzinei*, numărul transformatoarelor montate a crescut la 154, puterea totală a acestora fiind de 3.032 kilowați.

¹¹⁴ BORCEA 2003, p. 176

¹¹⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 4/1882-1906, f. 238f

¹¹⁶ Contor Bláthy, după numele lui Ottó Titusz Bláthy (1860-1939), inginer diplomat al *Politehnicii din Viena*, inventator. Vezi în MAKAI, ZÉTÉNYI 2003, p. 12, 13 și în KÖTELES 2010, p. 41, precum și pe www.mszh.hu/feltalok/blathy.html.

¹¹⁷ BOLCAȘ, p. 12

¹¹⁸ BLAJ și colectivul 1979, p. 104; FLEISZ 1997, p. 21

¹¹⁹ *Elektrotechnika*, 1943, nr. 3, p. 60; LAKOS 1904, p. 319

¹²⁰ BORCEA, GORUN 1995, p. 254; KŐSZEGHY 1913, p. 11

folosință către comunitate s-a făcut cu sentimentul încrederii, care până la urmă s-a împlinit. Azi, centrala electrică, în cea de-a zecea lună a funcționării sale, **se dovedește a fi mică** – asupra extinderii sale trebuind să se ia decizii urgente¹²¹. Pentru a diminua supraîncărcările de sarcini, provocate de echipamentul din dotare, dovedit a fi subdimensionat, s-a reușit punerea în funcțiune a grupului vertical, cel de 210 cai putere. La 14 decembrie 1904, acesta s-a distruș iremediabil¹²².

În cursul primilor zece ani de la întemeierea sa, *Uzina electrică* a cunoscut o dezvoltare deosebită. Rezultatele înregistrate au constituit o reușită, atât pentru locuitorii orașului, cât și pentru interesele financiare ale administrației publice locale. Iluminatul public nu a avut de suferit, străzile au fost din plin iluminate pe tot parcursul nopții. Introducerea electricității a scos din starea de întuneric și cartierele mărginașe ale orașului¹²³.

Între anii 1930-1931, *Uzina electrică* a fost reorganizată, având o nouă formă de proprietate. Potrivit *Legii pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor și avuțiilor publice*, ea a devenit regie publică comercială, obligată a se întreține din veniturile proprii și a contribui la visteria orașului.

În 1937 a avut loc o nouă restructurare a *centralei termoelectrice*, ocazie cu care a fost comasată cu: *Uzina de apeduct și canalizare*, *Uzina de salubritate publică*, *Fabrica de gheață și Ștrandul comunal*, formând împreună o regie publică comercială unică, sub denumirea *Uzinele comunale Oradea*¹²⁴.

Dotarea tehnică

În conjunctura dimensionării capacității de producție, la 25 martie 1905 a fost încheiat un nou contract cu firma *Ganz*, în vederea montării și punerii în funcțiune a unui echipament energetic format din următoarele componente:

- un *cazan* cu presiunea de lucru de 11 atmosfere și suprafața de fierbere de 250 metri pătrați (cazanul nr. 5);
- o *mașină orizontală, cu aburi*, cu condensatie, de tip *Compound*, cu o capacitate energetică de 900 cai putere și o turație de 126 rotații/minut, de producție *Schlick - Nicholson*, cuplat la un generator trifazic *Ganz* de 3.000 volți;
- un *tablou de distribuție* nou¹²⁵.

Termenul de punere în funcțiune a fost stabilit pentru 15 octombrie 1905. Însă, din cauza crizei economice declanșate în 1903, fabrica *Ganz*, nu a respectat scadența de livrare a agregatelor. În 1905 erau funcționale doar *cazanul și mașina cu aburi, tabloul de distribuție* intrând în exploatare abia la 27 februarie 1906. În vederea lucrărilor de montare-demontare necesare întreținerii agregatelor, în pofida crizei economice anterior amintite, dar și pentru ușurarea muncii angajaților, *Uzina electrică* a fost dotată cu un pod rulant. Achiziția a fost perfectată în urma avizului primit din partea *Consiliul orășenesc*.

În anul 1907, firma *Ganz* a montat încă un *grup generator - mașină cu aburi Compound*, cu o putere de 900 cai putere, identic cu cel instalat în 1906¹²⁶.

Doi ani mai târziu, în 1909, toate cazanele *Uzinei electrice* au fost echipate cu *grătare mecanice*, livrate de fabrica „*Schlick-Nicholson*” Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt. (*Fabrica de*

¹²¹ *Nagyváradí Napló*, 1904, nr. 235, p. 5

¹²² *BOLCAȘ*, p. 43

¹²³ *Nagyváradí Élet*, 1911, nr. 22, p. 1; B.N.I.K. 1912, p. 110, 112

¹²⁴ *BORCEA, GORUN* 1995, p. 365

¹²⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Întreprinderea Comunală Oradea*, dos. 10/1928, f. 62; Scopul principal al *cazanului cu aburi* este transmiterea căldurii combustibilului ars prin radiație, convecție și conductibilitatea apei din cazan.

¹²⁶ A.N.-D.J.Bh., *fond Întreprinderea Comunală Oradea*, dos. 10/1928, f. 62; *Nagyváradí Napló*, 1906, nr. 171, p. 3; În 1906 secția de echipament energetic s-a desprins din structura firmei și a format o unitate de sine stătătoare, sub denumirea *Ganz féle Villamosági Rt. (Fabrica de produse electrice „Ganz” S.A.)*.

mașini, vagoane și vapoare „Schlick-Nicholson” S.A.) din Budapesta – în continuare firma „Schlick-Nicholson”¹²⁷.

În noiembrie 1910, Consiliul orașenesc a avizat favorabil comanda unui grup turboalternator, cu o energie dezvoltată de 2.200 cai putere, format dintr-o turbină cu aburi de generație nouă – prima astfel de mașină de forță montată în centrală – și un generator. De asemenea, a fost aprobată comanda a două cazane¹²⁸. Turbina cu aburi, cu condensare, de tip Zoelly, de fabricație Lang, cuplată la un generator marca Ganz, de 3.000 volți, 42 hertzi, 2.200 kilovolți-amperi, a fost dată în funcțiune în septembrie 1912¹²⁹. Montarea celor două cazane: unul, de tip Simonis Lanz, cu presiunea de lucru de 12 atmosfere, cu suprafața de încălzire de 300 metri pătrați, cu grătar mobil, cu un supraîncălzitor de 94 metri pătrați, fabricat la firma „Schlick-Nicholson”, celălalt identic, dar cu un grătar de tip Bergmans, a început în 1911¹³⁰. Asemenea grupului turboalternator, ele au fost puse în funcțiune în anul 1912. Tot atunci a fost montat și un grup convertizor (umformer) marca Ganz de 270 cai putere, pentru asigurarea curentului electric la tramvaie¹³¹.

Deși echiparea Uzinei electrice cu încă o turbină de 2.200 cai putere a fost hotărâtă încă din 1913, firma Ganz és Tsa. Danubius (Ganz și Asociații Danubius), a aprobat instalarea motorului cu palete abia în urma adresei din 31 august 1915¹³². Necesitatea punerii în funcțiune a unei asemenea instalații a fost motivată de consumul mare de energie din lunile de toamnă și de iarnă. Din documentele cercetate, am dedus că era vorba de grupul turboalternator format din turbină marca Zoelly și generator marca Ganz, ansamblu care a îmbogățit patrimoniul Uzinei electrice începând cu anul 1917¹³³. La timpul respectiv, cele două mașini orizontale cu aburi, cu piston, amintite mai sus, fiecare cu o putere de 450 cai putere, cu 125 rotații/minut și o presiune de lucru de 9,6 atmosfere, datând din 1903, au fost demontate. Aceeași soartă au avut-o între anii 1917-1920 și cazanele nr. 1 și nr. 2, cu suprafața de încălzire de 100 metri pătrați, instalate în 1903¹³⁴.

În 1922 s-a montat un cazan Wurm-Siegel, cu grătar mobil de tip Bergmans, fabricat la Viena, cu o presiune de lucru de 11 atmosfere și suprafață de încălzire de 250 metri pătrați¹³⁵.

Începând cu anul 1923, centrala a fost dotată cu diferite mașini și instalații noi, în vederea măririi capacității de producție, dictată de continua dezvoltare a orașului. Prin urmare au fost montate:

- un cazan tubular, sistem Steinmüller, cu grătar mobil și cu o suprafață de încălzire de 300 metri pătrați, presiunea sa de regim fiind de 13 atmosfere;

¹²⁷ BOLCAȘ, p. 15; HAJDÚ 1985, p. 28

¹²⁸ Turbinele cu aburi servesc cu preponderență la antrenarea mașinilor rapide: generatoare electrice, suflante, turbocompressoare, pompe centrifugale. Ele sunt, de fapt, niște motoare cu palete, având ca elemente principale: rotorul, paletetele de formă specială împreună cu organele speciale de destindere a aburilor și ajutajele pentru reglarea debitului.

¹²⁹ A.N.-D.J.Bh., fond *Întreprinderea Comunală Oradea*, dos. 10/1928, f. 63

¹³⁰ *Ibidem*; BOLCAȘ, p. 16

¹³¹ BOLCAȘ, p. 17

¹³² HAJDÚ 1985, p. 25; Societatea pe acțiuni a primit această denumire începând cu anul 1911 când, firmele Ganz și s-a alăturat, prin comasare, firma Schlick-Nicholson Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt.; În timpul Primului Război Mondial și în anii grei care au urmat după terminarea sa, nu putea fi vorba, sub nicio formă, de procurarea unor noi agregate și utilaje, precum și de extinderea rețelei. Chiar și procurarea subansamblurilor necesare pentru funcționarea instalațiilor existente a ridicat probleme serioase. Ca urmare, și randamentul Uzinei electrice a scăzut. Abia cu începere din 1921 a avut loc o revigorare a activității. Datorită facilităților acordate atât marilor consumatori industriali cât și particularilor, consumul de curent electric a crescut, ceea ce a determinat exploatarea eficientă a mașinilor producătoare de curent electric.

¹³³ A.N.-D.J.Bh., fond *Întreprinderea Comunală Oradea*, dos. 10/1928, f. 62

¹³⁴ BOLCAȘ, p. 18

¹³⁵ A.N.-D.J.Bh., fond *Întreprinderea Comunală Oradea*, dos. 10/1928, f. 63; BOLCAȘ, p. 19

- un *grup turbogenerator* de 3.000 cai putere, alternatorul fiind de 3.000 volți și 4.000 kilovoltiamperi;
- două *pompe centrifuge* cu motoare de câte 25 și 50 cai putere;
- alte instalații mai ieftine, dar tot atât de necesare¹³⁶.

Spre finele anului 1923 s-a mai achiziționat un grup turboalternator alcătuit dintr-o *turbină* marca *Melms-Pfenninger*, cu o capacitate energetică inițială de 3.000 cai putere, de fabricație *Breitfeld-Danek*, construită în 1916, și un *generator trifazic* de tip *Kolben*, care avea caracteristica de 3.000 volți, 4000 kilovoltiamperi și 42 hertzi¹³⁷. Din cauza vechimii, acest grup a dezvoltat o putere de doar 2.000 cai putere, generând consumuri specifice ridicate. Din această cauză, era utilizat doar în situații de avarie. Montarea grupului s-a finalizat în anul 1925¹³⁸.

Un eveniment demn de remarcat este cel din anul 1930, când s-a achiziționat un *cazan* performant de tip *Babcock-Wilcox*, fabricație *Astra-Arad*, cu presiunea de regim de 14 atmosfere, suprafață de încălzire de 420 metri pătrați, temperatura de lucru de 350 grade Celsius, cu grătar mobil, dotat cu un *economizor* de tip *Gefia*¹³⁹. Pentru montarea acestuia a fost necesară extinderea clădirii halei de cazane. Intrarea sa în exploatare, a determinat scăderea consumului de combustibil. De asemenea, pe acoperișul halei s-a ridicat un coș metalic.

În anul 1938 au fost demontate *cazanele* nr.3, nr.4 și nr.5, datând din 1903, respectiv 1905, și cele două *mașini cu aburi* cu piston de 900 cai putere. Totodată, și cele două turbine *Zoelly*, din care una funcționa cu carcasa crăpată de mai mulți ani. La puțin timp, au fost instalate două *grupuri turbogeneratoare* moderne, de fabricație *Lang*, fiecare de 3.000 cai putere. Caracteristic acestora a fost, după caz, adaptarea la frecvența de 50 hertzi și creșterea presiunii de la 12,5 la 25 atmosfere. Montarea *grupului nr. 1* a fost finalizată la 21 ianuarie 1939, iar cea a *grupului nr. 2*, la 25 septembrie 1939¹⁴⁰. Având performanțe superioare în acea vreme, aceste agregate au reprezentat unitățile de bază pentru producerea energiei electrice timp de peste două decenii¹⁴¹.

În scopul extinderii uzinei, în intervalul 1941-1943, a fost demolată o parte a halei de mașini, unde se găseau grupurile de 900 cai putere, demontate în 1938. În spațiul dislocat a fost construit imobilul pentru noul tablou de distribuție a instalațiilor. În cealaltă parte a halei s-au amenajat birouri. Echipamentul necesar tabloului de distribuție a fost livrat în întregime de firma *Ervil* din Budapesta¹⁴². În 1944, angajații acesteia au întreprins lucrările de montaj, însă din cauza vicisitudinilor războiului, ele au fost finalizate în proporție de numai 75%. De asemenea, a fost prevăzută montarea unui *cazan* cu o presiune de regim de 30 atmosfere și a unui *grup turboalternator*, fabricație *Lang*, de 5.000 cai putere. Din cele două utilaje contractate, firma „*Röck*” *Gépgyár Rt. (Fabrica de mașini „Röck” S.A.)* din Budapesta a livrat doar scheletul metalic al cazanului. Motivul a fost, și în acest caz, tot războiul¹⁴³.

Asigurarea apei de răcire pentru utilajele uzinei

În vederea răcirii utilajelor, în octombrie 1903 au fost terminate lucrările la forajul executat în curtea interioară. Uzina, odată pornită, s-a dovedit a fi subdimensionată pentru cerințele orașului Oradea. Astfel, pe lângă dotările tehnice efectuate, atenția trebuia îndreptată și în direcția găsirii unor soluții pentru asigurarea unei cantități suficiente de apă pentru răcirea

¹³⁶ A.N.-D.J.Bh., *fond Întreprinderea Comunală Oradea*, dos. 10/1928, f. 64; TRIPON 1936, p. 190

¹³⁷ A.N.-D.J.Bh., *fond Întreprinderea Comunală Oradea*, dos. 10/1928, f. 63

¹³⁸ BOLCAȘ, p. 19; Grupul turboalternator a funcționat până în 1956.

¹³⁹ A.N.-D.J.Bh., *fond Întreprinderea Comunală Oradea*, dos. 10/1928, f. 64, 72; *Economizorul* este o instalație pentru preîncălzirea apei de alimentare a cazanului, menită să micșoreze pierderile de căldură.

¹⁴⁰ BOLCAȘ, p. 21

¹⁴¹ Au funcționat, fără probleme majore, până în vara anului 1971 când au fost demontate și casate.

¹⁴² A fost înființată în anul 1921, prin desprinderea din *Ganz-féle villamossági Rt.*

¹⁴³ *Crișana*, 1947, nr. 234, p. 1; BOLCAȘ, p. 22

utilajelor. Deoarece această problemă nu a fost soluționată la timp, în iunie 1906, consiliul director al *Uzinei electrice* a solicitat conducerii orașului avizul pentru utilizarea apei din pârâul Peța¹⁴⁴. Folosirea acestei surse prezenta avantajul că era mai ieftină. Apa nu trebuia pompată, deoarece era asigurată căderea liberă a acesteia.

Întrucât cantitatea de apă asigurată de forajul executat în 1903 și cea a pârâului Peța – utilizată de-abia din 1908 – s-au dovedit a fi insuficiente pentru răcirea utilajelor, în anul 1913 *comisia de inspecți* a *Uzinei electrice* a solicitat avizul *Consiliului orășenesc*, în scopul utilizării apei Crișului Repede, prin intermediul unei aducții ori prin pompare directă¹⁴⁵. Unul din punctele cererii formulate de *comisie* prevedea lansarea unei licitații pentru construirea unui turn de apă¹⁴⁶. Dintre ofertele înaintate pentru construirea rezervorului de apă, propusă aprobării a fost cea a firmei orădene *Gerster, Megyeri și Szunyogh*, care a înaintat devizul cel mai favorabil. Ceilalți candidați implicați în competiție au fost, în ordinea crescătoare a sumei oferite: firma *Fraților Madarász*, din Oradea, Móric Sebestyén, din Lučenec (azi localitate în Slovacia), Izsó Rosenberg, din Oradea și Péter Melocco, din Budapesta¹⁴⁷. Deși turnul de apă a fost ridicat, după numai zece zile de la darea sa în exploatare, s-a constatat că problema apei de răcire a rămas totuși nesoluționată. Drept urmare, specialiștii au solicitat din nou aducerea apei din Crișul Repede, lucru care s-a realizat doar în 1956¹⁴⁸. De altfel, turnul de apă a fost demolat în perioada interbelică.

Criza de combustibili

Influențele negative ale războiului și-au pus amprenta asupra funcționării în regim normal a *Uzinei electrice*. Minele de la Petroșani și Salgótarján (oraș în Republica Ungaria), surse care aprovizionau pe timp de pace centrala termoelectrică cu lignit de calitate superioară, au sistat livrările. În atare circumstanțe a fost deschisă o mină la Hidișel, la sud de Oradea¹⁴⁹. Lignitul exploatat acolo avea însă o calitate inferioară. Chiar și așa, cărbunii au fost utilizați, fiind transportați cu căruțele la uzină, ceea ce a determinat creșterea cheltuielilor de producție¹⁵⁰.

În perioada 1918-1920, criza de combustibil s-a acutizat, satisfacerea nevoilor consumatorilor realizându-se cu mari sacrificii, de multe ori prin rechiziționarea cantităților de cărbuni de la întreprinzătorii din oraș. În această circumstanță, patronii fabricilor au fost nevoiți să oprească producția, paralizând astfel viața economică a orașului¹⁵¹. În luna februarie a anului 1920 s-a ajuns în situația neplăcută de a se opera deconectări de la rețea, în perioada de sarcină maximă. În urma deciziei, au avut de suferit, prin rotație, unele zone ale orașului. Directorul uzinei din acea vreme, Béla Rimanóczy (băiatul cel mare al arhitectului Kálmán Rimanóczy senior), a motivat rezoluția prin oprirea circulației trenurilor¹⁵². Întreruperile de curent au continuat și după această perioadă, o dată la două zile, atât pe timpul cu lumină naturală, cât și după lăsarea întunericului.

¹⁴⁴ BOLCAȘ, p. 14

¹⁴⁵ *Tiszántúl*, 1913, nr. 113, p. 6; KŐSZEGHY 1913, p. 11; Debitul scăzut al pârâului Peța s-a datorat în mare parte morilor aflate în amonte (spre exemplu: Lityogó /Clătinătoare, Rollinger, Géher) care, în baza unui drept obținut în trecut, au reținut frecvent apa în scop propriu. În atare situație, *Uzina electrică* s-a confruntat deseori cu o lipsă cronică de apă pentru răcirea utilajelor.

¹⁴⁶ *Szabadság*, 1913, nr. 142, p. 6

¹⁴⁷ Idem, 1913, nr. 278, p. 6

¹⁴⁸ BOLCAȘ, p. 13

¹⁴⁹ *Ibidem*, p. 18

¹⁵⁰ Folosirea lignitului, a cărbunilor de Aghireș și a lemnului a diminuat buna funcționare a *cazanelor cu grătar* – a existat chiar pericolul distrugerii lor – ele fiind proiectate pentru folosirea unor combustibili de calitate superioară. Oricum, orișice fel de combustibili s-ar fi utilizat, utilajele trebuia curățate o dată la trei luni, prin îndepărtarea depunerilor de cărbuni de pe pereții interiori.

¹⁵¹ *Nagyvárad*, 1920, nr. 2, p. 1

¹⁵² Idem, 1920, nr. 103, p. 3

Conjunctura dezastruoasă de la uzină a fost expusă generalului Traian Moșoiu, la propunerea avocatului Ioan Voștinar¹⁵³. Generalului i s-a solicitat rezolvarea cazului, prin ordonarea redirectionării, spre Oradea, a unor cantități de cărbuni de la *Societatea Petroșani*¹⁵⁴. Impasul prezentat a persistat până în anul 1921.

Situația crizei de combustibil și a deconectărilor de la rețea s-a repetat și la finele celei de a Doua Conflagrații Mondiale. Cu toate că, pentru nevoile *Uzinei electrice*, *Societatea Petroșani* a livrat anumite cantități de cărbuni, acestea au fost puse la dispoziția Căilor Ferate, obligate de a asigura, prin orice mijloace, circulația trenurilor. Aprovizionarea cu lemne de foc a fost și ea anevoioasă, muncitorii făcând eforturi uriașe pentru a asigura buna funcționare a uzinei¹⁵⁵. În asemenea condiții, conducerea acesteia a fost nevoită să ia măsuri în vederea economisirii de curent electric, chiar dacă existau promisiuni din partea furnizorilor cu privire la aprovizionarea uzinei cu diferite surse de energie – lemne, combustibili lichizi și cărbuni – din Valea Jiului¹⁵⁶. Populația a fost avertizată să se aprovizioneze cu lumânări, pentru a nu rămâne, vremelnic, în întuneric. Prevederi similare au fost aplicate la Arad și Cluj, unde locuitorii au fost îndemnați, de asemenea, să economisească curentul electric¹⁵⁷.

Pentru remedierea situației de criză, dar și pentru aprovizionarea suplimentară cu cărbuni, s-a construit calea ferată îngustă Bazinul Voivozi-Tileagd. În acest mod a fost facilitată aprovizionarea cu lignitul necesar. La construirea acestei căi ferate au contribuit, deopotrivă, angajații unității energetice orădene și locuitorii orașului. Tot în vederea asigurării necesarului de combustibil, uzina a închiriat o mină la Suplacul de Barcău, situată la circa 60 kilometri nord-est de Oradea¹⁵⁸.

Foști directori ai unității energetice: Imre Bélányi și Mihály Bazilli

Primul director la cârma *Uzinei electrice* a fost **Imre Bélányi**. Sub oblăduirea sa, activitatea uzinei – mereu în pas cu noile cerințe ale dezvoltării – a fost în permanență apreciată de edili orașului.

Imre Bélányi a ocupat de tânăr, de la vârsta de 30 de ani, această funcție strategică. El a absolvit liceul și politehnica la Budapesta. A lucrat la *Turnătoria „M.Ă.V.”*, fabrica *Ganz*, iar ulterior, în calitate de manager, la *Uzina electrică* din Innsbruck (azi în Austria).

La venirea în Oradea, pentru a concura pe postul de director al *Uzinei electrice*, era un necunoscut. Recomandările de care dispunea și activitatea sa în domeniul producției au constituit avantaje importante în competiția cu ceilalți 23 de concurenți austrieci și din afara Imperiului dualist¹⁵⁹. Drept urmare, a fost numit în fruntea centralei energetice. Bélányi a fost un inginer desăvârșit, care a condus cu profesionalism destinele uzinei, eforturile sale fiind apreciate de toți specialiștii din domeniu.

În timpul directoratului său (1903-1916), s-a ajuns la un consum record de energie electrică, iar racordarea la rețea, numai în cursul anului 1910, a 297 de motoare electrice, cu o capacitate totală de 1.748 cai putere, a contribuit semnificativ la dezvoltarea industriei orașului¹⁶⁰.

În același timp cu Imre Bélányi, și-au început activitatea în uzină Kálmán Kúzdý, contabil-șef, și Béla Salamon, funcționar principal, care au condus contabilitatea, aducându-și

¹⁵³ CHIRIAC 2003, *Oradea...*, p. 112; Ioan Voștinar a fost primar al orașului Oradea, în 1920 și 1938. Înainte de a deveni primul om al orașului, a îndeplinit funcția de *notar șef și ajutor de primar/viceprimar*.

¹⁵⁴ *Nagyvárad*, 1920, nr. 16, p. 3

¹⁵⁵ Muncitorii au transportat la uzină combustibilii disponibili de la întreprinderile care și-au sistat activitatea precum și din subsolul caselor părăsite.

¹⁵⁶ *Crișana*, 1947, nr. 11, p. 3

¹⁵⁷ *Idem*, 1947, nr. 4, p. 5

¹⁵⁸ BOLCAȘ, p. 23

¹⁵⁹ *Ibidem*, p. 12

¹⁶⁰ B.N.I.K. 1912, p. 112, 113

contribuția la buna desfășurare a activității financiare. Strădania lor s-a bucurat, de asemenea, de o înaltă apreciere.

Activitatea tehnică a fost asigurată de Nándor Sándor, instalator principal și Béla Szűcs, mecanic șef, care au contribuit și ei la rezultatele deosebite, obținute în dezvoltarea uzinei¹⁶¹.

Mihály Bazili s-a născut la 7 aprilie 1890, în localitatea Uioara (azi Ocna Mureș, jud. Alba). A frecventat școala medie la Petroșani, unde în anul 1909 a susținut examenul de maturitate. În același an s-a înscris la *Politehnica crăiască „József”* din Budapesta, obținând diploma de inginer în 1914. După terminarea facultății a fost angajat la *Minele de cărbuni de la Uricani*, din Valea Jiului, unde a lucrat șapte ani, inițial în calitate de proiectant, mai apoi ca manager¹⁶².

După demisia din funcția interimară de director al *Uzinei electrice*, în anul 1921, a inginerului-șef al orașului, József Kőszeghy, Bazilli a fost angajat pe acest post. El a condus uzina în două mandate, 1921-1937 și 1940-1944, dovadă că a fost o persoană deosebit de apreciată¹⁶³. Asemenea perioadei mandatului primului director, Imre Bélányi, și delegația lui Mihály Bazilli a fost încununată de rezultate demne de apreciat.

În perioada concediilor sale de odihnă, a vizitat mai multe orașe din apusul Europei, unde a căutat să-și perfecționeze pregătirea profesională. În acest scop, Bazili a participat la mai toate expozițiile din domeniul utilizării energiei electrice, urmărind să folosească în favoarea orașului Oradea inovațiile prezentate. Pe plan local, a susținut o serie de expuneri dedicate comercianților, despre reclamele luminoase. El a căutat să-i convingă să-și prevadă mici investiții pentru utilizarea acestui tip de reclamă în vitrinele magazinelor proprii¹⁶⁴.

Ipoteze din viața uzinei: rememorări la aniversarea a 40 ani de la darea în funcțiune¹⁶⁵

Declarația inginerului Lipót Incze, dirigintele de șantier

«A fost pentru mine o satisfacție deosebită că am reușit să dirijez lucrările de construire a uzinei. Ele au fost executate de câteva sute de muncitori.

Îmi aduc aminte de câteva evenimente interesante din timpul edificării. Astfel, pe parcursul construirii halei de cazane, muncitorii au descoperit un mormânt comun, situat la circa 100 de metri de cetate, unde, în afară de oseminte umane, au găsit monede vechi și paloșe. Probabil, aici au fost înmormântați cei căzuți în luptele duse pentru apărarea cetății. Într-o zi, când m-am dus să controlez stadiul lucrărilor, am constatat cu consternare că pe zidul aflat în construcție, de circa un metru înălțime în acel stadiu, muncitorii au etalat craniile descoperite. Probabil, intenția lor a fost de a mă speria pe mine ori pe altcineva. Am anunțat imediat autoritățile competente, care au reînhumat osemintele, obiectele cu valoare istorică fiind predate muzeului.

N-o să uit niciodată ziua când pe strada Fő s-a aprins lumina electrică, a început să circule tramvaiul. Stăteam pe terasa vechii cafenele Royal, împreună cu primarul Károly Rimler, Gyula Stark, directorul școlii romano-catolice, Mihály Mezey și Kálmán Rimanóczy. Pe fața tuturor se citea emoția evenimentului. În acel moment, Gyula Stark a mărturisit următoarele: „Puțini sunt, asemenea primarului, cei care au construit o primărie, au dispus asfaltarea străzilor, iar prin implementarea iluminatului electric și a transportului public, cu tramvaiul electric, au ridicat orașul Oradea la nivelul marilor orașe”.

Primarul Rimler avea și alte planuri mărețe. Povestea fericit că, în decurs de 20 de ani – în perioada anilor 1923-1926 – în locul clădirii Bazarului va fi un parc, iar pe partea răsăriteană a străzii Rákóczi, se vor înălța palate.

¹⁶¹ *Ibidem*, p. 112

¹⁶² FEHÉR 1933-1937, p. 342

¹⁶³ CHIRIAC 2003, *Un veac...*, p. 71, 422

¹⁶⁴ FEHÉR 1933-1937, p. 342

¹⁶⁵ La baza acestei subdiviziuni stă articolul intitulat *Uzina electrică la 40 de ani de la darea în folosință*, publicat în cotidianul *Nagyvárad*, 1943, nr. 145, p. 3.

Oamenii s-au bucurat că apariția tramvaielor, o concurență pentru birje, a contribuit la îmbunătățirea circulației în oraș. Totodată, au fost oarecum decepționați de introducerea curentului electric, fiind obișnuiți cu iluminatul pe bază de gaz aerian, pe care-l considerau mai bun. În parte aveau dreptate, însă în cei 40 de ani de activitate a uzinei, toată populația orașului s-a convins că energia electrică nu poate fi înlocuită cu nimic».

Declarația inginerului Imre Bélányi, primul director al uzinei

„Am sosit la Oradea venind din Innsbruck, în august 1903, moment în care construirea Uzinei electrice era în plină desfășurare. În luna decembrie a aceluiași an, uzina și-a început activitatea. Inițial, iluminatul cu gaz lampant, ca strămoș al celui electric, ne-a opus o concurență semnificativă. De pe străzi, am reușit, chiar de la început, să înlăturăm iluminatul cu gaz. Cu toate acestea, stația de cale ferată a M.Á.V., cafenelele, restaurantele și marea majoritate a magazinelor din oraș, care erau bransate la iluminatul cu gaz, aveau rezerve în a introduce iluminatul electric. De asemenea, în număr mic au fost și locuințele particulare, în care s-a introdus iluminatul electric.

Concurența dintre iluminatul pe bază de gaz și cel electric a durat până la izbucnirea primului război mondial. Întrucât, pe timpul conflictului armat, importul cocsului – materie primă pentru producerea gazului – a fost îngreunat într-un mod inimaginabil, iluminatul electric a învins definitiv.

În primii ani de funcționare, colectivul uzinei a fost restrâns ca număr: șapte persoane la birouri și câte doi mașiniști, fochiști, instalatori și zilieri. Am demarat activitatea cu alimentarea a 8.000 de lămpi cu incandescență și am predat uzina în octombrie 1915, succesorului meu, Béla Rimanóczy, când ea alimenta 15.000 de corpuri de iluminat. Am dezvoltat uzina, care la început avea capacitatea de 900 de cai putere, la 3.000 de cai putere”.

Béla Rimanóczy a condus destinele uzinei timp de aproape cinci ani. Din 1921, la conducerea instituției a urmat Mihály Bazilli.

Secția de contoare

În primele zile ale lunii iunie 1948, în vitrina *Librăriei „Cartea Rusă”* (mai apoi „*Minerva*”) au fost expuse primele contoare de energie electrică, produse în laboratorul *Uzinei electrice*. Aceste tipuri de aparate de măsură, la fabricarea cărora se cerea o anume îndemânare, au fost importate până atunci din Elveția și Ungaria. Cu puțin timp înainte de naționalizare, au fost montate strungurile automate pentru fabricarea pieselor minuscule din componența contoarelor, precum și o presă mecanică. De asemenea, a fost comandată la București, o anumită cantitate de materie primă specială, necesară producției. Urmarea a fost trecerea la fabricarea în serie a contoarelor, prin producerea zilnică a unui număr de 30-40 unități¹⁶⁶.

Secția pentru fabricarea contoarelor, amplasată într-o clădire veche și părăsită de pe str. Dimitrie Cantemir, a luat ființă la inițiativa personalului tehnic al *Uzinei electrice*, la scurt timp după etatizarea principalelor mijloace de producție.

Proiectul unei noi Uzine electrice

Așa cum relatează cotidianul *Crișana* din 14 octombrie 1947, la Primăria orașului a fost depus un proiect pentru construirea unei noi uzine electrice. Acesta preconiza captarea apelor Crișului Repede, cât și a pâraurilor Drăgan și Bistra, în scopul producerii energiei electrice. Conform planului tehnic, centrala a fost proiectată a se ridica pe Valea Drăganului. Antecalculația a arătat că producția anuală de energie, obținută astfel, putea depăși 90.000 megawați, cantitate suficientă pentru nevoile Oradiei și a împrejurimilor sale. De asemenea, au fost cuprinse în calcul și satisfacerea necesarului consumului viitoarelor exploatare de bauxită din apropierea centralei¹⁶⁷.

¹⁶⁶ *Crișana*, 1948, nr. 34, p. 5

¹⁶⁷ BOLCAȘ, MAKAI 2004, p. 6

Cu toate că proiectul a fost finalizat, materializarea sa nu a avut loc imediat, din cauza sumelor uriașe cerute de investiție¹⁶⁸. În consecință, s-a luat în studiu varianta ridicării mai multor hidrocentrale pe Crișul Repede, în zona lipsită de denivelări, între Vadu Crișului și Oradea. Acest proiect sumar avea la bază un mai vechi studiu elaborat în 1921. Deoarece, în perioada 1921-1947, albia Crișului Repede a suferit unele modificări, s-a optat pentru captarea apei dintr-o zonă neafectată în mod considerabil. În felul acesta, a fost preconizat barajul dintre Uileacul de Criș și Urvind, localități străbătute de șoseaua Oradea-Cluj¹⁶⁹.

3. Căile de acces

În dezvoltarea economică a unei regiuni, un rol deosebit îl îndeplinesc căile de comunicație și de acces. Construirea de șosele și de linii ferate – inclusiv a celor intraurbane pentru transportul de mărfuri și persoane – a contribuit decisiv la accelerarea procesului evolutiv economic, implicit industrial. În acest sens, un rol important l-au avut și podurile, în speță cele construite peste râul Crișul Repede. În cele ce urmează, ne vom referi doar la patru dintre ele.

Existența tuturor acestor elemente în peisajul urbanistic orădean a contribuit la susținerea și la dezvoltarea industriei locale și regionale.

3.1. Străzi și scuaruri

În jurul anului 1850, majoritatea arterelor de circulație ale orașului erau înguste, prezentând totuși avantajul de a fi pietruite și relativ curate¹⁷⁰. Subdimensionarea de atunci a străzilor este o moștenire lăsată orașului. În perioada imediat următoare, rețeaua de străzi s-a extins semnificativ și a început modernizarea ei. Situația a fost reclamată și de creșterea treptată a perimetrului orașului, prin unificarea celor patru „orășele” ale sale – Olosig, Orașul Nou, Subcetate și Velența¹⁷¹.

Analizând cu atenție *Harta orașului Oradea, investit cu drept legislativ*, editată la 1890 sub îngrijirea lui Samuel Berger junior – studiată și descrisă anterior de către istoricul și omul de cultură Aurel Chiriac – distingem că printre principalele artere ale urbei s-au remarcat: strada Országút, care începea la *Stația de cale ferată* (azi Gara Centrală) de la poalele Dealului Viilor și se îndrepta spre centru, în prelungirea străzii Fő, strada Sas, strada Nagy-Teleki și în prelungirea acesteia, calea Vég și, nu în ultimul rând, calea Kolozsvari, cu prelungirea sa, strada Széna¹⁷². Din ele s-au ramificat celelalte străzi principale ale orașului, cu porțiuni, pe alocuri drepte, pe alocuri curbate. În jurul acestora din urmă au luat naștere străzile secundare.

Către sfârșitul secolului al XIX-lea, Oradea avea deja piețe mari și largi – Piața Szent László și Nagyvásártér, asfaltate și pietruite cu granit – și câteva străzi cu lungimi relativ mari¹⁷³. Deși nu era încă un oraș arătos și suficient de salubru, totuși avea câteva străzi ordonate, în mare parte pietruite, precum și clădiri publice și de locuit, construite cu bun gust¹⁷⁴. La acea vreme, lungimea totală a străzilor sale, măsura 196,083 kilometri, din care amenajați au fost 68,574 kilometri – 50,101 kilometri cu pietriș, fără a avea fundație de

¹⁶⁸ *Crișana*, 1947, nr. 234, p. 1

¹⁶⁹ A.N.-D.J.Bh., *fond Întreprinderea Comunală Oradea*, dos. 9/1947, f. 305

¹⁷⁰ FLEISZ 1997, p. 86

¹⁷¹ BORCEA, GORUN 1995, p. 211-215

¹⁷² CHIRIAC 2003, *Oradea...*, p. 214-220

¹⁷³ *Nagyvárad*, 1891, nr. 129, p. 4

¹⁷⁴ *Idem*, 1871, nr. 286, p. 1

piatră și 18,473 kilometri prevăzuți cu pavaj¹⁷⁵. Suprafața totală a piețelor orașului era de 65.000 metri pătrați¹⁷⁶.

Dezvoltarea transportului de marfă și de persoane, trecerea la forme noi de energie și aprovizionarea cu apă au pretins modernizarea străzilor și a piețelor situate în inima orașului. Cea mai lungă arteră la începutul secolului al XX-lea a fost calea Kolozsvári, cu cei 1,5 kilometri ai săi. Fiind o stradă cu circulație densă – de-a lungul ei au fost amplasate unități industriale mari și mici – a necesitat periodic reparații. Pentru a putea încasa vama de pietruire sau pavaj, *Consiliul orășenesc* s-a îngrijit de întreținerea și funcționalitatea sa¹⁷⁷. Strada Fő era ceva mai lungă de un kilometru – reasfaltarea sa realizându-se în 1913 – lungimea celorlalte străzi ale urbei fiind sub acest parametru¹⁷⁸. Strada Vitéz măsoară 700 metri, iar străzile Szaniszló, Körös, Szent János și Úri, aveau circa 500 metri fiecare, în timp ce strada Gróf Teleki Pál și Beöthy Ödön, măsoară și ele 400 metri fiecare¹⁷⁹.

Înainte de Marelui Război, lungimea totală a străzilor a fost extinsă la mai bine de 60 kilometri, dintre care aproximativ jumătate au fost amenajați. Din acest total, rețeaua drumurilor publice de rangul întâi și doi îngloba 47 kilometri, dintre care 30 kilometri erau amenajați. Străzile neamenajate erau situate cu precădere în zona de deal a orașului¹⁸⁰.

3.2. Poduri peste Crișul Repede¹⁸¹

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

Podul cel mare sau din amonte

Pregătirile pentru construirea *podului celui mare*, care să facă legătura între cartierul Olosig, pe de o parte, și cartierele Subcetate și Velența (ambele reprezentând nucleul primei zone industriale a orașului), pe de altă parte, au început în ianuarie 1878¹⁸². Pe malul apei au

¹⁷⁵ Idem, 1891, nr. 76, p. 4

¹⁷⁶ FLEISZ 1997, p. 86

¹⁷⁷ *Tiszántúl*, 1913, nr. 100, p. 3

¹⁷⁸ Idem, 1913, nr. 97, p. 8

¹⁷⁹ BOROVSZKY 1901, p. 168

¹⁸⁰ FLEISZ 1997, p. 86

¹⁸¹ La baza acestei subdiviziuni stă lucrarea *Nagyvárad egykori vashídjai (Podurile metalice de odinioară, ale Oradiei)*, autor Zoltán I. Péter, publicată în DUKRÉT 2008, p. 240-248.

¹⁸² 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, putreziiți. Când nivelul apei era scăzut, aceștia creau un adevărat obstacol pentru plutele care circulau pe Crișul Repede. *Puntea* de trecere avea o construcție simplă, fără culee. Primul reazem format din șase 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 și nerindeluit. Acestea din urmă se mișcau; mai mult, în unele locuri se desprindeau și 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 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 și acesta a necesitat efectuarea de lucrări de

fost depozitate mari cantități de grinzi și 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 aceluiași 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 specialiști 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 costurile destul de mari pe care le implica o asemenea modernizare, comparativ cu ridicarea unui nou pod, conducerea orașului a decis să renunțe la renovarea sa și să înceapă pregătirile pentru construirea unei punți de trecere din aliaj fier-carbon¹⁸³. 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 și construcții de mașini „Danubius”* și cea a *Turnătoriei și fabricii de construcții de mașini „Schlick” S.A.*, ambele din Budapesta¹⁸⁴. În cele din urmă, lucrarea a fost atribuită firmei *„Danubius”*, care a executat suprastructura metalică. Culeele (capetele de pod) și pilonii podului au fost construite de firma *„Neuschloss”*, tot din Budapesta¹⁸⁵. Lucrările de elevare a *podului de fier* au demarat în noiembrie 1891, cu un efectiv mare de muncitori. Pe cele două maluri ale Crișului 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 pietriș afânat, în locul împrejmuț cu pământ galben¹⁸⁶.

Construcția considerată de presa epocii a fi monumentală – în mare, prin forma sa, contribuind la înfrumusețarea mediului ambiental – a fost finalizată în septembrie 1892¹⁸⁷. Inspecția tehnică a podului s-a realizat în următoarele două luni, fiind definitivată la începutul lunii decembrie a aceluiași an¹⁸⁸. După efectuarea cu succes a probei la sarcini – operația s-a realizat prin utilizarea unei cantități de pietriș exploatat din apele Crișului Repede, echivalentul încărcăturii a 600 de căruțe – *podul de fier* ancorat, lipsit de decorațiuni artistice, a fost predat circulației.

Obiectivul 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 și sub numele de Sissi¹⁸⁹. În faza actuală a cercetărilor, nu cunoaștem 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, și înlocuirea ori repararea pieselor deteriorate. Acestea nu s-au realizat la timp, cauza fiind lipsa materialelor necesare. Printre ele s-au numărat și niturile care au fost livrate, într-un final, în cantități nesatisfăcătoare, de către *Magazinul de fierărie „Károlyy Andrányi și Fiii”* din Oradea. La reamenajarea podului au participat 40 de muncitori, dintre care 26 specialiști¹⁹⁰.

reparații și consolidări. Soluția propusă ar fi constat în suplimentarea elementelor de susținere existenți și înlocuirea celor care au depășit 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*, numit *cel mare*.

¹⁸³ *Nagyvárad*, 1891, nr. 67, p. 4

¹⁸⁴ *Idem*, 1891, nr. 164, p. 5 și nr. 231, p. 6

¹⁸⁵ *Idem*, 1891, nr. 257, p. 5

¹⁸⁶ *Idem*, 1891, nr. 280, p. 3

¹⁸⁷ *Idem*, 1891, nr. 264, p. 3

¹⁸⁸ *Idem*, 1892, nr. 334, p. 4

¹⁸⁹ *Idem*, 1892, nr. 207, p. 3

¹⁹⁰ *Viața Nouă*, 1945, nr. 185, p. 3; În al șaselea deceniu al secolului al XX-lea, podul a fost demolat, în

Podul cel mic sau din aval

Un pod de lemn care să stabilească legătura dintre Orașul Nou și Olosig a fost construit încă în anul 1851¹⁹¹. La două decenii după darea sa în folosință, presa vremii, dar și opinia publică au susținut construirea în locul său a unui *pod de piatră*. Nemulțumirea generală a constat în faptul că orașul 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 și-au dorit locuitorii orașului 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 șapte ani.

La 16 iulie 1886, ziarul local, *Nagyvárad*, a semnalat data demarării lucrărilor în vederea modernizării podului¹⁹². Ceva mai târziu, un alt articol anonim din același ziar, a scos în evidență inconvenientele pe care le-ar prezenta o asemenea intervenție, singura soluție viabilă pentru oraș fiind, în opinia autorului, construirea unui *pod metalic* din aliaj fier-carbon¹⁹³. 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 confrunțați cu circulația, deviată dinspre *podul cel mare*, de fier – aflat în construcție, care începea să afecteze integritatea *podului din lemn* din centrul orașului¹⁹⁴. La începutul anului 1892, problema a revenit pe ordinea de zi a *Consiliului orășenesc* 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 orașului, în primăvara anului 1892, sub îndrumarea inginerului-șef Dávid Busch. În vederea construirii podului, s-a organizat un concurs la care au participat șapte proiecte. Din considerente economice, comisia de specialitate însărcinată cu planul a propus spre acceptare, de către *Consiliul orășenesc*, 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 orașului, Ferenc Sál, de inginerul Dávid Busch și mandatatul firmei antreprenoare, notarul Vilmos Herczog¹⁹⁵.

Câteva zile mai târziu, s-a dat prima lovitură de târnăcop, concomitent cu demolarea casei Schdravich, un străvechi și inestetic imobil, care obstrucționa viitoarea construcție¹⁹⁶. În noiembrie 1892, a început realizarea fundației aripilor laterale, pe ambele maluri ale râului. În

locul său fiind construit un altul mai lat, mai rezistent, din beton armat. În anul 1999 a fost modernizat și lărgit la mai multe benzi de circulație, în ambele sensuri.

¹⁹¹ Primul pod care lega cartierul Orașul Nou de cartierul Olosig 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 orașului, prevestind parcă înființarea *arterei principale* a zonei Olosig (azi corso-ul orădean și, în parte, prelungirea sa spre *Stația C.F.R. Oradea*). În ultimele decenii ale secolului al XVIII-lea, podul a fost modernizat, permițând și 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 și un pasaj pietonal, pe una din laturi. Totuși, podul era îngust, circulația pe el fiind anevoioasă, aproape imposibilă – căruțele intrate în depășire creau blocaje de lungă durată cu prilejul târgurilor săptămânale. Asemenea *podului din amonte* și 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. Însă nici acesta 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 Crișul Repede.

¹⁹² *Nagyvárad*, 1886, nr. 160, p. 3

¹⁹³ *Idem*, 1886, nr. 174, p. 4

¹⁹⁴ *Idem*, 1891, nr. 273, p. 3

¹⁹⁵ *Idem*, 1892, nr. 294, p. 5

¹⁹⁶ *Idem*, 1892, nr. 297, p. 3

vederea circulației pietonale a fost necesară improvisarea unui pod, al cărui loc 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 aceluiași an¹⁹⁷.

Lucrările propriu-zise la *podul metalic* au început abia în luna iunie 1893, prin construirea culeelor și 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 metalice¹⁹⁸. Nituirea arcelor și a suporturilor trotuarului au fost terminate în iulie a aceluiași an. Ziarul *Nagyvárad publica*, de altfel, cu regularitate demersul lucrărilor desfășurate pe șantierul în lucru¹⁹⁹.

Podul, cu o lungime de 56 metri, lățimea părții carosabile fiind de 6,5 metri și 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 Ștefan²⁰⁰. Inspecția sa tehnică a fost făcută abia în toamna lui 1893, după care orașul l-a preluat de la firma antreprenoare²⁰¹. Obiectivul a primit numele patronului spiritual al Oradiei, *Szent László/Sfântul Ladislau* (**Anexa XII/Fig. 1**).

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 orașenesc* a dezbătut problema substituirii podului – considerat la momentul construirii o creație tehnică durabilă, asemenea *podului metalic din amonte* – cu unul cu o structură modernă și estetică. Dezbaterile nu au generat însă nici un 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.

Din motive strategice și după o primă nereușită, în octombrie 1944 trupele germane în retragere au aruncat podul în aer. În consecință, circulația în zona cea mai importantă a orașului a fost paralizată, în pofida improvisării unei punți de lemn, iar apoi, a construirii unui alt pod, tot din lemn, mai îngust decât cel distrus²⁰².

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 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 voluntariat²⁰³.

Podul nou construit a primit numele de *Podul Eroilor*, fiind considerată de presa epocii o „*podoabă arhitectonică*”²⁰⁴.

Podul din zona virană

Al treilea pod de fier construit spre a stabili legătură între cele două maluri ale Crișului Repede și spre a descongestia în acest mod circulația din centrul orașului a avut în vedere, într-o primă fază, facilitarea deplasării/transportului animalelor spre târgurile specializate situate în colonia Óssi. Acesta a fost podul din continuarea străzii Széles (în traducere liberă: Largă)²⁰⁵. 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.

¹⁹⁷ Idem, 1892, nr. 335, p.6

¹⁹⁸ Idem, 1893, nr. 170, p. 5

¹⁹⁹ Idem, 1892, nr. 338, p. 6 și nr. 342, p. 6; Idem, 1893, nr. 152, p. 4 și nr. 166, p. 2

²⁰⁰ Idem, 1891, nr. 99, p. 5; Idem, 1893, nr. 191, p. 6 și nr. 193, p. 4

²⁰¹ Idem, 1893, nr. 268, p. 4, 5

²⁰² *Crișana*, 1948, nr. 109, p. 1

²⁰³ *Ibidem*

²⁰⁴ *Crișana*, 1946, nr. 203, p. 3

²⁰⁵ *Tiszántúl*, 1913, nr. 280, p. 4; FLEISZ 1997, p. 86

Proiectul podului – elogiât cu exagerare de presa vremii – a fost întocmit, încă din anul 1906, de către inginerul orașului, Endre Altnöder²⁰⁶. 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 proiect, a fi una modernă, care să nu necesite un excedent de elemente metalice – arce și 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 și frumoase ale orașului, având un aspect asemănător cu cel al *Podului cu lanțuri „Elisabeta”*, din Budapesta, construit în perioada 1898-1903²⁰⁷.

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-șef al orașului, József Kőszeghy, *Consiliul orașenesc* a încredințat executarea culeelor podului și pilonilor firmei orădene „Lajos Incze și Asociații”, iar pe cea a suprastructurii metalice firmei arădene „Johann Weitzer” *fabrică de vagoane și de construcții de mașini*²⁰⁸. Cu toate că dispunea de autorizațiile necesare, construcția podului n-a demarat în timp, deoarece specialiștii 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 orașului Oradea – după exemplul podului metalic situat la Arad, așa cum relatează presa epocii. Construirea podului, costisitoare de altfel, cu un aspect de monumentalitate, s-a încheiat în luna noiembrie 1913.

Comparativ cu celelalte poduri ale orașului, acesta, le-a depășit prin dimensiuni. Astfel, lungimea sa măsoară 74 metri, iar lățimea 15 metri, după cum urmează: 9 metri de parte carosabilă și câte 3 metri de pasaj pietonal pe ambele laturi²⁰⁹. Aspectul estetic al lucrării a fost scos în evidență cu ajutorul amenajărilor efectuate pe malurile apei și la rampele de acces²¹⁰.

Obiectivul, considerat de opinia publică drept cel mai frumos pod al orașului, a fost dat în circulație la 4 decembrie 1913, primind denumirea de *Podul din strada Széles*, iar ceva mai târziu *Podul Decebal* (**Anexa XII/Fig. 2**)²¹¹.

Pasarela „Garasos”

În afară de podurile de peste Crișul Repede, anterior analizate, la jumătatea distanței dintre *podul cel mare* și *podul cel mic*, a mai existat un pod de fier, destinat circulației pietonale, construit în locul unui de lemn (**Anexa XII/Fig. 3**)²¹². Și în acest caz, în vederea ridicării sale, s-a organizat un concurs, în primăvara anului 1909 – proiectul pasarelei datând din 1906²¹³. Pentru construirea pilonilor podului, proiectul cel mai avantajos a fost considerat a fi cel depus de *Biroul tehnic „Lajos Incze și Asociații”*, iar pentru suprastructura metalică, cel avansat de către *Fabrica de poduri din Reșița*, proprietate a *Căilor Ferate Austro-ungare*²¹⁴.

Proiectul suprastructurii metalice a fost realizat de către inginerul Robert Tóth. Planurile de detaliu și calculele de dimensionare s-au efectuat de către colaboratorii săi, Ferenc Kaltner

²⁰⁶ Tradiția orală specifică faptul că proiectul podului ar fi fost executat în *Biroul tehnic* al inginerului Alexandre Gustave Eiffel.

²⁰⁷ *Nagyváradai Napló*, 1906, nr. 246, p. 3

²⁰⁸ *Tiszántúl*, 1913, nr. 96, p. 2

²⁰⁹ *Szabadság*, 1913, nr. 241, p. 2

²¹⁰ *Ibidem*, p. 3

²¹¹ Podul a supraviețuit celui de-al Doilea Război Mondial, dar n-a rezistat viiturii apelor Crișului Repede, din 12 martie 1981, când a cedat pe la mijlocul deschizăturii sale. În scurt timp a fost demolat și în locul său a fost construit un alt pod, din beton armat, existent și în prezent, noul *Pod Decebal*.

²¹² Această punte a facilitat legătura pietonală între două zone ale orașului, cu vad comercial însemnat, str. Fő și scuarul Nagyvásártér, prin corsoul de atunci, Ezredévi Emléktér.

²¹³ *Nagyváradai Napló*, 1906, nr. 215, p. 5-6

²¹⁴ *A Magyar Mérnök- és Építészegylet Közlönye*, vol. XLV, 1911, nr. 51, p. 655

și Tivadar Seyfried. Fundația pilonilor de reazem s-a realizat în doar trei luni, între august și noiembrie 1909. Montajul suprastructurii metalice, cu o masă de aproape 50 tone, s-a încheiat la 3 septembrie 1910. Lucrările de construcție au fost conduse de către inginerul orașului, Endre Altnöder²¹⁵. Încercarea sa la sarcini a avut loc la 19 decembrie 1910.

În anul 1970, conducerea de atunci a orașului a renunțat în mod facil la această grațioasă pasarelă, sub pretextul că fundația ar fi afectată. În consecință, s-a dispus demolarea sa. Tot ce a mai rămas posterității din această *lucrare de artă* sunt cele două culee și fragmentul unuia din piloni, adevărate relicve ale tehnicii. Pe culeea situată pe malul drept al Crișului Repede este amplasat azi un chioșc în care se vând cărți.

În anul 1974, în aval de pasarela inițială – la o distanță de circa 3 metri – a fost construit un alt pod pentru pietoni. Conform părerii specialiștilor 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 Loșia Nord și Rogerius, în locul unde de mai bine de un sfert de secol, malurile sunt legate de un pod de pontoane²¹⁶.

3.3. Căi ferate

Vorbind despre căile ferate, inginerul Ilie Popescu arăta următoarele în lucrarea sa, *Căi ferate-Transporturi clasice și moderne*, lansată în anul 1987: „*Calea ferată – acest miracol atât de controversat la apariția sa, în primele decenii ale secolului al XIX-lea, s-a impus treptat aproape în toate țările lumii, devenind cel mai important mijloc de transport terestru*”²¹⁷.

Istoric privind lucrurile, în România rețeaua de căi ferate s-a dezvoltat pe parcursul a peste cincizeci de ani, cu începere din zorii celei de a doua jumătăți a secolului al XIX-lea, în cadrul unor structuri statale separate: Regatul Român propriu-zis și provinciile istorice românești aflate sub dominație străină.

În ceea ce privește dezvoltarea rețelei în Regatul României, Carol I spunea, cu oarecare ironie, la puțin timp după urcarea sa pe tron: „*România nu are nevoie de căi ferate, fiindcă poșta ei merge tot atât de repede*”²¹⁸. Avea să-și schimbe radical afirmația, odată cu părăsirea pentru prima dată a României, după preluarea puterii, la 26 august 1869 – se îndrepta spre Occident, iar voiajul acesta a fost întreprins în parte cu *trenul*, mijloc de transport indiscutabil mai rapid și mai comod decât oricare altul în acea vreme²¹⁹.

3.3.1. Racordarea orașului Oradea la rețeaua de căi ferate²²⁰

Începutul căilor ferate în comitatul Bihor

Legislația privind instituirea căilor ferate a vizat și zona Bihorului încă înainte de Revoluția de la 1848, printr-un paragraf de lege datând din anul 1836. În speță, *Articolul cu nr. XXV*, prevedea construirea a treisprezece direcții de transport feroviar, între care erau incluse și cele de pe relația Budapesta-Cluj și Budapesta-Sibiu. Logic, măcar una din ele avea menirea să treacă și prin orașul Oradea. În anul 1839, trustul financiar german *Rothschild* a susținut proiectul *Magyar Központi Vasútak* (*Căilor Ferate Maghiare Centrale*) în construcția

²¹⁵ *Ibidem*, p. 658

²¹⁶ <http://www.varadlap.ro/index.php?m=7&id=732&sz=200404>

²¹⁷ POPESCU I. 1987, p. 77

²¹⁸ http://www.zf.ro/articol_125023/drumul_de_fier.html

²¹⁹ BORCEA, GORUN 1995, p. 243

²²⁰ La baza acestei subdiviziuni stă lucrarea proprie: *Racordarea orașului Oradea la rețeaua drumurilor de fier (1858-2008). 150 de ani de la intrarea primului tren tras de locomotivă cu aburi*, publicată în CHIRIAC, ȘTEFĂNESCU 2009, p. 107-114.

a patru trasee distincte, unul dintre ele vizând stabilirea unei legături feroviare între orașele Debrecen și Oradea. Realizarea acestei conexiuni a fost stipulată în *Legea nr. XXX*, din 1848. Celelalte linii ce urmau a fi înființate conform aceleiași legi și care urmau a realiza legături cu așezări din Banat, Partium și Transilvania au fost: Szolnok-Arad, Szolnok-Debrecen-Satu Mare, Arad-Timișoara.

În perioada de după Revoluția de la 1848 din Imperiul Habsburg, în temeiul unui contract de vânzare-cumpărare din 7 martie 1850, *Căile Ferate Maghiare Centrale* au fost achiziționate de către guvernul austriac²²¹. La scurt timp după intrarea în posesie, acesta s-a confruntat cu o criză financiară acută, iar în scopul ieșirii din acest crah, s-a recurs la vânzarea liniilor ferate. Mai mult, o lege adoptată la 14 septembrie 1854 permitea înființarea de societăți particulare de cale ferată ce aveau menirea să dezvolte rețeaua de căi ferate mai ales spre acele zone ale Imperiului care nu beneficiau încă de astfel de dotări. În acest program s-a înscris și construirea unei căi ferate în comitatul Bihor, inclusiv în Oradea.

Atât construirea cât și întreținerea drumului de fier de pe cuprinsul comitatului Bihor a revenit în parte *Tiszavidéki Vaspálya Társaság* (*Societății privilegiate cezaro-crăiești de căi ferate din Regiunea Tisei*), cu sediul la Viena²²². Construcția tronsonului *Püspökladány-Oradea* cu o lungime de 68,361 km a fost demarată de guvernul austriac. Cu trecerea timpului, investițiile instrumentate de *Ministerul Imperial și Regal al Comerțului* pentru construcția de căi ferate și, implicit pentru calea ce urma a realiza legătura cu Oradea, păreau a fi sortite eșecului din cauza crizei financiare mai sus amintite. În atare circumstanțe, lucrările de construcție și cele de întreținere au fost preluate în concesiune de către contele György Andrásffy, în baza unei autorizații de funcționare a *Societății de Căi Ferate din Regiunea Tisei*, document datat 28 septembrie 1856 (sau, conform altor surse documentare, 10 noiembrie 1856)²²³.

Așezarea pietrei de temelie a gării mari în prezența „bunului împărat”

Linia ferată ar fi trebuit să fie una dublă, dar, în final, din cauza epuizării fondurilor a fost construită doar o linie simplă. Prelungirea acesteia de la Püspökladány la Oradea a presupus ridicarea la stația terminală a unui imobil cu rol de stație de cale ferată. Piatra de temelie a clădirii a fost așezată la 27 mai 1857, în prezența împăratului Francisc Iosif I și a soției sale, regina Elisabeta. Spațiul destinat construcției era situat la poalele dealurilor orădene, în apropierea locului unde începea Dealul Viilor, alegere total neinspirată în eventualitatea unei extinderi ulterioare²²⁴. Așezământul prezenta totuși un avantaj, acela că, fiind pe partea dreaptă a Crișului Repede, s-a economisit investiția în ridicarea unui eventual pod de traversare peste râu²²⁵.

Inițial, imobilul realizat a fost de dimensiuni modeste, având un exterior armonios și plăcut. În toamna anului 1871, el a fost mărit din punctul de vedere al spațiului, pentru prima dată. Prin urmare, a fost amenajată o nouă sală de așteptare, pentru călătorii liniei deservite de *Alföld-Fiumei Vasút* (*Societatea de Căi Ferate Câmpia Tisei-Fiume*). Vechea sală de așteptare a deservit în continuare clienții *Societății de Căi Ferate din Regiunea Tisei* și ai celor ce urmau să călătorească pe liniile *Keleti Vasút* (*Căile Ferate de Est*)²²⁶. Dar să vedem cum a fost descrisă *Gara Mare* în anul 1884-1885, de către Sándor K. Nagy: „*Realmente o elegantă clădire, de asemenea și peronul copertat de mari dimensiuni. Construcția situată în imediata apropiere a dealului are o perspectivă largă spre acesta, este ornată natural cu plante agățătoare dispuse armonios. Clădirea a fost extinsă în etape, în funcție de necesitățile curente, ca de exemplu investițiile pentru construirea liniilor ferate, spre est și Fiume, care porneau de aici*”²²⁷.

²²¹ MIKLÓS 1937, p. 149

²²² POPESCU I. 1987, p. 65; MIKLÓS 1937, p. 267

²²³ BOROVSZKY 1901, p. 271

²²⁴ FLEISZ 1997, p. 36; FLEISZ 2005, p. 42

²²⁵ FLEISZ 2007, p. 37

²²⁶ *Nagyvárad*, 1871, nr. 229, p. 3

²²⁷ K. NAGY 2008, p. 8; BORCEA 2003, p. 87

Odată cu trecerea timpului s-a dovedit insuficientă extinderea anterioară, raportată la un tranzit crescut de călători, cu care s-a confruntat²²⁸. Spre a face față unui trafic – de călători și de marfă – din ce în ce mai intens, în primăvara anului 1900 au fost demarate, din nou, lucrări de extindere a corpurilor de clădire, mai noile construcții apărând în prelungirea extremelor acestora. În vara anului 1901 s-a modificat și clădirea inițială. S-au amenajat două săli de așteptare (este posibil să fi fost modernizate cele deja existente), un restaurant (*restî*) și holul central cu ghișeele de bilete²²⁹. Restaurantul oferea clienților: o gamă variată de produse culinare proaspete ale bucătăriei maghiare și franceze, bere la halbă de primă calitate, vinuri originale din cele mai alese soiuri și dispunea și de o sală specială pentru grupuri mai mari. Așa cum reiese din textele publicitare ale epocii difuzate în ziarele locale de limbă maghiară, acesta a fost locul preferat de întâlnire al protipendadei târgului²³⁰.

Lucrările de expansiune și de modernizare au fost finalizate către sfârșitul anului 1902. După această dată, dimensiunile clădirii *Gării Mari* nu s-au mai modificat, singura care a suferit unele schimbări fiind fațada principală²³¹. Acum, clădirea este inclusă pe *Lista Monumentelor Istorice* din România, reprezentând *Stația C.F.R. Oradea Călători*.

Inaugurare cu salve de artilerie

Garnitura inaugurală de tren pe relația *Püspökladány-Oradea* a intrat în stație la 22 aprilie 1858. Momentul a fost sărbătorit cu aclamații, urale de bucurie, fanfară și focuri de artilerie trase în onoarea evenimentului nemaîntâlnit până atunci la Oradea. *Societatea de Căi Ferate din Regiunea Tisei* a predat oficial, după aceasta, noua porțiune de cale ferată, la data de 24 aprilie 1858. O bună perioadă de timp, linia a fost servită de o locomotivă cu aburi, botezată „*Bihar*” („*Bihor*”) conform uzanțelor timpului, vehicul feroviar construit în anul 1847 la *Fabrica de vehicule pentru cale ferată Viena-Győr*, care avea drept particularitate faptul că osia alergătoare era dispusă în fața osiilor motoare²³².

La data demarării transportului feroviar spre Oradea, această stație de cale ferată a îndeplinit, pentru o bună bucată de timp, rolul de *cap de linie*. În anul 1870, odată cu inaugurarea liniei ferate Oradea-Cluj, imobilul orădean a fost ridicat la rangul de *stație mijlocie*, iar mai apoi la cel de *stație de legătură* (nod feroviar).

În anul 1872, mersul trenurilor aferent stației de cale ferată Oradea Mare avea inclus în program plecări spre Budapesta și Viena – câte două trenuri pe zi; Cluj – tot două trenuri pe zi; Nagyszalonta (Salonta)-Békéscsaba (Bichișciaba)-Szeged-Osijek (Eszék/Essegg pe atunci, azi în Croația) – de asemenea, două trenuri pe zi. Un sfert de veac mai târziu, în 1897, mersul trenurilor valabil de la 1 octombrie indica următoarele legături, pe ambele sensuri, pe ruta Cluj-Oradea Mare-Budapesta – două trenuri accelerat, două trenuri personal – și un tren mixt pe distanța Csucs(Ciucea)-Püspökladány; din Oradea Mare la Szeged – două trenuri personal și un tren mixt. Nu în ultimul rând, pe relația Oradea Mare-Arad, prin Gyula (Giula sau Jula) – trei trenuri personal²³³.

Cu toate că în anul 1912 viața economică orădeană a continuat să fie afectată de criza declanșată în 1910, transportul feroviar de persoane a înregistrat un succes. Oradea Mare a ocupat un bine meritat loc secund, situându-se între Budapesta și Debrecen în ce privește traficul de persoane pe calea ferată de pe întreg cuprinsul Ungariei istorice. Această realitate indică, printre altele, nivelul economic, social și cultural pe care l-a atins cosmopolitul oraș de pe Crișul Repede²³⁴.

²²⁸ *Nagyvárad*, 1894, nr. 104, p. 7

²²⁹ *Resti* este denumirea maghiară sub care sunt apelate, în general, restaurantele care deserveau gărite.

²³⁰ B.N.I.K. 1912, p. 178

²³¹ PÉTER 2003, p. 64

²³² MIKLÓS 1937, p. 147; FLEISZ 2005, p. 44

²³³ *Vulturul*, 1898, nr. 10, p. 8

²³⁴ *Tiszántul*, 1914, nr. 108, p. 3

Noi depozite de primire și expediere de mărfuri în spațiul *Gării Mari*

Dirijarea traficului de mărfuri spre extinsa *Gară Veleța*, mărirea ca spațiu a *Gării Loșia* și construirea legăturii pe calea ferată dintre Episcopia Bihor și Loșia au avut drept consecință descongestionarea aceluși trafic din zona *Gării Mari*. În pofida acestor măsuri și realizări, vechile depozite de primire și expediere a mărfurilor, situate în apropierea menționatăi gări (construcții din lemn, de mici dimensiuni) au fost supuse, în permanență, pericolului unui iminent incendiu. S-a impus, așadar, schimbarea lor cu edificii moderne, noi, adecvate scopului propus, chiar dacă investiția a necesitat sume mari de bani. Cele două clădiri noi, cu o lungime considerabilă, au fost ridicate și amenajate în doi ani. Construite din fier beton, în concordanță cu ultimele realizări tehnice ale epocii, ele au dispus de acoperișuri din sticlă, cu rol evident de luminatoare naturale. Mărfurile au fost transportate prin intermediul liniilor ferate adiacente, construite în spațiul dintre noile depozite, unice la acea vreme în orașele provinciale. Intrarea acestora în funcție a avut loc la 18 ianuarie 1914²³⁵.

3.3.2. Căile ferate intraurbane cu tracțiune cu aburi și electrică, destinate transportului de mărfuri²³⁶

Începuturile

Prima solicitare, având drept scop construirea unei căi ferate cu tracțiune *hipo* în perimetrul orașului Oradea Mare, datează din 30 septembrie 1872. Ea prevedea realizarea de către concesionarii *Iacob Eisner și Asociații* atât a transportului de persoane, cât și a celui de mărfuri²³⁷. În schimb, *Consiliul orașenesc* pretindea anumite clauze, dintre care amintim: termenul de execuție de maxim doi ani; refacerea și lărgirea, pe cheltuiala proprie a investitorilor, a podurilor de peste pâraiele Peța și Paris utilizate în exploatare; efectuarea transportului de mărfuri, exclusiv pe podul cel mare, excepție făcând încărcăturile de marfă neînsemnate cantitativ, destinate unităților economice de pe strada Fő, intervalul orar de aprovizionare pentru acestea fiind fixat între orele 5⁰⁰ și 7⁰⁰, atât vara, cât și iarna.

Construirea liniei a fost aprobată de către *Ministerul Lucrărilor Publice*, autorizația de construcție fiind eliberată la 25 martie 1875. Traseul ce urma a fi realizat începea de la *Gara Mare*, se continua pe strada Országút și Fő, până la scuarul Szent László. De aici, linia se despărțea în două direcții, anume: prima pe str. Kert până la *Fabrica de spirt aerian* de pe strada Várház; a doua pe strada Zöldfa, după care se bifurca din nou: spre șirul Ghillányi până la șirul Fűrődő (neidentificată), respectiv spre străzile Sánc și Erzsébet, până în Piața Templom. O altă derivație trebuie să fi dus prin strada Nagy (neidentificată) – probabil Nagy Tükör – spre

²³⁵ Idem, 1914, nr. 14, p. 2

²³⁶ Acest subcapitol a fost publicat de autorul prezentului volum, ceva mai în detaliu, în DRECIN, HORGĂ, ȘTEFĂNESCU 2009, p. 378-390.

²³⁷ În volumul BOROVSZKY 1901, primii concesionari ai căilor ferate intraurbane, cu tracțiune hipo la Oradea, sunt menționați a fi fost Gyula Hoitsy și dr. Kálmán Izidor. Întrucât datele prelucrate în prezentul studiu provin din surse de documentare primare, am putea deduce că mai sus numiții au fost *asociații* lui Iacob Eisner. Pentru elucidarea cazului, un mare ajutor ne-ar fi putut oferi, de exemplu, volumul BORCEA, GORUN 1995, care prezintă o traducere fidelă (în capitolul *Comunicațiile: calea ferată, poșta, telegraful, telefonul*), în materialul urmărit de noi, a datelor din monografia BOROVSZKY 1901. Niciunul din cele două studii științifice însă nu face referiri la solicitarea unor terți concesionari, în speță Mór Schlesinger și Géza Csizmadia, așa cum am arătat în paginile de față, de a construi la Oradea o cale ferată intraurbană cu tracțiune hipo pentru transport. Ambele monografii au considerat construirea liniei publice de cale ferată cu tracțiune motoare (locomotive cu aburi) ca fiind o afacere preluată de la Gyula Hoitsy și dr. Kálmán Izidor, de către *Institutul General Maghiar de Credit Funciar*. Aceeași omisiune se perpetuează și în lucrarea BORCEA, APAN 1996. Volumul semnat de cei doi nu dispune de aparat critic. Are totuși meritul de a fi clarificat, fie și parțial, presupunerea noastră în legătură cu faptul că Gyula Hoitsy și dr. Kálmán Izidor ar fi fost *asociați*.

calea Kolozsvári²³⁸. Deoarece proiectul nu a fost finalizat în termenele stabilite în autorizație, adică până la 25 martie 1877, drepturile de construcție au fost retrase. Prea bine, pentru că din linia principală nu s-a realizat nici măcar un metru, liniile colaterale construindu-se doar parțial și după alte proiecte, în funcție de interesele aristocrației comerciale și industriale.

La 5 august 1879, investitorii Mór Schlesinger și Géza Csizmadia au înaintat o cerere (a doua solicitare) *Consiliului orașenesc*, în care au solicitat autorizația de construcție pentru o cale ferată cu tracțiune *hipo*, destinată transportului de mărfuri, ce urma a se desfășura de la *Gara Mare* până la fabricile situate în Subcetate și de-a lungul pârâului Peța, zona industrială de atunci a orașului, via Országút – podul cel mare. Termenul inițial de finalizare a lucrărilor a fost stabilit pentru data de 1 mai 1880, dar la solicitarea investitorilor acesta a fost prelungit cu o jumătate de an²³⁹. La fel ca în primul caz, și acest proiect a eșuat²⁴⁰. Oricum, varianta de a se fi stabilit o legătură prin intermediul căilor ferate intraurbane între zona industrială și *Gara Mare* ar fi fost un fiasco, având în vedere limitele dimensionale ale acesteia din urmă, până la extinderea ei finalizată în 1902, și necesitățile mereu crescânde ale unui oraș de proporțiile Oradiei.

În anul 1880, *Magyar Általános Földhitelintézet Rt.* (Institutul General Maghiar de Credit Funciar S.A.) a venit și ea cu o ofertă (a treia solicitare). Proiectul înaintat spre aprobare consiliului administrativ al orașului prevedea realizarea unei linii ferate ce începea de la *Gara Velența* și se continua pe calea Kolozsvári, până în Piața Templom, cu o ramificație, având drept stație terminus *Fabrica „Weinberger și Lőrincz”*. Din Piața Templom, calea urma a se desfășura pe străzile *Vár* și *Sütő* (neidentificată), și de aici pe strada *Bogár*, cu acces la *Fabrica de spirit „Léderer și Kálmán”*, precum și pe strada *Vár tér*, cu acces la *Sertésvásártér* (Târgul de porcine). Mai departe, în proiect, linia trecea de-a lungul zidului sudic al *Cetății* și ajungea pe șirul *Ghillányi*, ocolind pe lângă latura sud-estică a *Nagyvásártér* și traversând podul de peste pârâul Peța, cu acces la o *Fabrică de ulei*. În sfârșit, linia își continua drumul pe strada *Vámház*, către punctul terminus aflat în dreptul *Fabricii de spirit „Lipót Brüll”*²⁴¹. Transportul urma să se realizeze cu locomotive cu aburi. Proiectul a fost aprobat, după care s-a trecut la procedura de expropriere. Aceasta a început la 24 februarie 1881 și a fost coordonată de un comitet format în acest scop²⁴².

Aflând de intențiile investitorilor de a construi o cale ferată cu tracțiune ce utiliza forța aburului, patruzeci și șase de locuitori din cartierele *Velența* și *Subcetate*, în frunte cu fețele bisericești din loc, s-au opus cu vehemență realizării căii ferate publice, dar mai cu seamă a deservirii acesteia prin locomotive cu aburi²⁴³. În pofida acestei opoziții, proiectul a fost dus la bun sfârșit.

Inaugurarea transportului feroviar intraurban cu locomotive cu aburi a avut loc la 28 august 1882²⁴⁴. Serviciul a fost asigurat de *Nagyváradí Gőzmozdonyú Közúti Vaspálya Rt.* (*Calea Ferată de Drum Public, cu locomotive cu aburi, Oradea Mare S.A.*). Aici se impune a fi menționat faptul că nu există mărturii care să ateste legătura dintre societatea pe acțiuni *Institutul Funciar General Maghiar* și societatea prestatoare a serviciului de transport cu numele mai înainte menționat. Se știe doar că societatea pe acțiuni *Calea Ferată de Drum Public, cu locomotive cu aburi, Oradea Mare* apare sub denumirea arătată, începând cu 14 octombrie 1880²⁴⁵. În faza actuală a cercetărilor, nu putem decât presupune că aceasta ar fi data de la care majoritatea acțiunilor societății au intrat în administrarea firmei *Lindheim și*

²³⁸ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 212/1892, f. 16-17

²³⁹ *Ibidem*

²⁴⁰ Faptul că proiectele nu s-au realizat reiese și din K. NAGY 2008. A se vedea paginile 7-76.

²⁴¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 212/1892, f. 18

²⁴² *Ibidem*, f. 19

²⁴³ *Ibidem*

²⁴⁴ Colecția M.Ț.C., inv. 7692, p. 13

²⁴⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 212/1892, f. 18

*Rappaport*²⁴⁶. Conducerea acestei societăți a solicitat, în prealabil, din partea legislativului, darea în folosință fără piedici a circulației²⁴⁷.

Pentru început, serviciul axat în exclusivitate pe transportul de mărfuri a fost asigurat cu un număr de două locomotive *marca Krauss*²⁴⁸. Acestea au fost construite în anul 1882, la *Lokomotivenfabrik Krauss & Comp. (Fabrica de locomotive Krauss & Comp.)* din München și Linz, fiind destinate special transportului pe liniile ferate intraurbane²⁴⁹. Fabrica a fost înființată în anul 1866, filiala sa din Linz fiind constituită patru ani mai târziu²⁵⁰. Viteza medie dezvoltată de acest tip de locomotivă a fost de 6 kilometri pe oră. Masa brută a încărcăturii totale tractate se repartiza în 4-5 vagoane, fără a depăși masa de 60 tone. Combustibilul utilizat la tracțiune a fost cocsul²⁵¹. Prezența la acea dată, în peisajul orădean, a locomotivelor cu aburi, a așa-ziselor „râșnițe de cafea”, a fost spectaculoasă. Ele scoteau zgomote destul de incisive pe căile de rulare, pufăind în bucle și șuierând ascuțit. Din cauza vitezelor mici cu care circulau, dar și a opririlor dese pe traseu, distanțele erau parcurse într-un interval de timp relativ mare²⁵².

Calea de fier, construită la ecartament normal, de 1.435 milimetri, s-a desfășurat pe traseul Gara Velența - calea Kolozsvári - Piața Templom - strada Sânc - Târgul de porcine. Din acest loc, linia se bifurca spre relația strada Várház - strada Kert, respectiv șirul Pece, unde a existat și o rampă de descărcare. Pentru realizarea liniei au fost investiți 275.000 florini²⁵³.

Odată constituită, cu toate că în aparență era incompatibilă cu aglomerația urbană, rețeaua a fost exploatată în beneficiul principalilor consumatori din zonele industriale ale orașului Oradea Mare, cu alte cuvinte Velența, Subcetate și strada Várház. Dintre acestea le amintim poate pe cele mai importante: *Fabrica de spirt și drojdie „Mór Moskovits și Fiul”, Fabrica de spirt rafinat „Léderer și Kálmán”, Fabrica de spirt și drojdie „Dániel Berger”, Moara cu aburi „László”, stabilimentul II – fostă Rosenthal, ceva mai înainte Dunkel –, Fabrica de spirt și drojdie „Adolf Moskovits și Fiii”, Fabrica de spirt aerian*²⁵⁴.

Câteva luni mai târziu, după debutul transportului intraurban, ziarul *Nagyvárad* publica în paginile sale următoarele: „*Fabricile de pe cuprinsul orașului își manifestă mulțumirea față de avantajele oferite de calea ferată internă, la adresa căreia au numai cuvinte de laudă. Manevrarea mărfii este confortabilă, în timp ce tarifele de transport până la Gara Velența sunt accesibile. Prețurile mici ale serviciului fac uitate multele neplăceri de până acum, legate de transportul de mărfuri*”²⁵⁵.

În anul 1884 au primit autorizație de construcție în vederea realizării unor linii ferate uzinale – linii din incinta fabricii – cu joncțiune la linia destinată transportului de mărfuri, constituită pe strada Várház, următoarele unități economice: *Fabrica de spirt și drojdie „Adolf Moskovits și Fii” și Fabrica de spirt „Lipót Brüll*”²⁵⁶.

În vara anului 1885, *Calea Ferată de Drum Public, cu locomotive cu aburi, Oradea Mare S.A.* a solicitat *Consiliului orașenesc* aprobarea extinderii rețelei prin construirea unei *linii* pe traseul: Târgul de porcine - Nagyvásártér - strada Zöldfa - scuarul Szent László și a

²⁴⁶ BOROVSZKY 1901, p. 275

²⁴⁷ *Nagyvárad*, 1882, nr.195, p. 3

²⁴⁸ *Elektrotechnika*, 2006, nr. 6, p. 5

²⁴⁹ KUBINSZKY și colectivul 2002, p. 308

²⁵⁰ www.dampflokotiven.net/Html/Krauss.html

²⁵¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 19/1884, f. 12

²⁵² *Fáklya*, 1978, nr. 181, p. 2

²⁵³ BOROVSZKY 1901, p. 275; BORCEA, APAN, MOISA 2006, p. 15

²⁵⁴ BOROVSZKY 1901, p. 275. BORCEA, GORUN 1995, p. 246; BORCEA, APAN 1996, p. 14; FLEISZ 1997, p. 41; FLEISZ 2007, p. 43

²⁵⁵ *Nagyvárad*, 1882, nr. 253, p. 3

²⁵⁶ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 212/1892, f. 7, 19

edificării unei stații de cale ferată pentru servicii publice în Nagyvásártér, sub denumirea Oradea Mare – *Obor*²⁵⁷. Locul destinat stației a satisfăcut deplin cerințele comercianților și industriașilor orădeni, cu alte cuvinte a corespuns întocmai necesităților comercianților și ale industriașilor, care aveau interese în transportul local. De asemenea, alegerea locului a fost agreată și de conducerea *Camerei de Comerț și Industrie*, ca și de alte instituții ale orașului, într-un cuvânt de toți aceia care derulau afaceri într-un fel sau altul²⁵⁸. Investiția a fost realizată din suma de 26.000 florini, inaugurarea ei având loc în ianuarie 1900²⁵⁹. La acea dată, aveau acces în rețea, prin intermediul liniilor ferate de fabrică, alături de unitățile menționate ceva mai înainte, *Antrepozitul de mărfuri din Oradea Mare S.A., Moara cu aburi „Adria” și Moara cu valțuri „Emilia”, acționată de forța aburului*.

Pentru a veni în sprijinul orădenilor și turiștilor, pe relația Nagyvásártér - Gara Velența și, de aici, mai departe, pe linia ferată vicinală care ducea la Vașcău, prin satul Rontău, prestatorul de servicii transport mărfuri a introdus în perioada verii transportul de persoane până la stațiunile Băile Episcopale și Băile Felix. Conform contractului special încheiat în acest scop între *Calea Ferată de Drum Public, cu locomotive cu aburi, Oradea Mare, Calea Ferată de Interes Local Oradea - Beiuș -Vașcău și Căile Ferate Crăiești Maghiare*, serviciul a fost dat în folosință la 28 iunie 1896, fiind asigurat tot de o locomotivă cu aburi, *marca Krauss*, fabricată în anul 1896²⁶⁰.

La cumpăna dintre secolele al XIX-lea și al XX-lea, lungimea totală a drumului-de-fier construit, incluzând aici și liniile din incinta marilor stabilimente industriale, măsura 6,7 kilometri²⁶¹. Centrul minim de curbură a căii ferate era de 70 metri, cea mai mare înclinare a sa pe o porțiune uniformă fiind de 16,6 la mie²⁶². Rețele similare pentru transport mărfuri au existat și în alte orașe ale Ungariei din imperiului dualist, dar cu o vechime mai mare și cu o lungime ce depășește extensiunea rețelei orădene, au fost numai cea de la Budapesta și Szeged²⁶³.

Statisticile stabilite pentru intervalul 1892-1906, arată că societatea de *Cale Ferată de Drum Public, cu locomotive cu aburi, Oradea Mare* a înfăptuit transportul unei cantități însemnate de marfă²⁶⁴. Nu mai puțin important este faptul că aceste rezultate au fost înregistrate cu un număr de numai patru vagoane platformă autentice.

Electrificarea liniilor ferate de transport

Ideea electrificării liniilor ferate intraurbane a început să-i preocupe pe edili încă de pe la sfârșitul secolului al XIX-lea²⁶⁵. Cointerestat de acest concept a fost și noul proprietar al serviciului, anume *Magyar Vasúti Forgalmi Rt. (Căile Ferate de Transport Maghiare S.A.)*, cel care a preluat administrarea transportului de mărfuri și persoane pe cale ferată la Oradea de la firma asociaților Lindheim și Rappaport. Utilizarea curentului electric, ecologic în comparație cu aburul, dar și mai ieftin, a fost gândită la început pentru deservirea sectorului de transport mărfuri. Tocmai de aceea, unul din proiectele societății a vizat înlocuirea treptată a locomotivelor cu aburi, poluante pentru mediu, cu locomotive electrice moderne, liniștind în acest fel acea parte a populației care era împotriva utilizării locomotivelor cu aburi în interiorul orașului.

Electrificarea liniilor ferate destinate transportului de marfă a demarat în anul 1905, an în care *Calea Ferată de Drum Public, cu locomotive cu aburi, Oradea Mare S.A.* și-a schimbat denumirea, devenind societatea *Căilor Ferate Orășenești Oradea Mare (Nagyvárad)*

²⁵⁷ *Ibidem*, f. 20; BORCEA, GORUN 1995, p. 245

²⁵⁸ *Nagyvárad*, 1906, nr. 49, p. 3

²⁵⁹ BOROVSZKY 1901, p. 275; BORCEA, APAN, MOISA 2006, p. 15

²⁶⁰ KUBINSZKY și colectivul 2002, p. 308

²⁶¹ *Elektrotechnika*, 2006, nr. 6, p. 5

²⁶² KUBINSZKY și colectivul 2002, p. 135

²⁶³ FLEISZ 1997, p. 41

²⁶⁴ *Ibidem*

²⁶⁵ BORCEA, APAN 1996, p. 15

Városi Vasút)²⁶⁶. Sediul administrativ al societății și remiza (azi Hala de produse din cadrul Pieței agroalimentare „Cetate”), precum și atelierile au fost amplasate pe locul fostului târg de porcine.

Punerea în practică a utilizării energiei electrice în transportul de mărfuri a fost realizată pentru început doar parțial. Pe tronsonul de linie electrificată, cuprins între Gara Velența și Piața Templom, locomotivele *Căilor Ferate Orășenești* au efectuat serviciu în tandem cu *tramvaiul electric*, destinat transportului de persoane. Acest din urmă tip de transport a fost dat în folosință la 25 aprilie 1906²⁶⁷. Transportul de mărfuri cu locomotive electrice a fost inaugurat oficial la 31 iulie 1906²⁶⁸. Atunci s-au dat în folosință două locomotive electrice construite la *Fabrica de Mașini, Vagoane și Turnătorie de fier a Societății pe Acțiuni „Johann Weitzer”* din Arad (**Anexa XIII/Tabel**)²⁶⁹. Energia electrică pentru funcționarea tramvaiului electric și a locomotivelor electrice pentru transport mărfuri a fost furnizată de către *Uzina electrică* a orașului, înființată în anul 1903²⁷⁰. Această unitate, devenită emblematică pentru orașul nostru, a dispus de o linie uzinală proprie, utilizată în scopul aprovizionării cu cărbune, încă din 1904, ea fiind derivată din strada Várház²⁷¹.

În intervalul de timp cuprins între 25 aprilie 1906 și 31 iulie 1906, transportul de mărfuri a continuat să fie realizat numai cu locomotive cu aburi, așa cum a relatat ziarul *Nagyvárad*: „*Deocamdată transportul de mărfuri este asigurat de locomotivele cu aburi, dar cel mai târziu peste patru săptămâni vor fi recepționate două motoare electrice. După sosirea acestora, locomotivele cu aburi vor fi retrase din circulație*”²⁷². Conform acestei știri, cele două locomotive electrice trebuia să fi ajuns la proprietar până în jurul datei de 25 mai 1906. Cât despre retragerea din circulație a locomotivelor cu aburi, ea nu s-a realizat pe loc, cele două forme de tractare coabitând încă o bună perioadă. Tocmai datorită acestei realități, după data de 31 iulie 1906, liniile uzinale au fost proiectate și realizate de o așa manieră, încât exploatarea lor se putea realiza, la fel de bine, utilizând ambele tipuri de locomotivă²⁷³.

Dezvoltarea serviciului de transport pe calea ferată

Electrificarea liniilor industriale a avut drept rezultat intensificarea transportului de mărfuri și a construirii liniilor uzinale. Astfel, în perioada 1906-1912, *C.F.O.M. (N.V.V.)* a transportat un număr însemnat de vagoane marfă, folosind ambele tipuri de locomotive. În ceea ce privește construcția liniilor uzinale, au fost solicitate avize din partea unor unități de producție ca: *Fabrica de spirt „Henrik Löble”, Antrepozitul de ciment și materiale de construcții „Izso Rosenberg” și Fabrica de spirt aerian*. Rezoluțiile au fost eliberate doar temporar, la început – cauza fiind demararea lucrărilor fără autorizație de construcție²⁷⁴.

Anul 1906 a marcat totodată și demararea operațiunilor administrative pentru construirea *liniei ferate de interes local Iosia-Oradea Mare, via Grădina Rhédey*, intenția fiind cea de stabilire a legăturii cu liniile *C.F.O.M.*-ului. Se credea în acest fel posibilitatea de distribuire directă, fără a mai tranzita *Gara Mare*, a mărfurilor sosite în Gara Iosia, destinate fabricilor situate în zona de interes a căii ferate intraurbane, de până la Nagyvásártér inclusiv²⁷⁵. Contractul de construcție și exploatare a liniei a fost încheiat în luna februarie, între comunitatea orașului Oradea și avocatul Zoltán Okolicsányi din Budapesta, acesta din urmă fiind și concesionarul

²⁶⁶ NAGY I. și colectivul 2006, p. 47

²⁶⁷ *Nagyvárad*, 1906, nr. 99, p. 2; BORCEA, APAN 1996, p. 49

²⁶⁸ Colecția M.Ț.C., inv. 7692, p. 15

²⁶⁹ KUBINSZKY și colectivul 2002, p. 132; *Dráha*, 2003, nr. 12, p. 36

²⁷⁰ CHIRIAC 2003, *Un veac...*, p. 68 și passim; *Crișana*, 1978, nr. 297, p. 2

²⁷¹ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 601/1904, f. 257-259

²⁷² *Nagyvárad*, 1906, nr. 90, p. 6 și nr. 97, p. 4

²⁷³ *Tiszántúl*, 1906, nr. 175, p. 4

²⁷⁴ *Nagyvárad*, 1906, nr. 40, p. 4

²⁷⁵ *Tiszántúl*, 1906, nr. 175, p. 4

liniei de interes local Oradea-Tinca, cu locomotive cu aburi, via colonia Óssi. Contractul a fost aprobat de ministrul comerțului la 4 aprilie 1906²⁷⁶.

În 1911 la *Tipografia „Josif Lang”* din Oradea, a fost tipărit un așa-zis *Regulament de trafic*, valabil atât pe liniile C.F.O.M. de transport persoane și mărfuri, cât și pe *linia de interes local Loșia-Velența*. Referitor la derularea transportului de mărfuri, manualul stabilea regulile generale de circulație, mersul trenurilor de mărfuri, informațiile legate de foaia de parcurs și accesoriile din echipamentul trenului, normele privind masa totală a mărfurilor ce urmau a fi transportate și manevrarea la frânare a greutății brute, măsurile de precauție privind asigurarea vagoanelor de mărfuri utilizate în perimetrul orașului, împotriva pornirii lor din inerție. Se avea în vedere și serviciul de manevră, obligațiile personalului însoțitor – în timpul mersului garniturii, dreptul de dispunere, normele de disciplină și răspundere²⁷⁷.

În anul 1912, lungimea liniilor pentru transport mărfuri era de 13,57 km. Traseul a fost deservit de două locomotive cu aburi, două locomotive electrice (cele prezentate în **Anexa XIII**), șapte vagoane cisternă și trei sute douăzeci și șase de vagoane cu platformă și închise²⁷⁸. Acestea din urmă au fost utilizate și pentru transport internațional²⁷⁹. Cu aceste dotări, Oradea s-a situat pe unul din primele locuri între orașele de provincie din monarhie, care beneficiau, la rândul lor, de acest tip de servicii.

Pentru o mai bună deservire a unităților industriale, în 1913, s-au mai achiziționat încă trei locomotive cu aburi, de tip T3, fiecare din ele având trei perechi de roți cuplate. Furnizarea a fost *Căile Ferate Regale Prusace*, realitate contradictorie cu intenția inițială de a le înlocui cu locomotive electrice²⁸⁰. În același an, în articolul intitulat *Transportul de marfă intraurban*, publicat în cotidianul *Tiszántúl*, s-a arătat: „Conform înțelegerii dintre conducerea orașului Oradea și cea a Căilor Ferate Orășenești S.A. transportul de marfă se va efectua cu tracțiune electrică, în totalitate, numai în condițiile în care Uzina electrică a orașului este aptă a furniza suficientă energie electrică. La inițiativa directorului Uzinei electrice, Consiliul orășenesc atenționează Căile Ferate Orășenești S.A. asupra intenției utilizării energiei electrice la transportul de marfă”²⁸¹. Solicitarea nu a fost onorată de firma beneficiară, deoarece transportul de mărfuri a fost realizat și pe mai departe cu ambele tipuri de locomotivă.

În perioada Marelui Război, transportul de mărfuri a înregistrat un regres, deoarece marea parte a unităților economice și-a limitat activitatea, unele chiar s-au închis definitiv, din cauza lipsei forței de muncă. Bărbații au fost concentrați și trimiși pe front, lăsându-și familiile acasă și fabricile în care au lucrat, goale. În mare parte liniile intraurbane au fost deteriorate. C.F.O.M. a neglijat întreținerea acestora, deși pe unele porțiuni ar fi fost vitală înlocuirea traverselor, întrucât linia prezenta un procent acut de impracticabilitate²⁸².

În anul 1918 a fost achiziționată o a treia locomotivă electrică care, în perioada anterioară, se afla în serviciu la *Bingen Nebenbahnen (Căile Ferate Bingen)*, din Germania (**Anexa XIV/Tabel și Fig. 1**)²⁸³.

Pe parcursul anului 1919, transportul de mărfuri civile pe calea ferată intraurbană, s-a redus la maximum. Explicația trebuie căutată în haosul creat după armistițiul și izbucnirea în zonă a rebeliunii conduse de Béla Kun. Abia după instaurarea administrației românești, încet-încet lucrurile au intrat pe făgașul normal. În ultimele două luni ale anului respectiv și în primele două luni ale lui 1920, transportul de mărfuri având ca destinație morile orădene a cunoscut un reviriment, în urma căruia au crescut și veniturile operatorului de transport. În anii

²⁷⁶ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 676/1906, f. 262-267

²⁷⁷ *Ibidem*, f. 168-225

²⁷⁸ FLEISZ 1997, p. 42

²⁷⁹ NAGY I. și colectivul 2006, p. 51

²⁸⁰ KUBINSZKY și colectivul 2002, *op. cit.* p. 134

²⁸¹ *Tiszántúl*, 1913, nr. 78, p. 5

²⁸² A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 1216/1920, f. 166

²⁸³ *Dráha*, 2003, nr. 12, p. 36

anteriori, de pace și relativă bunăstare, societatea de căi ferate interne efectuase transportul unei cantități de mărfuri, în medie de 33.300 tone/lună. În comparație cu acea perioadă, în prima jumătate a anului 1919 au fost luni când societatea a transportat doar 6.607 tone de mărfuri, din care 627 tone în scopul utilității armatei. În lunile noiembrie și decembrie ale aceluiași an, cantitatea medie transportată a fost de 18.000 tone/lună, din care un sfert era destinat armatei. În ianuarie și februarie 1920 s-au înregistrat între 20.000 tone/lună și 21.000 tone/lună de mărfuri expediate, din care furniturile militare erau de 3.500 tone/lună²⁸⁴.

În anul 1920, s-au solicitat autorizații de construcție pentru linii uzinale de către două firme: *Depozitul de lemne pentru foc „Albert Verő”* și *Depozitul de cereale, semințe oleaginoase și furaje „Beck și Zavislag”*²⁸⁵.

În 1924 au fost procurate pentru transportul de mărfuri 25 de vagoane noi, deschise, cu un gabarit de 10 tone fiecare²⁸⁶.

Până în anul 1927, electrificarea liniei industriale trebuia să se finalizeze în totalitatea ei, până la Gara loșia. Pentru atingerea acestui scop, tronsonul țintit era cel care începea cu strada Aurel Vlaicu, trecea prin Grădina Rhédey, atingea intersecția dintre calea Decebal și strada Alexandri și ajungea până în Gara loșia, adică taman porțiunea de linie edificată de *Căile ferate de interes local, de legătură între loșia și Velența*²⁸⁷. De asemenea, au fost electrificate toate liniile de garaj aferente.

În perioada mării crize economice din anii 1929-1933, sectorul transport marfă a fost și el afectat, deservirea transportului de mărfuri fiind efectuată de un număr de trei locomotive electrice, două locomotive cu aburi și 129 de vagoane marfă. În 1933, o mare parte a vagoanelor de mărfuri au fost scoase definitiv din folosință. Tot atunci s-a achiziționat o placă turnantă pentru întoarcerea vagoanelor, înlesnind astfel operațiile de manevrare²⁸⁸.

Grație dotărilor tehnice de ultimă oră, în intervalul dintre anii 1935-1943, în atelierele proprii ale *Căilor Ferate Oradea Mare* s-a produs o locomotivă electrică pentru transport marfă (**Anexa XIV/Fig. 2**)²⁸⁹. În acest scop, a fost utilizat un vagon pentru transport obuziere, de tip M16 Elektro - Fahrgestell, cu două boghiuri și patru osii, echipat cu opt motoare electrice având fiecare o putere de 11 kilowați. Distanța între tampoane a fost de 7.400 milimetri, iar cea între axele extreme ale roților de 4.350 milimetri, respectiv între axele boghiului de 1.350 milimetri. În perioada Primei Conflagrații Mondiale, acest tip de vagon, proprietate a armatei austro-ungare, era parte a garniturii de tren tractate de o locomotivă cu aburi produsă la *Fabrica „Skoda”*²⁹⁰. Această locomotivă, de construcție proprie, nu a reușit să se impună, cu toate că în deceniul șase al secolului al XX-lea a fost modernizată, pe două osii²⁹¹. În anul 1978 ea a fost lichidată. Nu se cunoaște nimic despre soarta sa.

În anul 1940, la sfârșitul verii, Ardealul de Nord și, implicit, orașul Oradea au intrat în componența Ungariei lui Miklós Horthy, în urma Dictatului de la Viena²⁹². În perioada respectivă, în anul 1942, parcul de active a fost dotat cu o locomotivă marca *Ganz*, transferată de la Budapesta, cu titlu de împrumut. De asemenea, linia de tramvai ce ducea spre colonia Szöllös a fost prelungită până la *Fabrica de bere „Dreher - Haggemacher” S.A.*, cu scopul de a facilita transportul de materii prime și cel al produsului finit, efectuat cu locomotive electrice. Aceste operațiuni au avut loc în perioada celui de-al Doilea Război Mondial, când transportul de marfă și de persoane au fost serios avariate de distrugerile provocate de conflictul în derulare.

²⁸⁴ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 1216/1920, f. 166

²⁸⁵ *Ibidem*, f. 58, 72

²⁸⁶ BORCEA, APAN 1996, p. 61

²⁸⁷ *Ibidem*, p. 67

²⁸⁸ *Ibidem*, p. 62

²⁸⁹ *Dráha*, 2003, nr. 12, p. 36

²⁹⁰ MEZEI 1986, p. 48

²⁹¹ NAGY I. și colectivul 2006, p. 151

²⁹² ZAINEA 2007, p. 302-308

O pagubă însemnată pentru departamentul transport marfă din cadrul *C.F.O.M.* a fost generată de armata germană, care a rechiziționat vagoanele de mărfuri, fără a le mai returna vreodată²⁹³.

Perioada de după a Doua Conflagrație Mondială a găsit serviciul de transport marfă dotat cu patru locomotive electrice²⁹⁴. Lungimea totală a liniei ce deservea nevoile industriei era la acea vreme de aproape 22 kilometri, fiind împărțită după cum urmează: 16,229 kilometri destinați liniei ferate pentru transport marfă și 5,694 kilometri linie uzinală a fabricilor racordate la rețea (**Anexa XV/Fig. 1**)²⁹⁵. Numărul unităților economice ce erau legate prin linii uzinale la rețeaua de cale ferată destinată transportului de mărfuri a depășit cifra de 20 (**Anexa XV/Tabel și Anexa XVI**)²⁹⁶.

În 1947, linia de garaj de pe calea Decebal a fost dublată. Pe aceeași stradă s-a construit o nouă rampă civilă, pentru descărcarea mărfurilor²⁹⁷.

²⁹³ BORCEA, APAN 1996, p. 62

²⁹⁴ În anul 2003, trei locomotive electrice destinate transportului de mărfuri – primele achiziționate de *C.F.O.M.*, anume cele care au prestat serviciu, timp de aproape 90 ani, pe liniile ferate intraurbane din Oradea – zăceau grămadă, una lângă alta, în spațiul liber, neacoperit, aferent sediului *O.T.L. R.A.*, succesoarea *C.F.O.M.*. La acea vreme, starea lor de conservare lăsa mult de dorit. Echipamentele electrice originale, din componența lor, lipseau cu desăvârșire; li se menținuse doar caroseria originală (**Anexa XVII/ Fig. 1**). La data respectivă, nicio instituție abilitată a prezerva aceste trei exemplare, foarte probabil unicate în România (locomotive similare au fost utilizate doar la Timișoara, iar o alta, cu ecartament îngust, se afla, la data de 1 aprilie 2009, în imediata vecinătate a uneia din clădirile încă nedemolate ale *Fabricii de hârtie din Bușteni*) nu a întreprins vreun demers în acest sens. Avem convingerea azi că doar din nepăsare, necunoaștere ori din spiritul mercantil prost înțeles s-a procedat astfel. Anul 2006 a marcat și aniversarea a 100 de ani de transport urban cu tramvaiul electric, la Oradea. În cinstea evenimentului, conducerea *O.T.L. R.A.* a dispus recondiționarea, în atelierele proprii, a locomotivei electrice pentru transport marfă, prezentată în această lucrare la **Anexa XIII/Nr.crt.2** (vezi **Anexa XVII/ Fig. 2**). În primăvara anului 2009, tot în atelierele proprii, a fost recondiționată și locomotiva prezentată la **Anexa XIV/ Fig. 1** (vezi **Anexa XVII/ Fig. 3**).

²⁹⁵ Colecția NAGY I.

²⁹⁶ *Elektrotechnika*, 2006, nr. 6, p. 5

²⁹⁷ BORCEA, APAN 1996, p. 62

V. CONSECINȚELE INDUSTRIALIZĂRII

Avântul remarcabil înregistrat de *industria de fabrică*, mai cu seamă în perioada de după 1870, a scos în evidență concomitent și evoluția *comerțului*. Cele două domenii economice s-au supus influenței venite din partea *sistemului bancar*, pe atunci în devenire la Oradea¹. Conexiunile reciproce dintre ele s-au constituit, până la urmă, ca fundament ale unei vieți economice și culturale moderne distincte.

1. Comerțul și evoluția piețelor de desfacere

Încă din perioada Evului Mediu, Oradea a fost un oraș comercial însemnat. Acest atribut l-a dobândit și grație poziției sale geografice avantajoase, el situându-se la răscrucea unor importante drumuri comerciale, așa cum am mai arătat pe parcursul discursului nostru. Ca atare, pe lângă comerțul cu caracter local și zonal, un loc de frunte în viața economică a orașului de atunci, dar și de mai târziu, l-a ocupat comerțul de tranzit².

Procesul de industrializare demarat după revoluția din 1848-1849 din cadrul Imperiului absolutist, urmat de unul de urbanizare generală, a dat naștere unei noi categorii de producători și consumatori – burghezia industrială, comercială și cea financiară, pe de o parte, și proletariatul de fabrică, pe de altă parte. Aceste categorii de oameni au renunțat treptat la forma de viață asigurată în exclusivitate doar de mica producție rurală. Pentru garantarea necesarului zilnic, ei au recurs și la forma de aprovizionare, civilizată, deservită de categoria de comercianți de tip nou. Cele două categorii de comerț, producția rurală – comercializată în târguri – și cea a noilor comercianți – desfășurată mai cu seamă în spații închise, special amenajate – au continuat să coexiste, dăinuind până azi.

Apariția prăvăliilor a adus cu sine o ofertă mai mare și mai diversă de produse, provenind din diferite spații geografice, dar și numeroase cuceriri ale tehnicii din epocă. Totodată, a avut loc și o specializare în cadrul ofertelor de produse. Generalizarea metodelor civilizate de comerț s-a extins succesiv, chiar dacă a suferit o oarecare rămânere în urmă față de marile centre comerciale apusene³. Aristocrația locală, precum și categoriile sociale, aflate în plină schimbare și dezvoltare, au înființat în limitele capitalului disponibil: societăți comerciale de diferite forme – individuale, în nume colectiv, în comandită, pe acțiuni –, depozite de mărfuri, magazine și saloane de prezentare și desfacere, cât și reprezentanțe ale unor firme din mari centre industrial-comerciale ale monarhiei⁴.

Magazinele, de cele mai felurite profiluri, au fost deschise pe ambele maluri ale Crișului Repede, pe principalele artere și scuaruri ale orașului: strada Fő, strada Sas, strada Zöldfa, Piața Szent László, așa-zisa Piață mică, iar ceva mai târziu și scuarul Nagyvásártér, așa-zisa Piață mare. Aceste prăvălii au fost în majoritatea cazurilor luate în chirie de către oamenii de afaceri. Chiria cea mai mare, până la un raport de 6 la 1, în comparație cu cea plătită pentru spațiile comerciale situate pe strada Fő, a fost solicitată pentru magazinele situate pe strada Zöldfa⁵. Explicația rezidă în faptul că aceasta era artera de legătură, așa-zisă „a pieței”, dintre

¹ La 1870, orașul avea două unități bancare: *Casa de Păstrare și Economii din Oradea Mare*, înființată încă în 1847 și *Banca de credit comercial, industrial și agricol a comitatului Bihor*, constituită în 1868. Cea din urmă a contribuit la întemeierea *Antrepozitului de mărfuri* din localitate.

² TÓTH 1977, p. 129

³ HOCHHAUSER, SARCA 2006, p. 246

⁴ *História*, 1993, nr. 8, p.25

⁵ Mărturie SARCA V.

cele două târguri ale orașului – Piața mică și Piața mare – care era traversată de o ramură a liniei ferate intraurbane. Pe aceasta se realiza aprovizionarea cu mărfuri a străzii respective⁶. Nu este lipsit de interes nici faptul că exista o tradiție de lungă durată și bine înrădăcinată, potrivit căreia locuitorii din mediul rural nu treceau Crișul Repede spre a-și face cumpărăturile pe malul drept al râului. Acesta a rămas un apanaj al populației înstărite a orașului.

Ridicarea comerțului orădean la un „nivel înfloritor, demn de invidiat”, așa cum arăta și arhivarul de odinioară al orașului Lajos Lakos, s-a datorat în exclusivitate categoriei de comercianți evrei, stabiliți aici⁷. În anii premergători Primului Război Mondial, Oradea era deja un oraș comercial recunoscut, cum puține erau, pe teritoriul coroanei maghiare.

În perioada interbelică, activitatea comercială și-a continuat calea ascendentă, întreruptă temporar în perioada războiului de o stagnare și un regres, caracteristică, de altfel, pentru oraș. Noua situație politică a plasat urbea la granița de vest a țării, fapt ce a determinat impulsivitatea activității comerciale. Marile firme de import-export – spre exemplu *Societatea Anonimă Internațională pentru Export și Import „Interexim”* –, de comerț angro, antrepozitele și depozitele – spre exemplu *Depozitul de mărfuri „Granaria”* –, marile firme de transport intern și internațional înființate ori sucursale ale unor firme românești sau străine cu activitate la Oradea au prosperat, ajungând să aibă o cifră de afaceri ridicată⁸. Societățile comerciale care desfășurau activități de comerț au fost conduse în continuare, în mare parte, de populația de confesiune israelită, dar și de cea maghiară. În consecință, la nivelul anului 1936, numai 10 % din firmele comerciale înregistrate aveau proprietari români⁹.

Comerțul local a fost susținut de *Camera de Comerț și Industrie din Oradea*, care se ocupa și de târgurile locale (în a doua jumătate a anului 1935, *Camera* a preluat toate târgurile din Bihor și Sălaj); de *Bursa de Mărfuri și Produse cerealiere* (înființată în 1929), precum și de unele organizații și asociații de profil: *Hala Comercială, Asociația Comis-Voiajorilor din Ardeal și Banat* etc.¹⁰.

Principalele zone și artere comerciale ale orașului au rămas cele amintite deja, având denumirile adaptate la noua etapă istorică: Bulevardul Regele Ferdinand, str. Avram Iancu, str. Nicolae Iorga, Piața Unirii și Piața Mihai Viteazul. Lor li s-au adăugat, e drept, mai cu modestie, străzile General Moșoiu și Alexandri.

În anii care au urmat celui de-al Doilea Război Mondial, aprovizionarea populației s-a realizat prin intermediul *Economatelor*. Ceva mai târziu, magazinele private au fost naționalizate și au apărut primele magazine de stat.

1.1. Târguri

Târgurile de la orașe erau împărțite în două categorii: *piețele agroalimentare și de obiecte meșteșugărești, confecții, textile, tricotate, articole de piele, articole de lemn, mărunțișuri și vechituri*, situate în centrul localității și *târgurile de animale și cereale (oboare)*, amplasate în general la periferia acestora¹¹.

Pentru a exemplifica amplasarea târgurilor de la Oradea, vom face trimitere la două hărți: *Harta orașului Oradea Mare*, din 1890, și *Harta orașului Oradea*, din 1926, comercializată în epocă la *Librăria „Emanuil Vidor”*, de pe Bulevardul Regele Ferdinand nr. 2¹².

⁶ TÓTH 1977, p. 131

⁷ LAKOS 1904, p. 324

⁸ A.N.-D.J.Bh., *fond „Întreprinderea” Interexim” Oradea*, dos. 1/1928, f. 1; N.N.N.A. 1926, pagină nenumărată

⁹ BORCEA, GORUN 1995, p. 364

¹⁰ *Gazeta de Vest*, 1935, nr. 1537, p. 4; *Nagyvárad*, 1929, nr. 241, p. 7; BORCEA, GORUN 1995, p. 364

¹¹ TÓTH 1977, p. 131

¹² Colecția DEMETER C.

Conform hărții de la 1890, orașul avea două piețe agroalimentare și de alte obiecte, situate în centru, una în Piața Szent László (Piața mică), cealaltă în scuarul Nagyvásártér (Piața mare sau interioară – o perioadă îndelungată fiind și piață de vite), legate între ele prin strada Zöldfa¹³. În jurul celor două piețe s-a constituit zona comercială a orașului. Târgurile de animale au fost amplasate după cum urmează: *târgul de porcine* la sud-vest de Cetate – într-o zonă care nu era tocmai la periferie, într-un spațiu limitat de str. Sânc și pâraul Peța; *târgul de cornute și de cai* în mahala, limitrofe cimitirului din colonia Óssi, delimitate fiind de strada Óssi. Un alt târg, care a funcționat la Oradea a fost cel de *lemn și cherestea*, situat pe malul stâng al Crișului Repede, la nord de Cazarma Husarilor, clădire monument istoric, aflată într-o stare avansată de degradare.

La începutul secolului al XX-lea, evoluția economică și arhitectonică a orașului Oradea a impus printre altele și sistematizarea târgurilor, în primul rând a celor de animale. Astfel, *târgul de porcine* a fost strămutat în vecinătatea *celui de cornute*, lăsând loc ridicării *Uzinei electrice*. Pentru facilitarea accesului convoiului de animale la târgurile amplasate în colonia Óssi și pentru descongestionarea în acest fel a centrului orașului, comunitatea de industriași și comercianți a cerut cu insistență edililor construirea unui pod de fier în zona virană a orașului. Solicitarea lor a fost, în cele din urmă, rezolvată. Odată cu concentrarea târgurilor de animale la periferia estică a orașului, s-a pus și problema edificării unui *abator nou*, în imediata vecinătate a oborului.

Piața mică a fost lichidată după terminarea Primului Război Mondial, o piață agroalimentară care să o suplinească într-un fel luând ființă în vecinătatea *podului „frumos”*¹⁴. Așadar, harta din 1926 indică existența pieței agroalimentare și de alte bunuri de consum, în Piața Mihai Viteazul, unde a dăinuit și după etatizarea principalelor mijloace de producție. De asemenea, târgurile de animale au fost poziționate pe același amplasament din situația prezentată conform hărții din 1890, reprezentarea grafică din 1926 omițând indicarea *târgului de porcine*, care a continuat să funcționeze lângă *cel de vite*. Cele trei *târguri: de cai, de vite și de porcine* erau deservite de o linie ferată uzinală proprie, lungă de peste 400 de metri, care se ramifica din cea de transport mărfuri, de pe relația Gara Velența - Gara Ioșia *via* Grădina Rhédey (a se revedea **Anexa XV/Tabel**). Prin înființarea liniei proprii, s-a înlesnit transportul animalelor de la și înspre târguri.

Evoluția industriei de fabrică de-a lungul timpului, dar și a comerțului de tip nou oferit de magazine au dus la restrângerea activității comercianților din târgurile consacrate ale orașului, acestea pierzându-și astfel importanța de altă dată.

1.2. Prăvălii particulare

Magazinul de obiecte de manufactură „Petru Pantea”¹⁵

Prăvălia a fost fondată, în anul 1820, de către Nicolae Jiga, devenit cunoscut prin înființarea fundației omonime¹⁶. În anul 1895 era unicul magazin care, de la înființarea sa, a avut în exclusivitate proprietari români, fiind cunoscut și apreciat pe întregul cuprins al țării

¹³ BORCEA, GORUN 1995, p. 226

¹⁴ Este vorba despre *Piața agroalimentară* din strada Széles, cea care a intrat în conștiința concitadinilor sub numele de *Piața „Decebal”*.

¹⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 4/1882-1906, f. 2f

¹⁶ *Vulturul*, 1895, nr. 12, p. 11; Nicolae Jiga este considerat cel de-al doilea „Mecena” al Bihorului, după Emanuil Gojdu. Prin fundația sa, de roadele muncii sale au beneficiat mai multe generații. Filantropismul său este demn de apreciat, întrucât, în loc să-și lase averea celor patru copii ai săi, a dirijat-o, în cea mai mare parte, spre întemeierea *Fundației Jiga*. De asemenea, el a constituit un fond pentru comercianții români lipsiți de resursele financiare necesare pentru lansarea unei afaceri. Nicolae Jiga și Iosif Diamant au fost *primii comercianți români* mai de seamă ai orașului.

Bihorului. Patronul, Petru Pantea, a făcut tot posibilul spre a-l promova populației românești din diversele părți ale Imperiului¹⁷. Printre produsele comercializate de această unitate la prețuri fără concurență, așa cum anunțau reclamele din ziarul vremii, enumerăm: perdele de calitate diferite, pânzeturile veritabile de *Rumburg*, stoffe pentru haine de dame, diferite postavuri, cerșii și tapete cu o paletă coloristică largă.

Depozitul și magazinul de mirodenii, delicatose, vinuri, citrice și ape minerale „József Popper junior”

Prăvălia de mirodenii a fost fondată în 1887, într-un cadru modest. Calitatea superioară a produselor comercializate și serviciile amabile oferite de micul magazin i-au adus faimă în oraș¹⁸. Drept urmare, patronul a ridicat rangul magazinului la nivel de băcănie, înființând și un depozit în nemijlocita sa vecinătate, situat la intersecția străzilor Fő și Sztaroveszky. Din punctul de vedere al dotării tehnice și al etalării mărfii, magazinul s-a ridicat la nivelul celor similare din Budapesta. Spre exemplu, acesta a fost utilizat cu aparatură electrică pentru prăjit cafea, spre satisfacția deplină a gospodinelor.

Firma avea drept obiect al preocupării comercializarea apelor minerale „*Borsec*” – considerată drept „*Regina apelor minerale*” –, „*Vita*” și „*Matild*” – provenind de la sursa Bodoc –, precum și a diferitelor tipuri de vinuri spumante, de producție indigenă și franceză, vinuri de masă, vinuri desert, coniac „*Martell*”, diferite specialități de romuri și lichioruri. De asemenea, desfăcea produsele *Fabricii de ciocolată „József Manner și Asociații”*, lac de padiment marca „*Kitz și Meller*”, precum și muniție de armament pentru vânătoare¹⁹. Firma lui „József Popper junior” se bucura și de prestigiul de a fi fost furnizorul *Spitalului comunal al comitatului Bihor* și al mai multor instituții românești precum *Fundația Jiga*²⁰.

1.3. Magazine și ateliere specializate

Magazinul de fierărie „Károly Andrányi și Fiii”²¹

În anul 1875, Conte Andrányi, originar din Arad, și-a fondat afacerea specializată în comercializarea articolelor de fier, cu amănuntul și cu ridicata. El și-a dezvoltat obiectul muncii treptat, prin înființarea filialelor de la Oradea, Brașov și București, cât și a unor depozite. Marfa a fost procurată atât din orașele transilvănene: Câmpia Turzii, Reșița, Hunedoara, Timișoara și Sibiu, cât și din localități din Germania, Suedia și Franța.

Prăvălia firmei de la Oradea, utilizată modern, oferea spre vânzare onoratei clientele bare și grinzi din fier de diferite profiluri, sobe de metal, elemente de feronerie, echipamente de bucătărie, mașini agricole, articole tehnice, articole pentru rețeaua de apă și canalizare, echipamente de baie, țevi turnate și forjate, țevi de ceramică și țevi utilizate la foratul fântânilor, nu în ultimul rând lustre și articole de iluminat²². Pentru desfășurarea activității, ea dispunea de elevatoare, benzi transportoare și stivuitoare. În magazin domnea o ordine exemplară, evidența stocului se realiza zilnic, iar comenzile pentru completarea sa se lansau din timp. Magazinul era amplasat într-un vad comercial însemnat al orașului, în apropierea liniei de cale ferată intraurbană – ramura din Nagyvásártér – destinată transportului de mărfuri și a pasarelei de peste Crișul Repede, realitate ce s-a constituit într-un avantaj pentru afacerile derulate. Tot în nemijlocita vecinătate a liniei ferate amintite – ramura din strada Vámfáz – a

¹⁷ Comerciantul Petru Pantea a făcut parte din primul consiliu director al *Institutului de Credit și Economii „Bihoreana” S.A.* fondat la 12 mai 1898.

¹⁸ B.N.I.K. 1912, p. 160

¹⁹ HOCHHAUSER, SARCA 2006, p. 249

²⁰ *Vulturul*, 1896, nr. 46, p. 15

²¹ DUKRÉT 2008, p. 270-272

²² N.K.N. 1906, p. 120

fost amplasat depozitul magazinului. Acesta asigura aprovizionarea cu articole de fierărie a comitatelor Cluj, Sălaj și Sătmar, a orașelor Baia Mare, Sighetul Marmăției, Bistrița și Năsăud. În funcție de volumul comenzilor sosite, marfa era pregătită cu minuțiozitate, în două-trei zile de la solicitare. Indiferent de apartenența socială a comanditarului: fermier, mic industriaș, meseriaș din clasa de mijloc, intelectual, latifundiar, comerciant, bancher ori edil, respectul pentru client, deservirea promptă și amabilă erau litera de lege a firmei. Desigur, totul se explica prin interesul pecuniar al comerciantului, dictat și de o concurență acerbă.

Numărul personalului a oscilat între 130 și 140 de angajați, dintre care, în administrația firmei au lucrat între 12 și 15 persoane, un procent bun, de altfel, de 9 la 1. Ei au beneficiat de o remunerație decentă, completată cu două prime de sărbători – Paște și Crăciun – echivalentul a două salarii. Fiecare angajat a mai primit în mod gratuit 10 metri liniari de lemne de foc și o reducere de 30% la produsele pentru aprovizionarea de iarnă: făină, cartofi și legume. În afară de aceste avantaje, angajații aveau o reducere de 50% la cumpărarea produselor comercializate prin firmă. Cei cu o vechime neîntreruptă de cel puțin zece ani dispuneau, ca spor de fidelitate, de concedii de odihnă de câte o lună.

Patronul a pus un mare accent pe perfecționarea personalului în probleme care vizau cunoașterea mărfii expuse spre vânzare, evidența produselor și contabilitatea. De asemenea, firma a organizat, în mod gratuit, cursuri de limba română și germană, cu scopul unei deserviri ireproșabile a întregii populații a zonei, indiferent de limba vorbită. O preocupare esențială, venită din partea angajatorului a constat în asigurarea medicală a propriilor angajați. În cazul unor afecțiuni medicale a acestora, firma contribuia cu 30% din prețul medicamentelor prescrise de medicul angajat în acest scop, tot de către firmă.

La trecerea frontului peste oraș, în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, clădirea centrală a magazinului și depozitul său au fost incendiate. Cu mare dificultate s-au recuperat doar câteva obiecte de fier și oțel.

După naționalizare, firma și-a continuat activitatea sub numele de „Oțelul”, ca magazin aflat în proprietate de stat.

Magazinul de porțelanuri și sticle „Károly Ignác Deutsch”²³

A luat ființă în 1877, când Deutsch a preluat magazinul, care funcționa de mai multă vreme, de la József Sonnenfeld. Încă în anii de pace și bunăstare dinaintea Primului Război Mondial, activitatea comercială desfășurată de firmă a depășit cadrele unui magazin de provincie, mai cu seamă după ce la conducere s-a instalat Dénes Ödön Deutsch, fiul proprietarului. În branșa de comercializare a obiectelor de sticlă și porțelan, unitatea a devenit una dintre cele mai de seamă emporii de pe cuprinsul monarhiei. În afară de aceste obiecte, a scos la vânzare, la preț de producător o serie de mărfuri: becuri electrice de calitate superioară, lustre de cele mai variate forme și dimensiuni. De asemenea, firma oferea consumatorilor servicii de instalări electrice de o execuție ireproșabilă, devizul și proiectarea aferente fiind puse la dispoziția clienților în mod gratuit²⁴.

În anul 1909, firma lui Deutsch a intrat în afaceri cu *Fabrica de sticlă din Pădurea Neagră*, formând o societate anonimă, cu un capital social de 700.000 coroane. Printre produsele caracteristice fabricii de sticlă, comercializate în magazinul societății din Oradea s-au numărat borcanele de conserve de dimensiuni mari și mici, cu capace *marca „Viktória”*, care asigurau o închidere ermetică²⁵. În anul 1917, când fabrica a fost vândută, valoarea capitalului social a scăzut la 245.000 coroane – în urma rambursării acțiunilor retrase.

În anul 1920, firma a fost preluată de un consorțiu, care a dus mai departe bunul renume al ei. În consecință, în perioada imediat următoare, prăvălia a îndeplinit, concomitent, rolul

²³ FEHÉR 1933-1937, p. 297

²⁴ *Nagyvárad Napló*, 1904, nr. 178, p. 9

²⁵ *Szabadság*, 1913, nr. 140, p. 11

de depozit al *fabricilor de sticlă* de pe cuprinsul Ungariei și de magazie principală a *Fabricii de ceramică din Hollóháza* (azi localitate în Republica Ungaria), a *Fabricii de porțelan din Schlaggenwald* și *Chodau* (ambele azi localități ale Republicii Cehia), precum și a *Societății pe acțiuni „Frații Brünner”*²⁶. Evoluția afacerii în bune condiții a persistat chiar și pe timpul crizei economico-financiare din deceniul patru al secolului al XX-lea.

După relansarea economică a țării, oferta magazinului cuprindea un mare asortiment de produse de sticlă și porțelan, articole de menaj, tacâmuri mărcile „Urs” și „Wellner” și din alpaca cromată. De asemenea, ea viza și o bogată ofertă de cadouri. Pentru potențialii clienți, patronii au pregătit, din complezență, o expoziție permanentă în care au fost etalate, cu gust, produsele destinate comercializării²⁷.

Postăvăria „Jenő Deutsch”²⁸

Din rândurile tinerei generații de comercianți ai orașului din perioada interbelică s-a remarcat proprietarul unui magazin de postavuri. Este vorba de Jenő Deutsch care, grație cunoștințelor sale profesionale acumulate la Viena, Komarno (azi în Republica Slovacă), Budapesta și Győr (azi în Republica Ungaria), a reușit să mențină faima comercială a orașului Oradea, în condițiile unei noi economii, în formare, circumscrise Regatului României.

Imediat după terminarea Primei Conflagrații Mondiale, a fondat propriul său magazin de postavuri și stofe – marfa expusă fiind procurată din marile capitale europene ale momentului – care, între anii 1918 și 1934, a funcționat în *Palatul Vulturul Negru*. După acea dată, prăvălia s-a mutat în strada Avram Iancu nr. 4²⁹. Mulțumită iscusinței cu care și-a condus afacerea, *postăvăria* a devenit, după cum afirmă presa vremii, cea mai mare din Ardeal, fiind cunoscută și peste hotarele României. Calitatea produselor comercializate răspundea celei mai exigente concurențe din epocă. Astfel, la nivelul anului 1938, oferta magazinului cuprindea o diversă varietate de stofe de ultimă modă, produse ale unor fabrici renumite: *Fabrica de postav „Scherg”* și *Fabrica de postav „Tellmann”*, ambele din Brașov; *Fabrica de postav „Azuga”*; *Fabrica de stofe pentru paltoane „Gündisch & Simonis”* din Cislădie. De asemenea, după desene proprii, firma producea pentru întreaga Românie stofe speciale din fire englezești, având brandul „De-De”³⁰.

Pe lângă timpul consacrat perfecționării sale profesionale, Jenő Deutsch a participat activ la numeroase acțiuni caritabile.

Atelierul mecanic și garajul „Andriska și Rosenbaum”- cea dintâi reprezentanță „Ford” la Oradea³¹

Perioada Primului Război Mondial, dar și cea care a urmat au cunoscut o dezvoltare rapidă a tehnicii și tehnologiei. Au fost construite, printre altele, avioane militare și de pasageri de o siguranță sporită, a fost inventat radioul, iar în locul automobilelor pufăitoare și zgomotoase au apărut vehicule similare, cât de cât mai silențioase. În acest domeniu, fabricile de automobile de pe cuprinsul Europei n-au reușit să facă față solicitărilor. Din cauza acestui

²⁶ E.M.K.N. 1922, p. 173

²⁷ FODOR și colectivul 1938, conform unor informații tipărite pe un clișeu atașat pe coperta întâi a publicației.

²⁸ FEHÉR 1933-1937, p. 297

²⁹ *Gazeta de Vest*, 1935, nr. 1420, p. 3

³⁰ *Noua Gazetă de Vest*, 1938, nr. 496, p.3

³¹ FEHÉR 1933-1937, p. 367; În acest atelier s-a comercializat primul *Almanah Auto din România*, tipărit în 1929, la renumita *Tipografie „Sonnenfeld”* din Oradea. Publicația putea fi cumpărată și de la *Papetăria „Sonnenfeld”*, contra unei sume de 200 de lei, ca și de la *Salonul auto „Velocitas”* (vezi *Nagyvárad*, 1929, nr. 75, p. 6); O altă reprezentanță a firmei Ford la Oradea a fost *Societatea Industrială și Comercială „Economia” S.A.*, situată în Piața Mihai Viteazul nr. 1 care, la nivelul anului 1929, comercializa cele mai noi tipuri de *Ford sedan* și *cabriolet*, precum și șasiuri de autovehicule de 1,5 tone (vezi *Nagyvárad*, 1929, nr. 1, p. 9).

fapt, două mari fabrici de automobile americane, „Ford” și „Chevrolet”, au comercializat, pe teritoriul bătrânului continent, mii de mașini³². Prin costul lor convenabil, acestea au devansat pe piața aferentă domeniului, mai scumpele mașini fabricate în Europa.

Cele două fabrici americane concurente căutau în diferite țări reprezentanți pentru plasarea propriilor produse.

Henry Ford (1863-1947), personalitate marcantă a vieții industriale din prima jumătate a secolului al XX-lea, a desemnat ca reprezentanți, la Oradea, pentru mașinile sale, pe Kálmán Andriská și Simon Rosenbaum. Primul s-a ocupat de partea tehnică, cel de-al doilea de latura comercială a afacerii. La cerere, clienții au fost instruiți în mod gratuit în privința exploataării autovehiculului³³. Sub conducerea celor doi, atelierul a cunoscut o rapidă dezvoltare, dobândind un renume în toată țara. Pe lângă îndatoririle legate de postura de vânzător intermediar, în atelierul condus cu pricepere s-au executat lucrări de sudură electrică, de alezare a cilindrilor, de strungărie. De asemenea, s-au confecționat roți dințate și s-au efectuat tot felul de reparații la tractoare. Serviciul auto, care comercializa benzină și uleiuri de motor, era situat pe strada Delavrancea nr. 15³⁴.

2. Dezvoltarea vieții bancare

Simultan cu evoluția vieții industriale, a celei comerciale, dar și a infrastructurii a luat naștere rețeaua *instituțiilor bancare și de credit* din oraș. Acestea au fost amplasate în principalele zone comerciale ale așezării, în și împrejurul centrului său istoric. La început, doar cu rol de locuri de păstrare, *băncile și casele de economii* au devenit treptat promotoarele investițiilor de capital. Ele au înlesnit progresul activităților comerciale și industriale, având un control strict asupra acestora³⁵. Una dintre aceste instituții a fost *Institutul de Credit și Economii „Bihoreana” S.A.*, fondat în 1898, cu scopul de a-i sprijini pe oamenii de afaceri și pe țărani români din comitatul Bihor, precum și învățământul românesc de pe cuprinsul Transilvaniei³⁶. De altfel, ea a fost unica instituție financiară românească din Oradea până la Marea Unire.

Prima Conflagrație Mondială a determinat câteva schimbări în raporturile dintre instituțiile financiare. De asemenea, a marcat un trend de creștere a veniturilor lor, situație care a persistat până la sfârșitul războiului.

În perioada interbelică, o mare parte din băncile care aparținuseră până atunci sistemului financiar din Imperiu au încetat să mai existe. Locul lor a fost luat de un număr însemnat de instituții bancare și de credit românești și de sucursale ale unor bănci din vechiul Regat al României. Apariția lor a avut loc, în primul rând, în scopul sprijinirii reconstrucției economice a țării și a integrării provinciei în hotarele noului stat. Tocmai de aceea, băncile și-au concentrat atenția spre susținerea cauzei comerțului și industriei naționale. O astfel de întreprindere financiară a fost *Banca Sentinela S.A.*, constituită în 1920, care după numai un an de funcționare a fost comasată, prin absorbție, de către *Banca Centrală pentru Industrie și Comerț S.A.*, cu sediul central la Cluj, devenind o sucursală a acesteia³⁷.

Marea criză economică s-a repercutat și asupra domeniului bancar. Drept urmare, au supraviețuit numai instituțiile financiare consecutive.

³² Automobilele și autoutilitarele marca „Chevrolet” erau comercializate la Oradea, în exclusivitate, de către firma „Automobilia”, reprezentanța *General Motor Near-East S.A.* pentru județul Bihor, Satu Mare, Sălaj și Maramureș (vezi *Nagyvárad*, 1929, nr. 55, p. 8).

³³ *Nagyvárad*, 1929, nr. 74, p. 6

³⁴ *Noua Gazetă de Vest*, 1938, nr. 552, p. 9

³⁵ BORCEA, GORUN 1995, p. 236

³⁶ ZAINEA 2007, p. 123-130

³⁷ BORCEA, GORUN 1995, p. 362

Desigur, activitatea bancară la Oradea a fost una amplă – nu ne-am propus dezvoltarea problematicii ei în cadrul acestui volum. Ea a fost studiată în profunzime de mai mulți istorici, printre care îl amintim pe profesorul universitar dr. Mihai Drecin, de la Universitatea din Oradea, autor al volumului *Istorie financiar-bancară* și a unor studii conexe³⁸. Ne asumăm responsabilitatea de a fi semnalat existența activității bancare în orașul de pe Crișul Repede doar în limitele în care aceasta a facilitat evoluția comerțului și a industriei locale.

3. Repercusiuni asupra vieții populației orădene

Progresele realizate de către industria de fabrică și comerțul de tip nou au influențat profund modul de viață și de gândire al locuitorilor orașului.

La puțin timp după trecerea la structura statală dualistă, evenimentele majore din oraș, alături de târgurile săptămânale, erau diferitele petreceri publice cu dans și seratele muzicale. După 1890, situația a evoluat, grație infrastructurii în devenire și creșterii numărului populației. Existența în sânul acesteia a unor categorii sociale exigente, cu gusturi rafinate, a influențat în mod direct fenomenul. Această categorie și-a organizat petrecerea timpului liber la ore prestabilite și în conformitate cu codul bunelor maniere. Activitățile agreeate cu predilecție constau în: vizite reciproce la domiciliu, invitații la cină, concerte de cameră, prezența la baluri și alte întruniri cu scop caritabil. Paleta a fost completată cu participările la activitățile sociale și culturale desfășurate de diferite asociații, iar după 1900, la spectacolele de teatru, cabaret și cinema. Reprezentațiile erau urmate de obicei de ieșiri la restaurante, la cofetării sau la cafenele – cu precădere la cele amplasate în Piața Bémer. În aceste localuri – mai cu seamă în cafenele –, oamenii din elita clasei mijlocii (așa-ziși *dzsentri* – a se citi *gentri*) purtau conversații, citeau ziare locale și străine, aflau știri și vorbe defăimătoare, se informau reciproc³⁹.

Creșterea exigenței populației s-a reflectat și în amenajarea spațiilor de locuit. S-a răspândit mobilierul tipic civismului, a sporit interesul față de mobilierul francez și englez din piele specială, dar nu a fost ocolită nici oferta unor importante *fabrici de mobilă*, ca de exemplu cea a lui Kálmán Rimanóczy senior, din Oradea, dar mai ales a celor din Arad. Podelele antreurilor, ale bucătăriilor și ale băilor erau constituite din plăci de ciment și marmură de tip mozaic, produse la *Fabrica de articole de ciment, construcții de beton, canalizări și industria asfaltului „Izsó Rosenberg”*, iar cele ale camerelor din parchet lăcuit. Pentru a da un aspect plăcut locuințelor, populația și-a instalat, pe pereții interioarelor, lucrări de artă și fotografii de familie, folosind ca ornamente auxiliare aparate de telefonie, sonerii și lustre procurate, cu precădere, de la *Magazinul de porțelanuri și sticle „Károly Ignác Deutsch”*. Spațiile erau încălzite cu sobe de fier (produse cu precădere la Reșița) și de teracotă, bogat ornamentate cu motive eclectice și mai apoi secession, alimentate cu cocs achiziționat de la *Fabrica de spirt aerian*.

Schimbările evidente din viața socială și-au pus, de asemenea, amprenta asupra vestimentației populației. Îmbrăcămintea nu s-a mai procurat direct de la Paris, Viena, Budapesta, ci prin intermediul magazinelor specializate din oraș. Acestea aveau vitrinele aranjate cu gust, după modelul prăvăliilor similare din Occident. Din multitudinea și din varietatea de articole oferite de magazine amintim: fracurile elegante, smochingurile și jachetele confecționate din cele mai fine stoffe englezești și scoțiene, blănurile, paltoanele de piele, mănușile și alte piese de marochinărie, pălăriile de dame și domni. Rochiile de damă la modă, oferite de magazine, erau ornate cu panglici și dantele. În egală măsură a fost răspândită purtarea costumelor și a capoatelor.

Stilul modern de viață a mai impus participarea la *Maial*, la petrecerile câmpenești din cursul verii organizate în Városliget și Grădina Rhédey, excursiile la Băile Episcopale și la Băile

³⁸ Volumul a apărut la Editura Dacia din Cluj-Napoca în 1996.

³⁹ FLEISZ 1997, p. 123-130

Felix, cu scopul efectuării unor băi de tratament și agrement sau, pur și simplu, a unor plimbări în pădurile din apropiere. Antrenul a fost întreținut și de către restaurantele din stațiuni, care asigurau pe parcursul întregii zile meniuri specifice, băuturi alese și muzică interpretată de lăutari. Aceste ieșiri la iarbă verde au dus până la urmă la dezvoltarea turismului local. Parte a vieții urbane au constituit-o și băile publice, dintre care, poate cea mai renumită era cea cu aburi, proprietatea arhitectului și a omului de afaceri orădean, Kálmán Rimanóczy senior. Dat fiind numărul mare de populație evreiască a orașului, dezvoltarea băilor trebuie să fi avut la bază existența băilor rituale ale acestora.

Un alt aspect al modului de viață l-au reprezentat competițiile sportive. Pentru început, remarcabile au fost concursurile hipice, desfășurate în vecinătatea târgului de cai și cu precădere pe terenul de călărie care a funcționat pe locul actualului Parc Petőfi, utilizat inițial de către armată, cele de scrimă și de mers pe jos, precum și cele de ciclism și tenis de câmp⁴⁰. În sezonul rece, la mare modă era patinajul. Ceva mai târziu, s-a impus atletismul. Treptat, orașul a fost cucerit de pasiunea pentru mai noul sport al secolului al XX-lea, fotbalul.

Odată cu evoluția standardului de viață, atenția edililor s-a îndreptat și asupra îmbunătățirii serviciilor de sănătate și siguranță publică. În timp ce în domeniul sănătății progresul a fost unul lent, sfera siguranței publice s-a etichetat a fi una favorabilă.

Economia de piață și efervescența vieții mercantile au influențat pozitiv modul de viață al populației Oradiei, până la declanșarea Primului Război Mondial. Consecințele conflictului armat au creat disfuncții ale modului de viață de până atunci. Noua realitate politică a generat noi cadre ale vieții urbane care și-a reluat cursul firesc după reconstrucția economiei naționale.

Fără îndoială, toate aceste aspecte au avut efect și asupra clasei muncitoare, care și-a dus traiul în condiții mai modeste. Cercetarea modului de viață al muncitorilor salariați se constituie într-o temă aparte, demnă de atenție. Lăsăm deschisă această cale, în scopul unor cercetări ulterioare, de profunzime.

⁴⁰ Mărturie SARCA V.

VI. ACTIVITATEA UNOR INDUSTRIAȘI ȘI COMERCIANȚI LA ORADEA

Dinamismul vieții economice orădene s-a datorat și unei pături sociale de investitori locali, persoane înstărite, cu influență, angrenate în conducerea destinului urbei. Aceștia au participat activ – în număr constant, de circa 60 de persoane – la dezvoltarea economico-socială, financiară, arhitectonică și culturală a orașului, prin investirea unor sume importante de bani și prin impozitele pe venit substanțiale, plătite de pe urma afacerilor. Numele lor a fost publicat cu periodicitate în presa epocii, la fel și cuantumul impozitelor achitate către visteria orașului, așa cum indică, spre exemplu, și evidența *Biroului de impozite orășenesc*, publicată în ziarul *Tiszántúl*, din 30 august 1914. Dintre cele 110 persoane nominalizate de respectiva statistică, se evidențiază, printre alții: Lajos Weinberger, proprietarul *Morii cu valțuri „Emilia”*, Adolf Moskovits, patronul *Societății pe acțiuni pentru industrie și agricultură „Adria”*, Károly Andrényi, deținător de *Antrepozit de fierărie*, Emil Weiszlovits, posesorul *Hotelului „Parc”*, Károly Ignác Deutsch, comerciant de sticlărie și porțelanuri, Izsó Rosenberg, fabricant de materiale de construcții, Vilmos Rendes, arhitect, și József Popper junior, proprietar de băcănie și depozit angro de mirodenii, delicatose, vinuri, citrice și ape minerale¹.

Câteva trăsături comune i-au caracterizat pe industriașii și pe comercianții orădeni. Majoritatea erau de confesiune israelită, urmași fiind de cei de etnie maghiară și, în mai mică măsură, de cei proveniți din familii românești. Au fost cu toții buni prospectori ai vieții comerciale din epocă, știind să dezvolte, pe plan local, ramurile care tocmai lipseau de pe piață. Chiar dacă unii au venit de pe alte meleaguri și s-au stabilit la Oradea, au devenit în scurt timp fiii ai orașului, pe care l-au slujit cu devotament, participând la prosperitatea sa. Au știut să-și dezvolte propriile afaceri și să-și apere propriile interese, fără a leza interesele comunității. S-au implicat și în alte domenii ale existenței urbei: cel confesional, cel intelectual și, nu în ultimul rând, în cel caritabil. Au participat activ la viața sportivă a orașului, care tocmai în acea perioadă se contura. Au fost, de asemenea, servitori loiali ai regimurilor politice, chiar dacă uneori acestea veneau în contradicție cu propriile convingeri.

1. Industriași

Károly Szenes - exploatare forestier, fabricant de celuloid, respectiv de vată și bandaje²

Károly Szenes s-a născut la 27 ianuarie 1895, în Oradea. A absolvit, în 1911, studiile medii la liceul comercial din orașul natal. După susținerea examenului de maturitate, a lucrat la *Exploatarea forestieră „La Roche și Darvas”*, până la încorporarea sa, din 1917. A fost lăsat la vatră în 1918, revenind la firma *„La Roche și Darvas”*, unde a mai lucrat încă un an.

În anii ce au urmat, Szenes a participat la înființarea a două exploatare forestiere: *Societatea Comercială Ardeleană S.A.* și *Truneus S.A.*, ambele cu sediul la Budapesta. La aceste firme, a îndeplinit funcția de director administrativ și membru în consiliul de administrație. Tot la Budapesta, în 1924, a înființat *Fabrica de perii „Celuloid”*. În anul 1926, și-a retras acțiunile din această ultimă firmă și a plecat la Berlin.

Valorificându-și multiplele cunoștințe și experiența profesională, în urma revenirii la Oradea, s-a asociat la *Fabrica de vată și pansamente și de import gumă „Salvator”*³. În acest

¹ *Tiszántúl*, 1913, nr. 199, p. 3

² FEHÉR 1933-1937, p. 755

³ FODOR și colectivul 1938, p. 98

domeniu a desfășurat o prodigioasă activitate, fondând reprezentanțe pe aproape întreg cuprinsul țării. Seriozitatea fabricii s-a adeverit și în timpul anilor de criză economică, prin asigurarea neconținută a desfacerii produselor sale.

Mihai Petrovici - fabricant de ciocolată, bomboane și produse de cofetărie cu aspect gelatinos/rahat⁴

Mihai Petrovici a fost o altă figură reprezentativă a activității industriale din oraș. S-a născut la 1 martie 1880, în localitatea Nădlac (azi în județul Arad). A deprins tainele meseriei de băcan, în 1895, la Pecica (de asemenea, în județul Arad). După venirea la Oradea, în 1896, a înființat o băcănie. Deși afacerea a prosperat, a fost nevoit să renunțe la ea, din cauza unor probleme medicale, care i-au afectat auzul.

În 1919, Petrovici a preluat *Fabrica de bomboane „Fülöp Hersmann”*, fondată în 1885⁵. Datorită profesionalismului ce-l caracteriza, a lărgit producția fabricii cu produse de ciocolată și diferite dulciuri, asigurând locuri de muncă pentru 60 de angajați. La *Expoziția de produse* din 1928, de la Oradea, articolele sale de cofetărie, cunoscute inclusiv pe plan național, au obținut *Medalia de Aur*. În anul 1940, în fabrica lui s-a preparat marmeladă, produs solicitat de armată⁶.

În paralel cu activitatea industrială, s-a implicat și în cea comercială. Prin urmare, în 1924 a fost ales membru în consiliul de conducere a *Camerei de Comerț și Industrie* din localitate. Doi ani mai târziu, a fost promovat în funcția de revizor al filialei locale a *Băncii Naționale*. În 1929, Mihai Petrovici a fost distins cu *Meritul Comercial și Industrial*, clasa a III-a. Conform tradiției locale, a participat, de asemenea, la activitățile sociale și culturale ale orașului.

István Nagy - fabricant de ciocolată⁷

István Nagy s-a născut în anul 1892, la Oradea. Îl caracterizau un simț comercial înnăscut și sânguință, în tot ceea ce a întreprins. Din tinerețe, s-a implicat în activități comerciale, însușindu-și meseria de gablonțier la *Magazinul „Lőrincz”* din localitate, unde a lucrat până în anul 1913.

La puțin timp după izbucnirea Primei Conflagrații Mondiale, Nagy a fost încorporat și trimis pe front, luând parte la acțiunile armate din Serbia, Muntenegru și Italia. După terminarea războiului, a revenit la Oradea și, împreună cu János Biró, a fondat *Fabrica de ciocolată și bomboane „Victoria”*⁸. Cu doar 60 de angajați, într-un timp relativ scurt, fabrica a devenit cunoscută, atât pe plan local, cât și în alte orașe din Regatul României Mari. În anul 1924, fabrica a participat la o expoziție organizată de *Cercul Catolic*, iar în 1926 la o alta, organizată de *Camera de Comerț și Industrie* a orașului.

Péter Váli - fabricant de sifon și avocat⁹

Péter Váli a desfășurat o bogată activitate, atât ca fabricant, cât și ca avocat. S-a născut în anul 1882, la Oradea. Studiile și le-a efectuat la *Gimnaziul Ordinului Premonstratens*, unde a promovat examenul de maturitate în 1900. Inițial, dorea să devină medic, dar moartea tatălui său, József, proprietarul celei mai vechi fabrici de sifon din Oradea, urmată la scurt timp și de moartea mamei, l-au împiedicat să-și continue studiile departe de orașul natal. Váli s-a văzut nevoit să preia conducerea fabricii fondate în 1879, care asigura locuri de muncă unui număr important de persoane¹⁰. Pe lângă faptul că a reușit să conducă fabrica cu mult profesionalism,

⁴ FEHÉR 1933-1937, p. 284

⁵ FODOR și colectivul 1938, p. 77

⁶ ÁRVAY 1941, p. 142

⁷ FEHÉR 1933-1937, p. 284

⁸ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 16/1920-1924, f. 126v

⁹ FEHÉR 1933-1937, p. 288

¹⁰ N.N. 1914, pagină nenumărată

n-a renunțat la continuarea studiilor. Absolvind *Academia de Drept* din Oradea, în anul 1913 și-a luat licența, primind diploma de avocat. A practicat avocatura până în anul 1915, când a fost încorporat și trimis pe front.

După terminarea Primului Război Mondial, Váli nu și-a mai reluat activitatea de specialist în drept, ci s-a ocupat exclusiv cu dezvoltarea *Fabricii de sifon*, preocupat fiind în permanență de modernizarea utilajelor acestuia. Pătruns de un profund spirit social, cu toate că producția fabricii a scăzut în perioada crizei economice mondiale, n-a recurs la concedierea muncitorilor săi. Activitatea sa pe tărâm cultural, sportiv și social a fost, de asemenea, una apreciabilă.

Kálmán Weisz - fabricant de textile¹¹

Kálmán Weisz a fost unul din reprezentanții generației noi a industriașilor care au continuat activitatea economică a predecesorilor, după terminarea Primului Război Mondial și înfăptuirea Marii Uniri. S-a născut în anul 1899 la Satu Mare unde, tatăl său era un cunoscut comerciant de postavuri. Și-a efectuat studiile în orașul natal și Bratislava.

După terminarea războiului, dornic de ascensiune, a plecat la Viena și Berlin, unde a acumulat cunoștințe profesionale la cele mai renumite magazine de textile.

În anul 1921, Weisz și-a deschis, la Satu Mare, un magazin de postavuri, fiind și reprezentantul unor firme de textile străine renumite: *Heinrich Piski, Poviller et Comp., Mark Ados și Julius Hirschl*, până în anul 1925.

Atunci când importul materialelor textile a fost îngreunat prin aplicarea de taxe vamale prohibitive, el a decis să înceapă producția acestora în țară. Spre a-și realiza planul, s-a decis asupra orașului Oradea, din motivul distanței mai mici față de Budapesta unde, de asemenea, avea interese de afaceri. A cumpărat un teren, pe care a construit o *fabrică de textile* dotată cu cele mai moderne mașini de țesut și împletit, sub numele „*Regner & Weisz*”. Fabrica avea depozite atât la București, cât și în orașele Satu Mare, Timișoara, Arad, Galați și Brăila. Grație profesionalismului dobândit, Weisz a reușit să înfrunte și greutățile din anii marii crize economice mondiale.

Jenő König - fabricant de pălării¹²

Jenő König a văzut lumina zilei în localitatea Szarvas (azi în Republica Ungaria), la 20 decembrie 1896. Schița sa biografică indică efectuarea studiilor gimnaziale în orașul natal, Oradea, la *Gimnaziul Ordinului Premonstratens*, și la Budapesta. În timpul Primului Război Mondial a fost mobilizat pe frontul italian, unde a fost rănit. La scurt timp după incident, a fost demobilizat și lăsat la vatră. König a fost un tânăr care a înțeles spiritul nou al epocii, abordând domeniul tehnic, industrial, în defavoarea unei funcții mai comode din administrație. El și-a îndreptat atenția asupra *secretelor tehnice* ale producției de pălării, angajându-se la diferite fabrici din domeniu. Pe baza cunoștințelor acumulate, în anul 1920 și-a creat propria afacere. Apoi, a plecat în străinătate unde a studiat tehnicile moderne ale fabricării pălăriilor. Reîntors la Oradea, și-a extins fabrica, unde a aplicat cele însușite cu ocazia peregrinărilor. În paralel cu activitatea profesională a participat activ la viața socială a orașului, sprijinind diferite activități caritabile.

Simon Klein - fabricant de pălării¹³

Asemenea lui Jenő König, Simon Klein a fost și el un alt renumit fabricant de pălării. A fost tipul comerciantului care a reușit să se realizeze datorită sânguinței sale. S-a născut la 6 februarie 1892, în Oradea. În tinerețe s-a inițiat, în meseria de negustor de obiecte de mercerie, la depozitul cu ridicata a renumitei firmei orădene *Silbermann și Asociațul*. Apoi, a ajuns la

¹¹ FEHÉR 1933-1937, p. 289

¹² *Ibidem*, p. 280

¹³ *Ibidem*

Budapesta, la depozitul angro al firmei *Ignác Agulár*, care se bucura, la acea dată, de un renume mondial¹⁴. Acolo, a dobândit temeinice cunoștințe profesionale. Reîntors la Oradea, a ocupat o funcție de conducere, în cadrul filialei firmei *Fülöp Wallerstein și Fiii*¹⁵. În 1914 a fost recrutat. În timpul războiului, a luptat pe fronturile din Rusia, Serbia și Italia, fiind rănit în repetate rânduri. Pentru sacrificiul său de pe front a fost distins cu mai multe decorații și medalii.

După terminarea conflictului armat, Klein a revenit la Oradea și a deschis un magazin de pălării, confecții și mercurie. În 1919, a pus bazele unei fabrici de pălării de dame, după modelul renumitei *Fabrici de pălării „Siegfried und Orenstein”* din Viena, în cadrul căreia a deprins secretele meseriei. Fabrica de la Oradea a fost utilată cu mijloace de producție moderne, începându-și activitatea cu specialiști aduși din Germania. În jurul anilor 1922-1923, Klein și-a extins domeniul de activitate, producând pălării pentru domni și a inaugurat un magazin de modă pentru doamne¹⁶. Produsele sale, realizate mereu în conformitate cu ultimele cerințe ale modei marilor capitale, Paris, Londra, Roma, au fost valorificate în mai multe localități din Transilvania și la București unde, rând pe rând, și-a deschis filiale. Chiar și în timpul marii crize economice, în fabrica și magazinul lui Simon Klein lucrau între 100 și 120 de angajați¹⁷.

De asemenea, a fost și el un participant activ la viața socială a orașului, sprijinind o serie de acțiuni de binefacere.

József Leichner - fabricant de blănuri¹⁸

József Leichner a fost unul dintre acei industriași ai orașului Oradea care au dobândit renume atât în Regatul României, cât și în străinătate, grație profesionalismului său și a introducerii pe piață a noi produse de calitate. Activitatea fabricii sale de blănuri, fondate în 1926, a însemnat un pionierat în România, în acest domeniu industrial.

El și-a efectuat studiile la Viena. După terminarea acestora, s-a perfecționat la Berlin și la Paris. Ca rezultat al deprinderilor și al experienței dobândite, a ajuns la concluzia că și în cadrul industriei de îmbrăcăminte din blănuri este necesară crearea unui *produs de serie* care să fie utilizat de mase largi de oameni. Chiar dacă ideea nu era originală, s-a remarcat prin adaptarea – creativă – la domeniu și aplicarea în spațiu geografic. Inovația sa, în acest sens, a mai constatat și în fabricarea blănurilor fine din piele de miel. Piețele din străinătate au apreciat instantaneu utilitatea acestor produse, fabricarea fiind preluată și în Anglia, Germania și țările scandinave. Dezvoltându-și continuu fabrica, József Leichner a reușit să asigure locuri de muncă pentru 180 de angajați. În anul 1930, a participat la *Expoziția mondială* destinată produselor din blană, de la Leipzig, unde a fost distins cu o diplomă de merit. Exportul produselor sale a fost obstrucționat de restricțiile de devize. Drept recunoaștere a meritelor sale deosebite, a fost ales membru al conducerii *Halei Comerciale* din Oradea. În anul 1931, a obținut decorația *Ordinul Comercial și Industrial*, clasa a II-a. Un an mai târziu, a primit același ordin, de data aceasta, de clasa I.

Fabrica de blănuri „József Leichner” a avut o filială și la București, depozite în centrele mai importante din țară, iar în străinătate reprezentanțe la Viena, Leipzig și Paris¹⁹.

Sámuel Motzen - fabricant de blănuri²⁰

Fabricant și exportator de blănuri, Sámuel Motzen a fost unul dintre acei oameni care s-au afirmat prin efortul propriu. Provenind dintr-o familie săracă, s-a străduit să studieze

¹⁴ În cadrul acestei firme a fost elaborată renumita *cremă de ghetă marca „Guzi”*.

¹⁵ *Szabadság*, 1913, nr. 259, p. 4

¹⁶ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 6/1922-1941, f. 59

¹⁷ FEHÉR 1933-1937, p. 281; După începerea activității fabricii, conducerea magazinului a fost preluată de către soția sa, Serena Rossmann.

¹⁸ FEHÉR 1933-1937, p. 282

¹⁹ FODOR și colectivul 1938, p. 265

²⁰ FEHÉR 1933-1937, p. 282

științele abstracte. A venit la Oradea în anul 1905, unde a trebuit să lupte cu greutatea inerentă începuturilor de carieră.

Simțul său comercial cizelat l-a ajutat să observe cerințele piețelor de profil, din statele situate în Europa Centrală. În 1920 a înființat o firmă profitabilă, care s-a ocupat cu colectarea, prelucrarea și exportul articolelor din pene. După o activitate susținută timp de un deceniu, datorită tendințelor de autarhie, activitatea de export a intrat în regres. Acest declin l-a determinat să-și îndrepte atenția spre alte domenii ale industriei.

Deși industria blănăriei din România era dezvoltată, nu producea *piei Chevrax* (de capră și ied), produs francez de o calitate superioară. România plătea mari accize pentru importul sortimentelor de piei care nu se fabricau în țară. Observând fenomenul, Motzen a înființat în anul 1931, *Fabrica de piele „Majestic”* care, în scurt timp, a ajuns să lucreze cu 80 de angajați. Fabrica sa a produs – în exclusivitate pentru România – *piei Chevrax* și, în paralel, piei de antilopă²¹.

Departamentul tehnic al uzinei a fost condus de inginerul György Krausz, iar cel comercial de David Deutsch, ginerele proprietarului. Anterior, acesta din urmă a îndeplinit mai multe funcții în cadrul *Fabricii de piei „Citron et Deutsch”* din Mediaș. În fabrica din Oradea a lucrat și fiul său, Béla Motzen.

Alături de activitatea economică, Sámuel Motzen a desfășurat și o bogată activitate socială. În anul 1932 a fost ales vicepreședintele comunității israelite ortodoxe din Oradea.

Béla Muhary - fabricant de încălțăminte²²

Béla Muhary a fost un cunoscut fabricant de încălțăminte, care s-a născut în 1889 la Oradea. Din 1901 a devenit, pe rând, ucenicul pantofarilor Ferenc Mihálovits și János Petz, ultimul renumit pe plan local. După terminarea uceniciei, a lucrat la *Prima fabrică orădeană de pantofi și cizme „Farkas Moskovits și Asociații”*, apoi, în 1907 a plecat la Budapesta unde, timp de doi ani, și-a perfecționat cunoștințele profesionale, în cadrul unor firme renumite: *Fabrica de ghete „Kobrak”, Fabrica de încălțăminte „Frații Lichtmann” și Fabrica de încălțăminte „Frații Schwartz”*.

Revenit la Oradea, în 1910, a creat un atelier de încălțăminte propriu, unde a lucrat până la data încorporării sale, în anul 1915, într-un batalion de vânători de munte din Arad. În timpul petrecut sub arme, Muhary a fost detașat la o fabrică de echipamente de artilerie, din regiunea Carintia (în Austria), unde a funcționat ca pantofar, în garnizoană. După terminarea războiului, și-a redeschis atelierul care, în scurt timp, a devenit o veritabilă fabrică, grație dotărilor tehnice moderne. În firma sa lucrau circa 60-70 de muncitori. Marfa de bun gust și de o calitate superioară, produsă sub directa îndrumare a proprietarului, a fost valorificată atât la Oradea, cât și în alte orașe din Transilvania.

La 1 iunie 1924, în urma asocierii cu alți doi comercianți, Lázár Leitner și Jenő Mannhardt, firma și-a schimbat denumirea în *Fabrica de ghete „Triumph”*²³. În cadrul ei, lui Béla Muhary i-a revenit funcția de conducător tehnic. Fabrica a cunoscut o dezvoltare permanentă – s-a mutat într-un nou sediu –, fiind dotată cu utilaje performante. De asemenea, numărul muncitorilor săi a crescut la 250.

Activitatea unității productive a cunoscut un regres la începuturile crizei economice mondiale, dar și din cauza dorinței deținerii de monopol în domeniu, pe întreg cuprinsul Ardealului, de către *Fabrica de piele „Dermata”* din Cluj. În atare condiții, Béla Muhary și-a retras acțiunile din firmă. În anul 1930 și-a reluat activitatea, pe cont propriu, dirijându-și producția pe fabricarea de papuci, cu rezultate mulțumitoare²⁴.

²¹ ÁRVAY 1941, p. 140

²² FEHÉR 1933-1937, p. 281

²³ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 17/1924-1927, f. 126v

²⁴ ÁRVAY 1941, p. 140

Jenő Steiner - directorul general al Fabricii de ghete „Carmen”²⁵

Jenő Steiner a fost tipul omului care, prin efort propriu, a ajuns în funcții de conducere, pornind de la cele mai de jos trepte ale meseriei.

S-a născut la 1873, în comuna Halastó, din comitatul Vas (azi în Republica Ungaria). Încă de la vârsta de 11 ani a lucrat ca ucenic la mai mulți cizmari, unde a învățat meseria vreme de peste patru ani. Ajungând la Budapesta, și-a dezvoltat cunoștințele profesionale și culturale la cursurile serale organizate de sindicatele muncitorilor. S-a perfecționat de așa manieră încât, în anul 1891, la vârsta de 18 ani, a devenit redactor la revista de specialitate *Cipész (Pantofarul)*.

În 1894 se afla deja la Cluj, unde a lucrat în calitate de maistru la un comerciant de piei. Din 1895, a colaborat cu cotidianul *Népszava (Glasul poporului)*. Pentru articolele sale publicate în acest ziar, prin care încuraja muncitorii să lupte pentru apărarea propriilor interese, a fost condamnat la închisoare. Deoarece guvernul de la Budapesta persecuta activitatea politică a proletariatului organizat în Partidul Social Democrat, al cărui simpatizant a fost și Steiner, în 1898, împreună cu alți lideri ai partidului, a fost expulzat din oraș.

Ajungând la Viena, în calitate de specialist a avansat, în scurt timp, în funcții de conducere. Modelele de încălțăminte proiectate de el au atras atenția imediat, fapt pentru care a fost ales membru al *Academiei de modă* din Viena. Articolele sale, publicate în renumite reviste de specialitate ale vremii, din Imperiu și străinătate, i-au facilitat contactul cu fabricantul de ghete Tamás Bata, din orașul Zlin (azi în Cehia). Împreună au înființat *Prima fabrică de piei „Bata”*, în cadrul căreia lui Steiner i-a revenit sarcina de aprovizionare cu materii prime, cu preponderență din Transilvania. Concomitent a editat revista *Der Werkmeister (Maistrul de fabrică)* și a înființat *Asociația și casa de pensii a maiștrilor și angajaților din fabricile de piei și încălțăminte*²⁶.

La câțiva ani după terminarea Primului Război Mondial, în anul 1922 Steiner a hotărât lichidarea afacerilor sale din Viena și s-a stabilit în orașul de pe Crișul Repede. Observând că în România galanteria și producția de încălțăminte pentru copii era deficitară, a creat *Fabricile de ghete „Carmen” și „Primus”*, precum și *Fabrica specială de produse chimice „Esa-Sun”*²⁷. Aceste trei fabrici au asigurat locuri de muncă unui număr de aproximativ 800 de muncitori.

Activitatea desfășurată de Jenő Steiner a dovedit cât de util poate fi pentru un oraș un asemenea industriaș și om de afaceri.

Jenő Weisz - proprietarul Fabricii de încălțăminte „We-Ego”²⁸

Jenő Weisz s-a născut la Debrecen, provenind dintr-o familie de muncitori. Ocupația tatălui său, cea de pantofar, l-a impulsionat spre a deprinde tainele acestei meserii. În perioada anilor 1903-1910, și-a însușit cunoștințele necesare în orașul natal, la *prăvălia* lui *Béla Glück*. În 1910 a venit la Oradea, pentru perfecționare, lucrând în *magazinul fraților Spreng*. În anul 1913 s-a asociat cu Mór Gelbert, deschizând împreună un magazin de încălțăminte și modă pentru domni, sub numele *„Weisz și Gelbert”*. Acestei activități fructuoase i-a pus capăt izbucnirea Primei Conflagrații Mondiale, Weisz fiind încorporat și trimis pe front, unde a fost rănit grav.

Revenit la Oradea în anul 1919, bolnav de rinichi, a fost calificat invalid. Cu toate acestea, *Hala Comercială* din oraș l-a ajutat să-și continue activitatea comercială. Succesul obținut în anul 1924 – la *Expoziția Halei Comerciale* – cu încălțăminte de lux pentru dame, l-a determinat să producă în serie mare. Și-a înființat propria fabrică, a utilat-o cu mașini moderne,

²⁵ FEHÉR 1933-1937, p. 286

²⁶ *Ibidem*, p. 287

²⁷ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 16/1920-1924, f. 339v; registrul 17/1924-1927, f. 143v; registrul 6/1922-1941, f. 183

²⁸ FEHÉR 1933-1937, p. 289

producând încălțăminte *marca We-Ego*, deosebit de apreciată în tot Regatul României²⁹. Chiar și în timpul anilor de criză economică, fabrica a asigurat locuri de muncă pentru 100-120 de muncitori. După perioada recesiunii, s-a profilat și pe producția de încălțăminte pentru copii³⁰.

Jenő Weisz a fost membru al *Halei Comerciale* și al *Asociației Industriașilor din România*.

József Reich - fabricant de acid carbonic și oxigen³¹

József Reich s-a născut la Újfehértó (în limba germană Ratzfert, în prezent localitate în județul Szabolcs-Szatmár-Bereg din nord-estul Ungariei) în anul 1865. Și-a efectuat studiile în școala celor mai renumiți rabini. A ajuns la vârsta de 17 ani la Oradea, unde tatăl său era funcționar la comunitatea israelită ortodoxă. La vârsta de 18 ani a preluat conducerea unei fabricii de sifon, situată pe calea Clujului. La acea vreme acidul carbonic, necesar sifonului, se obținea printr-un procedeu rudimentar, din acid sulfuric și dolomită.

Dornic de afirmare, a plecat în Germania – la Leipzig, Berlin și Breslau – pentru perfecționare, unde și-a însușit secretele fabricării acidului carbonic, studiind îndeaproape instalațiile moderne aferente. Revenit la Oradea, a înființat în 1904 *Fabrica națională de acid carbonic*, prima unitate de acest fel din provincie³². Utilajele necesare fabricării acidului carbonic lichid au fost produse de el însuși – prin acest gest reușind să obțină economii însemnate –, din Germania procurând doar un compresor. Acidul carbonic produs de fabrica sa a fost utilizat în mai toate așezările din estul Imperiului.

După terminarea războiului și odată cu schimbările politice survenite prin unirea Transilvaniei cu Patria Mamă, producția fabricii a scăzut, din cauza concurenței cu alte fabrici similare. Cu toate acestea, învingând dificultățile, Reich a reușit să-și extindă domeniul de activitate prin reprofilare, producând oxigen, vital în activitatea spitalelor.

A fost un participant asiduă la activitatea comunității israelite ortodoxe din Oradea, fiind ales președintele acesteia în 1927. În perioada mandatului său în cadrul acestei comunități a înființat un modern *abator ritual*, la standarde europene³³.

Jenő Feldmesser - fabricant de produse chimice³⁴

Jenő Feldmesser s-a născut la 19 mai 1899, în localitatea Marghita, azi municipiu pe raza administrativă a județului Bihor. A absolvit *Liceul Asociației Comerciale* din Oradea, în 1915, după care a devenit funcționar public, cu atribuții de conducere, la *Casa de Economii* din localitatea natală. A lucrat cu succes la această unitate financiară până în 1917, când a fost încorporat și trimis pe front. În perioada petrecută sub arme, a participat la acțiuni militare pe câmpurile de luptă din Italia, fiind decorat de mai multe ori. A fost lăsat la vatră în anul 1918, în calitate de cadet.

După terminarea războiului, a căutat să se afirme în afaceri. În 1924 a fondat, la Oradea, cu titlu de proprietar asociat, *Fabrica de produse chimice „Clotild”*, având sediul principal pe str. Aurel Vlaicu nr. 22-24³⁵. În scurt timp de la înființarea sa, fabrica a prosperat, reușind să-și mențină producția, atât în perioada marii crize economice, cât și în anii de după recesiune.

Ca o recunoaștere a meritelor sale, Feldmesser a fost ales membru al *Halei Comerciale*. În afara activității sale de om de afaceri, a participat, în calitate de membru, la munca diferitelor uniuni cu caracter social.

²⁹ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 6/1922-1941, f. 170

³⁰ FODOR și colectivul 1938, p. 268

³¹ FEHÉR 1933-1937, p. 285

³² A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 10/1903-1906, f. 71v

³³ FEHÉR 1933-1937, p. 286

³⁴ *Ibidem*, p. 277

³⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 18/1927-1941, f. 132; TRIPON 1936, p. 314

János Rippner - fabricant de ace și celuloid³⁶

János Rippner provenea dintr-o familie săracă. După terminarea școlii elementare, a devenit ucenic la Mihály Leipnik, care avea unul dintre cele mai mari magazine din oraș. În scurt timp a fost promovată în funcția de comis-voiajor al firmei, pentru toată partea de est a Imperiului dualist.

Alături de cumnatul său, în anul 1909, a pus bazele *Magazinului de galanterie, cu ridicata, „Leitner și Rippner”*. După doi ani petrecuți în comerț, și-a propus pornirea unei afaceri îndrăznețe și de proporții. Înainte de aceasta însă, a vizitat *Fabrica de ace* din Sachsen (Germania) și *fabricile de celuloid* de pe cuprinsul Franței. Întors la Oradea, împreună cu fratele său, Vilmos, a înființat *Fabrica maghiară de ace și celuloid S.A.*, primind o finanțare substanțială din partea băncilor cu activitate la Oradea. Cu toate că noua afacere a demarat bine, în anul de criză 1913 secția de ace a fost vândută. Subunitatea de celuloid a rămas, în continuare, proprietatea familiei.

În timpul Primului Conflict Armat Mondial, Rippner a participat la luptele de pe fronturile din Rusia și România.

După război, în anul 1919, s-a stabilit la Budapesta unde, împreună cu vărul său, Pál Rossinger, a creat firma *„Rosinger și Rippner”*. Un an mai târziu, această firmă a deschis un depozit angro la Viena, urmat în 1921, de un altul la Oradea. Multă vreme, depozitul de la Oradea a fost unul din cele mai însemnate de pe cuprinsul Transilvaniei.

Farkas Rippner - director al Fabricii de agrafe și piepteni³⁷

Farkas Rippner s-a născut în 1886, la Oradea. Din cauza stării familiale modeste, după absolvirea studiilor medii s-a angajat la *Fabrica maghiară de ace și celuloid S.A.* din localitate, fondată în 1911³⁸. Grație sânguinței de care a dat dovadă, în scurt timp a avansat într-una dintre funcțiile de conducere ale fabricii. Înainte de izbucnirea Marelui Război, Rippner a cumpărat acțiunile firmei aflate în pragul falimentului. Cu un capital insuficient și în condiții extrem de grele, fabrica a reușit să se revigoreze și să devină profitabilă.

După terminarea războiului și în noile condiții istorice, fabrica a beneficiat de avantajul de a fi singura, în acest domeniu industrial, din România. Produsele sale au fost valorificate pe întregul teritoriu. În timpul mării crize economice din perioada interbelică, fabrica a asigurat locuri de muncă celor circa 200 de angajați.

Fiul său, György Rippner, a moștenit spiritul comercial și sânguința tatălui, absolvind *Academia Comercială* din Berna, unde a obținut titlul de doctor. El a participat activ, alături de părintele său, la conducerea fabricii³⁹.

Sándor Wasserstrom - fabricant de cărămizi și redactor al revistei „Népünk” („Poporul nostru”)⁴⁰

Sándor Wasserstrom a fost un reprezentant de frunte al evreimii din Oradea, a cărui contribuție la progresul economic și cultural al orașului a fost esențială.

S-a născut la 7 iunie 1887, în Oradea și, conform tradiției strămoșilor săi, și-a început studiile la școala evreiască. Ambiția care îl caracteriza, dar și setea de a-și însuși cunoștințele laice, l-au determinat să-și continue studiile la *Gimnaziul Ordinului Premonstratens*. Mai apoi s-a înscris la *Academia de Drept* însă, la vârsta de 22 ani, și-a întrerupt studiile și s-a căsătorit. Apoi a preluat comerțul *en détail* al tatălui său, reușind să-l dezvolte într-unul *en gros*.

³⁶ FEHÉR 1933-1937, p. 444

³⁷ *Ibidem*, p. 284

³⁸ A.N.-D.J.Bh., *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 13/1911-1914, f. 71v

³⁹ FEHÉR 1933-1937, p. 285

⁴⁰ *Ibidem*, p. 287

În anul 1918, a cumpărat *Fabrica de cărămizi „József Guttmann”*, situată în Csillagváros (Orașul stelar), zona Salca, care funcționa aici din 1879. De asemenea, și-a adjudecat și terenurile învecinate, pe care, alături de producția de cărămizi, a realizat o fermă agricolă model⁴¹. Apoi a trecut la parcelarea terenului din jurul fabricii, creând locuri pentru construcții de case, pe o întindere de circa 15 străzi. Prin acordarea unor facilități beneficiarilor, a devenit posibilă construirea parțială a coloniei Wasserstrom. Săpăturile de salvare efectuate la fața locului cu scopul descărcării terenului de sarcină arheologică au scos la iveală un număr mare de bunuri culturale. O parte din ele se găsesc în diferitele colecții ale Muzeului Țării Crișurilor din Oradea.

O curiozitate anecdotică a coloniei Wasserstrom a fost *arborele* sădit de locuitorii acesteia, lângă care ar fi aterizat forțat avionul cu care se reîntorcea de la Paris viitorul suveran al României Mari, Carol al II-lea, plecat din țară împreună cu amanta sa, Magda Lupescu.

Încă din tinerețe, Sándor Wasserstrom a desfășurat o bogată activitate publicistică, ocupându-se mai ales de problemele sociale ale evreilor. A participat activ la mișcarea religioasă *Mizrachi*, devenind în anul 1928 președintele, pentru Transilvania, al acestui curent.

Jenő Grünwald - lăcătuș⁴²

Jenő Grünwald s-a născut la 10 noiembrie 1869, în comuna Botiz din județul Satu Mare de astăzi. După însușirea cunoștințelor în meseria de lăcătuș și a experienței de șapte ani, acumulate în conformitate cu prevederile vechiului sistem de breaslă, s-a stabilit la Oradea unde, în 1893, a înființat un atelier de lăcătușărie. În atelierul său s-au executat lucrări de lăcătușărie și fonerie, pentru majoritatea clădirilor mai importante din oraș, cum ar fi: *Palatul Primăriei*, *Palatul Moskovits*, *Casa Rimanóczy*, terasa *Cafenelei Royal*, *Școala de Cadeti* (azi locație a *Muzeului Țării Crișurilor*), *Școala de Jandarmi* (azi în componența *Universității din Oradea*). Mulțumită sânguinței și simțului artistic de care a dat dovadă, atelierul său a devenit cunoscut și în alte orașe mai mari de pe cuprinsul răsăritean al monarhiei Austro-Ungare, fiind solicitat cu comenzi în repetate rânduri. Astfel, firma sa a executat foneria *Palatului Comitatului*, din Aiud, *Palatului Tribunalului*, din Zalău, a *Hotelului „Miramare”*, din orașul port Crikvenica (azi în Croația), a *Hotelului „Pallace”* și a mai multor palate din Budapesta. Tot de numele lui Grünwald este legată și introducerea, în premieră la Oradea, a sudurii cu autogen, care permitea, deopotrivă, îmbinarea și debitarea pieselor turnate, a organelor de mașini, ale pieselor din bronz, cupru și aluminiu⁴³.

După un stadiu de perfecționare efectuat în străinătate, în 1911 Grünwald a înființat o *Fabrică de rulouri din fier/oțel*, probabil unică la acea vreme, la nivelul orașelor din provincie⁴⁴. La scurt timp după înființare, fabrica a fost asaltată cu un număr mare de comenzi, venite pentru început, din partea unor comanditari din Satu Mare, Debrecen și Nyíregyháza (azi în Republica Ungaria).

În perioada Marelui Război, Grünwald a activat la *Fabrica maghiară de tunuri din Győr*, în postură de funcționar al departamentului tehnic și proiectant de mașini-unelte, obținând rezultate remarcabile.

În anul 1922, împreună cu frații săi, Mór și Herman Grünwald, a înființat o *fabrică metalurgică*, iar în 1929 și-au extins domeniul de activitate prin fabricarea *rulourilor din lemn*. Pentru acest sortiment de produse, cu începere din 1920, întreprinderea a devenit reprezentanță a *Fabricii de rulouri din lemn* din Esslingen⁴⁵. Chiar și în timpul declinului economic, proprietarii au reușit să asigure locuri de muncă pentru un număr de 45-50 de angajați.

⁴¹ EMŐDI 2006, p. 141

⁴² FEHÉR 1933-1937, p. 279

⁴³ B.N.I.K. 1912, p. 165

⁴⁴ N.N.N.A. 1926, pagină nenumărată

⁴⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Prefectura județului Bihor*, dos. 75/1920, f. 141

Drept recunoaștere a activității sale deosebite, în 1930, Jenő Grünwald a primit ordinul *Meritul Comercial și Industrial*, clasa a II-a.

2. Comercianți

Iacob Dance - avocat, comerciant de cereale⁴⁶

Iacob Dance s-a născut în anul 1896, la Oradea. După efectuarea studiilor medii și după absolvirea examenului de maturitate la *Școala Ordinului Premonstratens*, a urmat cursurile *Academiei Comerciale* din Cluj și ale *Facultății de Drept* din București, unde a obținut licența în avocatură.

A fost un membru marcant al vieții industriale și comerciale a orașului Oradea, în perioada interbelică, ocupându-se de comercializarea cu ridicata a cerealelor, făinii, diferitelor produse alimentare și a vitelor, precum și de unele operații de export⁴⁷. Alături de aceste activități economice, a fost coproprietarul celei mai mari brutării din Oradea interbelică, situată pe calea Victoriei nr. 92⁴⁸.

Iacob Dance a îndeplinit și funcții de conducere. A fost președintele *Sindicatului Brutarilor* din Oradea și membru în consiliul de administrație al *Camerei de Comerț și Industrie* din localitate. De asemenea, a făcut parte din consiliul director al *Bursei de mărfuri*.

Pentru meritele sale, a fost decorat cu ordinul *Meritul Comercial*, clasa I.

János Emődi senior - electrotehnist⁴⁹

János Emődi senior s-a născut la 1911, în Oradea. A absolvit mai multe cursuri de electrotehnică, fiind ucenic la firma „N. Rajz”, unde s-a perfecționat. Concomitent, a urmat cursurile *Școlii de muzică* din localitate, unde a învățat să cânte la violoncel. Apoi s-a înscris la *Conservatorul din Cluj*, unde a studiat doi ani.

Revenit la Oradea, la 1 septembrie 1931 a fondat un atelier cu profil de articole industriale și electrice. În localul acestuia, din strada Alexandri nr. 9, au fost confecționate: motoare, dinamuri, transformatoare, corpuri electrice pentru încălzire, acumulate și aparate radio. De asemenea, se prestau și servicii de: bobinare rotoare, reparare și umplere acumulate, cât și reparare echipamente electrice medicale și din componența autovehiculelor rutiere. Atelierul a funcționat până la 30 septembrie 1947, când a fost închis. În 1941, împreună cu Zsolt Ferenczy care se ocupa de latura comercială a afacerii, Emődi senior a înființat un magazin specializat în comercializarea aparatelor tehnice și electrice, care includea și un atelier de depanare. Prăvălia a fost situată pe strada Rákóczi, fiind concomitent și reprezentanță a manufacturii germane de echipamente electrice „Blaupunkt” – inițial „Ideal” – din Berlin⁵⁰. Având în vedere că, între 1945 și 1947, importul de aparate radio și de piese electrice aferente, din Germania și Ungaria, a fost ca și inexistent, iar în România nu s-au produs încă receptoare radio, János Emődi s-a văzut nevoit să închidă și acest magazin.

Legat de activitatea sa, ar mai fi de adăugat că, în perioada 1940-1942, a fost membru al *Corporației industriașilor*.

⁴⁶ TRIPON 1936, p. 385

⁴⁷ CHIRIAC 2003, *Camera...*, p. 59; HORVÁTH 1923, p. 188

⁴⁸ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 1242/1920, f. 464; TRIPON 1936, *op. cit.*, p. 314

⁴⁹ Mărturie EMŐDI J.

⁵⁰ <http://en.wikipedia.org/wiki/Blaupunkt>; Manufactura a luat naștere în 1923, în anul 1938 schimbându-și denumirea în *Blaupunkt*. După cel de-al Doilea Război Mondial, firma și-a mutat sediul în Hildesheim (Saxonia Inferioară, Germania), la circa 30 kilometri sud-est de Hannover (Hanovra).

VII. UNITĂȚI INDUSTRIALE ȘI COMERCIALE - PROMOVAREA PROPRIEI IMAGINI

Este cunoscut faptul că substratul reușitei unei afaceri este *reclama comercială*¹. În consecință, în măsura posibilităților financiare proprii, unitățile comerciale și-au promovat imaginea, atât în presa locală a vremii (arma cea mai eficientă a reclamei până la apariția celorlalte surse media), în compasurile comerciale și industriale locale, prin cataloage de produse ori calendare de buzunar, cât și prin intermediul altor mijloace, cum ar fi: colile și plicurile de corespondență, facturile comerciale personalizate, clișeele, publicitatea realizată prin intermediul mijloacelor de transport și, nu în ultimul rând, cea de pe stâlpii de susținere ai conductorilor electrici.

Analiza minuțioasă a documentelor comerciale de promovare a imaginii scoate în evidență o serie de trăsături ale epocii, cum ar fi: stadiul de evoluție a industriei, inclusiv cu ilustrarea clădirilor și a mărfii oferite spre vânzare; sublinierea nivelului și standardului tehnic la care s-a ridicat măcar o parte a societății orădene; reliefaarea unui înalt nivel atins de industria și comerțul local și existența unei categorii comerciale ajunse la un apreciabil simț estetic, subordonat nevoilor de a-și face cunoscute produsele destinate comercializării.

Atât grafica ilustrațiilor, cât și caracterele utilizate – încercând să țină pas cu moda epocii pentru imprimarea acestor documente comerciale, aparent nesemnificative – atestă existența unei industrii poligrafice evaluate, deservită de o categorie de profesioniști în materie, printre care s-au remarcat și o serie de graficieni cunoscuți în epocă². Atât industria poligrafică, cât și munca artistică creativă constituie un obiect de studiu aparte, asupra căruia merită să ne aplecăm atenția.

Așa-numitele *anunțuri de pagina a patra*, ilustrațiile de almanahuri și de carte, afișele de spectacol, la fel și tipăriurile de alte categorii – *cataloage de produse*, *calendare de buzunar*, *coli și plicuri de corespondență personalizate*, *facturi comerciale individualizate* –, produse ale unor poligrafii de înaltă ținută, dovedesc nivelul atins de tehnica de multiplicare. Odată ieșit de sub mână graficianului, artist plastic profesionist sau amator – în majoritatea cazurilor, prototipul lua drumul poligrafiei, pentru a fi multiplicat. Acesta a fost și parcursul urmat de tipăriurile comandate de proprietarii societăților și ai reprezentanțelor comerciale orădene sau de conducătorii unor societăți comerciale autohtone și străine, care au ținut la prestigiul propriilor firme.

1. Publicitatea din presa locală, precum și din diferite periodice, anuare și reviste orădene ale epocii

Primele reclame cu caracter exclusiv bibliografic – descrierea de specialitate a lucrărilor unui autor sau a lucrărilor referitoare la un anumit domeniu – au fost publicate în anul 1652, în jurnalul londonez *Mercurius*. Mai târziu, au apărut anunțurile pentru obiecte pierdute, solicitările și ofertele de servitori, orarul și tariful poștalioanelor puse în serviciul public³.

¹ *Szabadság*, 1938, nr. 6, p. 9; Specialiștii acestei *arte moderne* sunt considerați a fi americanii. O mare parte a oamenilor apreciază că reclama este ceva dezonorant și că adevăratul merit este acela de a te face cunoscut prin tine însuși. Francezii susțin că marfa care atrage e pe jumătate vândută. Americanii, mai practici, pretind însă că marfa adecvat lansată prin reclamă e pe trei sferturi vândută.

² Unul dintre acești graficieni, născut la Oradea, a fost Károly Radványi senior (1900-1957). A se vedea în BARABÁS 2002, p. 1 și passim.

³ *Gazeta de Vest*, 1935, nr. 1552, p. 2

La nivel local, mulți comercianți și industriași cu activitate în orașul de pe Crișul Repede au intuit încă de la începutul apariției ziarelor și a revistelor orădene posibilitatea de a-și face cunoscute produsele și serviciile, în paginile acestora. Un exemplu relevant în acest sens este cel al cotidianului *Szabadság* care, în *Albumul său jubiliar* din anul 1914, relatează: „Ne aducem aminte, cu plăcere, de acei oameni de afaceri, cu judecată, care au prezis performanța mai nouului ziar de pe piață, în domeniul publicității comerciale și au promovat reclamele firmelor lor în paginile acestuia. Cu toate că o mare parte a întreprinderilor ale căror anunțuri publicitare apar în numărul de debut al jurnalului nostru, din 17 iunie 1874, și-au încetat activitatea ori s-au desființat, nu poate cauza un impediment însurirea numelor lor: Mór Spitzer-Bazar „Totul începând de la 27 crăițari”, Nuszbaum și Rasofszky-Consignație și firmă de transport, Ödön Hegedüs-Magazin de fierărie, József Waldmann-pălării din mătase, Lajos Perlits-pălării, Izidor Krugstein-Depozit de lămpi și petrol, Jakab și Heller-Magazin de vânzare și închiriere saci, Ferencz Dunkel-Moară, József Sonnenfeld jr.-Magazin de instrumente muzicale, Ármin Lászky-Tipografie”⁴.

În cele ce urmează, ne propunem să prezentăm câteva reclame publicate în diferite ziare și periodice, cu activitate în perioada supusă analizei. Expunerea materialelor publicitare respectă ordinea cronologică a apariției tipăriturilor în care acestea au fost incluse. Din cauza spațiului de publicare limitat, în cazul unora dintre ele vom reproduce doar textul (fără imagini) cu detaliile grafice care li se asociază.

Fabrica de pantofi și cizme „Farkas Moskovits și Asociații”

Anul înființării: 1893 (după unele izvoare 1887), cu autorizația de funcționare nr. 15219/29 august 1898⁵;

Publicația în care apare reclama: *Vulturul*, 1893, număr neidentificat, p. 6

Textul reclamei (în limba română, cu excepția adresei magazinului scrisă și în limba maghiară): „**OPINCI/** Avem onoare a aduce la cunoștința on. public, în deosebi a comercianților romani de la sate că în marele nost magazin de piei, ținem **cele mai tari, fine și bune opinci**, (fabricatul nost propriu) pe cari le vindem **cu prețurile cele mai convenabile** (de tot moderate). – Magazinul nost e bogat asortat cu tot felul de piei (de ghete, de curele, etc.) dar în deosebi cu **opinci./ Comandele prin postă se efeptuesc la moment./ FARKAS MOSKOVITS & COMP. fabricanți de opinci./ Oradea-Mare (Nagyvárad, N.-Teleki-utca.)**”;

Descriere: reclama face publicitate unui produs atât de caracteristic pentru români: *opincile*. Textul este încadrat de un chenar decorativ, menit să atragă atenția asupra conținutului. Cel mai important detaliu (opincile) este cuprins între două semne identice: mâini al căror index atrage atenția. Asemenea mâini se puteau vedea frecvent pe reclamele stradale, ba chiar și pe simplele indicatoare care arătau direcția spre ceva anume. Pentru captarea atenției cititorului și cu scopul de a comunica un mesaj important, cât mai limpede cu putință, textul este scris cu fonturi/caractere diverse, având felurite dimensiuni (**Anexa XVIII/ Fig. 1**). Ca ansamblu, reclama este o reușită, pentru că scoate un maximum de efect, cu un minimum de mijloace (monocromia).

Atelierul de lăcătușărie și orologii „József Daday”

Anul înființării: 1860⁶;

Publicația în care apare reclama: FEHÉR 1897, filă nenumărată;

Textul reclamei (tradus din limba maghiară): „Numeroase premii/ **József Daday** lăcătuș și fabricant de orologii,/ **Oradea Mare, str. Szt. János 320./ Am onoarea de a supune atenției**

⁴ SZABADSÁG 1914, p. 21

⁵ A.N.-D.J.Bh., *fond Asociația micilor meseriași*, dos. 6/1884 - 1936, f. 22; Idem, *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 8/1876-1893, f. 363v, 364f; DUKRÉT 2008, p. 130

⁶ *Tiszántúl*, 1902, nr. 60, p. 9

Dumneavoastră **OROLOGIILE** de producție proprie, **afiate în stoc**, în atelierul meu privat de lăcătușărie și orologii. Aceste mecanisme, premiate la mai multe expoziții, au roata principală [roata ancorei – n.a.] confecționată din cupru, fusuri mobile cu mișcare independentă, pentru a facilita încărcarea gravitațională a mecanismului. De asemenea, sunt echipate cu tamburi din oțel pentru înfășurarea frânghiilor cu greutate și șuruburi pentru reglarea pendulei. Mă angajez inclusiv pentru montarea orologiului ales. Orologiile fabricate în atelierul meu sunt confecționate din fier forjat, având capetele axelor din oțel. Excepție face doar roata principală, confecționată din cupru./ Cu rugămintea de a solicita comenzi, rămân cu deosebită stimă **JÓZSEF DADAY**, lăcătuș și fabricant de orologii”.

Descriere: este o reclamă echilibrată care, în pofida încărcăturii textului, nu deranjează. Ea îmbină desenul grafic, un cadran de ceas cu numere romane, cu textul tipărit. Acesta din urmă este unitar, chiar dacă îmbină caracterele simple cu cele cu serife. În cazul literelor mici, există un rând cu litere în eflorescență: „lăcătuș și fabricant de orologii”. Ideile mai importante de perceput sunt scoase în evidență prin litere de dimensiuni mai mari. Întreaga lucrare este încadrată cu un motiv preluat din vechea artă grecească (**Anexa XVIII/Fig. 2**).

Fabrica de pluguri și depozitul de mașini agricole „Perge și Rozslay”

Anul înființării: 1847;

Publicația în care apare reclama: N.B.C.L. 1904, p. 64;

Textul reclamei (tradus din limba maghiară): „**Perge și Rozslay /Fabrică de pluguri și depozit de mașini agricole / Anul înființării: 1847, la Oradea/ Fabrica: str. Lukács György nr. 824/ Depozit: Piața Mare/ Subsemnații recomandă plugurile mono- și pluribrăzdar de tip Perge, renumite pe plan național, cele mai bune și ieftine./Pluguri universale mono- și pluribrăzdar sistem Sack, precum și alte utilaje agricole cu garanție./ Firma noastră a fost premiată la mai multe expoziții./ Oferim gratuit Listă de prețuri ilustrată./ Cu deosebit respect Perge și Rozslay”;**

Descriere: este o reclamă mai veche, amintind de imprimeurile publicitare utilizate în facturile fiscale personalizate, din epocă. O gamă variată de tipuri de caractere se îmbină cu un desen grafic ce reprezintă un plug din fier, sistem Sack. Se disting unele litere de tip secesion, într-o multitudine de alte tipuri de caractere simple, utilizate de tipăriturile vremii.

Turnătoria „Tátray și Klier”

Anul înființării: neidentificat, se presupune a fi 1906, dacă ar fi să ne luăm după conținutul textual al reclamei;

Publicația în care apare reclama: ziarul *Nagyvárad*, 1906, nr. 138, p. 7;

Textul reclamei (tradus din limba maghiară): „**Turnătorie nouă./ Avem onoarea de a aduce spre știința respectatului public că, sub denumirea Tátray și Klier, am deschis o turnătorie de fontă, utilată modern, în care producem repede, bine și la prețuri mici diferite piese turnate și piese de mașini./ Cu respect Tátray Sándor și Klier Alajos.”;**

Descriere: aspect relativ simplu, prin utilizarea a câteva tipuri de caractere intercalate între ele. Prin litere mai deosebite sunt scoși în evidență proprietarii firmei. Un joc aproape simetric se realizează prin întrepătrunderea unor caractere de mărimi ceva mai mari cu altele de mărime constantă, dar mai mici ca primele.

Fabrica de rulouri „Dezsó Szántó”

Anul înființării: 1911, cu autorizația de funcționare nr. 29043/20 noiembrie 19117;

Publicația în care apare reclama: B.N.I.K. 1912, p. 181

Textul reclamei (tradus din limba maghiară): „**proprietar DEZSŐ SZÁNTÓ lăcătuș /**

⁷ A.N.-D.J.Bh., *fond Asociația micilor meseriași*, dos. 6/1884 -1936, f. 74; *Idem, fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 5/1906-1922, f. 150f

PRIMA FABRICĂ DE RULOURI DIN ORADEA / Produse: Rulouri de tip Esslingen, obloane din tablă de oțel, rulouri din damasc, jaluzele, rulouri din pânză, structuri parasolar, gamă largă de articole de lăcătușărie/ TELEFON 491. str. ST. JÁNOS nr. 25./ **PRODUCĂTORUL DE RULOURI PENTRU FERESTRE, ÎN EXCLUSIVITATE PENTRU ORADEA MARE, ESTE DEZSÓ SZÁNTÓ – ATELIER DE LĂCĂTUȘĂRIE/ Telefon 491./ Prețuri fără concurență/ Oferim gratuit Listă de prețuri / Solicitați ofertă”;**

Descriere: suprafața publicitară este divizată în patru câmpuri: unul superior, mai îngust, pe orizontală, și trei inferioare, aparent congruente, dispuse în coloană, de formă dreptunghiulară. Câmpul superior, la fel și două din partea inferioară, cele marginale, conțin mai multe tipuri de caractere. Al treilea câmp inferior, cel situat la mijloc, include și un desen specific obiectului de activitate al firmei. Câmpul superior conține litere mari de tipar, în majoritatea sa. Acestea sunt oarecum înflorite, cu trimiteri modeste spre literele caracteristice *Artei 1900*. Câmpul inferior, situat în stânga, repetă în mare parte același tip de caractere. Acestea li s-au adăugat litere mici simple, de tipar. Câmpul cu desen conține și el diverse caractere mari și mici, normale ca aspect, obținute prin gravare în planul desenului. Câmpul inferior, cel din dreapta, conține caractere mari și mici, simple, lipsite de serife.

Fabrica orădeană de vitralii, oglinzi și șlefuitoare de sticlă S.A.

Anul înființării: 1912, cu autorizația de funcționare nr. 16958/1 iulie 1912⁸;

Publicația în care apare reclama: *Tiszántul*, 1913, nr. 1, p. 11;

Textul reclamei (tradus din limba maghiară): „*Fabrica orădeană de vitralii, oglinzi și șlefuitoare de sticlă S.A./ la Oradea, str. Gerliczi/ Telefon 11-64/ Șlefuitoare de sticlă/ Gravură în sticlă/ Sticlă pentru geamuri și vitrine/ Călire sticlă/ Oglinzi turnate/Oglinzi Coll cu grosime de 2 mm/ Oglindă lustruită (polirt) și finlandeză/ Oglinzi Façon/Înrămări cu metal/ Rame din cupru și nichel/ Sticlă ornamentală/ Vitralii/ Sticlă opacă/ **Mare depozit de tablă și sticlă pentru oglinzi/ Sticlă opalescentă și colorată/ Sticlă pentru vitrine/ Montaj sticlă în clădiri edificate/ Executăm gratuit desene și proiecte/ Gratuit Listă și ofertă de prețuri/ Efectuăm transport în toată țara/ Mozaic din sticlă din America, pentru decorarea frontispiciilor. Sticlă curbată, pentru oglinzi.**”;*

Descriere: este o reclamă cu aspect simplu, în pofida încărcăturii textului. Literele de diferite mărimi sunt unitare, cu serife, având o anume eleganță. Textul este dispus în registre orizontale.

Fabrica de ghete „We -Ego”

Anul înființării: 1927- anul deciziei de înregistrare⁹;

Publicația în care apare reclama: *Gazeta de Vest*, 1932, nr. 756, p. 3;

Textul reclamei (în limba română): „*De ani de zile este un fapt bine cunoscut că pantofii de dame WE-EGO satisfac și cele mai pretențioase gusturi ale damelor. Modelele cele mai frumoase și noi ale sezonului de primăvară au și sosit deja și se găsesc exclusiv în magazinul „Gheata de Aur”, Spreng, str. Nicolae Jorga No. 6. / Ultima modă este: antilopa / WE-EGO antilopă, colorat, model 1932.....485L/ WE-EGO antilopă, specialitate, model.....525L/ Noutăți de pantofi de dame, ultima modă.....325L/ Cel mai frumos model al sezonului de primăvară.....385L/Pantofi de dame, extrem de fine, fabricație străină.....425L/ Bogat asortiment în ghete bărbătești și de copii de cea mai bună execuție **cu prețuri extrem de eftine!**”;*

Descriere: reclama de format dreptunghiular, alungită pe verticală, este încadrată cu un dublu chenar prevăzut cu patru elemente triunghiulare, în partea de sus și de jos. Lipsește prezentarea vizuală a produselor propuse. Cu toate că utilizează mai multe tipuri de caractere,

⁸ A.N.-D.J.Bh., *fond Asociația micilor meseriași*, dos. 6/1884 - 1936, f. 80

⁹ Idem, *fond Tribunalul județului Bihor*, registrul 6/1922-1941, f. 170

reclama respectă genul de litere folosite în general de către cotidiane. Singurul care tinde să epateze este numele magazinului „Gheata de aur”, care iese în evidență, ca de altfel și denumirea fabricii „WE-EGO”.

Turnătoria de fier și fabrica de mașini „Phoebus” S.A.

Anul înființării: 1926¹⁰;

Publicația în care apare reclama: *Noua Gazetă de Vest*, 1938, nr. 506, p. 3;

Textul reclamei (în limba română): „**PHOEBUS Turnătorie de Fier și Fabrică de MAȘINI S.A./ Turnătorie de fontă pentru orice calitate și mărime de piesă, de bronz și bronz forjabil/ Armături din fontă, bronz și oțel turnat și forjat, în orice execuție și mărime, pentru apă, aburi, ulei etc./ Reparații de locomotive pentru orice fel de ecartament/ Cazangerie/ Garnituri metalice brevetate pentru locomotive/ Motoare cu benzină și petrol, stabile și locomobile de la 3,5 la 18 CP./ Agregate de luminat cu benzină și cu o capacitate de 0,300-10 kW./ Mașin-unelte de rabotat (Shaping), de găurit, prese excentrice, strunguri de fusuri./ Instalațiuni pentru fabricat uleiul, pentru extracție, funiculare, pentru prelucrat cânepa și inul, pentru mori (valțuri etc.) etc./ Construcțiuni metalice: poduri rulante, macarale, transbordoare, scripete etc. / Sediul la București: **Str. Biserica Amzei No.5./ Fabrica la Oradea: Str. Axente Sever 14./ Birouri de vânzare și depozit de armături: București, Bul. Domniței 3, Etaj 3./ Ploiești, Str. C. Enescu 15./ Adresa telegrafică: LOCOMOTIV**”;**

Descriere: reclama aparent încărcată cu promovarea a diverse produse, nu deranjează ca mod de prezentare. Întregul text este încadrat într-o ramă simplă, mai lată în partea superioară și inferioară. Numele și profilul fabricii au fost scoase în evidență printr-o subliniere. Caracterele, atât cele mari cât și cele mici, sunt unitare. Textul redactat cu litere mari conține litere cu serife, lucru care dă un plus de eleganță tipăriturii (**Anexa XVIII/ Fig. 3**).

Întreprinderea de articole industriale și electrice „J. Emódy”

Anul înființării: 1 septembrie 1931 – anul deschiderii magazinului¹¹;

Publicația în care apare reclama: SOMOGYI 1938, pe coperta I;

Textul reclamei (bilingv: română și maghiară): „**Întreprindere de articole industriale și electrice J. EMÓDY/ ORADEA/Str. Alexandri No. 9./ Construcțiuni speciale de: motoare, dinamuri, transformatoare, instrumente de magnet, calorifere și instalații de radio, reparațiuni și umplerea acumulatorilor, precum și instr. pt. medici**”;

Descriere: textul se îmbină cu reclama grafică. Sunt prezentate două articole industriale: un radio, având designul specific primelor piese de acest fel și un motor electric. Scrisul se desfășoară pe trei fragmente dispuse pe lungime, despărțite de linii. Literele utilizate sunt simple. Reclama este încadrată într-un chenar dreptunghiular (**Anexa XVIII/ Fig. 4**).

Fabrica de textile „Ortex”

Anul înființării: 1945, conform copiei *Cererii de înmatriculare* nr. 234/26 septembrie 1945, eliberată de *Direcția Generală a Arhivelor Statului, Filiala Arhivelor Statului județului Bihor*, la 1 aprilie 1974¹²;

Publicația în care apare reclama: LUKÁCS 1947, p. 240;

Textul reclamei (bilingv: română și maghiară): „**«ORTEX» Fabrică de textile/ Propr.: ing. J. Crăciun & Co./ ORADEA, Calea Proletarilor 82./ Telefon: 12-33, 10-69./ Torcătorie, țesătorie-mecanică și apretură. Fabrică, haine țărănești și de lucru, postavuri și furnituri.**”;

Descriere: este o reclamă simplă și elegantă vizând o gamă largă de produse textile, anume haine țărănești și de lucru, postavuri și furnituri. Conform reclamei, fabrica dispunea de ateliere de împletit fire, țesătorie mecanică și finisaj. Câteva tipuri de caractere, mici și

¹⁰ *Ibidem*, registrul 17/1924-1927, f. 293v, 294f

¹¹ Mărturie EMÓDI J.

¹² Colecția HOCHHAUSER R.

mari, se intercalează între ele. Este scos în evidență numele fabricii «**ORTEX**»(Anexa XVIII/ Fig. 5).

De destinele acestei întreprinderi, precum și de ale fostului său proprietar, Ioan Crăciun, se leagă o poveste interesantă. Conținutul acesteia, dar și a altor povestiri adevărate despre firme orădene și despre proprietarii acestora din perioada postbelică, ar putea constitui subiectul romanțat al unor lucrări individuale.

2. Cataloge de produse, calendare de buzunar, coli și plicuri de corespondență personalizate

Catalogul de produse al *Antrepozitului de ciment și materiale de construcții „Izsó Rosenberg”*

Gândit într-un mod inteligent, **catalogul de produse** al *Antrepozitului de ciment și materiale de construcții „Izsó Rosenberg”*, a fost editat de *Institutul de grafică „Sonnenfeld”* din Oradea¹³. Această instituție poligrafică de marcă a prosperat, pe întreg parcursul existenței sale, mulțumită unui plan managerial bine pus la punct și grație specialiștilor, tipografilor și creatorilor de modele sau designerilor, care și-au desfășurat activitatea în cadrul ei.

Catalogul ne-a fost prezentat cu ocazia unor cercetări efectuate pe teren, în 1997, la *S.C. Holcim S.A.* Oradea, succesorul legal al *Fabricii de Azbociment*. El intră în atenția cercetătorilor, specialiști în domeniu, ca o mărturie de epocă.

Tipăritura prezintă șaiszeci și patru de modele, unele dintre ele având la rândul lor un număr diferit de poziții coloristice. Fiecare poziție a fost numerotată, alături fiind indicat și prețul în coroane al unui metru pătrat de produs. Comanditarul catalogului a fost Izsó Rosenberg, însuși proprietarul firmei. Producător, comerciant și prestator de servicii, Izsó Rosenberg a fost un orădean naturalizat, provenind din rândul evreilor care, prin obiectul activității lor, au contribuit vizibil la dezvoltarea industrială și arhitectonică a urbei străbătute de Crișul Repede.

Pierzându-și caracterul de promovare de odinioară, catalogul-reclamă a devenit un instrument de posibilă reconstituire pentru cercetătorii interesați de perioada începutului de secol XX. El poate fi, totodată, și un deosebit de prețios ghid, în situația în care clădirile construite în perioada *belle époque*-ului sau chiar mai devreme ar constitui obiectul unor conservări și al unor restaurări.

Publicația a familiarizat treptat clienții atât cu performanțele tehnice, cât și cu rezolvările plastice: *„Experiența a demonstrat că utilizarea plăcilor din marmură mozaicate, la pavaje interioare, este mai avantajoasă decât folosirea în același scop a plăcilor ceramice de Mettlach [localitate situată în landul german Saar – n.a.], din import, firesc mai scumpe. Motivația este simplă: plăcile de pavaj interior sunt obținute prin presare, din cele mai tenace marmure. Operația tehnologică este realizată cu prese hidraulice de înaltă presiune. În urma operației, stratul superficial al plăcii capătă duritate, produsul devenind deosebit de rezistent la uzură. În privința aspectului, produsul finit este competitiv cu orice alt produs similar mai scump. Plăcile de ciment fabricate de firma mea, se bucură deja de popularitate; calitatea superioară garantată și prețul accesibil pentru toate buzunarele fac inutilă procurarea produselor asemănătoare din Budapesta. Mai mult, se poate economisi și taxa de transport feroviar pe ruta Budapesta-Oradea Mare.”*

¹³ Fond neorganizat în proprietatea *S.C. Congips S.A. Oradea*, anterior *S.C. Holcim S.A.*, mai înainte *Întreprinderea de Azbociment; Antrepozitul de ciment și materiale de construcții „Izsó Rosenberg”* a fost constituit pe la 1902, având ca principale obiecte de activitate: fabricarea și comercializarea cimentului, a articolelor din mozaic, a șisturilor din azbest, a plăcilor asfaltate, a lubrifiantilor obținuți din uleiuri vegetale; prelucrarea și comercializarea articolelor din catran; realizarea diferitelor lucrări din beton și beton armat; elaborarea pe cale industrială a diverselor articole chimice (vezi în HOCHHAUSER 1999, p. 269).

Nu este greu de presupus că modelele propuse puteau fi imitații ale unor prototipuri realizate de fabrici din străinătate. Pe de altă parte, este tot atât de posibil ca ele să fi fost proiectate de către personalul specializat, angajat de firmă în acest scop, ori să fi fost rezultatul colaborării cu arhitecții și cu designerii activi din Oradea acelor vremuri.

Eșantioanele propuse de Izsó Rosenberg în caietul-reclamă răspund oricăror pretenții, cu talent și ingeniozitate și, mai ales, cu respect pentru comanditar (**Anexa VI**). De la simplitatea decorativă a plăcilor de ciment colorate în alb, negru și roșu, cu rezolvări compoziționale sub formă de tablă de șah, se trecea la chenare cu meandre grecești drepte sau rotunde, apoi la elemente vegetale stilizate la limită ori, din contră, atât de apropiate de realitate, încât s-ar putea nominaliza specia avută drept model.

Structura a fost realizată din module care, prin repetare, alcătuiau câmpuri înconjurată de diferite chenare. În acest fel, câmpuri sofisticate au fost cuprinse în chenare geometrice ori, dimpotrivă, geometrii în suprafețe extinse au fost împrejmuite de margini unduitoare.

Indiferent de influența culturală din care s-au născut elementele decorative (*orientală*: zvastica – simbol religios –, crinul pustiului, spirala pătrată închisă sau *antică greacă*: meandrele și volutele), ele au fost gândite a avea o cromatică reținută. Albul-gri a fost dominantă care a pus în valoare negrul, roșul și albastrul, realizând o percepție de decorativism plat. Relația dintre galbenul-crom și roșul-englez, dintre albastru și negru, producea un efect pictural estompat de textura mozaicată neagră.

Referitor la condițiile generale de vânzare, publicația făcea cunoscute următoarele aspecte:

„ 1. *Prețurile din catalog sunt exprimate în coroane. Ele sunt valabile la achiziționarea de produse, în numerar, din fabrică ori din depozitul propriu. Valorile nu sunt fixe, ele țin seama de eventualele creșteri sau scăderi de preț, în acest sens firma neasumându-și obligativitatea informării în prealabil.*

2. *Transportul se efectuează întotdeauna pe spezele și riscul comanditarului. Firma nu-și asumă nici un fel de răspundere pentru eventualele lipsuri sau deteriorări de produse, petrecute în timpul transportului. De asemenea, nu oferă nicio recompensă.*

3. *Produsele vor fi expediate neambalate; la cerere, marfa va fi împachetată. În această situație, prețul de cost va include și prețul ambalajului.*

4. *Stațiile de expediție și destinație, pe cale ferată, sunt următoarele:*

Stația Oradea Mare – pentru cantități mici de produse;

Stația Oradea Mare - Piața Mare – pentru cantități mari (vagoane) de produse;

5. *Reclamațiile clienților sunt luate în considerare în intervalul de până la opt zile de la expedierea mărfii.*

6. *Beneficiarii clienții ocazionali sunt rugați să plătească pe loc un avans de 10% din valoarea comenzii. În lipsa unei clauze speciale, plata integrală se va efectua prin ramburs, la onorarea comenzii.*

7. *Plățile se vor efectua cu ordin de plată, la una din următoarele destinații: Izsó Rosenberg, Oradea Mare sau în contul nr. 8642, disponibil la Casa de Economii a Poștei.*

8. *Odată cu lansarea comenzilor, se vor specifica: denumirea, dimensiunile și numărul modelului, așa cum apare în catalog. În cazul plăcilor de marmură sau ciment, se vor indica numărul câmpului interior și cel al chenarului (bordurii, marginii). De asemenea, se vor anexa comenzii planul suprafeței ce urmează a fi pavată, cu marcarea exactă a adânciturilor de la ferestre și uși. În baza planului anexat, specialiștii firmei vor întocmi un proiect de lucru ce va servi executantului lucrării.*

9. *Plăcile din marmură destinate mozaicării au suprafața de trafic șlefuită. La cerere, se pot livra plăci din marmură, cu suprafața de trafic lustruită. În acest ultim caz, prețul unui metru pătrat crește cu 2 coroane și 50 filleri. Nu se recomandă lustruirea, deoarece plăcile capătă un luciu frumos după o utilizare de 4-5 săptămâni și după curățiri dese cu apă sau soluție de apă cu sodă.*

10. Masa unui metru pătrat de placă de ciment, ca și cea a unei cantități similare de placă din marmură mozaicată, este de 50 kg”.

Având un scop bine definit, cel al atragerii de clientelă, publicația mai preciza, prin intermediul proprietarului, următoarele: „În privința calității și cantității, fabrica de tuburi din ciment, aflată în proprietatea mea, poate îndeplini cele mai rafinate dorințe. Secția de piatră sintetică fabrică o gamă variată de produse, dintre cele mai dichisite, la prețuri moderate. Mă angajez la executarea construcțiilor din beton și fier-beton, de toate tipurile. De asemenea, execut lucrări de canalizare. Toate informațiile referitoare la serviciile oferite vă vor fi comunicate, fie personal, prin deplasarea la adresa solicitată, fie pe cale scrisă. Beneficiind de reprezentanța generală a Fabricii de ciment din Beočin, am posibilitatea să vă ofer, la prețuri accesibile, ciment portland [obținut prin pulverizarea unui amestec de argilă și de cretă calcinată – n.a.] și ciment roman [piatră spartă cimentată cu var hidraulic – n. a.]. Mi-am extins depozitul de materiale pentru construcții și l-am utilat cu o mare diversitate de produse.”

*

Calendarul de buzunar al Fabricii de bere „Dreher- Haggemacher” S.A.

Tipăritura a fost imprimată în limba maghiară, la Tipografia „Grafika” din Oradea, în anul 1943¹⁴. Acest almanah cu file lipsă a fost cel de-al șaptesprezecelea al firmei, în ordine cronologică.

Alături de fotografia reprezentând o vedere generală a Fabricii de bere din Oradea - Seleuş, indicatorul conține: numerele de telefon ale diferitelor instituții din Oradea și Budapesta, mersul trenurilor, tarife poștale, un tabel caloric, un tabel pentru calculul dobânzilor bancare, indicativele internaționale la autovehicule, două tabele cu indicatoare de circulație, un tabel cu capacitățile calorice ale diferitelor substanțe solide și lichide, principalele unități de măsură, denumirea monedelor străine, date referitoare la numărul populației pe glob, marile orașe ale lumii, adresa din Budapesta a reprezentanțelor diplomatice și serviciului pașapoarte, ceva în genul agendelor anuale tipărite astăzi.

De asemenea, au fost publicate fotografia, adresa și numărul de telefon ale hotelurilor „Hungária”, „Ritz” și „Nemzeti” („Național”) din Budapesta.

Fiind o publicație de promovare a firmei, este lesne de înțeles că ea conține și pagini de reclamă. În consecință, în paginile sale, au fost recomandate cunoscutele sortimente de bere blondă: „Szent György” („Sfântul Gheorghe”), „Gazda” („Gazda”, „Agriculorul” sau „Fermierul”), „Kupa” („Cupa”), „Komló Gyöngye” („Perla hameiului”), bere blondă specială: „Szent László” („Sfântul Ladislau”), „Ószi” („Bere de toamnă”), bere brună: „Turul” („Șoimul peregrin”), „Herkules” („Hercule”), „Komló Gyöngye” („Perla hameiului”) și bere cu valoare nutritivă ridicată, suprasaturată cu malt: „Bak” („Țap”).

Răsfoind cu atenție calendarul, nu putem trece cu vederea, fără să nu observăm tabelul cu temperaturile pivniței de bere și cel cu valoarea nutritivă a acestei licori, conformă constatării și recomandării profesorilor dr. K. von Noorden și dr. H. Solomon, ambii din Berlin.

Interesante sunt de asemenea, fragmentele publicitare cuprinse în această mică agendă. Iată câteva dintre ele: „Calitatea berii DREHER-HAGGENMACHER este inegalabilă!, Bera DREHER- HAGGENMACHER este hrănitore și dătătoare de energie!, Bera DREHER- HAGGENMACHER =pâine fluidă!, Bera DREHER-HAGGENMACHER este bună, gustoasă, savuroasă!, Bera DREHER -HAGGENMACHER este băutura cea mai nobilă!, Sortimentele de bere DREHER- HAGGENMACHER conțin cele mai multe vitamine!, Cereți pretutindeni bere DREHER- HAGGENMACHER!, Dacă vă este sete, cereți bere DREHER-HAGGENMACHER!, Consumul sistematic de bere asigură o viață lungă!, Beți întotdeauna bere DREHER-HAGGENMACHER!”

¹⁴ Colecția HOCHHAUSER R.; Acest subiect a fost tratat și în HOCHHAUSER 2002, p. 252, 253.

Postfața publicației a fost concepută, inspirat credem noi, în versuri:

„Száz évig él a sör barátja,
Betegség, kórság soh' se bántja,
'S ki sörrel él, - akármít is tegyen,
Baj soh' se éri! Ugy legyen! „

„ O sută de ani trăiește cel ce berea iubește
Nicicând boala nu-l potopește,
Și-n viață, o stacană cu bere, nu e durere
Din contră! E o mare plăcere!”

*

Coală de corespondență emisă de Fabrica de vopsit și curățătorie chimică cu spălătorie de abore (aburi - n.a.) „Paul Buday”

Coala, de mărime egală unui format A4, are un antet centrat, o combinație de imagine și text¹⁵. Ea a fost completată cu scris de mână, fiind emisă la data de 5 ianuarie 1924.

Textul antetului: în limba română și maghiară;

Limba de corespondență: maghiară;

Felul corespondenței: adeverință - recomandare;

Descrierea antetului: indicația tipărită este centrată de litera „P” din numele proprietarului, spre dreapta desfășurându-se numele acestuia, la stânga fiind reprezentată uzina, în „*vol d’oiseau*”, încadrată de un chenar străpuns de coșul de gaze al construcției. Împrejurul uzinei sunt amplasate grădini care produc un efect casnic și gospodăresc întregului loc. Imaginea se întinde înspre dealurile orașului. Trecerea dintre „*vedere*” și text este făcută de un mănunchi de frunze care se profilează pe un fond hașurat, în intenția de a înmuia contrastul dintre stânga și dreapta antetului. Între texte, mai apar mici elemente decorative, linii care despart, cu un efect de inadecvare la fel de simpatic ca întreaga imagine (**Anexa XIX/ Fig. 1**).

În mod ciudat, dacă stăm să ne gândim la calitatea artelor grafice ale timpurilor respective, aceste anteturi au un efect naiv și ușor diletant, dat de efortul cu care vor să convingă, în lipsa unor cunoștințe care țin de efectul psihologic al reclamei. În același timp, toate acestea produc impresia de nevinovăție și de prospețime.

Literele folosite la scrierea numelui proprietarului sunt de tip manual, îngroșate și cu efect de umbră, echilibrând prin forța lor, imaginea relativ mare a uzinei. Tot cu caractere de mână mai este scris și numele orașului, restul informațiilor fiind date cu mijloace simple și seci, în corpuri strânse de text sub imagine cu uzina.

Coală de corespondență emisă de Fabrica de pălării „Heller & Deutsch”

Scrisoarea, de dimensiuni apropiate formatului A4, are un antet alcătuit cu preponderență din text¹⁶. Ea a fost completată la mașina de scris, fiind datată 3 octombrie 1927.

Textul antetului: în limba română, maghiară și germană;

Limba de corespondență: română;

Felul corespondenței: scrisoare de confirmare;

Descrierea antetului: partea superioară a colii este centrată, dominată fiind de numele proprietarilor, sub care stau scrise toate celelalte date. Pe o panglică neagră este scris bilingv, numele orașului, care produce un efect apăsător, aducând o oarecare notă de doliu documentului. Întregul antet este scris în verde și negru, numele proprietarilor fiind aerat, tridimensional, relativ elegant și în contrast cu panglica dedesubt. Este o alăturare de efecte destul de nefericită, stranie (**Anexa XIX/ Fig. 2**).

Un asemenea antet este un exemplu excelent pentru felul în care trebuie sau nu trebuie făcute lucrurile. Efectul general depinde de detalii mici și este destul de evident faptul că

¹⁵ Colecția DEMETER C.

¹⁶ *Ibidem*

aceste anteturi nu erau gândite de artiști plastici sau de arhitecți, ci lăsate în grija tipografilor sau a unor simpli funcționari mai abili. Bunele intenții nu sunt niciodată de ajuns, iar mesajul unui asemenea obiect nu este niciodată bine slujit de asemenea stângăcii.

Coală de corespondență emisă de Fabrica de rulouri din fier și din lemn „System Esslingen”, fabrică de metal și tinichea „Frații Grünwald”

Formularul tipizat, de format A4, are un antet destul de încărcat, centrat¹⁷. El a fost completat la mașina de scris, fiind datat 23 mai 1934.

Textul antetului: în limba română și maghiară;

Limba de corespondență: română;

Felul corespondenței: certificat adresat *Casei Centrale a Asigurărilor Sociale*;

Descrierea antetului: indicația tipărită este dominată de figura musculoasă a unui muncitor care prezintă produsele firmei. Felul în care este reprezentat acest muncitor ne amintește de tipologia sovietică, vehiculată cu siguranță în epoca respectivă. Alăturarea imaginii „*forței clasei muncitoare*” cu textul care în mod evident se referă la proprietatea privată este cel puțin ciudată. Numele proprietarilor este scris într-o panglică de culoare neagră, deasupra muncitorului, în spatele căruia se vede silueta unei uzine. De asemenea, toate produsele care nu au încăput între brațele puternice ale personajului ilustrat se desfășoară în dreapta și stânga acestuia, într-un belșug de oferte. Această ofertă diversă este dublată de lista din stânga paginii, care numește fiecare produs în parte (capace de borcane, cutii de conserve, căni de ulei și lac, rozete de țevi de horn, butelii de eter etc.). Toate obiectele din metal conținute de această pagină sunt desenate și hașurate în așa fel încât să producă efectul de materie al metalului din care sunt fabricate. Efectul general al imaginii este de forță și energie, produs prin contrastele puternice dintre alb și negru (**Anexa XIX/Fig. 3**).

Literele de pe panglică sunt simple și liniare, în contrast cu cele care ocupă o mare parte din celelalte date tehnice.

Coală de corespondență emisă de Fabrica de ciocolată și bomboane „Pett”

Tipăritura tipizată are mărimea unui format A4¹⁸. Ea a fost completată la mașina de scris, fiind datată 19 august 1941.

Textul antetului: în limba maghiară;

Limba de corespondență: maghiară;

Felul corespondenței: adeverință - recomandare;

Descrierea antetului. În cazul acestui antet fiecare element din componentă este singular și nu pare să aibă absolut nimic în comun cu celălalt. Motivul pentru care nu produce un efect neliniștitor de dezechilibru se datorează chenarului verde care închide imaginea și o face coerentă. Un element cu adevărat frumos realizat este felul în care stă scris-desenat „Pett”, numele societății în nume colectiv. Emblema formată din două scuturi heraldice surmontate de o coroană cu trei brațe și înconjurată de elemente decorative vag vegetale, este un însemn ciudat sub care stă scris anul fondării. Nu știm cât de justificată de datele reale ale familiei fondatoare este această emblema.

Toate elementele, cele scrise și cele desenate, mărturisesc, de altfel, vechimea firmei, însă ca ansamblu vizual efectul este lipsit de eleganță și inconfortabil de privit. Din punct de vedere cromatic, tot antetul este tipărit cu un brun închis, cu excepția chenarului și al pătrimilor de culoare verde din câmpul scuturilor heraldice (**Anexa XIX/Fig. 4**).

Literele: Sub emblema înscrisul este simplu, liniar, încadrat deasupra și dedesubt de linii paralele. În stânga, sub numele fabricii și, de asemenea, în contrast cu frumusețea realizării acesteia, este textul care prezintă toate datele necesare. De altfel, literele acestea sunt și ele frumoase în sine, cu totul specifice perioadei 1900 – cu linia orizontală plasată mai jos de mijlocul literei, însă folosite tardiv.

¹⁷ *Ibidem*

¹⁸ *Ibidem*

Plicuri de corespondență personalizate

Rolul acestor plicuri a fost să ușureze munca personalului care efectua corespondența prin faptul că nu mai era cazul să se scrie de mână numele și adresa expeditorului. Există, desigur, diferențe între cele două piese din **Anexa XX/Fig. 1 – Fabrica de cutii și legătoria de cărți „Kálmán Feldstrick”, Turnătoria „Buday”** –, însă ele sunt minime, se referă la tipul de literă sau la culoarea cu care au fost tipărite¹⁹. Ideea de bază este textul cu informații minime, pe două sau trei rânduri, în partea de sus a suprafeței. De asemenea, nu există o intenție de a înfrumuseța obiectul, puținele elemente decorative – linii, firicele, etc. – nefăcând altceva decât să delimiteze o informație de alta.

Plicurile de acest tip au circulat pe cuprinsul monarhiei bicefale, de pe la 1890. Dezavantajul, pe care se pare că l-ar fi avut, a constat în gestionarea lor greoaie de către factorii poștali. Drept urmare, *Ministerul Comerțului* a soluționat problema, prin elaborarea unei hotărâri. Aceasta prevedea cu strictețe conținutul înscrisurilor de pe plicurile personalizate. În afară de textul impus, ele mai puteau conține, în partea superioară a aversului și/sau reversului lor, conform aceleiași dispoziții, diferite semne particularizate și ilustrații tipărite. Întinderea acestora nu putea depăși însă, un sfert din mărimea plicului. În plus, în partea sa mediană, reversul putea conține, la vedere, un mic desen, o ilustrație, care ținea loc de ștampilă. Conform prevederii, plicurile adresate necorespunzător nu se expediau²⁰.

O altă hotărâre a ministerului de resort a prescris dimensiunile maxime ale plicurilor admise pentru corespondență pe cuprinsul coroanei maghiare. Astfel, lungimea acestora nu putea depăși 35 centimetri, caz în care lățimea nu putea trece peste 15 centimetri, iar grosimea peste 5 centimetri²¹.

3. Facturi comerciale personalizate²²

Factură fiscală emisă de *Morile cu aburi unificate „László și Hunyadi”, societate pe acțiuni*

Documentul fiscal a fost realizat pe o singură pagină, de dimensiuni apropiate formatului A4, având în antet un desen reprezentativ pentru domeniul de activitate al firmei²³. Factura a fost înregistrată, cu scris de mână, sub nr. 1481, fiind datată 26 martie 1900.

Textul facturii: în limba maghiară;

Descrierea antetului: un desen, deosebit de încărcat, prezintă trei medalioane de forme diferite: ovală, rotundă și rombică. Acestea sunt dispuse de sus în jos și de la stânga la dreapta, pe o diagonală imaginară. Numele firmei intersectează de jos în sus imaginile, tot de la stânga la dreapta. Fiecare din cele trei medalioane au incluse câte o imagine cu moara cu aburi. În parte, desenele ilustrează o serie de corpuri de clădiri ce cuprind în centru o curte de formă dreptunghiulară. Dintre corpurile de clădiri, în fiecare medalion este reprezentat câte unul. Cel mai înalt corp de clădire se ridică pe o înălțime de 6+1 niveluri, terminat printr-un acoperiș mansardat. În vecinătatea sa, se evidențiază coșuri de fum, foarte înalte. Interiorul curții atrage

¹⁹ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 908/1907-1919, f. 732; Colecția DEMETER C.; Colecția HOCHHAUSER R.

²⁰ *Nagyvárad*, 1891, nr. 161, p. 5

²¹ *Idem*, 1892, nr. 300, p. 4

²² Din cauza spațiului de publicare limitat, în cazul unora dintre ele reproducem doar textul (fără imagini) cu detaliile grafice care li se asociază.

²³ Colecția CĂLUȘER I.

atenția printr-o intensă activitate de manipulare a mărfii, din care nu lipsesc garnituri de tren specifice epocii, căruțe trase de cai și persoane care circulă în curtea interioară a fabricii. Aici, corpuri de iluminat (alimentate, probabil, cu gaz aerian) sunt fixate pe stâlpi înalți din fontă²⁴. Nu lipsesc din jurul clădirilor nici spațiile verzi, reprezentate printr-o lizieră de pădure destul de deasă. În planul secund al imaginilor din medalioane se disting fragmente din Dealurile Oradiei. De menționat că aceste desene nu corespund în toate cazurile realității din teren. În exterior, medalioanele sunt supraîncărcate în mod neinspirat, atât cu elemente de factură barocă, cât și cu desene reprezentând buchete de flori, ramuri înflorite, dar mai ales spice de grâu.

Fără a „*deranja*” imaginile din medalioane, printr-o inscripție cu caractere destul de mari se impune denumirea instituției.

Literele utilizate sunt diverse. Ele sunt în manieră eclectică, cu trecerea spre cele de factură secesion. Mare parte din literele tipărite imită scrisul de mână. Prin caractere ce utilizează serifa, ca și prin cele ce renunță la ea, prin litere înflorate, dar și prin alte tipuri de caractere, inscripția este neunitară. De altfel, această practică s-a manifestat și la alte facturi emise în epocă. Deficiența, dacă se poate numi astfel, a fost suplinită de o bună intenție, anume aceea de a configura ceea ce literatura de specialitate de mai târziu va denumi *design de reclamă*.

Factură fiscală emisă de Moara cu valțuri „Emilia”, acționată de energia aburului

Factura a fost concepută pe o singură pagină, de dimensiuni identice formatului A4, având în antet un desen ce ilustrează clădirea în sine a morii cu aburi²⁵. Ea a fost înregistrată, cu scris de mână, sub nr. 112, fiind emisă la data de 29 octombrie 1901.

Textul facturii: în limba maghiară;

Descrierea antetului: în stânga, un arc de cerc include clădirea principală a *Morii „Emilia”*, a două clădiri anexe și a gardului din față. Desenul este simplist. Clădirea principală apare cu cele patru niveluri ale sale. Acoperișul este prevăzut cu luminatoare pentru reglare termică și aerisire. În spatele clădirii se distinge un coș de fum în plină activitate. Clădirea este înconjurată de spații verzi. În fața clădirii, două pontoane traversează pârâul Peța și fac legătură cu strada. În capetele dinspre stradă al fiecărui podeț în parte este montat câte un stâlp din fontă, care susține un corp pentru iluminat. Transportul se realiza cu căruțe cu tracțiune animală²⁶.

Desenul din spațiul superior al antetului consemnează denumirea firmei. Sub aceasta, ușor la dreapta, apare o posibilă siglă a instituției: două valțuri înscrise într-un medalion circular, stilizat, amintind de decorațiunile baroce.

Literele utilizate sunt cel puțin de trei tipuri diferite. Ele pornesc de la tipul roman și sfârșesc cu caractere ce prevestesc maniera secesion.

Factură fiscală emisă de Moara „Adria”, moară cu valțuri acționată de energia aburului, fabrica de arpacaș și decorticat mei, fabrica de spirt, drojdie și distileria „Adolf Moskovits și Fiii”

Factura a fost proiectată pe o singură pagină, de dimensiuni apropiate formatului A4, având în antet un desen reprezentativ pentru domeniul de activitate al firmei²⁷. Ea a fost înregistrată, cu scris dactilografic – o noutate care tocmai se răspândea în epocă, fiind datată 16 februarie 1905.

Textul facturii: în limba maghiară;

²⁴ Aliajele fier-carbon (oțelurile și fontele) s-au impus în construcțiile epocii ca materiale preferate. Acestora li s-a mai adăugat sticla transparentă și colorată (pentru vitralii).

²⁵ Colecția CĂLUȘER I.

²⁶ Imaginea nu reprezintă și transportul feroviar de mărfuri deservit de locomotive cu aburi, existent în zonă cu începere din anul 1882. De altfel, *Moara cu valțuri „Emilia”* a obținut autorizare de funcționare la 28 noiembrie 1889 (vezi A.N.-D.J.Bh., *fond Asociația micilor meseriași*, dos. 6/1884-1936, f. 24).

²⁷ Colecția CĂLUȘER I.

Descrierea antetului: acesta se desfășoară pe suprafața a patru câmpuri. Trei dintre ele prezintă, prin desene grafice, clădirile fabricilor amintite. Desenul din stânga-sus reprezintă întreaga instituție, așezată pe un teren de formă pătrată. Se distinge atât clădirea principală ridicată pe șase niveluri, cât și clădirile anexă. În partea superioară, imaginea este încadrată de două arcuri de cerc formate din textul cu denumirea uneia din întreprinderi, respectiv fragmentul stilizat al literei A – din denumirea „Adria” a morii, în partea inferioară.

Imaginea din stânga-jos, încadrată într-un chenar dreptunghiular, asemănătoare ca formă și dimensiune unei cartele bancare contemporane, reprezintă, de asemenea, imaginea generală a unei fabrici alcătuite din mai multe corpuri de clădire.

Ilustrația din dreapta-jos, mai puțin aglomerată decât primele, reprezintă, sub același format ca și cea anterioară, tot o întreprindere, cu diverse corpuri de clădire.

Toate cele trei imagini au în comun un coș de fum, indicând caracterul industrial al funcționării, precum și reprezentarea unor căi ferate și garnituri de tren tractate de locomotive cu aburi, în funcțiune, circulând pe mai multe linii. Desenul ilustrează și transportul cu tracțiune animală.

Al patrulea câmp, cel din dreapta-sus al antetului, conține diferite caractere, dintre care se distinge, stilizat, numele de „Adria”. Două grupe de medalii (patru în stânga-mijloc și șase în partea de jos, la mijloc) ilustrează, presupunem, diferitele premii obținute de către întreprinzători, cu prilejul participării la competiții comerciale interne și internaționale.

Literele utilizate în antet sunt clasice, fiind simple, fără serife, deosebindu-se între ele doar prin mărime și consistență. Denumirea „Adria” este în disonanță cu restul textului, fiind desenată cu litere stilizate, dintre care litera A se evidențiază cel mai mult. Caracterele utilizate la dactilografieri sunt cele specifice mașinilor de scris. Literele mari sunt cu serife și împreună cu cele mici sunt de tip italic.

Factură emisă de Antrepozitul de ciment și materiale de construcții „Izsó Rosenberg”

Factura este concepută pe o singură pagină, format A4, având în antet un desen ce ilustrează stabilimentul industrial²⁸. Ea a fost completată, cu scris de mână, fiind datată 30 septembrie 1908.

Textul facturii: în limba maghiară;

Descrierea antetului: antetul este format din trei imagini, una centrală, sus, și două laterale, jos, combinate cu text tipărit cu diferite tipuri de caractere. Partea de desen mai include câteva mostre de produse finite (dale, pavimente), probabil cele aflate în producția întreprinderii, și o medalie primită de către întreprindere.

Prima imagine, încadrată într-o ramă ovală, prezintă curtea interioară a întreprinderii, populată de produse finite, aliniată în paralel, și cu personaje aflate în procesul muncii. Această imagine este mărginită la stânga și la dreapta de texte care prezintă obiectul de activitate al întreprinderii. Pe un perete, în planul secund al imaginii, este precizat, de asemenea, obiectul activității.

A doua imagine, sub formă de dreptunghi, prezintă o curte imensă a întreprinderii, ticsită de tuburi și guri de canal prefabricate, stivuite într-o ordine perfectă. În plan secundar, se disting clădirile anexe ale stabilimentului, construite în formă de careu. Cea mai mare construcție este cea din partea dreaptă, alături de care apare și un coș de fabrică. Pe unul din pereții laterali ai acestei din urmă clădiri, cu litere mari, este înscris numele proprietarului. În prim-plan, o căruță cu platformă, trasă de doi cai, este încărcată de un grup de muncitori. În spatele lor, un alt muncitor manevrează un vagonet pe șine, încărcat cu produse finite. Figuri umane mai apar răzleț, în curtea întreprinderii.

A treia imagine, situată în dreapta jos, având forma unui scut medieval lătit, înfățișează o clădire cu un nivel (probabil sediul administrativ al firmei de pe calea Kolozsvári), având o poartă mare spre exterior. Prin fața clădirii trece o locomotivă cu aburi, tipică începutului de

²⁸ A.N.-D.J.Bh., *fond Primăria municipiului Oradea*, dos. 981/1906-1917, f. 444

secol XX, tractând două vagoane de marfă închise. În spatele clădirii se înalță coșul fabricii. Pe stradă și pe trotuar circulă diferite personaje. Marginea scutului se aseamănă cu pavimentul unei borduri stradale.

Literele sunt desenate în manieră secesion, având linii curbe, intercalate cu linii drepte, în parte simple, în parte trasate prin linii duble paralele, ele desemnând numele patronului și al localității. Acestea sunt prevăzute și cu serife.

Factură emisă de Turnătoria și fabrica de mașini „Tátray și Asociații”

Factura, de dimensiuni apropiate formatului A4, are un antet simplu și elegant²⁹. Ea a fost întocmită, cu scris de mână, fiind întocmită la data de 25 iulie 1910.

Textul facturii: în limba maghiară;

Descrierea antetului: este o rezolvare care numește proprietarii firmei în zona centru-dreapta a paginii și plasează întreaga informație legată de specificul firmei, într-un medalion aflat în stânga. Medalionul este realizat din linii ușor ondulate, în timp ce numele proprietarilor este subliniat ceva mai sever și mai tehnic. Întregul antet este monocrom, negru pe albul hârtiei. Tot ceea ce face ca acest antet să fie unul gândit pentru facturi și nu pentru corespondență este compus imediat sub el, cu litere ușor înclinate, cu zone punctate pentru locurile care urmau a fi completate de mână sau cu mașina de scris (**Anexa XX/Fig.2**).

Literele folosite sunt sobre și elegante.

Factură emisă de Fabrica de gheață „Cristal”, spălătorie cu aburi, curățătorie chimică și fabrică de sifon, societate în comandită

Factura de format A4 are în antet un desen decorativ³⁰. Documentul nedatat (se presupune a fi fost întocmit după anul 1910) a fost întocmit cu scris de mână.

Textul facturii: în limba maghiară;

Descrierea antetului: este o reprezentare compusă în așa fel încât informația cea mai importantă pe care o transmite este imediat vizibilă în hexagonul central. În stânga și în dreapta acestuia sunt plasate datele imediat următoare ca importanță, lucru scos în evidență și de dimensiunea caracterelor. Decorațiile îmbină elemente florale cu unele geometrice, de genul celor utilizate la împodobirea porțelanurilor și a pavimentelor din epocă. Stilul este *art deco*, dacă ar fi să nu ne temem de prea multă precizie și pretenții înalte. Din punct de vedere cromatic, contrastul complementarelor – roșu/verde –, pe fondul alb al hârtiei, are un efect de prospețime, putând fi interpretat și ca fiind gândit în culorile drapelului maghiar (**Anexa XX/Fig. 3**).

Literele sunt cu totul simple și lipsite de pretenții, de culoare roșie, în contrast cu zona decorativă a antetului, de culoare verde.

Factură emisă de Societatea Anonimă „Tipografia și Librăria Românească”

Factura de față, cu avers și revers a fost datată 13 decembrie 1922³¹.

Textul facturii: în limba română;

Descrierea: Este o factură de dimensiuni reduse și, totodată, una din primele facturi de acest fel tipărite în limba română, vizând comerțul din orașul Oradea Mare. Textul reprodus în avers este divizat într-o serie de casete suprapuse, majoritatea pe orizontală. Cele două casete pe verticală, dispuse la stânga respectiv dreapta textului, conțin un mic element decorativ, abstract, în maniera *Art Nouveau*, trimitând cu gândul fie la un scarabeu egiptean, fie la un element floral în stare de boboc.

Literele utilizate pe avers sunt realizate o parte în manieră renascentistă, în timp ce o altă parte poartă amprenta unor elemente ce amintesc de epoca secesion.

²⁹ *Ibidem*, dos. 908/1907-1919, f. 66

³⁰ *Ibidem*, f. 58

³¹ Colecția CĂLUȘER I.

Factură emisă de *Întreprinderea română de asphalt și de orice pardosire „Bitumen”*

Imprimatul fiscal, de dimensiuni identice formatului A4, are un antet ceva mai complex³². El a fost întocmit cu mașina de scris, sub nr. 484, fiind datat 1 septembrie 1932.

Textul facturii: în limba română;

Descrierea antetului: este o realizare prin combinarea unor imagini fotografice cu text cules în tipografie. Toată informația este plasată în stânga părții superioare a paginii, textul fiind arcuit deasupra celor trei imagini care reprezintă mașinile și utilajele folosite de către societatea pe acțiuni în timpul procesului muncii, cărora, de asemenea, le face reclamă în text, scris cu caractere mai mici (**Anexa XX/Fig. 4**).

Există un contrast destul de pronunțat între caracterele (**literele**) seci și ușor de citit, cu care este scris numele firmei și eleganța cu care s-a scris „*factura no.*”. Este posibil ca cel care a compus această pagină să fi dorit să facă o trecere mai puțin șocantă între felul în care sunt scrise datele tehnice și ceea ce urma să fie completat de mână sau cu mașina de scris. Efectul stârnește zâmbete melancolice astăzi, când mesajul este transmis cu mijloacele cele mai eficiente și cu un consum de energie cât mai mic.

4. Publicitate realizată prin afișaje pe exteriorul tramvaielor

Tramvaiul a fost, este și va rămâne un simbol marcant al evoluției civilizației citadine, un mijloc popular de transport în rândul cetățenilor³³. Prezența sa cotidiană pe arterele orașului l-a recomandat, încă de la început, ca fiind un bun suport mobil pentru afișaje cu conținut publicitar.

Reclamele afișate în suporturi la exterior – pe părțile laterale ale caroseriei sau deasupra sa – s-au constituit într-o bună modalitate pentru societățile comerciale și firmele individuale din epocă de a-și face cunoscute produsele sau serviciile, implicit de a le aduce un profit considerabil³⁴.

Conținutul comercial nu trebuia să fie agresiv și nici să producă un disconfort călătorului – după cum pot fi întâlnite azi unele reclame neinspirate, comandate de societăți de pompe funebre.

5. Publicitate realizată pe stâlpi de susținere a conductorilor electrici

Anunțurile publicitare, afișate pe stâlpii de susținere a firelor de transport curent electric, s-au constituit într-o altă modalitate prin care unitățile comerciale și industriale, dar și cetățenii de rând aveau posibilitatea de a-și promova ofertele, anunțurile.

În acest sens, în anul 1904, firma budapestană *Stolz și Demkó* a depus ofertă conducerii orașului pentru vopsirea gratuită a stâlpilor, cu prevederea utilizării acestora fără taxe, în scopuri publicitare. Propunerea a fost acceptată de *Consiliul orașenesc*, care l-a mandatat, în acest sens, cu întocmirea contractului pe László Dús, jurisconsultul orașului. La scurt timp de la data încredințării, acesta a prezentat edililor proiectul detaliat al acordului. În urma expunerii, *Consiliul orașenesc* l-a însărcinat pe directorul *Uzinei electrice*, Imre Bélányi, cu încheierea contractului cu firma *Stolz și Demkó*³⁵.

³² A.N.–D.J.Bh., *fond Întreprinderea română de asphalt și orice pardosire „Bitumen” S.A. Oradea*, dos. 49/1930-1941, f. 202

³³ *Realitatea bihoreană*, 2006, nr. 1690, p. 7; *Bihari Napló*, 2006, nr. 112, p. 4

³⁴ <http://www.ftr.ro/transport-public-de-reclama-3017.php>

³⁵ *Nagyvárad Napló*, 1904, nr. 181, p. 4

VIII. ÎNCHEIERE

Cartea de față este rezultatul unei cercetări științifice de durată, care se circumscrie activității de *arheologie industrială* – un domeniu de cercetare pe care l-a adoptat, de curând, și muzeologia românească. Scopul acestui mai nou sector de investigație este acela de a contribui la istoria și antropologia economică și tehnică, iar una din prioritățile sale de bază o reprezintă prezervarea pentru posteritate a *patrimoniului industrial mobil și imobil* – prin conservarea *in situ* și redarea funcțiunii inițiale a obiectivelor tehnice sau prin supunerea lor unor reconversii¹. De altfel, importanța domeniului de *istorie industrială* a fost recunoscută încă de pe la începutul secolului al XX-lea. În cadrul cercetării istorice din acea perioadă, el a fost considerat cel mai de seamă factor social. Asemenea revoluțiilor politice și sociale, aidoma mișcărilor de natură confesională, consolidarea industriei, înființarea corporațiilor industriale, a companiilor etc. reprezintă mărturii apreciabile în ierarhia civilizației umane. *Revoluția industrială* a conferit lumii o nouă imagine, contribuind la reformarea tuturor claselor sociale².

Nefiind o lucrare colectivă, încercarea noastră nu are pretenția de a fi exhaustivă, deoarece o asemenea investigație coroborată cu prelucrarea datelor colectate necesită o muncă de o viață.

Am considerat important să prezentăm, prin schițe de monografie istorică, evoluția în timp a peste cincizeci de unități industriale locale, dintre care puține au avut probabilitatea favorabilă de a supraviețui. Această ambiție a noastră a necesitat investigații îndelungate în diferite fonduri arhivistice – naționale, internaționale, familiale și de întreprindere – și în biblioteci, activitate răsplătită prin depistarea unor documente foarte valoroase, esențiale în reconstituirea aspectelor legate de industria de fabrică din Oradea. Materialele cercetate, din rândul cărora amintim: diferite schițe și planuri întocmite cu profesionalism de birourile tehnice locale și centrale cu renume din epocă; descrieri ale unor instalații și fluxuri tehnologice; devize; facturi – susținute de informațiile pe care le oferă cărțile poștale, fotografiile din epocă, reclamele din ziare și din periodice, precum și cataloagele de produse – ne-au ajutat să urmărim anumite etape ale dezvoltării unităților productive și comerciale. Aceste etape au vizat atât evoluția arhitecturii industriale, cât și a echipamentelor tehnice din dotarea lor.

Cercetarea și analizarea materialelor promoționale (articole din ziar și periodice, cataloage de produse, calendare de buzunar, coli și plicuri de corespondență, reclame afișate pe exteriorul tramvaielor) constituie o inițiativă de abordare interdisciplinară a unor spații culturale mai puțin cercetate – artă, manufactură, producție mașinistă, trecut istoric citadin. Aceste târâmuri au menirea de a îmbogăți imaginea despre spațiul urban, dar pot servi și drept sursă documentară în elaborarea unor lucrări cu tematică adiacentă.

Nădăjduim că această carte ar putea deveni pretextul unor (alte) studii aprofundate, capabile să scoată la lumină o serie de noutăți în ceea ce privește activitatea comercială și producția industrială dintre anii 1848 – 1948, denumirile de fabrici și de prăvălii, familiile de comercianți și de industriași, modalitățile de a realiza grafică publicitară, posibilitățile de a recunoaște produsele prin sigla producătorului și, nu în ultimul rând, evoluția tipăriturilor și a gustului artistic din epocă.

¹ Vezi *Gasometer City* (orașul cartier al rezervoarelor de gaz) din Viena; *Centrala hidroelectrică* Timișoara; *Centrala hidroelectrică* Someșul Rece (jud. Cluj) și *Centrala hidroelectrică* Valea Sadului (jud. Sibiu), transformată în muzeu.

² SZÁDECZKY 1913, p. 25

DESPRE SPIRITUL ÎNTREPRINZĂTOR ȘI BUNĂSTARE

Postfață

Este de netăgăduit faptul că în Oradea, de-a lungul epocii moderne, trecerea de la medievalitate la modernitate a generat mutații consistente la nivelul vieții administrative, sociale, economice, urbanistice, industriale și, deopotrivă, culturale. Aceste transformări au fost posibile în condițiile în care autoritățile locale, împreună cu oamenii care compuneau societatea orădeană, au devenit tot mai conștiente de importanța alinierii contextului existențial la standardele de ființare al Europei acelor vremuri.

Desăvârșirea unității administrative, în anul 1860, a fost urmată, în orașul situat pe malurile Crișului Repede, de implementarea unei structuri instituționale a prezentului și, în paralel, de dezvoltarea inițiativei private, mai cu seamă în domeniile bancar, comercial și industrial. În cazul din urmă, fiind o formă de muncă ce a cunoscut o dezvoltare spectaculoasă, trecerea la producția industrială a adus cu sine introducerea tehnologiei moderne în varii domenii - alimentară, textil, pielărie, energetic, poligrafic, chimic etc., care cunosc, în continuare, o afirmare specială în Oradea Mare.

Dobândirea calității de oraș modern trebuia să se reflecte însă și în buna funcționare a unor servicii publice în folosul comunității, precum și într-o înfățișare urbanistică corespunzând gustului într-un frumos promovat de timpul modern. Pe rând, își fac apariția, în noul centru desemnat a fi în Orașul Nou – azi Piața Unirii -, dar și de o parte și alta a străzilor și piețelor principale, construcții cu funcții administrative și de servicii a locuitorilor Oradiei Mari (poștă, spital, gară, pompieri, poliție etc.), la care s-au adăugat cele destinate finanțelor, comerțului, industriei de fabrică și chiar actului de cultură (muzeu, teatru). Ca o încununare a acestei evoluții a fost și apariția, în jurul anului 1900, a seriei de palate cu destinație de locuință, în principal (plus comerț, la parter), aparținând stilului secesion – curentul artistic la modă în Europa Centrală - și care de atunci încoace personalizează arhitectural centrul Oradiei Mari. De altfel, atașarea comenzii sociale a locului de mișcarea de înnoire a limbajului arhitectural, fiind din această perspectivă în consonanță cu spațiul european, unde *Arta 1900* se manifesta în forță - demonstrează că și în cazul mentalităților schimbarea era una reală, nu mimetică. Cum, apariția arhitecturii neoromânești în perioada interbelică – într-un oraș marcat de o nouă efervescență din punctul de vedere al aceluiași spirit întreprinzător, ce s-a transformat astfel într-o trăsătură definitorie a societății locului din ultima parte a veacului al XIX-lea și prima jumătate a celui de al XX-lea - se înscrie firesc în același proces, în cazul Oradiei Mari, un proces susținut de membrii societății de aici, provenind deopotrivă din mediul oficial, dar și din cel privat.

Studiind introducerea și evoluția industriei de fabrică în Oradea, între 1848-1948, Ronald Hochhauser aduce în prim plan informații găsite în documente de arhivă, informații din care înțelegem, pe de o parte, cât de necesare și actuale sunt cercetările de viață economică, iar, pe de altă parte, ce rol a avut această activitate în progresul așezării situate pe malurile Crișului Repede, încă din momentul apariției. Și, când ne referim la rol, avem în vedere nu numai veniturile generate peste timp pentru oraș, dar și implicarea în strădania de a mobiliza spațiul urban cu ansambluri industriale monumentale, ansambluri care, din păcate, deși erau măturii de arheologie industrială, nu au fost luate în seamă în cei 50 de ani de comunism și 20 de ani de democrație, lipsindu-le de protecția cuvenită. Aplecându-se, însă, asupra evaluării poziției acestora în evoluția așezării, ni se oferă posibilitatea de a descifra cu obiectivitate contribuția maghiarilor, evreilor, românilor, macedoromânilor, germanilor, rutenilor, slovacilor, sârbilor

etc. în dezvoltarea orașului, știut fiind că societatea orădeană era una ce se distingea atât prin multietnism, cât și, implicit, prin multiconfesionalism și multiculturalism; mai exact - printr-o realitate umană care, dincolo de contextul politic, valabil la un moment dat, a acționat în intervalul de timp ce face interesul autorului - aproape fără excepție -, în folosul redobândirii poziției de centru comercial și cultural-artistic de referință al zonei, precum era odinioară, în Evul Mediu.

Fără îndoială, Oradea celei de a doua jumătăți a secolului al XIX-lea și a primei jumătăți a celui de al XX-lea a fost beneficiara unui *boom* economic datorită căruia industriașii, comercianții și bancherii au putut să se implice direct în susținerea demersului modernizator al acestuia. Condiția de oraș aflat mereu în pas cu prezentul este, prin urmare, și consecința vanității celor potenți financiar – indiferent cărei perioade istorice le-au aparținut aceștia - de a-și lega numele de o lucrare cu importanță majoră pentru imaginea Oradiei Mari de atunci și, evident, în egală măsură, viitoare. Starea de bine, de necontestat în cei o sută de ani asupra cărora și-a focalizat studiul Ronald Hochhauser, a fost posibilă de menținut – fie că orădeanul era cetățean al Imperiului Habsburgic sau Austro-Ungar, fie al Regatului României – tocmai pentru că nu s-a încercat în perioadele respective, nici o clipă, îngrădirea spiritului întreprinzător. „La belle époque” de la debutul veacului al XX-lea sau îmbelșugarea interbelică au fost tocmai rezultatele unor mutații, când comunitatea locului a beneficiat de efectele unei prosperități la care industria de fabrică și industriașii și-a adus un aport decisiv, atât în ceea ce privește asigurarea de locuri de muncă și, firesc, a siguranței traiului cotidian în limite decente, cât și ca susținere a orgoliului Oradiei Mari de a rămâne o așezare respectată și admirată, totodată.

Iată de ce volumul semnat de Ronald Hochhauser se dovedește a fi necesar: el relevă, cu mărturii care nu pot fi contestate, ce înseamnă a sprijini un segment de activitate care a stat la temelia unei noi renașteri a Oradiei Mari, ca reper economic și social-cultural în peisajul Europei Centrale și de Sud-Est. În folosul generațiilor de atunci, dar și al celor ce au urmat și care vor mai urma.

Prof. univ. dr. Aurel CHIRIAC

Összefoglaló

Jelen tanulmány, a teljesség igénye nélkül, egy huzamosabb tudományos kutatás eredménye, ami behatárolja az *ipari régészet* tevékenységét. E kutatási területet nemrégiben elismerte a romániai muzeológia is. Az ágazat célja hozzájárulni a gazdaság- és műszaktudomány történetéhez, antropológiájához. Egyik fő prioritása átmenteni az ingó és ingatlan ipari örökséget az utókor számára, vagyis az ipari objektumok megőrzése, és kezdeti működési tevékenységük visszaadása vagy ezek átalakítása.

Egyébként az ipartörténet fontosságát már a huszadik század elején elismerték. Úgy gondolták, hogy az adott időszak történelmi kutatásaiban a legnagyobb társadalmi tényező. Akárcsak a politikai, társadalmi és vallási jellegű mozgalmak, úgy az iparágak megerősödése, valamint az ipari vállalatok és vállalkozások alapításának ténye is érzékelhető bizonyíték az emberi civilizáció hierarchiájában. Az *ipari forradalom* új képet adott a világnak, és hozzájárult valamennyi társadalmi réteg életviteli reformjához.

Visszatekintve Nagyvárad gazdasági fejlődésére meg kell említeni, hogy kezdetében eme folyamat lassan zajlott, fokozatosan és nyilvánvalóan elmaradottan Európa nyugati országaihoz képest. Hála a gyors technológiai fejlődésnek – az európai és észak-amerikai *ipari forradalom* egyik következményeként – a 19. század végén, különösen 1890 után, egyre hatékonyabb gépek és berendezések jelentek meg. Ez lényegesen meghatározta a gazdaság fejlődését, leginkább a feldolgozóiparban eredményezett változásokat.

Meg kell jegyezni még a jelentős számú, bár népszámlálások alkalmával érthető okokból magukat magyar nemzetiségűnek valló, izraelita vallású üzletemberek befolyásoló tényezőjét. A legtöbb beruházást ennek a rétegnek a képviselői alkalmazták, míg politikailag uralkodó osztály a magyar burzsoázia volt. Egyébként az említett időszakra jellemző, hogy az üzletet, elsősorban a kereskedelmet, jellegzetesen a zsidóság foglalkozásának tartották.

A hatékonyan működő helyi gazdasági élet érdekében infrastruktúra létrehozása szükségeltetett: ipari üzemek és üzletek létesítése, szolgáltatók által irányított energia- és vízhálózat, bevezető utak kiépítése stb. Ezért számított a városi élet egyik fontos szakaszának a *Légszesz gyár* létrehozása 1873-ban. Bár az üzem tevékenysége a recesszió időszakában indult, felkínált szolgáltatásai által – világítás és fűtés – csakhamar sikerült érvényesülnie a helyi piacon. Ügyfelei között ott látunk több vállalatot és jelentős számú háztartást is. Ez a helyzet 1903 végéig tartott, mikor is kezdetét vette a villanyvilágítás – beindult a *Villamosmű*. A kétféle világítás viszonylag hosszú ideig, csaknem 16 éven keresztül látta el egyidejűleg a váradiak igényeit, amíg a *Légszesz gyár* véglegesen leállt. Megjegyzendő, hogy közel fél évszázados fennállása során a légszesz-hálózat bővítése lassú ütemben zajlott, és a város peremén elhelyezkedő lakónegyedek nem részesedtek a gyár által nyújtott szolgáltatások előnyeiben.

Nagyvárad modern irányzatú társadalmi és gazdasági fejlődését egyaránt köszönheti még a *Vízmű* és *Villamosmű* létrehozásának és hatékony működésének is. Mindkettő szilárd struktúrára alapozta további fejlődését, és jelentősen hozzájárult a város vállalatainak és lakóinak a kor igényeihez való fokozatos felzárkózásához. A vezetőségi tanácsstagok professzionalizmusának köszönhető, hogy jórészt sikerült az egyre nagyobb létszámú város igényeit kielégíteni.

Gazdasági és társadalmi viszonylatban Nagyvárad bekapcsolása a vasúti hálózatba különös jelentőséggel bírt. A vasút megléte pozitívan befolyásolta a munkaerőpiacot, lehetővé tette a kor vívmányainak átvételét és alkalmazását, újjáélesztette és megreformálta a gazdasági

életet. Nem végső soron hozzájárult az ipar, a banki és kulturális élet vagy akár a turizmus (szállodák építése révén, főként a pályaudvarok közelében – Nagyváradon példa volt erre a több, berendezett szobával rendelkező Wöber-szálloda 1885 környékén) addig még nem látott fejlődéséhez. Jelentőséggel bír az a tény is, szintén a hálózatnak köszönhetően, hogy általa Nagyvárad közvetlen kapcsolatot teremtett mind Kelettel – ez esetben a fiatal román állammal, a későbbi Királysággal, mind Közép- és Nyugat-Európával az Osztrák-Magyar Monarchia érintésével. Nagyvárad bekapcsolása a vasúti hálózatba az akkori városvezetés erőfeszítéseit dicséri. A projekt több évtizeden át – az úgynevezett *belle-époque* (*szép korszak*) idején – meghatározta a jólét és viszonylagos nyugalom feltételeit a *Pece-parti Párizsként* is emlegetett városban.

A „nagyháború” idején a város gazdasága megtorpant, sőt vissza is esett. A munkásosztályt besorozták és harc vonalba küldték. A talpon maradt gyárak nagyrészt a háború szükségleteit szolgálták. Az ipari életet a bizonytalanság és a szervezettség hiánya jellemezte.

A román elem szerény jelenléte Nagyvárad gazdasági életében 1848 és 1920 között azzal magyarázható, hogy a románok – bár Erdélyben többséget alkottak – 90%-a falun élt, és mezőgazdasággal foglalkozott. Ennek alátámasztására megemlítjük, hogy a Magyar Nemzetbiológiai Intézet 1940 júliusában megjelent füzetében az 1910. évi népszámlálás alkalmával Erdélyben több volt a román anyanyelvű lakos, szám szerint 2.829.454, szemben azzal az 1.661.805 lakossal, aki magát magyarnak vallotta. Összehasonlítva, ezek az adatok azt mutatják, hogy az osztrák-magyar uralom idején az Erdélyben élő románok száma többet számlált 1.167.649 lélekkel, nem is beszélve arról, hogy sok román, gazdasági megfontolás végett magyarnak vallotta magát.

A trianoni békeszerződés aláírását követően növekedett a Bihar megyei falvak nepeinek bevándorlása Nagyváradra. Ily módon kezdetét vette a román elem bevonása a város gazdasági életébe. Ehhez hozzájárult a gazdasági kapcsolatok felvétele Nagy Románia üzletvilágával. Fokozatosan nőtt a külföldi tőke is, minek következtében a gyárakat a legújabb gépekkel és berendezésekkel szerelték fel. Mindezek a tényezők segítettek újjáépíteni úgy a helyi, mint a nemzeti gazdaságot. Miután egy viszonylag jómódú időszakot élt meg, a város gazdasága újabb csapásnak lett kitéve, köszönhetően az igen kemény globális gazdasági válságnak (1929-1933). A recesszió hatásának megvoltak a maga következményei: az ipari termelés és munkavállalók bérének csökkentése, az addig jól működő vállalatok és üzletek fizetéseképtelensége, több pénzintézet bezárása vagy szerkezeti átalakítása, nem is beszélve a Nagyváradtól nyugatra fekvő szomszédos településeken – ezeket elválasztotta az új határvonal – kiépített piacok megszűnéséről. A munkanélküliek száma is megnőtt. A kialakult helyzet súlyos következményekkel járt a lakosság életkörülményeire. A válság utáni évek jelentős változást eredményeztek a román gazdaságban a protekcionista politika és az állami beavatkozásnak köszönhetően. Ezt a megújulást megzavarták az 1938 elei bel- és külpolitikai események, valamint a február 10-i puccs, amely véget vetett egy erőtlen parlamenti demokráciának. A Királyi diktatúra valamelyest helyreállította a békét és a gazdasági fejlődést.

A rövid ideig tartó gazdasági növekedést komolyan érintette az 1940. augusztus 30-án megkötött bécsi döntés, minek következtében a magyar hadsereg elfoglalta Észak-Erdélyt. Kezdetét vette a Horthy-korszak. Az új politikai helyzetben a nagyváradai gyárparancsnok komoly versenytárrá vált a magyar piacon, ugyanakkor kétségtelenül a háborús igények ellátója lett. A kisiparosok helyzete javult, miután tevékenységük irányítását átvette az *Ipartársulat*. A második világháború idején a nagyváradai gyárakat militarizálták, és a katonai intézmények szigorú ellenőrzése alá vetették.

Háború után az ipari proletariátusnak sikerült helyreállítania a gyári termelést. Bizottságokat hoztak létre, és ezek felügyeletével a közalkalmazottak gazdasági ellátó

szerveit. Az Ipari és Kereskedelmi Minisztérium kezdeményezésére 1947. október 15-én megkezdődött az ipari, kereskedelmi és közlekedési vállalatok leltározása a gazdasági élet tervezett és ésszerűsített átszervezése céljával.

A Népköztársaság kikiáltása és az államosítás közötti idősakra jellemző volt a kisvállalatok egyesülési törekvése és a kormány beavatkozása a háború után különböző okokból felhagyott gyárak megmentésére.

Tanulmányunk több mint ötven vállalat tevékenységét mutatja be. Minden egyes esetben *történeti vázlatot* állítottunk össze, konkrét működési adatokkal, utalásokkal a termelés sajátosságára és a termékek értékesítésére. Egyaránt figyelemmel kísértük magát a szervezést és az átszervezéseket, az ingatlanfejlesztéseket és a gyárak tényleges vagyonának fejlődését, a munkavállalók számának alakulását. Egyes vállalatoknál rámutattunk az alkalmazkodó képességre a rendszerváltozás okozta új feltételekhez.

Különös figyelmet szenteltünk a város *infrastruktúrájának*, rámutattunk ennek fejlődésére és modernizálására. Többek között bemutattunk három, még ma is létező ipari épületegyüttest – a megőrzésük céljából –, a városi közműveket, az úthálózatot, a piacokat és hidakat, a városba vezető vasutat és a városi gőz- és elektromos vasúti hálózatot.

Ugyanígy fontosnak tartottuk leírni az ipari tevékenység, a kereskedelmi, valamint a banki szolgáltatások között létrejött kapcsolatokat. Nagyvárad kereskedelmi hivatása a modern korban valósult meg kétféle kereskedelem egyidejű létezése által, ami napjainkra is jellemző. Míg egyik a vidéki termelők portékáit – vásárok alkalmával –, a másik az újféle kereskedők termékeit – sajátos berendezésű, zárt térben – kínálta. Ezek a változások nem semlegesítették a vásárok fontosságát a vizsgált időszak idején. Röviden foglalkoztunk néhány, általunk fontosnak tartott üzlet és hitelintézet bemutatásával, a gazdasági fejlődés hatásával az életmód változására, a lakhatási körülmények javulásával, a mindig lépést tartani a divattal jelenségével, a szabadidőtöltés sokszínűségének leírásával. Nem maradt figyelmünkön kívül annak bemutatása sem, hogy milyen szerepet játszottak a jelentősebb iparosok és kereskedők a város gazdasági életének alakulásában.

Újdonságként vélünk közölni néhány korabeli módszert a termékek terjesztésére a helyi újságok reklámhirdetéseitől a termékjegyzékeken át a zsebnaptárakig, valamint egyéni levelezőlapokat, borítékokat és számlákat mutatunk be. Leírásunkban szerepelnek a villamosok oldalára és a villanyoszlopokra feltüntetett reklámhirdetések is.

Különös figyelmet tulajdonítottunk a mellékleteknek, melyek a szöveg megállapításait illusztrálják és támasztják alá. Ezek nem csupán dokumentumok, hanem az információk feldolgozásai.

Hogy milyen mértékben sikerült helytálló értékelést végeznünk, az olvasó hivatott eldönteni.

EIN BEITRAG ZUR GESCHICHTE DER FABRIKINDUSTRIE VON ORADEA – GROSSWARDEIN IN DER ZEITSPANNE 1848-1948

Zusammenfassung

Vorliegende Untersuchung, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit hat, ist das Ergebnis einer längeren wissenschaftlichen Forschung welche die Industriearchäologie umgrenzt, ein Forschungsbereich, der seit nicht langer Zeit auch in der rumänischen Museumswissenschaft angewandt wird. Diese Fachrichtung bietet einen Beitrag zur Geschichte der wirtschaftlichen und technischen Anthropologie und beschäftigt sich vorrangig mit der Aufbewahrung der technischen, mobilen und immobilien, Kulturgüter, sei es durch ihre Aufbewahrung an ursprünglichen Standorten, oder durch die Rückführung zu einer ursprünglichen oder zu einer neuen Bestimmung. Auf die Bedeutung der *Industriegeschichte* und ihre gesellschaftlichen Einflechtung wurde schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts hingewiesen. So wie die politischen und sozialen Revolutionen oder auch religiöse Bewegungen, stellt auch die Festigung der Industrie, die Gründung industrieller Vereinigungen, von Kompanien usw. wichtige Zeugen in der Hierarchie der menschlichen Zivilisation dar. Die *Industrierevolution* hat der Welt ein neues Bild verliehen, das zur Reformierung sämtlicher sozialer Klassen beigetragen hat.

Wird die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Oradea rückwirkend verfolgt, muss eingangs schon hervorgehoben werden, dass dieser Prozess zu Beginn langsam vor sich ging mit einem nachweisbaren Rückstand gegenüber des alten „Westkontinentes“. Dank der schnellen technischen Entwicklung am Ende des 19. Jahrhunderts, vor allem nach dem Jahre 1890, als Folge der Industrierevolution in Europa und auf dem nordamerikanischen Kontinent, verbreiteten sich immer mehr leistungsstärkere Maschinen und Gerätschaften, die zu einem schnelleren Wachstum der Wirtschaft im Allgemeinen, und der Fabrikindustrie in Speziellen Geführt haben.

Es muss gleichzeitig auch das die Bedeutung der jüdischen Geschäftsleute hervorgehoben werden, die sich aus leicht verständlichen Gründen anlässlich der Volkszählungen bis – zu ihrer Selbstassimilierung – ihre Religion weiter behaltend, zu den Ungarn zählten. Die meisten Investitionen in der Wirtschaft wurden durch ihre Vertreter getätigt, selbst wenn auf politischer Ebene die führende Klasse vom ungarischen Bürgertum gestellt wurde. Zu der Zeit galten die Geschäfte, vorwiegend im Handelsbereich, als ein Vorrecht der Juden.

Für einen guten Ablauf des lokalen Wirtschaftslebens war die Gründung einer *Infrastruktur* erforderlich, die Industriebauten, Geschäfte, ein Netz für Energieversorgung und Zufahrtstrassen umfassen sollte.

So bedeutete eine wichtige Etappe der Stadtgeschichte die Errichtung der *Fabrik für Beleuchtungsgas*. Obwohl sie ihren Betrieb in einer Zeit der wirtschaftlichen Rezession begonnen hatte, und zwar im Jahre 1873, konnte sie sich durch ihre Angebote an die Handelsgesellschaften und an die Bevölkerung mit großem Erfolg auf dem örtlichen Markt behaupten. Dieser Sachverhalt dauerte bis zum Jahre 1903, als die Grundlagen für die elektrische Beleuchtung geschaffen wurde. Die beiden Beleuchtungssysteme, das mit aus Spiritus hergestelltem Beleuchtungsgas und jenes mit elektrischem Strom, wurden ziemlich lange, ungefähr 16 Jahre, parallel genutzt, bis die Fabrik ihren Betrieb endgültig eingestellt hat. Es wäre hierbei die Tatsache hervorzuheben, dass in der Zeitspanne von fast einem halben Jahrhundert das Beleuchtungsgas-Netz nur in einem verzögerten Maße erweitert wurde. Die Vororte der Stadt gelangten nicht in den Genuss der von dieser Fabrik angebotenen Vorteile.

Die sozial-wirtschaftliche Entwicklung Oradea's zu einer modernen Stadt wurde erst im Zuge der Errichtung und der Inbetriebnahme des *Wasserwerks* und des *Elektrizitätswerks* möglich. Beide Einrichtungen konnten sich bestens entwickeln. Sie trugen wesentlich dazu bei, dass sich die Handelsgesellschaften sowie die Bevölkerung der Stadt an die Ansprüche der betreffenden Zeit etappenweise angepasst hatten. Dank der Berufserfahrung der Bauherren, die sich an der Spitze der beiden Einrichtungen befanden, waren beide öffentlichen Behörden bestrebt, was ihnen auch zum größten Teil gelungen ist, den Anforderungen der Stadt, deren Bevölkerung einen ununterbrochenen Zuwachs erfuhr, nachzukommen.

Unter wirtschaftlichem und sozialem Aspekt, war der Anschluss der Stadt Oradea an das Eisenbahnverkehrsnetz von besonderer Bedeutung. Das Vorhandensein der Eisenbahnlinie hatte positive Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt, ermöglichte die Einführung und Anwendung der neuen zeitgenössischen Technologien und hatte die Neugestaltung und Wiederbelebung des wirtschaftlichen Umfeldes zur Folge. Nicht zuletzt führte es auch zu einer Entwicklung ohne Gleichen, im Vergleich zu der vorhergehenden Zeit, sämtlicher Industriezweige, des Bankwesens oder des Fremdenverkehrs (durch die Gründung/Errichtung von Hotels, in der Nähe der Bahnhöfe; so entstand im Jahre 1885 das Hotel „Wöber“ mit mehreren möblierten Zimmern). Ebenso von Bedeutung war auch die Tatsache, dass durch den Anschluss der Stadt Oradea an das Eisenbahnverkehrsnetz die Verbindung sowohl mit dem Osten hergestellt werden konnte und vor allem mit dem jungen Staat (und späteren Königreich) Rumänien, als auch – über die Österreich-Ungarische Monarchie - mit Mittel- und Westeuropa.

Das Verdienst für die Bemühungen des Anschlusses der Stadt Oradea an das Eisenbahnverkehrsnetz gebührt der damaligen Städtebaubehörde. Die Durchführung dieses Projektes brachte für einige Jahrzehnte, die auch *belle-époque* benannte Periode, Wohlstand und eine von relativer Gelassenheit und Ruhe in die verwöhnte Stadt, gegründet zum Wechsel des 19. zum 20. Jahrhunderts, auch „*Paris an den Ufern des Peța-Baches*“ genannt.

Während des I. Weltkrieges kannte die Wirtschaft der Stadt einen Stillstand, ja sogar einen Verfall, auch vor dem Hintergrund, dass die Arbeiter einberufen und an die Front geschickt wurden. Die Fabriken die überlebt hatten, deckten größtenteils den Kriegsbedarf. Die Industrie war durch Labilität und mangelnde Organisation gekennzeichnet.

Die bescheidene Anwesenheit der rumänischen Komponente innerhalb des wirtschaftlichen Lebens der Stadt Oradea in den Jahre 1848-1920, erklärt sich dadurch, dass die Rumänen, obwohl sie die Mehrheit der Bevölkerung Siebenbürgens darstellten, in einem Prozentsatz von 90 %, unter den Bedingungen einer Naturalwirtschaft im ländlichen Bereich lebten. Zu Gunsten dieser Aussage, führen wir an, dass in einer im Jahre 1940 vom *Ungarischen Biologischen Institut (Magyar Nemzetbiológiai Intézet)* herausgebrachten Broschüre, laut Angaben der Volkszählung aus dem Jahre 1910, in Siebenbürgen 2.829.454 Bewohner mit Rumänisch als Muttersprache gezählt wurden, während die Zahl derjenigen mit ungarischer Muttersprache 1.661.805 betrug. Aus dieser Statistik geht hervor, dass inmitten in der österreich-ungarischen Herrscherzeit die Zahl der Rumänen, mit 1.167.649 Seelen vorherrschend war, ohne in Betracht zu ziehen, dass sich viele Rumänen aus wirtschaftlichen Überlegungen als Ungarn zählen liessen.

Nach dem *Frieden von Trianon*, am 4. Juni 1920, angesichts der Möglichkeit der Zuwanderung der rumänischen Bevölkerung aus den Dörfern der Region Bihor, beginnt die Verwicklung/die Teilnahme des rumänischen Elements innerhalb des wirtschaftliche Lebens der Stadt Oradea stattzufinden. Dazu trug auch die Herstellung wirtschaftlicher Beziehungen zu Kreisen der Geschäftsleute aus Großrumänien bei. Fortschrittlich wirkte sich auch das Eindringen des Fremdkapitals aus. So konnten die Fabriken mit Maschinen und Gerätschaften „letzter Generation“ eingerichtet werden. Alle diese Faktoren trugen im gleichen Maße

zum Wiederaufbau der örtlichen und nationalen Wirtschaft bei. Nach einer Zeit relativer Wirtschaftsblüte, hatte die Stadt erneut unter den Folgen der harten Weltwirtschaftskrise (1929 – 1933) zu leiden. Die Nachwirkungen der Rezession hatten den Produktionsrückgang, die Schmälerung der Gehälter, die Zahlungsunfähigkeit einiger traditionsreichen Betriebe und Geschäfte, die Umgestaltung oder sogar das Schliessen mehrerer Geldinstitute (Banken) zu Folge, um vom Wegbleiben von Absatzmärkten in den Ortschaften westlich von Oradea, die von der Stadt durch neue Staatsgrenzen getrennt wurden, nicht mehr zu sprechen. Es stieg die Zahl der nicht beschäftigten Personen, was zu einer steigenden Arbeitslosigkeit führte. Diese Sachlage führte unmittelbar zur Verschlechterung der Lebensbedingungen der Bevölkerung. Die Jahre nach der Wirtschaftskrise waren durch wirtschaftliche Entwicklung gekennzeichnet, welche auf die protektionistische Politik und den Eingriff des Staates zurückzuführen ist. Dieser Aufschwung wurde aber durch die innen- und aussenpolitischen Ereignisse Anfang 1938 und durch den Staatsstreich vom 10. Februar verzögert, was für eine geschwächte parlamentarische rumänische Demokratie das Ende bedeutete. Durch die Einführung der Königsdiktatur konnte die innere Ruhe und die wirtschaftliche Entwicklung gewissermassen wiederhergestellt werden.

Der kurzlebige wirtschaftliche Aufschwung wurde durch die Besetzung Nordsiebenbürgens durch das ungarische Heer und dem Einführen der ungarischen Verwaltung unter Horthy –als Folge des Wiener Schiedsprunchs vom 30 August 1940 – stark in Mitleidenschaft gezogen. Unter den neuen politischen Gegebenheiten, wurde die Fabrikindustrie von Oradea ein schwerwiegender Konkurrenzfaktor auf dem ungarischen Markt, aber auch ein wirkliches Potential für die Kriegsindustrie, mit Auswirkungen auf den vor dem Ausbruch stehende Weltkonflikt. Die Lage der Kleinindustriellen verbesserte sich durch die Übernahme Ihrer Koordinierung durch den *Verein der Industriellen*. Während des 2. Weltkriegs, kam auf die Fabriken in Oradea eine schwere Zeit zu; sie wurden militarisiert und befanden sich unter der strengen Kontrolle des Militärs.

Nach dem Ende des Krieges wurden die in Mitleidenschaft gezogenen Industrieanlagen mit der Unterstützung des Fabrikproletariats wieder in Betrieb gesetzt. Es wurden *Farbik-Komitees* gegründet und unter ihrer Kontrolle auch die sogenannten *Ökonomate*, Kaufhäuser für die Verpflegung der Arbeiter. Am 15 Oktober 1947 begann die Inventarisierung der Industrie-, Handels- und Transportbetriebe, die in Hinblick auf die Neugestaltung des wirtschaftlichen Lebens durch eine vom *Industrie- und Handelsministerium* angeordnete Planwirtschaft und Rationalisierung.

Die Zeit ab der Ausrufung der Rumänischen Volksrepublik bis zur Verstaatlichung der Produktionsmittel war durch den Versuch der Zusammenschließung der kleinen Werkstätten und durch den Eingriff des Staates, um die verlassenen Industriebetriebe am Ende des Krieges vor ihren ehemaligen Besitzer zu schützen, gekennzeichnet.

In der Dissertation wurden über 50 Betriebe die in Oradea existierten systematisch, unter Berücksichtigung gewisser Industriezweige, angeführt. Für jeden Betrieb wurde ein *geschichtlich-monographischer Umriss* erstellt, in dem die wichtigsten Betriebsperioden, die spezifische Warenproduktion und deren Verschleiß, die Entwicklung des Wertes des Handesvermögens, das fixe und bewegliche Vermögen, die Organisation und Neugestaltung der Produktion, Zahl der Belegschaft und Anpassungsfähigkeit an neue Staatsformen und Regierungen, berücksichtigt wurden.

Im Buch wird der Entwicklung und Modernisierung der städtischen *Infrastruktur* eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Es werden u. a. drei Industriearchitektur-Ensemble hinsichtlich ihrer Aufbewahrung bis in die Gegenwart angeführt: das Netz der städtischen Betriebe (Gas-, Wasser und Elektrizitätswerk), das Strassennetz, Märkte und Brücken, das

Eisenbahnnetz: sowohl das, welches die Stadt mit den Haupteisenbahnlinien verbindet, als auch das für den Straßenverkehr, sowohl mit Dampflokomotiven als auch mit elektrischen Straßenbahnen.

Aus der Sicht des Verfassers spielte auch die Verflechtung zwischen der Industrie, Handel und Bankwesen eine große Rolle. Die Eignung Oradea's für den Handel offenbarte sich in der Neuzeit bis heute im Nebeneinanderbestehen zweier Handelskategorien: die landwirtschaftliche Produktion – die auf den Märkten abgesetzt – und die der neuen Kaufleute, die vorwiegend in speziell eingerichteten, geschlossenen Räumlichkeiten Handel trieben. Diese Umwandlungen haben die Bedeutung der Märkte – deren Entwicklung in vorliegender Arbeit in der betreffenden Zeitspanne verfolgt wird - nicht geschmälert.

In der sich in Druck befindenden Dissertation beschreibt ihr Verfasser sowohl die Verkaufsläden und Kreditinstitute als auch den Beitrag der wirtschaftlichen Entwicklung für das Ändern der Lebensgewohnheiten was die Wohnkultur, Kleidung und Freizeitgestaltung betrifft. Weiterhin verfolgt die Arbeit auch die Verflechtungen der Großindustriellen und Kaufleute im wirtschaftlichen Leben der Stadt.

Für die Fragestellungen die sich zu diesem Thema ergeben, erörtert der Verfasser einen bisher kaum berücksichtigten Aspekt: die Vermarktung der Waren, beginnend mit den Werbungen aus der Lokalpresse, über Warenkataloge, Kalender, Korrespondenzblätter, persönlich adressierte Briefumschläge, Rechnungen bis zu Plakaten auf Straßenbahnen und Litfaßsäulen.

Mit besonderer Sorgfalt wurden die dokumentarischen Anhänge erstellt um mit einem Maximum an Informationsreichtum und methodologischen Hinweisen den Grundtext zu unterstützen.

In welchem Maße es uns gelungen ist, das richtig zu beurteilen, was wir uns in diesem Buch vorgenommen haben, möchte der Leser selber entscheiden.

CONTRIBUTION TO HISTORY OF THE MANUFACTURING INDUSTRY IN ORADEA IN THE 1848-1948 PERIOD

Summary

The present study, - without having the pretence of being exhaustive -, is the result of a quite long-term research which submits itself to the activity of *industrial archeology*, a field of research recently adopted by the Romanian museology as well. The aim of this sector is that of contributing to the economical and technical history and anthropology, while one of its basic priorities represents the preservation for the posterity of the *industrial heritage*, both *mobile and stationary*, by *in situ* conservation and restoration of the initial function of the technical objectives or by subjecting them to specific reconstruction. Otherwise, the importance of the *industrial history* was recognised as far back as the beginning of the 20th century. Within the historical research of that time, it was considered to be the most significant social factor. Similar to political and social revolutions as well as to movements of a confessional nature, the consolidation of industry, the foundation of industrial corporations, companies, a.s.o., all represent valuable evidence in the hierarchy of human civilization. The *Industrial Revolution* conferred the world a new image, contributing to the reshaping of all the social classes.

Analysing retrospectively the economic development of Oradea it has to be mentioned that, at the beginning, the process took place slowly, progressively and with an evident backlog compared to the western part of the Old Continent. Due to the fast technical development at the end of the 19th century, mostly after the year 1890, as a consequence of the European and North American industrial revolution, machinery and equipments became increasingly up-to-date, which defined the accelerating pace of economic development in general, and that of the manufacturing industry, in special.

Similarly, the significance of the businesspeople of the Israelite confession has to be remarked, even though – for easily understandable reasons – they declared themselves to be of Hungarian nationality on the occasion of national censuses, until the point of self – assimilation the only difference being considered that of rite. The majority of the economic investments was made by their representatives, even if, politically, the prevailing class was represented by the Hungarian bourgeoisie. Nevertheless, at that time business, mainly trade, was considered a privilege of the Jewish.

In order that the local economy should grow in good conditions, the creation of an *infrastructure* was necessary which should include industrial institutions and shops, power network systems administrated by expert units as well as ways of access.

Thus, the foundation of the *Lighting Gas Factory* marked an important stage in the life of the city. Though it had been started in a year of economic recession (1873), the factory highly succeeded in asserting itself on the local market. The situation lasted until the end of 1903, the year of electricity – based beginnings of lighting. The two types lighting – the one with lighting gas and the electric one – coexisted for 16 years, a relatively long period of time, until the final cease of the activity of the *Lighting Gas Factory*.

The socio-economic development to a modern direction of the city of Oradea was also possible due to the foundation and effective operation of the *Waterworks* and the *Electric Power Station*. Both of them were based on a constantly advancing structure. They significantly contributed to the gradual alignment of the city's companies, as well as the citizens' alignment to the expectations of the epoch. Owing to the professionalism of the city staff which led the

institutions, the two public services both aimed at and were able to satisfy to a greater extent the needs of the city whose population was continually ascending.

In economic and social relations, the connection of the city of Oradea to the railway system was of utmost importance. The existence of the railway influenced the workforce market in a positive way; it offered the opportunity of taking over and applying the most recent technologies of the era, it reformed and stimulated the economic background. Last but not least, the railway system contributed to the unforeseen evolution (in comparison with the previous period) of all the industrial branches, of the banking life, the cultural life or the development of tourism (by the construction of hotels mainly in the proximity of railway stations; such a building with many furnished rooms in Oradea around the year 1885 having been the Wöber Hotel). The same significance is borne by the fact that, due to its connection to the railway network, the city of Oradea established direct links both to the east, especially with the young state (later the Kingdom) of Romania, as well as with central and western Europe *via* the Austro-Hungarian Empire.

The members of the city staff of the time have the merits in having made all the possible effort to connect the city of Oradea to the railway network. The realization of this project settled for a few decades, also known as „the belle époque”, a period of welfare and relative calm and peace in the city which was rightfully called at the turn of the 19th and 20th centuries „the Paris on the banks of the Peța creek”.

During the Great War, the economy of the city underwent stagnation and even decay, the working class being concentrated and sent to the front line. The surviving factories mostly served the needs of war. Industry was marked by fluctuation and lack of organization.

The moderate presence of the Romanian element in the economic life of Oradea between 1848-1920 is explained by the fact that the Romanians, although they constituted the majority of the population in Transylvania, in a proportion of 90% were living in villages, in the conditions of a natural economy. In support of this statement we mention that in a brochure edited in July 1940 by *Magyar Nemzetbiológiai Intézet*, according to the data of the 1910 census of the population, the number of people having Romanian as their mother tongue was of 2,829,454 compared to the 1,661,805 speakers of the Hungarian language. Confronting these data it turns out that, in the middle of the Austro-Hungarian domination, the number of the Romanians was by 1,167,649 souls more, not to mention the fact that many Romanians – on economic grounds – declared themselves directly Hungarian.

After the signing of the *Peace Treaty* of Trianon on 4 June 1920, owing to the facilitated access of the population from the villages of Bihor, the involvement of the Romanian element in the city's economic life took place. To this, the establishing of some economic relations with business people's surroundings from Greater Romania also contributed. Similarly, in a progressive way, an infusion of foreign capital took place. As a consequence, factories were equipped with new-generation machinery and equipment. All the factors mentioned above made their contribution to the reconstruction of the local and the national economy alike.

After a relatively prosperous period, the development of the city's economy had to suffer again due to a harsh economic crisis of the world (1929-1933). The effect of the decline brought about the alleviation of both the industrial production and the wages, the insolvency of some factories and shops with a great past as well as the reorganisation and even the closing down of several banking institutions, not to speak of the cease of some sales markets in the bordering localities towards west from Oradea, which were separated from the latter by the tracing of the new state frontier. The number of the people without work increased, which led to the growth of the mass of the unemployed. The situation ended in grave consequence to the population's living conditions. The years after the crisis marked an evolution of economy due

to the protective policy and state intervention in the domain. This relaunching was disturbed by the internal and external political events at the beginning of 1938 and the coup of 10 February which put an end to a feeble Romanian parliamentary democracy. The setting up of the royal dictatorship somewhat re-established calm and economic development.

The short-term economic growth was affected by the occupation of Northern Transylvania by the Hungarian army, followed by the authorities of Horthy's Hungary, after the Vienna Award, 30 August 1940. In the new political situation, the manufacturing industry of Oradea not only became repeatedly an important competitor on the Hungarian market, but it also became a positive potential for war industry which concerned the imminent world conflict. The situation of the craftsmen improved as the *Craftsmen's Corporation* took over the coordination of their activity. During the years of the Second World War, the factories of Oradea lived hard times, being militarized and severely controlled by army institutions.

After the end of the war, the affected productive units were put again in operation by the factory proletariat. *Factory committees* were founded and – under the supervision of these – supply shops of the employees, the so – called *staff stores*, were also created. On 15 October 1947, the inventory of industrial, commercial and transport units started, which was initiated by the *Ministry of Industry and Trade* in order to reorganize economical life by planning and nationalising.

The period between the proclamation of the People's Republic and the nationalization of the most important means of production was characterized by a tendency of unifying small workshops and by state intervention in order to save the enterprises which had been abandoned, because of various reasons, by their employers at the end of the war.

Within this work, more than 50 companies working in Oradea have been systematized, depending on the industrial branches they represent. Drafts of *historical monograph* have been drawn up for each company, containing chronological references of functioning as well as their specific features of production and disposal, the evolution of the value of actives and property, their organization and restructuring, the number of workers. In the case of some companies, we have underlined their adaptability to the changes of the state system.

We have dedicated major interest to the development and modernization of the city's *infrastructure*. Among others, three industrial architectural establishments have been described from the point of view of their preservation up to the present day, together with the public utility network, the road network, market places and bridges, the railway system to which the city is connected as well as the urban steam and electric engine railway network.

We have considered the connection between the industrial activity and that of commercial and banking activities of the same importance. Oradea's commercial vocation materialized in the modern age, through the co-existence, up to the present day, of two categories of trade: that of rural production, traded in markets, and that of the new tradesmen, mostly carried out indoors, in specially equipped places. These changes didn't neutralize the importance of markets, which have also been followed up during the age under study. We have also been preoccupied with a brief description of the most important shops, credit institutions and also with the contribution of the economic growth to the change of lifestyle, to the improvement of accommodation, to the keeping up with the fashion changes and to the variety of leisure time activities. We haven't omitted the involvement of both large-scale industrialists and wholesalers into the economic life of the city, either.

Within the treatment of our discourse we have considered the presentation of a few means of publicity and advertisement a novelty, from the ads published in the local press to the ones in product catalogues, the ads in yearbooks, on postcards, personalized envelopes, personalized in-voices, bills and posters displayed on trams or posts.

We have paid special attention to the enclosed documents in order to sustain the text with maximum informative and methodological efficiency. The documents do not merely represent appendices, but they are treated information.

It is up to the reader of this book to decide to what extent we succeeded in making a proper evaluation of our task.

ABREVIERI TEHNICE

A.F.E.E.	=	Agenția de Furnizare a Energiei Electrice
C.A.S.B.I.	=	Casa de Administrare și Supraveghere a Bunurilor Inamice
C.F.O.M.	=	Căile Ferate Orășenești Oradea Mare
C.F.R.	=	Căile Ferate Române
dos.	=	dosar
GESZ	=	Gazdasági Ellátószerv (Oficiul de Aprovizionare)
I.T.O.	=	Ivan Turnătorie Oradea
M.Á.V.	=	Magyar Államvasútak (Căile Ferate Maghiare)
N.V.V.	=	Nagyváradai Városi Vasút (Căile Ferate Orășenești Oradea Mare)
n.a.	=	nota autorului
O.T.L. R.A.	=	Regia Autonomă de Transport Local Oradea
S.A.	=	Societate pe acțiuni
S.C.	=	Societate comercială
SZEDOSZ	=	Szervezett Dolgozók Szövetkezete (Cooperativa generală economică a salariaților sindicalizați)
T.B.C.	=	tuberculoză
vol.	=	volumul

BIBLIOGRAFIE

IZVOARE ARHIVISTICE INEDITE

A.N.-D.J. Bh. Arhivele Naționale – Direcția Județeană Bihor

- fond Asociația micilor meseriași*, registrul 4/1872-1884, registrul 6/1884-1936
fond Fabrica „Armin Falk” Oradea, inv. 196/1922-1949
fond Fabrica „Avântul” Oradea, inv. 375/1938-1972
fond Fabrica de cărucioare „Standard” Oradea, inv. 168/1936-1947
fond Fabrica de ciment „Melocco” Oradea, inv. 750/1935-1948
fond Fabrica de eter „Aurora” Oradea, inv. 266/1906-1948
fond Fabrica de ghetete „Carmen” Oradea, inv. 190/1925-1949
fond Fabrica de rulouri și sobe „Szántó Dezideriu și Fiul” Oradea, inv. 169/1945-1947, dos. 3/1947
fond Fabrica de spirt „Victoria” Oradea, inv. 564/1901-1959
fond Fabrica „Fulger” Oradea, inv. 171/1932-1948
fond Fabrica metalurgică „Phoebus” Oradea, inv. 172/1947-1949, dos. 1/1947-1948
fond Fabrica „Rippner Farkas” Oradea, inv. 195/1914-1948
fond Fabrica textilă „Bihortex” Oradea, inv. 252/1941-1949
fond Fabrica textilă „Ortex” Oradea, inv. 253/1945-1949
fond Fiii lui A. Zankl. Fabrică de vopsele Oradea, inv. 288/1945-1950
fond Întreprinderea „Celluloid” Oradea, inv. 200/1945-1949
fond Întreprinderea Comunală Oradea, dos. 143/1908, dos. 10/1928, dos. 12/1939, dos. 9/1947
fond Întreprinderea de bere, spirt și drojdie Oradea, inv. 284/1975
fond Întreprinderea de blănărie „1 Mai”, inv. 1130/1942-1970
fond Întreprinderea „Interexim” Oradea, dos. 1/1928
fond Întreprinderea „Isomit” Oradea, inv. 906/1945-1948
fond Întreprinderea „Vesta” Oradea, inv. 267/1945-1954
fond Întreprinderea română de asfalt și orice pardosire „Bitumen” S.A. Oradea, dos. 49/1930-1941
fond Întreprinderea textilă „Drum Nou” Oradea, inv. 955/1946-1965
fond Prefectura județului Bihor: dos. 74/1920, dos. 75/1920, dos. 80/1921
fond Primăria municipiului Oradea:
 - *Consiliul orașenesc*: dos. 19/1884, dos. 212/1892, dos. 601/1904, dos. 662/1905, dos. 676/1906, dos. 736/1907, dos. 866/1910-1918, dos. 908/1907-1919, dos. 981/1906-1917, dos. 1088/1916, dos. 1165/1918, dos. 1216/1920, dos. 1237/1920, dos. 1242/1920
 - *Oficiul tehnic*: dos. 5/1893-1911, dos. 34/1912-1920
- fond Tribunalul județului Bihor*
 - *Firme sociale*: registrul 8/1876-1893, registrul 9/1893-1903, registrul 10/1903-1906, registrul 11/1906-1909, registrul 12/1909-1911, registrul 13/1911-1914, registrul 14/1914-1920, registrul 15/1918-1920, registrul 16/1920-1924, registrul 17/1924-1927, registrul 18/1927-1941, registrul 19/1931-1941, registrul 20/1941-1942, registrul 21/1942-1945, registrul 22/1945-1948
 - *Firme individuale*: registrul 3/1876-1893, registrul 4/1882-1906, registrul 5/1906-1922, registrul 6/1922-1941

Gambrinus, 1904
Gazeta de Vest, 1932, 1935
História, 1993
Jurnal bihorean, 1997
Nagyvárad (Oradea Mare), 1870, 1882, 1886, 1891, 1892, 1893, 1906, 1919, 1920, 1923, 1929, 1940, 1943
Nagyvárad Élet (Viața orădeană) – supliment al ziarului *Nagyvárad Napló*, 1911
Nagyvárad Lapok (Foile de Oradea Mare), 1869, 1870
Nagyvárad Napló (Jurnalul de Oradea Mare), 1901, 1903, 1904, 1906
Nagyvárad Újság (Gazeta de Oradea Mare), 1902
Noua Gazetă de Vest, 1938
Partium, 2001
Realitatea bihoreană, 2006
Revista economică, 1938 1940
Szabadság (Libertatea), 1877, 1900, 1913, 1938
Tiszántúl (Câmpia Tisei), 1902, 1903, 1906, 1913, 1914, 1915
Tribuna, 1927, 1928
Viața Nouă, 1945
Vulturul, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898

Periodice

- | | |
|--------------------------|--|
| DINZL 1942 | DINZL, Josef, <i>Taschen-Jahrbuch für die Brauindustrie</i> (Anuar de buzunar, al industriei de bere), (7. Jahrgang), Wien, Selbstverlage, 1942 |
| FEHÉR 1897 | FEHÉR, Dezső, (redactor), <i>A „Nagyvárad” képes naptára 1897-re</i> (Calendarul ilustrat al ziarului „Nagyvárad” pentru anul 1897), Nagyvárad, Láng József Könyvnyomdája |
| FODOR și colectivul 1938 | FODOR, Laurențiu, GÁL, Zoltán, PÁSZTOR, Eugen, <i>Ghidul orașului Oradea pe anul 1937-1938</i> , Editura autorilor |
| HORVÁTH 1923 | HORVÁTH, József, (realizator), <i>Ghidul orașului Oradea-Mare</i> , Nagyvárad város útmutató tanácsadó címtára, Oradea-Mare, Kosmos Nyomda, 1923 |
| LUKÁCS 1947 | LUKÁCS, Ladislau, (redactor), <i>Compass Comercial, indicatorul industrial și comercial din Oradea și județul Bihor</i> , în limba română și maghiară, Oradea, „Grafica” Institut de arte grafice, 1947 |
| SOMOGYI 1938 | S. SOMOGYI, Ludovic, (redactor), <i>Ghidul și compasul comercial și industrial – Címtár és kereskedelmi-, ipari tájekoztató, pe anul 1937-1938 évre</i> , Oradea, Editorul responsabil: Augustin Tátray, 1938 |
| N.K.I. 1892 | * * *, <i>A Nagyvárad Kereskedelmi és Iparkamara jelentése. Biharmegye és Nagyvárad. T.H.J. felruházott város törvényhatóságoknak közgazdasági viszonyairól az 1891. évben</i> (Raportul Camerei de Comerț și Industrie Oradea. Despre relațiile economice ale autorităților din comitatul Bihor și orașul Oradea investit cu drept legislativ, în anul 1891), Kiadja a Nagyvárad Kereskedelmi és Iparkamara, Láng József Nyomdája, 1892 |
| N.K.I. 1893 | * * *, <i>A Nagyvárad Kereskedelmi és Iparkamara jelentése. Biharmegye és Nagyvárad. T.H.J. felruházott város</i> |

törvényhatóságoknak közgazdasági viszonyairól az 1892. évben (Raportul..., în anul 1892), Kiadja a Nagyváradi Kereskedelmi és Iparkamara, Láng József és Társa Nyomdája, 1893

- N.K.N. 1906 * * *, A „Nagyvárad” képes naptára (Calendarul ilustrat al ziarului „Nagyvárad”), Nagyvárad, 1906
- N.N. 1914 * * *, A „Nagyvárad” naptára (Calendarul ziarului „Nagyvárad”), Nagyvárad, 1914
- N.N.N.A. 1926 * * *, A „Nagyvárad Napló” naptár albuma (Almanahul ziarului „Nagyvárad Napló”), Nagyvárad, 1926
- A.R.C.I. 1931/32 * * *, Anuarul României pentru Comerț, Industrie, Meserii și Agricultură, București, Editura Rudolf Mosse, 1931/32
- SOCEC 1924-1925 * * *, Anuarul „Socec” al României-Mari, vol. II - Provincia, București, Editura „Socec & Co.”, 1924-1925
- E.M.K.N. 1922 * * *, Erdélyi magyar képes naptár az 1923. közönséges esztendőre (Calendar ardelean ilustrat, de limbă maghiară), Nagyvárad, Nagyváradi Napló Nyomda R.-T., 1922
- I.I.R. 1940 * * *, Indicatorul industriei românești 1939/1940, București, Ministerul Economiei Naționale, 1940
- N.B.C.L. 1904 * * *, Nagyvárad és Bihar megye cím és lakjegyzéke (Catalogul cu adrese al orașului Oradea și comitatului Bihor), Nagyvárad, Boros Jenő Könyvnyomdája, 1904

DICȚIONARE, ENCICLOPEDII ȘI BIBLIOGRAFII

- BLAJ și colectivul 1979 BLAJ, Gheorghe, SZÁNTÓ, Ștefan, CHIRA, Ioan, Județele patriei, Bihor, Monografie, București, Editura Sport - Turism, 1979
- BORCEA, GORUN 1995 BORCEA, Liviu, GORUN, Gheorghe, (coordonatori), Istoria orașului Oradea, Oradea, Editura Cogito, 1995
- BOROVSKY 1901 BOROVSKY, Samu (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
- CSETRI, JENEI 1997 CSETRI, Elek, JENEI, Dezső, Tehnikatörténeti kronológia (Cronologie de istoria tehnicii), Kolozsvár, Stúdiom Könyvkiadó, 1997
- FEHÉR 1933-1937 FEHÉR, Dezső (coordonator), Bihar-Biharmegye, Oradea-Nagyvárad kulturtörténete és öregdiákjainak emlékkönyve (Istoria culturală a județului Bihor, a Oradiei și albumul de amintiri al absolvenților săi de odinioară), Oradea, Sonnenfeld Adolf Részvénytársaság, 1933-1937
- FLEISZ 2000 FLEISZ, János, Nagyvárad története számokban (Istoria în date a Oradiei), Nagyvárad, Literator Könyvkiadó, 2000
- HAJDÚ 1985 HAJDÚ, Ráfis János, Mezőgazdasági gépek gyűjteménye Mezőkövesd – katalógus (Catalogul colecției de mașini agricole de la Mezőkövesd), Miskolc, Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Múzeumi Igazgatóság, 1985

- OSVÁT 1928 OSVÁT, Kálmán, *Erdélyi lexicon (Enciclopedie transilvană)*, Nagyvárad, 1928
- POPESCU I. 1987 POPESCU, Ilie, *Mici Enciclopedii și dicționare ilustrate: Căi ferate și transporturi clasice moderne*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1987
- POPESCU T. 1995 POPESCU, Traian, *Brauerei-Verzeichnis. Rumänien (Fabrici de bere din România)*, editia a 3-a, Fürth, Essen, Förderergemeinschaft von Brauerei-Werbemittel-Sammler e.V., 1995
- TRIPON 1936 TRIPON, Aurel, *Monografia-almanah a Crișanei*, Oradea, Tipografia „Diecezană”, 1936
- ȚUCRA 2000 ȚUCRA, Nicolae, *Vășcău, Comună-Oraș-Ținut, Monografie*, Oradea, Editura Brevis, 2000

LUCRĂRI GENERALE¹

- ÁRVAY 1941 ÁRVAY, József, *A magyar ipar (Industria maghiară)**, Budapest, Halász Pál Könyvkiadóvállalata, 1941
- BEREND, SZUHAY 1978 BEREND, T. Iván, SZUHAY, Miklós, *A tőkés gazdaság története Magyarországon (1848-1944) – Istoria economiei capitaliste în Ungaria (1848-1944)**, Budapest, Kossuth Könyvkiadó, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1978
- BUNYITAY 1890 BUNYITAY, Vincze, *Nagyvárad természetrajza (Cadrul natural și geografic al orașului Oradea)**, Budapest, 1890
- CHERESTEȘIU și colectivul CHERESTEȘIU, Victor, BODEA, Cornelia, SURDU, Bujor, MUREȘAN, Camil, NUȚU, Constantin, EGYED, Acațiu, CURTICĂPEANU, Vasile, *Din istoria Transilvaniei II*, București, Editura Academiei Republicii Populare Române
- DRECIN, HORGA, ȘTEFĂNESCU 2009 DRECIN, D. Mihai, HORGA, Ioan, ȘTEFĂNESCU, Barbu (coordonatori), *Lucrările Sesiunii Naționale a Doctoranzilor în Istorie*, (Ediția I), Oradea, 22-23 mai 2009, Editura Universității din Oradea, 2009
- DUKRÉT 2008 DUKRÉT, Géza, (redactor coordonator), *Nagyvárad ipartörténete (Industria orașului Oradea)*, Nagyvárad, 2008
- FLEISZ 1997 FLEISZ, János, *Város kinek nem látni mását. Nagyvárad a dualizmus korában (Orașul nepereche. Oradea în perioada dualismului)*, Nagyvárad, Charta Könyvkiadó, 1997
- FLEISZ 2007 FLEISZ, János, *Metamorfoza unui oraș. Oradea 1850-1940*, Oradea, Editura Fundația Sapietia Varadiensis și Editura Europrint, 2007
- HELEMANS, BUNCH HELEMANS, Alexander, BUNCH, Bryan, *Istoria descoperirilor științifice*, București, Editura Orizonturi, Editura Lider
- KOVÁCS, KATUS 1979 KOVÁCS, Endre, KATUS, László, *Magyarország története 1848-1890 (Istoria Ungariei 1848-1890)**, Budapest, Akadémiai Kiadó, 1979
- KŐSZEGHY 1913 KŐSZEGHY, József, *Nagyvárad város közintézményeiről*

¹ Publicațiile marcate cu * au fost studiate în cadrul bursei menționate la capitolul *Cuvânt înainte* a prezentei cărți. Locul desfășurării cercetării: *Muzeul Erkel Ferenc* din Gyula, Republica Ungaria.

- és közműveiről (*Despre instituțiile și serviciile publice ale orașului Oradea*), Nagyvárad, 1913
- LAKOS 1904 LAKOS, Lajos, *Nagyvárad múltja és jelenéből (Din trecutul și prezentul orașului Oradea)*, Nagyvárad, 1904
- LAKOS 1912 LAKOS, Lajos, *A váradi zsidóság története (Istoria evreilor din Oradea)**, Nagyvárad – Nyomda és Újság vállalat, 1912
- MITTÁK 2008 = MITTÁK, Ferenc, *Képes magyar história (Istoria ilustrată a Ungariei)*, Debrecen, T.K.K, 2008
- MOZEȘ 1997 MOZEȘ, Tereza, *Evreii din Oradea*, București, Editura Hasefer, 1997
- K. NAGY 2008 K. NAGY, Sándor, *Biharország. Utirajzok (Țara Bihorului. Schițe de călătorie)*, Nagyvárad, Nyomtatott Hügel Ottó könyvnyomdájában, 1885, reprint kiadás, Oradea, Editura Imprimeriei de Vest, 2008
- SÁNDOR 1954 SÁNDOR, Vilmos, *Nagyipari fejlődés Magyarországon (1867-1900) – Evoluția mării industrii în Ungaria (1867-1900)**, Budapest, Szikra Könyvkiadó, 1954
- SZÁDECZKY 1913 SZÁDECZKY, Lajos, *Iparfejlődés és a céhek története Magyarországon (Evoluția industriei și istoria breslelor în Ungaria)**, Budapest, Az országos iparegyesület kiadása, 1913
- WOLLMANN 2003 WOLLMANN, Volker, *Arheologie Industrială – Din istoria patrimoniului tehnic pe teritoriul României, Alba Iulia*, Editura Ulise, 2003
- ZAINEA 2007 ZAINEA, Ion, *Economie și societate în Bihor (de la marea Unire la Dictatul de la Viena)*, Oradea, Editura Universității din Oradea, 2007

LUCRĂRI SPECIALE

- APAN 1993 APAN, Mihai, *Contribuții documentare privind dezvoltarea industrială a orașului Oradea de la sfârșitul secolului al XIX-lea până la primul război mondial, în Crisia XXIII*, Oradea, 1993
- BARABÁS 2002 BARABÁS, Zoltán (redactor), *Radványi Károly kisgrafikái (Lucrările de grafică mică, semnate Károly Radványi)*, Nagyvárad, Királyhágómelléki Református Egyházkerület, 2002
- BOLCAȘ BOLCAȘ, Victor, *Monografia Filialei de rețele electrice Oradea*, în manuscris, Compania Națională de Electricitate, S.C. ELECTRICA S.A., Sucursala de distribuție Oradea
- BORCEA 2003 BORCEA, Liviu, *Memoria caselor*, Oradea, Editura Arca, 2003
- BOLCAȘ, MAKAI 2004 BOLCAȘ, Victor, MAKAI, Zoltán, *50 de ani de la punerea în funcțiune a Hidrocentralei Vadu Crișului-Aștileu din jud. Bihor*, 2004
- BORCEA, APAN 1996 BORCEA, Liviu, APAN, Mihai, *Istoria tramvaiului din Oradea, cu prilejul împlinirii a 90 de ani de la darea în folosință*, Oradea, 1996
- BORCEA, APAN, MOISA 2006 BORCEA, Liviu, APAN, Mihai, MOISA, Gabriel, *De la o stație la alta. Centenarul tramvaiului orădean*, Oradea, Editura Arca, 2006

- CHIRIAC 2003, *Oradea...* CHIRIAC, Aurel (coordonator), *Oradea - Pagini de istorie. Instituția Primarului. Evoluție Administrativă. Realitate urbanistică și arhitecturală. Centenarul sediului Primăriei municipiului Oradea 1903-2003*, Oradea, Editura Muzeului Țării Crișurilor, 2003
- CHIRIAC 2003, *Un veac...* CHIRIAC, Aurel, (coordonator), *Un veac de lumină*, Oradea, Editura Muzeului Țării Crișurilor, 2003
- CHIRIAC 2003, *Camera...* CHIRIAC, Aurel (coordonator), *Camera de Comerț și Industrie a Județului Bihor – Repere istorice*, Oradea, Editura Muzeului Țării Crișurilor, 2003
- CHIRIAC, ȘTEFĂNESCU 2009 CHIRIAC, Aurel, ȘTEFĂNESCU, Barbu (coordonatori), *Istorie, Etnologie, Artă. Studii în onoarea lui Ioan Godea*, Oradea, Editura Muzeului Țării Crișurilor, 2009
- COVACI 1979 COVACI, Veronica, *Din istoricul breslelor orașului Oradea, în Crisia IX*, Oradea, 1979
- DIACON 2009 DIACON, Vasile, *Berea la români*, vol. I, Iași, Editura Tipo-Moldova, 2009
- EMŐDI 2006 EMŐDI, János, *Istoria cărămizii în Bihor, în Crisia XXXIV*, Oradea, 2006
- FLEISZ 1980 FLEISZ, Ioan, *Aspecte ale vieții economice din Bihor între anii 1880-1917*, în *Crisia X*, Oradea, 1980
- FLEISZ 2005 FLEISZ, János, *Váradi hétköznepok (Zile lucrătoare la Oradea)*, Nagyvárad, 2005
- HAȚEGANU 1974 HAȚEGANU, Petre, *Un sfert de veac în construcția mașinilor-unelte 1949-1974*, Oradea, 1974
- HEINRICH 1985 HEINRICH, László, Károly József Irén, *nagyvárad fizikus (Fizicianul orădean Károly József Irén)*, Bukarest, Kriterion Könyvkiadó, 1985
- KOVÁCS 1940 KOVÁCS, Alajos, *Az erdélyi magyarság és a román statisztika (Maghiarii din Transilvania și statistica românească)*, în *Magyar Nemzetbiológiai Intézet*, vol. 2, Budapest, Editrice EPOL, 1940
- KÖTELES 2010 KÖTELES, Viktória, *88 magyar találmány (88 de invenții maghiare)*, Budapest, Sanoma Könyvkiadó, 2010
- KUBINSZKY și colectivul 2002 KUBINSZKY, Mihály, LOVÁSZ, István, VILLÁNYI, György, *Régi magyar villamosok. A történelmi Magyarország közúti vasútjai kezdettől a II. világháború végéig (Vechi tramvaie maghiare. Căile ferate publice, de pe cuprinsul coroanei maghiare, de la începuturi până la sfârșitul celui de-al doilea război mondial)*, Budapest, Budapesti Városvédő Egyesület, 2002
- MAKAI, ZÉTÉNYI 2003 MAKAI, Zoltán., ZÉTÉNYI, Zsigmond., *100 éves a villamosítás Nagyváradon 1903-2003 (Un secol de lumină la Oradea)*, Erdélyi Magyar Műszaki Tudományos Társaság Bihar Megyei Szervezete, 2003
- MARINESCU 1972 MARINESCU, Ion, *Aspecte ale crizei economice din 1929-1932, în orașul Oradea, în Centenar Muzeal Orădean*, Oradea, 1972
- MĂLINAȘ 1995 MĂLINAȘ, Constantin, *Tipografi, tipografii și edituri în Bihor (1565-1948)*, Oradea, Editura „Mihai Eminescu”, 1995
- MEZEI 1986 MEZEI, István, *Mozdonyok (Locomotive)*, Budapest, 1986
- MIKLÓS 1937 MIKLÓS, Imre, *A magyar vasutasság oknyomozó törté-*

- nelme. *Legelső vasúttól – napjainkig (Istoria pragmatică a căilor ferate maghiare. De la prima cale ferată, până în zilele noastre)*, Vác, A szerző kiadása, 1937
- NAGY I. și colectivul 2006 NAGY, István, PÁLL, József, ZSIROS, Attila, *Álmában csönget egy picit. Százéves a villamosközlekedés Nagyváradon (Clinchetul din vis. Centenarul transportului de persoane cu tramvaie electrice la Oradea)*, Nagyvárad, Kiadja a Partiumi és Bánsági Műemlékvédő és Emlékhely Bizottság, a Királyhágómelléki Református Egyházkerület és a Nagyvárad Római Katolikus Püspökség, 2006
- NAGY 2009 NAGY, József Barna, *Várad lelke – Nagyvárad magyar utcanevek (Sufletul/Duhul Oradiei – denumirile maghiare ale străzilor orașului)*, Oradea, 2009
- NAMÉNYI 1901 NAMÉNYI, Lajos, *A nagyváradai nyomdászat története (III) - Istoria activității tipografice la Oradea (III)*, în *Magyar Könyvszemle*, 1901
- NAMÉNYI 1902 NAMÉNYI, Lajos, *A nagyváradai nyomdászat a XIX. században (Activitatea tipografiilor orădene în secolul al XIX-lea)*, în *Magyar Könyvszemle*, 1902
- PAȘCA 2007 PAȘCA, Mircea, *Palatul Vulturul Negru*, Oradea, Editura Tipografică, 2007
- PÉTER 2002 PÉTER, I. Zoltán, *Mesélő képeslapok, Nagyvárad 1885-1915 (Vederi naratoare, Oradea 1885-1915)*, Budapest, Norán Könyvkiadó, 2002
- PÉTER 2003 PÉTER, I. Zoltán, *Trei secole de arhitectură orădeană*, Oradea, Editura Muzeului Țării Crișurilor, 2003
- PÉTER 2008 PÉTER, I. Zoltán, *Nagyvárad műemlék épületei (Clădirile monument ale orașului Oradea)*, Nagyvárad, 2008
- POP 1988 POP, Alexandru, *Farmacii orădene între anii 1919-1949 (manuscris)*, Oradea, 1988
- TÓTH 1977 TÓTH, Susana, *Tîrgurile din Oradea (II)*, în *Biharea*, Oradea, 1977
- B.N.I.K. 1912 * * *, *Biharmegye és Nagyvárad írásban és képben (Comitatul Bihor și Oradea în scrieri și imagini)*, Nagyvárad, 1912
- Nv.V.V. 1896 * * *, *Nagyvárad város vízellátása (Alimentarea cu apă a orașului Oradea)*, Nagyvárad, 1896
- ROSENBERG * * *, *Rosenberg Izsó cementárugyára – mintakönyv (Fabrica de articole de ciment Rosenberg Izsó – catalog de produse)*, Sonnenfeld grafikai műintézet, Nagyvárad
- SZABADSÁG 1914 * * *, *„Szabadság” jubilaris albuma 40 éves fenállása alkalmából 1874-1914 (Albumul jubiliar al ziarului „Szabadság”, cu ocazia aniversării a 40 ani de la înființare, 1874-1914)*, Nagyvárad, Laszky Ármin kiadása, 1914

IZVOARE DE ISTORIE ORALĂ

- Mărturie EMÓDI J. Mărturie orală provenită de la János Emódi, născut la 13 aprilie 1941
- Mărturie EMÓDI T. Mărturie orală provenită de la Tamás Emódi, născut la 17 august 1969

Mărturie SARCA V.

Mărturie orală provenită de la Vasile Sarca, născut la 15 ianuarie 1950

Mărturie ROLLINGER Gy.

Mărturie orală provenită de la György Rollinger, născut la 27 mai 1936

SURSE WEB

en.wikipedia.org/wiki/Esslingen_am_Neckar
<http://en.wikipedia.org/wiki/Blaupunkt>
http://hu.wikipedia.org/wiki/Besenyő_eredetű_helynevek_Bihar_megye_területén
http://mikrofilm.extra.hu/other/oszk_gyaszjelentesek.html
<http://www.varadlap.ro/index.php?m=7&id=732&sz=200404>
http://www.zf.ro/articol_125023/drumul_de_fier.html
ltk.hu/hirek/20040611/arnyekolastechnika
www.cimec.ro
www.codcaen.sinard.net
www.dampflokotiven.net/Html/Krauss.html
www.ftr.ro/transport-public-de-reclama-3017.php
www.istvan.home.ro
www.mszh.hu/feltalalok/blathy.html
www.mult-kor.hu/cikk.php?article=7779
www.romanianvip.com/2010/04/ion-longin-popescu-20-ani-revolutia
www.tankonyvtar.hu/historia_1991_01/historia_1991_01_sack

ARTICOLE ȘI STUDII – PROPRII ȘI ÎN COLABORARE

- HOCHHAUSER 1999 HOCHHAUSER, Ronald, *Pavimente de interior în maniera Artei 1900, în edificii orădene*, în vol. *Studii și comunicări*, Arad, Editura Complexului Muzeal Arad, 1999
- HOCHHAUSER 2000 HOCHHAUSER, Ronald, *Obiective industriale bihorene cu valoare muzeală - S.C. Spirt & Drojdie S.A. Oradea*, în *Crisia XXX*, Oradea, 2000
- HOCHHAUSER 2001 HOCHHAUSER, Ronald, *Obiective industriale bihorene de odinioară. Fabrica de bere Oradea-Seleuș*, în *Crisia XXXI*, Oradea, 2001
- HOCHHAUSER 2002 HOCHHAUSER, Ronald, *A fost odată...Fabrica de bere Oradea-Seleuș*, în *Acta Musei Porolissensis XXIV*, Muzeul Județean de Istorie și Artă Zalău, 2002
- HOCHHAUSER 2006 HOCHHAUSER, Ronald, *Fejezetek a Nagyárad-Szöllősi Sörgyár történelméből (Ipostaze din istoria Fabricii de bere Oradea-Seleuș)*, în *A Békés Megyei Múzeumok Közleményei 28*, Békéscsaba, 2006
- HOCHHAUSER, SARCA 2006 HOCHHAUSER, Ronald, SARCA, Vasile, *Facturi comerciale tipărite în manieră secesion, în Oradea începutului de secol al XX-lea*, în *Biharea XXVIII-XXX*, Oradea, 2006
- HOCHHAUSER, SARCA 2009 HOCHHAUSER, Ronald, SARCA, Vasile, *Facturi comerciale personalizate, utilizate în Oradea la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea*, în *Biharea XXXI-XXXIII*, Oradea, 2009

ANEXE

ANEXA I

Denumirile străzilor, ale piețelor și ale coloniilor din Oradea utilizate în lucrare, în funcție de subordonarea orașului la diferitele structuri statale¹

Nr. crt.	Perioada 1867-1918	Perioada 1918-1940	Perioada 1940-1944	Perioada 1944-1948	Denumirea actuală
1.	Szent János utca	str. Vlahuță	Szent János utca	str. Béla Breiner	str. Ady Endre
2.	Zöldfa utca	str. Nicolae Iorga	Hlatky Endre utca	str. Vasile Alecsandri	str. Vasile Alecsandri
3.	Ország út Vég út Aradi út	Calea Aradului	Aradi út Gróf Tisza István út	Calea Aradului str. Ferenc Rákóczi II	Calea Aradului
4.	Arany János utca	str. Millerand	Arany János utca	str. Arany János	str. Arany János
5.	Nagy Malom utca Bogár utca Malom utca	str. Vasile Lucaciu	Malom utca	str. Vasile Lucaciu	str. Avântului
6.	Vécsey Károly utca	str. Mărășești	Vécsey Károly utca	str. Károly Vécsey	str. Bacăului
7.	Felső Kis Német utca Damjanich János utca	str. Simion Bărnuțiu	Damjanich utca	str. Simion Bărnuțiu	str. Simion Bărnuțiu
8.	Bunyitai liget	Parcul Regele Carol Parcul Alba Iulia	Bunyitai liget	Parcul Muncitorilor	Parcul I.C. Brătianu
9.	Gillányi sor	str. Astra	Gillányi út	Calea Dimitrie Cantemir	str. Dimitrie Cantemir
10.	Bánya sor	str. Minelor	Gillányi út		str. Dimitrie Cantemir
11.	Terézia utca	str. Panait Cerna	Terézia utca	str. Panait Cerna	str. Panait Cerna
12.	Nagy Fűrdő utca Uri utca	str. Episcop Ciorogariu	str. Adolf Hitler	str. Attila József	str. Episcop Ciorogariu
13.	Kolozsvári út Széna utca	Calea Victoriei – până la Calea ferată str. 20 Aprilie – dincolo de Calea ferată	Mátyás Király út Kolozsvári út	Calea Matei Corvin– până la Calea ferată Calea 1 Mai– dincolo de Calea ferată	Calea Clujului
14.	Erzsébet utca	str. Miron Costin	Kocsán János utca	str. Miron Costin	str. Miron Costin
15.	Posta sikátor Posta utca Szalárdy János utca	str. George Coșbuc	Szalárdy János utca	str. George Coșbuc	str. George Coșbuc
16.	Gyep utca Nap utca Vitéz utca	Calea Decebal	Vitéz utca	Calea Decebal	Calea Decebal
17.	Nagyvásártér	Piața Mihai Viteazul	Benito Mussolini tér	Piața Mihai Viteazul	Piața 1 Decembrie
18.	Sütő utca Vár utca Báthory utca	str. Horia	Báthory István utca	str. Constantin Dobrogeanu Gherea	str. Constantin Dobrogeanu Gherea
19.	Apolló utca Nagy Percecs utca Szaniszló utca	str. I.C. Brătianu	Szaniszló utca	str. I.C. Brătianu	str. Mihai Eminescu

¹ La baza acestei anexe stau: N.B.C.L. 1904; HORVÁTH 1923; NAGY 2009; Harta orașului Oradea din anul 1926, comercializată în epocă de *Librăria „Emanuil Vidor”* din Oradea (Colecția DEMETER C.).

20.	Ritoók Zsigmond utca	str. Delavrancea	Ritoók Zsigmond utca	str. József Hübschenberger	str. George Enescu
21.	Bémer tér	Piața Regina Maria	Bémer tér Horty Miklós tér	Piața Stalin	Piața Regele Ferdinand
22.	Kertész utca	str. Bolintineanu	Ráday Gedeon utca	str. Kertész	str. Grădinarilor
23.	Vár utca Vár tér Sánc utca	str. Griviței	Sánc utca	str. Griviței	str. Griviței
24.	Téglagyár utca	str. Fabriciei de cărămidă	Téglagyár utca	str. Guttenberg	str. Johann Guttenberg
25.	Templom utca Nagy Tükör utca	str. Bisericii str. Episcop E. Beniamin	Templom utca	str. Béla Somogyi	str. Cardinal Iuliu Hossu
26.	Kert utca Mezey Mihály utca	str. General Moșoiu	Mezey Mihály utca	str. Avram Iancu	str. Avram Iancu
27.	Sas utca - înainte de 1904 Kossuth Lajos utca - după 1904	str. Avram Iancu	Kossuth Lajos utca	str. Lajos Kossuth	str. Independenței
28.	Nilgesz telep	Colonia Nilgesz	Nilgesz telep	-	Cartierul Nicolae Iorga
29.	Őssi telep	-	-	Colonia Iosia	Cartierul Iosia
30.	Őssi tér	Piața Iosia	Gróf Majláth Gusztáv utca	str. Ștefan Octavian Iosif	str. Ștefan Octavian Iosif
31.	Köfaragó utca - înainte de 1904 Lukács György utca - după 1904	str. Nicolae Jiga	Lukács György utca	str. Nicolae Jiga	str. Nicolae Jiga
32.	Pecze sor dr. Várady Zsigmond utca Szarvas sor	str. Nicu Filipescu	dr. Várady Zsigmond utca	str. Mihail Kogălniceanu	str. Mihail Kogălniceanu
33.	Nagysándor József utca	str. Iosif Vulcan	Nagysándor József utca	str. József Nagysándor	str. Aurel Lazăr
34.	Olaszi utca Sztaroveszky utca	str. Sztaroveszky Piața Iașilor str. Episcop Radu	Sztaroveszky utca	str. Episcop Ciorogariu	str. General Magheru
35.	Nagy Magyar utca Beöthy Ödön utca	str. Dimitrie Cantemir	Beöthy Ödön utca	str. Petru Groza	Str. Iuliu Maniu
36.	Széles utca	str. General Holban str. Mihail Sorbul	Mikszáth Kálmán utca	str. Karl Marx	str. Menumurut
37.	Apáczta utca Szilágyi Dezső utca	str. Prințul Carol str. Regele Ferdinand	Szilágyi Dezső utca	str. Sindicatelor	str. Moscovei
	Határ utca Nagy híd utca Gyár utca	str. Fabricelor	Gyár utca	str. Tito	str. Eftimie Murgu
	Szöllős telep	-	Szöllős telep	Colonia Seleuș	Cartierul Nufărul
38.	-	-	Oncsa telep		Cartierul Oncea
39.	Kis kút utca Vízvezeték utca	str. Ferenc Berkovits str. dr. Ioan Ciordaș	Berkovits Ferenc utca	str. Ioan Ciordaș junior	str. Olteniei
40.	Közép utca Pável utca	str. Episcopul Pavel	Pável utca	str. Episcop Pavel	str. Episcop Pavel
41.	Hideg utca Hidegser utca Kórház utca	str. Louis Pasteur	Vörösmarty Mihály utca	str. Louis Pasteur	str. Louis Pasteur

42.	Új sor Schlauch tér	Parcul Carmen Sylva	Schlauch Bíbornok tér	Piața Sándor Petőfi	Parcul Sándor Petőfi
43.	Nagy Teleki utca - înainte de 1904 Gróf Teleki Pál utca - după 1904	str. Alex(cs)andri	Gróf Teleki Pál utca	str. Visinszki	str. Primăriei
44.	Fő utca	Bulevardul Regele Ferdinand	Rákóczi út Horthy Miklós út	str. Republicii	str. Republicii
45.	Országút Rákóczi út	Bulevardul Regele Ferdinand	Rákóczi út Horthy Miklós út	str. Republicii	str. Republicii
46.	Nagy Szöllősi utca Körös tér Szöllős utca	str. Ștefan Octavian Iosif	Szöllős utca	str. Ervin Szabó	str. Seleşului
47.	Füzes utca	str. Praga	Apáca utca	str. Louis Barthou	str. Sovata
48.	Rózsa utca	str. Aurel Vlaicu	-	-	str. Sucevei
49.	Vámház utca	str. Aurel Vlaicu	Szeptember 6. utca	str. Evreilor deportați martiri	str. Sucevei
50.	Templom tér	Piața Veneția	Szent István tér	Piața Imre Szacs vay	Piața Tineretului
51.	Szent László tér	Piața Unirii	Szent László tér	Piața Malinovszki	Piața Unirii
52.	Őssi út	Calea Iașia	-	-	str. Tudor Vladimirescu
53.	Nagy Körös utca Körös utca	Str. Take Ionescu	Gróf Csáky István	str. Tudor Vladimirescu	str. Tudor Vladimirescu
54.	Rimanóczy Kálmán utca	str. Kálmán Rimanóczy	Rimanóczy Kálmán utca	str. Kálmán Rimanóczy	str. Iosif Vulcan



Fig. 1. Clădirea Morii „Rollinger”, pe vremea când era înconjurată de apele pârâului Peța

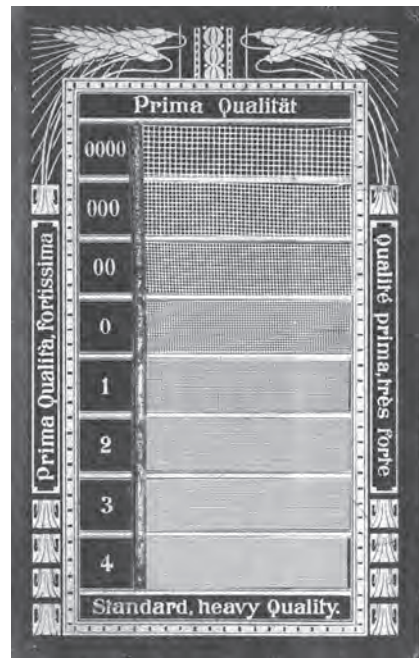


Fig. 2. Catalogul de mostre de sită al firmei elvețiene *Schindler's* (coperta I – la stânga – și o pagină din interior – la dreapta). Articolele propuse de publicație, cu ochiurile de diferite dimensiuni (în funcție de mărimea ochiului se obținea grîș și făină de diferite calități) au fost comercializate de către firma *Wohanka & Co.*, din Budapesta.

Fig. 1. Vedere contemporană din curtea interioară a ansamblului arhitectural *Moara cu aburi „László”* - stabilimentul II. În acest loc și-a desfășurat activitatea, cu începere din 1906, *Fabrica de untură de cocos „Hungária”*.



Fig. 2. Vedere generală contemporană ilustrând *Moara cu valțuri „Emilia”*.



Fig. 3. Ansamblul arhitectural al *Morii cu valțuri „Adria”*, proprietari Adolf Moskovits și Fiii. Clădirile sale au fost distruse, aproape în totalitate, de un incendiu produs în anul 1922.



Fig. 4. Vedere generală a ansamblului arhitectural *Fabrica de spirit și moara „Léderer și Kálmán”*. De remarcă, în reprezentarea grafică, garnitura tractată de o locomotivă electrică (în variantă stilizată) de forma celor prezentate la capitolul INFRASTRUCTURA.



Sursa: Fig. 1. și 2. Colecția HOCHHAUSER R., Fig. 3. și 4. B.N.I.K. 1912, p. 118, 119



Fig. 1. Vedere generală a ansamblului arhitectural *Fabrica de spirt „Mór Moskovits și Fiul”* (în planul îndepărtat). Este de remarcat poarta de acces, originală, din fier forjat, respectând canoanele *Artei 1900* (vezi **Fig. 2**).



Fig. 2. Portalul de intrare în fosta fabrică de spirt (copie fidelă a originalului). Este tot ceea ce a mai rămas în urma demolării fabricii, în 2007. Starea sa de conservare este satisfăcătoare, bunul cultural având valoare istorică, ceea ce o predestinează prezervării.



Fig. 3. Vedere generală a ansamblului arhitectural *Fabrica de spirt și drojdie „Adolf Moskovits și Fiii”*. În stânga, este încadrată clădirea unității productive, în picioare și azi (vezi **Fig. 4**).



Fig. 4. Relicva ansamblului arhitectural *Fabrica de spirt și drojdie „Adolf Moskovits și Fiii”*. Starea sa de conservare este deteriorată. Chiar și așa, are o reală valoare istorică și se pretează clasării în categoria de monument industrial.

Sursa: Fig. 1. *B.N.I.K. 1912*, p. 121, Fig. 2. Colecția HOCHHAUSER R., Fig. 3. *B.N.I.K. 1912*, p. 118, Fig. 4. Colecția NAGY I.



Fig. 1. Reclămă de promovare a coniacului special, obținut din bere

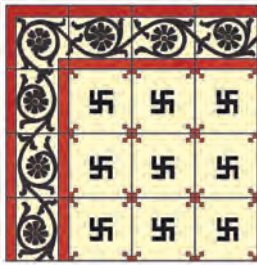


Fig. 2. Acțiune cu valoarea nominală de 100 de coroane, emisă de Fierbătoria de bere și fabrica de malț „Hungária” S.A. Hârtia de valoare, cu numărul de serie 0373, a fost completată pe numele Fabricilor de sticlă unificate, de pe cuprinsul Coroanei maghiare S.A.



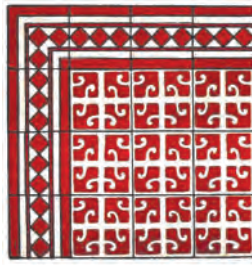
Fig. 3. Etichete personalizate ale unor mărci de bere produse la Oradea, în perioada interbelică

ANEXA VI



Șteaply: 103.
Alap: 11.

1 m² ára:
K. 3.80



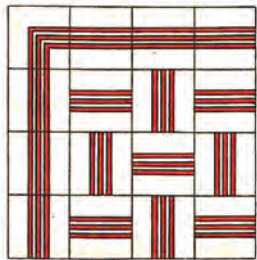
Șteaply: 101.
Alap: 10.

1 m² ára:
K. 3.80



Șteaply: 100.
Alap: 10.

1 m² ára:
K. 3.80



Șteaply: 102.
Alap: 24.

1 m² ára:
K. 3.80



Șteaply: 204.
Alap: 6.

1 m² ára:
K. 5.50



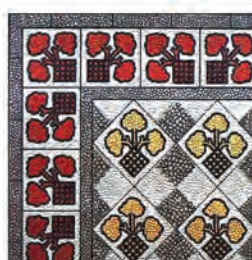
Șteaply: 202.
Alap: 11.

1 m² ára:
K. 6.30



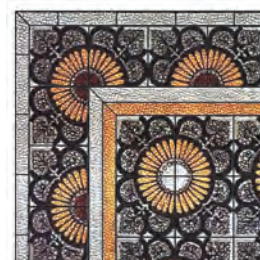
Șteaply: 205.
Alap: 16.

1 m² ára:
K. 6.30



Șteaply: 203.
Alap: 25.

1 m² ára:
K. 8.00



Șteaply: 207.
Alap: 23.

1 m² ára:
K. 8.00



Șteaply: 201.
Alap: 23.

1 m² ára:
K. 8.00



Șteaply: 213.
Alap: 25.

1 m² ára:
K. 8.00



Șteaply: 206.
Alap: 22.

1 m² ára:
K. 8.00

Diferite modele de plăci din ciment și marmură, destinate pavajelor de interior

Sursa: ROSENBERG, în: Fond neorganizat, aflat în posesia S.C. Congips S.A. Oradea, cândva Întreprinderea de Azbociment

Fig. 1. Capac din fontă destinat gurilor de canal. Produsul, obținut prin turnare, poartă emblema Turnătoriei și fabricii de mașini „Tátray și Asociații” S.A. din Oradea. Două asemenea capace se găsesc montate pe guri de canal din interiorul zidurilor Fortăreței orădene, în nemijlocita apropiere a accesului spre *Facultatea de Arte Vizuale*.



Fig. 2. Suport pahar/țap/halbă de bere promovând berea marca Dreher-Haggenmacher. Produs al Fabricii de articole de metal și tînchea „Frații Grünwald” Oradea.



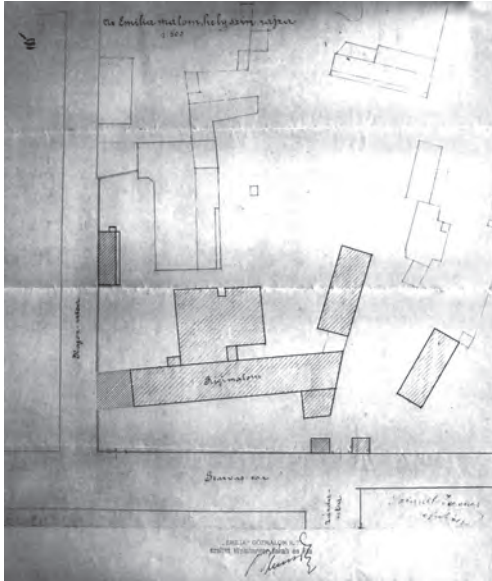


Fig. 1. Planul de situație al ansamblului arhitectural Moara cu valțuri „Emilia” (1918). Proiectul prezintă și extinderea spre est a clădirii morii. În partea inferioară, la mijloc, este aplicată ștampila comanditarului, textual «„EMILIA” GŐZMALOM R.T. ezelőtt Weinberger Jakab és Fia» («Moara cu valțuri „Emilia” S.A., anterior Jakab Weinberger și Fiul») și o apostilă ilizibilă. Tot în partea inferioară, spre dreapta, o semnătură consemnează numele proiectantului, arhitect Ferenc Sztarill.

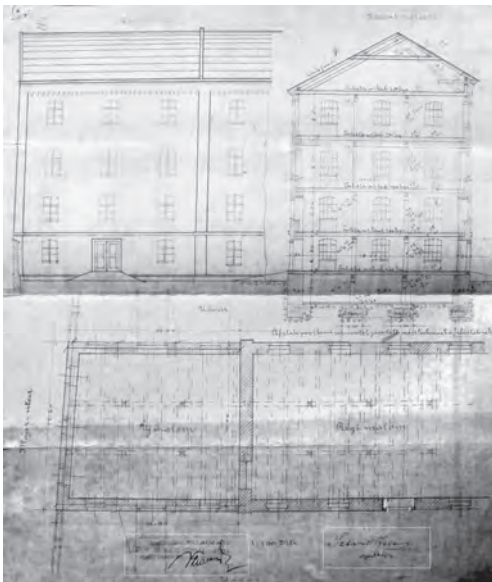


Fig. 2. Desenul de ansamblu al extinderii clădirii morii – fațada principală și laterală – și planul de bază. Corpul este de aceeași structură cu cea a corpului inițial, cuprinzând trei travee. Și în acest caz, în partea inferioară, la mijloc, ușor spre stânga, este aplicată ștampila comanditarului și aceeași iscălitură indescifrabilă. La dreapta-jos, o semnătură marchează numele proiectantului, arhitect Ferenc Sztarill.



Fig. 1. Corp de iluminat (felinar), alimentat inițial cu gaz aerian, susținut de o consolă fixată pe fațada laterală a *Teatrului de Stat Oradea*, deasupra intrării artiștilor. Ulterior, a fost adaptat iluminatului electric. Odată cu lucrările de restaurare a instituției teatrale a fost demontat (nu cunoaștem date despre soarta sa), deși prezintă valoare muzeală, fiind un bun cultural de importanță tehnică, de presupus, cu o valoare deosebită. Corpul inițial a fost substituit cu unul nou.



Fig. 2. Relicvă a *Fabricii de spirt aerian și gaz*. Imobilul cu două niveluri, construit din cărămidă, este amplasat la intersecția străzilor Sucevei și Armatei Române, în vecinătatea *Lojei masonice* și a casei Bleyer (construită în maniera *Artei 1900*). După forma pe care o are, intuim că a fost destinată serviciului administrativ al întreprinderii.

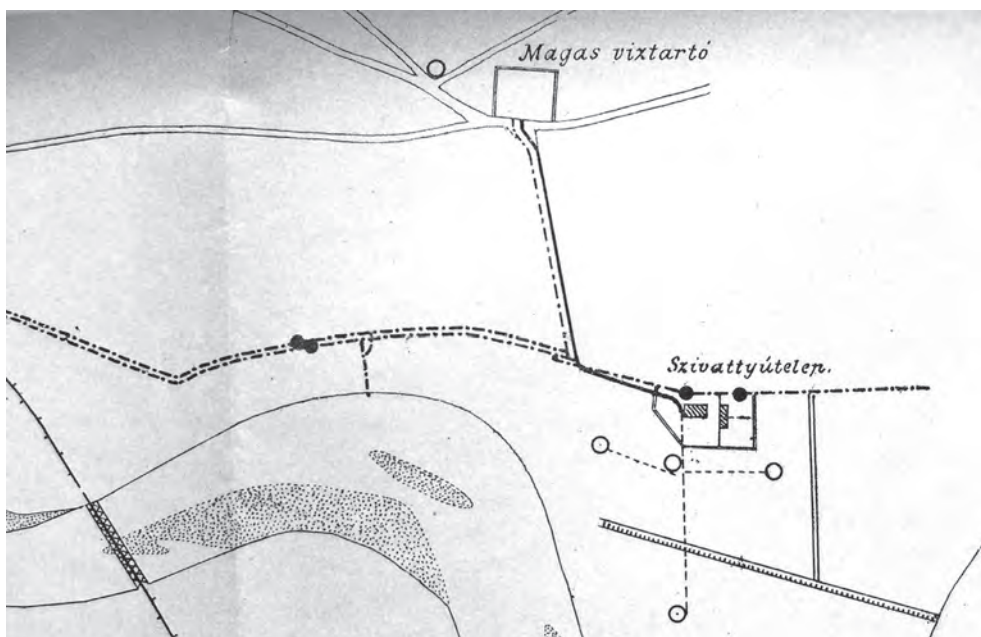


Fig. 1. Planul de situație al stației de pompare și al rezervorului

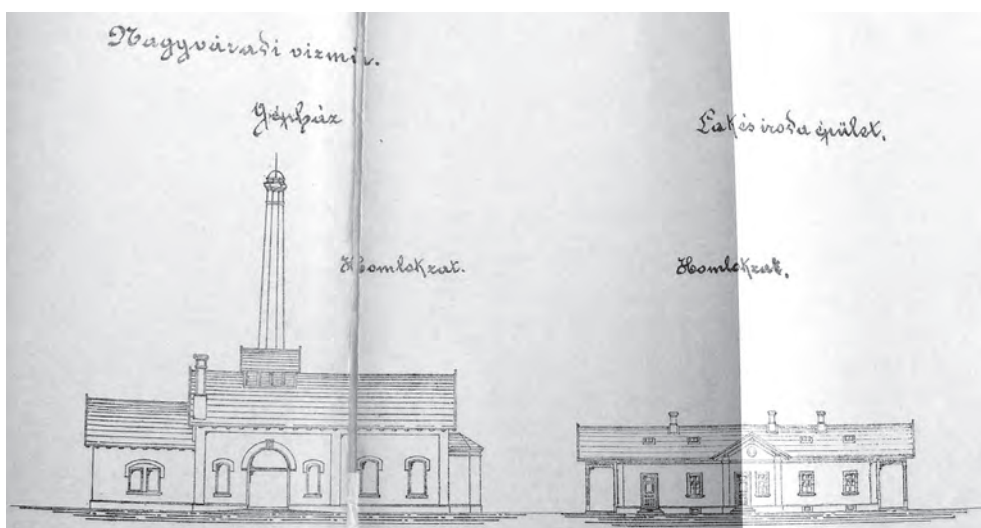


Fig. 2. Uzina de apă - Fațada longitudinală a halei mașinilor, cu un nivel, și coșul de fum aferent (la stânga). Fațada longitudinală a birourilor și a casei de locuit (la dreapta), tot cu un nivel.



Fig. 1. Podul cel mic/Podul „Szent László” (Sfântul Ladislau) pe la sfârșitul secolului al XIX-lea






Fig. 2. Podul din zona virană/ Podul din strada Széles/ Podul Decebal în anul 1972



Fig. 3. Pasarela „Garasos” în perioada interbelică

Sursa: Fig. 1 și Fig. 3. Colecția M.Ț.C., Secția de Istorie, inv. 260/36, inv. 8109; Fig. 2. Colecția NAGY I.

Nr. crt.	Denumire	Autor(i), atelier, marcă, școală, atribuire (după caz)	Material, tehnică, dimensiuni și alți parametri de identificare	Datare, anul fabricației (după caz)	Observații (date speciale, prezența inscripțiilor, mărcilor)
(1)	(1.1)	(1.2)	(1.3)	(1.4)	(1.5)
1.	<p>Locomotivă electrică de curent continuu 550 volți (600volți) și ecartament normal</p> <p>Dispune de două osii motoare acționate individual, are o singură cabină centrală de conducere</p> 	<p>Allgemeine Elektrizität Gesellschaft (A.E.G.) Berlin (Compania Generală de Electricitate)</p> <p>Partea mecanică - Fabrica de Mașini, Vagoane și Turnătoria de fier a Societății pe Acțiuni „Johann Weitzer” Arad.</p> <p>Partea electrică – Siemens – Schuckert -Werke Budapesta (S.S.W.) În 1975 echipamentul electric a fost înlocuit cu unul similar tramvaielor fabricate la Întreprinderea de Tramvaie București (I.T.B.)</p>	<p>Aliaj, metal, turnare, strunjire, îndoire etc.</p> <p>Putere motor: 45 cai putere</p> <p>Distanța între tampoane: 5.400 milimetri</p> <p>Distanța între axele roților (osii): 1.800 milimetri</p> <p>Masă: 19 tone</p>	½ sec. XX. 1906	<p>nr. ordine 1 (1906) nr. 4 din 1978</p> <p>Plăcuța de producție înlăturată. Ea avea inscripția: „WEITZER JÁNOS” GÉP. WAGGONGYÁR ÉS VASÖNTÖDE RÉSZVÉNYTÁRSASÁG ARAD, 1906 („János Weitzer”, Fabrică de Mașini, Vagoane și Turnătoria de fier. Societate pe acțiuni, Arad, 1906)</p>  <p>ÎN EXPLOATARE PÂNĂ ÎN 1994</p>
2.	<p>Locomotivă electrică de curent continuu 550 volți (600 volți) și ecartament normal</p> <p>Dispune de două osii motoare acționate individual, are o singură cabină centrală de conducere</p> 	<p>Allgemeine Elektrizität Gesellschaft (A.E.G.) Berlin</p> <p>Partea mecanică - Fabrica de Mașini, Vagoane și Turnătoria de fier a Societății pe Acțiuni „Johann Weitzer” Arad.</p> <p>Partea electrică – Siemens – Schuckert -Werke Budapesta (S.S.W.) În 1975 echipamentul electric a fost înlocuit cu unul similar tramvaielor fabricate la Întreprinderea de Tramvaie București (I.T.B.)</p>	<p>Aliaj, metal, Turnare, strunjire, îndoire etc.</p> <p>Putere motor: 45 cai putere</p> <p>Distanța între tampoane: 5.400 milimetri</p> <p>Distanța între axele roților (osii): 1.800 milimetri</p> <p>Masă: 19 tone</p>	½ sec. XX. 1906	<p>nr. ordine 2 (1906) nr. 5 din 1978</p> <p>Plăcuța de producție înlăturată. Ea avea inscripția: „WEITZER JÁNOS” GÉP. WAGGONGYÁR ÉS VASÖNTÖDE RÉSZVÉNYTÁRSASÁG ARAD, 1906 („János Weitzer”, Fabrică de Mașini, Vagoane și Turnătoria de fier. Societate pe acțiuni, Arad, 1906)</p> <p>ÎN EXPLOATARE PÂNĂ ÎN 1994</p>


Nr. crt.	Denumire	Autor(i), atelier, marcă, școală, atribuire (după caz)	Material, tehnică, dimensiuni și alți parametri de identificare	Datare, anul fabricației (după caz)	Observații (date speciale, prezența inscripționărilor, mărcilor)
(1)	(1.1)	(1.2)	(1.3)	(1.4)	(1.5)
1.	Locomotivă electrică de curent continuu 550 volți (600 volți) și ecartament normal Dispune de două osii motoare acționate individual și de o singură cabină centrală de conducere.	Siemens – Schuckert -Werke În 1975, partea electrică a fost înlocuită cu echipament similar tramvaielor fabricate la Întreprinderea de Tramvaie București (I.T.B.)	Aliaj, metal, turnare, strunjire, îndoire etc. Distanța între tampoane: 7.000 milimetri Distanța între axele roților: 2.800 milimetri Putere motor: 25 cai putere Masă: 17 tone	½ sec. XX. 1905	nr. ordine 3 (1918) Plăcuța de producție înlăturată. Ea avea inscripția: Katharinahütte G.m.b.H, ROHRBACH b. St. Ingbert, N ^o . 33, 1905, Com.1224  ÎN EXPLOATARE PÂNĂ ÎN 1994



Fig. 1. Locomotivă electrică cu numărul de ordine 3

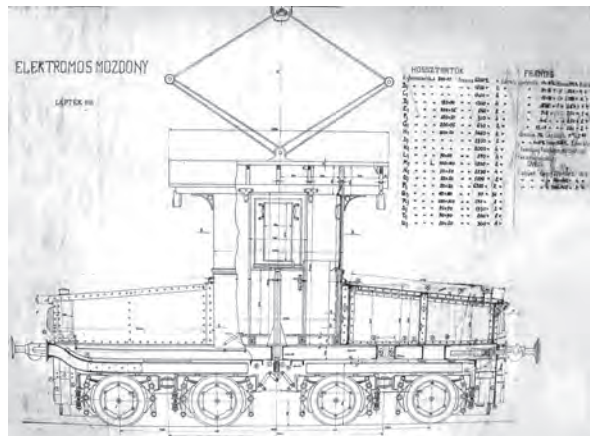


Fig. 2. Locomotivă electrică (adaptare) construită în atelierele proprii ale Căilor Ferate Orășenești, cu numărul de ordine 4. Desen de ansamblu.

Această locomotivă nu a reușit să se impună. A fost lichidată în 1978. Nu se cunoaște nimic despre soarta sa.



Fig. 1. Perioada anilor 1942-1945. Garnitură tractată, pe o linie uzinală, de locomotiva electrică cu numărul de ordine 4. În planul secund se distinge ansamblul arhitectural *Fabrica de bere Dreher – Haggemacher S.A. Oradea* (demolat la începutul anului 2001).

Nr. crt.	Denumirea unității productive	Lungimea liniei uzinale (în metri)
1.	Fabrica de spirt și moara "Ledkál" S.A.	629
2.	Antrepozitul de mărfuri S.A.	560
3.	Moara "László" S.A. (Stabilimentul I.)	494
4.	Crescătorie de porcine S.A.	450
5.	Uzinele chimice și alimentare "Moskovits" S.A.	402
6.	Uzina electrică	383
7.	Moara "Emilia" S.A.	320
8.	Turnătoria și fabrica de mașini S.A.	240
9.	Stabilimentul industrial "Leichner" (str. Sânc)	240
10.	Stabilimentul industrial "Leichner" (fost "Rimanóczy")	230
11.	Fabrica de vopsele "Zankl"	210
12.	Depozitul de lemne al firmei "Jenei"	180
13.	Depozitul Antrepozitolui de fierărie "Károly Andrényi și Fiii" S.A.	177
14.	Depozitul de țitei "Schell"	170
15.	Fabrica de spirt "Daniel Berger"	160
16.	Fabrica de ciment "Izsó Rosenberg"	150
17.	Fabrica de spirt "Adolf Moskovits și Fiii"	130
18.	Banca maghiară generală de credit	120
19.	Moara "Hegedüs" (fostă Hunyadi)	120
20.	Depozitul de lemne "Ritter"	118
21.	Depozitul de ciment "Rosenberg"	117
22.	Depozitul de lemne "Meteor", József Weisz	64
23.	Fabrica chimică "Clotild"	30

Tabelul prezintă situația de la 1940, păstrând, în unele cazuri (spre exemplu la Nr. crt. 3 și 7), denumirile anterioare ale unităților productive. Cele două unități menționate nu mai existau la acea vreme, în locul lor funcționând alte întreprinderi, neidentificate în faza actuală a cercetărilor.

Sursa fotografiilor: Fig. 1. Fond arhivistic neorganizat aflat în proprietatea S.C. Bere - Malț și Drojdie S.A. Oradea, până la lichidarea sa.

Tabel. M.O.L., *Nagyvárad Városi Vasút Rt. irategység*, 5. doboz, 44. tétel/év nélkül, f. 14, 23

ANEXA XVI

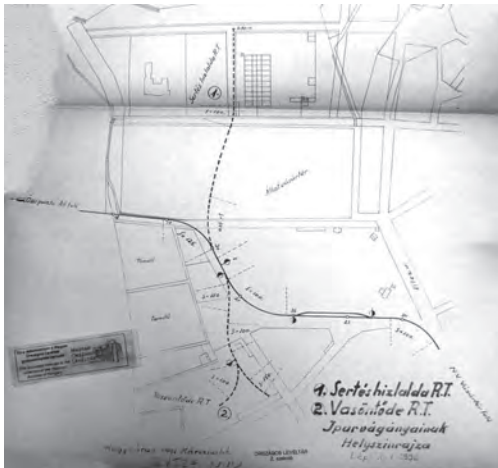


Fig. 1. Planul de situație al liniei uzinale (vezi linia punctată) de la Crescătoria de porcine S.A. și Turnătoria și fabrica de mașini S.A. (anterior „Tátray și Asociații” și „Phoebus”)

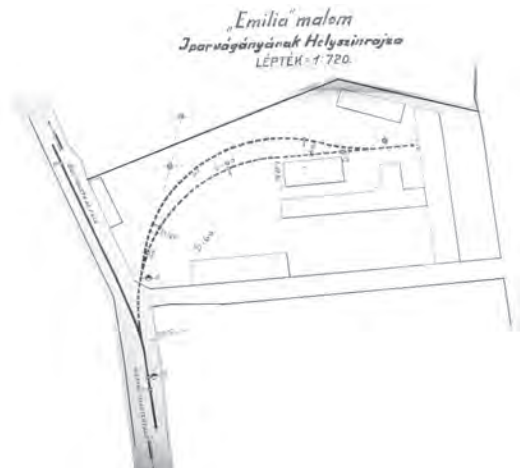


Fig. 2. Planul de situație al liniei uzinale de la Moara cu valțuri „Emília”

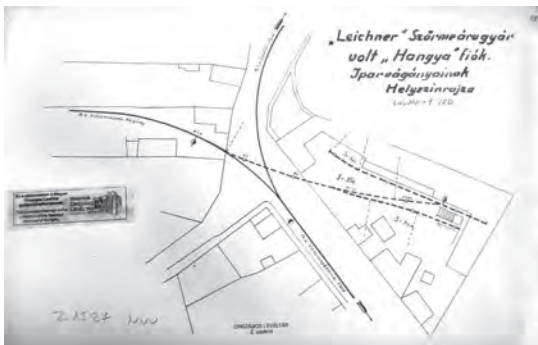


Fig. 3. Planul de situație al liniei uzinale de la Fabrica de blănuri „Leichner” (inițial Moara „Dunkel”), fostă filială a Cooperativei „Furnica”

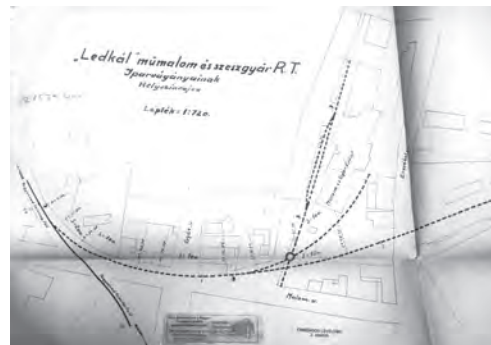


Fig. 4. Planul de situație al liniei uzinale de la Fabrica de spirt și moara „Ledkál” S.A. (anterior „Léderer și Kálmán”)

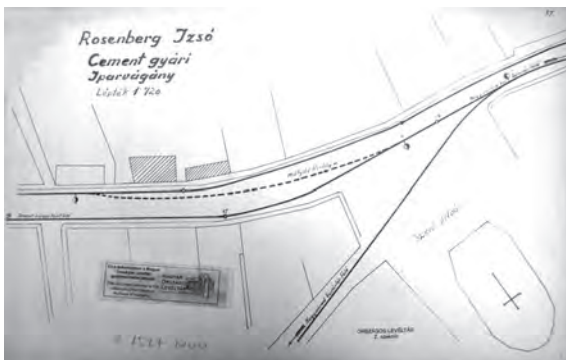


Fig. 5. Planul de situație al liniei uzinale de la Fabrica de articole de ciment „Izsó Rosenberg”



Fig. 6. Planul de situație al liniei uzinale de la Uzinele chimice și alimentare S.A. (anterior Fabrica de spirt „Mór Moskovits și Fiul”)

Sursa fotografiilor: M.O.L., Nagyvárad Városi Vasút Rt. irategység, 5. doboz, 44. tétel/év nélkül, f. 24, 27, 32, 35, 37, 38

Fig. 1. Locomotivele electrice prezentate în Anexa XIII și Anexa XIV (Tabel și Fig. 1) în curtea transportatorului urban de persoane, aflate într-o stare de conservare nesatisfăcătoare.

Fotografia a fost realizată în anul 2003



Fig. 2. Locomotiva electrică cu numărul de ordine 2 (5). A fost recondiționată în anul 2006, cu prilejul *Centenarului tramvaiului orădean*. În prezent este expusă în curtea Remizei de tramvaie Salca, a *Regiei de Transport Local Oradea*.

Fotografia a fost realizată în anul 2006



Fig. 3. Locomotiva electrică cu numărul de ordine 3. A fost recondiționată în anul 2009, cu prilejul *Zilei Naționale a Transportatorului Urban*. În prezent este expusă în curtea Remizei de tramvaie Salca, a *Regiei de Transport Local Oradea*.

Fotografia a fost realizată în anul 2009



Plăcuța de producție a fost reconstituită și montată pe șasiu

Sursa fotografiilor: Fig. 1. și 2. Colecția NAGY I; Fig.3. Colecția HOCHHAUSER R.

OPINCI

Avenim onore a aduce la cunoștința om. public, în deosebi a comercianților romani de la sate ca în marele nost magasin de piatră, în
cele mai tari, fine și bune opinci, (fabricatul nost propriu)

pe cari le vindem cu prețurile cele mai conveniabile (de tot moderate). — Magasinul nost e bogat asortit cu tot felul de piatră (de ghetă, de curăle, etc.) dar în deosebi cu **opinci**.
 Comandele prin postă se efectuează la moment.

MOSKOVITS FARKAS & COMP. fabricanti de opinci,
Oradea-Mare (Nagyvárad, N.-Teleki-utca.)

Fig. 1. Fabrica de pantofi și cizme „Farkas Moskovits și Asociatul” - reclamă

Számos kitüntetés.

Daday József
 műlakatos és toronyórás,
 Nagyvárad, Szt.-János-utca 320.

Van szerencsém b. ügyeimbe ajándéni műlakatos és toronyóra műhelyiségemben késleltetve lévő, több kiállítás legtekéletesebbek elismert, legújabbosabb szerkesztő, **vörös fémű készítményekkel**, a felhívást könnyítő s legelőszérőbb módón alkalmazható külön **mozgó órákkal**, a súlymentő köteleket tartó **vashengerekkel**, **ingaszabályozó esavarrakkal** ellátott

KÉSZ TORONYÓRÁIMAT,
 melyeknek felállítását is elvállalom.

Toronyóráim a vörös fémű készítményekkel kiválóan kívül teljesen **vert vassal** és a tengelyek végei **acélból** vannak készítmény.
 Becsés megrendelését kérvény, vagyok

kiváló tiszteltetel.
DADAY JÓZSEF,
 műlakatos és toronyórás.

Fig. 2. Atelierul de lăcătușărie și orologii ” József Daday” - reclamă

PHOEBUS
 Turnătorie de Fier și Fabrică de Mașini S. A.

Turnătorie de fier pentru orice calitate și mărimi de până la 1000 și în seria.	Agregate de luminat cu benzină și cu apă 0,300-10 Kw.
Arzătoare de fier, bronz și otel fier și bronz, în orice cantitate și pentru apă, abur, etc.	Mașini-unelte de fier și otel (Shaping) de precizie, șarjate, șarjate de fier.
Reparații de locomotive pentru orice fel de esențiale.	Instalații pentru fabricarea aburului, pentru șarjare, încălzire, pentru căldură și apă, pentru șarjare etc.
Coxașerie Garanturi metalice succesitate pentru locomotive	Construcții metalice: Poduri, rubele, minicale, locomotive, scripete etc.
Motorare cu benzină și petrol, stăbule și locomotive de 1,5-16 CP.	

Sediul la București: Str. Biserica Ţimţel No. 5.
 Fabrica la Oradea: Str. Axente Sever 14.
 Birouri de vânzare și
 depozit de armături: București, Bui. Domniţei J. Etai J.
 Ploieşti, Str. C. Enescu 15.

Adresa telegrafică: LOCOMOTIV

Fig. 3. Turnătoria de fier și fabrica de mașini ”Phoebus” S.A. - reclamă

Întreprindere de articole industriale și electrice
J. EMÖDY ORADEA
 Str. Alexandri No. 9.
 Elektrapart munkák vállalat

Construcții speciale de: motoare, dinamouri, transformatoare,
 instrumente de magnet, cavitare și instalații de auto, reparații
 și umplere acumulatorilor, precum și matri, și, medii

Motore, dinamouri, transformatoare, mașini
 electrice, vilamos illesztések, mérési
 készülékek, akkumulátorok javítása,
 illés- és elektromos vezetékgyógyítás
 és az eszközök javítása.

Fig. 4. Întreprinderea de articole industriale și electrice ”J. Emödy” Oradea - reclamă

»Ortex«
 Fabrică de Textile — Textilgyár,
 Propr.: ing. J. Crăciun & Co.
 ORADEA, Calea Proletarilor 82.
 Telefon: 12-33, 10-69.

Torcătorie, țesătorie-mecanică și apretură.
 Fabrică haine țărănești și de lucru,
 postavuri și furnituri. — Fonoda, szövőde
 és kikészítő. Készít munkásruhászövetet
 paraszt-, posztó- és hálósárut.

Fig. 5. Fabrica de textile ”Ortex” - reclamă

Sursa: Fig. 1. *Vulturul*, 1893, număr neidentificat, p. 6; Fig. 2. FEHÉR 1897, filă nenumerotată; Fig. 3. *Noua Gazetă de Vest*, 1938, nr. 506, p. 3; Fig. 4. SOMOGYI 1938, pe coperta I; Fig. 5. LUKÁCS 1947, p. 240



Fig. 1. Coală de corespondență emisă de Fabrica de vopsit și curățătorie chimică cu spălătorie de abore „Paul Buday”

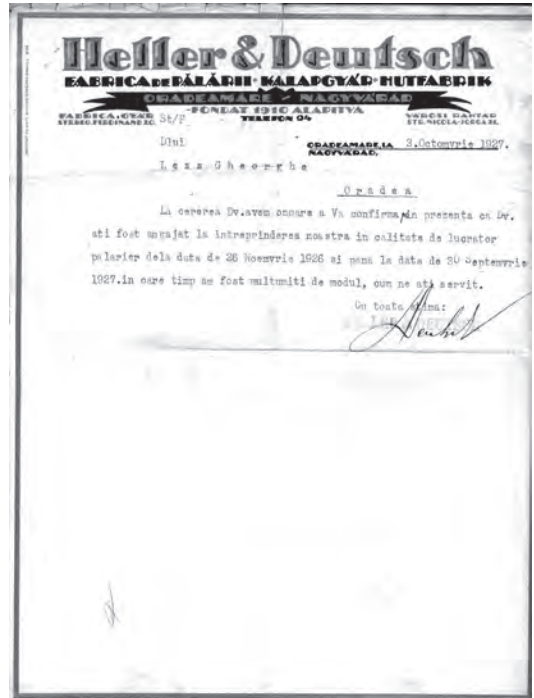


Fig. 2. Coală de corespondență emisă de Fabrica de pălării „Heller & Deutsch”



Fig. 3. Coală de corespondență emisă de Fabrica de rolouri de fier și „System Esslingen” de lemn, fabrică de metal și tinichea „Frații Grünwald”



Fig. 4. Coală de corespondență emisă de Fabrica de ciocolată și bomboane „Pett”, societate în nume colectiv

Sursa: Colecția DEMETER C.



Fig. 1. Plicuri de corespondență personalizate - Turnătoria „Buday” și Fabrica de cutii și legătoria de cărți „Feldstrick Kálmán”

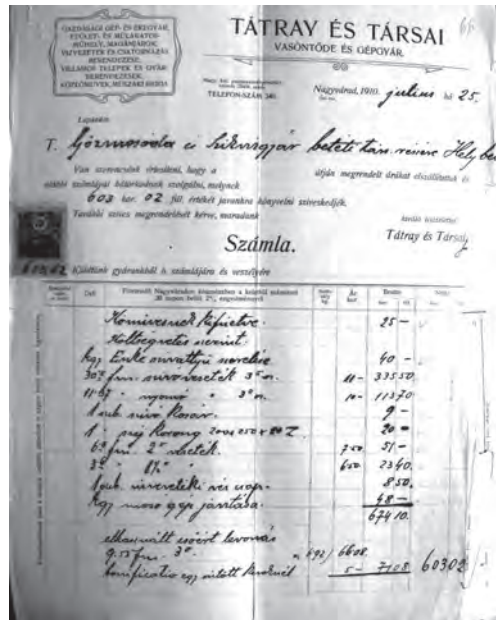


Fig. 2. Factură emisă de Turnătoria și fabrica de mașini „Tátray și Asociații”

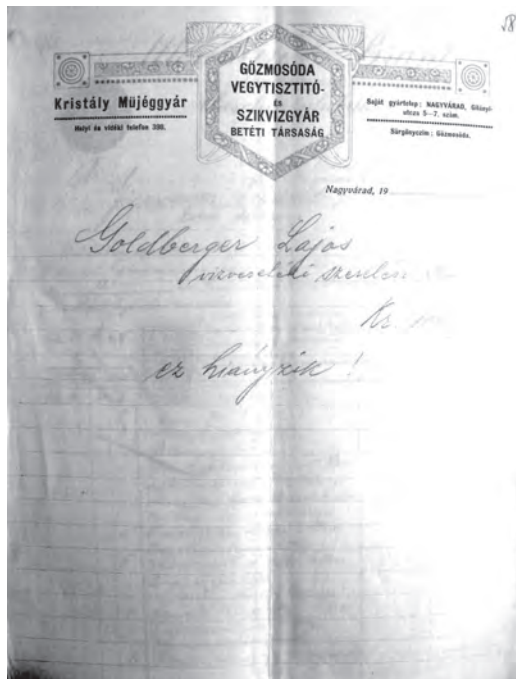


Fig. 3. Factură emisă de Fabrica de gheață „Cristal”, spălătorie cu aburi, curățătorie chimică și fabrică de sifon, societate în comandită

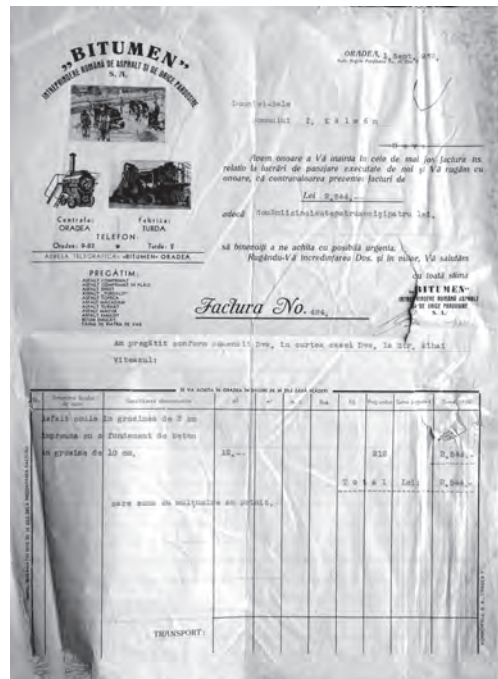


Fig. 4. Factură emisă de Întreprinderea română de asfalt și de orice pardosire „Bitumen”, societate pe acțiuni

Sursa: Fig. 1. Colecția HOCHHAUSER R.; Fig. 2 și 3. A.N.- D.J.Bh., fond Primăria municipiului Oradea, dos. 908/1907-1919, f. 58, 66; Fig. 4. A.N.-D.J.Bh., fond Întreprinderea română de asfalt și orice pardosire „Bitumen” S.A. Oradea, dos. 49/1930-1941, f. 202



Subiectul ales se integrează organic în cele mai recente curente ale istoriografiei și ale antropologiei istorice europene, legate de studierea urbanizării, a vieții cotidiene și festive a orașelor, de folosirea spațiului privat și public din aceste centre.

Prof. univ. dr. acad. Pozsony Ferencz

Lucrarea dezvăluie și pune în valoare firul roșu al dezvoltării economice, financiare, tehnice, aflate sub impactul revoluției industriale și al maturizării acesteia în Oradea și în zonele limitrofe, peste regimuri politice și peste modificările structurilor de stat. Volumul convinge prin analiza obiectivă efectuată de autor, prin dexteritatea cu care a fost elaborat și prin utilitatea lui.

Este necesar să cunoaștem și să cinstim activitățile și memoria tuturor generațiilor de antreprenori, industriași, bancheri, ingineri, arhitecți, angajați, muncitori și meseriași, care au contribuit la modernizarea industriei de fabrică din Oradea, la ridicarea – la cote europene – a standardelor de viață și a nivelului de trai.

dr. Dumitru Suciuc, cercetător științific gr. I

Grație efortului colosal al autorului în planul despuierii fondurilor arhivistice, al lecturii presei de epocă, al cunoașterii patrimoniului industrial, avem o perspectivă cvasicompletă asupra dezvoltării industriei din Oradea, în corelație cu evoluțiile istorice generale; asupra dezvoltării urbanistice și sociale a orașului – întreprindere ce a presupus o muncă de benedictin, dar care a meritat să fie făcută.

Prof. univ. dr. Barbu Ștefănescu

Studiul se înscrie, prin excelență, în problematica activității științifice oferite de arheologia industrială. Chiar dacă nu urmărește „fabrica”, în mod expres, ca tip de construcție industrială cu anumite particularități, lucrarea are la bază un material documentar extrem de valoros și indispensabil pentru reconstituirea gândirii tehnice din România, în faza de industrializare. În plus aceste informații sunt extrem de utile la ora actuală, când se fac demersuri susținute pentru prezervarea patrimoniului industrial în țara noastră, în contextul restrângerii activității industriale a unor fabrici sau uzine cu tradiție ori al închiderii lor definitive.

Prof. univ. dr. Volker Wollmann