

UJJ JÁNOS

Arad - Turnul de apă



FILE
DIN ISTORIA
URBANIZĂRII ARADULUI

Editura

2011

Gutenberg Univers

ARAD - ROMÂNIA

UJJ JÁNOS

File din istoria urbanizării Aradului



Arad - 2011

**Apariție finanțată de
CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI ARAD**

Traducere: Fekete Réka

**Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
UJJ, JÁNOS**

**File din istoria urbanizării Aradului / Ujj János. –
Arad: Gutenberg Univers, 2011.**

Bibliogr.

ISBN 978-606-8204-69-7

711.4(498 Arad)

**Editura Gutenberg Univers Arad - Editură recunoscută de
C.N.C.S.I.S. - COD 272**

**Tiparul executat la S.C. Gutenberg S.A.
Arad, Calea Victoriei Nr. 41
Tel.: 0257-230670; Fax: 0257-254339
E-mail: gutenberg@arad.astral.ro**

Vestigiile dezvoltării urbanistice ale oraşului Arad din secolul al XIX-lea

Într-o perioadă de peste un secol despre Arad au apărut mai multe monografii semnificative, utilizate şi în ziua de azi. Începând cu opera în trei volume a lui Lakatos Ottó din 1881, până la lucrarea de sinteză coordonată de Muzeul Judeţean, apărută în 1999. În lucrările „oficiale”, când chestiunile religioase, când cele sociale, când naţionale, când cele economice au ocupat întregul spaţiu al lucrării, sau partea cea mai mare din ea. De exemplu, în istoriografia marxistă, lupta de clasă, mişcarea muncitorească, activitatea reală sau inventată a Partidului Comunist au împins celelalte teme pe cel de al doilea plan.

În aceste lucrări a fost neglijat, chiar omis complet un aspect foarte important al istoriei civilizaţiei: dezvoltarea infrastructurii orăşeneşti. Puţinele excepţii pot fi surprinse în lucrarea lui Dr. Gyula Somogyi din 1913 (Descrierea Oraşului liber regesc Arad şi a comunelor comitatului Arad), în care găsim date nu numai despre istoria politică şi a schimbărilor economico-culturale, ci şi despre structura organizatorică a conducerii oraşului, formarea infrastructurii, funcţionarea diferitelor organizaţii, asociaţii (culturale, caritative, sportive). Pentru apariţia unei lucrări scrise în acest spirit a trebuit să aşteptăm peste opt deceni. Este vorba despre cartea lui Gheorghe Lanevschi: Aradul vremurilor de mult apuse 1834-1914, apărută în 2005 la Cluj-Napoca. Omiterea temei este şocantă, având în vedere formularea din acest volum: „în perioada vizată oraşul a cunoscut o dezvoltare uluitoare”.

În cele mai multe monografii sau studii, autorii mai pomenesc despre formarea peisajului urbanistic, despre clădirile cele mai semnificative, dar acordă mai puţină atenţie vieţii de zi cu zi, trecând peste „banalităţi” ca: iluminatul, apa potabilă, drumurile

publice, trotuarele, transportul public. (Chiar și în volumul de sinteză din 1999, autorul consacră câteva propoziții doar acestor fenomene „banale”, de parcă ele n-ar fi constituit cel mai important aspect al vieții orașului. Așa se explică, poate, aprecierea de care s-a bucurat în rândul arădenilor expoziția amenajată de profesorul și colecționarul Horia Truță în Turnul de Apă, în care s-a renunțat în sfârșit la stereotipurile despre gospodărirea apei din Arad. Despre alimentarea cu apă potabilă și despre cultura băilor comunale.)

*

Pe parcursul ocupației turcești, lungă de aproape 140 de ani, Aradul a rămas o localitate nesemnificativă, vegetând în jurul cetății. Cu toate că după eliberarea definitivă din 1691 începe o dezvoltare de netăgăduit, totuși, la sfârșitul secolului al XVIII-lea încă avem de-a face cu un orașel nepietruit, neglijat, neîngrijit. Numărul locuitorilor nu atinge zece mii (în 1804 sunt numărați 8476 de locuitori). Caracterul orășenesc este asigurat doar de clădirile bisericilor (ortodox sârbesc și românesc, biserica minorităților), de clădirea cu un etaj și cu un turnuleț al Primăriei și de cele câteva clădiri din piața principală (dintre care patru există și astăzi) și puținele case ale burgheziei locale, în majoritatea lor neetajate, cele cu un singur etaj reprezentând o excepție. În ciuda creșterii numărului meșteșugarilor breslași, al ucenicilor din ateliere, și al intelectualilor (preoților, învățătorilor, profesorilor, medicilor), cea mai mare parte a locuitorilor depindea în mare măsură de agricultură.

Orașul era lipsit de apărare față de revărsările Mureșului, scundul și neseriosul dig construit într-o doară nefăcând față unei viituri serioase. Conform surselor, în cursul secolului al XIX-lea, până la construirea digului definitiv al Mureșului, orașul a fost inundat catastrofal de douăsprezece ori. Inundația din 1805 a distrus total podul din lemn spre Aradul Nou, iar pe străzile nepietruite, după câte o ploaie mai serioasă, se formau adevărate mlaștini. Prima stradă a fost pietruită doar în 1817. În orașul cuprins de întuneric, paznicii de noapte se adunau seara la Primărie, după care treceau la datorie patrulând pe străzi. Erau neînarmați și aveau un rol de

neînlocuit în alarmarea populației atunci când izbucnea câte un incendiu. Iluminatul public a devenit o realitate abia în anul 1829.

Nu din întâmplare s-a născut poezioara în limba latină pe la începutul secolului al XIX-lea: O Arad, Arad luridum,/ Nec civitas, nec oppidum,/ Quas perfers, vexas hominum,/ Sicut pessimus omnium. (O, Arad, murdar Arad / Nici comună, nici oraș / Jale pentru locuitori / Mai rău de atât nu se poate.)

În ciuda acestor condiții, orașul a sporește numeric, populația crescând de la 15.000 din 1815 la peste 22.000 în 1848. Este perioada unei prime urbanizări. Dezvoltarea accelerată se reflectă și în numirea, de către conducerea orașului, inginerului Lajos Pikuley în funcția de inspector pentru construcții. Ca urmare, în anul următor se întocmește un plan de urbanizare. Așa se explică străzile drepte și faptul că majoritatea caselor se vor construi aliniate la linia acestora. Abaterile de la regulă indică faptul că acele construcții sunt mai timpurii. Conform acestui plan, străzile se direcționau spre piața principală. În același timp s-au regularizat străzile Mărășești (Pesti), Coșbuc (Lungă), Crișan (Carolina), Ghiba Birta (Spitalului), și cele două suburbii, Poltura respectiv Gai. Regularizarea Pârnevei avusese loc deja în secolul al XVIII-lea, inginerii militari care au construit cetatea, trasând străzile drepte, paralele între ele.

Dezvoltarea urbanistică a luat avânt și mai mare odată cu câștigarea statutului de Oraș Liber Regesc. Cu toate că suma de bani necesară pentru acordarea acestui titlu a fost depusă la Camera Imperială din Viena încă din 1826, contele Lőrinc Orczy a predat diploma decorativă imperială-regală primarului Domokos Heim doar în 17-18 august 1834. Scrisoarea libertăților a fost publicată în 21 august, asigurând anumite privilegii autorităților locale în utilizarea impozitelor, în perceperea vămile, crescând semnificativ venitul orașului care putea fi utilizat astfel în scopuri proprii.

Cu toate acestea, dezvoltarea s-a accelerat doar în a doua parte a secolului al XIX-lea. În timpul revoluției din 1848-49 cele peste 40.000 de proiectile de artilerie lansate de către armata austriacă peste oraș au făcut ravagii semnificative în clădiri, numărul victimelor trecând de o sută. Orașul s-a recuperat totuși

repede, dovadă fiind și cântecul pentru copii în limba germană de pe la mijlocul secolului al XIX-lea: "Schön is der Marosrand/ Wo meine Wiege stand/ Oh du mein Vaterland,/ Schönes Arad". Frumos e nisipul Mureșului / Unde stă leagănul meu / O, oraș al meu natal / Arad cel frumos.

Prosperitatea, de neînchipuit până atunci, a început în anii 1870, după criza economică mondială, însemnând adevărata trecere de la caracterul sătesc-agrar la cel orășenesc. În această perioadă localitatea s-a transformat într-un modern oraș industrial. În patruzeci de ani populația s-a dublat:

- 1870 – 32625

- 1880 – 35556

- 1890 – 42052

- 1900 – 53903

- 1910 – 63166

În acești ani s-a format aspectul de astăzi al centrului care se întindea de la fosta Piață Principală (astăzi Avram Iancu) până la gară. S-a construit axa principală asemănătoare Ringului vienez, rețeaua de străzi pietruite, apoi (parțial) asfaltate, care împânzeau întregul oraș, s-au construit cele trei poduri de fier peste Mureș, care asigurau legătura rutieră și de cale ferată spre Banat. În acest timp s-a realizat întreaga rețea de cale ferată, Aradul devenind un important nod feroviar, cu trenuri care soseau și plecau în cinci direcții (Békéscsaba, Transilvania, Timișoara, Oradea și valea Crișurilor). Până la izbucnirea primului război mondial rețeaua de cale ferată județeană a ajuns la o lungime totală de aproape cinci sute de kilometri.

Amenajarea iluminatului public, a rețelei de apă și de canalizare, organizarea transportului public, înmulțirea băilor publice, au avut loc tot în această perioadă. Tot acum s-a organizat rețeaua sanitară, în așa fel încât până la sfârșitul secolului s-a reușit prevenirea epidemiilor (ultima fiind epidemia de holeră sosită din Europa de Est în 1892), datorită, în primul rând, activității pricepute al medicului primar dr. Lajos Posgay. În ultimul sfert al secolului s-au înființat primele asociații sportive, culturale și caritative.

În timpul distinsilor primari ai oraşului, din perioada respectivă, Péter Atzél (1867-1871), Pál Vörös (1872-1875), Gyula Salacz (1875-1901), Kálmán Institoris (1901-1905), Lajos Varjassy (1905-1917) s-au construit clădirile publice existente şi astăzi şi aproape cu aceaşi funcţie: primărie, teatru orăşenesc, palatul financiar, poşta, gara mare, a doua prefectură. Dintre ei trebuie amintit în primul rând Gyula Salacz, deoarece în timpul mandatului său de 26 de ani s-a construit artera principală, şi de asemenea şirul de palate din cele două bulevarde paralele, care oferă caracterul specific al urbei. În deceniul 1885-1896 s-au construit 656 case noi, din care 6 cu două etaje şi 21 cu un etaj.

Conform unui studiu arhivistic întocmit de către ofiţerul vamal din Szeged, Márton Paulovits, apărut în formă tipărită la Szeged, patrimoniul net al oraşului Arad în 1896 era de 5.737.285 forinţi. Chiar dacă nu se ridică la nivelul celorlalte oraşe din zonă (Oradea dispunea de o avere de 10 iar Timişoara de 8 milioane), totuşi a cheltuit cel mai mult pe protecţia împotriva inundaţiilor şi infiltraţiilor, pe întreţinerea clădirilor, pe administraţie. Doar un exemplu care dovedeşte câtă atenţie s-a acordat înfrumuseţării oraşului: până în 1908 numărul străzilor plantate cu pomi s-a ridicat la 90, plantându-se, în parcuri, pieţe publice, străzi, peste 11.000 de pomi.

La cumpăna celor două secole s-a format sistemul şcolar al oraşului. Instituţiile de învăţământ mediu (Gimnaziul naţional principal regesc şi Gimnaziul real, cel comercial, Institutul pedagogic, Şcoala civică pentru fete şi două pentru băieţi, de industria lemnului şi metalurgică) şi sistemul Şcolilor elementare de stat (din centru cele din strada Lucian Blaga, Mărăşeşti, Preparandiei, iar în suburbii cele din Pârneava, Şega, Grădişte, Gai, Cartierul Sârbesc).

Merită amintită structura conducerii oraşului de acum o sută de ani. În afara funcţionarilor aleşi (primar, adjunct, etc.), un reprezentant al guvernului supraveghea respectarea legilor. Tot atunci s-a înfiinţat şi Consiliul legislativ al oraşului. Consiliul era constituit din trei părţi: 1. din reprezentanţi aleşi în cele patru sectoare electorale; 2. funcţionari cu drept de vot; 3. viriliştii.

Aceștia din urmă erau cetățenii care plăteau cele mai mari impozite, în frunte cu cei cinci membri ai familiei Neuman. În afara lor în consiliul legislativ mai erau comercianți, proprietari de case, proprietari de pământ, farmaciști, juriști și meșteșugari. Sarcina acestui corp a fost aprobarea bugetului anual, verificarea respectării acestuia, expertizarea și aprobarea investițiilor mai mari, anchetarea cazurilor problematice.

Orașul liber regal a fost împărțit administrativ în șapte sectoare: 1. Centrul, 2. Cartierul Sârbesc, 3. Pârneava, 4. Colonia Nouă (mai târziu Mosoczy telep, Grădiște), 5. Poltura, 6. Șega, 7. Gai. Aceste sectoare nu dispuneau de nici un fel de autonomie, la alegerile locale se vota în perimetrul acestora pentru candidații sectoarelor. Singura excepție era în Gai, unde exista un vicecăpitan de poliție propriu și oficiu de stare civilă. (Existau de aceea certificate de naștere în care la locul nașterii era trecut Gai, deși acesta administrativ aparținea Aradului).

În cartea mea încerc să evoc imaginea Aradului din secolul al XIX-lea în așa fel încât să prezint și documentele materiale mai mărunte sau mai mari, clădirile care mai există și astăzi, altfel spus infrastructura modernizării. Nu sunt preocupat de zilele de sărbătoare, ci de cele lucrătoare, cele în care s-au realizat construcția digului de apărare, secarea canalelor, pietruirea, asfaltarea, așezarea conductelor de apă, construcția podurilor. Pentru informarea acelor care consideră că merită să răsfoiască această publicație. Aceste fotografii, ziare vorbesc pentru sine, iar unele dintre rezultatele activităților de atunci se văd și astăzi. Acelea care nu au fost nimicite de o dezvoltare, sau de o posteritate iresponsabilă. Cele ce urmează prezintă de fapt procesul de devenire al Aradului într-un oraș modern în această perioadă de peste o sută de ani, ilustrând cu fotografii și reproduceri vestigiile păstrate până azi.

În acești ani ai recesiunii putem doar spera ca efervescența economică caracteristică cumpănii dintre secolele al XIX-lea și al XX-lea să revină, și cu acesta și bunăstarea pentru orășenii locului. Și de asemenea atmosfera, care, în necrologul Cancelarului german Franz

Josef Strauss, a fost definită ca „österreich-ungarische Höflichkeit”. Adică politețea austro-ungară. Va fi oare posibil ca odată din nou să putem caracteriza comportamentul, răbdarea, amabilitatea cetățenilor orașului cu acest atribut?

Autorul



Primăria din secolul al XVIII-lea



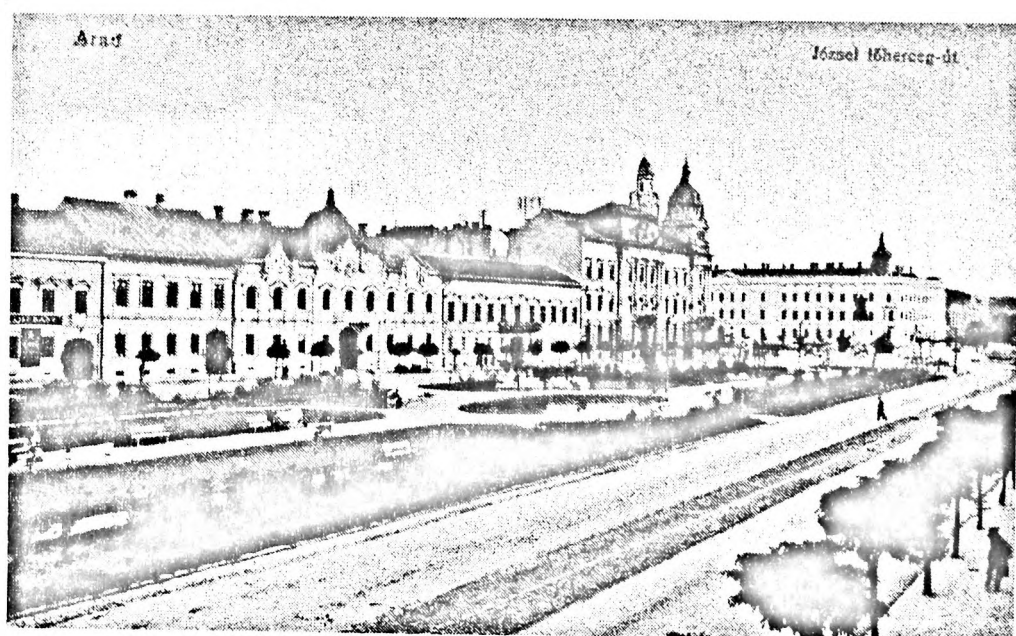
Piața Principală la începutul secolului al XIX-lea



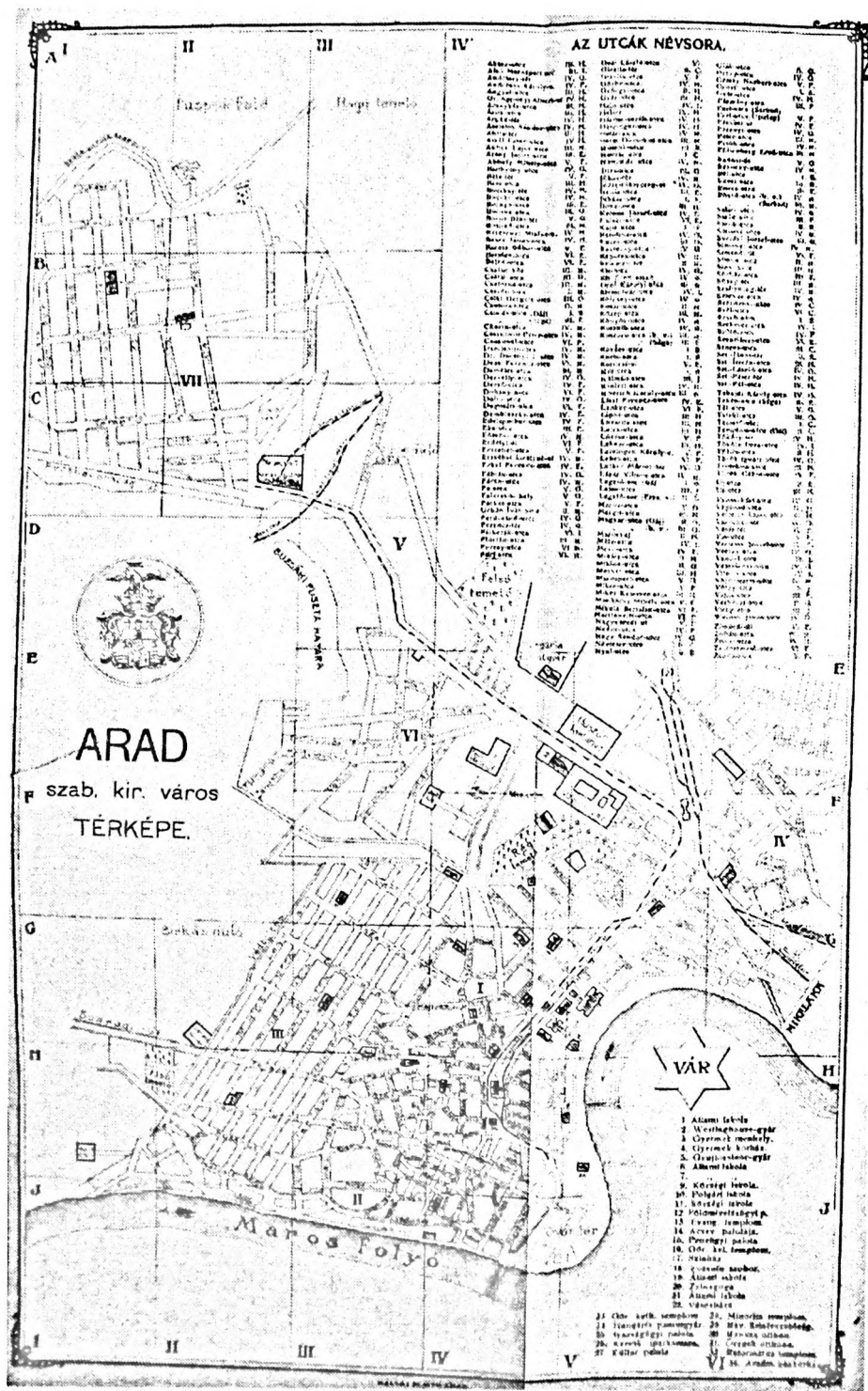
Casă burgheză din prima jumătate a secolului al XIX-lea



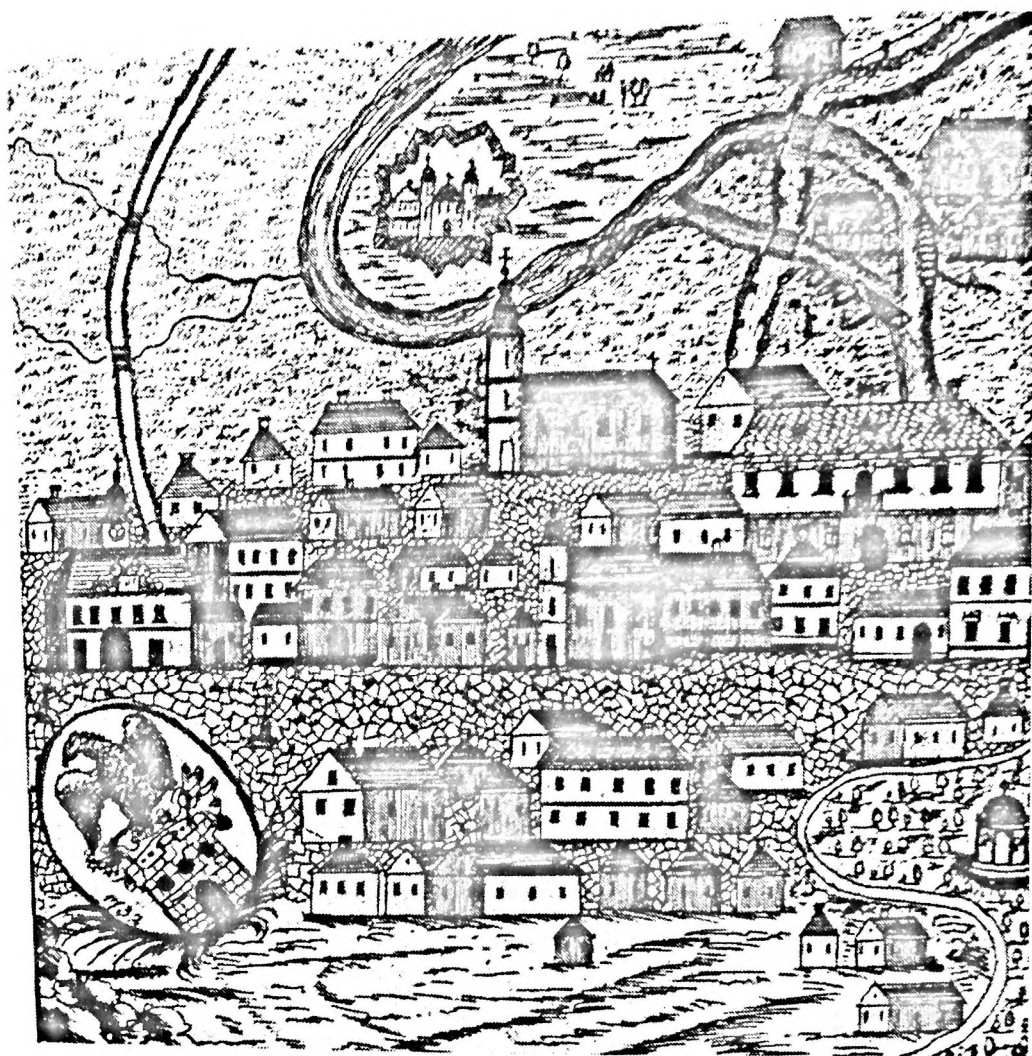
Imobile etajate și palate pe bulevard la sfârșitul secolului



Palate be bulevard



Harta oraşului la începutul secolului XX



Imaginea oraşului din 1815

I. CREAREA INFRASTRUCTURII ORĂȘENEȘTI

PAVAJELE ORAȘULUI

Până în secolul al XIX-lea nu avem cunoștință despre străzi pietruite în orașul Arad. Nici în comitat. Deși Maria Terezia (1740-1780) a obligat comitatele să angajeze ingineri pentru supravegherea drumurilor, această ordonanță s-a dat repede uitării. În 1742 s-a pus problema construirii unui pod peste Mureș, trei ani mai târziu s-a obținut dreptul de a impune o taxă de o poltură pentru fiecare trăsură care îl utiliza. Din această sumă, în 1750, s-a început pietruirea străzilor în direcția drumurilor importante. Drumul spre Vărădia de Mureș a fost început dar lucrările s-au întrerupt după un scurt timp. Adresa, prin care se cerea aprobare aulică, a rămas fără rezultat. Înaintea apariției căilor ferate, datorită greutății de a transporta la șes pietrele folosite la construcția drumurilor, întreținerea lor se făcea prin lucrări de pământ, în cel mai bun caz prin realizarea unui canal de scurgere pe lângă drum. În această perioadă s-a născut poezia satirică în limba latină, care reflectă această situație: „Lutum ponunt supra lutum et hic nominant országútum.” (Pun lut peste lut, și îl numesc drum.) Aceste lucrări se executau prin munca iobagilor obligați la muncă obștească în comitat. La dispoziția consiliului prefectului, în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, s-au plasat indicatoare de mile, obligatorii pe drumurile de stat.

Străzile orașelor de câmpie (vezi Timișoara, Szeged) erau nepietruite, în cel mai bun caz presărate cu pietriș sau nisip. Pe baza cercetărilor lui Árpád Jancsó, costurile de construcție ale drumurilor pietruite corespundeau cu costurile de construcție ale căilor ferate de aceeași lungime în cazuri fericite, însă în funcție de distanța până la carieră sau în condiții de teren mai rele, puteau

ajunge la costuri de șase ori mai ridicate. Din acest punct de vedere, orașele de pe dealuri, dintre munți, mai apropiate de cariere, în regiunea noastră de exemplu Oradea, au fost mult avantajate.

Monografiile orașului descriu situația din timpul ploilor de primăvară și toamnă, când pe străzile unde circulau și căruțe era noroiul atât de gros încât tinerii umblau pe catalige. Tinerii care frecventau gimnaziul minorit din strada Lucian Blaga le-au folosit destul de des.

În luna iulie 1817, la insistența judecătorului principal Márton Török, conducerea orașului a pietruit strada Lucian Blaga (Templom utca), foarte circulată. Aceasta a fost prima stradă pietruită din Arad. Cu această ocazie s-a demolat gardul de stejar care proteja biserica în partea de sud (spre stradă) a clădirii. În luna decembrie a aceluiași an s-a început umplerea terenului lat, apos din fața bisericii.

Între 15-17 iunie 1841, orașul a fost vizitat de palatinul József. Consiliul local, să nu se facă de rușine datorită stării străzilor, a udat și măturat străzile mai importante în fiecare zi a acestei vizite. Și ca musafirul să nu se poticnească seara în gropi, pe lângă corpurile de iluminat de la colțul străzilor, a mai montat 8000 de lămpi pe străzi.

Modernizarea străzilor a ajuns o preocupare continuă după inundația din 1844, accelerându-se în a doua jumătate a secolului al XIX-lea.

După Înțelegerea din 1867, viața economică a țării s-a revigorat, iar pentru desfășurarea eficientă a activității industriale și comerciale drumurile de bună calitate reprezentau o necesitate. Situația a fost reglementată prin legi parlamentare. Drumurile au fost clasificate în trei categorii: 1. drumuri de stat 2. drumuri naționale 3. drumuri comunale. Cele din prima categorie erau construite și întreținute de stat, cele din categoria a doua de comitate. Construcția și întreținerea drumurilor comunale a fost reglementată prin legea XVII din 1871 și XXII din 1886. Privind întreținerea drumurilor a mai fost emis un decret separat în 1867,

în care au fost stabilite atribuțiile comisarilor de drum și ale cantonierilor.

Problema drumurilor a fost rezolvată definitiv prin legea I din 1890. Aceasta reglementa elaborarea bugetului drumurilor publice municipale, dar și modul de aplicare și colectare a taxei de drum. Legea oferea posibilitatea ca localitățile să perceapă o taxă pentru întreținerea drumurilor pietruite. Aprobarea acestuia a căzut în competența ministerului comerțului. Drumul de stat care trecea prin Arad pornea din Kiszombor, bifurcându-se aici: spre nord în direcția Oradea și Debrecen, respectiv spre est în direcția Deva și Alba-Iulia. Legea a reglementat atât de bine dispozițiile legate de drumuri, încât după primul război mondial, chiar și după constituirea României Mari (1920), timp de zece ani, edilii orașelor transilvănene, bănățene le-au utilizat în continuare.

Câteva cuvinte despre materialele folosite pentru pavarea drumului:

Pavajul caramit a fost încercat în Monarchie pentru drumuri publice cu trafic de vehicule începând cu 1879, asfaltul laminat fiind aplicat prima dată în 1906 (pentru trotuare din 1890), iar piatra cubică mică de culoarea gri a apărut peste un an. Cu aceasta din urmă s-a pavat în Arad, în Pârneava, strada Dorobanți. Cu piatră cubică mare (20x20cm) a fost pavată, în același cartier, strada Căpitan Ignat, Eftimie Murgu și strada Abatorului.

În anul serbărilor milenare(1896), lungimea totală a străzilor din Arad era de 552 km, din acestea 24 km nefiind de loc amenajate, iar majoritatea având drumuri de pământ nivelate și presărate cu puțin nisip. Este adevărat că odată cu canalizarea lor și în aceste străzi s-au săpat șanțuri pentru apa pluvială și canale de evacuare. În primul deceniu al secolului al XX-lea lungimea străzilor și drumurilor arădene asfaltate și pietruite a atins 125 km, un sfert din lungimea totală a drumurilor publice orășenești.

Pe aceste drumurile publice circulau regulat căruțe, birje, autovehicule, iar după 1908 au pornit și cursele de autobuz. În comparație: în același timp în Oradea, care se găsea mai aproape de cariere, și avea un sol mai adecvat, din 633 km de străzi peste

jumătate, 327 km (51,7%) adică 120 de străzi, au fost amenajate. Este adevărat că majoritatea acestora erau pietruite cu pietre din Criș (pietriș fluvial), numită și piatră de pavaj. Dintre acestea în 12 străzi au fost plantați pomi.

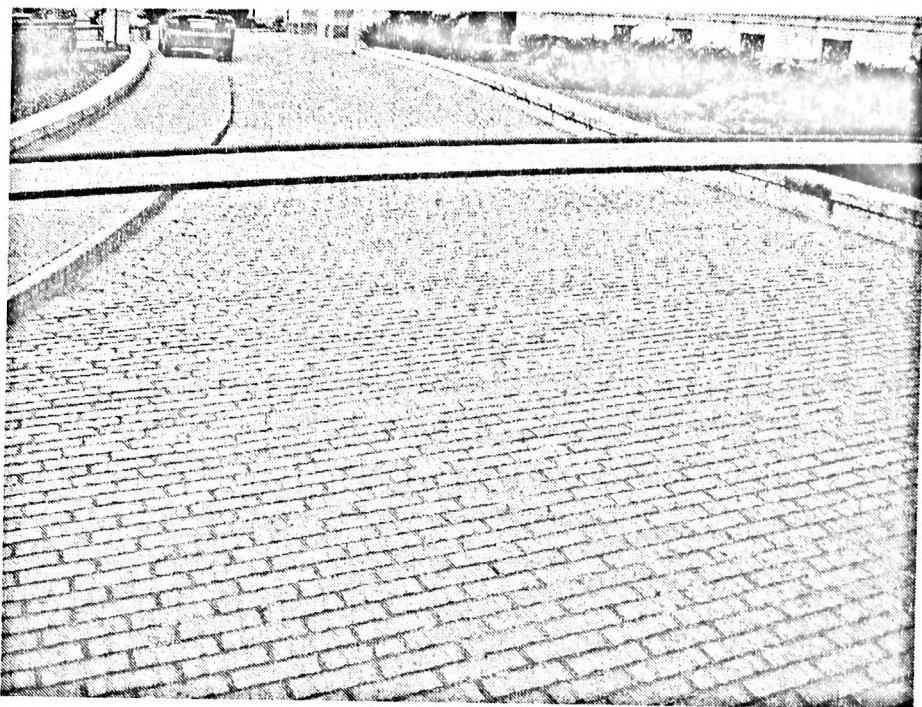
Suprafața trotuarelor amenajate, asfaltate din centrul Aradului era de 52.000 de metri pătrați. Drumurile au fost acoperite în diferite feluri. Șoselele din centru au fost asfaltate pe o suprafață de 1.444.285 metrii pătrați. Cu caramită (piatră artificială de culoare galbenă) s-au acoperit 15 mii de metri pătrați, cu pietre cubice 23 de mii, cu alicărie ciclopiană aproape 200 mii de metri pătrați. Suprafața drumurilor acoperite cu macadam a depășit 100 mii de metri pătrați. Învelișul de caramită acoperea încă în anii 50-60 al secolului al XX-lea Piața Gării, banda dintre liniile de tramvai a bulevardului dintre teatru și Piața Podgoria, drumul dintre Piața Podgoria și Gară, străzile Andrei Șaguna și Liviu Rebreanu. Tot caramită s-a folosit și pentru bordurarea trotuarelor asfaltate, culoarea galbenă a pietrelor artificiale a contrabalansând culoarea monotonă cenușie a asfaltului. Era un obicei, ca în asfalt să se monteze o placă din cupru de mărimea unui cub de caramită cu numele întreprinzătorului. Garanție a calității, dar și reclamă, desigur. (De curând în Pecica, la reasfaltarea trotuarelor din centru, au fost găsite astfel de plăci.)

În oraș activau mai mulți meșteri pavatori, dintre ei la începutul secolului al XX-lea György Sztanity și Mátyás Sztanity (de pe strada Preparandiei), și Vasile Tischler de pe Calea Radnei aveau autorizație. Dávid Pellegrini, de pe strada Gheorghe Lazăr nr. 11. , deținea o întreprindere specializată în pavare și canalizare.

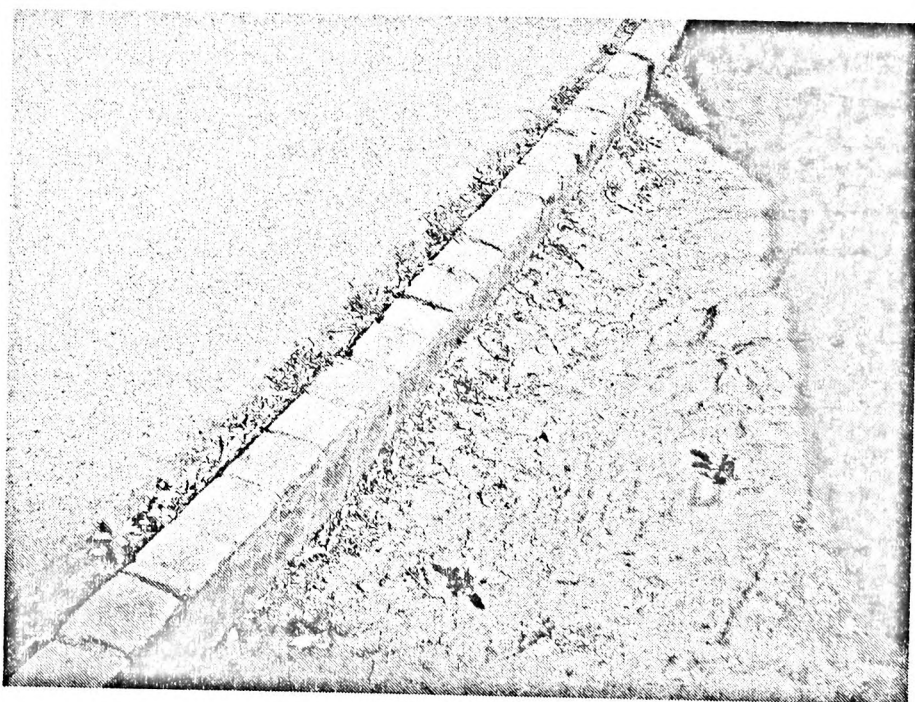
Și în zilele noastre s-a folosit caramit ca pavaj decorativ la pietruirea porțiunii din fața primăriei iar ca bordură de trotuar s-a păstrat caramita în numeroase străzi din centru și în orașul vechi. Caracterul durabil al învelișului este dovedit de faptul că de la 120 de ani de la fabricare este foarte puțin uzat.

Bibliografie:

- Arad képes városismertető, ipari és kereskedelmi kalauz. Kiadják: Edvi-Ilés László és Kiss Ferenc. Arad, 1904.
- Edvi-Ilés László, Az aradi kereskedelmi és iparkamara kerületének közgazdasági leírása. Arad, 1897. 288.
- Fleisz János, dr., Város, társadalom, kultúra. Nagyvárad, 2005.
- Jancsó Árpád, Rajtuk taposunk. A Bánság útjai a 19. században. Partium füzetek 14. Nagyvárad, 2000.
- Somogyi Gyula dr., Arad szab. kir. város és Arad vármegye községeinek leírása. Arad, 1913. 29–30.



Pavajul din fața Primăriei



Bordura veche a trotuarelor

VESTIGIILE ILUMINATULUI PUBLIC

În 1702 Aradul a fost ridicat la rangul de Oraș cameral, dar întunericul nopții a rămas în oraș încă un secol.

Consiliul local a hotărât în 1827 trecerea la iluminatul public. În acest an, în 4 decembrie, s-au aprins 156 de lămpi cu ulei pe străzile până atunci în beznă ale orașului. Seara paznicii de noapte, care se adunau la primărie, treceau la aprinderea lămpilor. În zori tot ei le stingeau. Uleiul era completat la intervale regulate de către un angajat al primăriei. În a doua jumătate a secolului al XIX-lea, în anii 1850, s-a trecut de la ulei la petrol.

În Pest-Buda alimentarea cu gaz a început în 1856, exclusiv pentru iluminat public. În 1868 în orașul nostru s-a constituit Societatea pe Acțiuni de Iluminat cu Gaz din Arad. La inițiativa acesteia, în 1869, în strada Mucius Scaevola, întreprinzătorul Ph. O. Ockelhauser din Berlin construiește fabrica de gaz. Este momentul când în Arad se trece la iluminatul public cu gaz. Lămpile cu gaz plasate la colțul străzilor și în fața instituțiilor publice erau ținute în funcțiune de aprinzătorii de lămpi. Lămpile cu gaz asigurau iluminatul cafenelelor, a magazinelor din centru, dar în locuințele private intrau mai greu. În primul rând datorită taxei ridicate de instalare. Dintre lămpile vechi cu gaz două corpuri de iluminat s-au păstrat în curtea monumentalului palat Cenad (numit așa după Căile Ferate Unite Arad-Cenad), în apropierea redacției ziarului „Aradi Közlöny” (Buletinul de Arad). În curtea sinagogii neoloage se găsește brațul din fontă al unei lămpi cu gaz, țeava de gaz, dar corpul de iluminat lipsește.

În 1959, după modelul unui corp de iluminat salvat, s-au confecționat șase la intrarea principală a teatrului din Arad proaspăt renovat iar la intrarea artiștilor două corpuri de iluminat cu consolă în perete, care, prin forma lor, amintesc de perioada iluminatului cu gaz.

Iluminatul electric a fost pornit la Londra în 1882, apoi, doar cu doi ani mai târziu, în premieră pe continent, și în Timișoara. Trecerea la această formă mai modernă a stat în preocuparea edililor arădeni încă din 1891, dar contractul încheiat cu Fabrica de gaz a blocat aceste planuri. Atunci consiliul local i-a mandatat pe directorii fabricii de gaz, Döme Bonts și Béni Boros, să studieze iluminatul electric instalat în Karlsbad (azi Karlovy Vary). La întoarcere, cei doi au depus un raport scris conducerii orașului și au relatat experiența lor și în paginile Buletinului Arădean din septembrie. Pe de altă parte, lumina electrică a luminat pentru prima dată la Arad în laboratorul Gimnaziului Național Regesc, în timp ce fabrica de vagoane și mașini, construită în 1891, avea și ea un generator electric propriu, prin care se asigura iluminatul halelor și al atelierelor.

Iluminatul exclusiv cu gaz s-a păstrat până la 1895, orașul reușind până la urmă să modifice contractul încheiat cu Societatea pe Acțiuni de Iluminat cu Gaz, astfel încât în paralel cu iluminatul cu gaz s-a trecut și la iluminatul electric. Orașul a încheiat contracte cu două firme private, care au început montarea cablurilor. În centru firele s-au montat pe suporturi instalate pe acoperișul caselor sau pe stâlpi metalici iar în suburbii pe stâlpi de lemn. Un astfel de stâlp metalic se mai putea vedea până în noiembrie 2009 la colțul pieței Cetății Vechi (Romana), când a fost scos datorită lărgirii drumului. (Stâlpul, la fel cu multe alte amintiri al istoriei materiale arădene, nu a ajuns la muzeu!) Firele de înaltă tensiune traversau arterele și rețeaua de joasă tensiune, trecând peste cablul tramvaiului, pe stâlpi metalici înalți cât casele cu etaj. Ulterior demontați în oraș, astfel de stâlpi au rămas în Șiria și Pâncota, unde asigurau trecerea firelor pe deasupra cablului tramvaiului electric podgorean.

În 1896 dreptul exclusiv al iluminatului electric în Arad a fost obținut de firma budapestană GANZ. Întreprinderea funcționa ca societate pe acțiuni cu centrul la Budapesta, filiala din Arad fiind condusă de un membru al consiliului de directori. În anii începutului de secol XX în persoana lui Tivadar Ottenberg. Până în 1910 s-au montat 30 km conductă subterană și 70 km conductă aeriană în oraș.

Cel mai mare generator electric, numit printre arădeni „fabrica de curent”, a fost construit în 1897 dincolo de limita de atunci a orașului, pe drumul spre Micălaca, dincolo de strada Ineului. Curentul de 2 KW, cu frecvență de 42 Hz, era produs prin trei generatoare monofazice acționate fiecare de câte un cazan cu aburi. Turnul de răcire al fabricii de curent, construit din lemn, a fost demolat în anii 1980, locul lui fiind preluat de un turn de răcire din beton. Conform contractului încheiat cu furnizorul, fabrica asigura gratuit curentul pentru șase lămpi din centrul orașului. Primele lămpi electrice publice au început să lumineze Aradul în seara zilei de 18 iunie 1897.

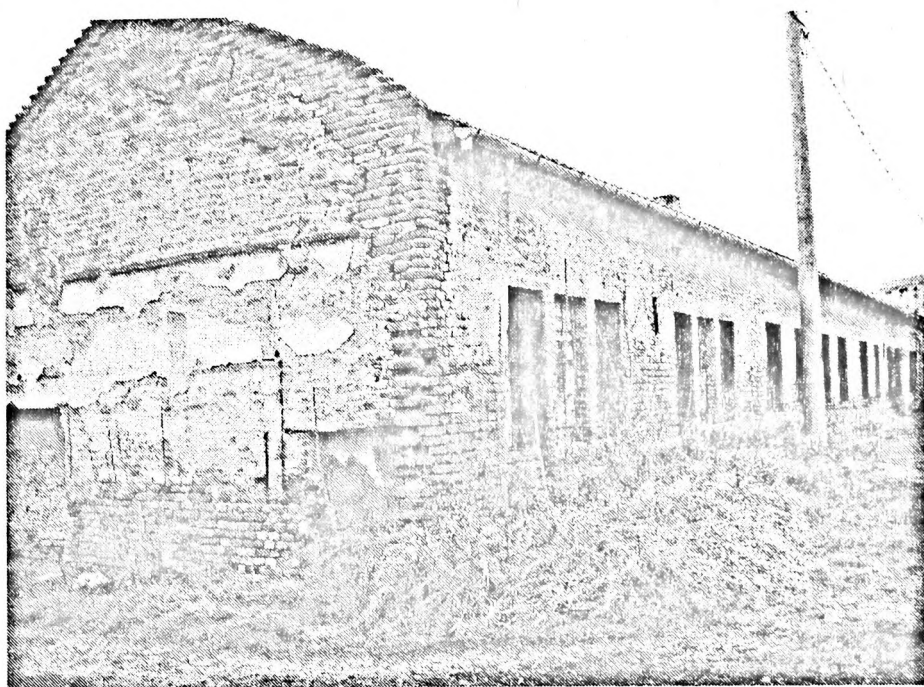
În Aradul Nou iluminatul electric a început să funcționeze din 1898 iar începând din 1908 localitățile din apropierea Aradului au fost legate cu reședința de județ prin conducte aeriene de 10 KV. Atunci s-a dat în folosință și conducta interurbană Arad-Bătania.

În 1908 situația iluminatului public arădean erat următoarea: în spațiile publice iluminate cu gaz se aprindeau seară de seară 433 de flăcări, iar în cele 74 de străzi iluminate electric luminau 359 becuri cu filament.

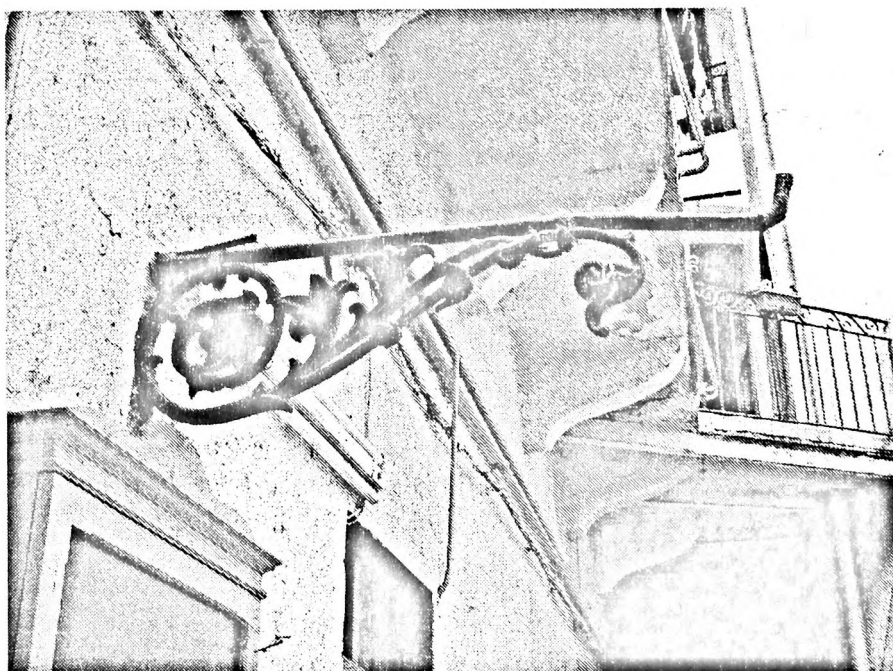
Din 1912 s-a trecut la folosirea curentului bifazic. În cursul transformării centralei electrice, s-au instalat două transformatoare tip Scott, care asigurau curentul și pentru stațiunea de redresare din Ghioroc a căilor ferate electrice Podgoria Aradului.

Bibliografie:

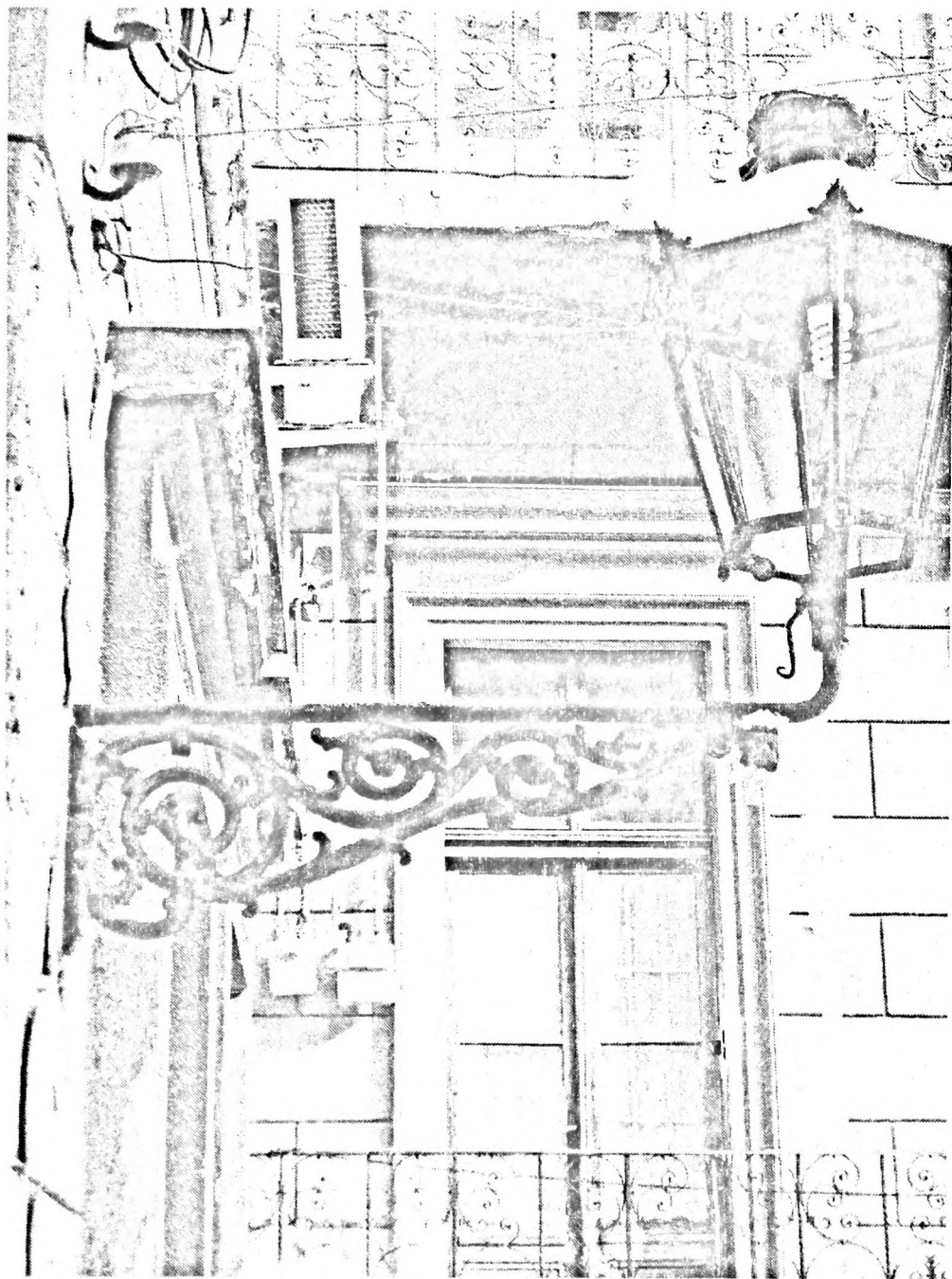
- Aradi Közlöny. 1891. szeptember.
- Gaal Jenő dr., Aradvármegye és Arad szabad királyi város közigazgatási, közigazgatási és közművelődési állapotának leírása. Arad, 1898. 313–314, 319–320.
- Somogyi Gyula dr., Arad szab. kir. város és Arad vármegye községeinek leírása. Arad, 1913.
- Szabó Pál Csaba, Városok és várostérképek a történelmi Magyarországon az 1900-as évek elején. Budapest, 2005. 13–16.
- Ujj János, Aradi közvilágítás. Heti Új Szó. 2009. febr. 27. 4.



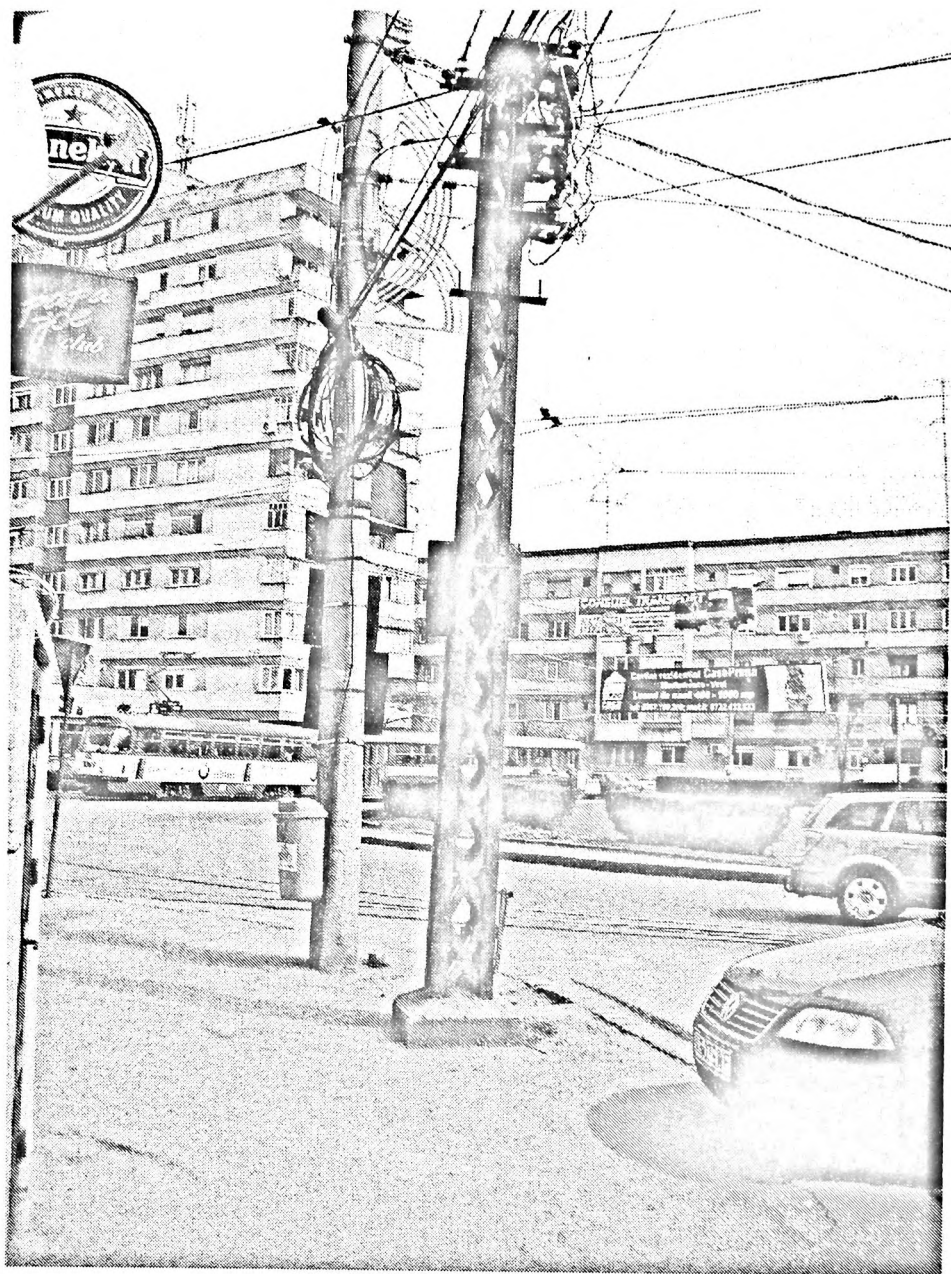
Vechea Fabrică de gaz



Un suport de lampă în curtea sinagogii neoloage



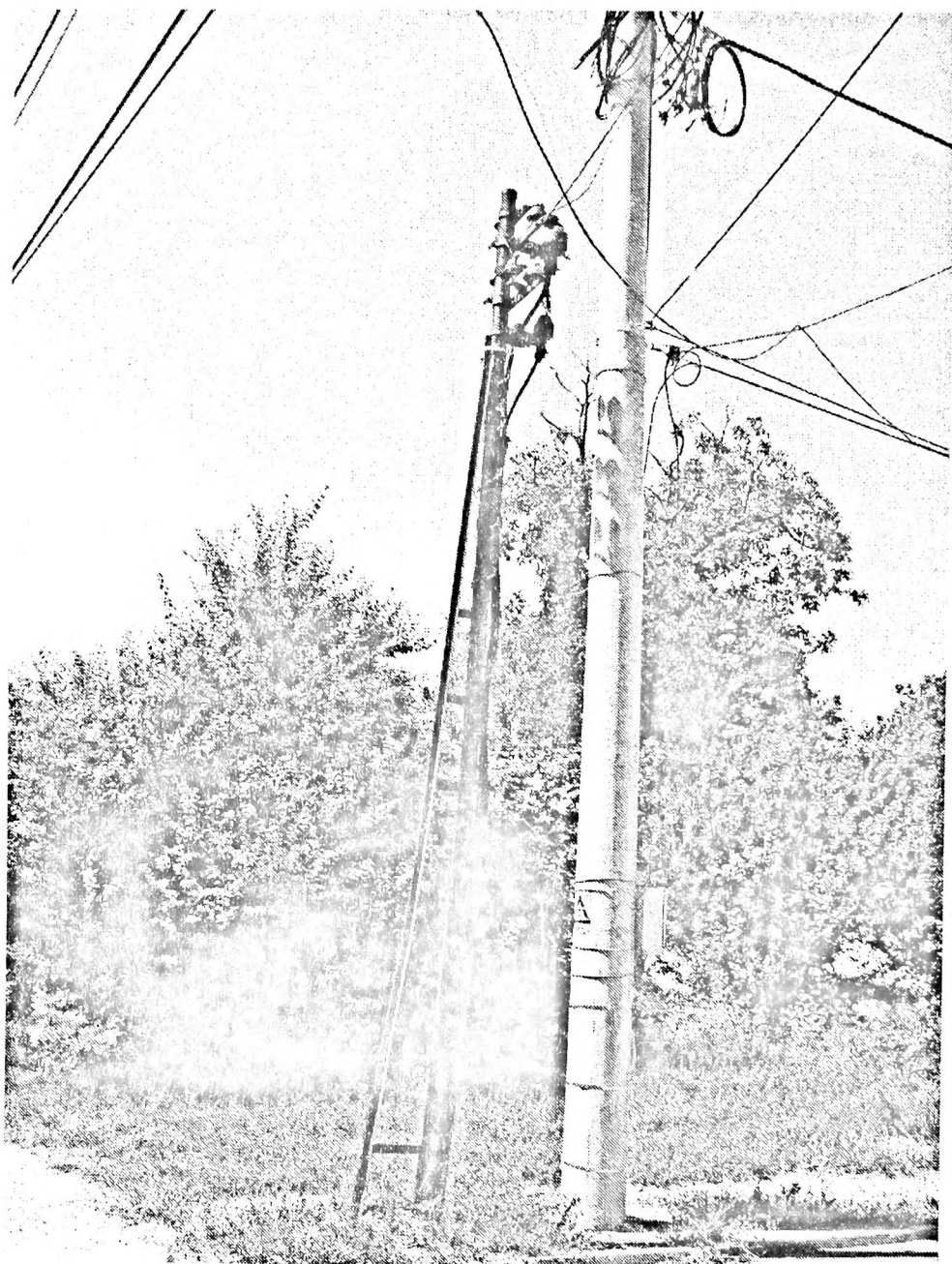
Lampă cu gaz în curtea Palatului Cenad



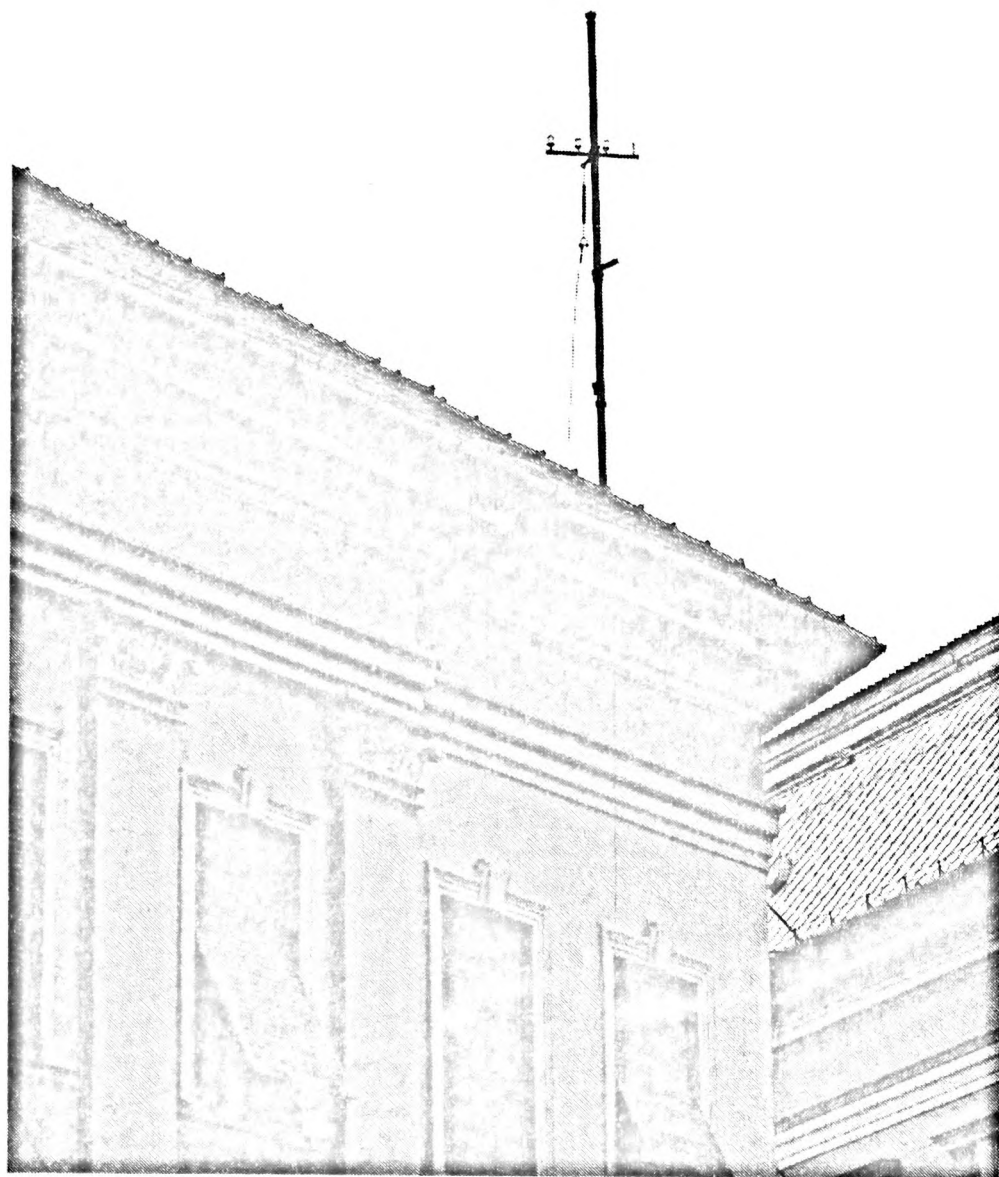
Ultimul stâlp de electricitate metalic din centru
Piața Romana (Vörös Ökör)



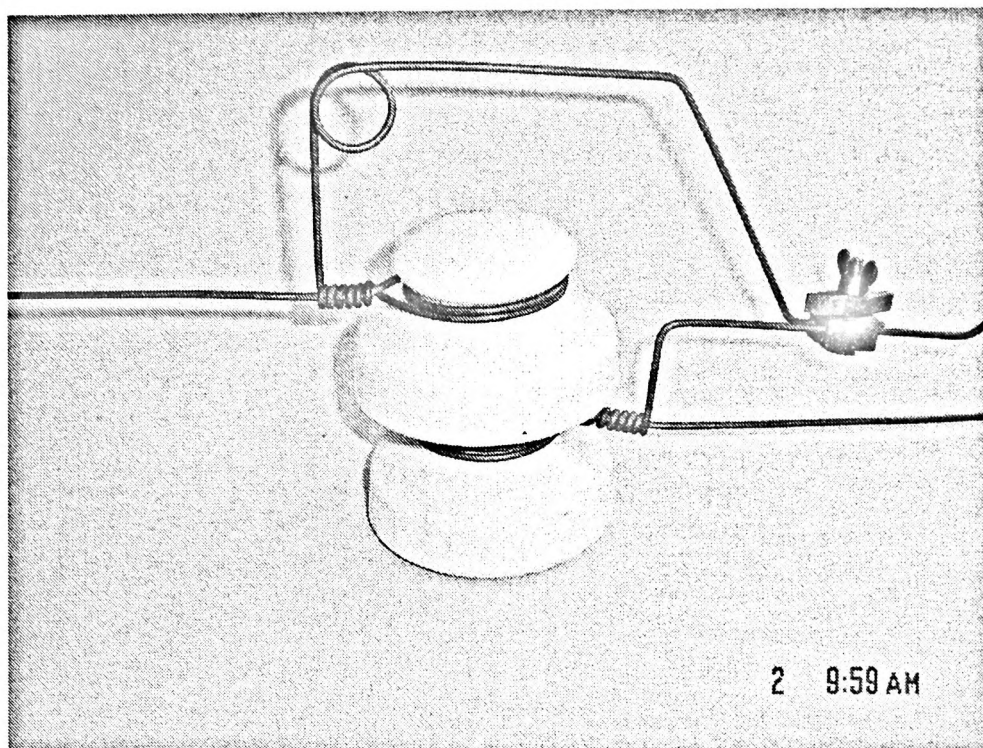
Stâlp de electricitate înalt



Stâlp de electricitate



Fir electric pe acoperișul unei case din centru



Izolator din ceramică

TRANSPORTUL PUBLIC

Odată cu creșterea populației și a suprafeței orașului s-a formulat nevoia înființării transportului public. Asemănător cu orașele vest-europene, primul scop a fost și aici introducerea tramvaiului cu cai. În 1868 primăria din Arad și-a căutat parteneri pentru pornirea transportului comun arădean. În anul următor s-a înființat Societatea pe Acțiuni Calea Ferată Rutieră Arădeană și Fabrica de Cărămidă de Aburi cu un capital social de 340.000 forinți, împărțit în 3400 de acțiuni a 100 de forinți bucata. Se dorea înființarea în oraș a unei rețele pentru transportul de persoane și marfă. Conform contractului semnat cu primăria, societatea se obliga să asigure transportul pe trei rute de circulație timp de cincizeci de ani.

Transportul public a pornit în Arad în 24 octombrie 1869, aproape simultan cu cea din Pest-Buda și Timișoara. S-a inaugurat prima linie trasă de cai între gară și piața Avram Iancu, continuat apoi până la capătul străzii Podului de la Boul Roșu, în fosta cetate, și până la podul de lemn care ducea spre Mureșel.

Festivitatea de inaugurare a fost ținută duminică, cu participarea reprezentanților comitatului, al orașului și al altor persoane oficiale. Cei aproximativ 40 de invitați s-au adunat în fața biroului din Piața Principală (Avram Iancu), după care s-au urcat în cele trei vagoane decorate cu steaguri. Drumul până la gară și înapoi a ținut trei sferturi de oră, după care a urmat plimbarea până la capătul străzii Podului. Au avut loc și două incidente tipice: „când câte un vagon a sărit de pe șine”. Se mai poate citi în relatare: „în piața principală, mai ales în fața hotelului „Crucea Albă” (azi Ardealul), s-a adunat multă lume, așteptând să poată urca și ei în vehicul”. Cu ocazia recepției de după inaugurare viceprimarul Ferenc Paszthory și reprezentantul societății, Pál Wallfisch, au vorbit despre semnificația marelui eveniment.

Societatea a funcționat, la început, cu cinci vagoane aduse din Viena, care „au fost aranjate foarte decorativ și utilizate oportun” - se specifica în presă. Taxa de transport era de zece creițari.

Pentru tramvaiul cu cai s-au construit trei linii conform contractului: cea amintită între gară și podul de lângă cetate, o alta de la gară până la fabrica de spirt, a treia pe strada Bisericii și Mărășești până la piața de porci. (Piața de animale se găsea la capătul Cartierului Funcționarilor, lângă drumul spre Pecica. Mai târziu în această zonă s-a ridicat fabrica de oxigen.) Lungimea totală a liniilor a fost 10,2 km, prelungit mai târziu până la 13,6 km.

Cursele plecau la fiecare sfert de oră. În mod excepțional, pe durata expoziției industriale și agricole din Ungaria de Sud, organizat la Arad în 1890, din cauza traficului mare, cursele plecau din zece în zece minute între 5 dimineața și 11 seara, iar noaptea la fiecare sfert de oră. La gară se putea ajunge pe toată durata zilei. Respectarea riguroasă a orarului era dificilă, fiindcă tramvaiul trebuia să se oprească la fiecare colț, și era obligat să aștepte călătorii întârziați. Numărul călătorilor a crescut vizibil de la an la an. În 1875 au fost 271.000, în 1893 447.000, în 1914 700.000. Totuși, în cadrul întreprinderii nu transportul public era ramura cea mai rentabilă, ci fabrica de cărămizi. Capacitatea maximă anuală a fabricii, care lucra cu 200 de muncitori, era de 8 milioane de cărămizi, necesare orașului care ardea în febra construcțiilor.

Datorită zgomotului și poluării, până la sfârșitul secolului a crescut numărul opozanților tramvaiului cu cai, majoritatea populației dorea trecerea la transportul cu tramvai electric. (Ca dovadă a eficienței acestuia era exemplul orașului Timișoara din apropiere.) Firma Siemens-Schuckert a depus o ofertă pentru trecerea la tramvaiul electric, dar edilii nu doreau un contract pe 50 de ani, cum cerea firma. Deși în cadrul consiliului local s-a dezbătut de mai multe ori introducerea circulației cu tramvai electric, până la urmă tramvaiul cu cai a funcționat timp de aproape jumătate de secol în Arad. Chiar și la începutul secolului al XX-lea avea un trafic atât de mare, încât în 1908 societatea a depus o cerere la conducerea orașului pentru autorizarea construirii unei noi rute, și a

unei bifurcații (către gara căii ferate cu motor din podgoria Aradului deschisă cu un an în urmă). Consiliul orășenesc a respins aceste propuneri.

În 1908, după anunțul construirii Fabricii de automobile MARTA, a apărut și primul autobuz pe străzile orașului. Era o premieră națională. Autobuzul etajat de fabricație Westinghouse avea 34 locuri (jos 16, sus 18), conducătorul vehiculului având cabină deschisă. Conform regulamentului, la etaj puteau călători doar domni, doamnelor le era interzis să se urce în partea neacoperită de sus. Primul autobuz a pornit în 28 iunie la ora 2 după masă din piața Sfintei Treimi (din fața bisericii romano-catolice) spre pădurea din Ceala, unde s-a ținut în ziua respectivă o serbare. Pe rută erau trei stații, drumul era deprăfuit cu o mașină de stropit. Cursele porneau la fiecare jumătate de oră. Până la sfârșitul anului pe toate rutele tramvaiului cu cai circulau autobuze mult mai rapide.

Până în 1914 orașul a achiziționat 13 autobuze, din care unsprezece au fost realizate în uzinele MARTA din Arad. Un fond a fost separat pentru întreținerea al autobuzelor, în 1912 asta însemna 40.261,22 coroane. Vehiculele aveau motor de 100 CP și anvelope din cauciuc umplut. Din cauza greutateii lor au distrus foarte mult pavajul proiectat pentru încărcare mai mică, iar din acest motiv în 1913 s-a dezbătut din nou introducerea tramvaielor, dar în final războiul a zădărnicit planurile.

În primele decenii ale secolului al XX-lea în afară de vehiculele de transport în comun în oraș mai circulau 65 de birje cu un cal și 30 de trăsură cu doi cai.

La izbucnirea Războiului Mondial armata a rechiziționat autobuzele pentru transportul trupelor pe front. Timp de doi ani s-a rezolvat transportul în comun al orașului numai cu tramvaiul cu cai, dar și acesta funcționa greu, fiindcă și caii au fost rechiziționați de armată. Pe 19 ianuarie 1916 pentru prima oară o locomotivă cu aburi a apărut pe liniile tramvaiului cu cai. Directorul întreprinderii, Imre Zador, și inginerul Gyula Heinrich, în prezența a doi membri a comisiei tehnice a societății comunale a căilor ferate, au tractat

două vagoane de marfă pe linie, verificând capacitatea ei portantă. Încercarea a dat rezultate satisfăcătoare, făcând posibilă aprovizionarea depozitelor oraşului pe această cale. Pentru evitarea poluării, micile locomotive erau alimentate cu lemne în loc de cărbune. Tractau trei vagoane ale fostului tramvai cu cai, iar un controlor elibera biletele de călătorie. Locomotiva era acoperită, într-o parte lucrând maşinistul, în partea cealaltă focistul. Noaptea transporta marfa în marile depozite construite în centrul oraşului, între altele în depozitul Andrányi de pe strada Unirii. Grâul de măcinat, şi făina se transportau pe o linie secundară la moara cu aburi Széchenyi. Pentru linia din Gai se utilizau vagoane mai mici, s-a construit o linie secundară şi spre parcul public, dar exista o linie secundară şi spre Cimitirul "Eternitatea".

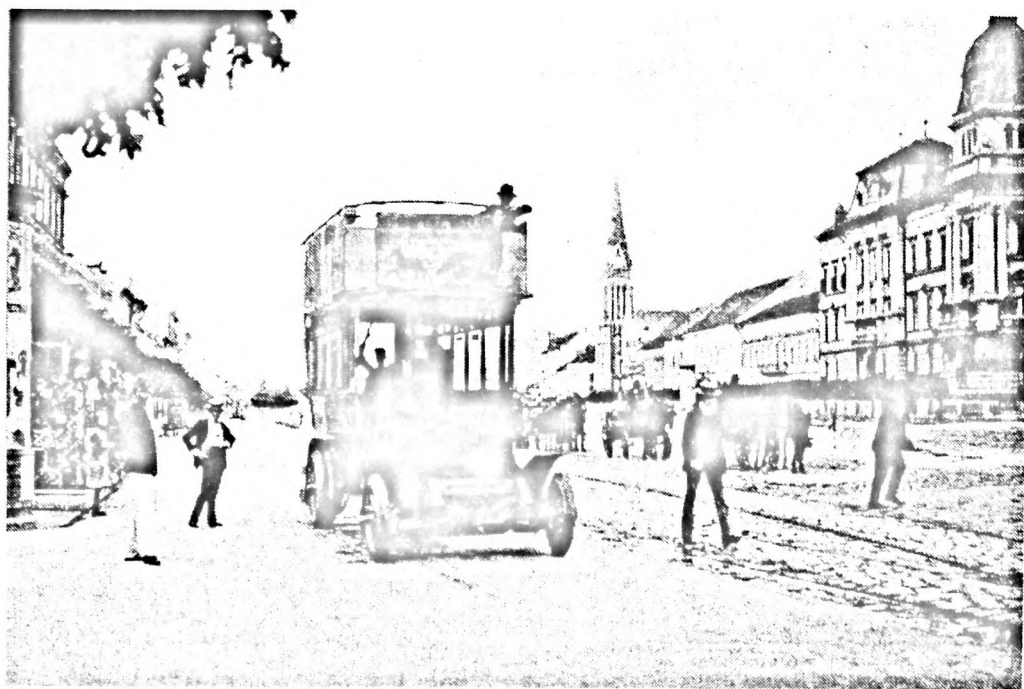
Calea ferată orăşenească a servit arădenii până în 1927, când circulaţia a fost oprită, iar liniile au fost ridicate în 1932. Liniile de tramvai existente şi azi s-au construit în timpul celui de-al doilea război mondial.

Bibliografie

- Alföld. 1869. okt. 26.
- Arad monografia orasului de la inceputuri pana in 1989. Arad, 1999. 99–100.
- Aradi Közlöny. 1908. jún. 28.
- Puskel Péter, A lóvasúttól a magántaxi(k)ig. In Arad marad. Arad, 1997. 32–33.
- Somogyi Gyula dr. Arad szab. kir. város és Arad vármegye községeinek leírása. Arad, 1913. 21.
- Weil, Alois, Történelmi értékpapírok. 2009.
- Zeiner Alfréd, Arad múltja. Arad, 1940. 137.
- Oral history: Kövér Gábor.



Un autobuz fabricat la Arad



Autobuz cu etaj în fața primăriei

1908. június 28

ARADI KOZLONY.

A feloszlatott üzembizottság

A belügyminiszter ma konsternációt okozott leiratot intézett Arad város közönségéhez. Felosztatta az üzemi bizottságot. Az autobusz-szabályrendeletet megsemmisítette. Az anyagi felelősséget a tanácsra hárította s megengedte, hogy egy végleges szabályrendelet elkészültéig ideiglenes üzemszabályzat és főkapitányi rendelet alapján indítsa meg a város az autobuszokat.

Megindulnak végre az autobuszok.

— Az Aradi Közlöny tudósítójától. —

Arad, június 27.

A belügyminiszter ma ismét kellemes meglepetésben részesítette a minisztériumának mostoha gyermekét: Aradot. Négy oldalra terjedő leiratot küldött, a melylyel azt az örömhírt adja tudtára a város közönségének, hogy tisztelteti a törvényhatósági bizottság közgyűlés autonómiáját és egyszerűen felosztatta az üzemi bizottságot. Ez a bizottság tehát anélkül, hogy valamit is üzembe helyezett volna, a mai nappal jobblétre szenderült, még pedig azzal az indokolással, hogy a törvény értelmében az 1886. évi XXI. t. c. 74. szakaszára hivatkozik a miniszteri leirat, városi vagyonnak kezelése és vezetése a városi tanácsot illeti meg, nem pedig az üzembizottságot, amelynek tagjai nem tartoznak legyelmi törvények alá és velük szemben az anyagi felelősség is csak hosszadalmas eljárással, a törvény rendes útján lenne érvényesíthető. Az üzemi bizottság általuk felügyelő bizottsággá, amelyet a felügyeleti, véleményezői, indítványozási és kezdeményezői jog illet meg.

Véleményezhetik ennél fogva például azt, hogy az autobusz kellemetlen illata ellen a város úgy védekezzék, hogy a gépeket ling-ling pártümmel öntsék le, a jéggyék színe ellenben dellvörös legyen. Nemde őrlási hatáskör?

Csak keserűséggel írhatunk erről a legújabb keletű miniszteri beavatkozásról, mely a saját minisztériumát a város börtönévé teszi meg.

Mert a magyar belügyminisztérium még a legújabb keletű miniszteri beavatkozással sem érte el, hogy a gépkocsikat

seleők a miniszternek rendelkezését s a polgármester intézkedését, hogy a ma megtartott tanácsülés foglalkozzék vele és hogy a tanácsülés már ma megtegye az autobusz üzembehelyezésére szükséges intézkedéseket.

Délelőtt tíz órakor Varjassy Lajos polgármester elnöklésével tartott a tanács ülést, amelyen Zubor Andor aljegyző olvasta fel a leiratot, mely a következőképp hangzik:

(Nem hagyható jóvá.)

Az 1907. évi november hó 13 án tartott bizottsági közgyűlésében 686 sz. alatt hozott határozatával „Az Automobil Omnibusz vállalatnak Arad szabad királyi város területén való gyakorlása” tárgyában alkotott szabályrendeletet és annak függelékét képező „üzemszabályzatot” átvizsgálván, azt kormányhatósági tövénnyel nem találom alkalmasnak nem találtam.

A szabályrendelet és a függelék egyaránt nagyrészt oly rendelkezéseket tartalmaz, amelyek a gépkocsi közlekedésénél figyelembe jövő közrendészeti, műszaki és ipari tekintetekre vonatkoznak.

Mintán a gépkocsikkal való közlekedés és a gépkocsik közhasználatára országosan és egyetemesen kormányhatóságilag fog szabályoztatni, ezen általános érvényű szabályozás előtt idevontatkozó rendelkezéseket tartalmazó törvényhatósági szabályrendelet megerősítése céljára nem mutatkozik.

Addig is, míg ezen kormányhatósági szabályozás be nem történik, a fentiekben a ma a fentebb miniszteri szabályrendelet alapján a város közönsége által a helyi különleges rend-

Introducerea circulației autobuzelor, prezentată în presa locală

Aradkor.

ből jelen-
ogy meg-
résre sem
okért az
és olasz
nálja.

Sera je-
meggye-
zaggal, s
kat, hogy
országak.
meggye-
nek rész-

ökség je-
ja tudták,
igen szo-
gy a ka-
sent áten-
ontenegró
in s meg-
kita prok-
hogy nem
megsem-

Athénből:

mecklenburgi Boris trónörökös, Cyt
sérétében Bojadiev és Todorov had-
herceg. Bojadiev és Todorov had-
regvezérek, Radoszlavow miniszter-
elnök és Caprasikow miniszter.
német császár sok bolgár előkelősé-
tüntetett ki vaskeresztel.

— Az első gőzmozdony Arad utca-
Ma délelben gördült végig az első gőzmozdony
főntön. A közuti vaspálya teherforgalmát
nyolítja le a masina, amely ma debütált.
dor Imre gépüzem igazgató és Heinrich G.
mérnök, a műszaki bizottság tagja tették
ralta a próba utat, amely kitűnően sikült.
teher kocsit húzott maga után a vidáman
főgő és a háborus idők szimbolizáló
pacske, amelynek a néphumor bizonyára
majd megfelelő nevet és minden várakozás
lenfra nem füstöt, hanem gőzt bocsátott sz-
lelé kéményén. Tehát közlekedési szem-
ből feltétlenül kellemes csalódást okozott.
hitták, hogy betormozza majd a levegőt, a
döket és a fehér nyári toaletteket, de ez
igaz, mert csak gőz, de nem füst. A
pedig elmozlik, mint a buborék. A vonat
premier minden zavar nélkül, simán folyt
holnap, ha a forgalom megkívánja, már
mozdony zakatol végig a főntön.

stuszbau
hogy a várba
dult elő. Lus-
teljesítette a
gek gyógyke-
veszedelmes
kezdte magt
mindárt na
után Tisch-
dr., Notkov
Henrik dr.
tolták, hoz-
dél előtt be-
nyában lev-
ma nem fo-
a gondos
Luszt dr.-

—
László dr.
vezetője
lékbüntet-
keresked-
különféle
sitott, és
azért, ma-
gen lev-
nap előtt
Sant-

Articol despre pornirea primei locomotive cu aburi din oraş

CANALIZAREA ORAȘULUI

Înainte de introducerea canalizării, apele pluviale și apa menajeră a orașului erau colectate în șase canale. Dintre acestea cinci se vărsau direct în Mureș, unul în bifurcație în Mureșul Mort și la ieșirea din Gai, în Ier. O parte dintre aceste canale a fost acoperită, majoritatea fiind șanțuri deschise. Atunci când nivelul Mureșului era mai mare, ecluzele se închideau, prevenind intrarea apei râului în canalizare. De asemenea, în timpul precipitațiilor și la topirea zăpezii, șanțurile se umpleau rapid, inundând drumurile. În timpul verii aceste șanțuri și canale deschise duhneau puternic.

Construirea sistemului de canalizare care funcționează până astăzi a fost începută în 1872 sub mandatul lui Pál Vörös și terminat sub primăria lui Gyula Salacz. Unul dintre inițiatori a fost medicul Henrik Schuster, născut în 1853 la Arad, autorul unui studiu despre experiențele și statisticile triste ale epidemiei de holeră din 1873. Construirea liniilor principale și ale celor din centru a continuat timp de 27 de ani până în 1899. Canalele din centru au fost realizate din beton, iar cele din periferii din piatră de codru. La început apa colectată în canalele închise a fost trimisă în Mureș prin canalul Tököli, parțial deschis, prin Mureșul Mort, alte canale și conducte, prin ecluze, fără decantarea apei murdare.

Proiectul pentru sistematizarea finală a fost depus în 1894 de F. J. Mayer, antreprenor din Anglia, reprezentantul firmei Hughes and Lancaster. (Construirea sistemului de canalizare al capitalei Budapesta, cu cinci canale principale de colectare și stația de pompare din Soroksar s-a început în 1891 și a fost terminată doar în 1906!). Canalizarea din Arad a fost gândită în două rețele. Rețeaua de canalizare din beton avea sarcina de a colecta și conduce apa pluvială. Acest sistem de canalizare îngropat conducea apa fără epurare în Mureș.

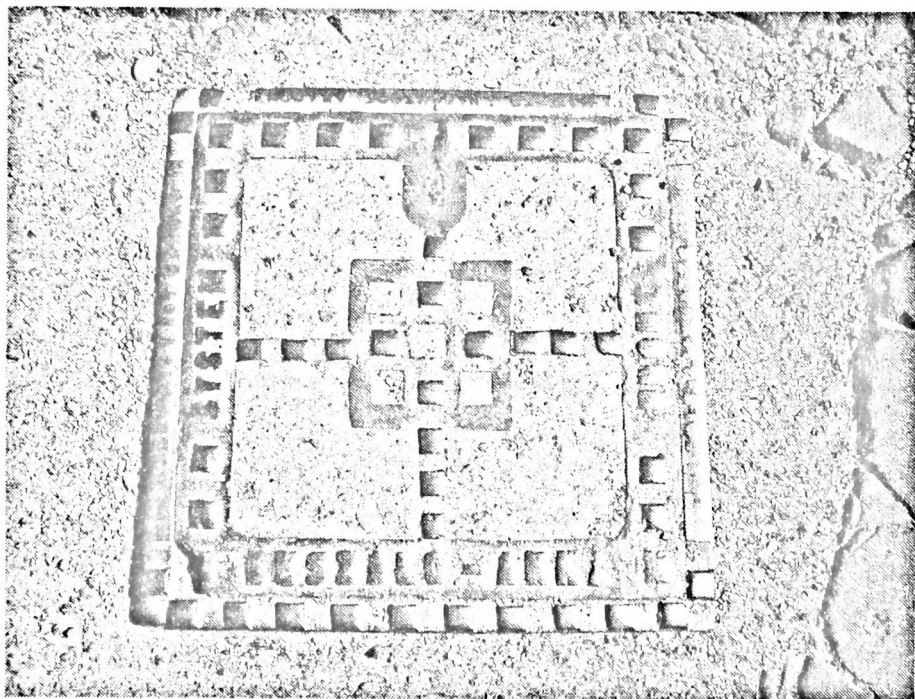
Pentru a colecta și evacua apa menajeră s-a construit o rețea de canalizare hidro-pneumatică de tip Shone. Esența canalizării în sistem englezesc este ca apa uzată din gospodării să ajungă în rețeaua de sub străzi în cădere liberă. În Arad s-au folosit tuburi din piatră cu un diametru de 178 mm așezate la o adâncime de 2-3 metri. Canalele duceau apa murdară în rezervoare subterane mai mici, deasupra acestora înălțându-se țevi de aerisire de aproximativ 10 metri. S-au construit în totalitate 5 rezervoare subterane, așa numitele stații „ejector” (de evacuare): în Piața Catedralei și Piața Avram Iancu, respectiv sub trei străzi circulate: sub intersecția străzilor Goga, Coșbuc și Horia, a străzilor Mărășești și Goga și sub Bulevardul Revoluției, în dreptul străzii Crișan. Dintre acestea hornul de aerisire de la colțul străzilor Mărășești și Octavian Goga și cel de pe strada Coșbuc pot fi văzute și astăzi. Cel din Piața Catedralei a fost deconectat de la rețea, fiind transformat în afișier. Rețeaua a fost încercată în iulie 1896 în prezența antreprenorului englez. Sistemul ridica apa din canalizare într-un canal colector în afara orașului folosind aer comprimat. Aerul comprimat era produs de două mașini cu aburi de câte 30 de cai putere fiecare.

Apa murdară colectată în sistemul de canalizare de tip Shone era condusă în afara orașului, lângă aeroport, într-un bazin de decantare și o stație de epurare. După umplerea bazinului, materialul astfel obținut era amestecat cu pământ și folosit ca îngrășământ. Apa pentru udat se lua din Canalul Élővíz (Apă Vie) care curgea în apropiere.

În 1910 lungimea sistemului de canalizare a ajuns la 21 km, lungimea totală a canalizării ajungând la 61 de km. În centrul orașului încă se mai văd capace de canal cu inscripția SYSTEM SHONE BESZÁLÓ AKNA, suprafața lor fiind în cele mai multe cazuri uzată și deteriorată. Pe strada Sinagogei, în intersecția Bulevardului Decebal cu strada Kuncz Aladar, dar și în alte părți, există încă astfel de capace. Rețeaua din beton a canalelor divizate în multe dintre cartierele orașului este încă în funcțiune fără modificări, în starea originală. Pe străzile unde pavajul nu a fost încă reînnoit se mai văd capacele dreptunghiulare din fier forjat ale canalului pluvial folosite pe tot teritoriul Monarhiei.

Bibliografie

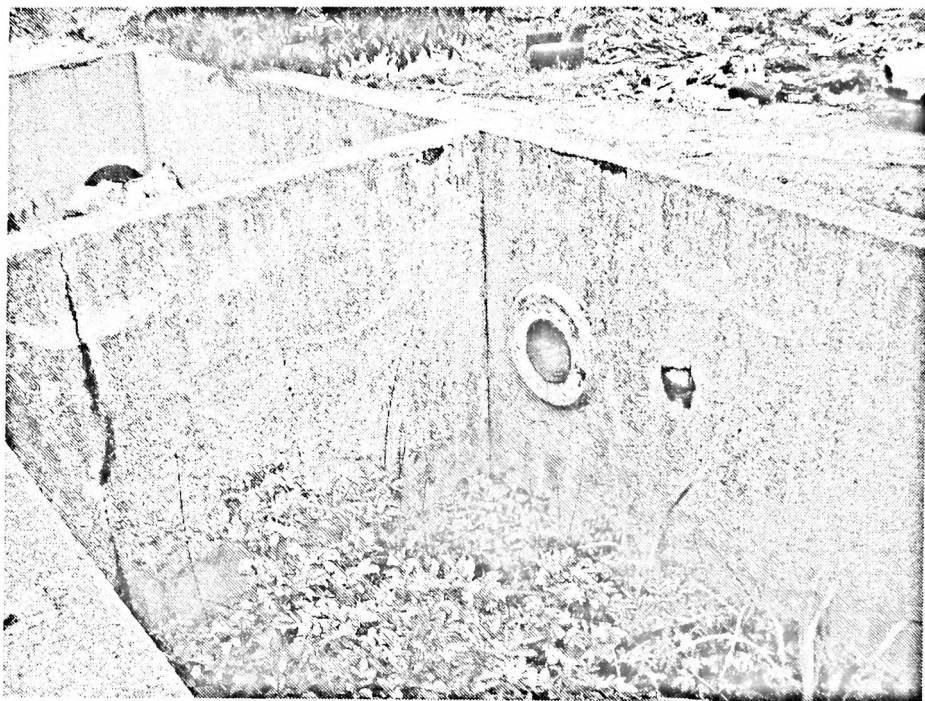
- Gaal Jenő dr., Aradvármegye és Arad szabad királyi város közgazdasági, közigazgatási és közművelődési állapotának a leírása. Arad, 1898. 540–542.
- Lakatos Ottó, Arad története. Arad, 1881. II. 4.
- Lanevschi, Gheorghe, Aradul vremurilor de mult apuse 1834–1914. Cluj-Napoca, 2005. 69.
- Puskel Péter, Arad marad. Arad, 1997. 20.
- Somogyi Gyula dr., Arad szab. kir. város és Arad vármegye községeinek leírása. Arad, 1913. 29–30.



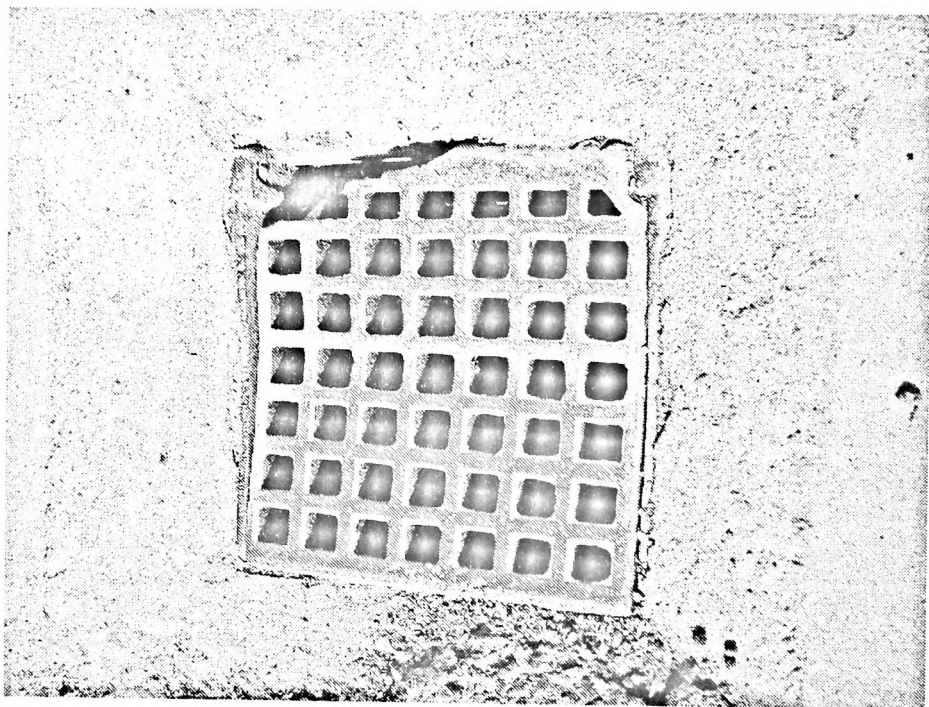
Capac de canal Shone system



Dealul bazinului de decantare



Aici ajungea apa uzată



Grilajul canalului de apă pluvială



Hornul de aerisire al Stației de evacuare

sistem se pompau 97 de metri cubi de apă pe oră. (Sediul central al Uzinei de apă este și în zilele noastre pe strada Ineului, pe atunci la periferia orașului.) Până în 1896 s-a realizat o rețea cu o lungime de 26 420 de metri, formată din conducte având diametrul între 75-325 de mm. Antreprenorul a instalat gratuit 30 de robinete pentru stropirea străzilor și stingerea incendiilor în diferite puncte ale orașului. Funcționarea de probă a început la 1 august, iar furnizarea continuă din 1 noiembrie 1896. Instalația de filtrare a primelor fântâni s-a înfundat după trei ani, atunci au fost săpate două fântâni noi cu diametrul de 225 respectiv 300 de mm.

În strada Turnului a fost construit Turnul de Apă, care cu înălțimea sa de 38 de metri a devenit astfel cel mai înalt edificiu din oraș. Și așa a rămas până în anii 70 ai secolului al XX-lea. Turnul susținea un rezervor cu capacitatea de 300 000 de litri iar principiul vaselor comunicante asigura ajungerea apei la nivelul cel mai înalt al construcțiilor existente. Turnul de apă a fost construit în vecinătatea clădirii pompierilor din piața Reconcilierii, colț cu strada Vârful cu dor, pentru ca pompierii să fie anunțați cât mai repede în cazul unui incendiu zărit din turn. De altfel niciodată nu a funcționat un astfel de serviciu de semnalizare! Planul clădirii a fost realizat în biroul din Budapesta al arhitectului Miklós Ybl.

Aprovizionarea cu apă curată potabilă în periferiile orașului s-a realizat prin 11 fântâni publice pe conductă. În afară de acestea, în pavaj au fost montate guri de incendiu care furnizau apă la nevoie. O astfel de gură de incendiu este vizibilă și astăzi în fața intrării Colegiului Național Moise Nicoară cu inscripția: Arad sz. k. v. vízvezetéke 1896 (Apeductul orașului liber regesc Arad 1896). Analiza apei potabile din Arad a fost efectuată de către Victor Babeș, profesor bacteriolog român din Ardeal care lucra atunci la Universitatea din Budapesta.

Apa la conductă a fost introdusă într-o mare parte din clădirile din centru. Printre primii care au beneficiat de apă la robinet au fost prefectul László Fábián, contele István Bohus, comerciantul de vinuri József Domány, József A. Grimm, Anna Antovits, Gusztáv Vannay. Regulamentul folosirii instalațiilor rețelei

de apă și a canalizării a fost elaborat încă în 1893 și tipărit pentru marele public. La pornirea furnizării de apă, comandantul pompierilor, Milos Stankovits, s-a ocupat personal de afișarea acestor instrucțiuni în instituții și în casele racordate.

Rezervorul din Turnul de Apă a fost umplut ultima oară la 1 mai 1956. O dată cu apariția cartierelor de blocuri, sistemul a devenit învechit, turnul de apă pierzând în câțiva ani importanța.

În 1896 în periferii au fost amplasate 11 fântâni publice confecționate din fontă. Acestea iarna erau protejate împotriva înghețului prin învelirea lor în paie. Cu dezvoltarea rețelei și răspândirea generală a furnizării de apă, în a doua jumătate a secolului al XX-lea, aceste fântâni au fost desființate, astăzi doar puține mai funcționează. Se mai găsesc câteva în cartierul Pârneava și în Șega. Cadrele vechi de fontă ale fântânilor au mai rămas în câteva străzi din cartierul Subcetate. Construirea rețelei de apă potabilă a pus capăt pericolului de epidemii în oraș, ultimele fiind consemnate în 1892 (holeră) și în 1905 (tifos), ele fiind stăpânite din timp.

Bibliografie

- Aradi Közlöny, 1896 július-november.
- Arad történelmi városkalauz. Összeállította Ujj János. Arad, 2001, 51.
- Gaal Jenő dr., Aradvármegye és Arad szabad királyi város közigazdasági, közigazgatási és közművelődési állapotának leírása. Arad, 1898. 542–545.
- Lanevschi, Gheorghe, Aradul vremurilor de mult apuse 1834–1914. Cluj-Napoca, 2005. 69.
- Lejtényi Sándor, Arad megye hegyvidéke. Arad artézi kútjai. Kölcsey Egyesület. Arad, 2010. 51–80.
- Puskel Péter, Arad marad. Arad, 1997. 22–23.
- Somogyi Gyula dr., Arad szab. kir. város és Arad vármegye községeinek leírása. Arad, 1913, 28.
- Szabályzat a csatornázási és vízvezetési berendezésekre. Arad, 1893.



Turnul de apă construit în 1896, folosit timp de 60 de ani



Au existat 11 astfel de fântâni de fontă în oraș



O fântână publică modernă



O gură de incendiu originală

DIGUL MUREȘULUI

În Arad, de la mijlocul secolului al XVIII-lea, mai exact din 1738, există consemnări despre inundațiile devastatoare ale Mureșului. Conform statisticilor, până în 1877, timp de 140 ani, localitatea a fost inundată de râu în mod semnificativ de peste treizeci de ori, de fiecare dată provocând pagube considerabile.

Din 1738, timp de patru ani, în fiecare an a fost inundație. În timpul inundației din iulie 1771, timp de opt zile, armata austriacă din cetate și direcția Camerei din Pecica au trimis cu bărci pâine locuitorilor refugiați pe acoperișuri. În 1779, împotriva inundației amenințătoare, populația orașului a construit primul dig din pământ. Datorită inundațiilor permanente, și a apropierii cetății construite între 1763 și 1783, s-a propus mutarea orașului în pusta din Zimand. Într-un final, împăratul Iosef al II-lea a luat hotărârea celebră: „Aradul rămâne”, păstrarea orașului în vechiul loc..

În timpul inundației din 1799 s-a încercat din nou, cu ajutorul unei umpluturi de pământ, oprirea creșterii apei, respectiv devierea puhoiului. Inundația din septembrie 1805 (în acest an au fost inundații și în mai și în octombrie) a fost atât de intensă, încât a dus la distrugerea podului de lemn de peste Mureș care ducea spre Banat, iar în cursul anului 1809 capriciosul râu a inundat de trei ori părți întinse din oraș. Cea din februarie a ținut zece zile, acoperind centrul cu apă. Nenumărate case din vălătuc s-au prăbușit. A treia inundație din acel an, cea din 1 mai, a ținut șase zile. În septembrie 1815 a venit și rândul cartierului sârbesc. În 13 iunie 1825 inundația a sosit atât de brusc, la ora 4 noaptea, încât a surprins populația nepregătită. Apele au distrus din nou o parte a podului de lemn. Cu ocazia inundației din 1841 prizonierii scoși din închisoare au apărat orașul, digul ridicat de ei a oprind puhoiul.

În 1844 viitura de patru metri cu sloiuri de gheață a cauzat pagube uriașe în oraș. Gheața s-a aglomerat la marginea orașului,

iar în 15 februarie apa râului a inundat orașul. Armata care staționa în cetate a încercat să spargă barajul de gheață trăgând în el cu tunuri, dar nu a reușit să-l spargă decât în 18 februarie. Timp de trei zile în oraș s-a circulat cu barca. 636 de case s-au prăbușit, altele, foarte multe au fost deteriorate. În cele din urmă conducerea orașului a luat hotărârea construirii unui dig de apărare. În acest prim dig au fost prevăzute câte cinci ecluze pentru intrarea apei din Mureș și cinci pentru deversarea canalelor orașului. Pe lângă acesta s-a mai construit și un dig inelar care înconjura orașul. Guvernul a înființat Institutul de Navigare a Mureșului, care și-a propus ca scop dragarea albiei râului pentru asigurarea navigabilității sale. Orașul a cedat societății terenul gol de lângă pod, iar pentru ingineria fluvială a asigurat o clădire pentru locuință și birou. Încasările publicației „Aradi Veszlapok” (Jurnalele Catastrofei Arădene), publicată prin contribuțiile intelectualilor însemnați ai țării, în memoria mării inundații, au fost oferite pentru refacerea pagubelor.

Inundația din 1877, afectând din nou orașul, a dovedit că digul inelar este nesatisfăcător. Mureșul a trecut peste dig, inundând partea dintre moara Szechenyi (astăzi blocul Libelula) și strada Coșbuc. Încă în același an, la cererea primarului Gyula Salacz, inginerul șef al orașului, Lajos Viragh, a întocmit planurile unui nou dig pentru protejarea orașului. În conformitate cu condițiile impuse de conducerea orașului, înălțimea digului apărător în fața orașului – în dreptul Cetății - trebuia să depășească cu un metru înălțimea inundației din 1877.

Lucrările, care implicau mișcarea unei imense cantități de pământ, au început în 1878 și s-au terminat în 1880. Fundația digului s-a realizat din piatră de codru la o înălțime care trecea de nivelul obișnuit al apei. Lucrarea a desființat două dintre ecluzele deja existente, iar brațele moarte obținute astfel au fost umplute cu pământ. Celelalte trei ecluze au fost desființate în 1909, simultan cu canalizarea Cartierului Sârbesc. Ultima ecluză, existentă și acum, al canalului numit Mureșul Mort, se afla pe strada Ineului, zonă aflată pe atunci în afara limitei orașului.

Inundația din 7-8 decembrie 1879 a fost un adevărat test pentru noul dig. Viitura plină cu sloiuri de gheață a culminat la 455 cm, depășind cu 15 cm nivelul inundației cu doi ani în urmă, dar digul a rezistat, iar orașul a scăpat neafectat. Planul și-a dovedit valoarea, iar constructorii digului, priceperea.

Lucrările au fost terminate definitiv în 1880. În ultimul moment au apărut conflicte cu armata care staționa în cetate. La demersul lor, guvernul, din rațiuni militare, nu a autorizat înălțimea cerută pe o distanță de 1023 metri, de la bazinul de înot până la strada Hotarul. Conform hotărârii consiliului orășenesc, digul a fost construit pe această secțiune cu 28 centimetri mai scund, dar, până la urmă, edilii orașului au obținut aprobarea de la guvern și de la ministerul forțelor armate pentru înălțarea digului la înălțimea prevăzută în proiect.

Odată cu terminarea digului de apărare s-a amenajat și parcul de trei iugăre din spatele primăriei, a acoperită până atunci de apă, trestie și rogoz. Parcul a fost numit Parcul Salacz în cinstea primarului orașului. În 1886 parcul a fost lărgit spre Cazinou, iar acolo, pe baza planurilor lui Gabor Köver, s-a amenajat Parcul Baross. În parcul Baross, conform planurilor profesorului Gyula Jankó, a fost ridicată o columnă în onoarea proiectantului parcului, apoi, după expoziția din 1890, orașul a ridicat o fântână decorativă din marmură și fier forjat în onoarea ministrului transporturilor, cel care a deschis expoziția amintită. Mai târziu în parc a fost plasată și statuia din marmură a lui János Darányi, medicul-șef al orașului. Iar digul Mureșului, în urma amenajărilor ulterioare, a devenit locul favorit de promenadă al arădenilor.

Îndiguirea Mureșului la Arad făcea parte dintr-un sistem care începea la Lipova și ajungea până la Szeged. După inundațiile din 1932, care au afectat Micălaca, digul a fost consolidat și înălțat. Lucrări de consolidare și înălțare s-au mai efectuat și după inundațiile din 1970 și 1975.

Bibliografie

- Alföld, 1880. július 16., augusztus 31., december 18.
- Edvi-Illés László, Az aradi kereskedelmi és iparkamara kerületének közgazdasági leírása. Arad, 1897.
- Lanevschi, Gheorghe, Aradul vremurilor de mult apuse 1834–1914. Cluj-Napoca, 2005. 34, 43.
- Márki Sándor, Aradvármegye és Arad szabad királyi város története. II. Arad, 1895. 544–547.
- Zeiner Alfréd, Arad múltja. Arad, 1940.

Roch e-
onba érke-
t.
ius 14-diki
tek nagy-
programm
része osz-
ese, kato-
sement fél-
l még lát-
dy, nyolcz
yolcz ün-
ven táncz-
czirkusz-
rendkívül
rdek ma-
nak: áll-
a nyilván-
ek. Egyes
k disztve
a „Piacé
póly volt.
fele sem
lő minden
rusok, he-
mindenki
t viselt.

A helyi
lja min-
zéigetési
kban. A
szék ele

osokban
ag ha
sz 3.

jegyet osztottak az utca-
Gambettánál. Sok katona vonult végig az utcá-
kon diszöltözethen.

Különfélék.

— Védgátaink építésétár-
gyában tanácskozott tegnap d. u. 5 negyed
óra hosszáig a rendkívüli városi közgyűlés, melyet
ugyancsak nehéz helyzetbe hozott a kormány azon
böcs eljárása, melylyel skrupulosuszkodik a muni-
cipiumoknak olyan ügyeiben, melyek nem fogha-
tók föl egyéb, mint helyi szempontból. Felolvas-
tott ugyanis a közmunkaminiszteriumnak Hie-
ronimiy ur által szerkesztett és aláírt bőbeszédű
és hosszú lere eresztett rendelete, melynek az a
refrainje, hogy nem azért vannak a sz. kir. váro-
sok, azok közgyűlései stb. hogy a saját vagyonukat
és életüket akként védjék meg a mellettük elfolyó
vizek áradásai ellen, a mint legjobbnak gondolják,
hanem úgy, a mint Hieronimiy urnak jobban tet-
szik. Mivel pedig a fennsított úr és társai a bel-
ügyér által hozzájuk áttett gátelepitkezési terve-
ket, melyekre csak azt kellett volna véleményez-
niök: szükséges-e azok kiviteléhez 100 ezer frt,
vagy nem, behatóan átvizsgálták, szála volt
szemükben az, hogy a város gátjait az 1877-iki
legmagasabb árvíz felett 1.50 meterrel akarja
emelni, vagyis a szempont felett 6 meteres töltést
épít. Leírtak tehát először is a véget, hogy
nem engedtetik meg a tervezett
magasságban építeni, hanem a gátak csak 5.53
meter magasak lehetnek, a mi olyan magasság,
hogy az 1880. márcziusi víznél csak 85 cmeter-
rel magasabb. De még egyéb kifogásuk is van
a mi sorsunk felett olyan egykedvűen paragra-
fusok alapján bureaukratikusán intézkedő kor-
mányi szakértőknek. Nekik az 1:2 arányu rémsű
nem elég, nekik 1:3 kell. Mivel pedig úgy talál-
ják, hogy a mi építkezésünk nem egy mar meg-
ievő régi vedrendszert megerősítést és emelést
képezik, ezübbe jut, hogy az 1840-diki X. tör-
vényezikk intézkedésemmel nem tettünk elégat,

átengedett f.
állításhoz sz-
tét veszi. Az
napról-napr-
nöke Zse
n a n e m ü
vételeivel é
példával jár
a tárgyak
tárgyában
helyt a bej
fogva már
kezdődik a
biztosok fe
ekkor kell
dolgok jele
met és a tá
landja és a
ben meg f

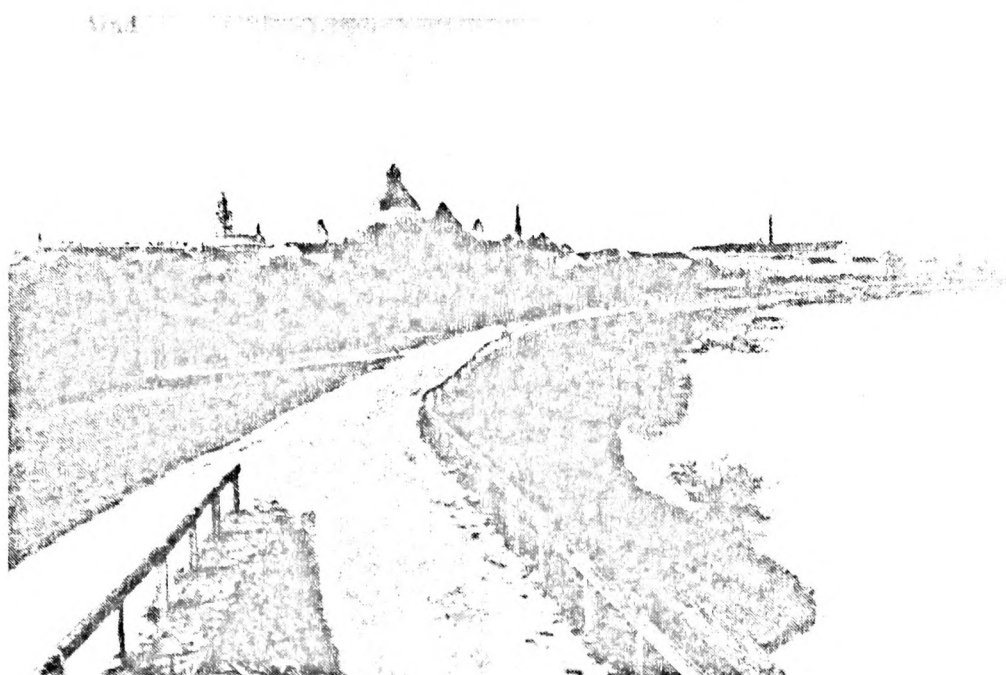
—
r e n d e z
szobra jav
mely a szo
Ez összege
tak: Mélt.
huber Gy
monkos L
Béla 1 frt,
János 1 fr
2 frt, Steir
Emma ur
dezőség ez
nemeslelki
get illeték

— A
folyt a
polgárok a
tisztasat jöve
által 35 frt
61.619 frt
6.449 frt

Articol apărut în revista Alföld în 1880
despre construcția digului Mureșului



Digul. În spate stânga se vede clădirea tribunalului



Digul Mureșului , în fundal Palatul Cultural

BĂILE PUBLICE

Tradiția băilor publice începe în antichitate, în lumea romană băile comune se bucurau de un adevărat cult. În evul mediu această formă de a se igieniza s-a marginalizat, și cu toate că în localitățile mai mari au existat băi comune, acestea nu erau foarte igienice, apa fiind adusă din râuri în hârdaie de lemn, și era schimbată la intervale mari. În orașele otomane sau ocupate de turci existau băi publice cât de cât acceptabile, însă nu aveau acces în ele decât musulmanii drept-credincioși. (Vezi Baia Turcească din Buda care există și astăzi.)

Prima baie cu aburi în Arad a fost baia Kishalmy, cu baie cu aburi pentru bărbați și pentru femei, și baie în vană. Aburii erau produși în cazane.

Prima baie publică care îndeplinea toate cerințele vremurilor moderne a fost deschisă în 1884 de către István Simay, învățător, profesor, fost "luptător comun" din 1848, la capătul dinspre Mureș a străzii Unirii, în apropierea Gimnaziului Național Regesc construit nu cu mult înainte. Fântâna arteziană proprie a băii publice SIMAY a fost forat cu întreruperi, cu începere din 1892 până în 1895, de către József Maróczy, lăcătuș mecanic din Szeged. Din fântâna arteziană, adâncă de 337 metri, s-a obținut apă potabilă și pentru baie, tot de aici obținea instituția apa curgătoare. În afară de apă, din fântână se obținea și gaz pentru încălzirea cazanelor, iluminarea halei de cazane și încălzirea locuinței proprietarului. În 1902 s-a forat o nouă fântână, din care s-a obținut apă de +28 °C.

La cumpăna dintre secolele al XIX-lea și al XX-lea baia a devenit cunoscută și la modă printre arădeni. Era dotată cu baie de aburi și în vană, cu băi de apă minerală rece și electroliză, oferea și baie de nămol numită pe vremuri „baia splinei”. Instituția avea secție separată pentru femei, igiena fiind respectată riguros, vanele

dezinfectându-se după fiecare vizitator. Baia publică Simay a funcționat cu diferite modificări până în penultimul deceniu al secolului al XX-lea. În baie exista și un bazin de 15 m lungime, unde echipa de polo al Aradului își ținea antrenamentele de iarnă până la sfârșitul anilor 1960. La aniversarea a 100 de ani de la înființarea băii s-a așezat o placă comemorativă pe peretele ei, fără text, doar cu două date: 1884 și dedesubt 1984.

Numărul băilor publice a crescut până la începutul secolului al XX-lea și în Arad, în afară de cea amintită mai funcționa Baia cu aburi DIANA (pe strada Cuza Vodă nr. 13, proprietarul fiind Vadnay Lajosne, mai târziu Anna Katalin Hobics), KATALIN (piața Catedralei 1, proprietarul Petru Opre), și baia VAS (piața Plevnei nr. 2, proprietar Géza Szathmary, apoi Ilka Balázs). Baia Katalin al avocatului dr. Petru Opre își făcea reclamă de cură terapeutică, pacienții cu boli locomotorice putând participa și la exerciții de gimnastică pe lângă băile calde.

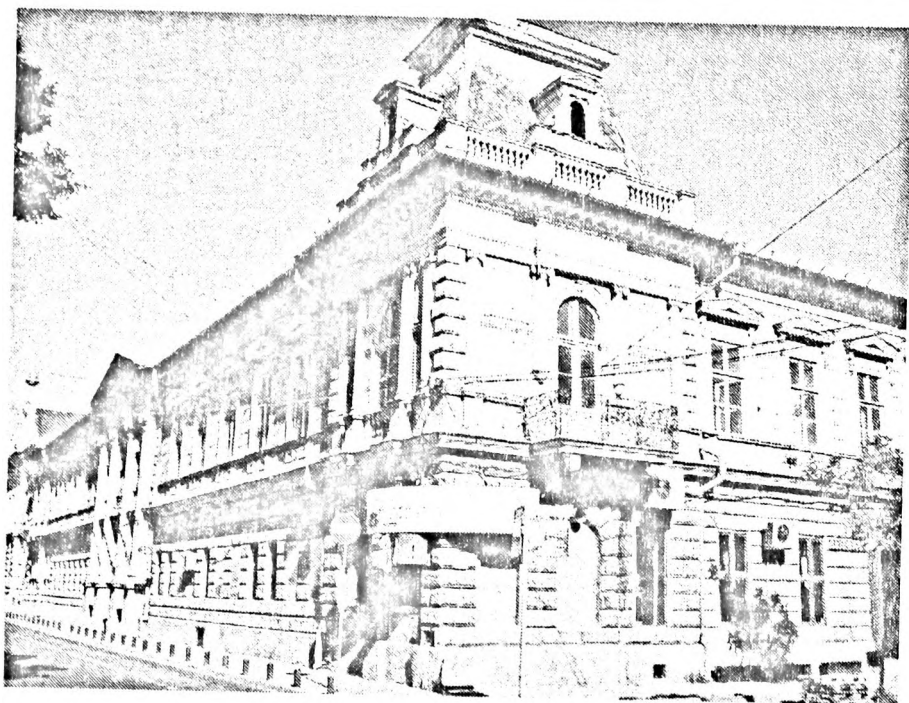
Mai exista și baia terapeutică cu apă rece a lui KAROLY POSCH pe strada Eminescu nr. 2.

Ștranduri în aer liber existau în Arad pe Malul Mureșului încă de la sfârșitul secolului al XIX-lea. Primul a fost în jurul bazinului de înot Grünberger, unde s-a înființat cu câțiva ani mai târziu ștrandul Neptun. (Oficial ștrandul artădean poartă această denumire și în zilele noastre!) Acesta dispunea de baie separată pentru bărbați și femei. Ștrandul în aer liber Neptun avea bazin scufundat în râu, cu fund din lemn. Ștrandul funcționa ca societate pe acțiuni, director general la începutul secolului al XX-lea fiind János Kristyóri. Ștrandul a fost mutat la începutul anilor 1970 pe partea cealaltă, estică a Mureșului, vechiul loc al ștrandului fiind amenajat ca spațiu verde.

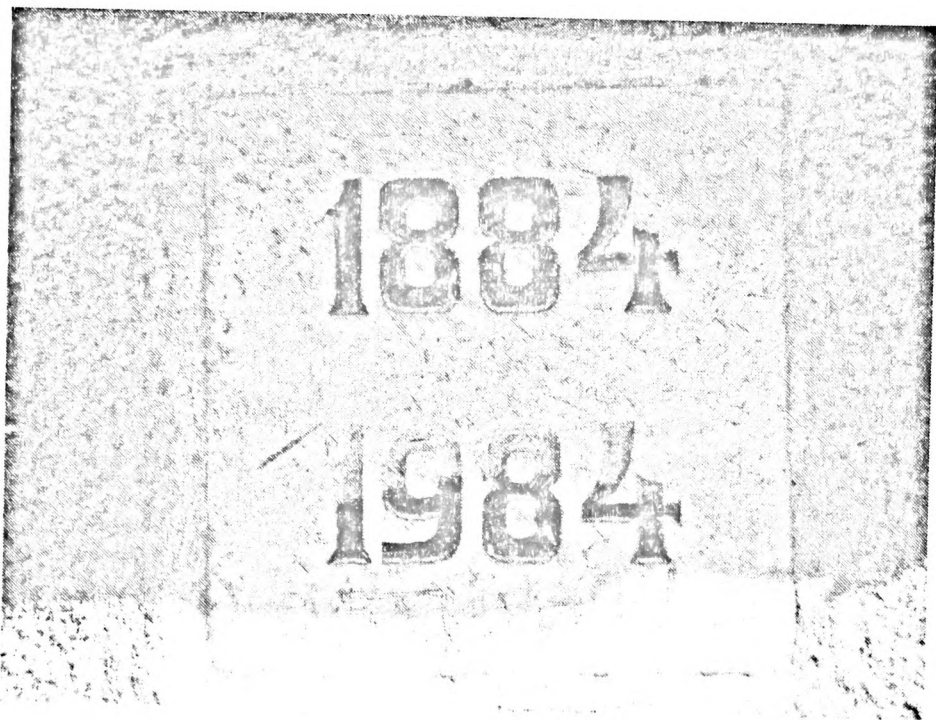
În curtea Sinagogei ortodoxe (strada Cozia), de la începutul secolului al XX-lea funcționa o baie rituală separată pentru bărbați și femei.

Bibliografie

- Aradi Közlöny Nagy Képes Naptára az 1910-es évre.
- Gaal Jenő dr., Aradvármegye és Arad szabad királyi városi közgazdasági, közigazgatási és közművelődési állapotának a leírása. Arad, 1898. 538–539.
- Lanevschi, Gheorghe, Aradul vremurilor de mult apuse 1834–1914. Cluj-Napoca, 2005.
- Lejtényi Sándor, Arad megye hegyvidéke. Arad artézi kútjai. Kölcsey Egyesület. Arad, 2010. 51–80.



Clădirea băii lui István Simay



Placa jubiliară

viz"
 aphatō a
 iz"?
 aphatō a
 iz"
 tārāban. A
 z"
 tatik. A
 "a
 āuvim. A
 "
 ra. A
 "
 eor kōr a
 :
 a,
 JOS
 864
 edōnēt.
 ulōul
 ja.
 mīnā
 ag. te-
 liliā.
 Leg-
 561 2.
 kōl a
 edōk
 eōnā.
 eōnā,
 8. la-
 eōnā.
 eōnā-
 eōnā.
 2. 16.
 2. 16.
 100-
 S

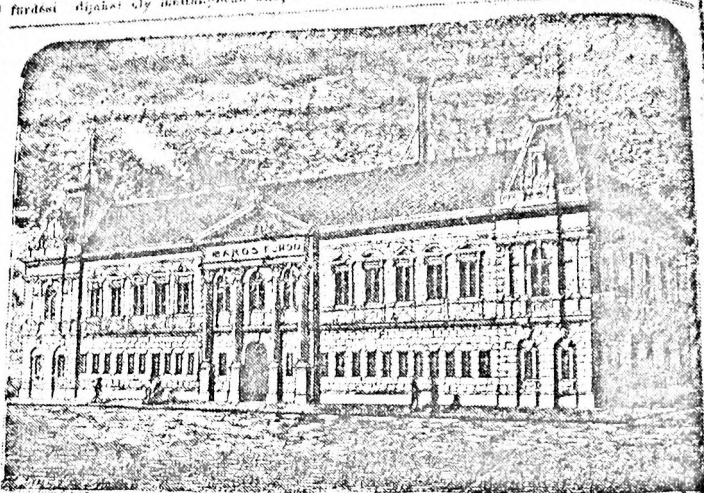
Senk Perenz;
Kazakhstan

100 3-000

A városi tankok

[illegible]

Simay István a „Maros“-gőzfürdő tulajdonosa



A vízteremben hideg árok és átlék mfrakelt árok mellett kizsugárolnak.
Szűri Maron-ivóvíz eladására is havi bérlet nyíltatik. Előjegyezni a pénztárnál lehet.

Gőzfürdő.		Vízgyógy.	
Egy személy-jegy	— frt 70 kr.	Egy személy-jegy	— frt 50 kr.
10 db bérlet-jegy	5 frt 70 kr.	10 db bérlet-jegy	13 frt 50 kr.
Egy Gőzka-jegy	— frt 40 kr.		
Uzadék-tartás.		Vas és műor-fürdő.	
Egy személy-jegy	12 frt — kr.	Egy személy-jegy	1 frt — kr.
		10 db bérlet-jegy	9 frt 50 kr.
Uzadék.		Kád-fürdő.	
Egy személy-jegy	— frt 30 kr.	Ruhával	— frt 50 kr.
4 db bérlet-jegy	1 frt — kr.	Ruha nélkül	— frt 40 kr.
10 db bérlet-jegy	2 frt — kr.		
Egy gyermek-jegy	— frt 20 kr.	Villany-fürdő.	
10 db bérlet-jegy	1 frt 50 kr.	Egy személy-jegy	— frt 10 kr.
		10 db bérlet-jegy	6 frt 50 kr.
Működő és gyógy-fürdő.		Külön ruhák-díjk.	
Egy személy-jegy	— frt 50 kr.	1 lepedő vagy pánt	7 db.
10 db bérlet-jegy	4 frt 50 kr.	1 törölköző	3 db.
10 db bérlet-jegy	13 frt 50 kr.		
Egy gyermek-jegy	— frt 20 kr.		
Működő és gyógy-fürdő.			
		Pénztárváltás	nyáras reggeli 6 órákor.
			telep. reggeli 7 órákor.

A könyv- és gyűjteménykezelési szakmai nyelvi felkészítést tartottak az érdeklődőknek.

A t. sz. birtokos urak figyelmébe

[illegible]

(K.) Milyen né-
vezéssel? (Ny and
szegyetkez egyenest
monom, más, a le-
bírtól akarták az
előper, amelyeket
nem gyűjtött az
vezetők kezébe,
a nép továbbra
által annak a
járnak az írója
hisz hatalom, a
tette a népre
zompos lakó-
is az: enged-
tás nélkül a
fűtő hatalom
hátára; ma
vissza a sz

Pedig, s
szűkebb
szűkebb
kor vezet
micsoda
mikor a
szűkebb
birtok,
részeg
vélén p
a nagy
menny
vélük.
igaz o
rok k
és b
radha

3

116
mag.

Love

12:01

781

100

76

10

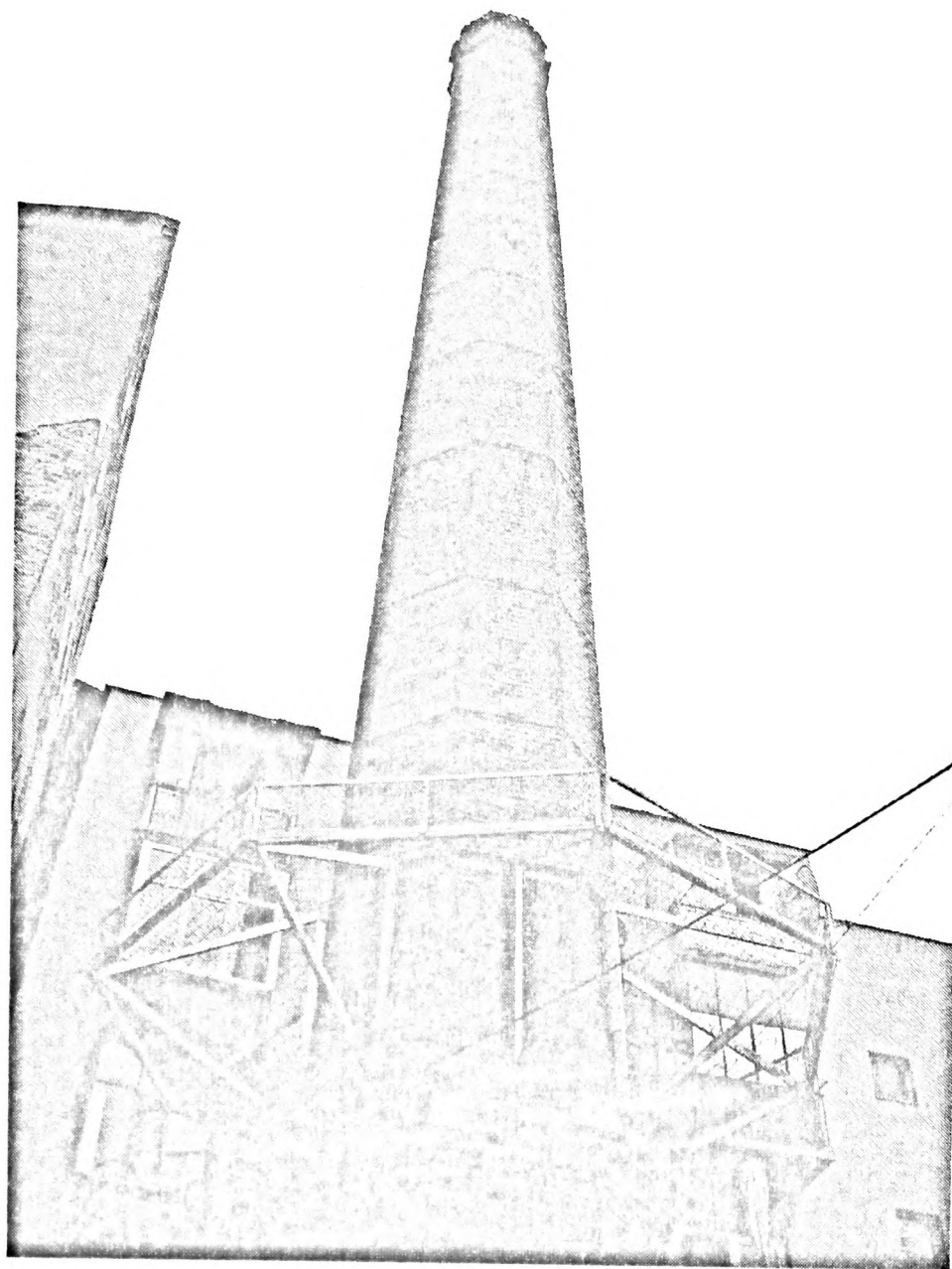
2

10

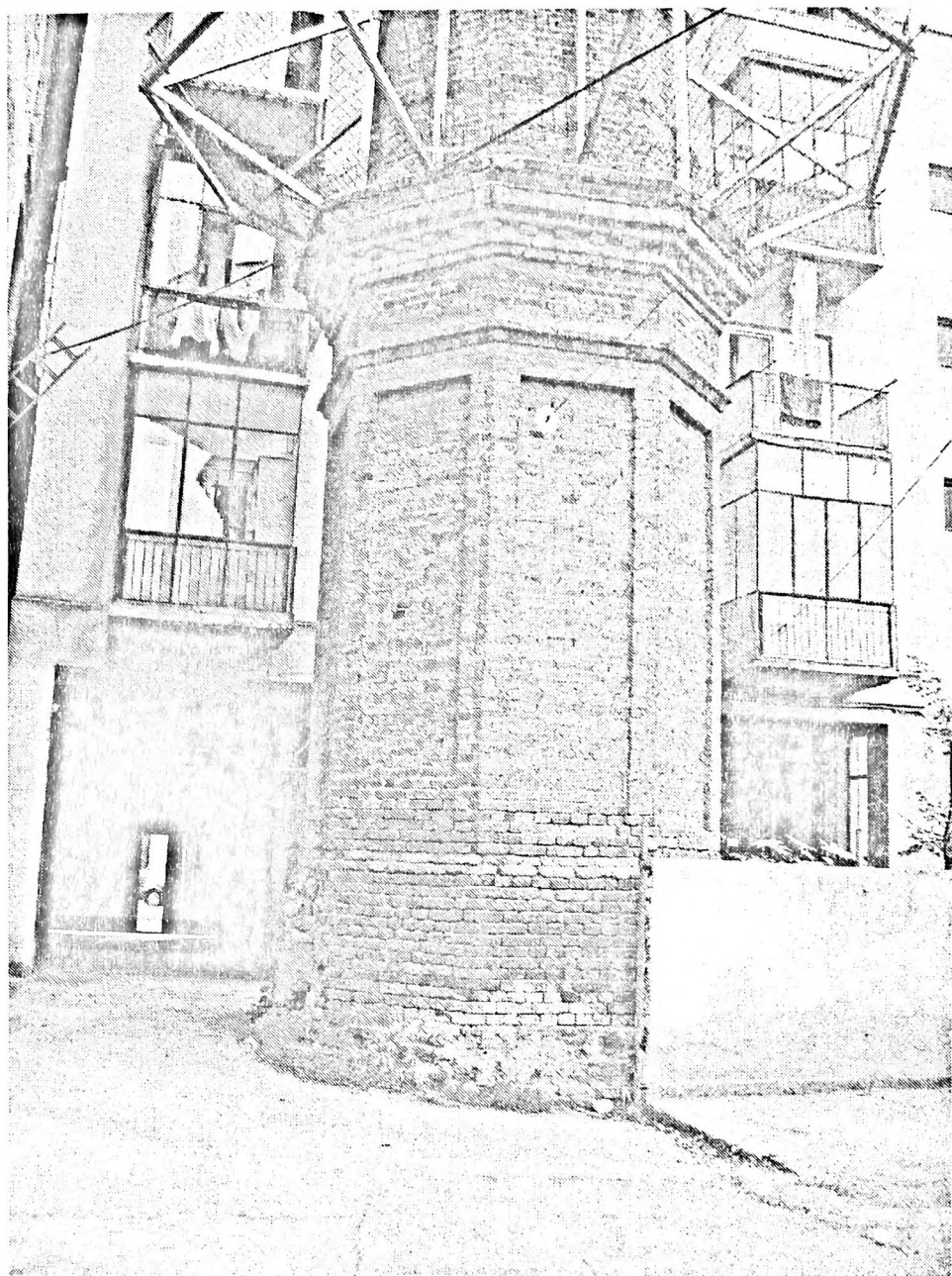
2

10

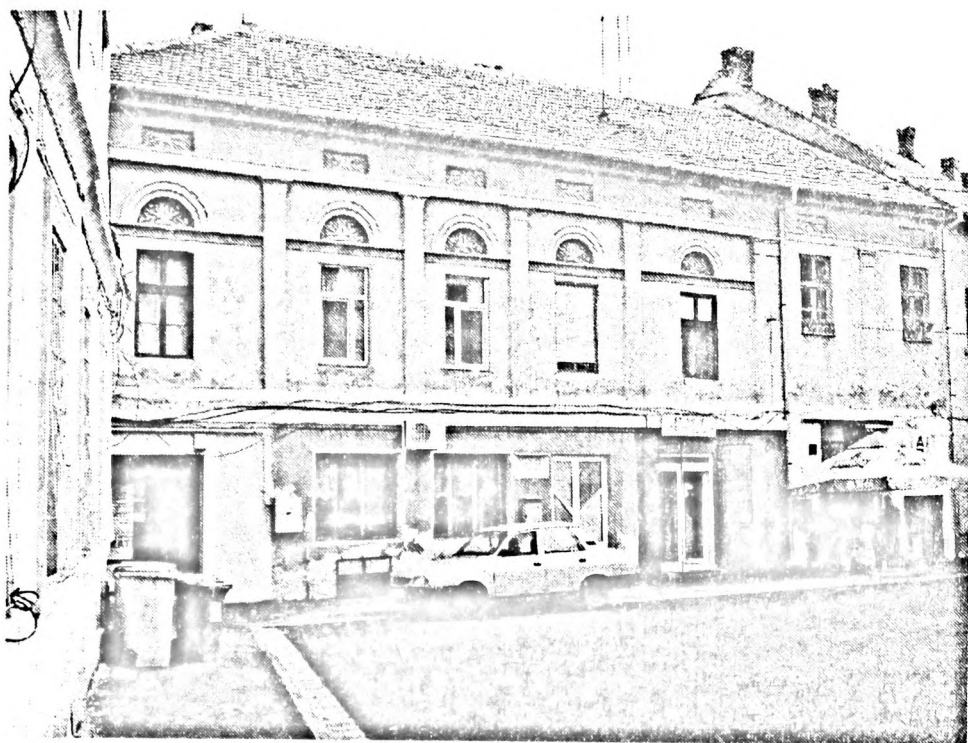
10



Hornul cazanului



Hornul în curtea blocului construit în fața lui



Fosta clădire a Băilor Vas

PODURILE METALICE

Podurile rutiere din lemn construite în secolul al XVIII-lea care făceau legătura între Arad și Sânnicolaul Mic, respectiv cu Aradul Nou erau foarte vulnerabile, fiind afectate de fiecare dată la inundații. Acest fapt și capacitatea portantă limitată a podului de cale ferată din lemn care făcea legătura cu Banatul, dat în folosință în 1870, au făcut necesară, la începutul secolului al XX-lea, proiectarea noilor poduri peste Mureș. Prima propunere legată de construirea noilor poduri a fost dezbătută încă în 1902, dar atunci s-a ajuns doar la o decizie de principiu. Pe tema podurilor au avut loc discuții vehemente în consiliul local în continuare, mai ales cu privire la locul unde se vor amplasa. La cererea armatei, locul uneia dintre podurile de fier rutiere a fost desemnat capătul străzii Nicolae Bălcescu.

Adunarea generală a orașului până la urmă a publicat în 1907 un concurs în urma căreia, având în vedere planurile și ofertele primite, a ajuns la următoarea decizie: cu elaborarea construcțiilor de bază a fost însărcinată firma arhitecților arădeni Fodor și Reisinger și asociatul lor, inginerul Schiffer din Budapesta. Construcția schelăriei metalice superioare pentru podul spre Aradul Nou a fost atribuită căilor ferate austriece și uzinei Danubius, iar pentru podul de pe strada Nicolae Bălcescu uzinei Schlik în asociație cu uzina de vagoane arădeană, Weitzer. Dreptul pentru executarea rampelor de urcare a fost câștigat de firma arădeană Rossi și Pellegrini.

Într-un final, cel de-al doilea pod (cel vestic) a fost amplasat pe fostul teritoriu al Cetății vechi, la capătul căii Romanilor. Podul spre Aradul Nou, numit după contele Gyula Károlyi, a fost proiectat de inginerul Robert Tooth (1857-1913), conducătorul departamentului de poduri al combinatului metalurgic din Reșița, cel care a

elaborat și proiectul podului de fier Franz Iosif din Timișoara. Podul, construit din elemente metalice, este asemănător cu podul Franz Iosif (astăzi Szabadság) din Budapesta, cu elemente decorative art nouveau pe candelabre și stâlpi. Podul, numit „Cantilever” după formă, a fost realizat de circa 60-70 de lucrători de la Reșița. Părțile componente ale podului sunt asamblate cu 1,5 milioane de nituri. Scheletul podului, lung de 176 m, cu un carosabil de 8,2 m lățime și câte două trotuare de 1,5 m, a fost fabricat la Reșița. Proba de rezistență la încărcare a avut loc în 11 noiembrie 1911, urmată de o recepție dată în onoarea consilierului ministrului, Emil Beke, și a reprezentantului uzinei care a construit podul, inspectorul Károly Iszer, ambii prezenți la eveniment. Inginerul proiectant nu a putut fi prezent la inaugurarea festivă, înainte cu o zi suferind o intervenție chirurgicală complicată în sanatoriul Herzl din Budapesta. Conform informațiilor, iluminatul electric a fost introdus pe pod în același an, la 22 decembrie.

Podul Erzsebet (Elisabeta, după 1919 numit Decebal), spre intrarea în cetate, a fost inaugurat în anul 1910. Podul a fost deschis oficial în 12 noiembrie 1910, la ora 6 dimineața, când a fost rupt primul bilet de taxă vamală. Asta pentru că, în urma unei decizii ministeriale, orașul a câștigat dreptul de a percepe o taxă vamală stabilită la 6 Heller/filleri (3 pentru dus și 3 pentru întors). Inițial orașul a cerut acest drept pentru 80 de ani dar aprobarea a venit „doar” pentru 65. În prima zi, 520 de persoane au folosit podul, venitul orașului din această taxă fiind de 15 coroane și 60 de Heller/filleri în prima zi.

Acest pod a fost aruncat în aer de către o unitate a armatei III-a maghiare în retragere, în 21 septembrie 1944, fiind distrus în totalitate. Podul s-a prăbușit în Mureș, rămășițele fiind în parte încă acolo. În locul vechiului pod, în anii 1970, în urma mării inundații, a fost construit podul rutier care există și astăzi, cu două benzi de circulație.

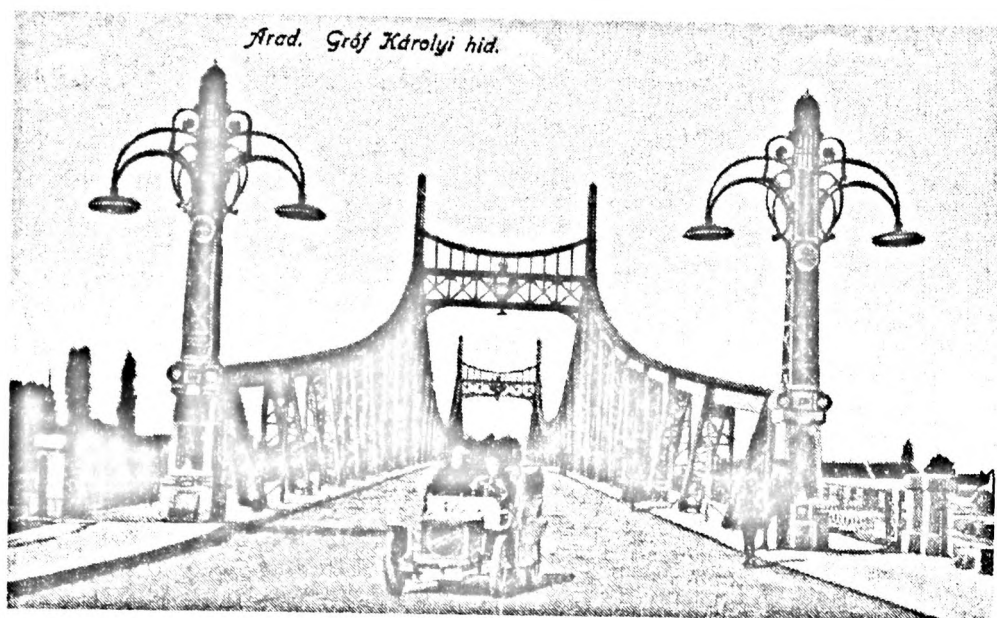
Și podul Traian a fost aruncat în aer în 1944 de către trupele maghiare, dar aici distrugerile au fost mai mici, reparația fiind la îndemână. În timpul reparațiilor, un pod de lemn a fost construit de

armata sovietică de ocupație, traficul de marfă desfășurându-se exclusiv pe acesta. Decenii în șir, pe pod traficul era limitat, transportul de mărfuri a fost interzis, fiind permisă doar circulația tramvaielor și traficul de mașini de mic tonaj. Aflat de o vreme în restaurare, podul se află în faza redării în folosință.

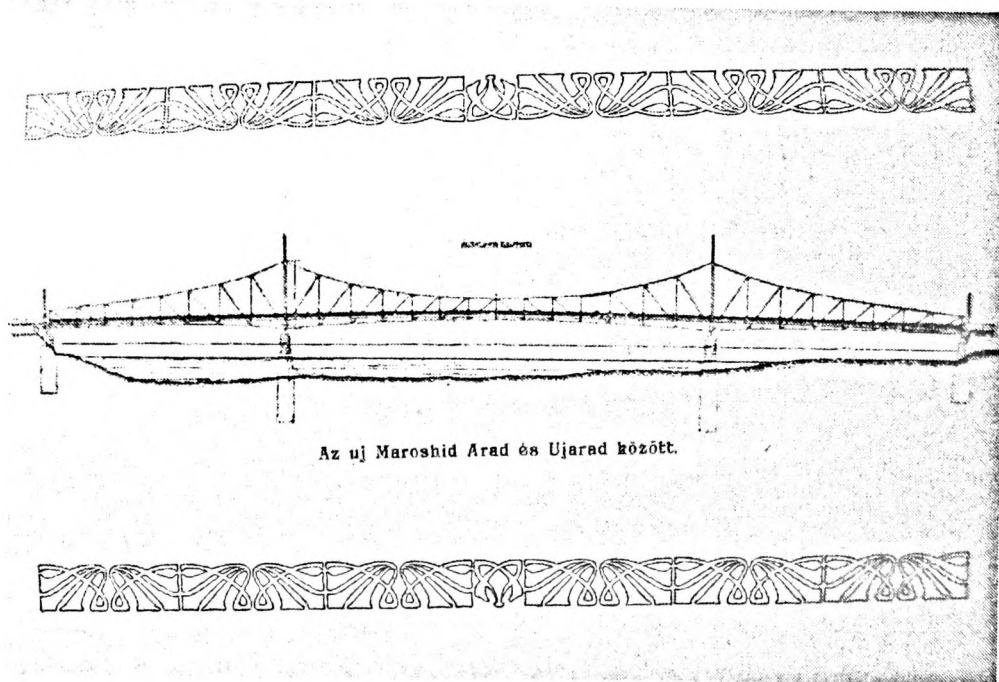
Tot în această perioadă, în primul deceniu al secolului al XX-lea, s-a construit în locul podului de lemn de 403 metri, podul metalic care făcea legătura feroviară cu Timișoara. Opera de artă a fost proiectată de către Ernő Kölber. Podul feroviar din Arad, construit din elemente metalice, asamblate cu nituri, a fost demolat în 2000 și înlocuit cu podul existent, numit „roșu” după culoarea sa.

Bibliografie

- Arad Történelmi Városkalauz. Összeállította Ujj János. Arad, 2001. 87–88.
- Aradi Közlöny, 1908. ápr. 30; 1910. nov. 12.
- Függetlenség, 1910. november 3. és 13.
- Lanevschi, Gheorghe, Aradul vremurilor de mult apuse 1834–1914. Cluj-Napoca, 2005. 37–38.
- Somogyi Gyula dr., Arad szab. kir. város és Arad vármegye községeinek a leírása. Arad, 1913. 54.



Ilustrată cu podul Károlyi



Proiect din 1910



Podul înainte de restaurare



Fostul pod Erzsébet (astăzi Decebal)

FÜGGELMÉK (259. szám.)

7

A vashidon.

(Az Erzsébet-híd megnyitása.)

Arad, nov. 12.

Hogy riportot írhasunk az Erzsébet vas-híd megnyitásáról, ahhoz első sorban is szükséges volt bevárni a hajnali hat órá-t. Mert az az óra, sőt az a perc volt a jelentős, amelyben a vámszedő kilépett a rikítóan piros tetejű, négyszögletes házikóból, leszakította az első jegyet s beszedte érte az első vámdíjat, az első hat fillért. Egy egész város hosszú álma oltott testet abban a hat fillérben, amelyet az első átkelő a vámszedő kezébe nyomott. Milyen régen vártunk erre az első leszakított jegyre, hány-szor vesztettük el bizalmunkat s hány-szor fogott újra tüzet lelkünkben a remény, míg elérkezett a ma hajnali hat óra. Igaz, emberfeletti türelemmel vártunk, de mégis előkezett az első vashid megnyitásának perce, mely hiába itt nem lehet elkerülni a közhelyeket, — Arad fejlődésének történetében határkövet jelent, mégis megkaptuk valahára az első vámjegyet. Ezeket az utolsó szavakat szószerint tessék érteni. Mi kaptuk az első vámjegyet, a Függelenség munkatársa nyitotta meg a forgalmat s fizette le az első hat fillért, amely alapja kell hogy legyen millió koronának, azoknak a jövedelmeknek, amelyeket a vashidaktól várunk és remélünk.

Hogya üzött ki az a nevezetese három darab kétfilléres, amelyekből millió koronának kell kinőni? Ugy mint a többi kétfilléres? Nem egészen. Mert az egyik pénzdarabot kabalapénznek szántuk több körülménynél fogva. Először mer sokat foroghatott az emberek kezén s vékony rézlemezre olkopott, amolynok két lapján csak jó szem veheti észre a kidom-borodó számot s dekorációt. Másodsorban, mert gazdálalannul került birtokunkba.

Az uton feküdt s mert ma minden ember kabalázik, hát mi is felvettük s elvittük a városnak szerencsepénznek.

Elvittük a kopott kétfillérest még két egészéres kísérelve megálldott társával hat óra előtt az Erzsébet-vashidhoz. Még aludt a város, egyetlen adak sem nyitotta fel fénylő szemét az éjszaka mélyén. A reggeli egybeolvadó szürke-szürke bizonytalan köptürokból bentakoztak ki a vashid környékai. Mint egy óriási vasmadár, mely ráadva lapát meg a megölte vihart jöve bűzföldhöz elől, feküdt a Maroson keresz-

az uton voltak, önkéntelenül megállottak. Nem volt szerencsájuk: fizetni kell.

A harangszóra megnyit a vámbház üveg-ajtója s két vámszedő került elő a négyszögletes épületecskéből. Heburkolva jó meleg téli-kabattal, fejükön téli sapka s vastag keztyűs kezeikben a vámcédulákkal. Miadjárt utánuk kilépett a házikóból Herling Gyula városi mérnök. Ő is eljött. Hogyne, hiszen az ő felügyelete mellett készült el a vasóriás. Kiváncsian szolt a vámszedők felé:

— No, ki az első?

A feleletet a sorok írója adta meg a vámszedők helyett:

— Én!

S ebben a percben a hat fillért, közte a kabalás két filléressel, a vámszedő kezébe nyomtuk s átvettük az első vámdíjjegyet. Az első vámdíjegy formai mását itt bemutajtuk.

Aradvárosi hid-vámdíj jegy

A	1	6 fill.
1		

Hanem a kabala majdnem füstbement. A vámszedőnek sehogysem tetszett a kapott két-filléres s valószínűleg visszatartotta volna, ha abban a pillanatban nem hallja, amint Herling mérnök tréfálkozva mondja:

— Igazság szerint nem lett volna szabad újságírótól vámot szedni. Mert a szabályok azt mondják, hogy a vámdíjfizetés alól az uralkodó ház tagját felvannak mentve. A sajtó pedig uralkodó nagyhatalom.

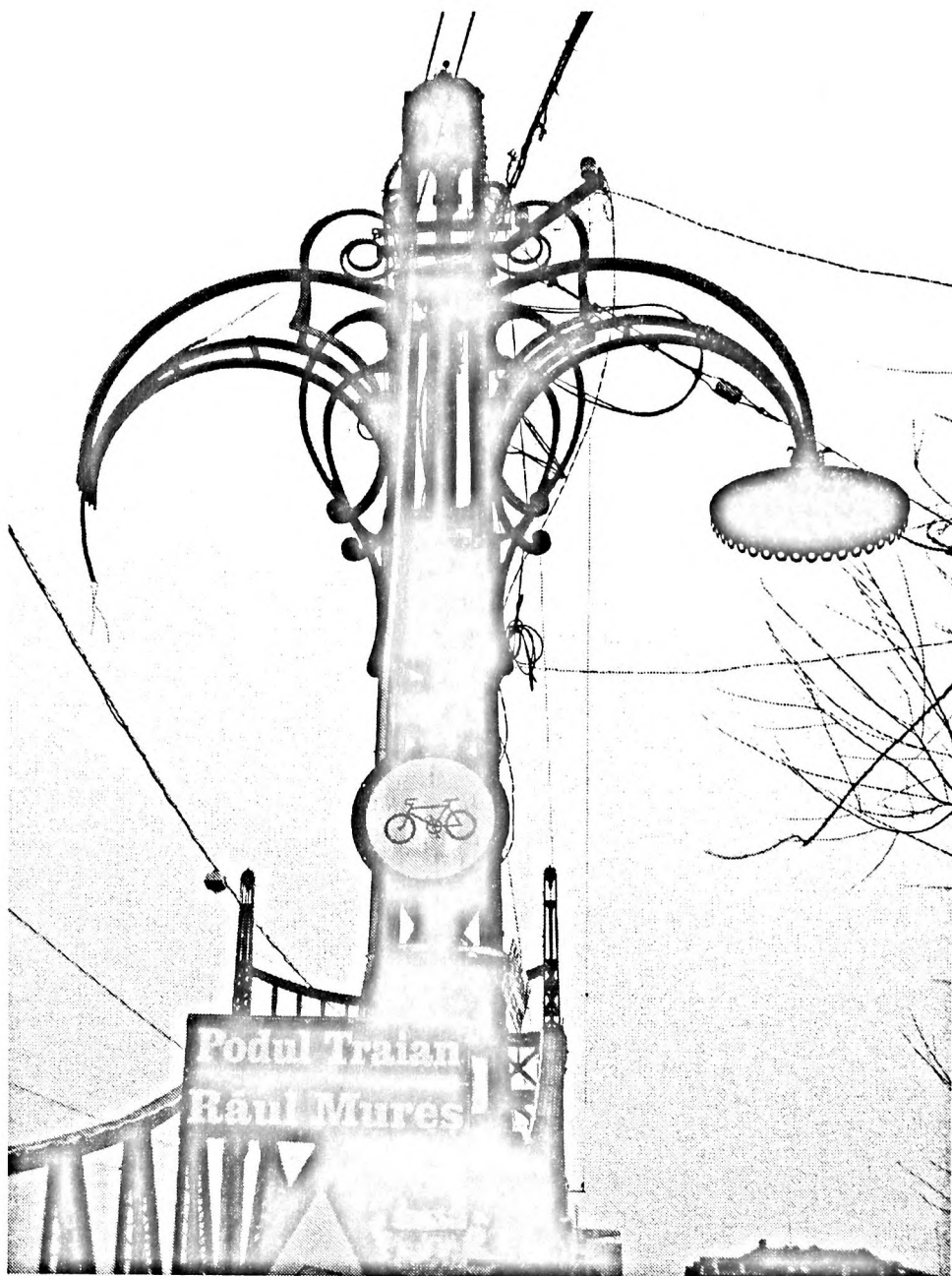
Az első jegy kiadása után mintegy fél-óráig nem volt megállásuk a vámszedőknek. A zsigmondházi és ujaradi munkások jöttek át Aradra munkába. A fajármos-hidat elzárták s így nem szabadulhattak meg a fizetéstől. Az egyszerű németeknek sehogysem tetszett a vámszedés. Egynehányan megpróbálták tiltakozni a fizetés ellen, de aztán mégis leolvas-ták fejenként az oda és vissza szóló jegyért a hat fillért. Egy megtormatt német munkás fizetés közben megjegyezte:

— Jo, jo, ön fizedek bad fillér, te ha megszaksat aladom a bit, was wird?

— Akkor visszakapja a hat fillért — felelte az egyik vámszedő a a posztaminta német most már némi bátorsággal lépett a vashidra: bizonyítva látta a hat fillérjét.

Egy alig nyolcöt éves gyerek sirva fakadt.

Articol despre inaugurarea podului Erzsébet (Decebal)



Decoruri art nouveau

MUREȘUL MORT

După ce Pál Vásárhelyi (1795–1846), ca parte a sistematizării teritoriale, a terminat desecarea mlaștinilor de pe așa numitul Sárret, (Câmp noroios) aflat între Crișuri și Bereteu, reglementarea Tisei și a afluenților săi a devenit posibilă.

Până pe la sfârșitul ultimului sfert din secolul al XIX-lea, orașul Arad a fost străbătut de mai multe brațuri ale Mureșului. După inundația din 1844, orașul a fost înconjurat cu un dig protector, iar nivelul apei în aceste brațe moarte a fost regularizat cu ajutorul unor ecluze. După inundația din 1877, care a afectat și orașul, a fost elaborat planul digului de apărare al Mureșului. Până la terminarea digului în 1880, două dintre brațele moarte ale Mureșului au fost desființate, iar în 1909 încă două.

A rămas doar un singur braț, vechiul Mureș Mort. Acesta pornea din partea de vest al podului feroviar, intersecta Calea Radnei, în spatele uzinei electrice, prin Pădurice și apoi Calea Victoriei (inițial forma o buclă până la Piața UTA), se scurgea de aici într-un lac aflat în curtea spitalului de copii, iar de aici își urmărea albia spre cartierul Bujac.

Între lunile mai și noiembrie 1889 din Mureșul Mort a fost construit Canalul cu apă vie spre Mezőhegyes, în care apa curgea permanent, indiferent de nivelul râului. La stabilirea liniei canalului au fost folosite porțiuni din albia Mureșului Mort și a Ierului (Vadul Sec) din considerente de economie. Apa în continuă mișcare, extrasă din Mureș în canal, a împiedicat transformarea Mureșului Mort într-o mlaștină. Pe acest canal au fost construite patru ecluze. Marea ecluză de pe malul Mureșului a fost construită din beton și piatră, se poate vedea și astăzi în forma sa originală. (Din cauza scăderii nivelului Mureșului astăzi se folosesc pompe pentru ca apa să ajungă în canal). Ecluza de pe Calea Radnei a fost făcută din beton, iar cele din afara orașului din lemn.

Pentru formarea albiei canalului a fost mișcată o mare cantitate de pământ, aceasta fiind depusă în partea nordică a canalului, constituind întărirea de rezervă a digului de apărare în cazul unei inundații. Apa curată din canal se folosea, la fabrica de zahăr din Mezöhegyes, pentru spălatul sfeclei de zahăr și pentru irigația terenurilor agricole din apropiere. Canalul avea o lungime de aproximativ 90 de km, deversând în Mureș după Nădlac, cu o capacitate de 2 m cubi de apă pe secundă.

Conducerea de atunci a orașului nu a permis folosirea canalului pentru colectarea apei menajere. Excepție a făcut conducta băii Simay care a fost racordată printr-o conductă și sifon propriu la canal. Apa de condens de la moara cu aburi Széchenyi de pe calea principală (situată pe parcelele din spatele magazinului Ziridava și blocul Libelula) se deversa în lacul Pădurice. Fabrica de spirt Mittelman din Piața Podgoria a fost nevoită să construiască pe cont propriu un canal până la stația de epurare. Astăzi Canalul cu apă vie se numește din nou Mureșul Mort, cu toate că în continuare îndeplinește funcția unui canal. Uzinele riverane (vagoane, textile, abatorul) de-a lungul deceniilor au evacuat apa uzată industrială fără decantare în canal, care apoi se deversa în Mureș după Pecica. Nămolul industrial poluat s-a depus fără să fie dragat. În interiorul orașului, canalul a fost introdus într-o țeavă de beton și acoperit, astăzi doar pe porțiuni mici se mai poate vedea apa curgătoare. Conform înțelegerii interstatale româno-maghiare, canalul periodic furnizează apă pentru irigație.

Peste Canalul cu apă vie inițial s-au construit trei poduri, pe parcursul anilor ajungându-se la un număr de peste zece. La începutul secolului al XX-lea, la crucea care marca marginea orașului de pe Calea Radnei, a fost un pod de piatră, un alt pod, de astă dată de fier, spre gară, pentru tramvaiul tras de cai (podul Náray), în Pădurice un pod pietonal (a purtat numele lui Gábor Kövér), un pod de piatră în fața stadionului CFR, în fața spitalului de copii, un pod de fier la începutul străzii Abatorului, la începutul străzii Șezătorii, colonia Silvas a fost legată de oraș de asemenea cu un pod. Un pod feroviar lărgit cu un trotuar pentru pietoni a fost construit în colonia

Kádas pentru linia ferată industrială către Fabrica de Zahăr. Mai târziu a fost construit podul din Piața Podgoria spre viaductul din Grădiște și un pod pietonal la capătul străzii Cocorilor. În a doua jumătate a secolului XX, în același timp cu cartierul din jurul Fabricii de Confecții, a fost construit un pod de legătură între strada Cocorilor și strada Pădurii, pe care circulă și tramvaie, precum și un alt pod rutier spre colonia Kádas.

Dintre podurile construite pe timpul Monarhiei au rămas în funcțiune trei, cel de pe strada Șezătorilor, podul pietonal spre colonia Silvas, respectiv podul feroviar din colonia Kádas. Nu chiar în starea lor originală, podul de lemn din colonia Szilvás fiind înlocuit cu podul de fier mutat de pe strada Cocorilor, iar podul feroviar funcționează astăzi exclusiv ca pod pietonal.

Bibliografie

- Gaal Jenő dr., Aradvármegye és Arad szabad királyi város közigazdasági, közigazgatási és közművelődési állapotának leírása. Arad, 1898. 423.
- Kövér Gábor, Volt egyszer a Holtmaros, majd lett Élővíz-csatorna. Szövétnék, 2006. október. 23, 28.



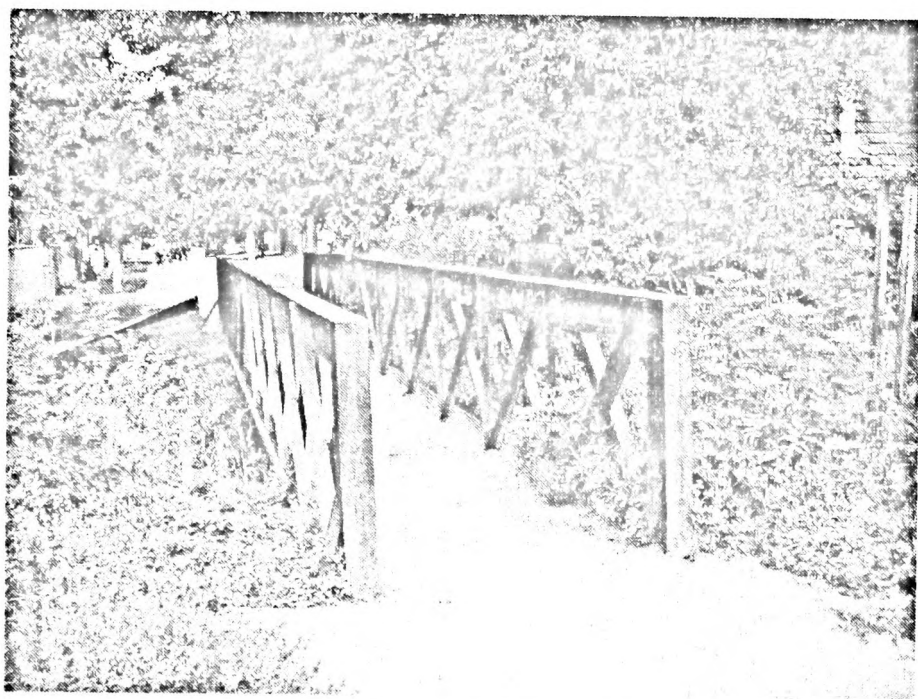
Stația de pompare de lângă Mureș



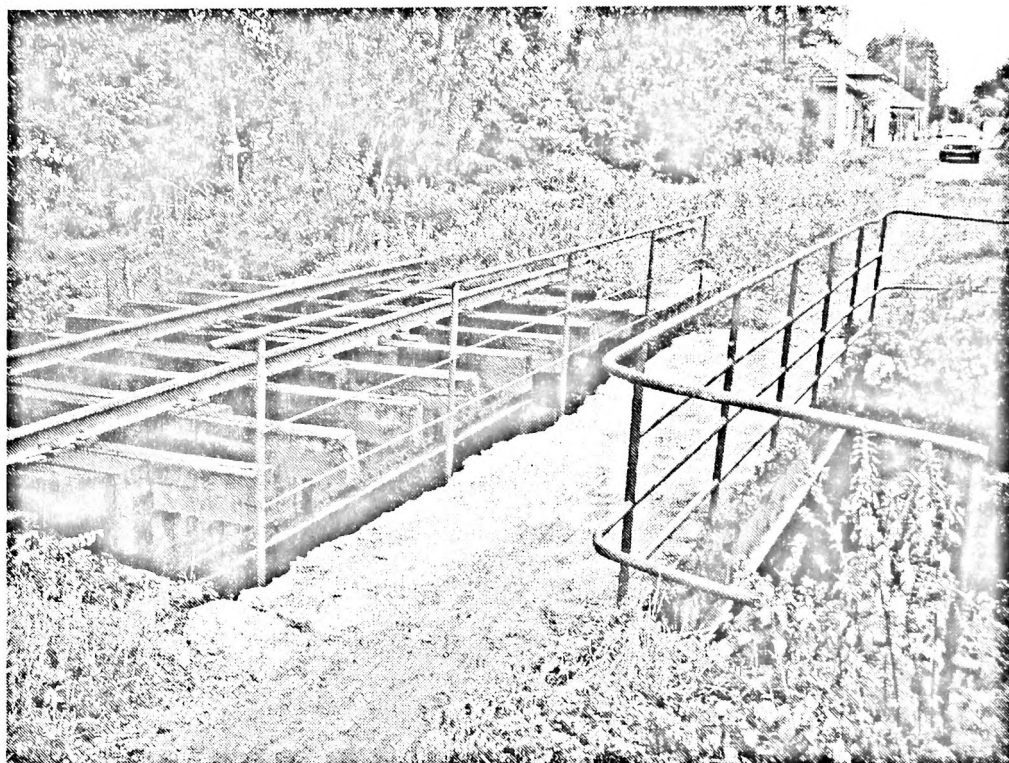
De aici pornește Mureșul Mort



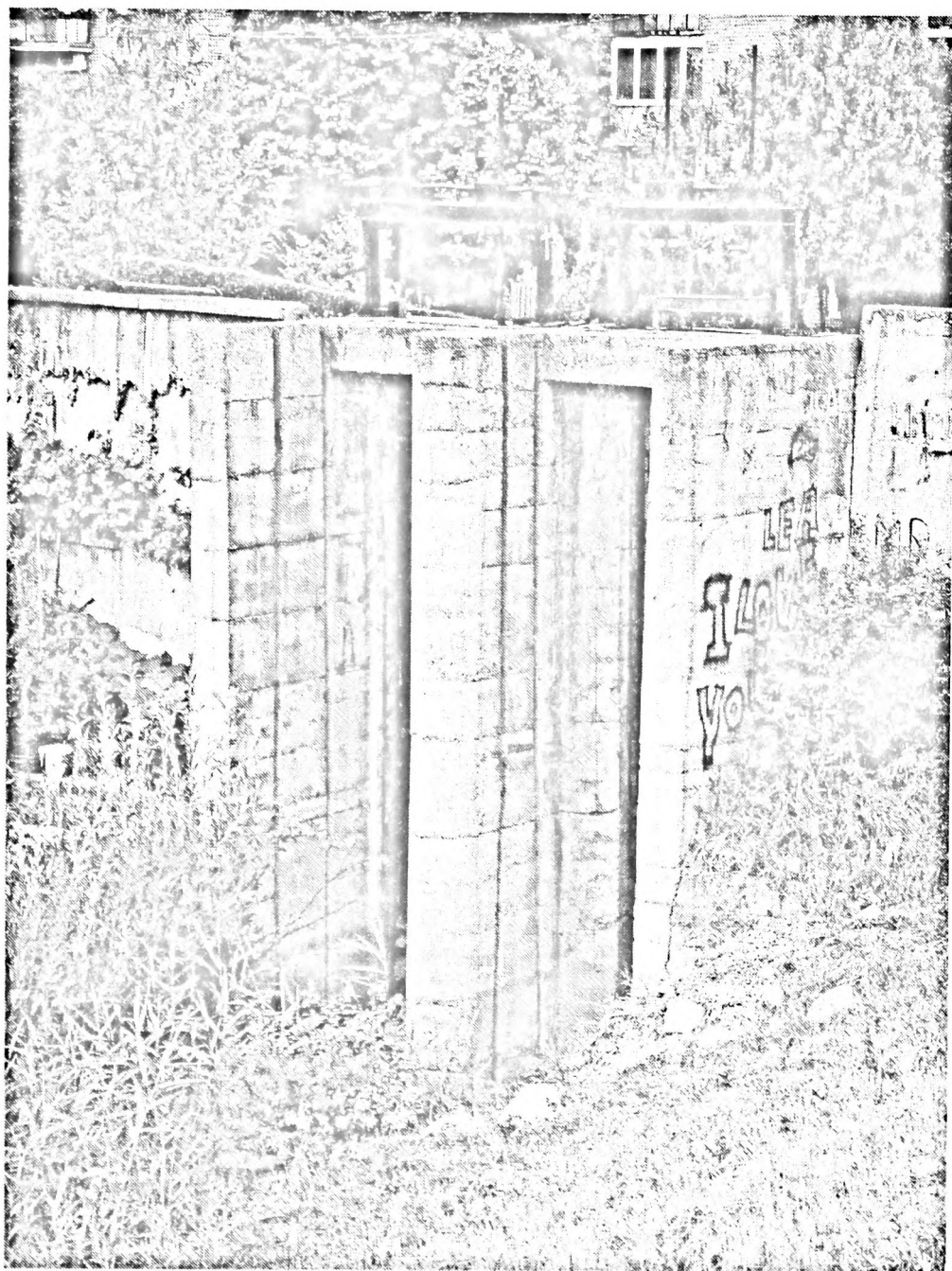
Pod între Pârneava și Șega



Podul pietonal „roșu” spre colonia Szilvas



Podul feroviar care asigura traficul de marfă spre Fabrica de zahăr
și TEBA



Prima ecluză

II. FORMAREA INSTITUȚIILOR ORĂȘENEȘTI

REȚEAUA UNITĂȚILOR ȘCOLARE

E bine cunoscut faptul că prima școală modernă din oraș a fost fondată de preotul minorit Kamill Höfflich în 1708. Timp de un secol în oraș au funcționat doar școli bisericești: în 1721 este înființată prima școală cu predare în limba română, iar în 1745 gimnaziul latino-german. Acesta din urmă a fost condus de preoții minoriți, apoi a ajuns sub controlul statului, ca apoi să ajungă din nou sub conducerea ordinului minorit. Gimnaziul, până în 1850, era de șase clase, după aceea s-a trecut la șapte clase, iar în cele din urmă la învățământul gimnazial de opt clase. Între elevi se numără aproape toată intelectualitatea arădeană, să-i amintim doar pe jurnalistul Mircea M. Stănescu sau dramaturgul Gergely Csiky.

Școala primară în limbă română s-a deschis în 1721, în 1792 a fost înființată școala bisericească sârbească, apoi școlile primare sârbești din Pârneava și Gai.

În primele două decenii ale secolului al XIX-lea au avut loc două evenimente importante în formarea sistemului școlar din oraș. În 1801 gimnaziul s-a mutat în strada Lucian Blaga și a funcționat sub conducerea ordinului minorit până în anul 1872. Celălalt eveniment a fost înființarea Preparandiei, prima școală pedagogică românească, în 3/15 noiembrie 1812, în casa de pe strada Preparandiei a căpitanului de poliție, viitor primar, Arșici Sava. Înființarea școlii s-a hotărât în 10 februarie 1811 prin ordinul împăratului Francisc I.

În anul înființării Preparandiei, în Arad au funcționau două școli în limba română. În primul an școlar, 1812-13, s-au înscris 126 de elevi. Primul director a fost scriitorul Dimitrie Țichindeal, între profesori se numărau Constantin Diaconovici Loga, Dr. Iosif

Iorgovich, distinsul pedagog Alexandru Gavra (1797-1884), onorat mai târziu cu titlul de Cavaler al Ordinului Franz Josif. În anii care urmează au predat în Preparandia eminentul savant Vicențiu Babeș, Dr. Atanasie Șandor, Ioan Rusu Șirianu, matematicianul și geologul Teodor Ceontea, scriitorul de manuale Dimitrie Ioanescu, viitorul comite al Zărandului. În instituție, elevii studiau timp de doi ani după care depuneau mărturia pregătirii lor din nouă materii. Până în 1848 au terminat aici peste 1000 de învățători și au ajuns în diferitele școli românești din Banat și Bihor.

În secolul al XIX-lea singurul institut de învățământ superior al orașului a fost Seminarul Român Teologic Ortodox. Institutul a fost înființat în 1822, funcționând o vreme în clădirea Preparandiei împreună cu școala pedagogică. Până în 1848 a avut o activitate neîntreruptă, întreruptă o pauză de patru ani, după care se redeschide în 1852. Director a fost episcopul Aradului, Hălmagiului și Ienopolei. Dintre profesorii eminenți ai secolului al XIX-lea amintim personalitățile marcante în frunte cu Iosif Beleş (protopop), Romulus Ciorogariu, Ioan Ghibu, Iosif Goldiș (viitorul episcop de Arad), Augustin Hamzea, Gheorghe Chirilovici (protopop), Vasile Mangra, Andrei Pap (viitor vicar la Oradea), Ghenadie Popescu, Petru Popovici, Gabriel Raț (între 1822-35, mai târziu episcop al Aradului), Miron Romanul (mai târziu arhiepiscop la Sibiu), Ioan Rusu Șirianu.

După construirea Catedralei Ortodoxe și a clădirilor aferente, Școala pedagogică și Seminarul Teologic s-au mutat aici în 1865. În 1876 cele două instituții s-au unit având direcțiune și corp profesoral comun. În timpul episcopului Ioan Mețianu, în 1885, instituția unită a primit un nou sediu, atunci când din donația contelui Sina s-a construit în strada care i-a purtat numele (astăzi Academia Teologică) clădirea teologiei ortodoxe în stil neorenașcentist. Începând din 1875 au fost organizate cursuri pentru fete în vederea obținerii calificării de învățătoare.

Printre conducătorii orașului, ba chiar și între primari, de-a lungul timpului găsim mai mulți pedagogi. Nu este întâmplătoare prețuirea manifestată față de învățători și profesori. În 1815, primarul Sava Arșici, director de școală, a repartizat fiecărui

învățător 8 iugăre de pământ pentru folosință. În 1850, primarul Domokos Heim, director de școală și el, a dat pământ în folosință fiecărui învățător tânăr pentru a le oferi o existență decentă.

În prima parte a secolului a apărut și în suburbii o rețea de școli bisericești românești: în Gai, Pârneava (1822), Șega (1840). În 1840 s-a deschis în centru școala primară românească în clădirea din Piața Catedralei a cărei prim învățător a fost Silviu Munteanu, cel care mai târziu ajunge profesor la București. Conform statisticilor, la sfârșitul penultimului deceniu al secolului, 682 de elevi români frecventau școala și 111 copii de vârstă școlară erau neșcolarizați, ceea ce, luând în considerare condițiile de atunci, este o proporție bună.

Școala evreiască a fost înființată în 1832, la început ca institut primar pentru băieți, iar peste trei ani având două clase mixte. În 1854 aceasta a devenit școală reală de șapte clase. Peste un an s-a înființat școala pentru fete unde începând cu primul an 90 de eleve învățau 12 meserii. Din 1862 s-au înființat școlile civile. În școala construită în 1885 au fost patru clase primare de băieți și patru de fete.

După Revoluția din 1848, gimnaziul minorit, până atunci de șase clase, a evoluat la opt clase și a devenit „gimnaziu mare”. În 1867 în oraș funcționau șase școli primare de stat (pe strada Blaga separat pentru băieți și fete, pe Șaguna, în cartierul Sârbesc, str. Șt. A. Doinaș și în Gai) cu 10 săli de cursuri. În anul următor s-a deschis școala pe strada Mărășești cu 4 săli, iar școlii de pe strada Blaga i s-a adăugat o sală pregătitoare.

Perfecționarea rețelei școlare în Monarhia Austro-Ungară se poate plasa în perioada de după reforma din învățământ, survenită în 1868. Atunci s-au construit edificiile care funcționează și astăzi și găzduiesc diferitele școli din Arad. Toate gimnaziile și școlile civile dispuneau de laborator de fizică, sală de desen și săli de sport, ateliere pentru băieți, grădini și terenuri de sport, conform ordinului primit de la Ministerul Educației și Cultelor.

În Arad, piatra de temelie a Gimnaziului Național Regesc a fost pusă, în 1869, de însuși ministrul educației. Clădirea cu trei curți

interioare a fost construită parțial din dobânzile Fundației Bibich, parțial din bugetul de stat. Clădirea cu dimensiuni impozante, în stil neorenașcentist, și-a deschis porțile în anul școlar 1872-73. Clădirea este alcătuită din două părți: clădirea principală etajată și partea dinspre curte cu un singur nivel în care se găsește și sala de sport. Clădirea are o înălțime de 20 m, lungimea fațadei principale este de 85,42 m, iar lateralele măsoară 74,55 de m. La etaj sunt 48 de încăperi, la parter 30. În 1874 în aceeași clădire a funcționat și Gimnaziul Real. Primul director a fost Pal Sváby. Pe timpul directoratului lui Elek Kuncz în locuința directorală s-au născut fii acestuia: Ödön Kuncz (1884-1965), viitorul jurist, economist, academician și Aladár Kuncz (1885-1931), viitorul scriitor, redactor, critic, traducător. Printre profesorii de renume ai școlii îi amintim pe Sándor Márki, autorul monografiei Aradului, Iosif Goldiș, lingvist, membru corespondent al Academiei Române, Károly Antolik, profesor de fizică și János Burián, autor de dicționar. În cadrul instituției s-a înființat catedra de limba română unde de-a lungul deceniilor au predat elevilor vorbitori de limba română Ion Brecianu, Ioan Iosif Goldiș și Gheorghe Papp.

Sistematizarea pe baza noii legi a gimnaziilor a avut loc în 1883 când a fost legiferat ordinul lui Ágoston Trefort din 1878, schimbând sistemul de până atunci de șase clase în gimnazii de opt clase, cu diplomă de bacalaureat. În 1891 realul a fost separat de gimnaziu, și a fost numit director Vida Boros.

Înființarea Școlii Civice de băieți, în anul școlar 1872-73, sub directoratul lui István Simay, în vechea clădire a gimnaziului din strada Lucian Blaga, a servit la diversificarea învățământului.

Învățământul primar de stat sporea aproape anual cu un nou institut de învățământ. În 1875 s-a deschis clasa I a școlii primare mixte din Grădiște și s-au înființat clasele I., II. și III. a școlii pentru fete din strada Episcopiei. În anul școlar 1877/78 și-a deschis porțile școala primară cu opt clase în clădirea actualului Grup Școlar „Francisc Neuman”. În școala primară funcționau 4 clase de băieți și 4 clase de fete. Datorită insuficienței sălilor, două clase de fete au fost mutate în clădirea golită în 1874 a vechii primării.

În anii 1881-82 situația școlilor comunale arată în felul următor:

1. Școala civilă de băieți	4 clase
2. Școala primară de băieți de pe strada Blaga	4 clase
3. Școala primară de fete de pe strada Blaga	7 clase
4. Școala de băieți de pe strada Kossuth	4 clase
5. Școala de băieți de pe piața Szent Peter	4 clase
6. Școala primară de fete de pe strada Batthyany	4 clase
7. Școala primară de fete de pe strada Șaguna	2 clase
8. Școala primară de fete din primăria veche	2 clase
9. Școala primară de fete de pe strada Perenyi	2 clase
10. Școala din Gai	2 clase
11. Școala din Grădiște	2 clase

În oraș funcționau 37 clase de elevi (din care 17 de fete) cu 41 de învățători.

În 1879 s-a înființat Tipografia Episcopiei Ortodoxe (Diecezana) care, sub conducerea profesorului de geografie Teodor Ceontea, a publicat o serie de manuale școlare, printre care lucrări scrise de profesori arădeni, dar și lucrări de literatură.

În anii care urmează s-au înființat noi școli în succesiune rapidă, în cele mai multe cazuri ridicând și o nouă clădire pentru acestea. Școala primară proiectată de arhitecții Lajos Jiraszek și Kocsis de pe strada Căpitan Ignat s-a deschis în 4 noiembrie 1884. Tot în acest an a fost anunțat concursul pentru proiectul construirii școlii civile de băieți în locul vechiului gimnaziu de pe colțul străzii Blaga cu strada Dr. Georgescu. Câștigător al concursului a fost desemnat proiectul arhitectului Lajos Jiraszek, școala fiind deschisă la 1 octombrie 1885. Aici au funcționat școala primară de băieți cu 4+4 clase și școala civilă de băieți cu 4 clase. Tot aici a fost înființată, în anul școlar 1885-86, academia de comerț cu 40 de elevi.

Clădirea nouă a Școlii Superioare de Comerț (astăzi Liceul Economic) a fost ridicată în 1890, deschiderea având loc la 10 ianuarie 1891. Primul director a fost Lajos Ábrai. Sub administrarea

succesorului său, Dr. Gyula Somogyi, conducerea oraşului a propus transformarea instituţiei în facultate.

Şcoala superioară de stat pentru fete şi-a deschis porţile în anul şcolar 1882-83. În anul şcolar 1888-89 s-a mutat în clădirea cu un etaj de pe strada Dragalina. În următorul an s-a transformat în şcoală civilă de fete, iar în 1910 s-a mai construit un etaj al clădirii (astăzi Colegiul Naţional Ghiba Birta).

Ideea înfiinţării unei şcoli pentru surdomuţi a fost propusă de către învăţătorul József Roboz în 1884. La iniţiativa lui Árpád Varjassy, în 1885, s-a discutat în această privinţă la nivelul conducerii oraşului. Construcţia clădirii de pe strada Bariţiu a fost finanţată de oraş. Din acel an şi până la izbucnirea primului război mondial oraşul a alocat o subvenţie anuală de 2400 coroane. A fost prima instituţie şcolară pentru surdomuţi din Monarhie.

Şcoala de Industria Lemnului şi Fierului şi-a deschis porţile în 2 octombrie 1892 în prezenţa ministrului comerţului, sub conducerea directorului Aladár Nesnera. (a fost director până la moartea lui din 1912, succesorul lui fiind Kálmán Reinhart.) Şcoala nu a avut un sediu propriu, de aceea predarea s-a efectuat în sălile închiriate ale clădirii Camerei de Industrie. În primul an cursurile au fost urmate de 20 de elevi. Adunarea generală a oraşului a votat în aprilie 1894 donarea unui teren de 2000 metri pătraţi pentru construirea şcolii. Pe acest teren de pe strada Dragalina s-a construit şcoala de industria lemnului şi fierului, devenită instituţie de stat în 1895, clădirea fiind inaugurată în 5 noiembrie 1895. Suprafaţa acoperită cu clădiri era de 840 metri pătraţi, cea a atelierelor de 510 metri pătraţi. În clădire a continuat predarea şi după 1920 (şcoala de artă şi meserii), din rândul elevilor mulţi au devenit respectaţi intelectuali arădeni. Ultima clasă a terminat aici în 1956, apoi a devenit şcoala profesională a fabricii de vagoane. Astăzi clădirea este în posesia Universităţii Aurel Vlaicu.

Peste drum de această clădire s-a construit în 1905 clădirea Liceului Pedagogic de Stat, oraşul contribuind cu 60 000 de coroane. Ca instituţie, şcoala pedagogică a fost deschisă în 1873 în clădirea Gimnaziului Naţional Regesc sub conducerea lui József Gajdos.

Succesorii săi în această funcție au fost Péter Kerner și József Szabó. Fondul de 3000 de forinți acumulați din salariul anual de 100 de forinți ai medicului primar al Aradului, dr. János Darányi (care de altfel a funcționat și ca medic de școală), pe care acesta nu l-a ridicat, a fost donat pentru construcția noii clădiri.

Lângă Școala de Industria Lemnului și Fierului, la 1 septembrie 1906 s-a deschis internatul Asociației Învățătorilor din Județul Arad. În clădirea având o capacitate de 120 de elevi în anul următor au fost cazați deja 130 de elevi. Au fost amenajate 9 săli de studiu și tot atâtea dormitoare. (Astăzi este clădirea principală a Liceului Aurel Vlaicu.)

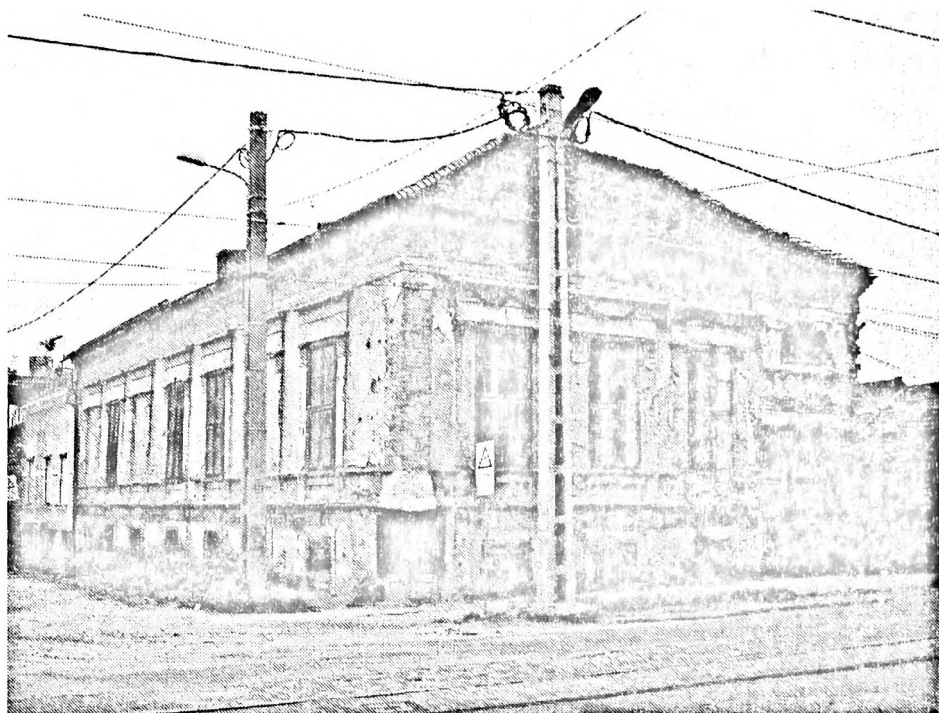
Învățământul preșcolar a început încă în 1840 când Alajos Mandély a preluat conducerea grădiniței care a fost înființată la inițiativa D-nei Bohus Antónia Szögyényi. Cel mai renumit director al acesteia a fost legendarul locotenent major din 1848, József Nagy, cel care a stat în fruntea instituției până la moartea sa din 1884.

Până în 1889 în oraș au existat trei grădinițe particulare, prima grădiniță orășenească fiind deschisă în anul școlar 1889-1890, cu 21 de copii sub conducerea Ilonei Kornis. În 1891 frații Neuman, cu o investiție de 10 000 de forinți, au înființat și ei o grădiniță. În acest an în oraș funcționau 2 grădinițe de stat și 3 grădinițe private. Grădinița din Pârneava în lunile de vară funcționa ca azil pentru copii. Cu permis ministerial în grădinița din Gai vara se țineau cursuri pentru dădace.

Bibliografie

- Aradul permanentă în istoria patriei. Arad, 1978. 351–358.
- Botis, Teodor, Istoria Școalei Normale (Preparandia) și a Institutului Teologic Român din Arad. Arad, 1922.
- Gaal Jenő dr., Aradvármegye és Arad szabad királyi város közgazdasági, közigazgatási és közművelődési állapotának leírása. Arad, 1898.
- Istoria evreimii arădene. Tel Aviv, 1996. 46–48.

- Lakatos Ottó, Arad története. Arad, 1881. 85–115.
- Lanevski, Gheorghe, Aradul vremurilor de mult apuse 1834–1914. Cluj-Napoca, 2005.
- Némethy Károly, Aradváros tanügyi története Aradmegye tanügyét tárgyaló függelékkel I-II. Arad, 1890.
- Popeanga, Vasile, Învățământul. In: Arad. Monografia orașului de la începuturi și până în 1989. 252–278.
- Popeanga, Vasile, Un secol de activitate școlară românească în părțile Aradului 1721–1821. Arad, 1974.
- Popeangă, V., Găvănescu, E., Țircovnicu, V., Preparandia din Arad. București, 1964.
- Reden, Alexander Sixtus von, Az Osztrák-Magyar Monarchia. Történelmi dokumentumok. Budapest-Salzburg, 1989. 112–113.



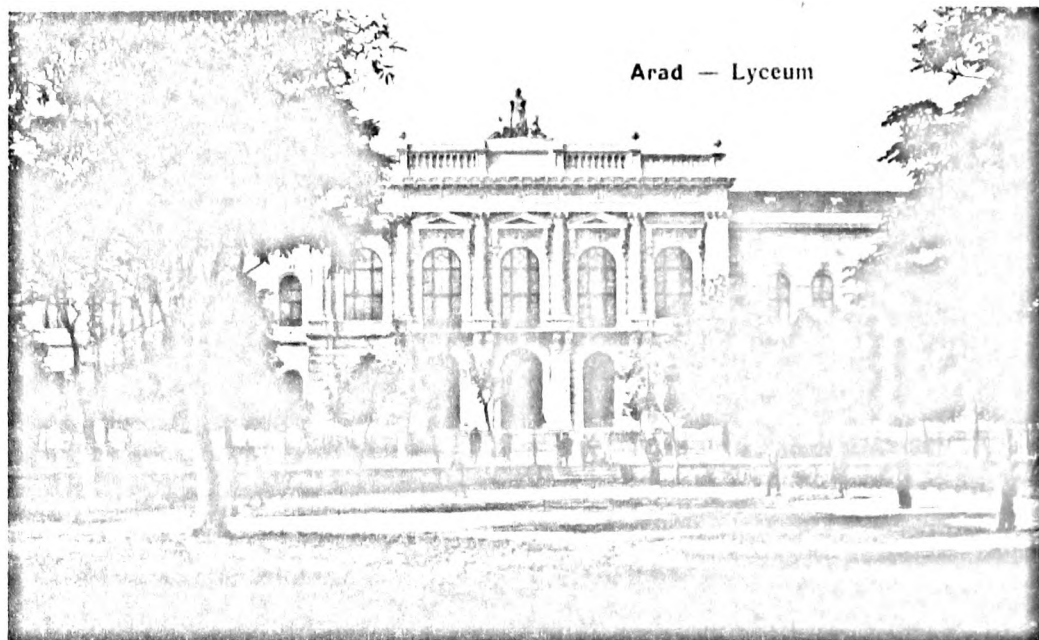
Clădirea Preparandiei înainte de renovare



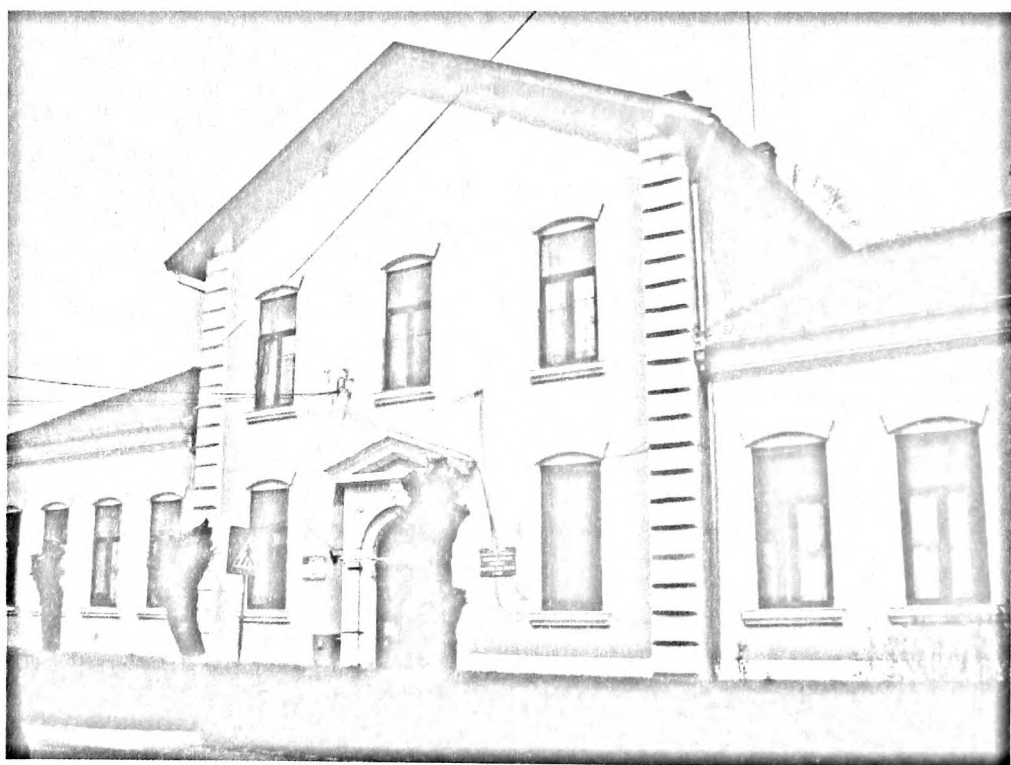
Școala de pe strada Mărășești a fost deschisă în 1867



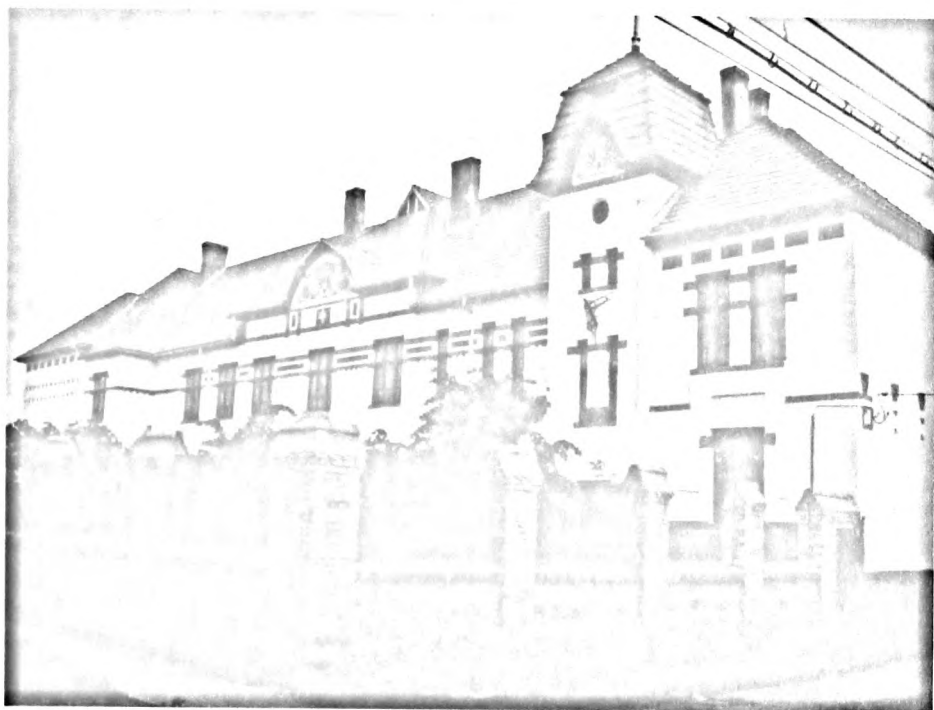
Școala din Grădiște



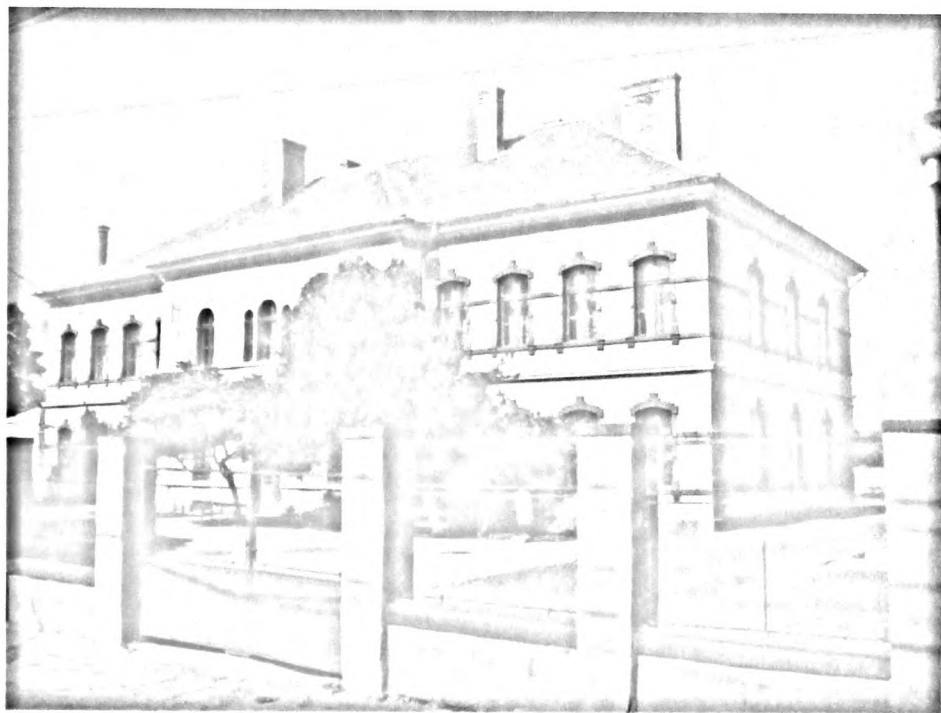
Colegiul Național Regesc pe o ilustrată de epocă



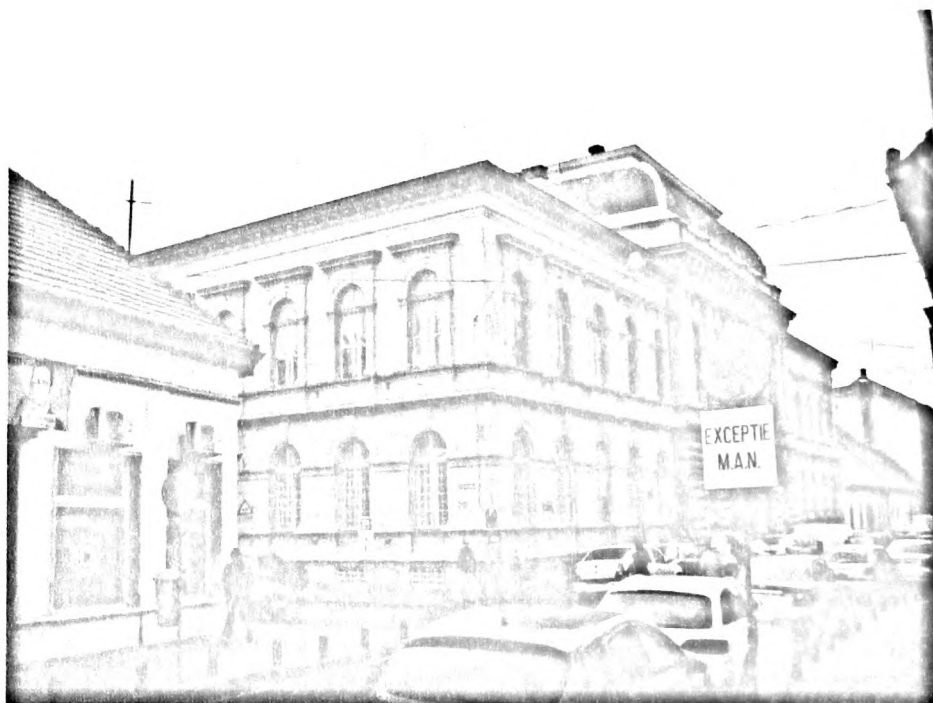
Școala din strada Căpitan Ignat



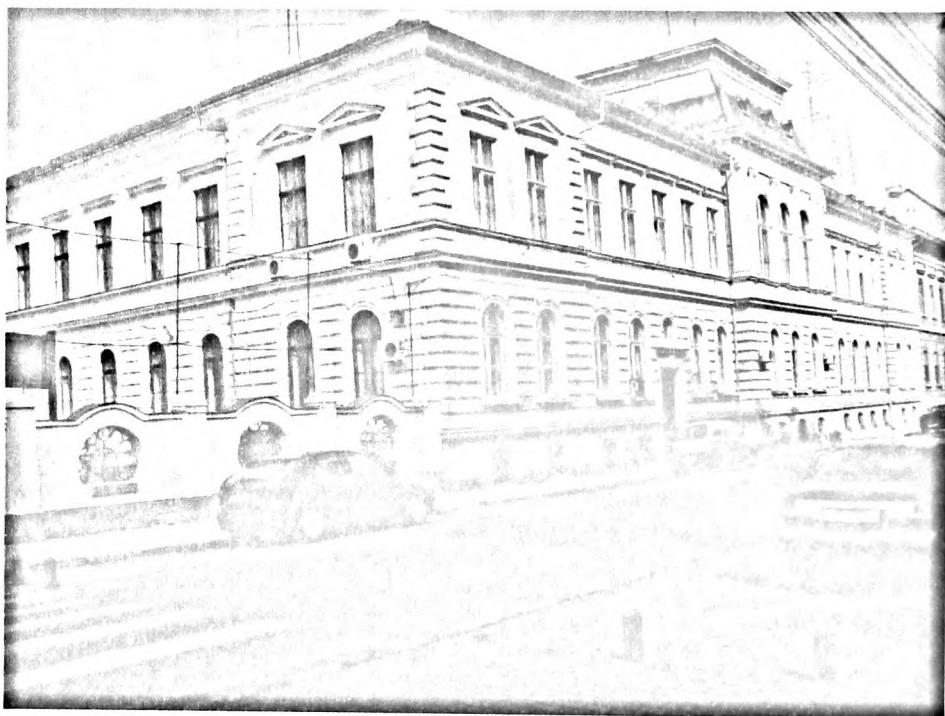
Școala din strada Ciocârliei



Clădirea de pe strada Oituz



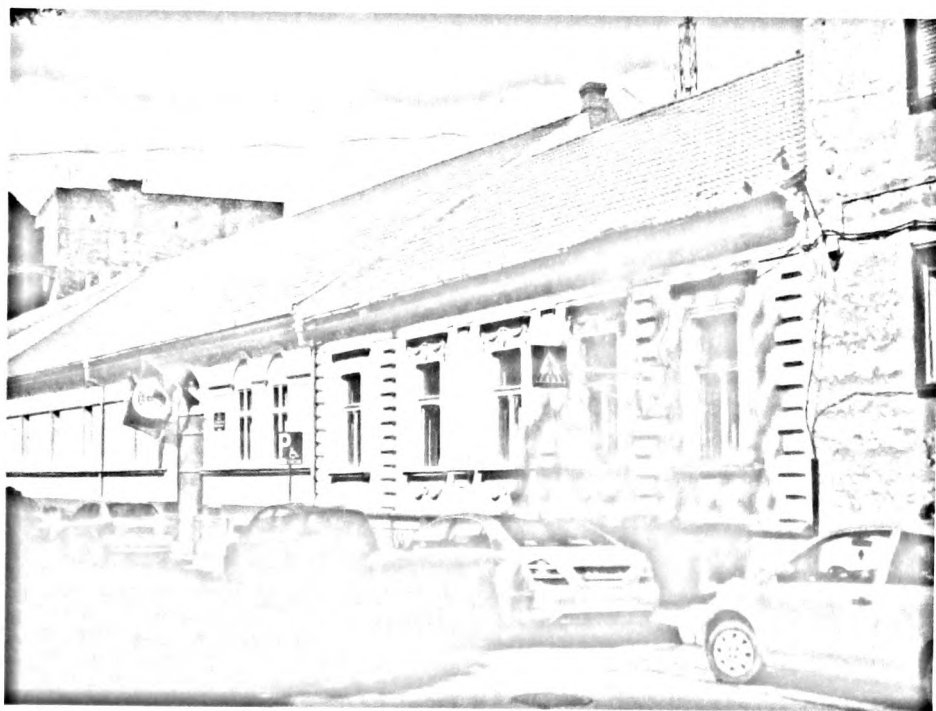
Prima școală civilă pentru băieți



Școala de Industria Lemnului și a Fierului



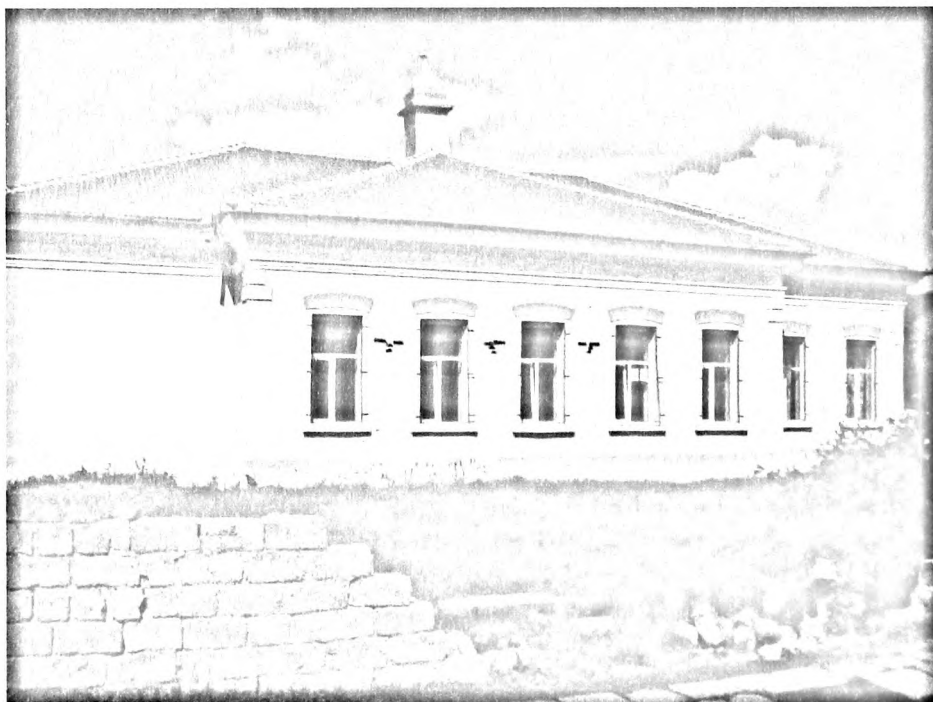
Școala pentru fete din strada Lucian Blaga



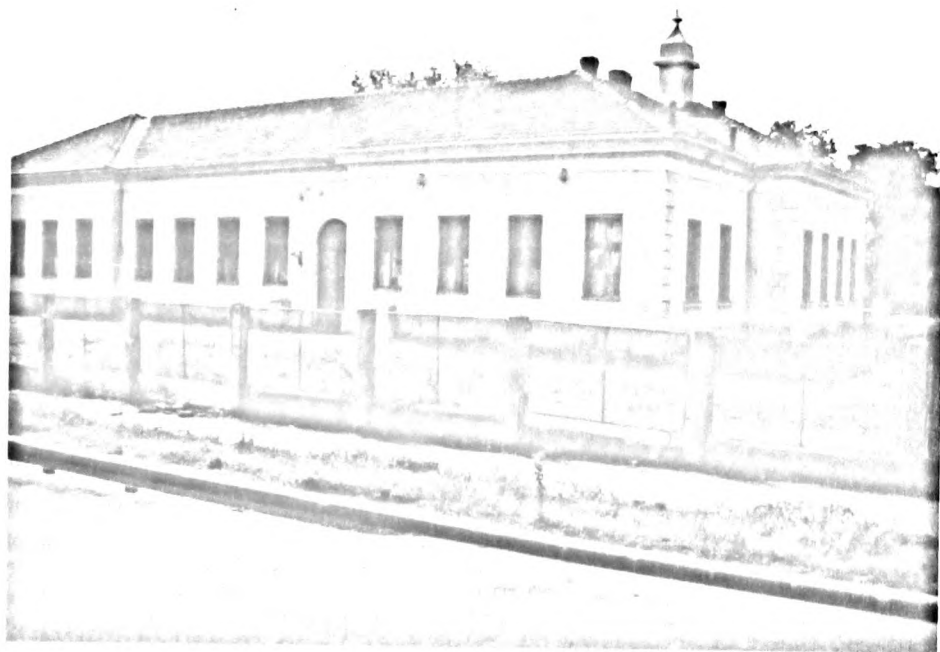
Legendara școală din clădirea fostei mănăstiri



Școală civilă pentru băieți în piața Mihai Viteazul



Școala maghiară din Șega



Școala românească din Șega



Școala civilă pentru fete (astăzi Ghiba Birta)



Școala pedagogică la terminarea construcției



Liceul Pedagogic Dimitrie Țichindeal astăzi

TEATRELE DIN ARAD

După cunoștințele noastre, primele spectacole de teatru au fost susținute în Arad de Compania lui Philip Bernard. Compania a jucat la Arad o staguine între 4 septembrie 1787 și aprilie 1788. A existat o „arenă” în Grădina Techelia, iarna spectacolele se țineau în casa Milics din strada Ilarie Chendi. Aici a jucat și trupa maghiară a lui László Kelemen în 1795-96.

Clădirea teatrului din strada Gheorghe Lazăr care există și azi a fost construită în 1817 de către comerciantul evreu originar din Viena, mare iubitor de teatru, Jakob Hirschl, lângă casa sa de pe colț. Încă în toamna aceluiași an pe scenă a apărut trupa germană a lui Cristoph Kunz, iar în 17 februarie 1818 elevii din clasa terminală a Preparandiei au jucat o piesă în limba română. Timp de jumătate de veac acest spațiu găzduia trupele teatrale care treceau prin Arad și grupurile de amatori din oraș. La început, în stagiunea de iarnă, au jucat trupe germane, iar stagiunea de vară a fost ocupată de trupele de teatru ambulante. Încălzirea sălii a fost asigurată de o sobă plasată în mijlocul spațiului.

Prima trupă maghiară, cel al lui Dávid Kilényi, a avut spectacol aici pentru prima dată în 18 iunie 1818, piesa jucată fiind Alegerea regelui Matias. Tot în acest an s-a urcat pe scenă vedeta teatrului ambulant maghiar, doamna Déry. Între trupele maghiare găsim companii care învățau textul spectacolelor și în limba română, jucând și pentru publicul românesc. Elevii Preparandiei au susținut mai multe spectacole în limba română. În 1838 trupa lui Celestin Pethő și József Farkas, în vara anului 1844 compania lui Endre Latabár au fost la Arad. Cea din urmă a prezentat spectacolele Adăpostul dietei și Notarul din Peleske (localitate din Ungaria, județul Zala). de József Gaál.

În 17 martie 1848, la vestea izbucnirii Revoluției din Pesta, tineretul arădean a năvălit în sala teatrului, au întrerupt spectacolul

Don Cezar de Basano jucat în limba germană și au obținut prin forță de la directorul Ede Gócs citirea celor 12 revendicări ale revoluției și poezia lui Sándor Petőfi, Nemzeti dal (Cântec național).

În perioada care a urmat Revoluția din 1848-49, numită Epoca Bach după ministrul de interne austriac, teatrul a fost închiriat de moșierul din Macea, Petar Cernovici, cumnatul martirului general János Damjanich, pentru o chirie plătită orașului. Ca un fel de răzbunare pentru represiunile austriece, acesta nu permitea urcarea pe scenă a trupelor germane, ci doar a celor maghiare. S-a ținut de asta în ciuda protestelor autorităților austriece. În această perioadă au jucat aici József Szabó, Mihály Havy, József Budai, Béla Szilágyi, Gusztáv Hubay. După restabilirea constituției în 1861, autoritățile nu au mai pus obstacole în privința reprezentațiilor în limba maghiară, au fost primite și trupe care jucau în limba română. A jucat aici la cumpăna anilor 60-70 compania lui Matei Millo (1870) și a lui M. Pascaly (1868 și 1871). Sufleurul trupei lui Pascaly din 1868 a fost Mihai Eminescu, cel mai mare poet al națiunii române. Aici l-a cunoscut pe Iosif Vulcan, redactorul revistei Familia din Oradea. În anii 1870 a jucat în repetate rânduri în județ și în Arad trupa lui I. D. Ionescu.

În 1907 aici s-a deschis prima sală de cinema din Arad: Urania (vezi capitolul despre cinema). Pe zidul vechii clădiri al teatrului în 1957 a fost plasată o placă cu ocazia aniversării a 140 de ani de la deschidere, dispărută după începerea restaurării clădirii (în anii 1980!). Soarta plăcuței nu este cunoscută de atunci.

După Înțelegerea austro-ungară s-a pus problema construirii unui teatru cu o capacitate mai mare. Conducerea orașului a decis, la începutul anilor 1870, contractarea unei sume însemnate de 700 000 de forinți pentru construcția noilor clădiri: a teatrului și a primăriei. Proiectul clădirii teatrului a fost elaborat de arhitectul Skalnitzky din Pesta, arhitectura interioară îi aparținea lui György Bakó, realizarea a fost efectuată în mare parte de antreprenori arădeni. Intrarea principală a fost plasată spre strada Goldiș, fapt care a dus la critici ulterioare din ce în ce mai vehemente. Lucrările au fost începute în 1871, în timpul primarului Pál Vörös, costurile

sălii cu patru nivele (parter, etajul I, II și balcon), cu o capacitate totală de 1250 de spectatori, ridicându-se la 463 400 de forinți. La parter erau 256 de fotolii, au fost amenajate 92 de loje dar și 150 de locuri în picioare la etajul III. Scena impozantului teatru avea o adâncime de 16 metri, înălțime de 10 metri și lățime de 20 de metri. Iluminatul sălii nu se asigura cu lumânări sau lămpi de ulei, ci cu lămpi cu gaz, ceea ce asigura o lumină mai puternică și era mai sigură și din punctul de vedere al protecției împotriva incendiilor. Ele puteau fi stinse în același timp cu un întrerupător central. În teatrul vechi ultima stagiune a fost cea din 1873-74, ultimul spectacol s-a jucat în 6 aprilie 1874.

La deschiderea festivă a noului teatru din 21 septembrie 1874 s-a jucat piesa lui András Fáy „Vânătoarea din Matra” la care a fost prezent și împăratul Franz Joseph, sosit cu ocazia unei manevre militare, însoțit de prinții Albrecht, Joseph și Ioan. Conform înștiințărilor presei, împăratul a apreciat noul teatru ca fiind de standardul capitalei. Au venit să joace la Arad companii ai unor importanți directori de teatru (János Follinus, Ignác Krecsányi, Károly Mosonyi, Gerő Aradi). Obiceiul a fost ca teatrul să fie concesionat unei trupe profesioniste pentru o stagiune, astfel publicul arădean putea vedea anual actori noi pe scenă.

În 18 februarie 1883 în clădirea teatrului a izbucnit un incendiu, în urma focului rămânând picioare doar pereții. Cu reconstruirea clădirii a fost însărcinat arhitectul arădean Andor Halmay. Halmay nu a făcut schimbări în stilul clădirii, dar sala de spectacole a devenit mai mică, noua sală având o capacitate de numai 850 de spectatori. Planul picturii de pe tavan a fost gândit de pictorul Károly Lotz iar execuția i-a fost încredințată învățătorului, pictorului și redactorului arădean Rudolf Györgyössy. În aripa dinspre bulevard s-a deschis cafeneaua orășenească, la etajul întâi, începând din 1893, au fost expuse aici relicvele revoluției din 1848.

La 1 octombrie 1885 trupa lui Ignác Krecsányi a deschis pentru a doua oară teatrul cu prologul dramaturgului Gergely Csiky, născut la Pâncota, scris special pentru această ocazie. Cuvintele dramaturgului au fost rostite de faimoasa actriță Kornelia Prielle.

Iluminatul de data aceasta era electric, produs de un generator propriu. Din 1893, timp de zece ani, cel mai important director a fost András Leszkay.

În 1902, Teatrul Orășenesc a obținut titlul de teatru național, având secții de proză, muzică și operă. Statutul de teatru național a fost păstrat până în 1919, cel mai important director al perioadei fiind Mihály Szendrei (din 1905). La izbucnirea primului război mondial trupa se compunea din cinci regizori (Sándor Polgár, dr. Ede Kesztlér, Sándor Beregi, Lajos Delly, Lajos Kulcsár), 12 actrițe și 13 actori, 30 coriști și actori secundari, o dansatoare, un dirijor (Árpád Tilger), un director muzical (Gáspár Mülhaus), un sufleur, un pictor și 26 de muzicieni.

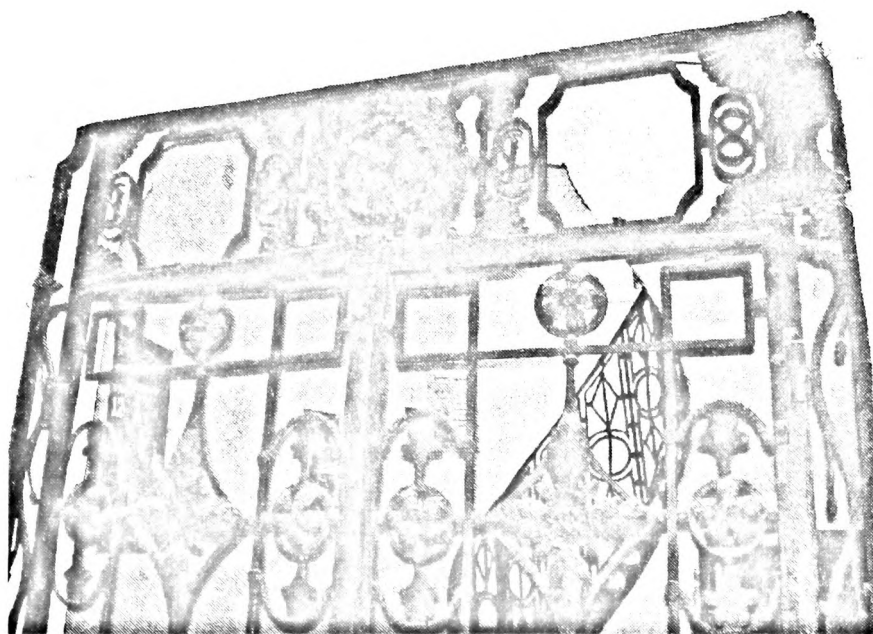
În 1900 a fost deschis pe Malul Mureșului, pe linia străzii Gheorghe Lazăr, Teatrul de Vară, având o intrare cu două turnulețe, unde în timpul verii jucau trupe arădene și cele care treceau prin oraș. Conform înțelegerii dintre teatru și conducerea orașului, trupa teatrului trebuia să prezinte 45 de spectacole între Rusalii și începerea stagiunii din septembrie. Teatrul de vară a funcționat până în 1939, dar datorită costurilor de întreținerii ridicate, precum și traficului intens de pe pod care deranja spectacolele, s-a hotărât închiderea și demolarea clădirii.

Bibliografie

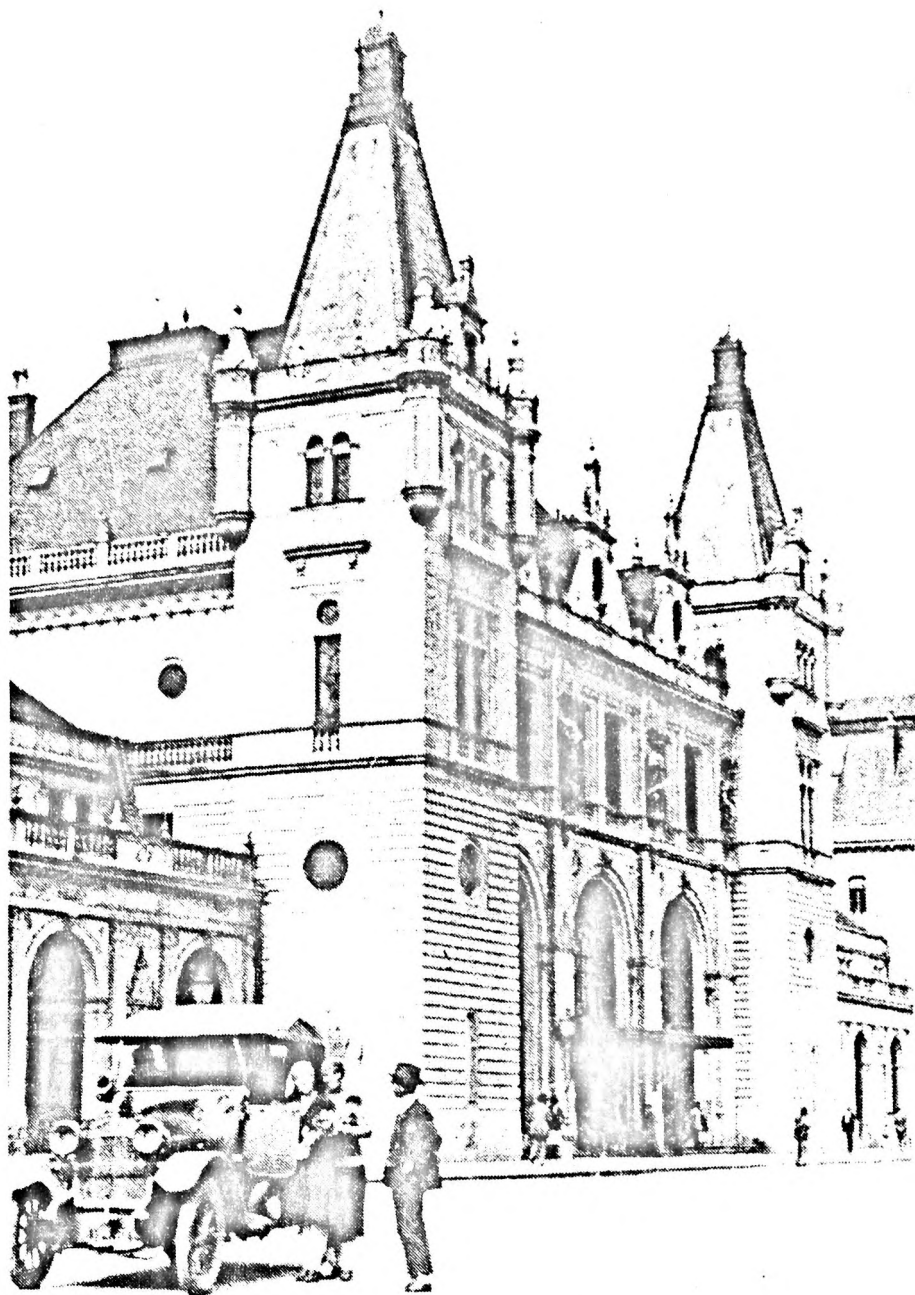
- Aradul, premanență în istoria patriei. Arad, 1878. 358–361.
- Mihuț, Lizica, Mișcarea teatrală. In: Arad. Monografia orașului de la începuturi și până în 1989. Arad, 1999. 279–303.
- Mihuț, Lizica, Mișcarea teatrală arădeană până la înfăptuirea Marii Uniri. București, 1989. 182–208.
- Puskel Péter, Magyar színház és színjátékosok. In Arad marad. Arad, 1997. 13–14.
- Ujj János, Arad építészeti emlékei. Nagyvárad, 2008. 80–81.



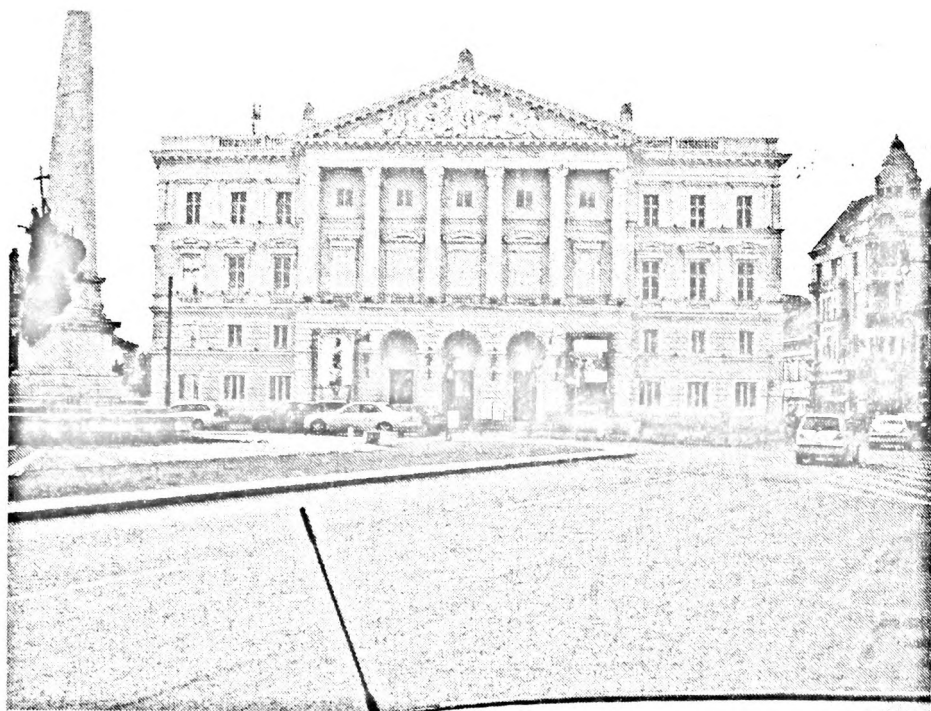
Casa Hirschl și Teatrul Vechi astăzi



Intrarea laterală în Teatrul Vechi, deasupra porții din fier forjat
anul 1818



Teatrul de vară a funcționat începând din 1900 până în 1939
(în spate clădirea școlii pedagogice)



Teatrul deschis în 1874, modificat în repetate rânduri

Viața muzicală a orașului

La începutul secolului al XIX-lea, viața muzicală s-a limitat la marșurile fanfarelor și aparițiile orchestrelor teatrale, formate din câțiva membri. Conform unor însemnări, în 1823, Franz Liszt, atunci în vârstă de 12 ani, ar fi cântat în orașul nostru, dar această informație pare a fi nefondată. (Despre acest eveniment tânărul János Vásárhelyi pomenește cu mult entuziasm într-o poezie).

În perioada amintită au luat ființă numeroase asociații culturale și în această regiune. În Arad una dintre acestea a fost Asociația Amatorilor de Muzică. La inițiativa acestei asociații s-a înființat la 1 mai 1833 prima școală de muzică de pe teritoriul actualei Româнии: conservatorul. (Denumirea în limba germană: Conservatorium de Gessellschaft der Musikfreunde, în limba maghiară: Aradi Hangászi Intézet, adică Instituția Arădeană de Muzică). Fondatorii școlii au fost: József Daurer director, Ignác Markovits și Peter Nimsgern. Statutul a fost terminat un an mai târziu, în 3 iunie, stabilind ca obiectiv instituționalizarea unui învățământ muzical de specialitate. În această idee au obținut ajutorul baronului Lőrinc Orczy, comitele principal al Aradului. Elevii talentați veniți din alte regiuni au beneficiau și de învățământ primar.

Membrii inițiatori și finanțatori proveneau din diferite pături sociale. Printre ei găsim moșieri bogați, nobili dar și burghezi. La înființare dar și în funcționarea instituției un rol important a avut intelectualitatea evreiască: Spitzer Leon, Winkler Herman, Löwy Albert, Hirschl Lázár, Hirschl Sámuel, Landshut Sámuel, Bettelheim Móric, Weidenfeld Jakab, Langer Herman, Steinitzer Farkas și Jakab, Chorin Henrik, Drach Emánuel, Steinbach Sámuel. Foarte curând se formează și corpul profesoral: Ferenc Zenker, profesorul conservatorului din Praga (pian, teoria muzicii, armonie), János Wessely (vioară, clarinet, flaut, cântec), György Novácssek (violoncel, chitară).

Primul concert comun al profesorilor și elevilor a avut loc în 19 septembrie 1835. Dintre absolvenți Károly Huber a devenit maestrul de concerte, mai apoi dirijorul Teatrului Național din Budapesta. De altfel el este tatăl compozitorului Jenő Hubay. Aici a terminat Kálmán Institoris, cântăreț de operă, viitorul primar al orașului, Sándor Nikolits, profesor al Academiei de Muzică din Budapesta. Unul dintre directorii conservatorului, Gusztav Böhm, a ajuns la opera din Budapesta iar de acolo în orchestra renumitei Scala din Milano.

O dovadă a răspândirii culturii muzicale sunt concertele din 1846 al lui Franz Liszt, în anul următor al lui Johann Strauss, fiul, a Elisei Circa (1865), al lui Johannes Brahms (1869). (Toți au dat concertele în eleganta sală festivă de la etaj a Hotelului Crucea Albă). În epoca Bach școala era aproape de a fi desființată, dar în consiliul local s-a votat o subvenție de 200 de mii de forinți și lemne de foc pentru a-și putea continua activitatea. Pe atunci școala avea 50 de elevi (între ei patru bursieri). În anii 1850 a luat ființă un cvartet coral de bărbați, care până în 1862 s-a lărgit la un ansamblu coral compus din 18 membri. Ansamblul sub conducerea lui Ede Kertay, viitor profesor de muzică al Liceului Pedagogic, participă cu succes la numeroase turnee la Pécs, Budapesta, Debrețin, chiar câștigă mai multe premii. Renumele lor contribuie la obținerea dreptului de organizare a Festivității naționale de cântec din 1867 în Arad.

La sfârșitul anilor 1870, gustul publicului din orașe se îndreaptă de la muzica simfonică spre operetă. Pentru a compensa această tendință câțiva tineri entuziaști înființează orchestre de cameră și interpretează mai ales cvartete de coarde la diferite evenimente. În 1880 József Krispin, absolvent al școlii de muzică, construiește o sală de concerte în strada Eminescu. În primul deceniu al secolului al XX-lea József Krispin este directorul Școlii Orășenești de Muzică, instituție care continuă instrucția muzicală a conservatorului fondat în 1833. În 1894 au predat aici Mátyás Budits (vioară, pian), Amalia Schleisner (vioară, pian), Zoltai Mátyásné (pian), Vilma Kaletsky (pian, cântec), dr. Wagner Józsefné

(vioară, pian), Manó Franiek (instrumente de suflat), Frigyes Fülöp (violoncel), János Flóra (țambal), Mátyás Má dai (teoria muzicii, cor).

Asociația Kölcsey a contribuit și ea la cultura muzicală a orașului. În 3 ianuarie 1883 s-a înființat o secție de muzică sub președinția lui Kálmán Institoris, fost cântăreț de operă (viitor primar). Sub bagheta dirijorului Jakab Hös zly a urcat pe scenă de mai multe ori cu piese pentru orchestră cu coarde, în repertoriu având operele lui Bach, Handel și Mozart. În anul înființării au susținut șase concerte, în anul următor aveau deja orchestră de coarde, în al treilea an au urcat pe scenă cu un cor feminin de 36 de persoane. În anul 1889 s-au reorganizat sub numele de Orchestra Arădeană de Coarde.

Cu ocazia inaugurării Statuiei celor 13 Martiri, în 6 octombrie 1890, au susținut un concert de mare succes uniți ad-hoc cu corul pentru a executa Recviemul lui Mozart. După acest concert s-a înființat Asociația Philharmonia din Arad. Primul președinte și mecena a fost violonistul Lajos Vajda. Orchestra a numărat 40 de membri, dintre care 10 muzicanți plătiți. Au susținut primul concert în 21 ianuarie 1891 în sala festivă a hotelului Crucea Albă sub bagheta dirijorului Jakab Hös zly. Din două în două săptămâni au susținut concerte în Sala Krispin din strada Eminescu și în sălile festive ale hotelurilor Crucea Albă (unde a concertat și Franz Liszt și Johann Strauss fiul) și Central. Pe lângă Jakab Hös zly orchestra a fost dirijată de Ödön Hulka, Mór Unger, Jakab Paczeller, Sándor Zellner. În afară de piese simfonice au prezentat împreună cu mai multe coruri oratorii bisericești și lumești. Membrii orchestrei au colaborat permanent la spectacolele de operă sau operetă al teatrului național (din 1902) arădean.

În 1893 în Uzina de Vagoane, proaspăt înființată, se constituie Corul de bărbați, care a funcționat fără întrerupere aproape un veac. Tot în această perioadă se înființează și Orchestra de muncitori având 24 de membri.

La sfârșitul secolului al XIX-lea în ziarele arădene au apărut anunțuri cu Școala de Muzică particulară Schreyer. Fondatorul a fost violonistul Harry Schreyer, născut la Arad și stabilit în orașul natal la

sfârșitul carierei. Instituția cu taxă școlară fondată în 1895 își începea cursurile în fiecare an la 1 septembrie, mai întâi în sala Krispin din strada Eminescu, apoi 'n Piața Avram Iancu nr. 21, la etajul I al casei fraților Lengyel. (După al doilea război mondial aici a funcționat un club muncitoresc, mai târziu Casa de Ajutor Reciproc al Pensionarilor.) Taxa de școlarizare a fost stabilită între 50-60 de forinți în funcție de materia aleasă. Cadrele didactice permanente toate aveau pregătire superioară, erau absolvenți ai Academiei Maghiare Regale de Muzică: Schreyer Harry (pian, cântec), Unger Mór (vioară, muzică de cameră), Pianezze József (vioară, violă), Schreyer J. (pian), Grünzweig A. (teoria muzicii, harmoniu, cor), doamna Siebert H. (pian, cântec). În afară de ei profesori particulari și asistenți au predat istoria muzicii (Béla Hymfner, director de gimnaziu), estetică (dr. Gyula Somogyi, profesor la școala comercială academică) sau țambal (Károly Horváth).

Școala privată a însemnat o concurență pentru conservatorul care funcționa din 1833, în această perioadă asigurând doar pregătire pentru pian și vioară. În același timp concurența a ridicat nivelul pregătirii muzicale din oraș. De la înființarea sa, în școala de muzică au terminat peste 3000 de elevi. Printre absolvenți se găsesc și viitori compozitori (Heuer Alajos, Huber Károly, Klein Mór, Krispin Péter, Nikolics Sándor, Schaffer Antal și Mátyás, Ubel János, Walter Gusztáv), muzicieni ai Asociației Philharmonia, profesori de muzică. Printre cei din urmă se numără cel mai popular profesor de vioară al orașului, Budits Ádám (1833–1917) al cărui mormânt există încă în Cimitirul Eternitatea. (parcela U. II.). Datorită nivelului ridicat al concertelor, guvernul maghiar, începând din februarie 1909, acordă orchestrei o subvenție anuală. La concerte colaborează de regulă fanfara regimentului 33 din cetate, dar și soliștii din teatru. La aniversarea a 25 de ani de la înființarea Asociației Philharmonia din Arad a fost tipărit un caiet ilustrat cu 95 de pagini redactat de către József Wagner, secretar al asociației.

În primul deceniu al secolului al XX-lea a fost înființată Școala Arădeană Academică de Muzică și Canto. Coproprietari au fost soții Mezey: dr. Zsigmond Mezey și dr. Mezeyné Margit Zay. Primul a

predat vioară, violoncel, muzică de cameră, muzică de orchestră și toate materiile teoretice, cea din urmă pianul.

Construirea Palatului Cultural a avut o importanță semnificativă în ceea ce privește viața muzicală a orașului Arad. Concursul a fost publicat la inițiativa Asociației Kölcsey pentru planurile unei clădiri care să dea loc muzeului de relicve și bibliotecii publice, dar să dispună și de o sală de concerte. Dintre proiectele elaborate nici unul nu a fost considerat demn de execuție de către comisia de apreciere, de aceea a fost însărcinat arhitectul Lajos Szántay cu elaborarea unui plan care să îmbine stilurile arhitecturale ale zonei. Astfel s-a născut Palatul Cultural în stil eclectic care pe dinafară combină stilul clasicist, renașcentist și medieval, în interior fiind integral art nouveau. Inaugurarea festivă a avut loc în 25 octombrie 1913, primul director fiind Árpád Varjassy. La acest eveniment contele Géza Zichy a dirijat propria compoziție, intitulată Dolores. Partea a doua a fost dirijată de către Sándor Zellner, orchestra executând piese de Goldmark, Schubert și Bizet. Piesa de închidere a concertului festiv a fost o uvertură a lui Beethoven.

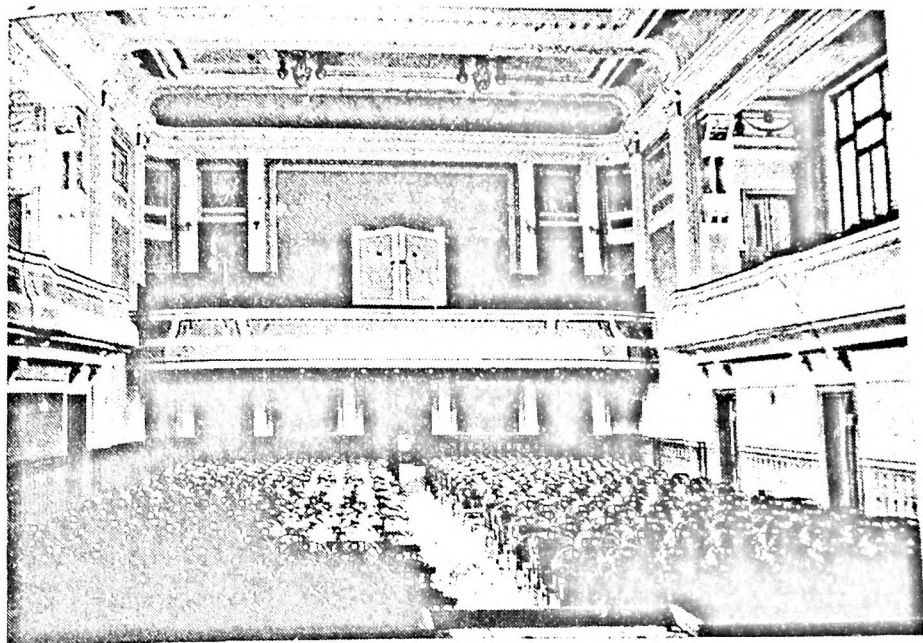
În momentul izbucnirii Primului Război Mondial, Asociația Philharmonia l-a avut ca președinte pe dr. Vilmos Mandl, avocat și violonist, dirijorul a fost Sándor Zellner, vicepreședintele profesorul de muzică Ernő Scherhag și arhitectul Lajos Szántay (la rândul lui excelent violonist), secretar dr. József Wagner. Doar izbucnirea primului război mondial a împiedicat realizarea unui mare plan, înființarea Școlii de Muzică Orășenești.

În 1914 biserica minorită avea un cor bisericesc (dirijor József Mittermüller), de asemenea și biserica izraelită (dirijor Bernát Heller). Coruri înregistrate au mai fost cel al tipografilor de la Gutenberg (dirijor Dusán Wlajkovics), Corul MÁV (Calea Ferată Maghiară de Stat), Corul Szárnyaskerek (alcătuit din angajații ACSEV – Căile Ferate Unite din Arad și Cenad, dirijor Viktor Zinner), Corul Poștașilor din Arad (dirijor Sándor Sajtos).

Conducătorii tarafurilor de țigani din oraș: Péter Almai (Albert), László Almai (Albert), Tóni Erdélyi, Lénárt Farkas, Vilmos Gergely, András Gyurkovits, Károly Nagy, Kálmán Kovács.

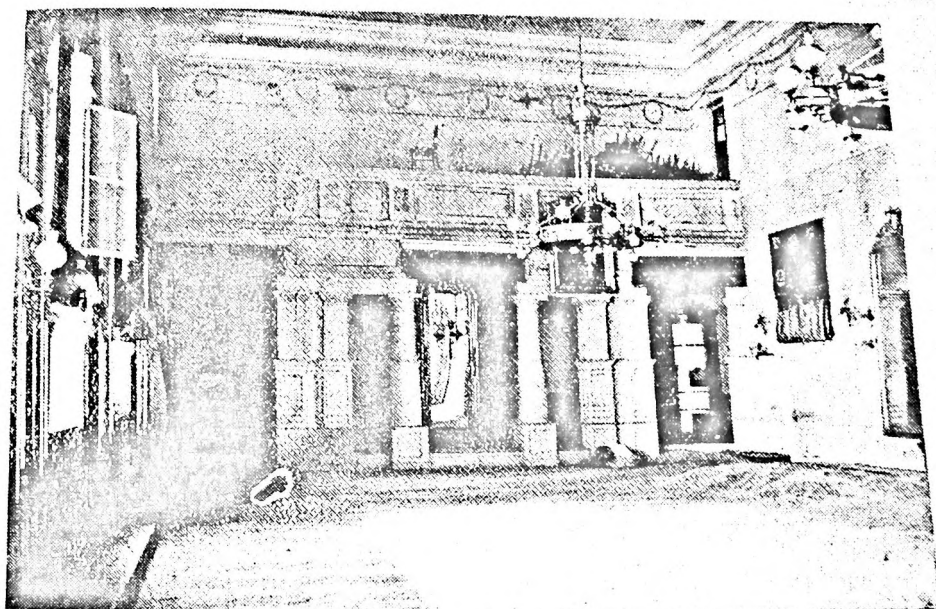
Bibliografie

- Aradi Közlöny Nagy Képes Naptára 1914-ik rendes évre. 218–219.
- Aradul permanentă în istoria patriei. Arad, 1978. 238.
- Az Aradi „Philharmonia Egyesület” huszonöt éves működésének ismertetése 1890–1915. Szerkesztette dr. Wagner József. Arad, 1916.
- Goldziher Albert, Százéves aradi zene 1834–1934. Arad, 1934.
- Márki Sándor, Aradvármegye és Arad szabad királyi város története II. Arad, 1995. 824–825.
- Puskel Péter, Az aradi zenetanítás 170 éves. Nyugati Jelen, 2003. febr. 14.

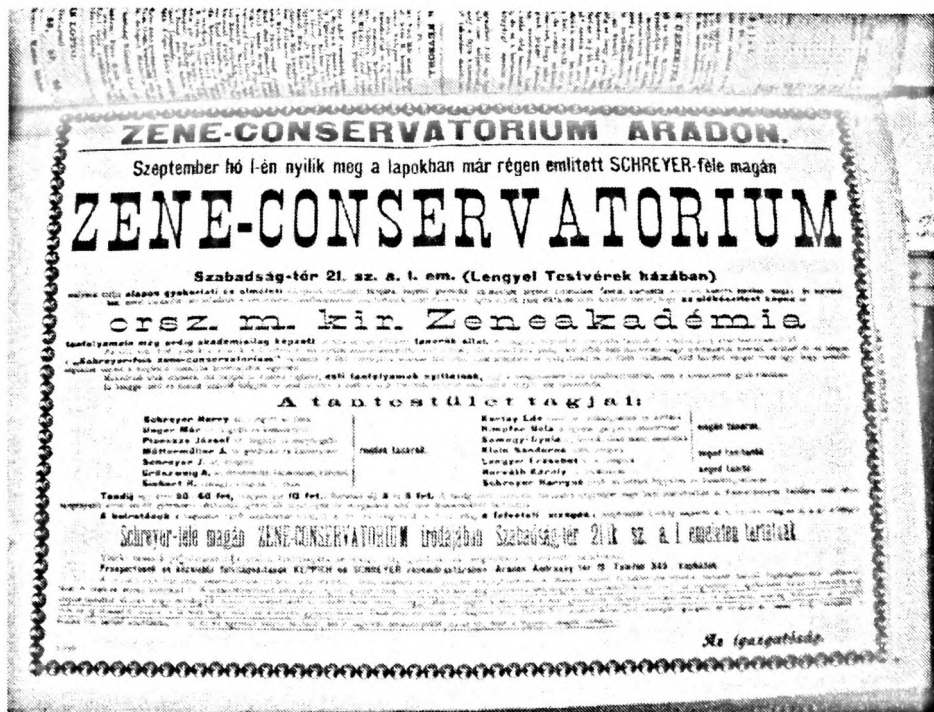


KULTÚRPALOTA: A NAGY HANGVERSENY-TEREM.

Sala Palatului Cultural la deschiderea din 1913



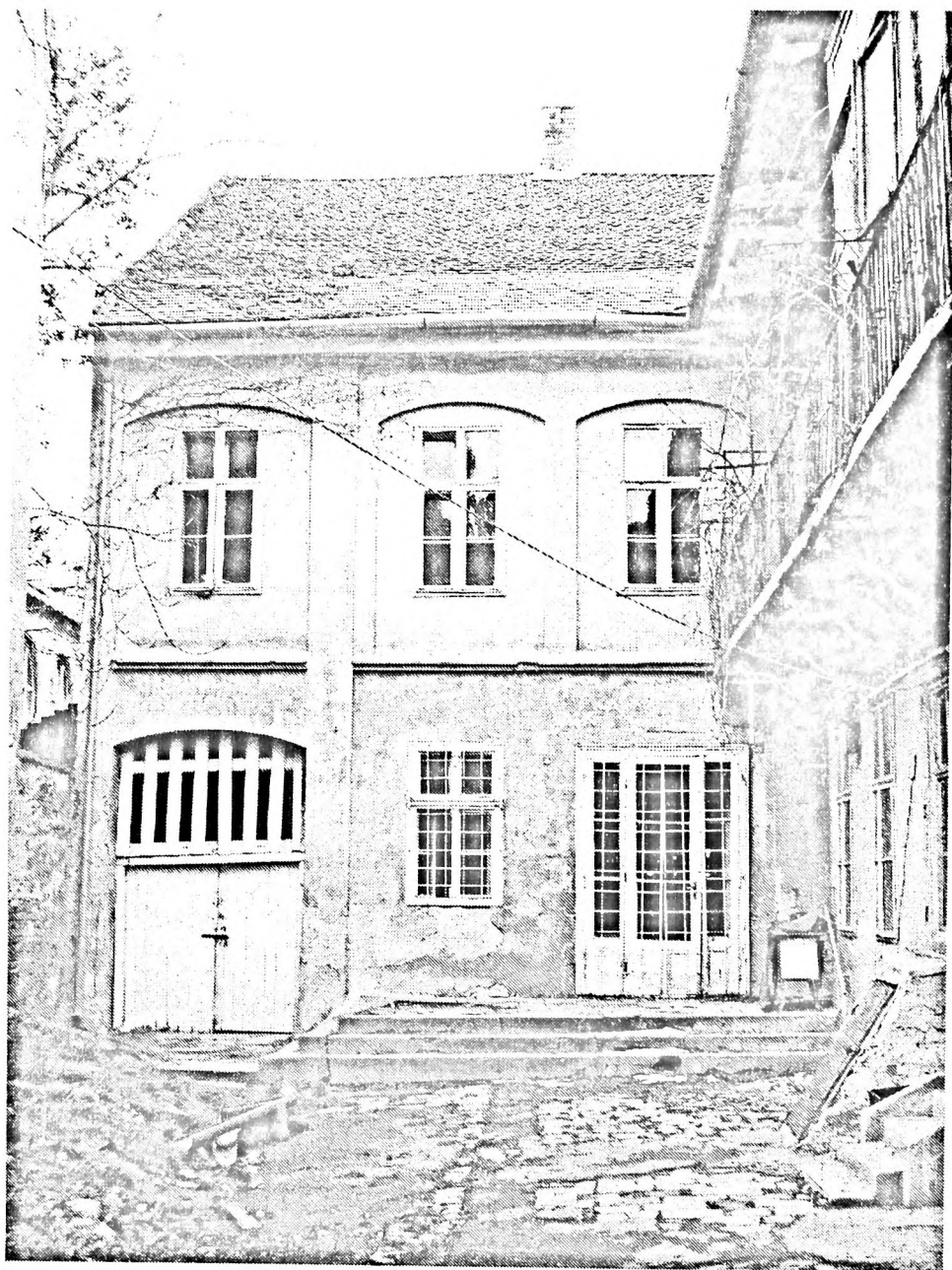
Sala festivă a Hotelului Crucea Albă unde a concertat și
Franz Liszt



Anunțul conservatorului la sfârșitul sec. XIX



Școala de muzică a funcționat în casa fraților Lengyel



Aripa folosită de școala de muzică

REȚEAUA SANITARĂ

Unul dintre momentele construirii Cetății începute în 1763 a fost mutarea MĂNĂSTIRII franciscane, în 1781, din Cetatea veche în fortificația de pe celălalt mal al Mureșului. Atunci a fost târnosită Biserica catolică din cetate și Spitalul atașat de ea. Acest spital a funcționat circa 150 de ani, chiar și sub ocupația sovieto-rusă. După preluarea cetății de către armata română în 1958 aici a fost amenajată spălătoria, dar și dormitoarele celor care au îndeplinit funcții de serviciu (bucătari, cei de la spălătorie, gorniști, furieri ș.a.m.d.). Din lipsa totală a întreținerii clădirii (acoperișul s-a distrus, ușile și ferestrele au putrezit) pe la sfârșitul secolului trecut a devenit inutilizabilă.

În timpul Primului Război Mondial în Spitalul Militar din cetate au lucrat opt medici militari. Acesta a fost necesar pe de o parte pentru a trata soldații răniți în război, pe de altă parte pentru că în cetate a fost amenajată o tabără de prizonieri de război. Printre prizonieri, în marea lor majoritate sârbi, de mai multe ori au izbucnit epidemii, într-una dintre epidemiile de tifos (în primul rând din cauza lipsei de medicamente) au murit în jur de 3000 de oameni.

Încă din prima jumătate a secolului al XIX-lea, în oraș au funcționat mai multe farmacii. Primul farmacist de renume al orașului a fost Mátyás Rozsnyay (1833–1895). În 1869, la Adunarea Generală al Medicilor și Observatorilor Naturii Maghiare din Fiume (Rijeka), a câștigat medalia de aur pentru medicamentul *Chininum tannicum insipidum*. El a fost autorul primului Manual de Șah, mare amator de vin, punând în vânzare vinuri medicinale proprii. În 1870 a achiziționat farmacia Szarka din piața Avram Iancu și a devenit cetățean arădean. După moartea sa, cei doi fii ai săi au preluat farmacia, pe zidul căreia în 2008 a fost plasată o placă comemorativă. Un alt farmacist eminent, Árpád Hajós, cu ocazia

Expoziției de la Paris din 1879 a prezentat în pavilionul medicilor patru dintre produsele sale. Pentru acestea juriul i-a acordat Medalia de Aur cu cruce și diploma de onoare.

Încă din a doua jumătate a secolului al XVIII-lea conducerea comitatului a propus construirea Spitalului Civil. Pentru construirea spitalului județean, la 1 martie 1775, a fost depușă suma de 4000 de forinți de către văduva Teréz Kacsemágh Edelspacherné, văduva Klára Radovics Kászonyiné și András Kászonyi. (Din donația celui din urmă a fost ridicat și altarul bisericii catolice din Curtici.) Fondul înființat ceva mai devreme s-a mărit la 30 de mii de forinți prin donația de 3000 de forinți al lui Ignác Vörös.

În 1817 Societatea de Binefacere formată la Galșa în prezența a 60 de nobili din județ, sub conducerea doamnei Klára Török, a deschis două spitale în Arad din venituri obținute prin reprezentații caritative și donații. Au fost îngrijiți 107 de bolnavi, iar în diferitele sate din județ au primit ajutor încă 211 de bolnavi. Aceste spitale provizorii în lipsa fondurilor s-au desființat peste puțin timp.

În vederea administrării fondurilor adunate pentru construirea spitalului, în secolul al XIX-lea a luat ființă o comisie sub președinția lui József Faschó. Pe terenul din apropierea fostului domeniu de vânătoare din Pădurice a fost plănuită construirea noii instituții. Aici au apărut primele clădiri începând cu anul 1808. Atunci când epidemia de holeră din 1831-32 a avut în județul Arad 3000 de victime (circa 300 în oraș), comitele Lőrinc Orczy a urgentat începerea construirii spitalului. Clădirea spitalului a fost construită conform planurilor elaborate de Antal Rigel Vitézlő.

La începerea construcției în iulie 1833, spitalul dispunea de un capital de 175 654 de forinți. Piatra de temelie a instituției fost sfințită de protopopul din Pecica, Antal Győrfy. În clădirea spitalului existentă și astăzi activitatea medicală a început încă din 1834 cu toate că deschiderea oficială a avut loc în 8 decembrie 1836. Clădirea cu două nivele, lărgită în repetate rânduri pe parcursul secolului al XIX-lea, astăzi găzduiește spitalul municipal. Până în 1919 în centrul clădirii a funcționat o capelă catolică. Capela a fost sfințită în 14 septembrie 1835 de episcopul de Cenad, József Lonovits, dar crucea a fost pusă la

locul ei trei săptămâni mai devreme, în 20 august. În capelă, preoții minoriți țineau slujbă în fiecare duminică și de sărbători. Spitalul a devenit public din 1857. În acest spital a lucrat ca medic János Csiky, tatăl dramaturgului, dintre medicii de renume național, chiar internațional pot fi amintiți: Lajos Posgay medic orășenesc, János Darányi ginecolog și chirurg estetician (a primit statuie în parcul județean), Henrik Schusztter, medic chirurg, László Issekutz, oftalmolog, János Dengl, bacteriolog.

În anii 1870 pacienții erau tratați în spital de către un medic director, un medic de gardă, un medic secundar, o moașă și 14 infirmieri instruiți. În cursul anului 1853 în spital au fost internați 770 de pacienți, în 1860 numărul lor a crescut la 1452, iar în 1880 la 2172. La sfârșitul secolului spitalul s-a mai îmbogățit cu o clădire cu un singur nivel care era rezervată bolilor contagioase. Dispunea de groapă cu gheață, sală de disecție și morgă. În cele 10 saloane și 26 de camere pentru bolnavi erau 188 de paturi dar în caz de necesitate se puteau suplimenta cu încă 70-80, care erau așezate pe culoarele încălzite ale clădirii. În urma achiziționării clădirii vecine, capacitatea spitalului se lărgeste cu aproximativ 100 de paturi.

În 1861 orașul achiziționează de la moștenitori curia lui Sava Techelija de pe strada Păunul (azi poartă numele marelui mecena sârb). În același an aici se va deschide primul spital particular din oraș. Instituția a funcționat sub conducerea lui dr. János Darányi, dr. Sándor Herzfeld și dr. Zsigmond Chorin. János Darányi (1819-1889) a obținut titlul de doctor în 1845 la Budapesta. Pe timpul revoluției din 1848-49 a funcționat ca medic-șef. În 1858 este numit medicul șef al orașului, iar începând cu 1861 este medicul șef al spitalului județean. A devenit renumit prin faptul că a avut mai multe mii de operații (pentru cei săraci fără remunerație) iar în Arad a fost primul medic care se ocupa de operații estetice. Ca semn de recunoștință orașul a ridicat o statuie dedicată lui János Darányi în fostul parc al comitatului. În 1883 a fost decorat cu crucea cavalerilor ordinului Franz Iosif.

Primul medic femeie al orașului a fost Valeria Curtuți, româncă din Macea. Ea și-a început cariera la începutul secolului al XX-lea.

Cu ajutorul comunității evreiești, în secolul al XIX-lea au fost înființate instituții evreiești, cum ar fi Școala de cult evreiesc, Asociația sportivă Hakkoah, iar în a doua jumătate a secolului și Spitalul evreiesc. Un spital a fost pus în funcțiune deja în secolul al XVIII-lea de către Chewra Kadischa, dar Spitalul modern a fost deschis în 1840 sub conducerea lui dr. Mór Robitschek și Illés Schuster. La început a funcționat în strada Ghica Vodă, apoi s-a mutat în strada dr. Ioan Georgescu. Pentru o bună perioadă instituția a purtat numele de Therapia. Spitalul a funcționat chiar și în primul deceniu al secolului al XXI-lea sub forma unui cabinet de consultație matrimonială (a fost închis în 2010).

Spitalul de copii a fost construit la începutul secolului al XX-lea în piața Spitalului. Pentru construcție Károly Andrányi, renumit comerciant de fierărie din Arad, originar din Ghioroc, a donat suma de 200 000 de coroane. Pentru această donație și alte acte caritative a primit în 1912 de la regele și împăratul Francisc Iosif I, titlul de nobil (cu numele de Gyoroki) și rang de baron. Clădirea funcționează și astăzi ca spital, este clinica facultății de medicină al Universității Vasile Goldiș. În 1912, din donația familiei Neumann, clădirii i s-a adăugat încă o aripă.

În timpul Monarhiei s-a construit, în vecinătatea cimitirului Pomenirea, spitalul de boli contagioase, transformat în sanatoriu TBC după primul război mondial. Ca atare a funcționat până în anii '50 al secolului trecut, după care a fost transformat în azil pentru bătrâni și cei suferind de boli cronice.

La izbucnirea Primului Război Mondial în afară de medicii din spitalele orășenești practicau particular 51 de medici (dintre care 6 stomatologi), 6 tehnicieni dentari, 4 moașe plătite de stat în diferitele cartiere al orașului, și 60 de moașe particulare. În spitalul orășenesc lucrau 9 medici, în spitalul de copii și cel evreiesc 2-2, în spitalul militar din cetate 8. Pe lângă cei 14 farmaciști din oraș, lucrau și 59 asistenți de farmacie. Conform datelor statistice, rețeaua sanitară era formată atunci din 10 spitale și instituții terapeutice, 12 farmacii, 1 laborator medical și 3 drogherii.

În județ, la Ineu, a fost înființat un Spital particular în 1855, susținut și finanțat de familia Atzél. Spitalul avea o capacitate de 22-24 paturi. (Cu toate că și în Lipova funcționa un spital, nu ne ocupăm acum de acesta, Lipova aparținând pe atunci județului Timiș)

Bibliografie

- Arad. Monografia orașului de la începuturi și până în 1989. Arad, 1999.
- Gaal Jenő dr. Aradvármegye és Arad szabad királyi város közgazdasági, közigazgatási és közművelődési állapotának a leírása. Arad, 1898. 497–502.
- Istoria evreilor din Arad. Tel Aviv, 1996. 33.
- Krausz A. Chaim (István), A régi Erdély. Arad I. Tel Aviv, 1893. 13.
- Lakatos Ottó, Arad története I-III. Arad, 1881.
- Márki Sándor, Arad vármegye és Arad szabad királyi város története. II. Arad, 1895.
- Puskel Péter, Ispotályok és orvostudorok. Nyugati Jelen, 2010. július 17–18.
- Somogyi Gyula, Arad szab. kir. város és Arad vármegye községeinek a leírása. Arad, 1913.
- Ujj János, Arad történelmi városkalauz. Arad, 2001.
- Zeiner Alfréd, Arad múltja. Arad, 1940. 106.



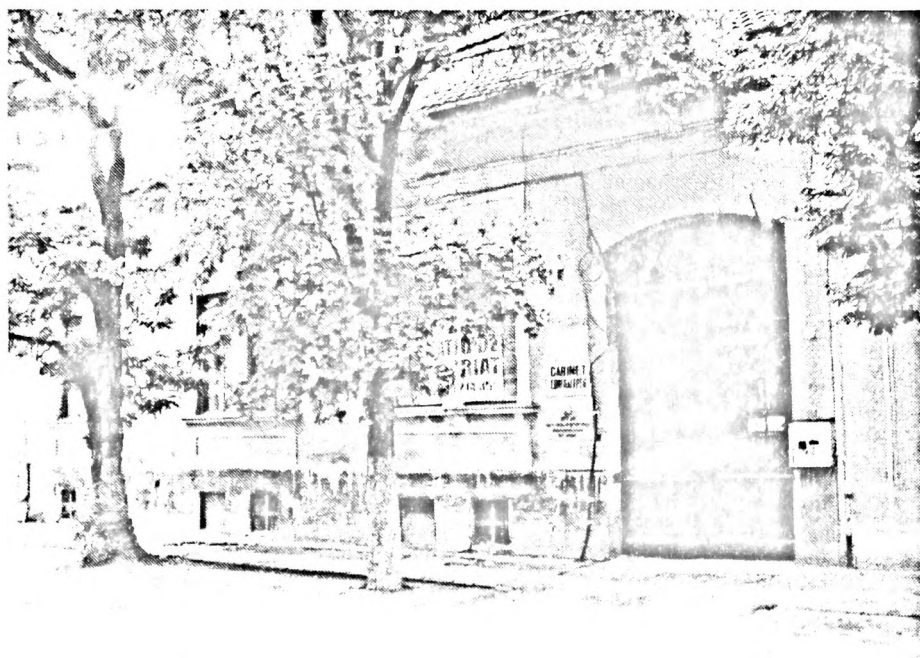
Biserica din cetate, cu spitalul condus de franciscani



Clădirea de aproape 200 de ani al Spitalului Municipal



Intrarea principală



Fosta Therapia



Spitalul de copii la predare



Valéria Kurtucz, prima doctoriță a orașului

INSTITUȚIILE DE CREDIT

Prima Casă de Economii austriacă (Erste Österreichische Sparkassa) a fost înființată în 1819 în Viena. În capitala austriacă în 1830 au funcționat 6, iar în 1844 numărul lor a ajuns la 36. Sub forma unei secții a Casei de Economii din Viena a fost înființată în 1824 prima instituție de asigurări sociale din Centrul Europei. Instituția care purta numele de Allgemeine Versorgungsanstalt a promis pensie celor care pentru o perioadă determinată plăteau o anumită contribuție. Avem cunoștință despre faptul că în 30 noiembrie 1844, la Arad, domișoara Josefa Wagner a semnat contract de asigurare socială provizorie cu banca.

Pe teritoriul Transilvaniei, prima Instituție de Credit a fost înființată în 1835 la Brașov de către burghezia săsească înstărită a orașului. Entuziasmat de succesul acesteia, a doua instituție s-a deschis la Arad în 1840 la inițiativa lui Ignác Markovits și a purtat numele de Prima Casă de Economii din Arad. La Pesta cu doar câteva săptămâni mai devreme s-a deschis o instituție asemănătoare (Casa de Economii Indigenă de la Pesta). Regulamentul de activitate al Casei de Economii din Arad a fost elaborat în 27 ianuarie 1840, iar la a treia adunare a fost aleasă direcțiunea: contele Antal Bánhidý, președinte, consilier regal, Domokos Heim, vicepreședinte și un comitet alcătuit din 18 persoane. Deschiderea festivă a avut loc în 19 martie în spațiul obținut pentru un an de la ordinul minorit fără plata chiriei. Mobilierul casei de economii a fost adus de către membrii fondatori, dar la început și lemnele pentru foc și lumânările au fost aduse de către funcționari. În primele două zile, 183 de persoane au depozitat un total de 349 de forinți în casa de economii. Instituția a funcționat la început lent și greoi, s-a acordat credit doar în cazurile în care împrumutul se garanta cu un imobil de valoare. Primul credit i s-a acordat lui Anna Fruscha, în valoare de 40 de forinți, dar cererea

lui Zsigmond Edelspacher de 600 de forinți a fost respinsă din lipsă de garanție potrivită.

La propunerea lui Ignác Markovits a fost votată în 1844, de către membrii fondatori, schimbarea statutului casei de economii, transformarea ei în societate pe acțiuni. Fondatorii au acumulat capitalul inițial într-un fond de rezervă și au primit drept de preemțiune pe cumpărarea celor 400 de acțiuni în valoare de 50 de forinți. După revoluția din 1848-49, autoritățile austriece au strâns și au ars bancnotele (așa numitele bancnote Kossuth), fără despăgubire, provocând casei de economii o pagubă de 14 147 de forinți. Instituția și-a revenit foarte repede. Deja în 1855 au achiziționat o casă de bani blindată și ignifugă, în 1861 au cumpărat imobilul din piața centrală în care instituția urma să-și desfășoare activitatea timp de opt decenii. În acest an au înființat un fond de pensii, iar 20 sută din câștigul anual a fost alocat bugetului orașului. În 1865 au înființat o secție de amanet, iar peste un an valoarea depozitelor a atins suma de 1 milion de forinți.

În fruntea instituției de credit a fost Bánhidý până în 1860, conducerea fiind preluată de Károly Andrányi senior (până în 1880), apoi de Miklós Lukácsy (1880-1887) și Tivadar Ottenberg (1887-1918).

Criza din 1873 a dus la prăbușirea bursei din Viena. Acțiunile și-au pierdut valoarea și în Arad, circulația mărfurilor s-a oprit, investițiile au stagnat. Orașul a ajuns la marginea falimentului economic. În acest moment greu Casa de Economii și Camera de Industrie și Comerț a obținut de la Banca Națională Austriacă un împrumut de 400 000 de forinți, din care casa de economii a primit 100 000. Împrumutul a fost rulat atât de bine încât s-a dobândit un câștig de 57 335 forinți, Casa reușind să plătească un dividend record pentru acționari.

După 1877-78 a urmat o epocă de avânt economic, Banca Națională Austriacă deschizând filială la Arad. Și Casa de Economii a funcționat eficient, asigurând credit construirii căii ferate de interes local din valea Crișurilor, sub conducerea inginerului Béni Boros. Un exemplu relevant pentru încrederea investitorilor: în 1886 suma totală a depozitelor a ajuns la 4 milioane de forinți. A contribuit la

acesta și creșterea economică continuă și recoltele agricole bune din acești ani.

Instituția a cumpărat imobilul de pe colțul străzii Vasile Goldiș în 1883, transformat de Emil Tabakovits mutându-și sediul aici din piața Avram Iancu. Imobilul de locuințe de pe colțul străzii Eminescu cu Piața Principală a ajuns de asemenea în proprietatea instituției. Casa de economii a acordat credit pentru ridicarea Statuii Libertății iar minorităților pentru construirea unei noi biserici.

În 1900 moneda oficială a devenit coroana, înlocuind forintul. Cu ocazia aniversării a 60 de ani de la înființare, săracii orașului au primit 2500 de coroane de la Casa de Economii.

După primul război mondial și-a schimbat numele în Banca de Credit Transilvănean, iar în 1930 a devenit sucursala arădeană a Societății Bancare Române.

Poziția de monopol a instituției în oraș a luat sfârșit în 1869 când a fost înființată Banca Populară Arădeană de Credit și Casa de Economii din Aradul Nou. Banca Populară Arădeană de Credit mai târziu și-a schimbat numele în Banca Industrială Populară Arădeană. La cumpăna dintre secolele XIX și XX a avut sediul în Piața Avram Iancu nr. 18, în casa Palugyay, dar a funcționat și un schimb valutar în hotelul Crucea Albă (astăzi Ardealul). Casa de Economii a Județului Arad a avut sucursală la Aletea și în comitatul Cenad, la Bățania.

Articolul de lege nr 37 din 15 mai 1875 a reglementat circumstanțele înființării băncilor. Românimea din Ardeal și-a înființat încă în 1871 la Sibiu banca proprie, Albina. Dezvoltarea economică a făcut necesară deschiderea unor noi instituții de credit. În 1886 douăzeci de personalități marcante ai românimii din Arad a decis înființarea unei instituții de credit. Între ei a fost Alexandru și Antoniu Mocioni, Nicolae Oncu, Sava Raicu. Capitalul de bază, de 100 000 de forinți, a fost depus în 1000 de acțiuni de 100 de forinți, cumpărate de 325 de persoane. Adunarea generală de înființare a Băncii Victoria a avut loc în 30 martie 1887, în fruntea consiliului au fost aleși în 8 aprilie Nicolae Oncu și Sava Raicu. Prosperitatea băncii se vede și în sume: în 1893 capitalul a fost de 600 000 de forinți, în 1905 1,2

milioane coroane, iar în 1911 2,5 milioane. Nu s-au făcut investiții în obiective industriale, în primul rând au creditat agricultorii români din împrejurimile Aradului pentru achiziționare de unelte agricole, animale, pentru a efectua construcții. A sprijinit tineretul român în continuarea studiilor, a finanțat funcționarea colegiilor din Beiuș și Timișoara, a asociațiilor culturale universitare române (România Jună din Viena, Petru Maior din Budapesta). A avut sucursale în Chișineu-Criș, Șiria și Ineu.

Tot pentru a veni în ajutorul întreprinderilor economice românești din Transilvania, în 1887 a fost înființată Casa de Economii și Credit Victoria. În 1911 directorul general a fost Sava Raicu, iar președintele comitetului directoral era Mihai Veliciu. A avut sucursale la Chișineu-Criș, Șiria și Ineu. Creditul anual acordat a atins suma de 450 de milioane de coroane.

La 1 iulie 1889 în clădirea Căilor Ferate Unite Arad-Cenad (ACSEV) din Arad a fost înființată Societatea pe Acțiuni a Casei de Economii Arad-Cenad cu un capital de 500 000 de forinți. Directorul general a fost Sándor Heinrich. El a fost urmat de Soma Földes, iar în 1929 de Géza Issekutz. Capitalul inițial a fost dublat peste cinci ani, iar în 1900 convertit în 2 milioane de coroane. Capitalul a crescut în 1908 la 4 milioane, în 1918 la 6 milioane de coroane. Sediul Casei de Economii a fost înălțat în 1909/1910 peste drum cu sediul ACSEV. Clădirea neoclasicistă după al doilea război mondial a devenit sediul sucursalei arădene a Băncii Naționale Române. Instituția a funcționat și după 1920, capitalul inițial a fost convertit în 3 milioane de lei. În 1929, la aniversarea a 40 de ani de la înființare, dispunea de un capital de 20 de milioane de lei.

În 1911 au funcționat în Arad sucursalele Băncii Austro-Ungare, a Băncii Comerciale Maghiare din Pesta și a Institutului de Credit Funciar din Sibiu, iar pe lângă acestea încă 13 bănci și 6 cooperative de credit.

În județul Arad instituții de credit mai mici au funcționat la Lipova, Nădlac, Radna, Buteni, Dezna, Birchiș.

Bibliografie:

- Arad-Csanádi Gazdasági Részvénytársaság Arad. Arad, 1930.
- Aradi Közlöny Nagy Képes Naptára az 1914-ik évre. 165–171.
- Aradul permanentă în istoria patriei. Arad, 1978. 308 – 309.
- Ottenberg Tivadar, Az Aradi Első Takarékpénztár hatvan éves története 1840–1900. Arad, 1901.
- Puskel Péter, 150 éve nyitották meg az első aradi bankot. Jelen Magazin, 1990. május 18.
- Puskel Péter, Erdélyben a második volt. Nyugati Jelen, 2005. febr. 17.
- Weil, Alois, Hârtii de valoare istorice. 76–89.



Sediul primei Instituții de credit din Arad



Înșterem

Sala elegantă de consiliu a Casei de Economii

Az aradi ipar- és népbank

Alaptőkéje: 1.000.000 kor. — Tartálékai: 770.000 kor.

BANKOSZTÁLYA

betéteket elfogad kamatozás
szelvényéből könyvecskére:

90 napi felmondásra 4 1/2 %

30 napi felmondásra 4 %

melyeken azonban a pénzü-
gyi ártalanságok képest fel-
mondás nélkül is kifizet:

Betéteket folyó számlában,
melyek felet elvonni nem
lehet:

leszámlált váltókat
legelősebbi kamattal, melletti
előleget ad

árakra, nyestonményekre,
értékpapírokra és másze-
rekre:

jelzálog kölcsönöket
nyújt házakra és földekre:

fedezett hitelt
ad folyó számlában:

betéteket
átvesz megőrzésre (késze-
re külön vasszafra állítan-
dolgozókra):

PÉNZVÁLTÓ ÜZLETE

A „FÉHÉR KERESZT” SZÁLLÓK ÉRTÉKESÉSE

vesz és elad

mindenféle értékpapírokat,
sorsjegyeket, arany és óla-
gon pénzeket, szorosan a
mindenkori napi ártályo-
mon:

bevált és leszámít

javalkéntesen szorosa-
nyokat, kisorsolt sors-
jegyeket értékpapírokra:

tőzsdei megbízásokat

elfogad a bel- és külföldi
tőzsdekre:

igérvényeket

kibocsát minden juttatás
hoz: azaz elvon

sorsjegyeket részletfizetésre,
sorsjegyek kibocsát

díjtalanul nyilvántartja

Aradi ipar- és népbank

ARADON, Szabadság-tér 18. sz. saját házában.

A 10 vertanu szoborral szemben.

A 13 vertanu szoborral szemben.

SZÁLLITÁ

AZ

VASPA

RÉSZ

HA

KOCSIR

NAG

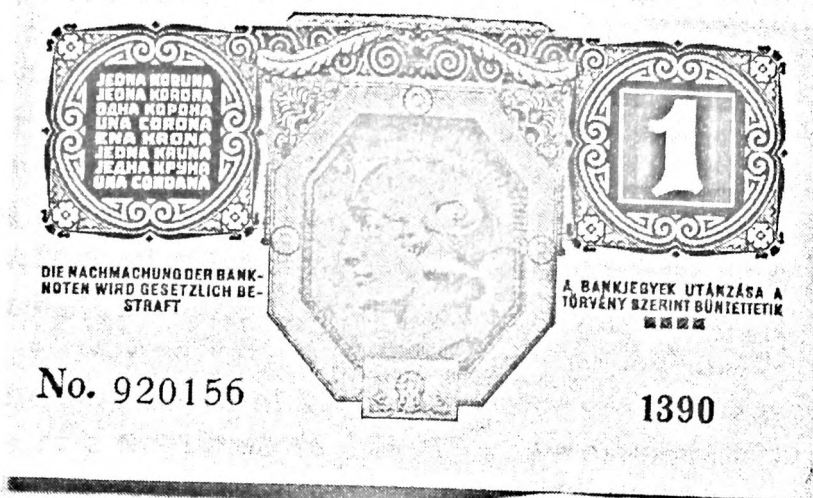
IGAZGATÓS

Reclama primei Bănci populare industriale

127



Coroana poliglotă austro-ungară



Bancnote de valoare mică

INSTITUȚIILE SOCIALE

Cea mai veche Asociație caritativă evreiască, Chewra Kadischa, a luat ființă încă din secolul al XVIII-lea, fiind întemeiată în 1729 de către Izsák Elias, unul dintre primii doi israeliți stabiliți în oraș. Pietatea față de morți a fost principala preocupare a asociației, dar au destinat sume însemnate și pentru ajutorul săracilor. Membrii asociației plăteau, aceasta fiind folosită pentru întreținerea mormintelor și a înmormântării cimitirului.

În conacul lui Zsigmond Edelspacher, în 1817, șaizeci de nobili din județul Arad au înființat Societatea de Binefacere și au adunat 20 000 de forinți pentru ajutorul celor săraci și pentru cei care sufereau de foame. În lipsa unui organizator priceput, inițiativa a fost dată uitării în câțiva ani de la înființare.

Din inițiativa lui Ignác Markovits în 1831 s-a înființat Societatea Civilă de Caritate în vederea ajutării celor săraci și al celor aflați în diferite nevoi. Scopul inițial a fost salvarea cetățenilor care erau aproape de faliment. Societatea a avut 139 de membri în 1873, iar 419 în 1881. Între președinți îl găsim pe comerciantul Károly Andrényi, pe comandantul de poliție Domokos Sarlot (până în 1920), apoi pe industriașul de mobilă Alajos Steigerwald (până în 1924) și pe ziaristul și economistul Tibor Zima.

După acest model, în 1841 s-a înființat Societatea Caritativă Civilă a Femeilor care la început a vizat ajutarea orfanilor. Membrii societății și-au dorit înființarea unui orfelinat dar nu au reușit să adune fondurile necesare pentru construirea unei astfel de instituții. Societatea a plătit costurile pentru grădiniță a mai multor copii care urmau grădinița condusă de József Nagy din spatele statuii sfântului Nepomuk. Au continuat această activitate până în 17 octombrie 1897 când s-a deschis orfelinatul din Arad, problema asistenței sociale a copiilor nevoiași fiind preluată de stat. În 1909

societatea femeilor a acordat ajutoare pentru 120 de văduve, a cheltuit 1500 de coroane pentru ajutoare speciale.

Societatea Crucea Roșie s-a înființat la Arad în februarie 1881. Societatea a avut 85 de membri fondatori, primul președinte fiind Sándorné Hász. Au început activitatea la 1 martie, până la sfârșitul anului având 300 de membri.

Conducerea Societății Caritative a Femeilor Israelite a fost preluată în ultimul deceniu al secolului al XIX-lea de către Dánielné Neuman Mária Füst (1862-1914). Societatea a înființat (cu ajutorul contelui Daniel Neuman) cantina socială unde, indiferent de confesiune, se asigura un prânz pentru cei săraci. Doamna protectoare a construit pe propria cheltuială o casă cu un etaj pentru cantină în strada Vasile Goldiș nr. 2. Loja francmasonă „Solidaritatea”, cu sediul pe strada Drăgălina, a introdus în cadrul programului de cantină socială pentru copiii nevoiași doza zilnică gratuită de lapte și pâine.

La începutul secolului al XX-lea a fost înființată Asociația pentru Ajutorul Elevilor Săraci. Președintele a fost văduva colonelului Károly Hauser. Asociația asigura prânz în lunile de iarnă pentru aproape 400 de elevi în cinci școli din oraș: în școala civilă de băieți din strada Georgescu și școlile din străzile Preperandiei, Oituz, Mărășești și cea din Grădiște. Aceeași asociație se ocupa și de procurarea hainelor pentru elevii săraci.

Orfelinatele

Orfelinatul israelit a fost înființat în 1870 de către Ignác Deutch. Din fondurile acumulate prin donații s-a cumpărat un imobil și s-a deschis orfelinatul care funcționa sub conducerea comunității israelite. În primul an au adăpostit 5 băieți, acest număr ridicându-se treptat la 20. Instituția a funcționat până la sfârșitul celui de-al doilea război mondial. În funcție de locurile vacante primeau copii și din alte localități.

Construirea unui orfelinat orășenesc a fost inițiat în 1876 de primarul Gyula Salacz, ales în funcție anul anterior. Până în 1890

s-au strâns 73 000 de forinți și din acești bani s-a început construirea clădirii de pe strada V. Babeș nr 4/b. Clădirea a îndeplinit această funcție până la jumătatea primului deceniu al secolului al XXI-lea.

Orfelinatul Național cu ajutorul Asociației Crucea Albă a deschis în 1897, în strada Voluntarilor, azilul de copii condus de Asociație, preluat apoi în 1 ianuarie 1903 cu 381 de copii de stat. Funcționarea azilului a fost reglementată prin ordinul 1903 I/V al ministerului de interne. În mai puțin de cinci ani azilul a avut sub îngrijire peste 3320 de copii. Copiii în vârstă de până la 7 ani erau îngrijiți de stat, comunele implicate fiind obligate să plătească pentru fiecare copil până la 15 ani suma de 120 de coroane. Conform statisticii oficiale întreținerea unui copil costa anual 150 de coroane. Diferența era plătită de stat.

Clădirea nouă al Azilului Maghiar Regal de Copii a fost predată la 1 mai 1904. Noua instituție a fost alcătuită din patru clădiri. În demisolul clădirii principale etajate a fost amenajată bucătăria, instalațiile economice și tot aici locuia personalul de serviciu. La parter se găseau birourile administrative, ambulatoriul, locuințele funcționarilor și a medicului. La primul etaj funcționa secția de nou născuți și așa numita sală de tranziție unde erau plasați copiii care așteptau să fie adoptați. Celelalte trei clădiri erau neetajate. Într-una a fost amenajată spitalul instituției, în cealaltă locuia administratorul și familia sa, iar în a treia se găsea morga, având în vedere rata ridicată a mortalității infantile. Instituția a fost dotată cu o cameră de dezinfectare, mașină pentru sterilizarea laptelui, bucătărie de lapte și un laborator medical.

În clădire a funcționat Azilul de copii până în 1920. După al doilea război mondial a devenit clubul fabricii de vagoane.

Eliz Fischer (1832-1921), femeie foarte bogată de origine evreiască din Arad, a donat comunității evreiești imobile de pe bulevard cu condiția să se înființeze orfelinatul evreiesc de fete. Fetele adăpostite în orfelinat primeau și zestre la căsătorie. Astăzi în aceste clădiri funcționează spitalul de obstetrică și

ginecologie. Pe clădirea din Bulevardul Revoluției nr. 84-86 încă există inscripția:

FISCHER ELIZA
ÁRVAHÁZ ALAPÍTVÁNY (FUNDAȚIA DE ORFELINAT)

Cămine de bătrâni

În 1875, Asociația Comercială Arădeană a donat Asociației Civile de Caritate casa de pe strada Andrei Mureșanu nr. 1 care a fost transformată încă în acel an într-un cămin pentru adăpostirea a 6 persoane, iar din 1880 au mai fost primiți 9 arădeni în vârstă, rămași fără familie.

La sfârșitul secolului al XIX-lea Societatea Caritativă Civilă a Femeilor, pomenită anterior, sub conducerea văduvei lui Lajos Purgly (1880-1898) a trecut la sprijinirea văduvelor nevoiași. La începutul secolului al XX-lea, Societatea Femeilor a cumpărat casa de pe strada Gheorghe Doja nr. 1, din vecinătatea spitalului de copii nou-născuți, a reconstruit-o și a amenajat-o în azil pentru femei vârstnice. În cămin, doamnele locuiau în camere cu un pat, aveau o sală comună de masă, baie și bucătărie la subsol. Deschiderea festivă a instituției a avut loc la 1 decembrie 1912 în prezența contelui și comitelui suprem Iván Urbán și al primarului Lajos Varjassy. Azilul de bătrâni a fost sfințit de șeful ordinului minorit, Ottó Lakatos.

În 1913 pe colțul străzilor Goga și Mărășești a fost construit azilul de bătrâni finanțat de comunitatea evreiască din donațiile lui Ignác Spitzer, Beti Haas, contesa Stefánia Neuman și contele Alfréd Neuman. Deschiderea oficială a avut loc la 1 mai, avându-i ca invitați de onoare pe contele și comitele suprem Iván Urbán, contesa Péterné Urbán și văduva colonelului Károly Hauser. Serbarea de inaugurare a început cu cântecul Ma tauvo prezentat de cantorul David Kohn și corul bisericesc. Președintele comunității evreiești, dr. Zsigmond Nemess, deputat parlamentar, a vorbit despre înființarea și sarcinile instituției. Rabbiul-șef, dr. Lajos

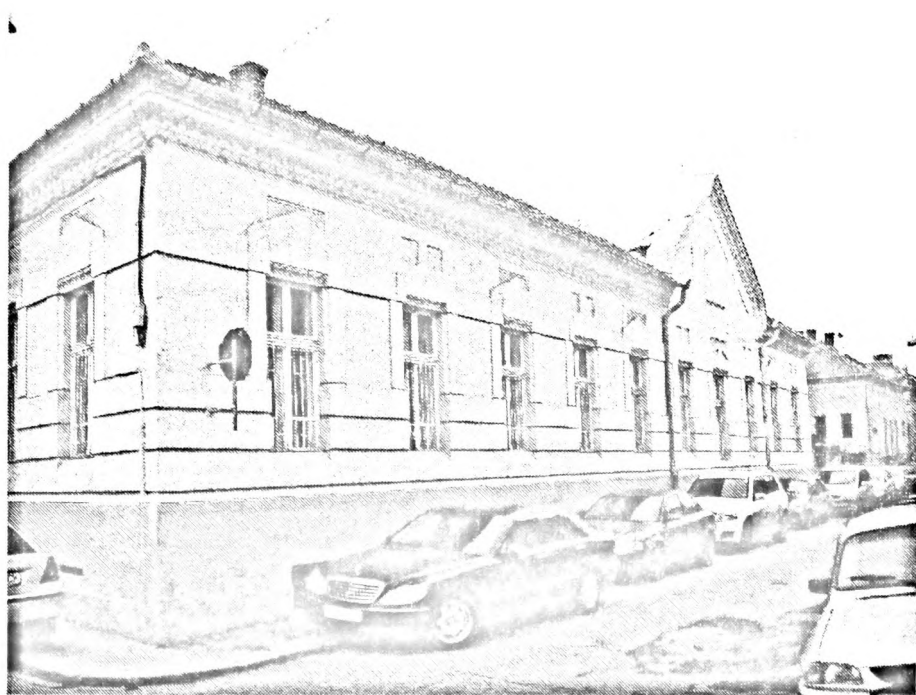
Vágvölgyi, a vorbit despre visul lui Iacob și, pornind de la cuvintele patriarhului, a afirmat că această instituție caritativă este într-adevăr casa lui Dumnezeu și poarta Cerului. Serbarea s-a terminat cu cântarea rugăciunii „Spiritul tău vâlvâind” interpretat de cantorul suplinitor Sándor Weisz și corul. În această clădire a înființat Mária Neuman-Füst Cantina socială. Cele două instituții există și astăzi pe strada Episcopiei, în clădirea veche funcționează secția de psihiatrie a Spitalului Județean.

Bibliografie

- Lanevschi, Gheorghe, Dezvoltarea urbanistica a Aradului. Secolele XVIII-XIX. In: Arad. Monografia orasului... , Arad, 1999. 216.
- Aradi Közlöny, 1912. dec. 1., 3.
- Bignio Mária, Az Aradi Polgári Jótékony Nőegylet története. Arad, 1910.
- Függetlenség, 1910. dec. 4.; dec. 11.
- Függetlenség, 1913. apr. 11.
- Istoria evreimii arădene. Tel Aviv, 1996. 44–49.
- Jubileumi Lap. Az Aradi Polgári Nőegylet alapításának 80. évfordulója alkalmából. 1921. aug. 7.
- Lakatos Ottó, Arad története. III. Arad, 1881. 83; 160–162, 164.
- Leitner Ernő dr., Az aradi gyermekmenhely. In Aradi Közlöny Nagy Képes Naptára 1908. évre. 328–332.
- Szarka László, Az Aradi Polgári Jótékony Egylet. In: Arad iparosváros. Szerkesztették: Bakács Miksa és Némegy Gábor. Arad, 1929. 95–98.



Orfelinatul din strada V. Babeș



Orfelinatul evreiesc de băieți



Aici a funcționat Cantina socială patronată de familia Neuman



Orfelinatul evreiesc de fete înființat de Fischer Eliz

Az ünnepély...
deme van Hoffmann Emilnek, aki sok körül-
tekintéssel állította össze az est programját.

Az Öregek Otthona felavatása.

Ünnepély a Perényi-utcai házban.

Arad, május 2.

Lélekemelő, szép ünnepségek keretében nyitották meg tegnap a néhai Spitzer Ignác és Huss Béla alapítványeiból létesített Öregek Otthonát. Az otthon a Perényi- és a Kosanthe-utca sarkára építették s ennek a hatalmas szép épületnek nagytértermében folyt le a fel-
avató ünnepély. Az ünnepélyen impozáns, elő-
kelő közönség jelent meg, melynek soraiban elsőnek látnuk Urbán Izán báró főispánt fele-
ségével, báró Urbán Péternét és özv. Hauser
Károlyné ezredesnéit.

Tizenegy órakor vette kezdetét az ünne-
pély a „Ma tauvó“ című dallal, melyet Kohn
Dávid főkantor a templomi énekkar kíséreté-
vel énekelt. Ezután Nemess Zeigmond dr., az
izraelita hitközség elnöke az intézmény kelet-
kezéséről s annak hivatásáról beszélt. Utána
Vágvölgyt Lajos dr. főrabbi megható beszédet
mondott.

A lélekemelő szép beszédből közöljük a
következőket:

Jakób álmából és a patriárka szavaiból
kiindulva: „Valóban ez az Isten háza és ez az
Égnek kapuja“, elmondotta a talmudnak azt az
érdekes legendáját, mely ez álomlátás helyéhez,
a Mória magaslatához fűződik. Salamon király
templomot akart építeni az Egyedülvalónak.
Bejárta a szentváros térségeit, a völgyeket, a
begyertőket, hogy megfelelő helyet találjon, de
valahol csak emberek letévők a mérővesszőt,
ezt valamely tiúkratos erő mindannyiszor meg-
mozgatta, amit Salamon arra magyarázott, hogy
nem a helyet választotta az Isten. Később este
lőn. A király egymagában áll a Mória magas-
latán, gondolatokba merülve. Ekkor észreveszi,

egy aradi sa

Kettőtört karrier. — M

Az aradi ugynevez-
gok nemrég még igen l
voit Réty Vidor joghall-
fél év óta nyomtalanul
tünt fiatal jogász a leg
aki mindenütt ott volt,
latság kínálkozott.

Zsurokon, bálokon
Vidor soha sem hiány-
szerepet játszott.

Botosvőfély, béli
orfeumhölgyek barátj
dor főfoglalkozásai. M
mazó gentleman, rokt
révén elég vigan élt.

Csak hogy az u
kell, ez pedig nem
okozta vesztét. Mert
kölcsonökből és szive
dig csak volt pénz, a
rások bedugultak, ah
sablonossá vált hamis
zatala.

Az észnélküli k
lejtőjére sodorta a ki

Váltókat hamisít
anyja nevére, aki vé
kori eltévelyedését é
nál a fiát följelentet

Mikor a fia meg
menekült Aradról, h
sem tudja. Állítólag
után tartózkodás be
törvényszék a váltók
vetkező elfogató par

8703. Az aradi
Réty Vidor irányába
ható arról, hogy a
Aradon...

Articol despre inaugurarea azilului evreiesc pentru bătrâni



Clădirea fostului Azil evreiesc pentru bătrâni



Azilul pentru femei vârstnice din strada Gh. Doja
vopsit în două culori

INSTITUȚIILE DE ASIGURARE

Instituțiile de asigurare au apărut pe teritoriul Ungariei în prima jumătate a secolului al XIX-lea. Până pe la începutul secolului al XX-lea s-a format o rețea bine conturată și parțial profilată peste tot în Monarhie. În Transilvania, în 1885 se înființează Societatea de Asigurări Transilvania cu sediul la Sibiu, foarte populară în rândul românilor. A funcționat până în 1952. În 1911, tot la Sibiu, va fi înființată Societatea de Asigurări Ardeleana, care va fi naționalizată în 1948. Ambele societăți au avut un număr semnificativ de asigurați și în Arad. Încă în anii 50-60 ai secolului trecut pe numeroase case particulare au fost încă vizibile plăcuțele gri aluminiu (Transilvania) sau albastru emailat (Ardeleana) a acestor societăți.

În 1895 în Arad găsim 29 de reprezentanțe ale diferitelor societăți de asigurare cu următoarele profile:

1. daune cauzate de incendii, grindină și transport precum și asigurări de viață; 2. doar asigurare de viață; 3. asigurări de accidente; 4. asigurare agricolă contra grindinei; 5. asigurare de oglinzi și sticlă. (Acesta din urmă a fost reprezentată de o singură societate cu sediul în Viena, însă la începutul secolului al XX-lea Societatea de Asigurări Duna s-a angajat și ea în asigurarea transporturilor de sticlă.)

La începutul secolului al XX-lea în Arad 9 societăți de asigurări mai mari și 15 mai mici se ocupau de grijile locuitorilor. Cele mari au fost următoarele: Prima Asociație Maghiară Generală de Asigurări, Instituția de Asigurări Adria, Instituția de Asigurări Fonciere din Pesta, Asociația de Asigurări Generale Triest, Societatea de Asigurări Duna, Asociația de Asigurări Phönix, Asociația Indigenă de Asigurări Generale, Asociația de Asigurări al Agricultorilor, Banca de Asigurări Transsylvania. Cel din urmă a avut sediul pe actuala str. Horea nr. 1.

Secretarul general a fost Gyula Herbay, dar toți funcționarii erau de etnie română: Nicolae Luțai, Ioan Miclău, Valeriu Antulescu, Emilia Oprini.

Pe lângă asociațiile de asigurări generale, cele mai mici s-au profilat pe asigurarea împotriva furturilor, asigurări de viață, caz de serviciu militar, asigurare de învățământ și accidente ș.a.m.d.

Pe zidul clădirii din str. Vicentiu Babes nr. 18 se mai vede plăcuța cu stema și coroana maghiară a Asociației de Asigurări Adria. Asociația s-a înființat la Arad în 1838 cu sediul în Piața Avram Iancu nr. 18, iar după construirea clădirii casei de economii ACSEV (astăzi Banca Națională Română), s-a mutat acolo, pe Bulevardul Revoluției. Agentul general a fost Pál Salgó, secretarul Băncii Comerciale a Poporului din Arad de la începutul secolului al XX-lea. Contabil a fost Gáspár Einhold, iar funcționarii: Vilmos Reiner, Ferenc Gregovits, Kolb Andor și Szeréna Róth.

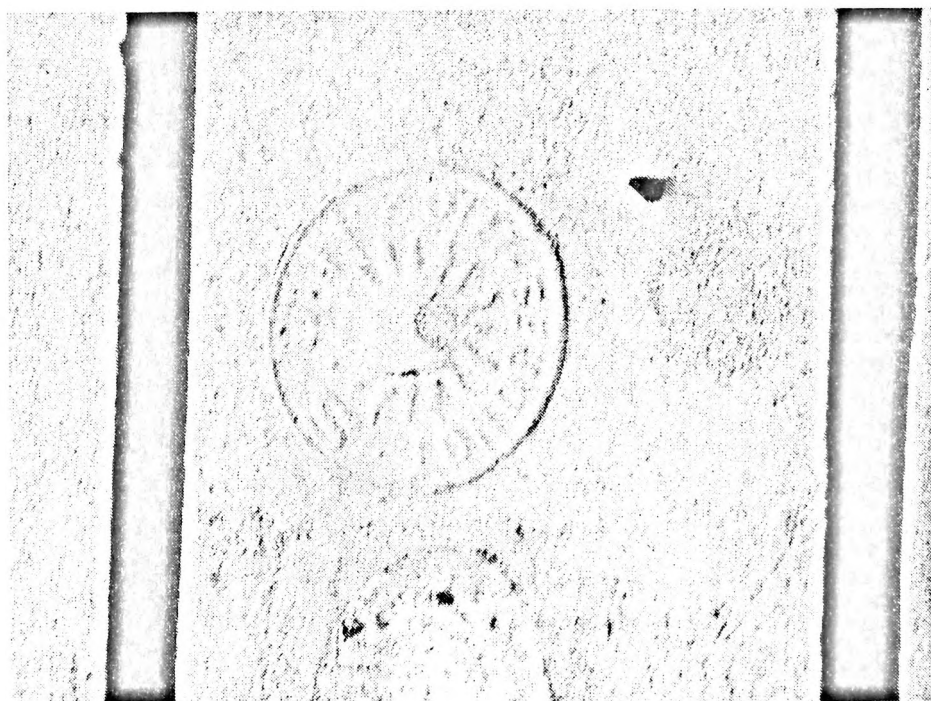
Plăcuța Asociației de Asigurări Sun Londres, fondată în 1719, se găsește deasupra intrării Palatului Szántay, construit în 1905, pe strada Horia.

Bibliografie

- Az Aradi Közlöny Nagy Képes Naptára az 1904. évre. 62–63.
- Gaal Jenő dr. Aradvármegye és Arad szabad királyi város közgazdasági, közigazgatási és közművelődési állapotának a leírása. Arad, 1989. 354–355.



Emblema Instituției de asigurări Adria



Plăcuța vopsită a Asociației Sun Londres

CAMERA DE COMERȚ ȘI INDUSTRIE

Primele Camere de Comerț au fost înființate în perioada monarhiei dualiste pe baza ordinelor 1868. VI. și 19223 din 28 noiembrie 1868, emise de Ministerul Economiei în anul 1868. (Mai devreme pe teritoriul imperiului au funcționat astfel de camere, de exemplu în portul Rijeka, între anii 1811-14 și mai târziu în 1850). În anii 1850, 1860 în mai multe orașe (Pesta, Brașov, Debrețin, Cașovia, Cluj, Bratislava, Sopron, Timișoara, Zagreb și Osijek) au fost înființate camere, dar pentru a intra în legalitate, a trebuit să aștepte până în anul 1868. Pentru a fi în conformitate cu dispozițiile de la acea vreme, camerele se constituiau pe o perioadă de cinci ani, cheltuielile acestora fiind finanțate din impozitele alegătorilor.

În perioada punerii în aplicare a legii și a ordinului, orașul Arad nu avea susținător în cercurile guvernamentale, din acest motiv Aradul nu făcea parte din cele zece orașe amintite care au primit dreptul de a înființa o instituție de comerț. În 1869, Societatea Lloyd din Arad a depus o cerere la Ministerul Comerțului pentru aprobarea camerei arădene, iar mai târziu, în 14 februarie 1870, a fost depusă o asemenea cerere și în numele orașului. Aprobarea de la minister a sosit cu data de 26 noiembrie 1871, astfel încât Camera de Comerț și Industrie Arad și-a demarat oficial activitatea începând cu luna ianuarie 1872.

În Consiliul Camerei au fost acceptați trei tipuri de membrii: membrii interni (locuitori ai orașului Arad), membrii externi (din comitatele Arad, Cenad, Hunedoara, Békés și Zărand), membrii prin corespondență (de oriunde din țară). Numărul membrilor interni și externi se ridica la 32-32 (16 comercianți și 16 industriași), numărul membrilor prin corespondență era nelimitat. Camera din Arad și-a exprimat părerea în materie de legislație (de exemplu cu privire la legislația comerțului), s-a amestecat în problemele locale din mediul economic, a deschis o acțiune de succes pentru întemeierea școlii superioare cu profil economic, a făcut propuneri în sensul transfor-

mării breslelor în corpuri industriale, a grăbit reglementarea piețelor sectoriale, a grăbit procesul de navigabilitate a râurilor Mureș și Jiu, a militat pentru înființarea depozitelor scutite de taxa vamală.

Cel mai mare ecou l-a avut organizarea Expoziției din sudul Ungariei din anul 1890. În locul unde se află astăzi Parcul Copiilor, Palatul Cultural, Cazinoul, Hotelul Parc și într-o hală comercială de pe terenul din fața Colegiului Național Moise Nicoară, industriași, meșteșugari, agricultori din șapte comitate și-au expus produsele industriale, agricole și produsele artisanale. Pavilioanele au fost proiectate de cei mai de seamă arhitecți arădeni ai vremii: produsele industriale și cele agricole erau expuse într-un pavilion separat de cele ale mineritului, artelor și arheologiei. Expoziția a fost vizitată în perioada 2 august - 16 octombrie de mii de arădeni și vizitatori din alte locuri. Dintre expozanții arădeni, Ádám Verbos, proprietarul fabricii de mobilă, și Ede Bing, negustor de vinuri, au fost premiați cu marele premiu național, iar acestea n-au fost singurele premii oferite arădenilor. Organizatorul expoziției, brutarul János Kristyóri a fost distins cu Ordinul Franz Iosif în rang de cavalier.

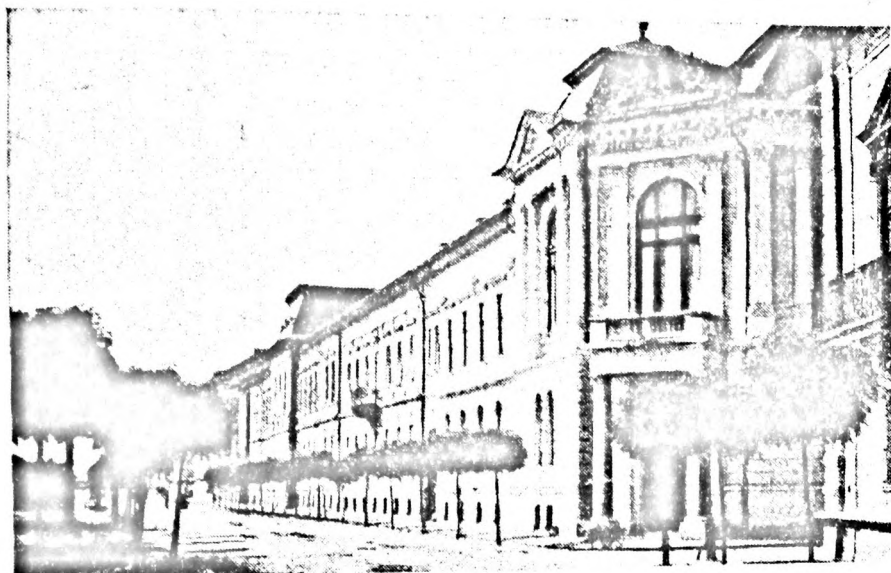
Sediul Camerei de Comerț a fost amplasat în strada Gheorghe Lazăr în clădirea aflată pe colțul cu Bulevardul General Dragalina. Între cele două războaie mondiale clădirea a fost reconstruită, ridicată la două etaje și cu intrarea spre strada Gheorghe Lazăr. Fațada clădirii a fost decorată cu sculpturi în basorelief reprezentând nuduri masculine (lucrările sculptorului și artistului numismatic Géza Rubleczky (1881–1970)), care simbolizează activitatea comercială și industrială.

Președinții Camerei de Comerț și Industrie Arad: Pál Walfisch 1872-75; Bernát Deutsch 1875-81; Ferenc Grünwald 1881-95; János Kristyóri 1895-1911; Tivadar Ottenberg 1911-17; Alajos Steigerwald începând cu 1917.

Bibliografie:

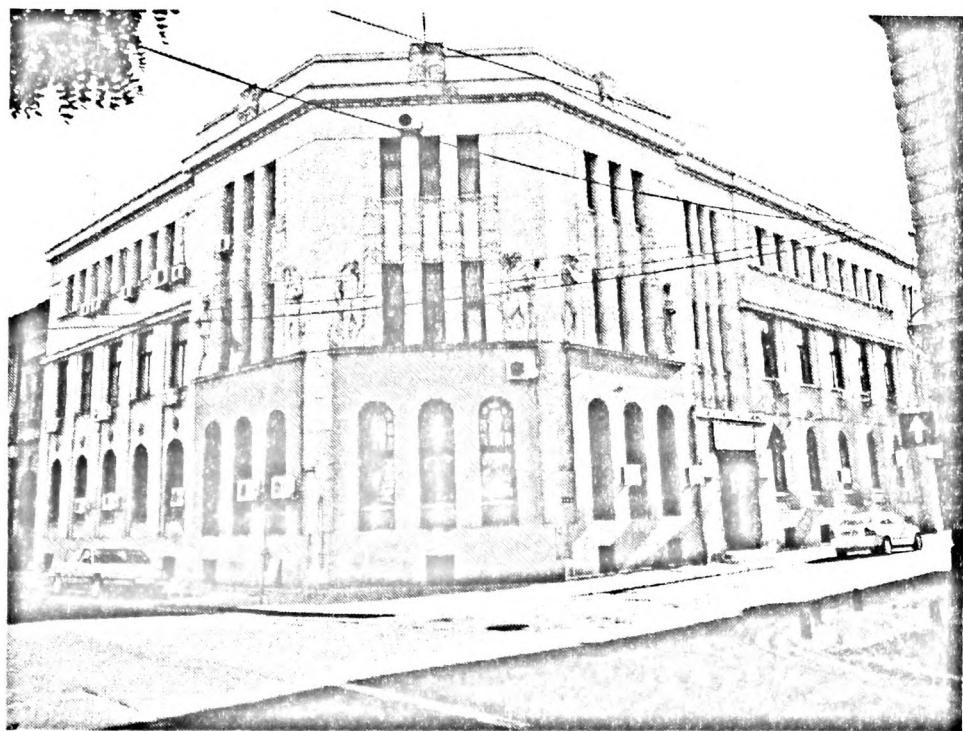
- Lanevschi, Gheorghe, Aradul vremurilor de mult apuse 1834-1914. Cluj-Napoca, 2005. 51-59.

- Pacurariu, Brutus, Camera de Industrie și Comerț Arad. În: Arad-oraș industrial. Arad, 1929. 51–55.



A Kereskedelmi- és Iparkamara székháza.

Camera de Comerț și Industrie la deschidere



Clădirea reconstruită cu două etaje



Nudurile masculine ale lui Géza Rubleczky de pe fațada clădirii

CORPORAȚIA INDUSTRIAȘILOR ARĂDENI

Conform articolului în vigoare nr. XVII. din 1884, așezările care dețineau un consiliu ales împuternicit, și unde numărul meșteșugarilor calificați depășea numărul de 100, prin interesul a două treimi dintre aceștia se poate înființa o Camera de Industrie. Pentru a aduce acestea la îndeplinire, pe lângă de audierea Camerei de Comerț și Industrie, era nevoie de aprobarea autorității locale, sau în alte cazuri de aprobarea Ministerului Comerțului. Apartenența la o asociație nu era obligatorie nici pentru comercianți, nici pentru meseriași. Scopul acestora era menținerea ordinii și înțelegerii între întreprinzători, sprijinirea intereselor acestora. Pentru soluționarea conflictelor dintre întreprinzători și ucenici/calfe a fost înființat un consiliu de conciliere. Conform datelor din 1910, în județ au fost identificați 22 807 meseriași care își desfășurau activitatea singuri în atelierelor proprii, cu cel mult câte un ucenic sau calfă.

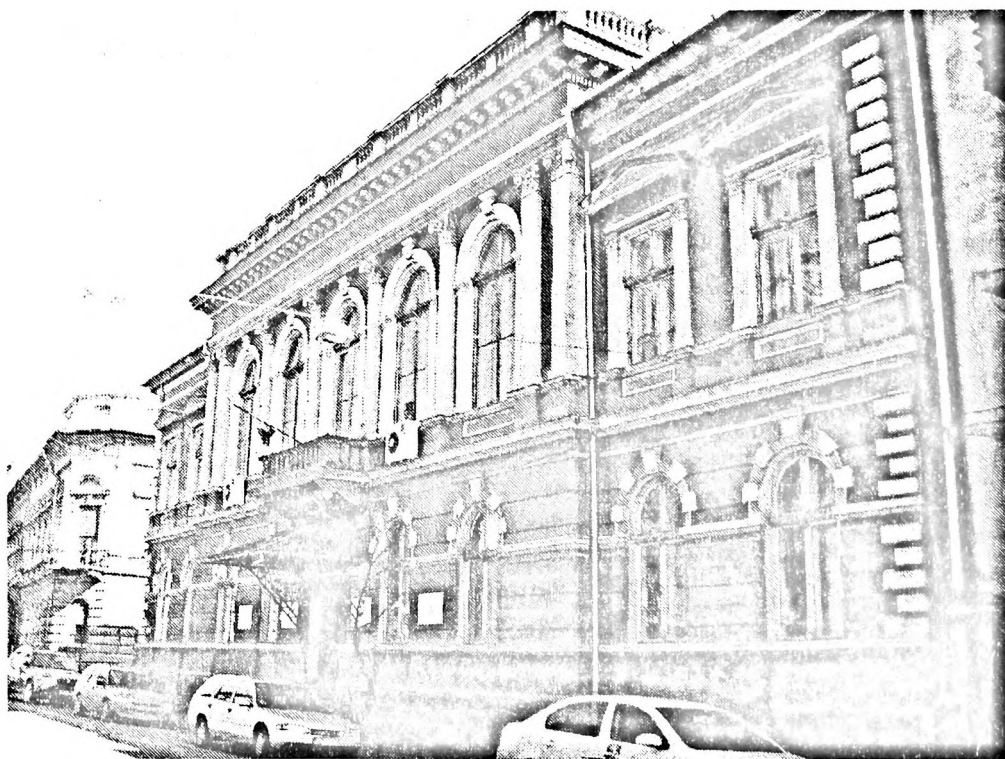
Corporația întreprinzătorilor arădeni s-a constituit la data de 25 martie 1885. Primul președinte a fost brutarul János Kristyóri. (Acesta a fost organizatorul principal al expoziției din 1890, pentru care a fost premiat și ales printre membrii Ordinului Cavalerilor ce poartă numele lui Franz Ioseph I.) În doar doi ani de zile (până în 1887) a fost ridicat impozantul sediu cu două nivele situat pe bulevardul Decebal. În 1904 la acesta a fost adăugată cea mai mare și frumoasă sală de dans din Arad din vremea aceea. În urma celui de-al doilea război mondial clădirea a fost ocupată de armata sovietică, după retragerea ei din anul 1958, clădirea a fost cedată armatei române sub denumirea de Casa Armatei. Până în zilele noastre clădirea a rămas în folosința forțelor armate.

După încheierea primului război mondial, s-a constituit la Cluj Asociația Corporațiilor de Industrie, a cărei sediu a fost mutat la scurt timp după înființare la Arad.

Președinții Corporației Industriale de la Arad: János Kristyóri junior (1885-92); Péter Nikolits (1892-1901); Antal Berán (1901-1904); Károly Glück (1904-1905); Alajos Steigerwald (1905-19), Emil Wohlmann (în timpul revoluției). După încheierea primului război mondial: Pál Bérczi (1920-21); Alajos Steigerwald (1921-25); Olariu Iustin (din 1922 co-președinte, după demisia lui Steigerwald a condus Corpul Industrial Arădean, iar József Glück a devenit co-președinte).

Bibliografie

- Arad, permanență în istoria patriei. Arad, 1978. 304–305.
- Dolga Imre, Az aradi ipartestület rövid története. In: Arad iparos-város. Arad, 1929. 76–80.



Sediul de odinioară al Corporației Industriașilor din Arad

ABATORUL PUBLIC

Chiar și în a doua jumătate a secolului al XIX-lea măcelarii tăiau animalele la casele lor, în curtea măcelăriilor sau în apropierea acestora. Pe timp de vară depozitarea de lungă durată a cărnii era imposibilă, de aceea animalele se tăiau mai des. În aceste locuri mirosul devenea insuportabil pe timpul verii și roiuri de muște invadau zonele măcelăriilor. Gunoiul și rămășițele animaliere cu miros pestilențial se adunau la capătul str. Carol Andrenyi și în piața Cetății Vechi, lângă vechiul pod peste Mureș. Problema salubrității zonei a fost rezolvată de conducerea orașului odată cu decizia construirii unui abator public. Proiectul a fost înaintat ministerului de resort în anul 1891, dar aprobarea acestuia a durat ceva timp.

În decursul anului 1892 toate ziarele locale și Monitorul de Arad (Aradi Közlöny) au publicat regulamentul de funcționare a abatorului public emis de către Ministerul Sănătății Publice.

Paragraful 4. se referă la activitatea directorului: „Directorul abatorului public, care fiind medic veterinar, conform art. 133 din legea VII/1888, trebuie să fie licențiat, având atribuții specifice de inspector în ceea ce privește tăierea animalelor, supraveghează abatorul, contabilizează actele de evidență ale animalelor, controlează menținerea curățeniei în abator...” La începutul secolului al XX-lea abatorul era condus de un director, acesta fiind ajutat de un medic veterinar și de un secretar.

Pe "aleea" de odinioară (acum calea Victoriei), aproape de Piața de animale, s-a construit abatorul, inaugurat la 1 decembrie 1892. Conform știrilor apărute în ziarele vremii, măcelarul Károly Glück a adus doi boi cu panglici, tăiați apoi de angajații măcelarilor.

La început, în abatorul orășenesc animalele destinate procesării erau sacrificate de măcelarii înșiși. Conform paragrafului 7 din regulamentul abatorului „instrumentele cu care sunt

sacrificate și procesate animalele sunt în proprietatea măcelarilor, dar utilitățile abatorului și salubritatea reprezintă sarcina orașului.” Deschiderea abatorului a pus capăt mirosului pestințial din jurul carmangeriilor.

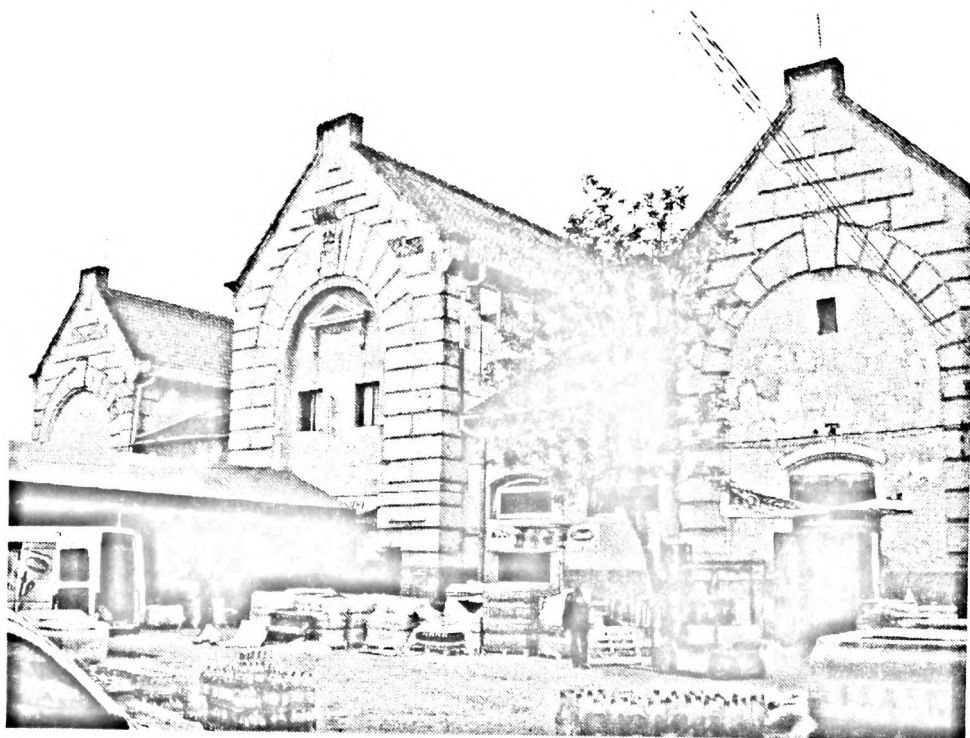
Abatorul a funcționat neîntrerupt de la inaugurarea sa, în oraș existând la sfârșitul secolului al XIX-lea 18 carmangerii și 61 de măcelării, iar acestea se aprovizionau permanent cu produse proaspete. Datele statistice din anul 1910 arată că în anul precedent în abator au fost sacrificate un număr de 36 934 animale dintre care un număr de 217 de capete au fost confiscate din cauza unor boli.

Funcționarea abatorului corespundea tuturor cerințelor, astfel pe piețele arădene nu au fost depistate produse din carne infectată. Fabrica de gheață asigură congelarea cărnii până la livrarea din abator.

Regulamentul de funcționare a abatorului prevedea, totodată, și condițiile de transport ale cărnii și ale rămășițelor animaliere. Transportul era permis doar cu un atelaj curat, acoperit cu prelată și dotat cu o portieră laterală, astfel încât cetățenii să nu vadă nimic din interiorul acestuia. Acest mod de aprovizionare a carmangeriilor s-a menținut până în mijlocul secolului al XX-lea (anii 1950).

Bibliografie

- Aradi Közlöny, 1892. aug. 7-10; dec. 1.
- Somogy Gyula dr., Arad szab. kir. város és Arad vármegye községeinek leírása. Arad, 1913. 29.



Abatorul de altădată astăzi este închiriat de mai multe societăți comerciale

VAMA ORAȘULUI

Obiceiul de a percepe vamă sau taxarea la trecerea peste un pod sau printr-un oraș există din evul mediu. Transportul mărfurilor se taxa în punctele de vamă de la trecerea peste un pod sau printr-un oraș, sau la intrarea într-un târg. La început aceste taxe intrau în vistieria regală, apoi în bugetul comunității locale, suma fiind folosită pentru repararea și întreținerea podurilor și drumurilor folosite de transportatori. În Ungaria, până la jumătatea secolului al XIX-lea, erau supuși taxelor vamale doar oamenii de rând, nobilimea fiind scutită de acestea. Nobilii au plătit vamă pentru prima dată pe Podul cu Lanțuri care lega Pesta de Buda. Aceasta a reprezentat prima ocazie când nobilii au fost taxați.

În 1745 orașul Arad a obținut de la conducerea comitatului dreptul pentru perceperea taxelor vamale pe drumurile ce traversau orașul. Pentru fiecare căruță se plătea câte o poltură, sumă ce se plătea până atunci pentru produsele trecute peste râul Mureș.

În timpul Monarhiei Austro-Ungare perceperea taxelor vamale pe drumurile publice, poduri și bacuri era posibilă doar cu autorizarea Ministerului Transporturilor. O altă taxă se percepea pentru utilizarea drumurilor pavate atât în orașe cât și în sate. Pentru perceperea acestora era nevoie de autorizarea Ministerului Comerțului. Vama de drum se percepea la marginea localităților la barierele de vamă.

În octombrie 1910 a fost inaugurat primul pod de fier peste Mureș, care lega orașul Arad de Aradul Nou. Lângă pod s-a construit sediul vămii, clădire în care la parter funcționa biroul vameșului, iar la etaj locuia vameșul care avea serviciu permanent.

Trecătorii sosiți la Arad din părțile Banatului, venind pe jos sau cu mijloace de transport, erau obligați să plătească vamă pentru produsele și căruțele introduse în oraș. Pe fațada casei vămii se

vede și în prezent stema orașului. (Clădirea vămii de lângă Podul Decebal a fost aruncată în aer în 1944, acolo se mai vede doar temelia de beton.)

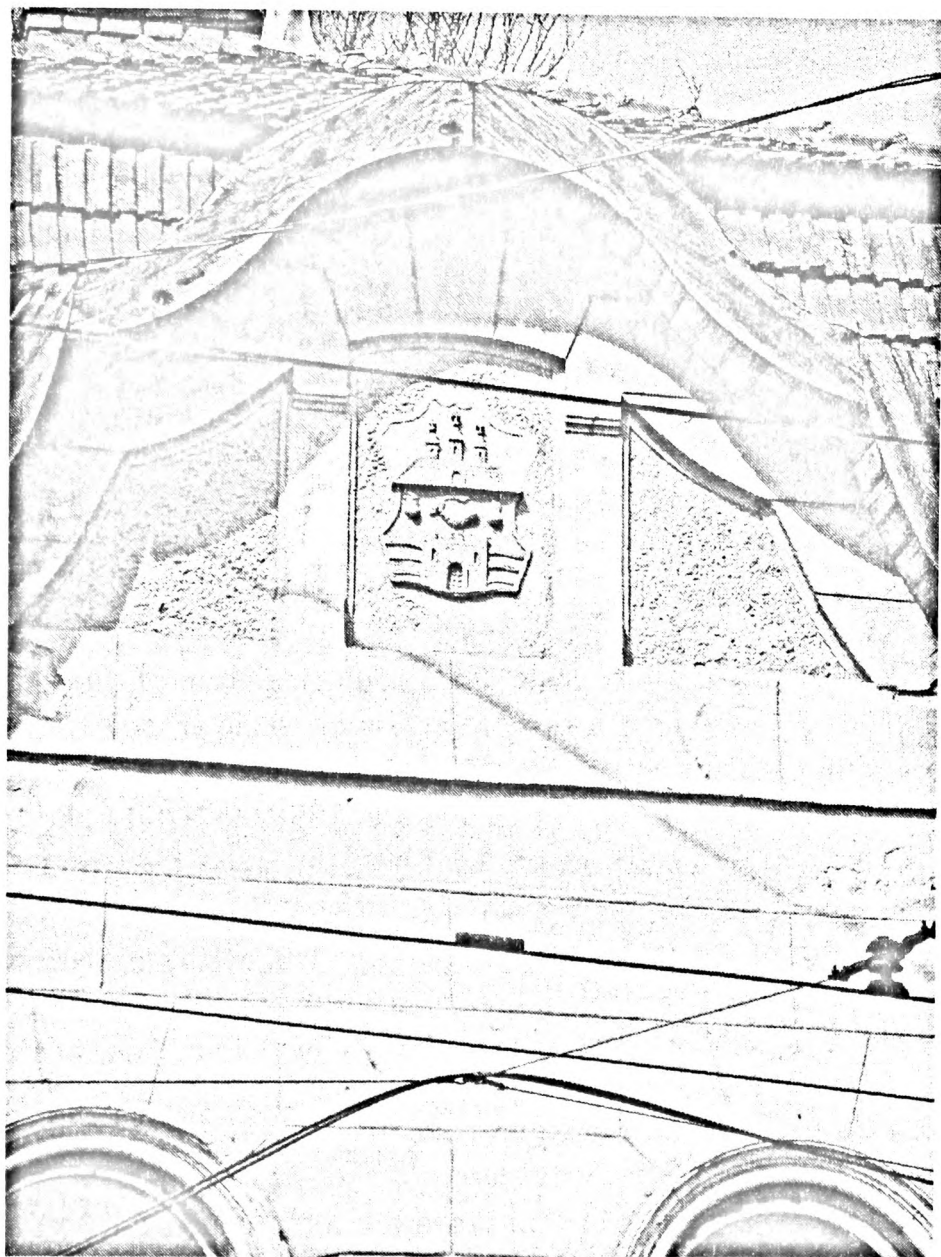
În mod similar, exista o clădire de vamă cu etaj în cartierul Pârneava, la capătul străzii Liviu Rebreanu, unde cei care veneau la târgul de animale erau obligați să plătească. Birouri ale vămii se aflau și la capătul cartierului Grădiște spre localitatea Zimand-Cuz, pe calea Bodrogului, lângă Cimitirul Pomenirea, niște construcții temporare care serveau pentru întocmirea actelor oficiale de vamă. Acestea au funcționat fără locuințe de serviciu.

Bibliografie

- Arad történelmi városkalauz. Összeállította Ujj János. Arad, 2001. 88–89.
- Jancsó Árpád, Rajtuk taposunk. A Bánság útjai a 19. században. Partiumi füzetek 14. Nagyvárad, 2000.
- Márki Sándor, Aradvármegye és Arad szabad királyi város története II. Arad, 1895. 881.
- Magyar Nagylexikon. 9. Bp., 1999. 465.



Clădirea vămii de la pod spre Aradul Nou



Stema orașului pe fațada clădirii

CINEMATOGRAFUL

A șaptea artă s-a născut în data de 28 decembrie 1895, odată cu primul spectacol oferit de frații Lumière, Louis Jean și Auguste, la Paris, în sala de biliard de la Grand Café. Prezentarea a cuprins proiectarea a 11 filme de scurt metraj a câte 1-2 minute. În luna februarie a anului următor, în fața unui public mult mai numeros, aceștia și-au brevetat invenția „imagini vii”. Aceștia au fost primii pași ai filmului spre cucerirea rapidă a întregului mapamond. La Budapesta, în data de 10 mai 1896, un reprezentant al fraților Lumière a prezentat un film de o jumătate de oră, succesul acestuia fiind atât de mare încât au fost nevoiți să repete spectacolul timp de un an în fiecare zi și în unele zile chiar și cu mai multe reprezentații.

Acest spectacol a avut un ecou răsunător și în rândul cetățenilor arădeni, fiind prezentat în numeroasele articole de ziare care vorbeau despre noua „invenție miraculoasă”. Nu e de mirare că prima proiecție la Arad, din 13 ianuarie 1897, a stârnit așa un val de curiozitate. Proiecția celor 13 filme de scurt metraj a fost programată să dureze trei zile, dar datorită succesului extraordinar, caravana a fost nevoită să-și amâne plecarea. Astfel, caravana a rămas timp de 12 zile în oraș și la fiecare reprezentație sala mare a Hotelului Crucea Albă a fost plină până la refuz.

Următoarele reprezentații au fost organizate de omul de afaceri vienez Josef Stiffler în data de 18 iunie 1897, când au fost prezentate publicului 20 de filme de scurt metraj. La prima reprezentației, deoarece în aceeași seară a fost inaugurat iluminatul public, nu s-au prezentat prea mulți doritori, arădenii preferând să se plimbe pe corsoul iluminat. În zilele următoare însă au fost înregistrate încasări substanțiale. Caravanele cinematografice țineau proiecții în săli închiriate, oferind publicului un program compus din creațiile companiilor de producție, cum ar fi cele ale

francezilor Pathé și Gaumont, ale danezului Nordisk, iar mai târziu ale celor italiene și americane, filme de lung sau scurt metraj.

Actorul clujean Janovics Jenő (1872–1945) a prezentat la Arad în 1899 un spectacol teatral amestecat cu proiecții. Odată cu răspândirea aparatelor de filmat au început să apară producții locale. În Arad, György Naszter a realizat și prezentat filme documentare despre centrul orașului. În 1905 a fost filmată și pelicula intitulată „Pe strada ȝiganilor din Pecica”, care a fost proiectată ulterior la Teatrul Vechi. Inaugurarea festivă a acestui spațiu a avut loc la data de 30 noiembrie 1907, fiind primul cinematograf al orașului, denumit Urania. Aici a fost proiectat în premieră primul film românesc despre războiul de independență, eveniment despre care s-a vorbit la nivel înalt în presa locală.

Având în vedere numeroșii vizitatori ai teatrului, arhitectul József Steiner a anexat la clădire o galerie, un foaier și o dependință. Sala a funcționat ca cinematograf până la apariția filmelor cu sunet. După care a fost închis pentru modernizare iar după asta s-a redeschis în 1933 cu celebrul film Pat și Patashon. În 1967 sala a fost declarată periculoasă pentru public și a fost închisă.

În schimb, orașul a devenit un adevărat centru de producție a filmelor. După cunoștințele noastre, s-au făcut filme documentare despre dezvelirea statuii Kossuth (1909) și despre alegeri (1910). În anul 1911 s-a difuzat în cinematograful Urania, plin până la refuz, filmul de scurt metraj despre Porțile de Fier, realizat de profesorul arădean Jenő Záray.

Primul film artistic a fost prezentat la Arad în anul 1913, fiind produs de firma Projektograph din Budapesta, în regia eminentului director de teatru Szendrey Mihály (1866–1956), filmul având titlul „Nuntă țărănească la Arad”. Tot Szendrey a regizat în timpul războiului mondial filmul documentar despre deținuții cetății Aradului. Mai târziu Dezső Kertész a turnat două filme la Budapesta și la Arad cu titlul „Jos masca” și „Există o păpușică”. Între cele două războaie mondiale, până în 1929, s-au filmat în Arad pentru diverse producții cinematografice.

Până la Primul Război Mondial deja amintitul cinematograf Urania avea un renume, în afară de acesta s-au construit cinematograful Erzsébet (mai târziu Tineretului, apoi Arta; în 1910), elegantul Apollo în palatul Lloyd din centru (24 noiembrie 1910). Astăzi nu mai funcționează nici unul. La începutul anilor 1990 Cinematograful Apollo (Studio) a fost mutat, prealabil, în palatul Bohus, iar la data de 31 martie 2011 a fost închis și cinematograful Arta a cărui nume indică preocuparea pentru difuzarea numeroaselor filme artistice începând cu anii 1990.

Bibliografie

- Kiss, Nicolae, „Lanternă Magică” la Arad. Flacăra Roșie, 1974. iulie 13.
- Lanevschi, Gheorghe, Arad első állandó mozija, az Uránia. Vörös Lobogó, 1982. nov. 28.
- Lanevschi, Gheorghe, Aradul vremurilor de mult apuse 1834–1914. Cluj-Napoca, 2005.
- Puskel Péter, 105 éves az aradi mozi. Nyugati Jelen, 2002. febr. 15.



Cinema Apollo în prezent

CĂMINUL MUNCITORESC

În 1912, organizația locală a Partidului Social Democrat a primit acceptul de la autoritățile locale să construiască clădirea Căminului Muncitoresc pe un teren din centrul vechi, în fosta piață înaintea podului de lemn care ducea în cetate. Diferitele organizații muncitorești s-au unit cu ceva timp în urmă pentru a pune bazele unei astfel de instituții. Pentru a duce la îndeplinire planul, banii adunați din donații au fost completați cu donația importantă a fostului muncitor arădean, Jakab Perveiller. Perveiller a fost dulgher la fabrica de vagoane, a emigrat în Statele Unite ale Americii. Muncind în New York, a făcut cunoscută povestea arădeană în fața muncitorilor arădeni emigrați, și donațiile primite de la colegii săi i-a trimis acasă. Din acea sumă a fost construit Căminul Muncitorilor, o clădire impozantă cu un etaj. A fost inaugurată la data de 1 mai 1913.

Clădirea a fost proiectată de arhitecții Fodor-Reisinger din Arad. Clădirea cu două nivele, cu încălzire pe aburi, putea adăposti în sala mare 150 de persoane, avea încăperi pentru birouri, trei biblioteci, trei săli de spectacole și două camere de consiliu. În incinta clădirii se aflau și două apartamente pentru administratori. Regulamentul căminului interzicea comercializarea băuturilor spirtoase. Cotidianul arădean Függetlenség a raportat următoarele: „Inaugurarea a avut loc înainte de masă. Dezső Bokányi*), delegatul Partidului Social Democrat Central a ținut un discurs, în prezența unui număr mare de muncitori. Acesta a vorbit despre dezvoltarea culturii începând din epoca primitivă până în zilele noastre. Primarul Aradului, Lajos Varjassy, a salutat în numele arădenilor noua instituție și i-a dorit mult succes, considerând că noua instituție are rolul de a educa muncitorimea. După discursul festiv clădirea a fost inaugurată.”

După amiază, la orele două și jumătate, Partidul Social Democrat a organizat o defilare grandioasă pe artera principală a orașului. Mulțimea, care cuprindea mai bine de trei mii de oameni,

s-a deplasat în piața Catedralei, unde s-a ținut o adunare populară. Strengár-Demián Száva, secretarul de partid al Aradului, a salutat mulțimea...”

În aceeași seară s-a ținut o petrecere cu dans și program artistic în sala festivă a noului cămin al muncitorimii. Programul, alcătuit de Emil Wollmann, a fost compus din poezii, piese muzicale și muzică de cor.

Din 1913 aici a fost sediul Partidului Social Democrat din Arad, cât și a diferitelor sindicate. Ca urmare a căderii imperiului în 1919, căminul și-a suspendat de mai multe ori activitatea, în 1929 fiind suspendată definitiv. În anul 1948, ca urmare a naționalizării, clădirea a fost transformată în cabinet medical, iar începând cu anul 1960 aici funcționează policlinica specială cu plată.

*)

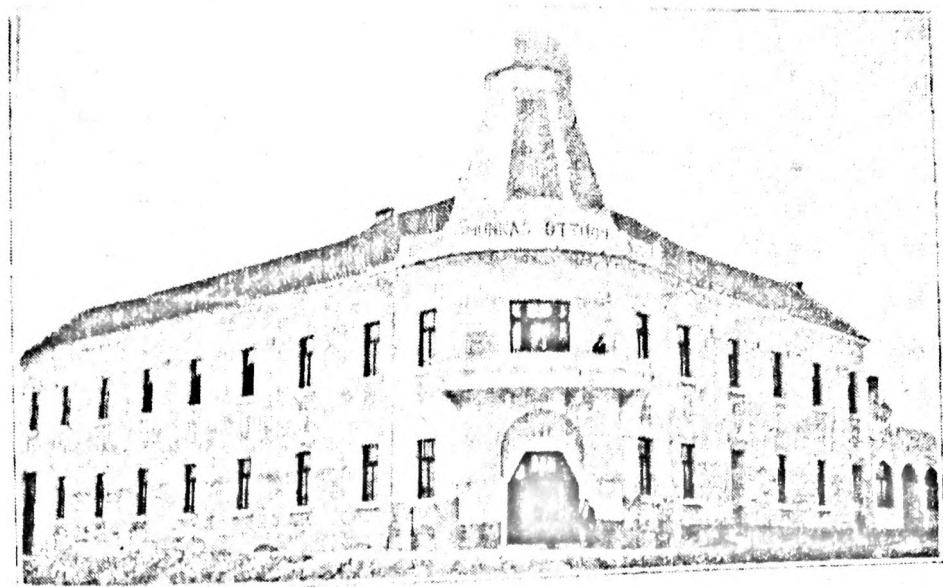
Dezső Bokányi (1871–1940) a activat în tinerețe ca pietrar, în 1891 a devenit funcționar în cadrul Partidului Social Democrat. Până în 1919 a fost membru în conducerea partidului. În timpul regimului comunist (martie 1919), instaurat de Bela Kun, a fost comisar al muncii și al protecției sociale a poporului. După eșecul regimului, a fost condamnat la moarte. Ca deținut politic ajunge în 1922 în Uniunea Sovietică, unde lucrează la Ajutorul Roșu și la emisiunea în limba maghiară a radioului. În 1938 a fost arestat și a murit într-un spital de deținuți.

Bibliografie

- Arad történelmi városkalauz. Összeállította Ujj János. Arad, 2001. 29.
- Függetlenség. 1913. május 3.
- Lanevski, Gheorghe, Aradul vremurilor de mult apuse 1834–1914. Cluj-Napoca, 2005. 149.
- Glück, E., Roz, Al., Tocsen, M., Arad ghid turistic. București, 1974. 49–50.



Fostul Cămin muncitoresc
de mai multe decenii în serviciul sănătății



A szervezett munkások otthona.

Căminul Muncitoresc



VARJASSY LAJOS,
Arad polgármestere.

LAJOS VARJASSY, primarul Aradului

III. LEGĂTURA CU LUMEA

SERVICIUL POȘTAL

Istoria poștei în Transilvania datează încă din evul mediu. Până în sec. al XVI-lea domnitorul își transmitea ordinele prin mesageri, între comitate se comunica cu un fel de serviciu de curierat. În 1526 împăratul Ferdinand I. a încredințat familia Taxis cu transmiterea corespondenței între Viena și Bratislava. (De aici și numele serviciului de taximetru.)

În urma încheierii păcii de la Karlowitz (1699), pornește serviciul poștal militar dinspre Buda în direcția Szeged și Arad, tot atunci începe și procesul de organizare a stațiilor de poștă. Prin aceste stații se asigura comunicarea continuă între capitală și confiniile militare Tisa-Mureș. În urma păcii de la Passarowitz, granița Imperiului Austriac a fost împinsă spre sud. La data de 1 iulie 1722 împăratul Carol al III-lea a preluat oficiile poștale în gestiunea statului, declarându-și suveranitatea regală asupra amplasării acestora.

Maria Tereza a fost cea care a separat Serviciul de corespondență de cel al transportului de persoane. Între anii 1769-1770 au fost organizate stațiile de poștă între Arad și Oradea. Stația de poștă din Arad se afla în locul Hotelului Crucea Albă. În acest loc se preluau corespondența și coletele, mai târziu tot aici se înființează și serviciul de transport de persoane spre Buda și Transilvania. Primele cutii poștale au fost amplasate în stații în anul 1817. De la Arad spre Buda poștalionul pleca miercură și sâmbăta dimineața, iar înapoi duminică și joi. Spre Buda erau 18 stații, iar spre Timișoara trei. (În stații se schimbau caii). Pe vremea ofițerului de poștă Graf József, în 1845, a fost deschisă stația de poștă dintre Arad și Zam. Primul serviciu de transport

colete a fost înființat în 1852 în direcțiile Buda-Arad-Timișoara și Oradea-Cluj.

Telegraful bazat pe codul Morse a apărut la sfârșitul sec. al XIX-lea, acesta făcând posibilă transmiterea mult mai rapidă a știrilor. Pe teritoriul Imperiului Austriac primul oficiu telegrafic, deschis de Crăciun în Bratislava, a apărut în 1847. La semnarea Înțelegerii din 1867 țara avea deja o rețea de telegrafie considerabilă. În 1850 s-au introdus timbrele și mandatele poștale.

După semnarea convenției, Istvan Govore, ministrul industriei și al comerțului, l-a numit pe Mihaly Gervay prim-șef al poștei. În perioada lui s-a renunțat la folosirea limbii germane în serviciul poștal, poșta austriacă și cea maghiară au definitivat sistemul căștilor poștale. (Acest lucru fiind o premieră mondială!).

În Arad prima clădire destinată exclusiv poștei a fost construită în 1886, fiind vorba de Palatul Poștei de pe strada Lucian Blaga. În 1887 tot aici a fost mutat și serviciul de telegrafie.

În conformitate cu Legea din 1908, poșta maghiară s-a despărțit de poșta austriacă.

În momentul declanșării Primului Război Mondial, în Arad, pe lângă sediul central al poștei mai funcționau și cinci sucursale: nr. 2 în gară, nr. 3 pe str. Crișan nr. 9, nr. 4 în cetate, nr. 5 în Gai, nr. 6 în piața Catedralei. La oficiul poștal central pe lângă șeful de poștă lucrau încă 38 de funcționari. La poșta nr. 2 de la gară erau 8 funcționari, iar în restul sucursalelor activa doar câte un șef poștal.

Clădirea poștei centrale a fost folosită până în anii 1970, după aceea poșta a fost mutată pe Bulevardul Revoluției, în locul vechii fabrici de lichior, într-o clădire impozantă cu etaj, ca în final, în secolul al XXI-lea să fie mutată în zona gării. Vechea clădire a poștei a fost folosită ca bibliotecă județeană, iar mai târziu ajunge în folosința armatei române: centru de recrutare până la suspendarea stagiului militar obligatoriu.

Bibliografie

- Bertényi Iván, Gyapay Gábor, Magyarország rövid története. 1992. 437–439.
- Dr. Somogyi Gyula, Arad szab. kir. város és Arad vármegye községeinek leírása. Arad, 1913.
- Századok statisztikája. Központi Statisztikai Hivatal. 2001.



Fostul Palat al Poștei pe strada Lucian Blaga

CALEA FERATĂ ȘI GARA

Fiecare epocă istorică are câte un mijloc de transport popular, la modă. Fără îndoială calea ferată este caracteristică capitalismului timpuriu, secolului al XIX-lea. Povestea de succes a căii ferate a început în anul 1829, când Stephenson pune în funcțiune locomotiva cu aburi Rocket, folosită pentru prima oară între Liverpool și Manchester. Următorii ani stau sub semnul dezvoltării căii ferate în Marea Britanie, dar și în toată Europa.

Despre Calea Ferată din Ungaria dispunea articolul legii din 1836, în care au fost stabilite 13 direcții pentru viitor. Cu 11 ani mai târziu s-a deschis linia Pest-Vac, și s-a început construirea căii ferate și în direcția câmpiei, astfel încât în iarna anului 1848 guvernul revoluționar, în timp ce se refugia spre Debrețin, și-a parcurs drumul cu trenul până la Szolnok. Totuși până la mijlocul secolului caleașca trasă de cal a rămas principalul mijloc de transport, în toată țara funcționând o rețea bine organizată a serviciului de diligență. În 17 martie 1848 un astfel de poștalion a adus la Arad vestea izbucnirii revoluției de la Pesta și un exemplar tipărit al celor 12 puncte ale revoluției. În timpul Revoluției de la 1848 ministrul de transporturi, István Széchenyi, a menționat traseul Arad-Valea Mureșului-Transilvania ca una dintre cele patru linii principale ce urmau a fi construite, una dintre ramificațiile acestuia fiind linia Debrețin-Satu Mare.

Dezvoltarea economică a orașului Arad și creșterea numărului de locuitori coincide cu demararea construcției căii ferate. Sub stăpânirea turcă Aradul era un așezământ lipsit de importanță, abia în secolul al XVII-lea a început să se dezvolte. În anul 1834 a primit titlul de oraș regesc liber, iar în 1849 avea peste 22 de mii de locuitori. În cele mai multe cazuri, în fruntea orașului au fost aleși persoane capabile ca primari, aceștia puneau interesele cetățenilor pe primul loc, cum ar fi Domokos Heim sau

Gábor Török, ca să amintim doar câțiva dintre aceștia până în perioada absolutistă de după 1848-49.

Când în 1850 ia ființă Compania de Căi Ferate a regiunii Tisa (TVT), edili orașului demarează procedurile de contractare pentru construirea căii ferate. La data de 24 februarie 1856 în Viena a fost prezentă o delegație arădeană (primarul Ádám Horváth, președintele camerei de comerț, Károly Andrányi, vicepreședintele András Weisz, omul de afaceri Farkas Steinitzer, reprezentantul orașului, Ferenc Hermann). La locuința contelui Barkóczy János li s-a cerut conducătorilor companiei ca după terminarea liniei Szolnok-Debreen să se elaboreze cât mai urgent planul de lucrări din județul Békés al arterei Szolnok-Arad. În data de 17 octombrie 1857 a fost inaugurat la Szolnok podul de cale ferată din zadă peste Tisa, astfel s-a deschis drumul spre Oradea și Arad. În 22 aprilie 1858 ajunge la Oradea prima locomotivă cu aburi din direcția Püspökladány. În 25 octombrie 1858, după masă, ajunge la poarta Transilvaniei, la Arad, primul tren de la Pesta. Astfel s-a realizat legătura orașului cu rețeaua căilor ferate Europene.

Prima gară a fost construită tot de Compania de Căi Ferate a Regiunii Tisa (TVT). Pe vremea aceea această companie era a treia ca și mărime din țară. Gările proiectate de companie semănau cu construcțiile medievale, având cornișe tip arcadă și ancadrame tipice pentru ferestre. Ideea constructorului era să îi facă călătorului drumul spre tren cât mai scurt, trecând prin clădirea de primire, cumpărându-și biletul la casierie și eventual intrând în sala de așteptare. În funcție de mărimea localităților, compania avea cinci tipuri de clădiri proiectate. De fapt exista și un al șaselea tip pentru orașe mai mari. În această ultimă categorie se încadrau gările orașelor Miskolc, Debreen, Coșice, Oradea și Arad. Potrivit scriitorului de specialitate Gyula Reményi, clădirea gării din Arad era cea mai frumoasă dintre acestea. (Deși după fotografiile vremii semăna foarte mult cu clădirea gării din Oradea.) În acestea se poate observa că intrarea și aranjamentul liniilor sunt similare în cele două stații. Deasupra intrării boltite se înălța fațada asemenea unui bastion medieval, ducându-ne cu gândul la o cetate medievală.

În fața gării au fost amplasate și liniile de șine ale omnibuzului, tot aici fiind amplasată stația de autobuz, și aici staționau și birjele. Elementele decorative de pe peron au fost confecționate din fontă, acestea pot fi văzute într-o imagine contemporană din 1887, apărută în Albumul Alföldi Képes Emlékkönyv editat de dr. Lajos Báttaszéki. Holul peronului a ars în aprilie 1893 și n-a mai fost reconstruit.

Mulțumită căii ferate, traficul a devenit considerabil mai fluent și rapid. În comparație cu transportul cu calul care atingea o viteză de 10 km/h, trenul reușea performanța de 35 km/h, iar trenul accelerat atingea chiar și 50 km/h. Trenul personal ajungea în 24 de ore la Viena, iar acceleratul în 12 ore. Timpul de mers era atât de mare datorită necesității de a umple locomotivele cu apă în stațiile mai mari și datorită schimbării locomotivei, ceea ce era indispensabil cel puțin o dată pe rută. În 1880 căile ferate au fost naționalizate.

În primele decenii după înființare pe căile ferate maghiare circulau trenuri cu patru clase, trenul rapid având și vagon restaurant. În aceste vagoane nu erau serviți doar pasagerii care călătoreau la clasele I și II. Diferitele clase erau diferențiate prin culori. Clasa I avea galben deschis, clasa a II-a verde, iar clasa a III-a avea culoarea maro vișinie. Clasa a IV-a, existentă doar la început, însemna de fapt călătoria cu vagoane de marfă. Iluminatul era asigurat cu lămpi de ulei amplasate pe tavan, iar încălzirea era asigurată cu recipiente plate din tinichea umplute cu apă caldă care se schimbau în stații. Conductorul circula pe o scândură prinsă de marginea vagoanelor. În anul Înțelegerii austro-ungare în Ungaria existau deja 2160 de km cale ferată.

În deceniile următoare Aradul a devenit cel mai important punct de cale ferată din zonă. În 22 decembrie 1868 au fost inaugurați 211 km de cale ferată până la Alba Iulia, construită de Prima Cale Ferată din Transilvania SA, cea mai importantă rută a Transilvaniei atât pentru transportul de persoane cât și pentru transportul de mărfuri. La data de 8 iulie 1868 Ministerul Transporturilor și al Lucrărilor Publice a anunțat condițiile

construcției căii ferate dintre Arad și Timișoara. Proprietarii căii ferate au fost antreprenorul timișorean György Klapka (fostul general) și întreprinzătorul din Nürnberg Cramer Klett. Unul dintre creditori a fost Banca din Darmstadt. Intrarea în funcțiune a celor 56 de km de cale ferată a fost programată pentru sfârșitul anului 1870, dar termenul a fost amânat de mai multe ori. O dată din cauza terenului inundat pe care trebuia construit podul peste râul Mureș. Probele tehnice au fost finalizate la 4 aprilie 1871. Calea ferată spre Timișoara a fost inaugurată în 6 aprilie fără nici un fel de festivitate, cu următoarele șase stații: Aradul Nou, Șag, Vinga, Orțișoara, Merțișoara și Sânnandrei. În cadrul acestei rute s-a construit podul din lemn de 403,60 de metri peste Mureș în apropierea cetății Aradului. În ciuda faptului că deschiderea rutei nu a fost făcută publică, la Orțișoara un număr mare de curioși și chiar o fanfară a salutat primul tren personal, în ciuda ploii persistente. Distanța a fost parcursă în trei ore. În 7 aprilie ziarul local publică Mersul trenurilor. Trei curse plecau zilnic de la Timișoara înspre Viena, via Arad și Budapesta. Durata călătoriei: mai puțin de zece ore. În anul 2011 evenimentul a fost aniversat oficial cu o mică festivitate.

În 1884 linia din Transilvania a fost naționalizată, iar cea timișoreană (ca și restul liniilor feroviare din țară) urma să fie naționalizată în 1891.

Trenul a devenit rapid mijlocul de transport preferat al populației, constructorii însă au avut de învins o serie de greutăți. În primul rând legate de reticența proprietarilor de pământ care se cam codeau să-și dea acordul pentru construcții pe terenurile lor, temându-se că astfel vor pierde o parte a forței de muncă disponibile. Piedicile de ordin natural (suprafețe mlăștinoase, râuri, munți, strâmtori) și nivelul tehnicii de atunci solicita o muncă de inginerie serioasă și de excepție. Avântul enorm al construcției căii ferate în Transilvania a fost menționată și în Istoria României (volumul IV, 1964).

Calea ferată a devenit o modă, iar moșierii ale căror proprietăți au fost ocolite de traficul feroviar s-au solidarizat în 1876 pentru a construi ruta Arad-Sântana-Șiria-Pâncota-Ineu. Tot în

1876 a fost înființată prima companie feroviară de interes local, Căile ferate Arad-Valea Crișului SA. Arădeanul Béni Boros (1839-1896) a fost unul dintre cei mai renumiți ingineri de căi ferate, fiind proiectantul și executantul liniilor secundare. De numele lui se leagă proiectarea căii ferate în Valea Crișului. Datorită lui și al prefectului Péter Atzél, promotorul inițiativei, la data de 8 februarie 1877 a fost inaugurată ruta de 45 de km între Arad și Seleuș, iar la data de 12 mai porțiunea de 18 km între Seleuș și Ineu (în 1881 s-a continuat spre Sebiș și Buteni). În 1881 s-au înființat Căile Ferate Arad-Cenad SA, care, în 1883, a dat în folosință și ruta spre Pecica.

Această extindere a fost sprijinită de articolul de lege XXXI, din 1880 care se referea în principal la căile ferate de interes local. Cele două societăți de căi ferate de interes local din Arad s-au unificat, în 1886, în Căile Ferate Unite Arad-Cenad, sediul acesteia a fiind construit în 1892, o clădire impunătoare în stil eclectic, iar în 1909-10 societatea și-a deschis bancă proprie într-o nouă clădire impunătoare în stil neoclasicist. Este vorba despre sediul actual al Băncii Naționale Române din Arad. În 1895 societatea dispunea de 27 de locomotive, 26 de vagoane poștale, 46 de vagoane de transport persoane, 956 de vagoane de marfă, cu care anual transportau 600 de mii de persoane și 7000 de tone de marfă. Cu aceste mijloace au fost transportate cele necesare pentru construirea fabricii de ciment și cărămidă de la Gurahonț. Societatea avea 41 de stații.

Pentru a avea o perspectivă amplă asupra căilor ferate ale județului Arad, să mai amintim construcția unei linii de cale ferată cu ecartament îngust între Sebiș și Moneasa. Conte de Wenckheim a fost cel care a finanțat construcția acesteia, lungă de 25 de km cu ecartament îngust de 76 de cm. Materialele necesare lucrărilor au fost procurate de la fața locului. Cele 67 de podulețe au fost construite din lemn. Pe calea ferată cu ecartament îngust se transportau lemne de la exploatarea forestieră locală, marmură roșie din cariera de marmură, și fier din topitorie, cu destinația Sebiș. După deschiderea băilor de la Moneasa, în după amiezele de duminică exista o cursă de persoane pentru turiști de la Moneasa

spre Sebiș, cu vagoane de persoane atașate la garniturile de tren-marfă.

Datorită acestei dezvoltări rapide a căilor ferate, Aradul avea relație cu cinci destinații (Békéscsaba-Budapesta, Transilvania, Valea Crișului, Szeged și Timișoara). În 1892 de la Arad spre Budapesta și retur circulau cinci trenuri personale. Singurul rapid existent parcurgea distanța în cinci ore. Dintre trenurile care circulau spre Alba Iulia două personale mergeau până la București și retur, dar existau și linii de ramificație, cum ar fi de exemplu Sântana-Kétegyháza și Mezőhegyes-Kétegyháza. Spre Oradea linia parcurgea ruta Pădureni-Békéscsaba-Kötegyán-Salonta. (Calea ferată între Chișineu Criș și Salonta a fost construită doar după 1923). În aceste timpuri despre Arad s-a afirmat în enciclopedia engleză "Britanica", dar și în cele germane "Mayer's" și "Brockhaus" că este unul dintre cele mai importante orașe din punct de vedere economic din regat, cu o remarcă specială referitoare la frumusețea arterei principale.

La începutul secolului trecut cererea era atât de mare încât vara s-au regularizat curse speciale directe de la Arad spre cele mai importante stațiuni balneare de la Marea Adriatică. În 1904 prin gara din Arad treceau zilnic 32 de trenuri de persoane. Printre acestea două de după amiază erau trenuri rapide spre București via Predeal. Numărul anual de 380-400 de mii de călători a ajuns în primul deceniu a secolului 20 să depășească un milion.

În 17 octombrie 1910 vine și rândul liniei de interes local de 132 de km dintre Aradul Nou și Zrenjanin, după care a fost înființată o linie independentă între Aradul Nou și Zrenjanin, care să atingă localitățile Grabaț, Lenauheim, Lovrin, Periam, Pesac, Gottlob, Nakovo și Comloșu Mare.

În 1914 rețeaua de cale ferată a țării era de zece ori mai mare decât în 1867, și anume 21800 de km. Din cei 499 de km de cale ferată județeană 140 de km erau în proprietatea statului, iar restul se afla în proprietate privată. În seria celor private se înscrie linia de cale ferată cu ecartament îngust deschis în anul 1905 între Arad și Podgoria Aradului, având 51 de km. Aceasta a fost electrificată în 1912, devenind în aprilie 1913 cea de-a cincea linie electrificată a

continentului, și care a funcționat până în anul 1991. Atunci rutele Ghioroc-Pâncota, respectiv Ghioroc-Radna au fost deființate, iar pe distanța Arad-Ghioroc s-a trecut la circulația cu tramvaie.

La începutul secolului al XX-lea societatea Căile Ferate ale Statului Maghiar Regesc a devenit cam mai mare instituție a orașului Arad. Pentru birouri a fost ridicat impozantul palat din piața Podgoriei. Pe baza evidențelor, în acest centru, la vremea respectivă, lucrau 527 de persoane împărțite în diferite departamente: întreținere și construcție căi ferate, trafic și comerț, tractare, inginerie, depou de locomotive, șef de gară. 230 lucrau în departamentul de de gară, 17 erau prim-mecanici de locomotivă, iar 42 mecanici de locomotivă.

După ce Căile Ferate Maghiare au preluat clădirea gării, necesitatea extinderii a devenit evidentă. Clădirea a fost reconstruită prin prezervarea elementelor originale. La mijlocul anilor 1890 din gară porneau zilnic 32 de trenuri personale, transportând anual 300-350.000 de pasageri din județul Arad, numărul lor ajungând la 380-400.000 până în 1904. În 1893 peronul acoperit a ars, focul păgubind și clădirea gării.

Până la urmă, în 1910 clădirea veche a fost demolată, din vechea gară păstrându-se doar aripa clădirii dinspre cartierul Grădiște. Potrivit planului original. gara urma să fie redeschisă pe 15 decembrie al aceluiași an.

Clădirea actuală realizată din cărămidă galbenă a fost proiectată prin modificarea unui proiect tip al Căii Ferate Maghiare. Proiectarea îi aparține echipei conduse de Pfaff Ferenc (1851-1913), dar sunt voci care îl consideră pe Béla Enyedi (1884-1945), specialist remarcat în serviciul Căii Ferate Maghiare, adevăratul proiectant. Propunerile lui Lajos Szántay, arhitect de seamă al orașului, au fost luate de asemenea în considerare la realizarea proiectării. Întreaga clădire este acoperită cu cărămidă arsă, fațada intrării principale având trei fereastre imense cu arcade, deasupra lor înălțându-se un atic cu trei arcuri gotice, pe cel din mijloc fiind amplasat un ceas ce arată ora exactă. Intrarea dinspre oraș este decorată cu fier forjat în stil secesion. Deși din

motive financiare proiectele inițiale au fost simplificate, unele din ornamente fiind omise, clădirea, finalizată în anul 1911-12, a devenit una dintre cele mai mari și moderne gări de provincie. Inaugurarea oficială a avut loc în dimineața zilei de 1 februarie 1912, când pe baza ordinului șefului de gară, Kálmán Szemere, fără nici-o festivitate sala a fost deschisă călătorilor pentru trenul personal cu numărul 611, de la 4.30. dinspre Transilvania. În prima zi au plecat 680 de călători, iar 760 au sosit în noua gară arădeană. Tot în același an s-a început construirea Palatului Administrativ MAV (acum CFR), dat în folosință în anul izbucnirii primului război mondial.

Deși pe ruta Szajol-Arad circulau 10 trenuri rapide și personale, respectiv 32 marfare, s-a impus necesitatea rapidizării circulației. Înainte de izbucnirea războiului mondial s-a vorbit pentru prima dată despre planul construcției celei de-a doua linii pe ruta Szajol-Arad, îndeplinirea acestui proiect fiind zădărnicită de izbucnirea primului război mondial.

În timpul celui de-al Doilea Război Mondial gara a fost bombardată. În 3 iulie 1944 în cadrul operațiunii militare "Frantic Joe II.", aliații au bombardat Aradul. Atacul, derulat în două etape, a avut patru obiective: clădirea gării, fabrica de vagoane, sediul Gestapo din zona lacului, respectiv cazarma diviziei de cavalerie de pe calea Aurel Vlaicu. La bombardament au fost folosite bombe tradiționale și incendiare. În ceea ce privește gara, a fost distrusă clădirea veche dinspre zona estică, atelierele, vagoanele care se aflau pe peron, peroanele, restaurantul de lângă gară. Clădirea centrală a gării a supraviețuit aproape fără daune bombardamentului care a durat aproape jumătate de oră. În urma atacului au decedat 190 de persoane, majoritatea lor aflându-se în afara adăpostului. În luna octombrie și armata aeriană germană a efectuat două bombardamente mai mici asupra orașului.

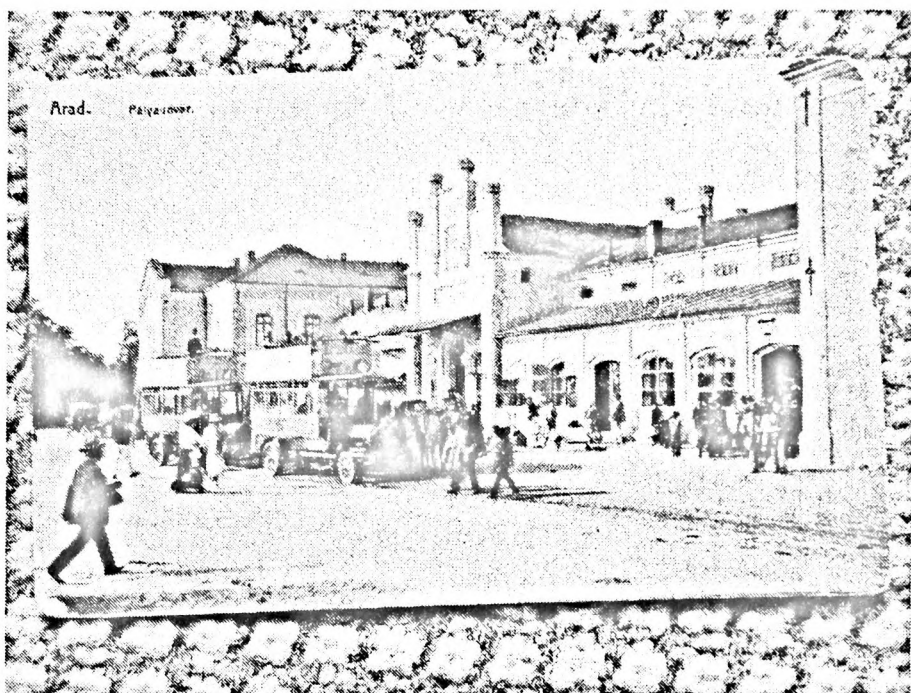
În anii de după cel de-al Doilea Război Mondial clădirea gării a fost renovată de mai multe ori. În 1953, cu ocazia Festivalului Internațional al Tineretului din București, au fost schimbate ornamentele de fier de pe peroane, stâlpii zvelți au fost înlocuiți cu stâlpi din

beton, deasupra cărora s-a construit un acoperiș de beton. Mai târziu, pe pereții holului au fost amplasate șase reliefuri simbolizând „succesele” construcției socialiste.

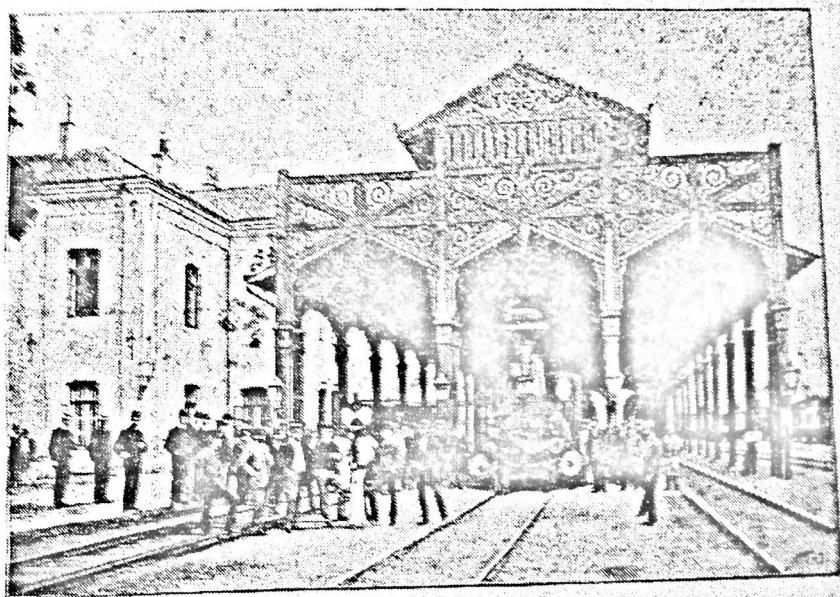
Bibliografie:

- Arad – patrimoniul cultural construit. Arad, 2007.
- Aradul permanentă în istoria patriei. Arad, 1978.
- Báttaszéki Lajos dr., Alföldi Képes Emlékkönyv. Arad, 1887.
- Fleisz János, Váradi hétköznapiak. Nagyvárad, 2005.
- Földi Tamás, A magyarországi vasútépítés a külföldi nagytőke profitforrása 1867–1900. In: Tanulmányok a kapitalizmus történetéhez Magyarországon 1867–1918. Budapest, 1956. 21–140.
- Függetlenség, 1910. okt. 21.; nov. 17., nov. 24.
- Istoria României IV. București, 1964. 659–660.
- Jancsó Árpád dr., Temesközi szárnyaskerek. Heti Új Szó, 2011. április-július.
- Lanevschi, Gheorghe, Aradul vremurilor de mult apuse 1834-1914. Cluj-Napoca, 2005.
- Márki Sándor, Aradvármegye és Arad szabad királyi város története. II. Arad, 1995.
- Megnyílt az új indóház. Aradi Közlöny, 1912. febr. 2.
- Puskel Péter, Arad marad. Arad, 1997. 73-74.
- Puskel Péter, Az elkerülhetetlen Arad. Nyugati Jelen, 2010. nov. 11.
- Puskel Péter, Megy a gőzös Temesvárra. Nyugati Jelen, 2011. ápr. 5.
- Reményi Gyula, Románia vasútjának nyugati kapuja. Indóház. Vasúti magazin. 2007. június. 34-39.
- Somogyi Gyula, Arad szab. kir. város és Arad vármegye községeinek leírása. Arad, 1913.
- Ujhelyi Géza, A vasútügy története. Budapest, 1910.
- Ujj János, Arad – várostörténelmi kalauz. Arad, 2001.
- Ujj János, Fotodocumente despre bombardarea Aradului în anul 1944. Ziridava XXIV. Arad, 2005. 319-330.

- Vasútállomások és néphagyományok /în limba română, engleză, maghiară/. Arad, 2005.
- Weil, Alois, Történelmi értékpapírok. 2009. 43–46.



Prima gară construită în 1858



Képünk az aradi pályaudvar fedett részét ábrázolja, azon pillanatban, midőn egy vonat berobog.

Fostul peron acoperit

Pályázati hirdetés

Pályázati hirdemény

[illegible]

Salacx,
Rte. nationale, polytechnique.

Mindetmény.

Будapest 1874. г.

VASUTI VONATOK **MENETRENDJE.**
Érvényes 1892. évi július hó 10-től.

Aradról Nagyváradra és vissza

Alapanyag	Mennyiség m³	Ár Ft/m³	Összesen Ft
Betonszál	100	1.200	120.000
Fémcsatló	10	800	8.000
Szilárdszemcsék	100	1.200	120.000
Vasbeton	100	1.200	120.000
Összesen	310	-	368.000

Aradról--Szegedre és vissza.

[illegible]

Aradról--Szegedre és vissza.

[illegible]

Mezőhegyesről...Kétegyháza és v

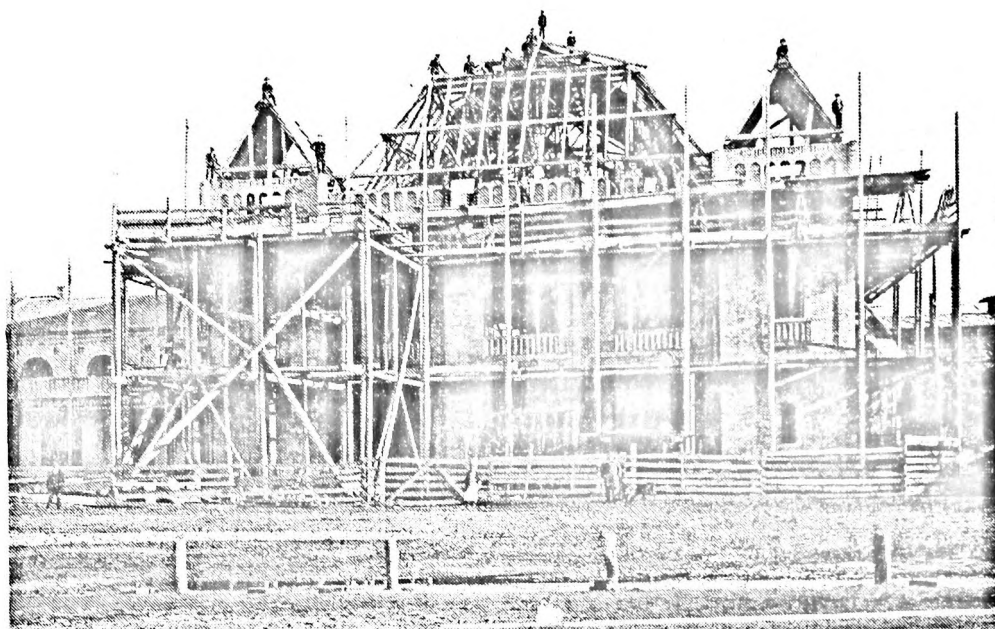
[illegible]

Aradról—Gurahoncza és vissza.

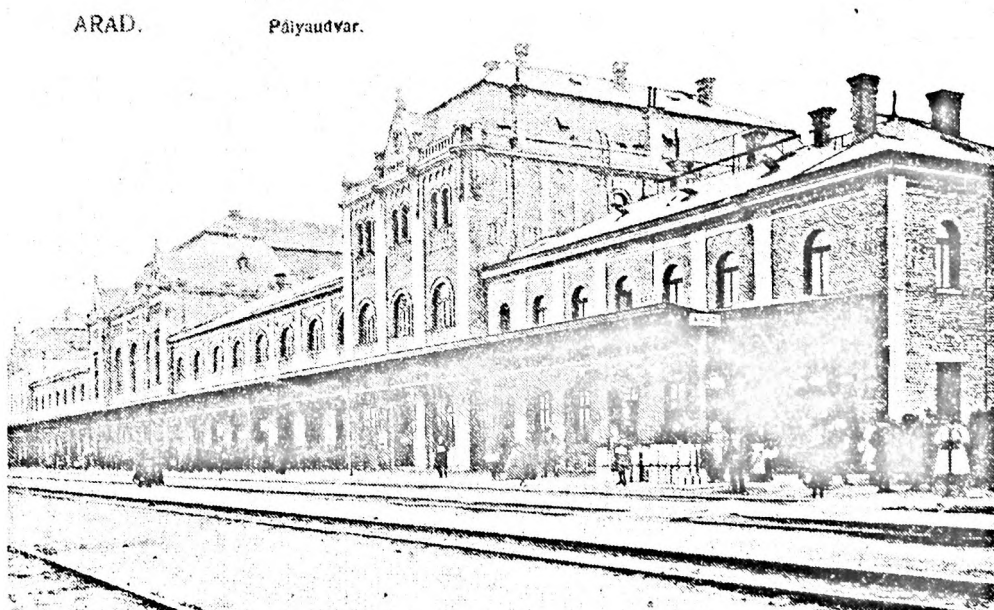
[illegible]

Aradról—Gurahoncza és vissza.

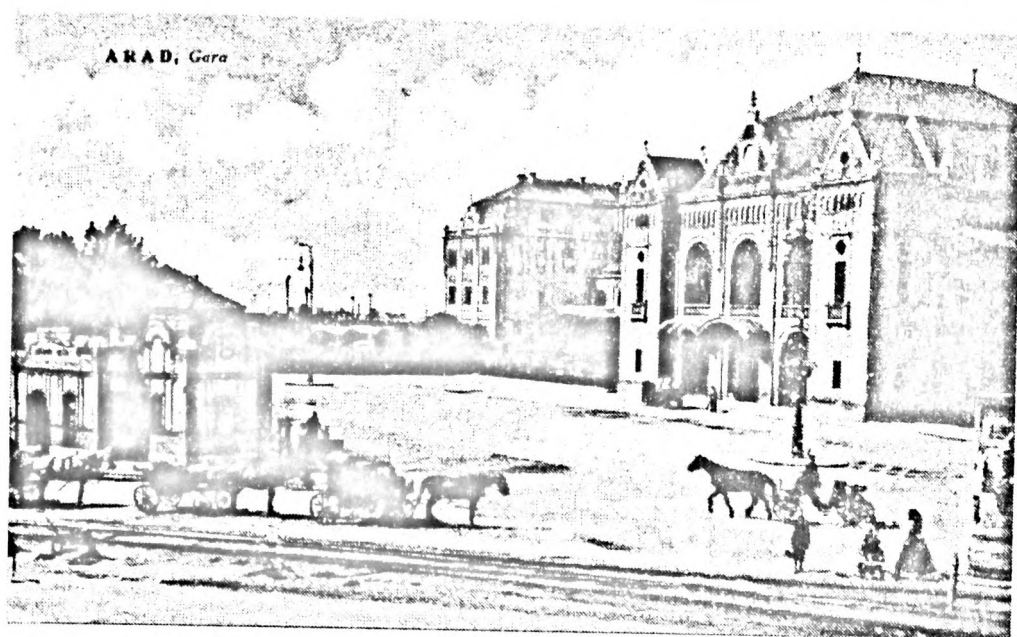
[illegible]



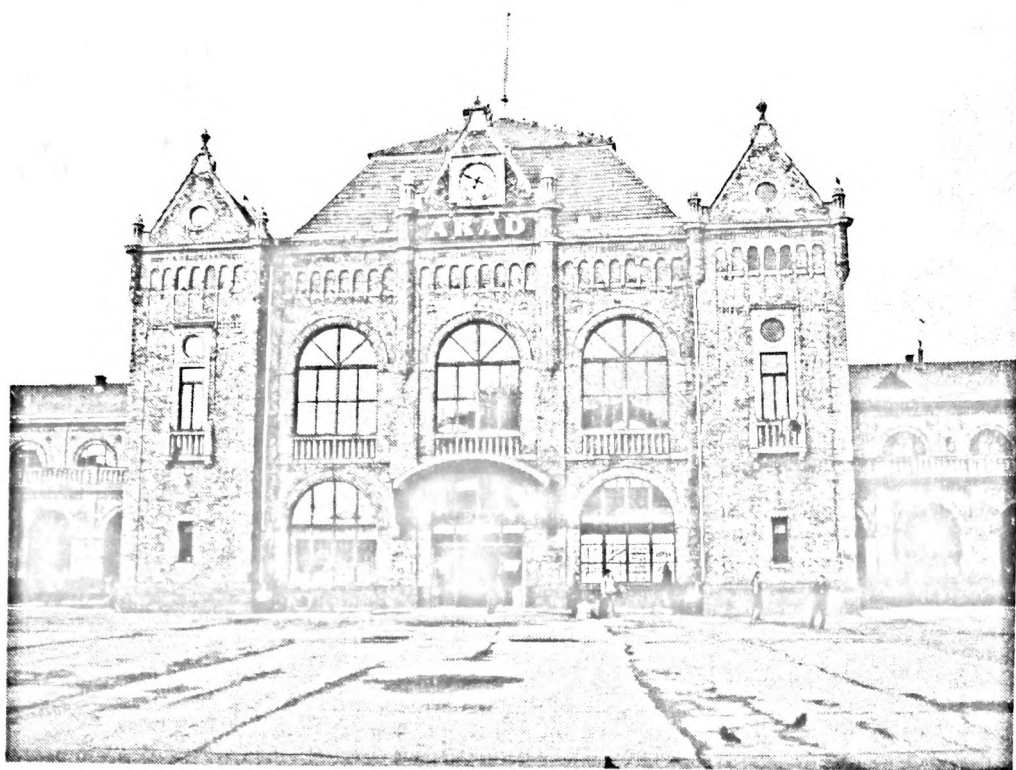
Aşa s-a construit gara



Vedere binecunoscută dinspre peron



Noua gară privită dinspre oraș



Gara astăzi

de a részletekből
a tanácskozást ko-
m, mert közbejött a
nyok foglalva, azon-
kritani magamnak,
még ma beszél-

ak holnap kerül

suth Ferenest ka-
vált hajlandó a
sak megnyit izant
i fogják.
a miniszterelnök
fontos politikai

pi nap folyamán
et és Dösy Zol-
férfiai a holnap
működésüket.

Naplónál.

ajavítás —

itójától. —

udapest, február 1.

sztrájkok világa
tényesprók és ma
ró sztrájk ütött
általános, hanem
Posti Naplóra,
három munka-
fizetésjavítás miatt

trájk előzményei
munkatársai de-
yi József főser-
on is és az álla-
pénssal, fizetésük
akkor kifejezetten
a lap munkatár-
abban megnya-

Naplót, nem dolgoznak a sztrájkra. A sztrájk munk-
sztrájk, hogy a sztrájk a Pesti Napló mun-
katársainak kielégítésével hamarosan véget fog
érni.

Megnyílt az új indóház.

— Lebontják a régi épületet. —

— Az Aradi Közlöny tudósítójától. —

Arad, február 1

Tizennégy hónapi késedelemmel ma haj-
nalban végre megnyíltatott az aradi új pályau-
dvar. Ez az örömdetes híradás azonban nem
azt foglalja magában, hogy az ötvenhárom eszt-
endő, dőlendező, tisztátalan, sárga, régi indó-
házról teljesen búcsút mondott a vasut vezető-
sege a mai rapon. A megrokkant ódi épületet
néhány nap múlva lebontják ugyan, azonban
jobb szárnya megmarad mindaddig, amíg az új
pályaudvar teljes kiépítése tökéletesen be nem
fejeződik. A bástyafalu, várszerű fal évszázá-
dos épület jobb szárnyában megmarad ugyanis
a vasuti póstahivatal mindaddig, amíg a posta
épületnek régen vajdó ügyét is véglegesen
megoldja a kincstár. Mégis örömdetesnek kell
mondani azt, hogy a közönség ezután nem lesz
kénytelen a bemohosodott bagolyvár piszkos
termeiben tanyázni és új, modern épületet te-
kinthet az utazó közönség otthonául.

Ismereteseek azok a harcok, amelyeket az
aradi üzletvezetőségnek és a vasut főbb funk-
cionáriusainak végig kellett küzdeni, hogy az
aradi indóház helyén a kornak és a követelmé-
nyeknek megfelelő monumentális épület emel-
hessenek. 1910. december hó 15 én kellett
volna átadni rendeltetésének az új indóházat,
de a folytonos építkezési zavarok és az állam-
kincstár szűkmarkúsága következtében csak ma
hajnalban tudták megnyitni a publikum előtt.
Tegnap reggel még nem hitte volna Szemere
Kálmán állomásfőnök és Molitorisz államvas-
uti mérnök, aki az építkezést két éven keresztül

rom következ-
tött a közönsé-
bibelődtek a
dig a fűtetlen
soknak. Mell-
rem következ-
nagy, hogy f-
a forgalmi ig-
tályu étterme-
lön a dohány-
nem barátai

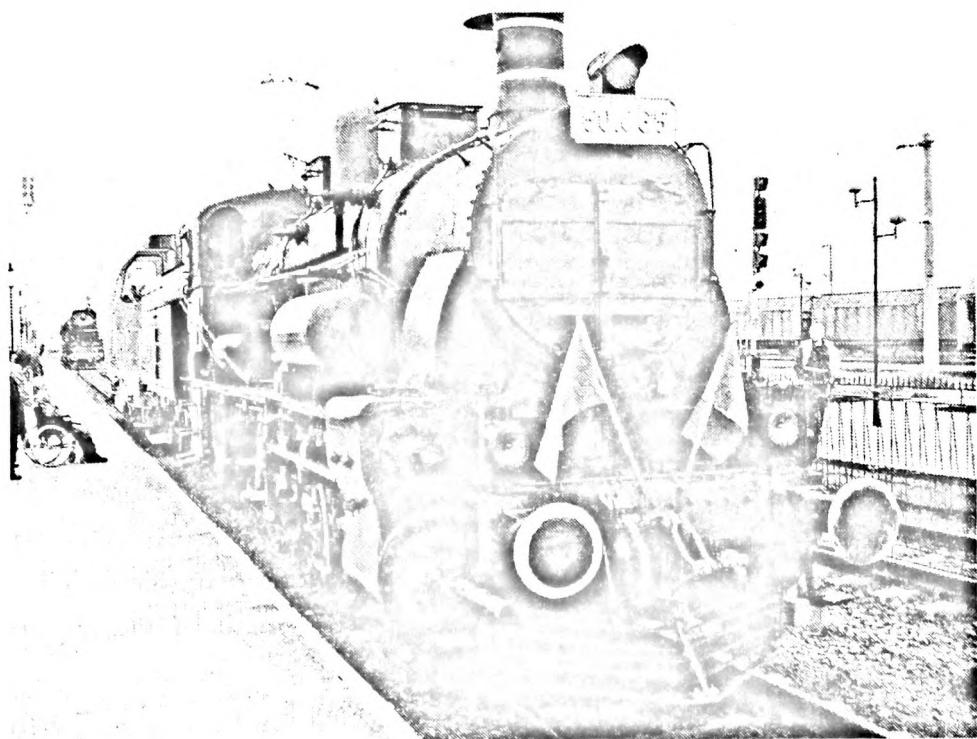
A szépe-
berekedése v
konyha bar-
megközelítbe
a személyzet
ételeket lifte-
ami természet-
séggel jár.

Ma déle-
eleven, persz-
az autóbusz
az öröm biz-
A zsufolt
épületet min-
egyenesen az
publikumot.
telével az u
közönség in-
dési eszköz

Az ünne-
akkor történt
tendő mulva
lyén kiépítik

Az új
közönség köz-
volt, akik má-
kivénkedt ép-
labas történet
tettek fel.

Articol despre deschiderea noii gări



Locomotive vechi în gara arădeană

TELEFONUL

În anul 1876 A. Graham Bell brevetează telefonul electromagnetic, un an mai târziu Edison și colegii lui microfonul cu carbon, iar din acest moment telefonul își începe drumul spre cucerirea lumii. Mulțumită farmacistului Mátyás Rozsnyay, în anul 1877 ajunge la Arad primul aparat, pus în funcțiune în 13 decembrie de către profesorul Károly Antolik în clădirea Gimnaziului Național Regal Maghiar.

În 1881 Ferenc Puskás a instalat prima centrală telefonică în Budapesta, pentru conectarea a mai multor aparate. Centrala telefonică inventată de Tivadar Puskás a dus la simplificarea interconectărilor, formându-se centre moderne și legături directe între abonați. În același an, la Berlin, a început să funcționeze prima centrală telefonică. A patra centrală telefonică din Europa a fost pusă în funcțiune la data de 1 mai 1881 la Budapesta, cu 50 de stații. (Centrala telefonică automată s-a realizat doar prin anii 1930.)

La Arad prima firmă privată care a introdus telefonul și-a început activitatea în anul 1885, având 10 stații, numărul abonaților crescând până la 25 încă în același an. Centrala din Arad a fost înființată în 1886-87, după ce una dintre clădirile dărăpănate aflate în proprietatea Ordinului Minorităților de pe strada Lucian Blaga a fost demolată, iar pe terenul eliberat s-a construit centrala telefonică.

În decembrie 1881, Tivadar Puskás a inaugurat rețeaua telefonică din Timișoara. În Arad „cariera telefonului” a început în anul 1885, deocamdată ca activitate privată. Primul telefon a fost instalat în locuința electrotehnicianului Géza Rózsa. Peste doi ani serviciul telefonic a început să funcționeze și în alte orașe: Bratislava, Oradea, Debrețin, Miskolc, Szeged și Pecs.

În 1888, articolul 31 al legii în vigoare acorda dreptul de a înființa stații telefonice exclusiv statului. Astfel, în 1890, societățile

private de telefonie, înființate până atunci, au fost naționalizate. La doar un an în țară existau 3000 de stații telefonice, numărul acestora ridicându-se la 82 300 în 1917.

Aradul a fost conectat la rețeaua interurbană în anul 1893, atunci când, la data de 2 decembrie, concomitent șase orașe, (Arad, Budapesta, Győr, Bratislava, Szeged, Timișoara) au beneficiat de această oportunitate. La inaugurarea de la Arad au fost prezenți prefectul László Fábián, primarul Gyula Salacz, subprefectul Gyula Szathmári, Béla Purczel, șeful Oficiului Poștal și al Telegrafiei și Ágoston Schöplin, directorul Oficiului Poștal și al Telegrafiei de la Oradea. În după amiaza aceleași zi, jurnaliștii orașelor s-au întreținut prin telefon, ziaristul Lajos Tiszti prezentându-și colegii arădeni jurnaliștilor celorlalte orașe. Oficial, serviciul interurban a fost pornit pe 2 ianuarie 1894. La început a fost utilizată rețeaua telegrafului pentru realizarea legăturilor telefonice, însă încă în același an s-a construit și cea de-a doua linie telefonică.

Până în 1896 a fost instalată și rețeaua județeană de telefonie, pusă în funcțiune pe data de 8 iulie. În 25 de localități ale județului erau înregistrați 96 de abonați. În oraș, la sfârșitul secolului al XIX-lea, au existat 510 de telefoane, număr care a crescut la 710 la începutul secolului al XX-lea, apoi la 732 de abonați în anul 1908. Începând cu anul 1900, telefonul a asigurat legătura directă a Aradului cu Viena, Budapesta, respectiv cu toate orașele din Ungaria. În anul 1908, prin intermediul centralei telefonice arădene, s-au derulat 4 908 956 de convorbiri locale și 24 567 internaționale. În 1913 la Arad erau înregistrați 960 de abonați telefonici.

Bibliografie

- Aradi Közlöny, 1893. ápr. 6.
- Fleisz János, Váradi hétköznapiak. Nagyvárad, 2005.
- Függetlenség, 1913. máj. 1.
- Gaal Jenő dr., Aradvármegye és Arad szabad királyi város

közgazdasági, közigazgatási és közművelődési állapotának a leírása. Arad, 1898. 417–419.

- Piroska István, Az első telefon Aradon. Szövétnek, 2011. június.
- Századok statisztikája. Központi Statisztikai Hivatal, 2001.
- Zeiner Alfréd, Arad múltja. Arad, 1940. 138.



Un aparat vechi de 100 de ani

SEMNE CONVENȚIONALE DE ALTITUDINE

Semnele convenționale de altitudine sunt folosite de topografi pentru a marca anumite puncte de referință permanente. De obicei acestea sunt reprezentate prin plăci de fier cu inscripții, fixate pe pereții unor clădiri publice. În Europa Centrală ca nivel de referință a fost acceptat nivelul Mării Adriatice. Semnele de altitudine arată înălțimea față de acest nivel. Din anul 1880 existau deja astfel de plăci metalice în piețele orașului, pe baza acestora fiind realizată harta Aradului în 1892.

În primele decenii ale secolului al XX-lea, pe baza unor măsurători topografice, statul major al armatei austro-ungare a amplasat plăci referitoare la înălțimi. Cele mai importante semne de altitudine au fost amplasate de-a lungul căilor ferate, fiind montate pe clădirile principalelor gări. Simbolul topografic al Monarhiei, fără inscripții explicative, se găsește pe clădirea gării pe partea dinspre peron, dar la fel este păstrat și în peretele dinspre stradă a bisericii romano-catolice din Aradul Nou.

Alături de acestea pe clădirile vechi ale orașului găsim și alte semne sub formă de discuri turnate din fier. Acestea poartă inscripția:

ARAD SZ. K. V. SZINTEZÉSE

ADRIA SZINTJE FELETT

(Adică: Altimetria orașului liber regal Arad. Peste nivelul Mării Adriatice)

Pe plăci de altitudine tangenta superioară orizontală arată altitudinea locului, respectiv în mijlocul discului este indicată valoarea corespunzătoare altitudinii față de nivelul Mării Adriatice. Placa de altitudine amplasată în peretele casei cu numărul 14 de pe strada Academia Teologică indică valoarea altitudinii, respectiv nivelul de 109.988, adică aproape 110 metri.

Astfel de semne de nivel pot fi găsite pe casa numărul 56 de pe bulevardul Revoluției, la intersecția pieței Plevnei cu strada

Tribunul Dobre, în peretele clădirii Convictului Învățătorilor din județul Arad (azi Liceul Aurel Vlaicu), construit în anul 1905 în stil secesionist, aflat la intersecția Bulevardului Decebal cu strada Romulus Cărpinișan, în peretele primăriei și în alte locuri. Majoritatea acestora nu mai indică datele de altitudine.

Pe baza acestor date de nivel a fost realizată topografia Timișoarei în perioada 1901-1904, iar în 1912, tot pe baza acestora, s-a realizat prima hartă exactă a orașului Arad.

Tot pe baza datelor de nivel s-a proiectat rețeaua de irigație în zona Arad-Cenad-Bekes. Ca o dovadă amintim semnul de altitudine care se găsește în peretele bisericii romano-catolice de la Dorobanți cu următoarea inscripție:

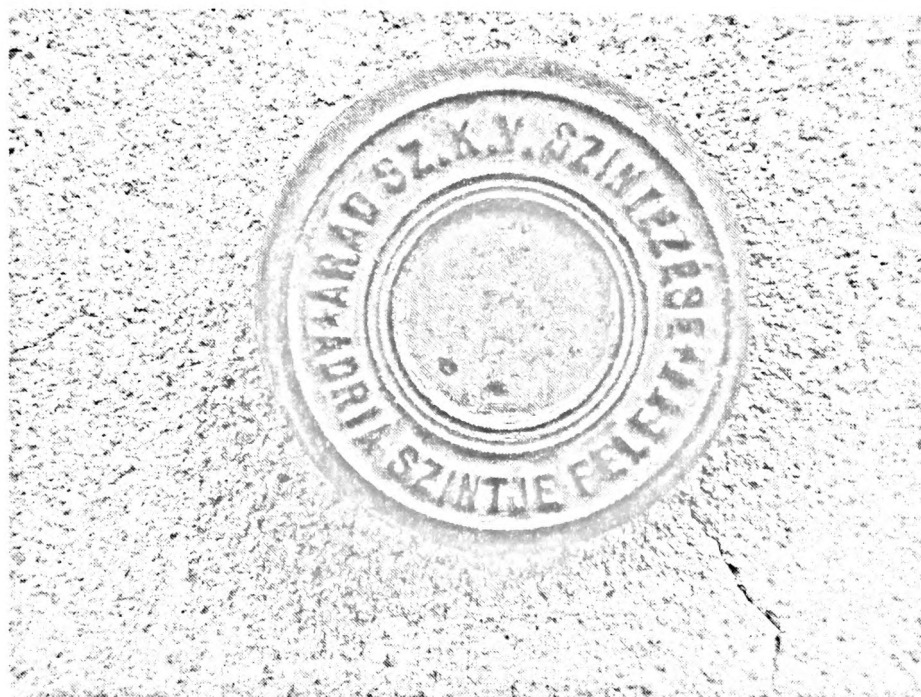
ARAD-CSANÁDI
ÖNTÖZŐ-CSATORNA T.
MAGASSÁGJEGY

(: Simbolul de altitudine al Societății de irigații Arad-Cenad)

Pe baza proiectului de anvergură elaborat de Oficiul de Inginerie și Cultură al Aradului, sistemul de irigații pornea de la satele din Podgoria Aradului înglobând zona câmpiei până aproape de Tisa, asigurând irigarea pe o suprafață totală de 15 000 hectare. Măsurătorile necesare au fost elaborate începând cu anul 1892 în localitățile Ghioroc, Covăsânț, Șiria, respectiv Dombegyháza, Kaszaper, Koppáncs. Cu zece ani mai târziu au fost incluse și o parte din localitățile județului Bekes. Izbucnirea primului război mondial a împiedicat finalizarea acestui proiect.

Bibliografie

- Aradi Közlöny, 1892. aug. 14.
- Arad patrimoniul cultural construit. Arad, fără an 144.
- Jancsó Árpád, Temesvár felmérése és térképezése 1901–1904 között. Műszaki Szemle, 35. szám, 2006. 6–11.
- Lakatos Ottó, Arad története II. Arad, 1881. 3.
- Révai Nagy Lexikona. VII. 559; XIII. 115.



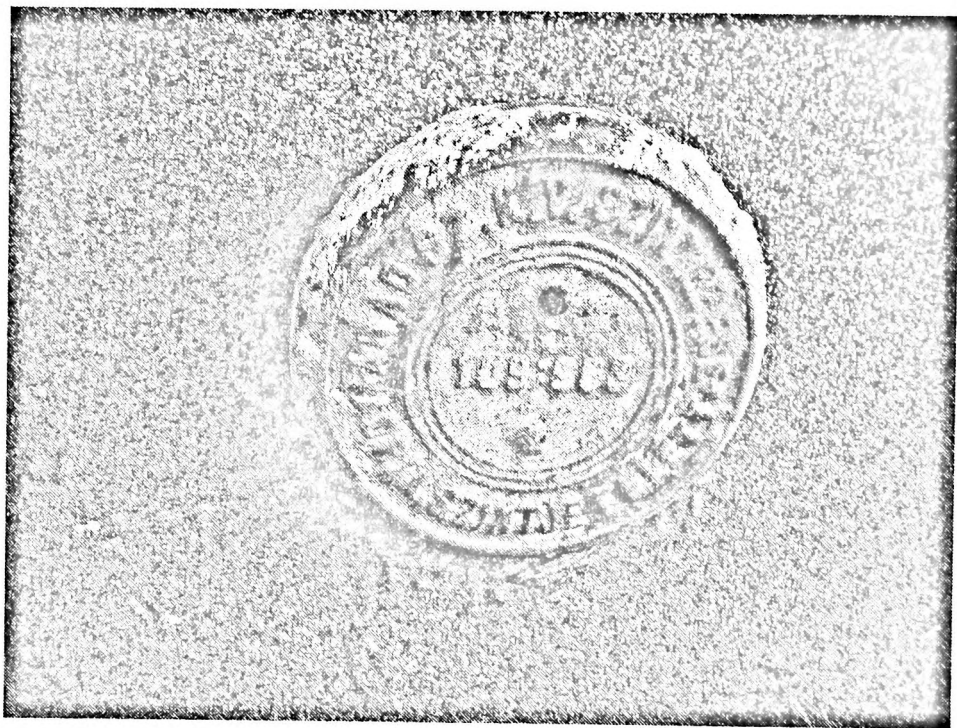
Semn de altitudine la gară



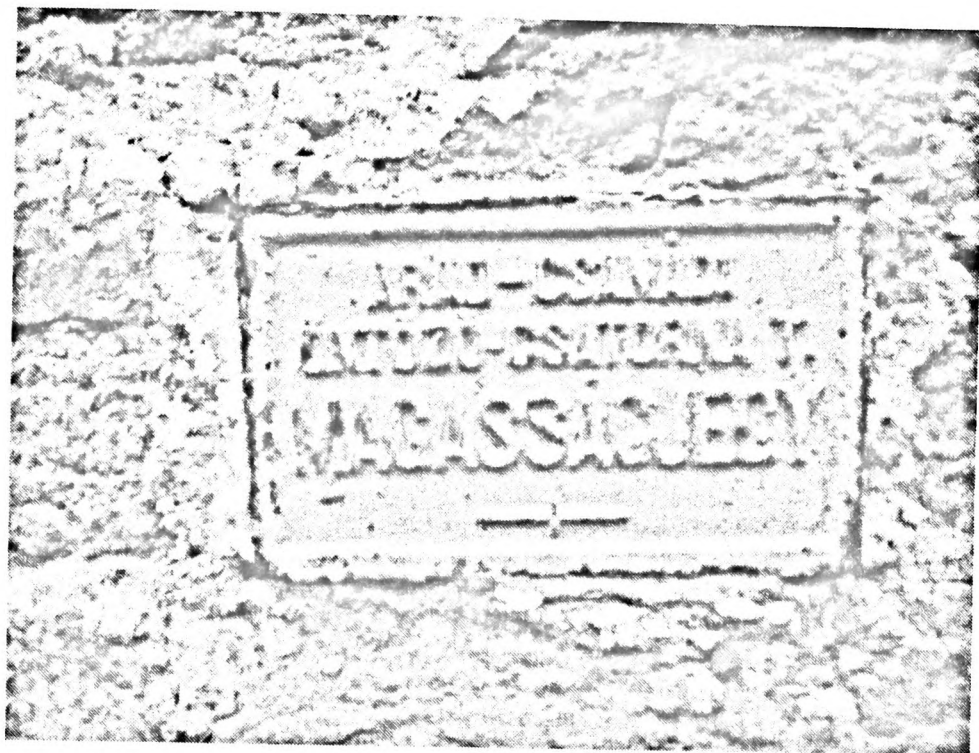
Pe peretele Bisericii romano-catolice din Aradul Nou



Semnul de altitudine al oraşului



Aici pot fi citite și cifrele



Semnul de altitudine al Canalului de irigații

VESTIGIIILE CĂII FERATE ARAD-PODGORIA

Sistemul feroviar din județul Arad a fost construit în așa fel încât așezările din podgoria Aradului, de la Ghioroc până la Șiria (Cuvin – Covăsânt), nu aveau legătură directă cu reședința de județ. Pentru promovarea viticulturii cu tradiție istorică și al comerțului cu vin din podgoria Aradului cetățenii orașului au avut inițiative încă din 1895 pentru construirea căii ferate din Podgoria Aradului. În acest scop, la 4 octombrie 1905, s-a ținut adunarea generală de inițiativă a Societății pe Acțiuni Calea Ferată de Interes Local Electrificată Arad Podgoria, a cărei președinte este numit consilierul economic al primăriei, Rezső Lőcs, originar din Ghioroc. În subscrierea acțiunilor s-a alăturat toată zona, întreprinderea a pornit cu 50.000 de coroane.

Lucrările au fost demarate la începutul anului 1906. Întreprinzătorul german în construcții, Georg Hartwick, a construit în mai puțin de un an linia de la Arad până la Ghioroc, iar de acolo prin bifurcare: spre Pâncota și spre Radna, în total 58,35 km de cale ferată. Garniturile, formate din două sau trei vagoane, erau tractate de un vagon având motor pe benzină. Cursa de probă între Arad și Ghioroc s-a desfășurat în 18 noiembrie 1906, iar pe traseul Ghioroc-Pâncota și Ghioroc-Radna în 30 noiembrie. Conform unui raport, trenul cu motor și vagon ajutător a trecut fără dificultăți peste urcușul considerat problematic de la Șiria. La întoarcere, pentru stabilirea unui orar, s-au cronometrat 48 de minute de la Pâncota până la Ghioroc și de acolo 32 de minute până la Arad. Cu ocazia preluării tehnice în Monitorul Arădean au apărut caricaturi și o poezie batjocoritoare.

Prima cursă oficială a pornit din Arad, la 1 decembrie 1906, din Piața Podgoria. Prima sală de așteptare era rotundă și mică, construită din cărămizi și bârne, salaa de așteptare cu cupolă și peron acoperit s-a construit mai târziu. (Clădirea a fost demolată în

noaptea de 23 decembrie 1971, înainte de o vizită al lui Ceaușescu, care nu tolera monumentele austro-ungare).

Pe automotor, motorul cu benzină acționa un generator care producea curent continuu pentru a pune în mișcare două motoare electrice de tractare. Circulația a devenit în scurt timp atât de intensă, încât în 1907 s-a pus în discuție necesitatea dezvoltării și modernizării. În fruntea întreprinderii a fost invitat Rudolf Zerkowitz care a propus o soluție mult mai ieftină și avantajoasă: electrificarea liniei. Lucrările au fost începute în 1911 și la 10 aprilie 1913 a pornit prima cursă electrificată care folosea curent de 15000 de volți. A fost a cincea linie electrificată de pe continent (al optelea din lume). În acea vreme doar în Elveția, Austria, Franța, Suedia și în Statele Unite ale Americii a funcționau trenuri electrice. (Până în 1964 această linie a fost singura electrificată din România!)

Predarea tehnică festivă din 10 aprilie a fost prezentată în cotidianul *Independența* (Függetlenség) într-un articol amplu, redactat de Pál Olasz. Câteva secvențe din raportaj:

„La opt și un sfert inspectorul șef István Rohrmann a dat ordin de plecare trenului. Garnitura a fost compusă din patru vagoane, vagonul de tractare dotat cu două motoare de câte 200 cai putere montate în partea de jos a vagonului, între roți. Vechiul motor avea doar 50 cai putere și o viteză de 25 km/h, noul motor electrificat a ajuns la viteza de 35 km/h. 60 de invitați s-au urcat în tren, parcurgând lent Calea Radnei până la atelierul asociației feroviare, unde a avut loc prima oprire. Comisia a vizitat încăperile atelierului și depoul de vagoane (...) Vagoanele vopsite în verde stârnesc atenție prin echipament și inovații practice (...) În Pâncota în fața Hotelului trenul a fost întâmpinat de tariful local de țigani care cântă marșul Rakóczi...”

Vagoanele au fost fabricate de Societatea pe Acțiuni „Ganz és Tarsa Danubius”. Cele 15 locomotive electrice cu 48 de locuri formau vagoanele de clasa I, iar vagoanele de clasa a II-a, cu bănci de lemn, a fost produse la Uzinele de Vagoane Johann Weitzer din Arad. Pe traseu circulau zilnic 10-11 garnituri, după un orar stabilit, atingând o viteză de până la 40-45 km/h.

Cotidianul de limba română „Românul” a precizat într-un articol succint faptul că electrificarea „a rezolvat o problemă arzătoare simțită de câțiva ani, de când la noi, români a început dezvoltarea economică”, făcând aluzie la faptul că piața arădeană s-a deschis și locuitorilor podgoriei Aradului, în majoritate de naționalitate română. Timp îndelungat trenul electrificat a asigurat singurul mijloc de transport pentru locuitorii localităților Podgoriei Aradului. În 1925 numărul călătorilor a ajuns la 800.000 de persoane. Pentru transportul de mărfuri se foloseau vagoane speciale. Linia secundară, până la naționalizarea din 11 iunie 1948, a fost în proprietatea unei firme private, apoi, până în 1982, în cel al CFR-ului. În acest interval trenurile electrificate circulau după un orar precis, cuprins și în mersul trenurilor eliberat de CFR. În 1964 terminala a fost mutată din Piața Podgoria în capătul cartierului Micălaca într-o clădire provizorie, iar apoi la Combinatul Chimic. Din 1 ianuarie 1983 exploatarea a fost preluată de întreprinderea locală de transport.

Pentru întreținere și verificare au fost construite remize pentru vagoane în Arad, Ghioroc, Pâncota dotate cu cele necesare reparațiilor. Cele trei clădiri există și astăzi și au diferite destinații. În depoul din Arad funcționează sala de sport al Liceului Baptist. Aceeași instituție folosește și clădirea în care erau direcțiunea și depozitul central.

Întreprinderea locală de transport a preluat linia în 1983 și peste un an pe linia Arad-Ghioroc au fost puse în funcțiune tramvaie urbane. Trenurile electrificate Ganz au mai circulat între Radna și Pâncota până în 1991, când a fost desființată ramificația Ghioroc-Pâncota, respectiv Ghioroc-Radna. Ultimele trenuri au circulat pe linie în 1 octombrie 1991. La desființare, întreprinderea (conform borderoului inginerului Petre Cuvineanu) a deținut 11 vagoane cu motor, funcționabile, 12 vagoane de persoane și 9 vagoane de marfă.

Dintre vagoane unul a fost recondiționat în 1995 în Uzina de Vagoane Arad, conform documentației Muzeului Tehnic și al Transportului din Budapesta. Acum funcționează demonstrativ

pentru grupuri de turiști. În 26 septembrie 2006 la Ghioroc în depou s-a deschis un muzeu unde cei interesați pot vedea stația de redresare, vagonul de persoane recondiționat, un vagon de marfă închis, o mașină pe șine și un plug de zăpadă. În depou se desfășoară lucrările de reparare-recondiționare și tot aici este depozitat singurul tren funcțional.

Între Pâncota și Radna Calea ferată a fost demontată, doar stâlpii din beton au mai rămas și câteva dintre stațiile cu acoperiș. În Arad clădirea de depozit și direcțiune din spatele blocurilor de pe Calea Radnei nu s-a demolat, și mai există și vechiul depou unde noaptea staționau vagoanele de tracțiune în timp ce li se făceau lucrările de întreținere.

Bibliografie

- Arad permanență în istoria patriei. Arad, 1978. 307–308.
- Arad szabad királyi város Törvényhatósági Bizottsága Almanachja. Arad, 1914. XXII-XXIII.
- Aradi Közlöny, 1906. nov. 18, nov. 30, dec. 2.
- Függetlenség. 1913. április 10, 11.
- 100 de ani (1906-2006) Calea Ferata Arad-Podgoria. Arad, 2006.
- Puskel Péter, Arad marad. Arad, 1997. 32-33.
- Puskel Péter, Aradi sikertörténetek. Arad, 2010. 26–40.
- Românul, 10 aprilie 1913.
- Weil, Alois, Arad. Történelmi értékpapírok. 2009. 40; 47.

Maniu hadonáz a kezével, a nemzeti-
ségi képviselők körülveszik, de a főlhá-
tör ki.

— Ki kell dobni!

— Fofazunk ki!

hangzik össze-vissza a kiáltás.

Somogyi Aladár neki akar rohanni
Maniúnak, de a hatalmas természetű Vajda
Sándor testével megvédi az egyre beszélő
képviselőt.

Nagy György is ott áll Maniu előtt,
fölémeli kezét, de közben meggondolja ma-
gát és dühösen kiáltja:

— Nem pofozom föl, mert nem aka-
rom a kezemet bepiszkítani!

Hencz Károly pedig harsány hangon
tartotta vissza az odarohanókat:

— Ne sütyedjünk az esztrák parlament
nődjéi! Hagyjuk a nyomorútkat!

Elnök kijelenti, hogy figyelmesen hall-
gatta Polónyi beszédét, de egyetlen egy-
szer sem hallotta Maniu nevét említeni.
Nem engedheti meg, hogy a személyes
megármadtatás jogát oly tágran magya-
rázzák, hogy Maniu egy nemlétező párt
nevében is beszéljen.

Maniu Gyula még mindig nem akart
belenyugodni az elnöki döntésbe, de a
botrányok láttára és barátai unszolására
végre leült.

Elnök a nagy kavarodásban fölvetette
a kérdést, ki óhajtja interpellációját előter-
jeszteni?

Mint hogy az interpellálók elhalasztot-
ták interpellációikat, az elnök délután há-
rom órakor berekesztette a viharos végű
ülést.

MULATSÁGOK.

(=) Az Izs. nőgyógyász estélyei. Az aradi iz-
raelita nőgyógyász a téli folyamán több társas er-
télyt rendez. A megállapodás szerint három,
táncos és társasvacsorával egybekötött estély
lezt, az első valószínűleg december 15-én. Az
estélyek részleteinek megbeszélésére a rendező-
bizottság tagjai vasárnap délelőtt től 12 órakor
végvári Neuman Dánielné elnökné lakásán ér-
tekezletet tartanak. Az Izs. nőgyógyász mulatsá-
ga, amelyeknek rendezésében végvári Neuman
Dánielné illetve a siker oroszlanrésze, minden-
kor kiemelkedő mozzanatok voltak a farsang-
nak. Az ideiglenes rendezendő, inkább családias ke-
retekben lefolyó estélyek iránt is nagy az érde-
klődés és bizonyos, hogy az estélyek sikere do-
gában nem maradnak az előző évi mulatságok
mögött.

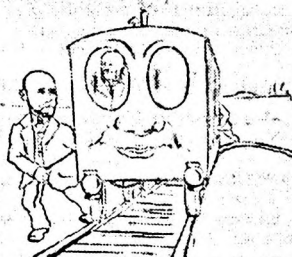
(=) A vasutas szövetség estélye. A ma-
gyar vasút koronázott országai vasutas szövetség-
ének aradi kerülete december hó 8-án "szom-
batoz" este 8 órakor a Láng Testvérek (szelített
Kácsi) vendéglőjének külön termében tartja
második szórakoztató estélyt az alábbi változa-
tos programmal. Balépző díj beírt mindenki
teljesen szívesen adakozik. Bevezetett vendégek
szívesen látnak.

Műsor: 1. Kéréses Károly a szövetségi
szózat. 2. A vasutas ember. Magánjelölés. Blóndja
szózat. 3. A vasutas ember. III. magyar klap

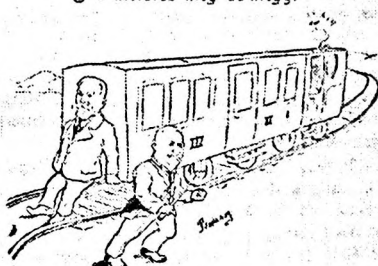
A motoros megnyitásáraól.

Jgaz történet.

Hegyaljai motorosnál
Némi hiba, baj akad,
Megeseli, baj akad!
A motoros elakadt



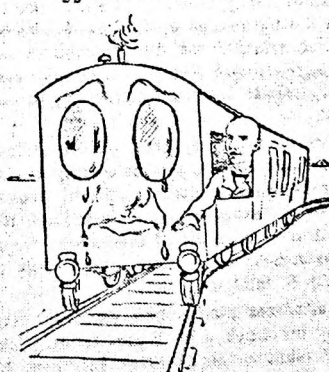
Jgazgatók mind kiszállnak
Kuzza a kocsi nem egy,
Kürom, négy csak nem, egy,
S a motoros még se megy.



Mosza, szól Ávarffy Géza:

„Tolhadjátok, mégse mèn:
Mégse jön, mégse mèn.
Majd segíték rajta én.”

Judja ő, beteg motorok
Induláshoz, hogy mi kell,
S azt ad ő, a mi kell:
Egy szonáta! énekel.



Mélabus volt a szonáta,
Basszusos, lenoros,
S a hatása százszoros:
Bús dallamok hallatára
Megindult a motoros ...

Robotes

ter is. Nicea tudomása a hadügyi kormányzatnak hasznosul tőrtérő, vagy óhajáról, de ilyen nagy jelentőségű törvénykönyvvel a szerinte — nem az a legfontosabb, hogy egy-két hónappal előbb lép-e életbe, hanem az a fontos, hogy a törvényt megcsinálták és az életbe is fog lépni.

(Villamoson Pankotára és Máriaradvára. — Az utolsó máltavendöri események. — Utazás reggel 8 óráig délután 4 óráig villamosonaton. —
Hozzája emmep.)

— Kiküldött munkatársunk jelenlése. —
Arad, április 10.

... ..

Armed April 10.

Molt számmuk vezetőhelyén méltanyoltuk a mai nap jelentőségét: Arad város gazdasági életére nézve. Ma indult meg az első villamosvasút az Átsíkkötő Arad-begyaljai helyjeirdektől motoros vasúti vonalán s egy hivatalos bizottsággal bejárta az útszert, mintegy hatvan kilométernyi távot.

A nagy átalakítás folytán a legmodernebb ölekedőket emelkedőbe juttató Aradráris szomszédságában a virágzó Hegyalja. Bár a vasutasság arra törekedett, hogy az első villamos fogadás ne történjenek a meginduló viciáliskor szokásos cigányszérvél, zászálól, hérbúrás leányokkal és szónoklatokkal, a közgek lakosai mégis lelkes üdvözlésekkel vártak mindenhol nesztelenül és sinán sikió, dett entre, amely nem a kormos füstölő, a benzín szélől s az idegzőntő zakatolástól.

A vonal műtanrendőri bejárásához kiküldött lapunk egyik munkatársát, aki a következőkben számol be utjáról:

Ma reggel 8 óra előtt az Arad-hegylajai
gyérderkú motoros vasútnak a Radnai-ut sar-
köz levő állomásának peronján előkelő közön-
gyűlekedett, hogy részlegesen a motorosból
kimosvasztott alakitott első vonat újja, mely
a pankotai, mint a radnai utat bekészített
bi.

[illegible]

indulásához. A vonat négy kocsiból áll, egyenként 200–200 lóerős motorral, amelyek között a kocsik alján volt az indult utra. A régi motor csak 50 lóerőre bírta, az újak pedig 200 lóerőre. Az óránkint csak 25 kilométer sebességgel haladtak, az újak pedig 35 kilométerre. A sebesség is tud kifejezni.

Összevon hatvanötöt szállítok fel-
natra, amely a Kaduánit mentén
társaság műhelyéig lassú tempóban
előre s itt megállott. A biztosítók
s műhely helyiségeit s a kocsi-
amelyből az új pótkocsikat kirakták s a
vonalakra. A csinos, új épületek közlő-
társágunkkal keltettek keletben benyom-
niába von felirva nagy betűkkel
s felán: „Tisztaság a rend őre”. Magok
csik műzöldre festve, modern felszerel-
sok praktikus újításokkal keletkez-
nek.

Tíz perc múlva trombitál a katonák között hangzik a fülnek — s a fegyver és ugra megindul a vonat Győr felé. Minduntalan megállunk. Rohmann hol egy váltót, hol egy keresztezést, melyeken megvizsgálás is leszall a utána megy a bizottság. Aztán megindulunk. Mikelakától Ótahalomig megáll a vonat, egyszer Johan Jász megáll, mások a „Japan kassza” című törsből előtt.

Mig ez a folytonos stációzás tart, kecsiban a vendégek között megindam társalgás, a kártyaszobákba a harmadosztályú fulkókban megindul a pikett, sőt az újságírók egyezszen kapnak. Ugyancsak egy harmadosztályú buffet-vé van átalakítva. Est a buffet koronáért állította ki Záray csemkedése.

Ötvenóra egy óra alatt ért ki
Mondorleokon találkoztunk a régi motor-
laji, mely Arad felé megy. Az utasok
lobogtatóik kalapjukat és mehekben
villamos felé. Lassan-lassan, folytonos
megálló haladunk át Mészároshegyen és
hegyen. Az utak széles sávosak és
kiperlő arccal érkeztünk az új járnak.
Harangszó érkezik a Győrök köz-
sége felé azonos az ut.

Gyerek fontos allomása a vasú-
nak. Itt van az áramátalakító és el-
kap. A heggyaljai villamosvezeték áramát
villamosgép telephízi nyeri, ahol erre
18,000 volt feszültségre, három fázisú
áramot termelnek, amelyet a fővezeték
Gyomrára, Innét ágaznak ki az Ársd,
és Mennaradva, több városok vonalát

1918. Aprilis

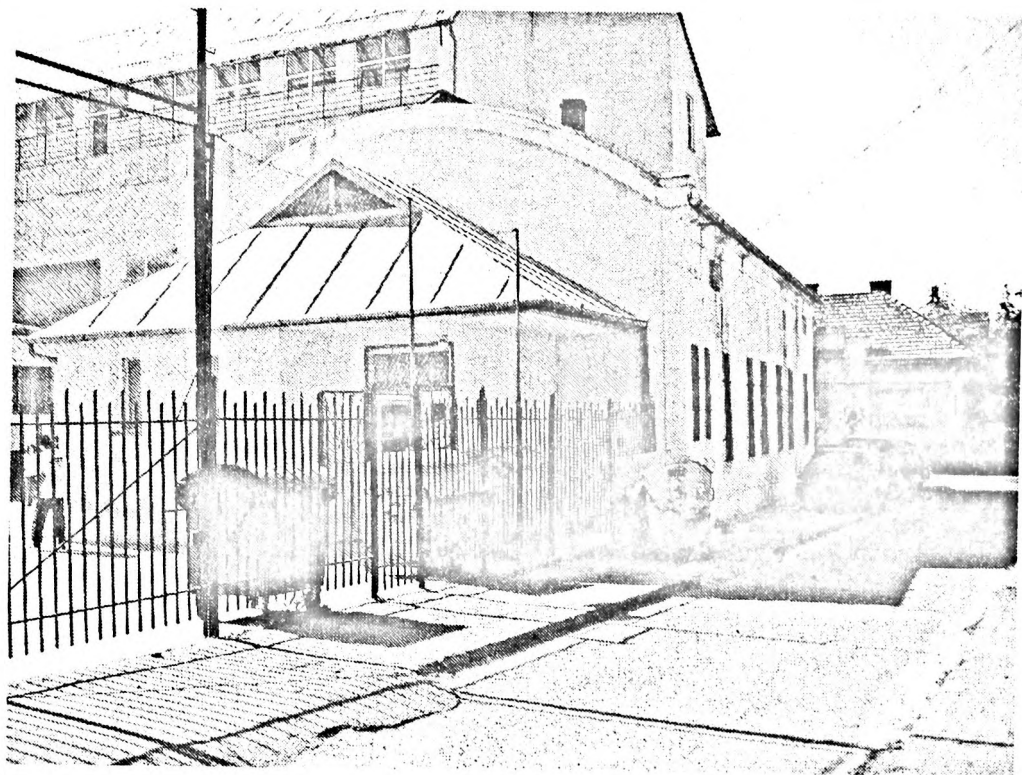
ér és a foglalkozás
 az, hogy a motor
 elkeljen. A munka
 fogtak a most fe-
 res az átalakítás.
 es 32 mellesleg
 elejéig még a
 kednek a vonat
 természetesen a
 101 12 vonat
 köteleződik mi-
 ntesed. A váll-
 tizemben az ap-
 pokokat, mert
 pénzre kerül
 zingmotorosai
 vi lamosmotor
 Paskov
 a helyi el-
 fogadják az é-
 nemzetisélt

lőszababbságot
tűntetőket s
a vonatfel-
munka töfélé-
májú it, n
natot s val
próbák és
Mónos és
szabban m
sen meg
nőljára a
vágányok

muiva a
 Bkyelô k
 —
 Exx
 ert. Mu
 bôz a b
 —
 lass. —
 ongedely
 M

nat-ten
most
ilyen
nehatol
eddig
Robrn
közé
galóm
alkor

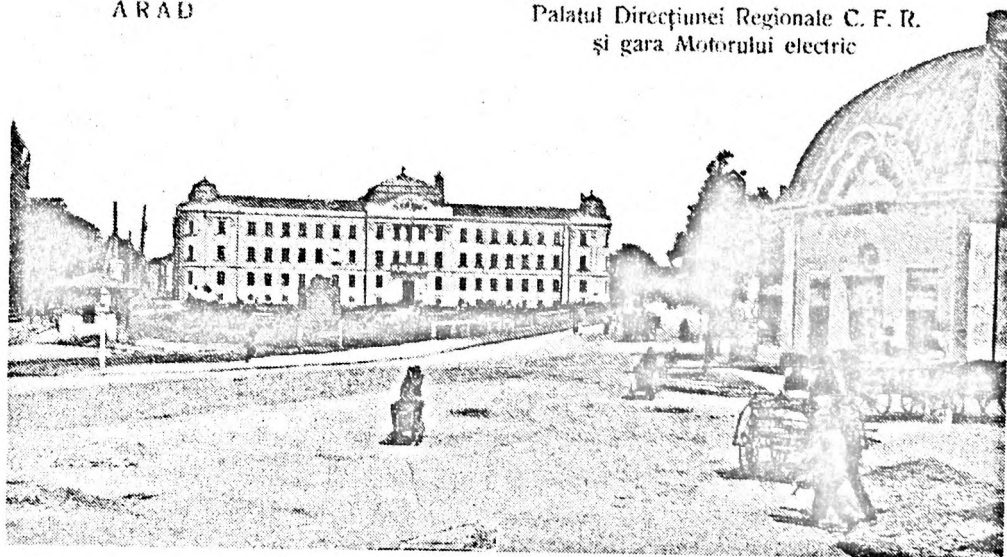
[illegible]



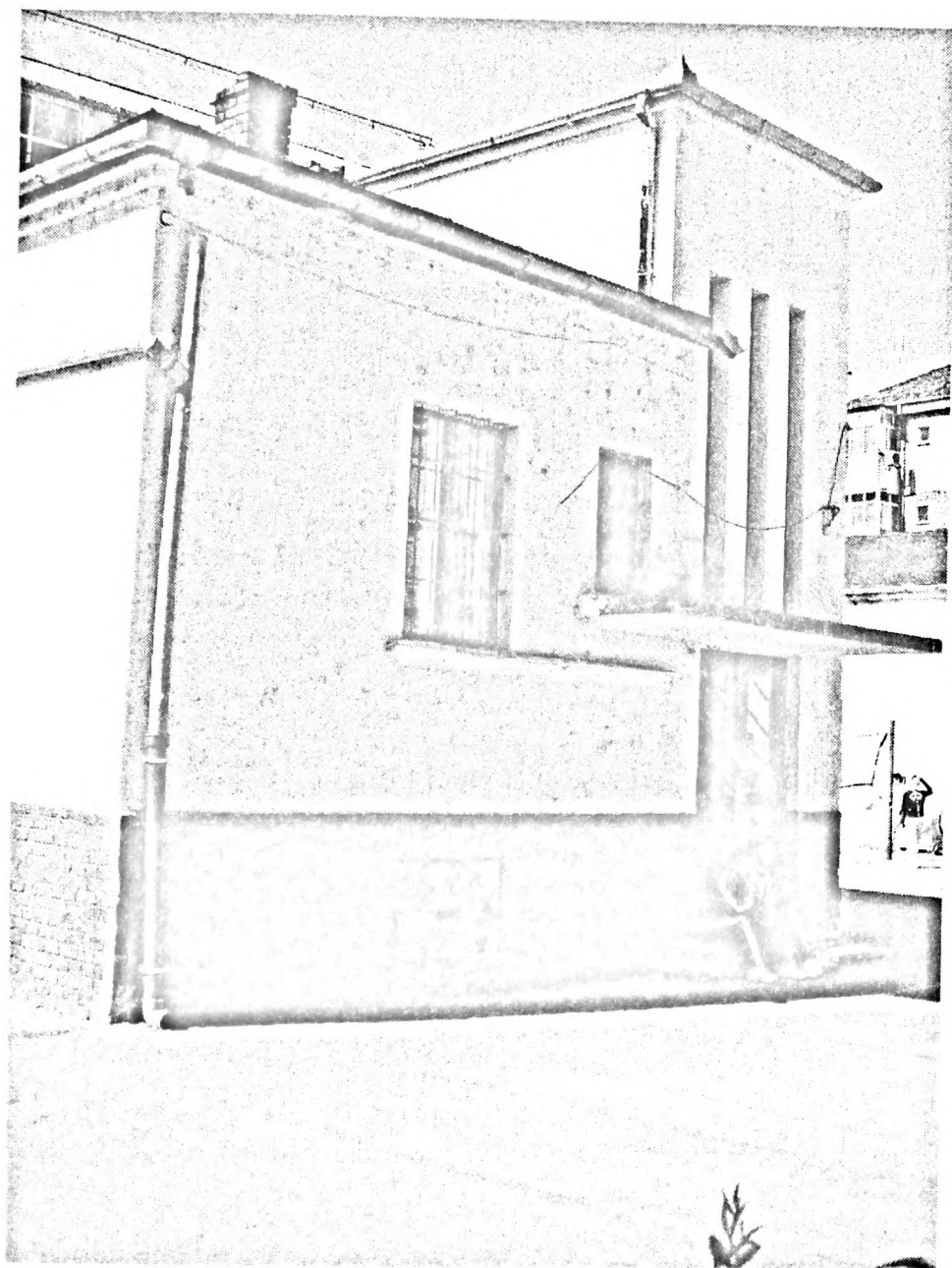
Remiza de odinioară astăzi este sală de sport

ARAD

Palatul Direcțiunii Regionale C. F. R.
și gara Motorului electric



În dreapta, Sala de așteptare cu cupolă



Sediul și depozitul societății

Arad

Motoros állomás – Radcsány



Stația de pe Calea Radnei



Singura locomotivă restaurată

IV. MARILE PERSONALITĂȚI A PERIOADEI DISCUTATE

Primari aleși în secolul al XIX-lea

- Schwob Bonaventura – 1798–1802;
- Reiner Lautrentz – 1803–1805;
- Constantinovici Emeric – 1806–1808;
- Matlekovics Ferenc – 1809–1813;
- Arșici Sava – 1814–1815, 1821–1823;
- Klein Nándor – 1816–1819, 1824–1826;
- Mick Franz – 1820;
- Schirmer Thomas – 1827;
- Heim Domokos – 1829–1842, 1850–1852;
- Scharfeneder Franz – 1843–1848, 1862–1863;
- Török Gábor – 1848, 1861;
- Horváth Ádám – 1853–1860;

(în perioada “Provizoratului”-ului între octombrie 1861 - februarie 1867, primarii au fost numiți de către oficialitățile austriece, după cum urmează: Schmerling, Scharfeneder și Weisz)

- Weisz Károly – 1866;
- Atzél Péter – 1867–1871;
- Vörös Pál – 1872–1875;
- Salacz Gyula – 1875–1901;
- Institoris Kálmán – 1901 – 1905;
- Varjassy Lajos – 1905–1917.

Cei cărora orașul le este dator

GÁBOR TÖRÖK (Sântana, 1800 – Arad, 1868)

A studiat dreptul, a devenit notar în Arad în 1835, apoi notar-șef al județului Arad, comitele suprem și deputat de Arad în

Parlament (1844). A îndeplinit funcția de primar al Aradului din 31 mai 1848, a anunțat înființarea gărzii naționale, a înarmat săracii pe cheltuială proprie. Adjunctul lui a fost Dumitru Haica de naționalitate română. În 23 aprilie 1849 a fost numit comisar guvernamental al Banatului, în 11 iunie renunță la funcția de primar. În 10 ianuarie 1861, pentru un an, a fost ales primar a doua oară.

PÉTER ATZÉL (Arad, 17 februarie 1836 – Arad, 1 septembrie 1901)

A studiat în particular, apoi a obținut Licența în drept în Paris, la Sorbonne. A intrat în viața administrativă a orașului după epoca Bach, a fost ales primar în 1867. A îndeplinit această funcție până în 1871. În timpul mandatului său a fost începută construcția Gimnaziului Național Regal (Moise Nicoară), iar pe când îndeplinea funcția de comite-șef a donat orașului din propria pădure teii sădiți pe bulevard. A fost ales cetățean de onoare al orașului. Este înmormântat în cavoul bisericii catolice din Ineu.

GYULA SALACZ (Giula, 31 ianuarie 1832 – Arad, 17 iulie 1915)

Școala primară a terminat-o la Gyula, gimnaziul la Arad. În 1848, la 16 ani, a intrat ca voluntar în garda națională, a luptat ca sergent-major, apoi ca locotenent. Și-a terminat studiile la Oradea, apoi a studiat dreptul la Pesta și Viena. În 1861 a dat examen pentru intrarea în avocatură și peste un an se stabilește în Arad. În 1875 a fost ales în unanimitate primar al Aradului, funcție pe care a îndeplinit-o timp de 26 de ani. În timpul mandatului său s-au construit noua primărie, importante instituții de învățământ (școlile civile de băieți și fete, școala de surdomuți, școala superioară de comerț, școala de industria lemnului și fierului), a fost reconstruit teatrul incendiat în 1883. A fost construit bulevardul care se întinde din centru până la gară. De numele lui se leagă construcția digului de apărare al Mureșului, canalizarea și rețeaua de apă a orașului. În 1891 Johann Weitzer a înființat la Arad cea mai importantă fabrică de vagoane și motoare din Monarhie. Pe timpul lui Salacz a fost ridicat obeliscul comemorativ al celor 13 generali

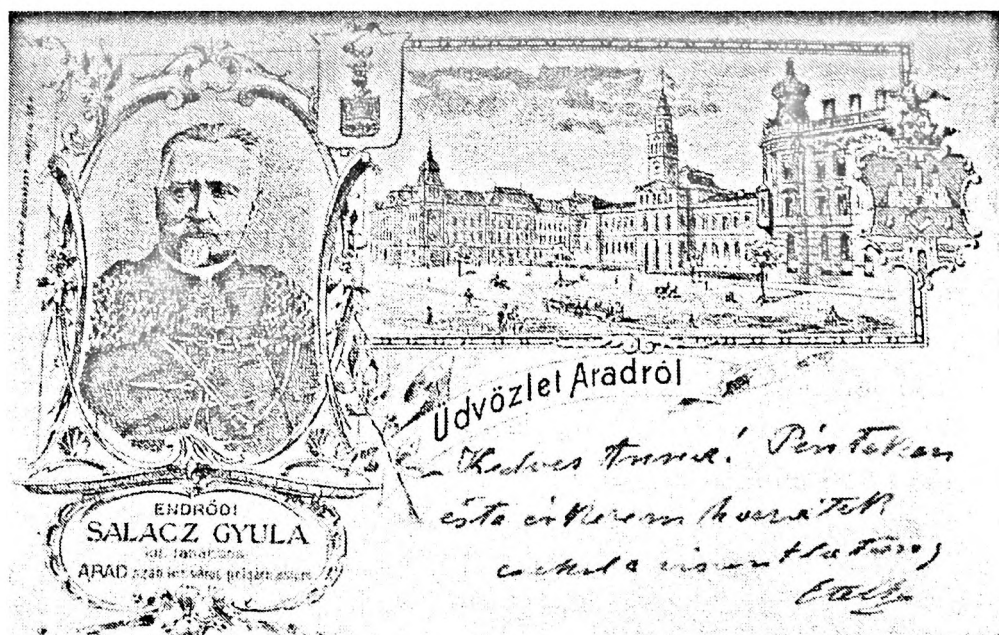
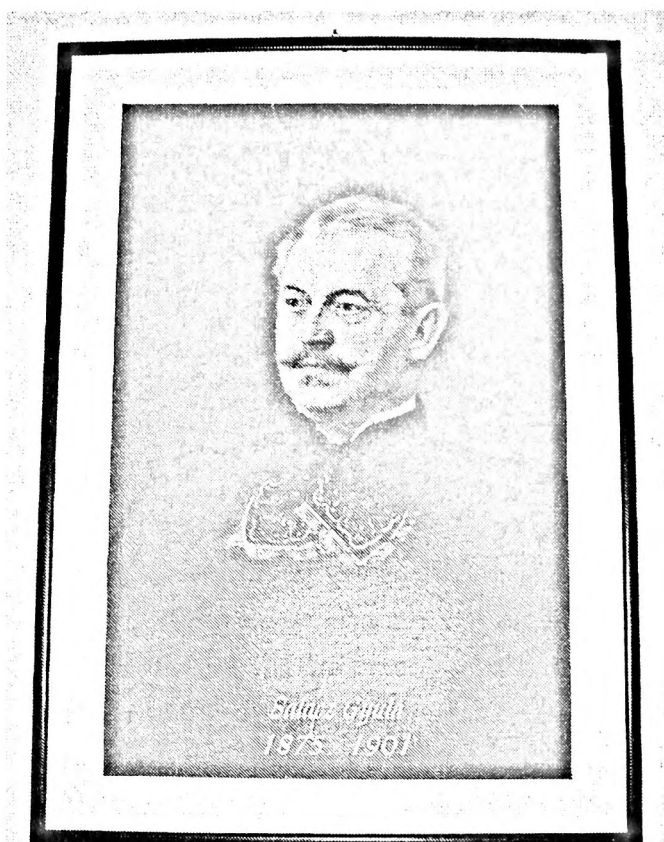
martiri executați la Arad și statuia Libertății în Piața Centrală. A pavat și asfaltat aproape o treime din străzile Aradului. Între 1901-1905 a reprezentat interesele orașului ca deputat parlamentar. Este singurul primar al cărui portret apare pe o ilustrată de la sfârșitul secolului al XX-lea.

KALMAN INSTITORIS (Arad, 5 aprilie 1839 – Arad, 5 aprilie 1916)

Și-a început studiile medii în Arad și le-a continuat în Pesta unde a dat și bacalaureatul. A studiat dreptul la Pesta dar s-a înscris și la școala de muzică la secția canto. În 1862 s-a urcat pe scenă, pentru prima oară, într-un spectacol de operă. Între 1863-65 a fost solist bariton al operei din Cluj, apoi a avut contract la Olomuc, Hannover și Munchen. A cântat roluri din operele lui Rossini, Verdi, Auber, Erkel. În 1866 se întoarce la Arad și devine procuror secund al orașului. A scris un studiu despre istoria teatrală a urbei. Aproape 30 de ani a îndeplinit funcția de notar-șef al orașului. A fost primar între 1901-1905. A fost inițiatorul numeroaselor organizații culturale și sociale.

LAJOS VARJASSY (Arad, 30 august 1852 – Arad, 9 martie 1934)

A luat bacalaureatul la Gimnaziul minorit din Arad, a terminat dreptul la Bratislava și Oradea. În 1873 este numit la tribunalul din Arad, este viconotarul Aradului pentru o perioadă îndelungată. În 1902 este numit viceprimar, iar între 1905-1917 este ales primar. În timpul mandatului său a fost construită calea ferată cu motor de interes local între Arad și Podgoriile Aradului, care în 1913 a fost electrificată. În 1908 a fost deschisă prima fabrică de automobile a zonei MARTA. În timpul lui s-au inaugurat statuia Kossuth și busturile lui Gergely Csiky, Teodor Ceontea și Gábor Fábian. De asemenea s-au desfășurat marile construcții: a podurilor de fier peste Mureș și Palatul Cultural.



PREFECȚII ORAȘULUI ARAD

Până în anii 70 ai secolului al XIX-lea în Ungaria, apoi în Imperiul Austriac doar comitatele aveau prefecți. Paragraful 52 al legii XLII. rectificată în 1 august 1870 afirmă: „În fruntea comitatelor și al orașelor cu drept de autoritate legală stă comitele-șef /prefectul/ al comitatului sau al orașului, el fiind numit sau destituit de către rege, la recomandarea ministrului de interne.” Din 17 august 1871 până în 10 noiembrie 1918 au deținut această funcție următorii (în paranteză datele biografice):

- Ferenc Dáni (Szeged, 25 noiembrie 1816 – Szeged, 18 februarie 1883) – 1871-1873

- Péter Atzél (Arad, 17 februarie 1836 – Arad, 10 septembrie 1901) – 1875-1878

- Károly Tabajdi (Zerind, 10 noiembrie 1833 – 7 octombrie 1886) – 1879-1886

- László Fábián (Arad, 20 mai 1840 – Arad, 1911) – 1886-1900

- Contele Iván Urbán (Mânerău, 8 septembrie 1846 – Arad 9 octombrie 1915) – 1900-1905; 1910-1915

- Béla Vásárhelyi, kézdívasárhelyi (Makó, august 1838 – Arad 31 august 1906) – 1905-1906

- Contele Gyula Károlyi, nagykárolyi (Nyírbatka, 7 mai 1871 – Budapesta, 23 aprilie 1947) – 1906-1910

- Béla Barabás, albisi (Arad, 12 decembrie 1855 – Arad, 28 mai 1934) – 1917-1919

(Sursă: Gábor Merényi-Metzger, *Arhontologia comiților supremi al Aradului (1871-1918)*. In: Szövétnék, iunie 2005, pag. 5)



Péter Atzél primar și comite-șef

Înalte Fețe bisericești arădene

Episcopi ortodocși ai Aradului, Hălmagiului și Ienopolei

1788–1815 – Pavel Avacumovici
1829–1830 – Nestor Ioanovici
1835–1850 – Gherasim Raț
1853–1873 – Procopie Ivașcovici
1873–1874 – Miron Romanul
1874–1898 – Ioan Mețianu
1899–1902 – Iosif Ioan Goldiș
1903–1925 – Ioan Ignatie Papp

Șef-rabini

1789–1844 – Aaron Chorin
1845–1885 – Steinhardt Jakob
1885–1909 – Rosenberg Sándor
din 1905 șef-rabinul Schreiber Joachim în sinagoga ortodoxă

Șefii monahali ai Ordinului romano-catolic minorit

1799–1801 – Kiffovits József
1801–1808 – Grünwald Lőrinc
1808–1821 – Knollmayer Henrik
1821–1825 – Rác Jeromos
1825–1828 – Koch Alajos
1828–1846 – Rózsa István
1846–1854 – Kosztka Libor
1854–1858 – Gaál Damaszcén
1858–1860 – Mayer Mihály
1860–1861 – Gaál Damaszcén

1861–1868 – Sujánszky Euszták

1868–1871 – Gaál Damaszcén

1871–1881 – Lakatos Ottó I.

1881–1895 – Jánossi Demjén

1895–1907 – Csák Cirjék

1907–1918 – Lakatos Ottó II.

Preoți reformați

1829–1830 – Csernátori Vajda Péter

1830–1833 – Kótsa István

1833–1844 – Győri Mihály

1844–1849 – Bittó Sándor

1849–1959 – Balló Benjámin

1860–1880 – Bökényi János

1880–1893 – Ferenczy Gedeon

1893–1933 – Csécsi Imre

Preoți evanghelici-lutherani

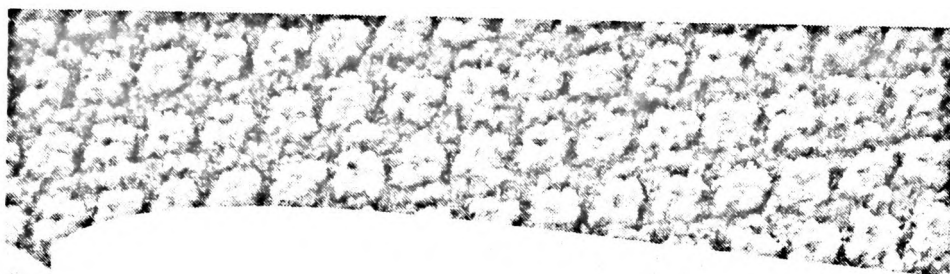
1846–1849 – Sztephany Dániel

1850 – Frint János

1851–1875 – Nikodém János

1875–1881 – Stiegler Gusztáv

1881–1940 – Frint Lajos (a îndeplinit și funcția de superintendent al bisericii din Ardeal)



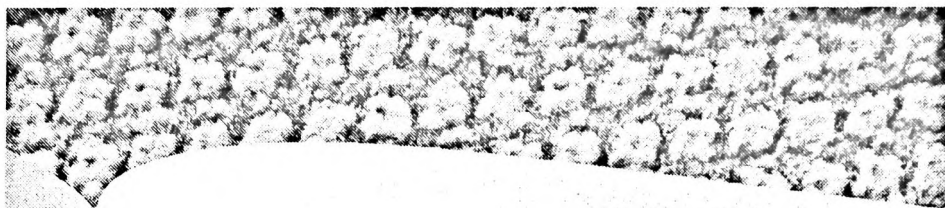
XV.

**Episcopul
Ioan Mețianu**

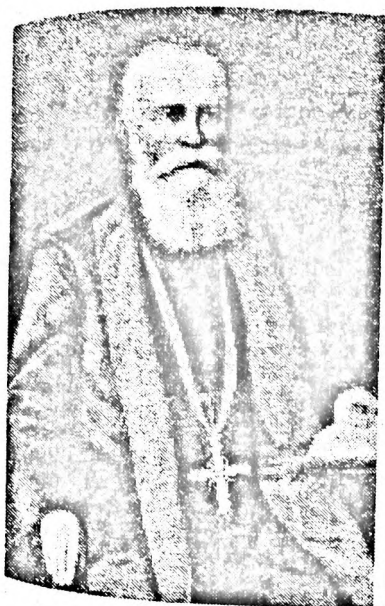
(1874-1898)

După scurta arhipăstorire de doar câteva luni a episcopului Miron
Bălan (1873-1874) la Arad, este ales și instalat mitropolit al Ardealului.
Episcopia Aradului se afla acum în cea mai îndelungată perioadă de
vacanță.

Ioan Mețianu unul dintre cei mai importanți episcopi al sec. XIX



12



XVI.

**Un episcop la
cumpănă de
veacuri:
Iosif Ioan Goldiș
(1899-1902)**

Personalitate multilaterală, de o vastă cultură, cu spiritul permanent deschis către tot ce însemna la timpul său progres, episcopul Iosif Ioan Goldiș al Aradului (1899-1902), rămâne una din figurile proeminente ale trecutului vieții bisericești și culturale românești de la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul celui următor. Înzestrat cu o pregătire intelectuală deosebită...

Savantul episcop și academicianul Iosif Ioan Goldiș

V. Bibliografie selectivă referitoare la epocă

- Albani, Tiron. Leul de la Sisești: De ce s-a prăbușit Monarchia Austro-Ungară. /Miért omlott össze az Osztrák-Magyar Monarchia/. Nagyvárad, 1936.
- A Monarchia kora – ma. (szerk. Gerő András) /Vremea Monarchiei – azi/. Új Mandátum Kiadó. Bp. 2007.
- Arad. Monografia orașului de la începuturi până în 1989 /Arad. A város monográfiája a kezdetektől 1989-ig/. Arad, 1999.
- Aradul permanentă în istoria patriei /Arad – állandóság a haza történelmében/. Arad, 1978. 214–361.
- A régi Erdély. Arad I. 1717–1993. /Vechiul Ardeal. Arad/. /Összeállította Krausz S. Chaim (István)/. Tel Aviv, 1993.
- A történelmi Magyarország atlasza és adattára 1814. Pécs, 2005.
- Botis, Teodor: Istoria Școalei Normale (Preparandia) și a Institutului Teologic Român din Arad. Arad, 1922.
- Destrămarea Monarchiei Austro-Ungare. Editat de academicianul S. Daicoviciu și prof. M. Constantinescu. București, 1964.
- Egyed Ákos: Az erdélyi magyarság történetéből 1790–1914. /Din istoria maghiarimii transilvănene/. Editat de Erdélyi Múzeum-Egyesület. Cluj-Napoca, 2004.
- Gáspár Zsuzsa (szerk.): Egy közép-európai birodalom – Az Osztrák-Magyar Monarchia (1867–1918). /Un imperiu din centrul Europei – Monarchia Austro-Ungară/. Officina, 2008.
- Gergely András: Magyarország története a 19. században. /Istoria Ungariei în secolul 19/. Osiris, 2005.
- Gergely András–Szász Zoltán: Kiegyezés után /După pactul dualist/. (Magyar História). Budapest, 1978.
- Gratz Gusztáv: A dualizmus kora. Magyarország története 1867–1918 /Perioada dualismului. Istoria Ungariei 1867–1918/. I-II. Budapest, 1934.

- Gyáni Gábor–Kövér György: Magyarország társadalom-története a reformkortól az első világháborúig /Istoria societății din Ungaria de la epoca reformelor până la primul război mondial/. Osiris. 2. jav. Kiadás. Bp. 2001.

- Hanák Péter: Magyarország a Monarchiában /Ungaria în Monarchie/. Tanulmányok. Budapest, 1975.

- Istoria evreimii arădene. Tel Aviv, 1996.

- Istoria Românilor. Vol. VII. Tom I-II. Editura Enciclopedica. București, 2009.

- Istoria Românei III și IV (1848 – 1878). București, 1964.

- Jászi Oszkár: A Habsburg-monarchia felbomlása. Gondolat, 1982.

- Jászi Oszkár: A monarchia jövője. ÁKV-Maecenas, 1988.

- Joseph, Gabriel: Fünfundzwanzigjährige Geschichte der Banater Arbeiterbewegung, (1870–1920). Timișoara, 1928.

- Kaposi Zoltán: Magyarország gazdaságtörténete 1700–2000. Budapest, 2002.

- Kettős kötet. Az Osztrák-Magyar Monarchia (1867–1918). <http://mek.oszk.hu/01900/01905>

- Kozári Mónika: A dualista rendszer (1867–1918) /Sistemul dualist/. Budapest, 2005.

- Kövér György: Iparosodás agrárországban. Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914 /Industrializare în țara agrară. Istoria economiei Ungariei/. Gondolat. Bp. 1982.

- Lakatos Ottó: Arad története /Istoria Aradului/ I-III. Arad, 1881.

- Lanevschi, Gheorghe: Aradul vremurilor de mult apuse 1834–1914. Cluj-Napoca, 2005.

- Magyarország története /Istoria Ungariei/. Redactor: Romsics Ignác. Budapest, 2007.

- Magyarország története 1890–1918. I-II. /Istoria Ungariei/. Redactor șef: Hanák Péter, redactor: Mucsi Ferenc. Budapest, 1978.

- Márki Sándor: Aradvármegye és Arad szabad királyi város története /Istoria comitatului Arad și a orașului liber regesc/ I-II. Arad, 1892, 1895.

- Merényi László: Boldog békeidők /Vremurile fericite de pace/. Budapest, 1978.
- Mihuț, Lizica, Mișcarea teatrală arădeană până la înfăptuirea Marii Uniri. București, 1989.
- Moldován Gergely: A magyar nemzeti állam nemzetiségi feladatai /Sarcinile statului național maghiar în problema naționalităților/. Historia igcognita. Attraktor, 2007.
- Pethő Sándor: Világostól Trianonig /De la Șiria la Trianon/. Littera, 1990.
- Popeangă, Vasile, Un secol de activitate școlară românească în părțile Aradului 1721–1821. Arad, 1974.
- Puskel Péter: Arad marad /Aradul rămâne/. Arad, 1997.
- Arad redivivus. Arad, 1998.
- Raffay Ernő: Balkáni Birodalom – Nagyrománia megteremtése 1866–1920 /Imperiu balcanic – Făurirea României Mari/. Budapest, 2010.
- Reden, Alexander Sixtus von: Az Osztrák-Magyar Monarchia. Történelmi dokumentumok a századfordulótól 1914-ig /Monarchia Austro-Ungară. Documente istorice de la 1900 până la 1914/. Budapest/Salzburg, 1989.
- Vesa, Pavel, Preot dr.: Episcopii Aradului. Arad, 2007.
- Weil, Alois: Arad – Hârtii de valoare istorice. Centrum voor scriptophilie BVBA. Fără an.
- Xenopol, A. D.: Românii și Austro-Ungaria. Reprint. București, 2005.

Cuprins

Vestigiile dezvoltării urbanistice ale oraşului Arad din secolul al XIX-lea	3
I. Crearea infrastructurii orăşene	15
Pavajele oraşului	15
Vestigiile iluminatului public	21
Transportul public	31
Canalizarea oraşului	38
Alimentarea cu apă	45
Digul Mureşului	52
Băile publice	58
Podurile metalice	66
Mureşul Mort	73
II. Formarea instituţiilor orăşeneşti	80
Reţeaua unităţilor şcolare	80
Teatrele din Arad	97
Viaţa muzicală a oraşului	104
Reţeaua sanitară	113
Instituţiile de credit	121
Instituţiile sociale	130
Instituţiile de asigurare	140
Camera de Comerţ şi Industrie	143
Corporaţia industriaşilor arădeni	147
Abatorul public	149
Vama oraşului	152
Cinematograful	156
Căminul muncitoresc	159
III. Legătura cu lumea	163
Serviciul poştal	163
Calea ferată şi gara	166

Telefonul	182
Semne convenționale de altitudine	185
Vestigiile căii ferate Arad-Podgoria	190
IV. Marile personalități a perioadei discutate	199
Primari aleși în secolul al XIX-lea	199
Prefecții orașului Arad	203
Înalte Fețe bisericești arădene	205
V. Bibliografie selectivă referitoare la epocă	209

