

PUSKEL PÉTER



POVEȘTI ARĂDENE DE SUCCES

Editura

2021



Gutenberg Univers

ARAD-ROMÂNIA

PUSKEL PÉTER

POVEȘTI ARĂDENE DE SUCCES

PUSKEL PÉTER

POVEȘTI ARĂDENE DE SUCCES

Traducere în limba română: Roman Gabriel

Editura Gutenberg Univers
Arad-2021

Originalul lucrării în limba maghiară “Aradi sikertörténetek” a
apărut în colecția „Irodalmi Jelen Könyvek”
la Editura Concord Media Jelen din Arad în anul 2010

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

PUSKEL, PÉTER

Povești arădene de succes / Puskel Péter. - Arad : Gutenberg
Univers, 2021

ISBN 978-606-675-315-9

62

Lucrare apărută cu sprijinul Bibliotecii Județene “Alexandru D.Xenopol”
din Arad



PREFAȚĂ

Mă gândesc de ani de zile că documentele locale privind istoria industrială care încă nu au fost prelucrate ar trebui colectate până nu este prea târziu deoarece Aradul a stat întotdeauna în fruntea dezvoltării în aceste domenii. Aceste povești de succes au depășit deseori limitele orașului și ale regiunii fiind dovezi naționale și chiar europene ale progresului.

M-am angajat în cercetări de mai multe ori, atunci când materialul subiectului studiat a fost considerat ca fiind îndestulător. Din când în când am publicat fragmente și episoade ici și colo. De-a lungul anilor am întâlnit din ce în ce mai multe documente care întregeau un capitol sau altul, făcându-l din ce în ce mai complet.

Nevoia de comunicare m-a ținut atunci într-un entuziasm constant. Cu atât mai mult cu cât lichidarea fostelor fabrici de mari dimensiuni a rămas pe ordinea de zi, iar odată cu dispariția lor, dispărea și capitolul relevant de istorie industrială și multe capitole valoroase și interesante din istoria lumii burgheze conexe aveau să fie date uitării.

A rămas foarte puțin din fabricile care au stat la baza puterii economice a Aradului. Companiile mamut care ofereau miilor de localnici și locuitori din regiune oportunități de angajare au fost fie complet lichidate, fie dacă fabrica mai există; servește astăzi cu totul alt scop.

Valurile locale ale globalizării secolului XXI mătură neîncetat tot ce nu este salvat la timp de cei interesați. Inclusiv moștenirea spirituală.

Au fost suficiente doar două decenii pentru a face din Săgeata Verde doar o amintire care dispare. Timp de aproape un secol Aradul a fost simbolul legăturii vechi de secole dintre Câmpia de Vest și Podgoria Aradului, o zonă viticolă bogată în monumente istorice și locuri de agrement. Când a fost electrificată calea ferată Arad-Podgoria era a opta de acest fel din lume.

Și cu siguranță puțini dintre gospodarii orașului de astăzi, cei cărora li s-a încredințat îngrijirea patrimoniului arhitectural, tehnic și construit, știu că leagănul industriei auto maghiare a fost găzduit în Arad și prima fabrică de avioane românești și-a găsit o casă tot aici, în orașul de pe Mureș, unde au lucrat atâția specialiști excelenți și ingineri cu înaltă calificare.

Apoi, dacă mergem și mai departe în timp, nu trebuie să uităm rolul Aradului și al arădenilor în construcția de căi ferate, în construcția liniilor de interes național sau local care traversează văile Mureșului și ale Crișului Alb.

În bazinul carpatic căile ferate regionale au prins contur pentru prima dată aici sub forma unor garnituri care parcurgeau traseul pe șine tractate de locomotive cu aburi.

Rolul specialiștilor din Arad este de neocolit în marea lucrare de modelare a peisajului natural din secolul al XX-lea, în construcția căilor ferate și în extinderea traficului rutier.

Am scris de mai multe ori despre familia Neuman, mai ales despre rolul ultimului său membru, popularul baron Feri; despre legătura acesteia cu aproape toate aspectele dezvoltării în Arad. Popularea familie de industriași a avut o influență atât de puternică și de pozitivă asupra vieții economice și sociale a acestei regiuni, încât nici până azi nu a fost pe deplin explorată sub toate aspectele sale.

Creatorii imaginii izbitoare de astăzi a Aradului, marii arhitecți arădeni merită, de asemenea, să fie apreciați pentru cunoștințele și talentul lor zidite în piatră. În zilele noastre, în

lupta acerbă pentru plăcuțe comemorative, nume de străzi și statui, uneori argumentele bine întemeiate se dovedesc a fi insuficiente. Pentru că aceste realizări au avut loc în trecut, în vremurile dinaintea României Mari care sunt amintite numai dacă este inevitabil, și chiar și atunci doar foarte pe scurt. Cu toate acestea, excelențele din acea epocă și-au dus propria luptă cu factorii de decizie ai vremii, ca și Don Quijote cu morile de vânt. Găsim o mulțime de oameni excepționali în aceste schițe istorice fără a avea pretenția exhaustivității.

Au fost încorporați în trecutul orașului ca niște mozaicuri pe care trebuie să le cunoaștem și să le respectăm numele, trebuie să știm despre munca lor, despre luptele lor, pentru că numai așa ne putem găsi locul real și ne putem planifica viitorul. Timpul se scurge. Trebuie să ne mișcăm acum în ceasul al 12-lea dinaintea uitării totale, până când realitatea nu devine o poveste reinterpretată, cosmetizată, care este departe de fapte.

Scrierile din a doua parte a volumului, intitulată **Noți albe**, sunt legate de vedetele progresului tehnic doar în aspectele lor umane. Cu publicarea lor, aș dori să aduc evenimentele legate de istoria locală mai aproape de cititor. Prelucrarea unuia dintre cele mai dificile episoade arădene ale celui de-al doilea război mondial aruncă lumină asupra dovezilor de curaj civic.

Iar istoria instituțiilor dispărute ale lumii burgheze, am numit aici casele publice, tratate până acum ca tabu, este un capitol „colorat”, dacă nu chiar glorios, din istoria orașului. Nu s-a vorbit despre el până acum, dar asta nu înseamnă că n-a existat. Îi încredințez cititorului explorarea conexiunilor.

Autorul

PROIECTANTUL ȘI CONSTRUCTORUL CĂILOR FERATE VICINALE DIN REGIUNEA ARADULUI. CĂILE FERATE UNITE ARAD-CENAD

După ce a fost ridicat la rangul de oraș liber regesc în 1834 dezvoltarea Aradului situat pe cursul inferior al râului Mureș a luat un avânt fără precedent. În mai puțin de un sfert de secol Aradul a devenit un puternic centru comercial și industrial aflat la întretăierea principalelor căi de comunicație. Cercetând factorii umani din fundalul ridicării economice generale întâlnim la fiecare pas personalități proeminente ale tehnicii care au jucat rolul de motor al acestor procese aflate în desfășurare. Ca o trăsătură comună a acestor oameni remarcăm capacitatea de a recunoaște sensul vremurilor; pragmatismul lor fiind însoțit și de disponibilitatea de a acționa eficient. În acest context îi putem aminti pe Weitzer János, fondatorul celei mai mari uzine de vagoane din Europa Centrală în 1892; pe Lengyel Lőrinc, furnizorul de mobilier al burgului vienez și al cetății din Buda; pe frații Neuman, fondatorii celei mai faimoase fabrici de spirtoase din imperiu, pe constructorul de avioane Némethy Emil sau pe cei doi titani locali ai arhitecturii, i-am numit aici pe Szántay Lajos și pe Tabaković Emil care au imaginat fața modernă a Aradului.

Pentru a respecta cronologia, dar și datorită performanțelor atinse nu putem încheia lista somităților arădene din domeniul tehnicii fără a-l menționa pe inginerul Boros Béni care a desfășurat o activitate de pionierat în construcția de căi ferate și gospodărirea apelor, lăsându-ne moștenire realizări pe care le utilizăm și în prezent. Nu a fost

doar o somitate locală și națională, ci o autoritate a domeniului în Europa Centrală care era consultată adeseori de către miniștri datorită competenței sale profesionale.

Acest creator și specialist a avut directă legătură cu toate lucrările importante de construcție de diguri, regularizări ale cursurilor sau construcții de căi ferate desfășurate în regiunea Crișurilor și a Transilvaniei în cea de-a doua jumătate a secolului XIX.

Anvergura personalității lui Boros Béni s-a arătat și în faptul că și-a devansat cu mult contemporanii în numeroase aspecte. Într-o epocă în care în patria sa era penurie de ingineri, iar în construcția de căi ferate erau și mai puțini specialiști; nu s-a mulțumit doar cu cunoștințele dobândite la universități din străinătate; ci s-a perfecționat neîncetat, punându-și abilitățile în slujba țării. Planurile plăsmuite de către el nu se restrângeau doar la nivel local, gândirea sa fiind extinsă la nivel regional și provincial. Și-a găsit mereu atât sursele de finanțare cât și cei mai buni executanți pentru implementarea proiectelor.

Folosind limbajul actual putem afirma fără a greși că era un manager veritabil într-o societate burgheză în ascensiune, dar care purta balastul și nenumărate sechele ale gândirii feudale.

Nedreptatea sorții și ingratitudea urmașilor și potențailor din vremurile care au urmat; care au fost în același timp beneficiari ai muncii sale, au făcut ca numele lui Boros Béni să sune necunoscut și străin.

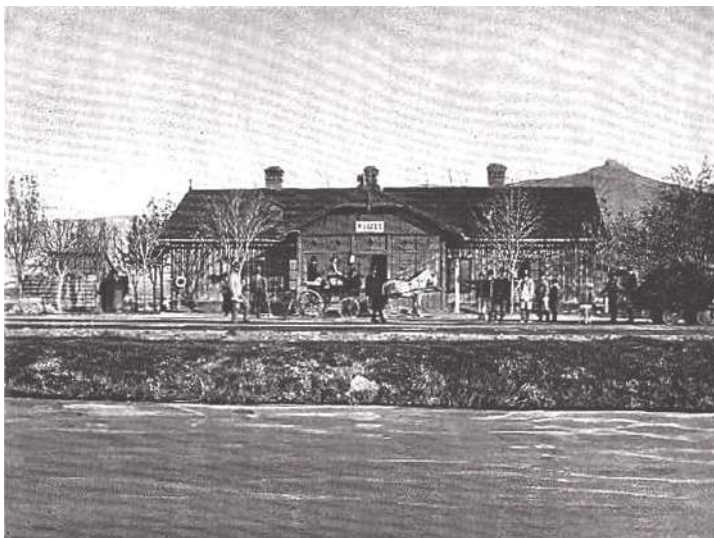
Zelenai Boros Béni s-a născut în 1839 la Arad. Familia lui este originară din localitatea Zelene situată în județul Nógrád. Boros Jakab a fost ridicat la rangul de nobil de către împăratul Leopold I în 1700, fiul Boros Mátyás și nepotul Mihály mutându-se în Arad în a doua jumătate a secolului XVIII. Tatăl său, Boros Márton care a fost învățător în Arad și-a crescut cei doi fii într-o manieră severă.

Tânărul Boros Béni a urmat studiile primare și gimnaziale în orașul natal. A fost un elev eminent, ca de altminteri și fratele său mai mic Vida (acesta din urmă a devenit un apreciat scriitor de specialitate și profesor al gimnaziului superior din Arad).

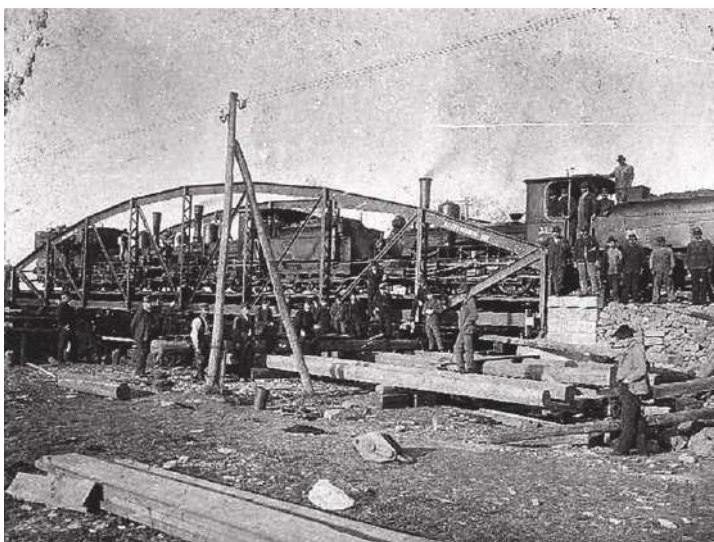
Beni a promovat examenul de bacalaureat cu rezultate excelente în 1857. S-a înscris la Universitatea din Viena și mai târziu la cea din Praga unde a studiat construcțiile de drumuri, căi ferate și construcțiile hidrotehnice. În acești ani și-a desăvârșit și abilitățile lingvistice; vorbea fluent germana, franceza și engleza. Mai târziu a învățat și limba română.

La primul loc de muncă din cariera sa a fost însărcinat cu măsurătorile domeniilor trezoreriei din Pecica. Hărnicia și cunoștințele sale de specialitate au fost remarcate foarte curând, fiind promovat pe postul de inginer-șef al Comitatului Csongrád. În noua sa funcție a condus lucrările de îndiguire și consolidare în zonele inundabile ale râului Tisa. La vremea respectivă în țările cetral-europene dezvoltarea emergentă a rețelei de căi ferate devenise imperativă datorită creșterii spectaculoase a transportului de mărfuri. Tânărul specialist a fost transferat la căile ferate. A coordonat lucrările pregătitoare la linia de cale ferată Oradea-Gyula-Szeged-Subotica-Baja-Fiume (Rijeka). S-a remarcat și acolo prin multilateralitate și arie foarte largă de interes. Grație acestor calități a fost cooptat și în proiectarea canalelor de irigație din nordul Crișanei. Și-a valorificat cu succes cunoștințele în ambele domenii o bună perioadă de timp.

Ar fi eronat să credem că după aceste realizări cariera lui Boros Béni ar fi urmat o traiectorie ascendentă. În anii '60 ai secolului XIX a eșuat în încercarea sa de construire a căii ferate transilvane. Lucra ca antreprenor în zona localității Ilia de pe valea Mureșului cu muncitori recrutați din zona câmpiei. Lucrările au fost întârziate din cauza vremii răcoroase și ploioase. Epidemia apărută a făcut ravagii printre constructori.



Gara Societății Arad – Valea Crișului din Șiria construită din lemn



Testul de sarcină al podului peste pârâul Dezna



Pod peste Dezna al Societății căilor ferate unite Arad-Cenad
(în construcție)



Clădirea gării arădene, una dintre cele mai frumoase din regiune, în anii premergători primului război mondial

Tânărul inginer dornic de afirmare se confruntă cu primul și din fericire cu ultimul său eșec. Cel mai mult îl afectase scăderea pe care o suferise prestigiul său care a avut ca și consecință lipsa comenzilor corespunzătoare timp de câțiva ani.

Și-a revenit cu greu după eșecul avut. Situația sa financiară era una foarte delicată, dar nu a renunțat. Și-a continuat perfecționarea la Sibiu unde și-a susținut examenul tehnic de constructor de stat. Grație acestuia a ajuns la Orăștie, unde după multe uși deschise a luat totul de la început: a primit o însărcinare parțială în construirea secțiunii de drum montan dintre Geoagiu și Zlatna.

În perioada construcției marilor magistrale feroviare cunoștințele și experiența sa profesională au devenit de neînlocuit. În anul compromisului (1867) Ungaria avea circa două mii de kilometri de cale ferată. Zona Transilvaniei și a Slovaciei nu aveau încă magistrale feroviare finalizate. În mai puțin de șase ani, în 1873 garniturile circulau deja pe o rețea care totaliza șase mii de kilometri. Era cel mai rapid ritm de dezvoltare a rețelelor de căi ferate din Europa Centrală.

Ritmul accelerat al dezvoltării este reflectat și de faptul că în 1883 în Ungaria circula deja celebrul Orient Expres care în 1888 parcurgea ruta dintre Budapesta și Constantinopol.

Construcția de căi ferate a generat creșterea industriei extractive a cărbunelui, a făcut posibilă dezvoltarea industriei extractive a fierului; a industriei metalurgice și a vitalizat circulația mărfurilor agricole în așa măsură încât devenise principala sursă de transformare a peisajului prin intervenție umană în Ungaria sfârșitului de secol XIX.

După compromisul austro-ungar din 1867 Ministerul Lucrărilor Publice și al Transporturilor l-a trimis pe Boros Béni la Expoziția Universală de la Paris. La întoarcere a primit autorizația pentru construirea magistralei feroviare Oradea-Cluj-Târgu Mureș, după care a fost cooptat ca inginer-șef al

proiectului de construcție al căii ferate Arad-Timișoara. Încheierea cu succes a celor două lucrări i-au redat încrederea în forțele proprii.

Cu acest portofoliu de realizări Boros Béni a devenit una dintre personalitățile proeminente ale istoriei căilor ferate maghiare. Dacă toată cariera lui s-ar fi limitat la realizările deja enumerate ar fi fost suficient ca să ocupe un loc în galeria celor mai importante personalități ale tehnicii. Dar numele inginerului arădean a intrat cu adevărat în istorie prin construcția căilor ferate vicinale.

Ca un patriot local pur-sânge Boros Béni și-a dat repede seama că regiunea Aradului și a Crișurilor aflată la confluența dintre Ungaria și Transilvania poate juca un rol mult mai important în dezvoltarea economică generală. În același timp și-a dat seama că s-ar putea crea fluxuri optime de circulație a persoanelor și mărfurilor între localitățile din Crișana prin construcția căilor ferate vicinale, care era o soluție mai simplă și mai ieftină decât calea ferată standard (cu ceva timp în urmă fusese propusă soluționarea problemei prin construcția căilor ferate secundare care s-ar fi construit însă după standardele magistralelor principale, ceea ce implica costuri mult mai mari).

În 1874 Boros Béni a publicat un studiu despre proiectul căii ferate Arad – valea Crișului care a fost receptat cu entuziasm și a fost foarte apreciat de cercurile de specialitate. În lucrare făcea analiza proiectului și bugetului căii ferate care urma să lege Aradul de valea Crișului. Strălucitul inginer propunea în lucrarea sa care era un adevărat studiu de fezabilitate costuri de construcție foarte reduse, fără precedent până atunci. În altă ordine de idei; proiectul era sortit eșecului încă de la început datorită crizei economice și stagnării care s-a instalat în anii 1870 când trezoreria era secătuită în urma investițiilor masive în căi ferate derulate în anii anteriori. Ca să nu mai facem vorbire de faptul că Boros Beni era primul

specialist din țară care s-a gândit la construirea de căi ferate vicinale. Efectele recesiunii economice generalizate se resimțeau din plin și la nivelul Comitatului Arad. Lipsa unor prevederi legale și lacunele normelor existente care reglementau construcția căilor ferate vicinale agravau situația. Remediul a venit abia odată cu adoptarea de către Parlament a paragrafului 31 al legii intrate în vigoare la 14 iunie 1880, completată ulterior în 1888, incidentă în materie.

Boros Béni nu s-a lăsat descurajat de semnele nefavorabile și a continuat să creadă în proiectul său. Grație notei de fundamentare bazate pe calcule economice riguroase în 1875 a primit autorizația de construcție.

Punerea în practică a genialei idei formulate de Boros Béni s-a lovit și de reticența și pasivitatea cu care a fost primită inițial de către marii moșieri. Și inițiativa prefectului Aradului Atzél Péter, susținător entuziast al ideii, s-a dovedit neinspirată. Atzél propunea ca traseul magistralei feroviare transilvane să treacă prin valea Crișului. Propunerea a fost respinsă de forul legiuitor care a fixat traseul magistralei transilvane pe valea Mureșului.

Inițiativa era una de pionierat și prin caracteristicile sale. Inginerul Boros a indicat costuri de construcție și de operare mult scăzute datorită faptului că în cazul căii ferate vicinale urma ca terasamentul de pietriș să fie înlocuit cu unul de nisip, ceea ce implica viteze de deplasare mai mici; semnalizarea s-ar fi făcut prin indicatoare în locul barierelor, iar traficul urma să se desfășoare doar pe timpul zilei. Pe lângă traficul facil de mărfuri, realizarea proiectului oferea populației riverane posibilitatea să ajungă în localitatea reședință de plasă sau chiar în reședința comitatului mult mai repede.

Ședința de constituire a Societății de Căi Ferate Arad – valea Crișului a avut loc în luna decembrie 1875, Boros fiind ales în consiliul director, iar în martie 1876 a fost numit în funcția de director-inginer-șef.

În istoria construirii căilor ferate maghiare un rol deosebit de important l-a jucat cointeresarea moșierilor prin avantajele oferite de calea ferată, astfel încât aceștia să cedeze terenuri agricole construcțiilor feroviare.

Boros Béni știa care sunt persoanele importante cărora trebuia să le câștige sprijinul în interesul realizării proiectului.

Cu ajutorul prefectului Atzél Péter a reușit să-l convingă pe inginerul-șef al Aradului, Nachtnebel Ödön să adere la proiect. Împreună cu el a întocmit mai târziu regulamentul de bază al societății de construcții căi ferate. Inginerul Boros a reușit să obțină adeziunea unor persoane importante și bancheri din Comitatul Arad prin cointeresarea lor personală. Bancherul și comerciantul Andrányi Károly, baronii Bohus János și Zsigmond, furnizorul regal de vinuri Domány József, baronul și prefectul de mai târziu Urbán Iván, contele Zselénszki Róbert și Varjassy József, deși au fost reticenți la început; în urma argumentelor aduse de Boros Béni au început să vadă în proiect nu doar riscuri financiare, ci și o bună oportunitate de investiții. În așa măsură încât au garantat cu o parte însemnată a averii personale creditul ipotecar de trei sute de mii de forinți luat de la Casa de economii a Comitatului Arad.

Astfel piedicile de ordin practic au fost înlăturate.

S-au început lucrările efective de construcție și montare a infrastructurii.

Primul tronson de cale ferată a fost inaugurat festiv la 1 februarie 1877 când o locomotivă cu abur a tractat o garnitură până la Pâncota pe o distanță de 41 de kilometri.

În 1881 a fost deschis circulației tronsonul în lungime de 26 km dintre Ineu și Sebiș; în 1883 cel de 37 de km dintre Makó și Mezöhegyes; în 1884 linia de 27 km dintre Kétegyháza și Chișineu-Criș; în 1887 tronsonul de 27 km dintre Chișineu-Criș și Sântana, urmat în 1888 de linia dintre Sebiș și Gurahonț în lungime de 26 km.

Tot în 1888 au fost finalizate lucrările de reconversie a căii ferate industriale dintre Ineu și Cermei în lungime de 13,6 km.

Evoluția lucrărilor era urmărită cu mare atenție de către cei din Comitatul Cenad, vecin cu Aradul. Încurajați de succesele arădenilor, au început la rândul lor demersuri asemănătoare; au obținut autorizările necesare și cu sprijinul prefectului Lonovics József au fondat Societatea de căi ferate Arad-Cenad. Prefectul Comitatului Cenad, Lonovics József a fost ales președinte al noii societăți, iar inginerul Boros Béni a fost numit director general. În 1882 s-a construit linia de cale ferată Arad—Mezőhegyes, iar în 1883 tronsonul Kiszombor-Makó. Pe linia principală au fost construite 8 gări.

Prin construirea ramificațiilor adiacente cu ecartament îngust, căile ferate vicinale conectau la rețeaua de căi ferate zone în care la vremea respectivă nu se puteau construi căi ferate cu ecartament normal. Lungimea acestora depășea 130 km. Printre acestea se număra linia turistică cu ecartament de 760 mm în lungime de 22 km care făcea legătura dintre Sebiș și Moneasa, construită la inițiativa contelui Wenckheim.

La propunerea lui Boros Béni cele două societăți au fuzionat în 1893 formând Căile Ferate Unite Arad-Cenad (cunoscute sub acronimul ACSEV sau Acsev).

Societatea nou formată a inaugurat în 1895 și 1896 linia de cale ferată Gurahonț-Vârfurile-Hălmagiu-Brad în lungime totală de 55 km.

Întreaga rețea a Căilor Ferate Unite Arad-Cenad avea o lungime totală de 415 km.

Realitățile economice ale epocii sunt reflectate de faptul că Trezoreria de stat nu a contribuit cu niciun ban la lucrări. Bugetul investițiilor a fost asigurat în întregime de către acționari și moșierii locali din averea personală și din credite bancare. Sediul central al Societății de căi ferate se afla în Arad.



Clădirea gării reședinței comitatului era animată și în orele dimineții



Cele două clădiri feroviare emblematic ale Aradului: Gara electrică construită în 1906 și Palatul Direcțiunii Regionale de Căi Ferate, inaugurat în 1913



Conducerea treburilor curente ale căilor ferate vicinale se făcea din Palatul Cenad



Legitimație de lucrător feroviar care dădea dreptul la tarife reduse

În imediata vecinătate a Primăriei Aradului, Societatea Căilor Ferate Unite Arad-Cenad a construit între anii 1888 și 1892 clădirea destinată direcțiunii, cu două etaje și trei fronturi stradale pe care o cunoaștem până astăzi sub denumirea “Palatul Cenad”. Mai târziu societatea de căi ferate a construit pe bulevardul central și sediul casei de economii proprii, clădire care a servit până nu demult ca sediu al sucursalei locale BNR (“Palatul Băncii Naționale”). Pe lângă atelierile de reparații din Arad, societatea a operat în regiune unități industriale conexe: ocoale silvice, balastiere, cariere de piatră, fabrică de ciment.

Proiectantul și constructorul Boros Béni a fost directorul general al acestei prestigioase instituții până la moartea sa survenită în data de 15 aprilie 1896. Moartea i-a fost cauzată de malarie cu care s-a contaminat în Italia și care a recidivat de mai multe ori. Într-o atmosferă de quasi doliu național a fost condus pe ultimul drum către locul său de veci din cimitirul arădean Eternitatea.

Numele lui Boros Béni a rămas întipărit în numeroase domenii ale vieții economice și sociale, fiind acționar la multe societăți și membru în numeroase organizații civile. A fost și un exemplu de implicare socială, reprezentând ca deputat în Parlament circumscripția Ineu din Comitatul Arad începând din 1887 până la moartea sa.

Pentru reflectarea dimensiunii sale umane amintim participarea sa nemijlocită cu barca proprietate personală la operațiunile de salvare a populației sinistrate în urma inundațiilor catastrofale de la Szeged. Nu mai puțin elocventă a fost deplasarea sa la Budapesta în ciuda stării precare de sănătate pentru a ține un discurs în plenul Parlamentului în care pleda pentru construirea căilor ferate vicinale. Discursul său solid argumentat a avut un ecou deosebit, reflectat în extinderea căilor ferate vicinale la nivel național în anii care au urmat.

Societatea Căilor Ferate Unite Arad-Cenad (ACSEV) a fost prima întreprindere de profil din Ungaria care a introdus în circulație automotoarele. În 1890 se făceau deja experimente cu automotoare electrice americane, ceea ce era o noutate a epocii la nivel european. Circulația cu caracter regulat a automotoarelor a fost deschisă în data de 15 martie 1903 pe linia Arad-Bătănia, iar în anii următori s-a trecut la tracțiunea cu ajutorul automotoarelor pe toate liniile ACSEV întrucât costurile de operare erau mult reduse.

Primele automotoare pentru calea ferată standard au purtat numele lui Boros Béni. La început societatea a pus în circulație locomotive cu abur, mai apoi automotoare pe benzină și în cele din urmă diesel. Acestea au fost fabricate la Uzina de vagoane Weitzer János din Arad, iar mai târziu la uzinele Ganz din Budapesta (unul dintre acestea a fost restaurat în 1991 și a fost expus la muzeul din Szentendre – 17 km nord de Budapesta). Conform raportului Camerei de Comerț și Industrie arădene pe 1908 în acel an ACSEV a transportat 224 926 călători și 1 005 639 t de mărfuri.

În 1914, înainte de primul război mondial rețeaua căilor ferate vicinale (incluzând cei 1571 km de cale cu ecartament îngust) depășea cu mult 9912 km – lungimea totală a magistrelor feroviare principale. În 1918 lungimea totală a căilor ferate din Ungaria era de 22 472 km și era una din cele mai dense în Europa.

În 1914 parcul de material rulant al ACSEV se compunea din 41 automotoare, 37 vagoane-motor, 44 locomotive, 41 vagoane călători și 2079 vagoane marfă.

Boros Béni, figura proeminentă a construcției de căi ferate din Europa Centrală a publicat trei lucrări de specialitate; două abordează construcția de căi ferate, iar cea de-a treia politica tarifară feroviară.

După moartea lui Boros Béni numele său a fost purtat de zona situată în capătul nordic al bulevardului central din Arad (zona actualii piețe Podgoria) până în 1919.

Succesorii marelui specialist, decedat prematur, la cârma Căilor Ferate Unite Arad-Cenad au fost Vásárhelyi Béla și dr.Fábry Sándor. Dr.Fábry, fost prefect al Comitatului Békés, a condus treburile curente ale celei mai mari societăți feroviare private din Ungaria timp de 12 ani și a reușit să păstreze echilibrul economic al întreprinderii prin măsuri inteligente pe plan administrativ și social. Dar nu a reușit să se ridice la nivelul profesional al ilustrului predecesor Boros Béni.

Mai târziu Căile Ferate Unite Arad-Cenad au fost conduse de un alt specialist de anvergură, Koromzay Frigyes, până la dizolvarea totală a societății în 1927.

Granițele trasate după Unire au secționat liniile ACSEV în punctele Grăniceri-Elek și Pecica-Bătania. Pe teritoriul României a rămas o rețea de 250 km de cale ferată.

Liniile ACSEV construite cu multă trudă și sacrificii au fost preluate de către CFR. CFR a încetat să mai opereze automotoarele și nu a mai investit în dezvoltare. Prin măsuri economice inteligente Koromzay a reușit să-și păstreze majoritatea angajaților. Deși nu mai avea infrastructură proprie, societatea cu renume european a reușit să se susțină prin operarea de activități conexe și producția de ciment de la Gurahonț.

În ședința ținută la Arad în 17 noiembrie 1926 comisiile guvernamentale ale celor două țări au ajuns la un acord în ceea ce privea dreptul de proprietate asupra ACSEV. Statul român a achitat prin titluri de stat o răscumpărare în valoare de 7 milioane franci elvețieni pentru liniile ferate ACSEV situate pe teritoriul României.

S-a ajuns și la o înțelegere în ceea ce privea fondul de pensii; cota parte din despăgubiri aferentă acestuia urmând să fie distribuită între acționari. Adunarea generală ACSEV din decembrie 1926 a ratificat înțelegerea dintre Consiliul director al societății și Guvern.

Societatea de căi ferate care rezistase sub diferite forme de organizare a fost desființată total în luna mai a anului 1927, după 52 de ani de existență.

Societatea Căilor Ferate Unite Arad-Cenad a părăsit Palatul Cenad în luna iunie a anului 1927. Ornamentul principal al sălii de ședințe de la etaj era o pictură în ulei care îi înfățișa pe cei 16 membri fondatori ai societății: Boros Béni, Vásárhelyi Béla, Fábry Sándor, baronul Atzél Péter, baronii Bohus László, Zsigmond și István, baronul Klein Ferenc, baronul Urbán Iván, baronul Lonovics József, Fábrián László, Purgly János, contele Zselénszky Róbert, Salacz Gyula, Nachtnébel Odön, Hegedüs László.

Grație capacității lui Koromzay societatea a intrat pe mâinile noilor proprietari în condițiuni relativ ordonate; păstrându-și construcțiile feroviare, platformele industriale, imobilele și interesele. S-a reușit și transferul majorității personalului pentru câțiva ani buni.

Ultimul director general al societății, Koromzay Frigyes s-a repatriat în Ungaria în luna august a aceluiași an.

Este demn de remarcat că mai mulți dintre managerii superiori ai societății feroviare arădene s-au relocalizat în Ungaria, unde au ocupat poziții de conducere la Societatea de căi ferate Győr – Sopron – Ebenfurt sau la alte întreprinderi de profil. Căile Ferate Unite Arad-Cenad (ACSEV) au fost înlocuite de către Societatea Anonimă de Industrie Arad-Brad, iar director general a fost numit inginerul bucureștean Cristea Niculescu. În anii care au urmat după Unire s-a ajuns repede la concluzia că restaurarea cel puțin parțială a traficului feroviar dintre cele două țări era de importanță vitală atât pentru România cât și

pentru Ungaria. Rețelele de căi ferate au fost reconectate prima oară la Curtici, iar mai târziu și la Episcopia Bihorului.

A fost reluat și traficul feroviar dintre Pecica și Bătania și a funcționat astfel până în 1944. Liniile ACSEV de pe teritoriul maghiar au fost preluate în 1923 de către Societatea de căi ferate Győr – Sopron – Ebenfurt, iar în 1927 de către Căile ferate Szeged – Cenad S.A.

După Unire au fost schimbate și denumirile străzilor și piețelor. Astfel piața Boros Béni a devenit bulevardul Regele Ferdinand.

Numele și cariera întemeietorului căilor ferate vicinale, unul dintre iluștri pionieri ai construcției de căi ferate din Europa Centrală a fost dat uitării cu o repeziciune uimitoare. Fostul sediu al Căilor Ferate Unite Arad-Cenad situat lângă Primăria Municipiului Arad este cunoscut până astăzi sub denumirea „Palatul Cenad”.

Istoria Căilor Ferate Unite Arad-Cenad este o necunoscută în quasitotalitatea ei pentru majoritatea populației de limbă română întrucât, după cunoștințele mele, nu a fost abordată sau prelucrată de nicio sesiune științifică, iar în monografiile tipărite în ultimii nouăzeci de ani s-au scris doar câteva rânduri, fără ca numele lui Boros Béni să fie măcar menționat.

Rămânem doar cu dăra de speranță că în viitoarea expoziție arădeană de istorie a tehnicii (tradițiile industriale extrem de bogate ale Aradului impun necesitatea imperativă a străngerii relicvelor materiale și moștenirii documentare conexe în vederea constituirii unui muzeu al industriei arădene) Boros Béni, creatorul căilor ferate vicinale, va primi locul care i se cuvine.

Și îndrăznesc să sper că, în mod similar farmacistului și omului de știință Rozsnyay Mátyás, dezvelirea unei tăblițe comemorative pe zidul fostului sediu al Căilor Ferate Unite Arad-Cenad nu este un vis nerealizabil. Iar orașul Arad va

evoca într-o sesiune de comunicări științifice istoria societății feroviare și opera genialei personalități a tehnicii arădene.

Aniversarea în 2009 a 170 de ani de la nașterea lui Boros Béni ar fi fost prilejul ideal pentru comemorarea întârziată.

Am ratat-o din nefericire... (în 2019 aniversam 180 de ani)

În ultimul timp în cadrul cooperării transfrontaliere româno-maghiare a fost repusă în discuție din ce în ce mai accentuat posibilitatea redeschiderii liniilor de cale ferată Pecica – Bătania și Grăniceri – Elek.

Surse principale:

Aradi Közlöny. 17 aprilie 1896

Aradi Közlöny. 22 octombrie 1889

Aradi Közlöny. 26 mai 1927

Regulamentul de bază al Căilor Ferate Unite Arad-Cenad S.A., 1886

Casa de pensii a Căilor Ferate Unite Arad-Cenad S.A., 1885

Adunarea generală a Societății de căi ferate Arad-Valea Crișului, 1878

Boros Béni: Proiectul căii ferate Arad–Valea Crișului. (Az Arad–Körösvölgyi Vasút tervezete.) Arad, 1875

Erdélyi Hírlap. 3 decembrie 1926

Erdélyi Hírlap. mai, iunie, 1927

Gergely András–Szász Zoltán: După compromis (Gergely András–Szász Zoltán: Kiegyezés után.), Budapesta, Gondolat 1978

Horváth Ferenc: Construcția indigenă de căi ferate între anii 1876-1900. Istoria căilor ferate maghiare. Partea a II-a (Hazai vasútépítések az 1876-1900. évek között. Magyar vasúttörténet. 2. Rész), Budapesta 1996

Képešy Árpád: Istoria chestiunilor feroviare maghiare. (A magyar vasútügy története.) Budapesta, 1908

Kubinszky Mihály: Importanța căilor ferate vicinale. (Gondolatok a helyiérdekű vasutak jelentőségéről.) Uo.

Márki Sándor: Istoria Comitatului Arad și a orașului liber regesc Arad. (Aradvármegye és Arad szabad királyi város története.) Arad II., 1895.

Nagy Tamás: Istoria Căilor Ferate Unite Arad-Cenad. (Az Arad—Csanádi Egyesült Vasutak története.), Belvedere Meridionale, Szeged, 2008.

Baza de date a Muzeului Tehnicii și Transporturilor din Budapesta.

Puskel Péter: Palatul Cenad și locuitorii săi (A Csanádi palota és lakói.) cotidianul Jelen, iulie 1997

Puskel Péter: Proiectantul și constructorul căilor ferate. Aradul rămâne. (Vaspályák megálmodója és megépítője. Arad marad), Arad, 1997.

Újhelyi Géza: Istoria chestiunilor feroviare. (A vasútügy története.) Budapesta, 1910.

Vörös László: Anuarul căilor ferate maghiare (Magyar Vasúti Évkönyv), Budapesta, 1880-1881.

Comunicări statistice: Căi ferate (1900-1902)

A PORNIT LA DRUM SĂGEATA VERDE – CALEA FERATĂ ARAD - PODGORIA

La zile mari sau în onoarea unor oaspeți de vază iese din când în când de pe șinele depoului “Săgeata Verde” sau mai bine zis singurul automotor care ne-a mai rămas ca amintire și ca o mostră funcțională din celebrul tren.

La aceste ocazii curioșii dau năvală și ocupă locurile de pe banchetele din lemn, alintând vagonul în mod drăgăstos și ironic (aluzie la trenurile rapide din Tokyo sau Paris) cu porecla “Săgeata Verde”, vopsit după recondiționare în nuanțe de gri, în timp ce acesta rulează încet, dar plin de demnitate înspre zona suburbană a Aradului. Parcurge ruta pe care a rulat de mai multe ori pe zi, timp de mai bine de opt decenii. Și pentru a atrage atenția trecătorilor distrați mai țiuie inconfundabil din când în când.

Peisajul monoton al câmpiei de vest care se desfășoară în fața ochilor călătorului se schimbă curând cu cel unduitor al dealurilor și colinelor. Buna dispoziție a oaspeților-călători de ocazie se amplifică la gândul că destinația finală a călătoriei va fi una din cramele din Podgoria Aradului.

De regulă publicul ascultă cu mare interes povestea “Săgeții Verzi” fără să realizeze importanța pe care acest tren electric de pe vremea potopului a avut-o pentru populația Aradului și pentru cea din zona viticolă a podgoriei și de ce le-a devenit atât de dragă, încât cu mulți ani după desființare nu se pot resemna la gândul că nu mai există sau mai bine zis că mai există doar ca exponat ocazional.

Valul de nostalgie care a avut apogeul la mijlocul anilor 90 a fost însoțit de concepții pragmatice la Arad; dorința de a

oferi ceva original investitorilor străini; ceva care există doar aici, mai bine zis ceva ce a existat doar aici. Iar cel mai la îndemână artefact specific arădean a fost tocmai “Săgeata Verde”. Un exemplar aflat într-o stare tehnică acceptabilă a fost scos din cimitirul de tramvaie de la Ghioroc și tractat la Uzinele Astra unde vagonul atât de drag localnicilor a fost restaurat cu mare grijă.

Ceea ce cu câțiva ani în urmă fusese considerat un obiect uzat moral, depășit și sortit pieirii; în urma unei investiții materiale considerabile a fost restaurat și repus în funcțiune. Ne aflăm în fața unui paradox al concepției noastre legate de moștenirea tehnică.

Săgeata verde Arad Podgoria

Dacă cineva se va încumeta să scrie istoria industriei viticole și a vinificației din Podgoria Aradului va trebui neapărat să facă referire și la trenul devenit în scurt timp electric, cu venerabila vârstă de peste o sută de ani și la rolul avut de acesta în existența cotidiană a arădenilor și podgorenilor.

Tot la fel de bine, subiectul poate fi abordat în orice lucrare care prezintă istoria turismului din această regiune sau istoria transporturilor din România ori Ungaria, precum și în monografiile personalităților marcante din lumea tehnicii.

Doar de dragul unei paralele aș remarca faptul că în lipsa acestui mijloc de transport foarte popular cu greu am putea vorbi de un fenomen al turismului de masă sau al drumețiilor în zona Aradului.

Forumul acestora din urmă care cuprinde cea mai mare diversitate socială și de vârstă este Asociația “Veniiți cu noi!” care în existența sa de peste un sfert de secol a organizat peste o mie de excursii și a avut printre membrii persoane cu realizări absolut remarcabile precum Zsolt Török care a cucerit

câteva vârfuri de peste 8000 metri înălțime din Himalaya dar și vârful Aconcagua din America de Sud.

Din cronica dezvoltării transportului public nu poate lipsi această cale ferată de interes local pentru că este un obiectiv cu relevanță europeană prin numeroasele premiere de ordin tehnic.

În regiunea noastră acest mijloc de transport a creat o legătura originală între orașul Arad, receptiv la tot ce era nou, și zona dealurilor viticole din apropiere. Este vorba de zona Podgoriei, unde ca să-l cităm pe remarcabilul reprezentant al publicisticii ardeleno-interbelice Krenner Miklós “se recoltează vinurile nobile de Miniș și muscatul de Pâncota” și care este furnizorul tradițional de fructe în piețele Aradului.

Această interdependență economică, socială și spirituală care a durat circa 85 de ani, simbioza dintre oraș și plămânul său verde a fost facilitată de acest mijloc de transport specific arădean.

De la tramvaiul tras de cai la motorul pe benzină și cel electric

La finele secolului XIX în orașele din Crișana, Banat și Transilvania, aflate în febra sărbătorii mileniului, tramvaiul tras de cai era singurul mijloc de transport public (oarecum notabilă este excepția orașului Timișoara, unde tramvaiul electric fusese introdus mai devreme).

Trompeta tramvaielor trase de cai a fost auzită în Arad la mijlocul anilor 1860. Dar în febra pregătirii sărbătorilor mileniului, în orașul aflat în plină expansiune; cu numeroase palate care se înălțau unul după celălalt, imaginea tramvaiului care tropăia de trei decenii pe bulevardul central pavat cu piatră cubică părea deja foarte arhaică.

Salacz Gyula; unul din cei mai buni primari ai Aradului din toate timpurile – care a condus orașul între 1875 și 1901 a numit în mai multe rânduri, cu ocazia ședințelor Consiliului Orașenesc, acest mijloc primitiv de transport ca fiind unul înapoiat și nedemn pentru un oraș de talia Aradului. Și-a găsit rapid o puternică susținere din partea consilierului economic Lőcs Rezső, persoană cu largi orizonturi în gândire. Acesta din urmă este cel căruia i-a aparținut ideea construirii unei căi ferate care urma să facă legătura între oraș și Podgoria Aradului.

Ideea a fost primită cu entuziasm general; a fost votată în consiliu și s-a trecut de îndată la operațiunile pregătitoare necesare realizării obiectivului. Într-o atmosferă festivă la 18 august 1896 s-a ținut ședința de constituire a Societății pe acțiuni Arad-Podgoria. Dar până la punerea efectivă în practică a proiectului mai era de așteptat.

În anul mileniului o investiție de o asemenea anvergură în provincie nu își găsea sursele de finanțare. Iar la nivel național se făceau economii după ce cu ocazia sărbătorilor mileniului fuseseră cheltuite sume spectaculoase care forțaseră limitele posibilităților financiare ale țării.

Au trecut alți zece ani până ce ambițiosul proiect, modificat între timp și-a găsit resursele și antreprenori pe măsură.

La începutul secolului XX a ajuns din nou pe ordinea de zi chestiunea legăturii feroviare dintre zona viticolă și piețele arădene. În consecință vechiul proiect, unul foarte viabil de altfel, a fost scos de la naftalină.

Construcția căii ferate și-a găsit și investitori de calibru în persoana lui Lőcs Rezső și a moșierilor arădeni Sármezey Ákos și Péterffy Antal, respectiv dr. Sterner Simon din Budapesta. Respectivii domni nu uitaseră că în urmă cu un sfert de secol, tot pe meleaguri arădene se construise prima rețea de căi ferate vicinale din Ungaria, tot cu sprijinul unor

industriași și moșieri, investiție care s-a transformat într-o afacere foarte prosperă în scurt timp. Ca și predecesorul lor care construiseră căile ferate de pe valea Crișului Alb și Căile Ferate Unite Arad-Cenad, l-am numit aici pe ilustrul inginer Boros Béni, inițiatorii proiectului i-au văzut pe proprietarii podgoriilor arădene ca potențiali finanțatori ai lucrărilor de construcție.

După ce au bătut la numeroase uși și în urma unei munci solide de argumentare, întinsă pe o lungă perioadă de timp, inițiatorii proiectului au reușit să obțină aprobările necesare începerii lucrărilor pregătitoare.

De asemenea au reușit să adune acționarii majoritari care urmau să pună la dispoziție mijloacele materiale necesare realizării proiectului. Tot atunci reușiseră să ajungă la o înțelegere cu Georg Hartwich, antreprenor de căi ferate din Berlin.

Ședința de constituire a Societății pe Acțiuni de Căi Ferate Arad-Podgoria s-a ținut la data de 4 octombrie 1905. Consilierul economic principal Löcs Rezső a fost ales să conducă societatea.

Löcs era o personalitate marcantă a vieții economice și financiare a Aradului din perioada premergătoare Unirii, fiind și ultimul primar de seamă al perioadei (nepotul său care trăiește în Salzburg păstra legăturile cu Aradul și la începutul secolului XXI).

Antreprenorul desemnat cu execuția lucrărilor; Societatea Henning & Hartwich s-a achitat de obligații rapid și cu precizie. Cursa inaugurală a fost efectuată la data de 10 noiembrie 1906 fiind însoțită de un interes enorm din partea opiniei publice. Aproape trei săptămâni mai târziu, la 30 noiembrie linia ferată era deschisă și publicului călător.

Stația de pornire a liniei Arad-Ghioroc era situată în Piața Boros Béni din capătul Căii Radnei (Piața Podgoria astăzi; locul este cunoscut și în prezent de către arădenii în

vârstă sub denumirea “Gara electrică”). Erau puse la dispoziția călătorilor o clădire mică de gară decorată în stil secesion prevăzută cu cupolă, o sală de așteptare și peroane acoperite.

Noul mijloc de transport până la Ghioroc, situat la 22 km din Arad, unde linia se ramifica în două direcții. Ramura nordică avea o lungime de circa 22 km și mergea până la Pâncota trecând prin Covăsânt, Șiria, Gașa și Mâsca (și ale locuri de odihnă de pe traseu), în timp ce ramura sudică mergea până la Radna pe o lungime de 13 kilometri trecând prin Păuliș și Barațca. Lungimea însumată a celor 3 tronsoane de cale ferată cu ecartament îngust era de 58,35 km.

Linia ferată cu un ecartament de 1000 mm a fost construită de-a lungul drumului național, astfel călătorii treceau pe lângă trăsurile de pe drum iar localitățile erau traversate de garnituri pe strada principală.

La capetele celor trei linii au fost amplasate atelierile de reparații și magazinele de mărfuri. În anii pionieratului presa vremii făcea haz de situațiile în care călătorii coborau pentru a împinge garnitura pe sectoarele aflate în pantă unde automotoarele dădeau rateuri.

Cu câțiva ani mai devreme ținta ironiilor fusese tramvaiul cu cai care era urnit din gropile în care se împotmolea de bărbați cu mânecile suflecate.

În ciuda poveștilor care ne par hazlii în prezent, gradul de utilizare și popularitatea trenului creștea pe zi ce trecea, cu atât mai mult cu cât garniturile erau tractate de automotoare din ce în ce mai puternice și nu mai era nevoie de putere umană care să completeze caii putere.

Traficul pe liniile ferate Arad-Podgoria atinsese niveluri care permiteau căii ferate construite și amenajate cu un capital inițial de trei milioane de coroane să își facă planuri pentru continuarea dezvoltării.

În luna iulie 1907 în scaunul de director general ajunsese Zerkovitz Rudolf. Aici trebuie să facem o paranteză.

Acest Zerkovitz nu are nici o legătură cu scriitorul omonim, dar nici cu scriitorul specializat pe economie cu același nume. S-a născut în 1878 și a obținut diploma de inginer a Universității Tehnice din Budapesta.

A lucrat ani buni la calea ferată cu ecartament îngust din Bosnia-Herțegovina, după care a condus Calea ferată de interes local din Gyula de unde a fost chemat la Arad. A acceptat postul oferit și în scurt timp a venit cu ideea electrificării liniei în interesul progresului. Era o mostră de gândire progresistă pentru începutul secolului XX în această parte a Europei. Putem afirma că Zerkovitz a fost cea de-a treia personalitate importantă în angrenajul acestei antreprize curajoase.

Împreună cu Löcs Rezső, Zerkovitz a început demersurile în vederea obținerii capitalului necesar electrificării. Situația le era întrucâtva ușurată de faptul că se puteau baza pe investitori de pe un areal mai întins decât zona Aradului. Existau investitori din Budapesta și Viena cărora curajosul proiect le trezea interesul.

Societățile pe acțiuni pentru electricitate și transporturi din Budapesta, cât și un investitor major din Viena care cumpărase pachetul majoritar de acțiuni al firmei Hartwich au pus la dispoziția investiției arădene peste șase milioane de coroane.

La vremea respectivă era o sumă considerabilă. Grație capitalizării generoase planul de electrificare al rețelei a fost terminat într-un singur an, iar după un studiu comandat în străinătate lucrările au demarat în 1911.

Specialiștii uzinelor electrice Ganz din Budapesta au propus utilizarea unor locomotive cu patru motoare alimentate cu 1500 de volți, iar pentru atenuarea căderilor de tensiune au construit o stație de transformare la Ghioroc. Tractarea a fost asigurată cu 15 locomotive furnizate de Uzinele Ganz Danubius din Budapesta. Vagoanele necesare transportului

pasagerilor și mărfurilor au fost furnizate și de aceasta dată de Uzinele Weitzer János din Arad.

Parcul inițial de vagoane era compus din 23 de vagoane pentru pasageri și 24 de vagoane de marfă.

Partea rulantă a vagoanelor era prevăzută cu cele mai moderne soluții tehnice ale vremii; frâne cu aer comprimat, iluminare electrică. Compartimentele pentru călători ale automotorului corespundeau standardelor clasei I, majoritatea vagoanelor asigurând condiții echivalente claselor II și III.

Călătorii se așezau pe banchete de lemn iar încălzirea era asigurată de sobe amplasate în fiecare vagon. Soluțiile moderne erau aplicate și la construcția stațiilor și peroanelor; pe parcursul liniei putând fiind observate până astăzi stațiile acoperite.

Liniile de înaltă tensiune erau întinse între stâlpi din fier-beton. Și aceste elemente ale construcției pot fi considerate premiere pentru că la vremea respectivă fier-betonul era folosit doar în mod izolat la construcțiile industriale din Ungaria.

Societatea de cale ferată Arad-Podgoria asigura locuri de muncă pentru mai mult de 300 de persoane. Primul tren electric a pornit din Arad spre Ghioroc în 10 aprilie 1913.



Clădirea cu peroane și cupolă a stației terminus a trenului electric pe Calea Radnei (azi Bd. Iuliu Maniu)



Bifurcația trenului electric din centrul Ghirocului



Viteza de croazieră a Săgeții Verzi era de 40 km/oră



Una dintre garniturile trenului în “cimitirul de fier vechi”

ARAD-HEGHALMI VASÚT R. T.

1939/11 Pénz.

DUPPLER JÓLÉK

Kedvelendő Székely, Miksaesszonynak,
 Arad.
 utján.

Az Arad-Heghalmi H. É. Vasút Részvénytársaság alkalmazottjai részére az 1913. évi augusztus hó 7. -án 57019-III-1913. sz. n. jóváhagyott 1. számú emigrálási és illetmény szabályzatnak határoza-
 tai értelmében az ezen szabályzat 2. táblá-
 sáiban felsorolt alkalmazottakra megállapított ik fizetési
 csoport ik fokozatából a ik fizetési csoport ik
 fokozatába k. s. z. p. l. j. b. ú. cimára 1919. év
 hó től kezdettől érvényre el előléptet m.

En előléptetés helytén Ön évi 2400,- koronára, azaz ...
 Kétszeresére koronára fizetés és természetbeni la-
 kás, vagy annak hiányában 240,- koronára, azaz
 koronára lakáspénz átvezetésbe lép.

Arad, 1919. április 23.

ARAD-HEGHALMI H. É. VASÚT
 IGAZGATÓSÁGA,
Ferdinánd
 vezérigazgató.

Înscris oficial care atesta avansarea în grad profesional



Călător la clasa a II-a în Trenul nostalgiei

A opta din lume

Din perspectiva istoriei tehnicii Calea ferată electrificată Arad-Podgoria are o importanță deosebită, fiind prima de acest fel din Europa de Est și a opta cale ferată electrificată la nivel mondial (!). La vremea respectivă doar în Statele Unite, Franța, Elveția, Austria și Suedia existau căi ferate electrificate operaționale.

“Săgeata verde” a fost pentru multe decenii mijlocul de transport emblematic al Aradului și regiunii. Și-a păstrat popularitatea până la sfârșitul secolului trecut. Programul de circulație al trenului electric era respectat cu o precizie care a determinat locuitorii localităților adiacente să-și fixeze ceasurile după mersul garniturilor.

În perioada interbelică “Săgeata Verde” a rămas principala conexiune între oraș și localitățile podgorene producătoare de struguri și fructe. În weekenduri garniturile erau luate cu asalt de turiști și amatori de drumeții pentru care “Săgeata” reprezenta mijlocul de transport accesibil către cetățile de la Șiria și Șoimoș sau spre alte destinații precum colnele și cramele de la Barațca, Ghioroc, Mâsca, Miniș, Păuliș, Șiria ș.a.

Acest mijloc de transport nostalgic și îndrăgit care ajungea la viteze de croazieră de maxim 45-50 km/h și-a format propriul public cu clienți fideli. În serile de duminică marea familie a arădenilor care se întorceau acasă făceau deplasarea cu multă veselie, deseori în atmosfera încărcată de aburii vinului. Aproape toți se cunoșteau între ei, iar deseori se nășteau idile în timpul excursiilor de weekend.

Calea ferată Arad-Podgoria a trecut în patrimoniul Uzinelor Electrice Române în 1918, iar din 1948, după naționalizare; sub direcțiunea Căilor Ferate Române unde a trecut mai târziu în subordinea Regionalei de căi ferate din Timișoara, iar începând cu 1983 a fost transferată la

Întreprinderea Județeană de Transport Local Arad (I.J.T.L.A.). A avut putere de exemplu și în ceea ce privea procesul de electrificare al căilor ferate. Până în 1964 a fost singura cale ferată electrificată operațională din România (!).

Concomitent cu creșterea populației urbane a crescut proporțional și numărul călătorilor, dar și gradul de solicitare și uzură al garniturilor. În schimb modernizarea și creșterea parcului de vagoane a fost neglijată. În momentul transferului către Întreprinderea Județeană de Transport Local gradul de înapoiere și uzură morală părea insurmontabil. Posturile electrice ieșiseră din garanție mult mai devreme, încă din 1937.

Începuturile declinului

La mijlocul anilor 1960 fusese lichidat depozitul de lemne situat pe un teren viran din vecinătatea căii ferate (în fosta Piață Boros Béni – azi Podgoria) și pe amplasamentul său a fost demarată în forță construcția de blocuri.

Gara electrică aflată pe axul pieței se afla în calea lucrărilor de construcție. S-a hotărât mutarea acesteia; la început în apropierea depoului din Micălaca, mai apoi la marginea orașului și în cele din urmă, în 1978, în vecinătatea Combinatului Chimic – mult în afara orașului. Acestea se întâmplau după ce în 23 decembrie 1971, în noaptea care a precedat una din vizitele lui Nicolae Ceaușescu, clădirea care purta patina epocii a fost aruncată în aer, cărămizile fiind cărate și terenul nivelat până dimineață.

Gestul arăta cât erau de pricepuți cei care administrau orașul după Unire la escamotarea relicvelor și obiectelor materiale care aminteau de moștenirea anterioară anului 1920, monumentele industriale nefăcând excepție.

Era uvertura inevitabilă a sfârșitului acestei realizări intrate în istoria tehnicii. Cea mai mare parte a publicului călător a fost nevoit să-și părăsească trenul favorit de odinioară

deoarece calea ferată era acum departe de oraș și din acest motiv era greu accesibilă. Mai târziu pentru o perioadă relativ scurtă garniturile circulau doar pe relația Radna – Pâncota și deserveau navetiștii localităților din Podgorie care erau transportați până la Ghioroc de unde erau preluați mai departe spre Arad pe linia urbană de tramvai extinsă între timp.

La mijlocul anilor 1980 Întreprinderea Județeană de Transport Local a elaborat un plan de modernizare, dar era nevoie de fonduri foarte mari pentru recondiționarea căii de rulare, a parcului de vagoane și a întregii infrastructuri; fonduri pentru care era necesară obținerea unor aprobări de la București. Regimul de austeritate generală instaurat în toate domeniile în ultimii ani ai dictaturii făceau ca ipoteza obținerii fondurilor necesare să fie iluzorie.

În cele din urmă trenul electric numit cu malițiozitate “Săgeata verde” a fost lichidat în 1991 sub pretextul unor îngrijorări privind siguranța circulației.

În caietul jubiliar alcătuit în 1996 de inginerul Petre Cuvineanu, directorul tehnic al Întreprinderii de transport local, la momentul sistării totale a activității trenului “Săgeata verde”, parcul de material rulant totaliza 11 automotoare, 12 vagoane de călători și 9 vagoane de marfă. În depoul de la Ghioroc au încăput doar câteva vagoane. Restul au rămas sub cerul liber. Stau trase pe linii moarte de ani de zile și în zilele noastre nu sunt mai mult decât mormane de fiare vechi.

Specialiștii au fost intens preocupați de o posibilă renovare timp de mai mulți ani deoarece arădenii de baștină au acceptat foarte greu argumentele de ordin tehnic care sprijineau sistarea circulației și au cerut insistent și în repetate rânduri recondiționarea și renovarea.

Într-un final în 1995 la Uzinele Astra; tot acolo unde fuseseră fabricate în 1906 primele vagoane, pe baza documentației oferite de Muzeul Tehnicii și Transporturilor din Budapesta a fost restaurat un automotor iar ulterior a fost

reconstrucționat și un vagon. Cele două piese restaurate compun astăzi garnitura nostalgiei "Săgeata Verde", vopsită de această dată în nuanțe de gri și sunt actualmente o atracție turistică fiind utilizate pentru plimbări pe liniile de tramvai urbane.

Deși cea mai mare parte a căii de rulare a fost demontată, stâlpii de fier-beton între care era întins firul de contact au rămas intacti pe câteva segmente. La fel și câteva stații de pe parcurs. În unele dintre acestea întreprinzători ingenioși au amenajat mici baruri și bufete.

Tot în anul centenar al „Săgeții verzi“ a fost finalizat planul de reconversie a depoului de vagoane din Ghioroc în muzeu. Inițiativa a fost sprijinită de autoritățile locale, de Compania de Transport Public și de Complexul Muzeal Arad.

În cinstea aniversării la data de 26 septembrie 2006, într-o atmosferă cu iz de nostalgie, a fost inaugurat festiv muzeul cu caracter permanent de la Ghioroc. Aici au fost expuse pentru public mărturiile materiale și scrise care amintesc de foarte popularul mijloc de transport, printre care se remarcă; două vagoane reconstrucționate, echipamentele stației de transformare, fotografiile de epocă, grafice de circulație.

Popularul mijloc de transport care emană prin toți porii atmosfera începutului veacului trecut a fost martorul a numeroase experiențe plăcute sau mai puțin plăcute, mai vesele sau mai triste de la începutul și până aproape de sfârșitul secolului XX.

În perioada sa de glorie, dar și multă vreme după aceea străbunicii și bunicii noștri trăiau o viață mai liniștită, mai tihnită și mai plină de speranță.

(2006)

Surse principale:

Almanahul Aradului, Arad,1914. Viața economică a Aradului, capitolele I-XXIII. (Arad Almanachja. Arad, 1914. Arad közgazdasági élete fej.I—XXIII.)

Arad - monografia orașului, Arad, 1997.

Calea ferată locală Arad – Podgoria, Almanahul Aradului pe anul 1914 (Aradhegyaljai H. É. Motoros Vasút.

Arad Almanachja az 1914. évre. Arad közgazdasági élete fej.)

Marele calendar ilustrat pe anul 1914 al cotidianului Aradi Közlöny (Az Aradi Közlöny Nagy Képes Naptára az 1914. rendes évre.)

Dr. Horváth Ferenc: Etapele premergătoare construcției de căi ferate ardelenene, Recenzia Tehnică - Műszaki Szemle – nr.14/2001 (Dr. Horváth Ferenc: Az erdélyi vasútépítés előzményei. Műszaki Szemle, 14. sz., 2001.)

100 de ani Calea ferată Arad—Podgoria, Compania de transport public Arad, 2006.

**EPISOADE ARĂDENE DIN EPOCA
PIONIERATULUI INDUSTRIEI
AUTOMOBILISTICE.
FABRICA DE AUTOMOBILE MARTA DIN
ARAD**

Pentru omul contemporan automobilul „vine la pachet” cu viața cotidiană. Este un mijloc de transport aproape indispensabil. Orașele care asigură locația marilor constructori europeni de automobile au devenit veritabile depozitare ale bijuteriilor pe patru roți. Dar și mai important este faptul că odată cu amplasarea facilităților de producție s-au creat sute și mii de noi locuri de muncă.

Producția de automobile din țara noastră sub denumirea de marcă Dacia are deja un istoric de jumătate de veac. Dincolo de Carpați, dar și în rândul generațiilor care au locuit și locuiesc Aradul, sunt puțini cei care cunosc – și cum ar putea cunoaște? – că în zona noastră, nu mult mai devreme; este adevărat că sub alt „pavilion”, a funcționat cu succes un ascendent, timp de un deceniu și jumătate. Acesta se numea MARTA – care este acronimul pentru „Magyar Automobil Részvény Társaság Arad” – în traducere liberă: Societatea Automobilistică Maghiară pe Acțiuni din Arad – și reprezintă epoca de pionierat a industriei maghiare de automobile. Toate acestea se întâmplau într-o epocă în care în Europa, producția și punerea în circulație a popularului mijloc de transport era încă în perioada copilăriei timpurii.

Și în acest domeniu Aradul ținea pasul cu revoluția industrială; cu partea ei cea mai apropiată de generația actuală – și pe lângă numeroasele premiere și inovații economice și

spirituale – reprezintă pecetea convingătoare a dezvoltării și a plasamentului de top al zonei noastre.

După Budapesta, în vara anului 1869; Timișoara, urmată de Arad în toamna aceluiași an – au inaugurat servicii proprii de transport cu tramvaiul tras de cai, deși conform celor mai noi cercetări, Lipova ar fi devansat ambele orașe cu linia sa de tramvai spre Băile din localitate.

În Arad întreprinderea s-a bucurat de monopol pe piața transportului public oferind rezolvarea pe termen lung în domeniu, iar autoritățile locale vedeau în ea garanția încrederii.

Acesta era un paradox arădean. Deși la începutul secolului XX orașele învecinate nu au ezitat să adopte soluția transportului cu tramvai electric; atunci când propunerea a ajuns pe ordinea de zi în Arad, a fost făcută doar cu „jumătate de gură” fiind respinsă imediat – în ciuda faptului că în alte chestiuni (calea ferată, urbanizare-sistematizare, fondarea instituțiilor de învățământ, industrializare, ș.a.) conducerea orașului s-a dovedit foarte receptivă la nou. Una din explicații era existența unui contract încheiat pe termen de 60 de ani cu societatea operatoare a serviciului de transport cu tramvaiului tras de cai, pe care primarul Salacz Gyula nu ar fi vrut să îl rezilieze unilateral. Urmașii săi imediați au considerat gestul ca fiind exemplar și elocvent în ceea ce privește respectarea legii.

A rămas așadar tramvaiul tras de cai cu o rețea aflată în expansiune permanentă și desigur deja consacratul serviciu de transport cu trăsurile.

Deși introducerea tramvaiului electric a fost „înghețată”, s-a arătat mult mai multă flexibilitate față de industria automobilului aflată la vremea respectivă în stadiu incipient în această jumătate a Europei. Primul automobil proiectat la Uzinele de vagoane și mașini din Győr făcuse deja un parcurs de testare de 2000 km fără probleme tehnice semnificative. Vestea deosebitei performanțe a ajuns rapid și la Arad, unde Uzina de vagoane Weitzer János se afla în relații cordiale cu surata sa din

Győr, fondată cu un an mai devreme. Practic cele două uzine își împărțeau piața de desfacere. Fiind la curent cu situația, conducerea orașului a inițiat negocieri cu filiala franceză a firmei Westinghouse având ca obiect construirea și punerea în funcțiune a unei fabrici de automobile și motoare în Arad.

După runde succesive de negocieri s-a reușit ajungerea la un acord. Numărul din 29 Noiembrie 1908 al cotidianului „Aradi Közlöny” descrie procesul încheierii acordului ca fiind foarte zbuțuit și anevoios. La ședința de constituire din data de 28 Noiembrie a fost aleasă și înregistrată denumirea viitoarei întreprinderi: Societatea Automobilistică Maghiară pe Acțiuni Sistem Westinghouse (Magyar Automobil Részvény Társaság Westinghouse Rendszer).

Obiectul producției a fost formulat foarte prudent, chiar greoi: „automobile pentru cale ferată sau pentru alte scopuri, pe petrol și benzină pentru transportul turiștilor, persoanelor și al mărfurilor; fabricarea, repararea, montarea, vânzarea și valorificarea pe alte canale a automațitelor, a pieselor și accesoriilor acestora sau efectuarea de diverse operațiuni din domeniul industriei mecanice”.

Pentru fondarea societății pe acțiuni și a noii fabrici a fost subscris un capital social inițial de două milioane de coroane. Municipality din Arad, pe lângă acordarea gratuită a terenului pentru viitoarea fabrică și garantarea scutirii de impozit pe o perioadă de 15 ani, a subscris la noua societate acțiuni nominale în valoare de trei sute de mii de coroane.

Este demn de remarcat că la Budapesta se considera că Aradul, datorită potențialului său economic era cel mai potrivit oraș pentru construcția primei fabrici maghiare de automobile și având în vedere aceste considerente, Capitala a pus la dispoziție o subvenție de o sută cincizeci de mii de coroane pentru realizarea obiectivului (Raportul Camerei de Comerț și Industrie din Arad pe anul 1908).

Anul 1908 a fost un an de cotitură în istoria universală a fabricării de automobile. În acel an a ieșit pe porțile Ford Motor Company din Detroit primul Model T, poreclit și Tin Lisa, care datorită soluțiilor inovatoare și prețului scăzut s-a bucurat de o popularitate ieșită din comun. Constructorul principal al acestuia a fost Galamb József originar din Makó, fondurile pentru studiile sale din străinătate fiind asigurate, se pare, dintr-o bursă acordată de uzina arădeană Weitzer.

Anul 1908 a marcat importanța Aradului în industria automobilistică a vremii și din altă perspectivă. Încă înainte ca producția să fi început, la inițiativa conducerii orașului în 20 iulie 1908 a fost fondată prima societate de transport cu autobuzele din țară. Tot atunci a fost înființată și prima școală de șoferi din regiune pentru pregătirea viitorilor șoferi. Inițiatorii aveau în vedere utilizarea parcului format din șapte autobuze achiziționate încă din 1907 de la filiala din Le Havre a Uzinei Westinghouse; după ce primul autobuz făcuse un parcurs de testare până la Arad.

Dar cum ajunsese fabricarea de automobile până aici?

În continuare trecem în revistă doar principalele reperi ale dezvoltării industriei de profil:

În anul 1886 a apărut automobilul lui Karl Benz cu trei roți și alimentare pe benzină. Trei ani mai târziu Daimler surprindea marele public cu automobilul său pe patru roți propulsat de un motor pe benzină. În 1900 un autovehicul Mercedes a parcurs aproape 6000 km atingând pe unele segmente viteze de croazieră de 80 km/h. Tot în acel an a fost introdus pentru prima oară volanul, înlocuind bastonul de direcție utilizat până atunci. Anii următori au adus noi inovații; în 1902 a fost patentat schimbătorul de viteze care amintea de forma literei "H"; în 1905 a apărut parbrizul, urmat de ștergătoarele de parbriz în 1910.

Primele automobile dispuneau doar de frână de mână, iar roțile cu spițe de lemn erau acoperite de anvelope solide.

Pentru construcția noii fabrici a fost alocat un teren lângă Uzina de mașini și vagoane Weitzer János, aflat în proprietatea municipalității, situat pe drumul Pecicăi de atunci (Calea Aurel Vlaicu astăzi).

Procesul de construcție al primei fabrici de automobile și motoare a fost foarte rapid și a fost caracterizat de un nivel foarte avansat pentru construcțiile industriale din epocă. Stâlpii de susținere și planșeele au fost construite din fier-beton pe baza proiectului societății arădene Fodor–Reisinger, fiind socotită ca fiind o procedură foarte modernă pentru epoca respectivă.

Atelierul de asamblare compus din trei nave avea acoperiș din sticlă. Hala construită în sistem american; cu lungimea de 60 m., lățimea de 40 m. și înălțimea de 10 m. oferea posibilitatea supervizării facile a tuturor fazelor procesului de producție.

În ziua inaugurării primarul Varjassy Lajos transmitea o telegramă de mulțumire ministrului comerțului Kossuth Ferenc; în care își exprima gratitudinea pentru subvenția de o sută cincizeci de mii de coroane acordată noii fabrici arădene.

La invitația Uniunii inginerilor și constructorilor arădeni în data de 28 August 1909 au sosit la Arad membrii unei organizații profesionale compuse din 28 de ingineri și profesori de la politehnica budapestană pentru a inspecta hala de producție, pavilionul administrativ cu turn de pe frontul stradal, precum și garajul cu o capacitate de 100 de vehicule; socotit ca fiind imens pentru vremea respectivă. Oaspeții au fost impresionați, recunoscând priceperea și profesionalismul proiectanților și constructorilor noii facilități industriale și au concluzionat că fabrica avea perspective încurajatoare. Primul director general a fost Dicker József, omul de încredere al filialei franceze.

Domo de la Hungara Automobila A. S.

Arad



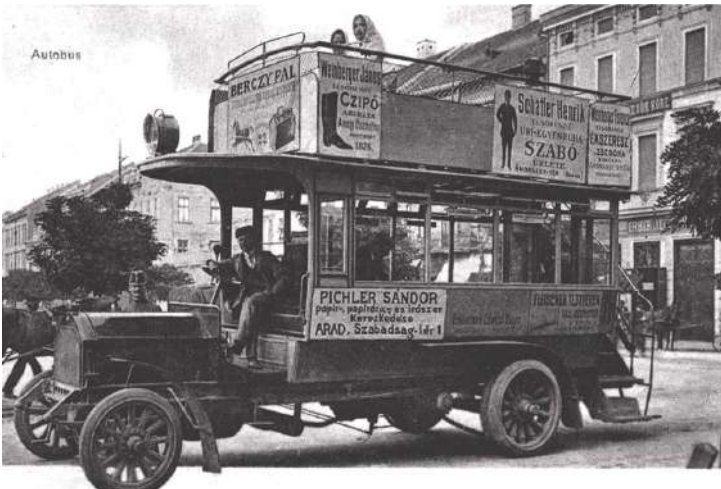
Pavilionul administrativ al fabricii privit dinspre curte



Unul din primele automobile private cu două locuri în Arad



Autobuz Marta cu șofer și însoțitor de bord formați la școala arădeană de șoferi



Autobuz în așteptare la stația terminus din Piața Libertății (azi P-ța Avram Iancu)



Primul automobil construit la Arad (machetă construită de Popovici Ioan)



Omnibuz echipat cu motor de 30 cai/putere (machetă de Popovici Ioan)

Într-adevăr, fabrica a avut un debut promițător. La început au fost produse și asamblate automobile, camioane și șasiuri Westinghouse folosindu-se piese și componente importate din Franța. Au urmat automobilele tip 30 și 40 LE, camioanele cu o capacitate portantă de 5 și 10 tone, autobuze etajate cu 15 și 30 de locuri pe scaune, vehicule poștale, omnibuze etajate și motoarele de cale ferată.

La competiția internațională organizată de Automobil Clubul Regal Maghiar în 1912, automobilele construite la Arad au trecut primele linia de sosire câștigând cupa de aur a Arhiducelui Joseph și Diploma de onoare a clubului. Reprezentanța generală la Budapesta a fabricii arădene se afla pe strada Páva la numărul 10. Serviciul de taximetrie din Budapesta a fost inaugurat în 1913, flota sa fiind compusă din 250 de automobile Marta.

La vremea respectivă fabrica arădeană depășise deja prima criză din istoria sa. În 1911 fabrica franceză Westinghouse era în pragul falimentului, situația având repercusiuni grave și asupra fabricii arădene.

Salvarea a venit din partea Societății Maghiare de Rășini care a preluat datoriile fabricii Marta. Toată conducerea uzinei arădene și-a prezentat demisia, în frunte cu șeful de atelier Fejes Jenő, specialist de excepție. A fost înlocuit la direcția tehnică de un alt specialist reabil, în persoana reputatului Haltemberger Samu care a fost numit în scurt timp director general.

Pentru cariera ascendentă a exigentului specialist Aradul a fost doar o rampă de lansare. În 1914 a fost convocat la Budapesta, unde i-a fost încredințată direcțiunea generală a Societății pe acțiuni Autotaxi. A părăsit Aradul însoțit de inginerul-șef Böszörményi Jenő.

În ciuda dificultăților, până la mijlocul primului război mondial, pe poarta fabricii arădene au ieșit diverse tipuri de automobile purtând sigla Marta. Printre altele și vehicule

speciale fabricate la comanda Poștei Maghiare. A fost momentul schimbării proprietarului, fabrica arădeană fiind preluată în 1912 de firma Austro-Daimler. În acea perioadă pe poarta Uzinei Marta au ieșit 87 de automobile și 730 de camioane.

Producătorul arădean de automobile colabora cu Uzina de vagoane Weitzer aflată în vecinătate, avea mai multe sute de angajați și era situată pe locul doi în clasamentul angajatorilor din orașul de pe Mureș.

Un episod inedit din viața fabricii s-a derulat cu ocazia zborului demonstrativ de la Arad al unuia dintre pionierii aviației maghiare; Dobos István. Acesta a încercat în 1913 un zbor cu monoplanul său de la Gyula până la Arad, însă la marginea orașului a fost nevoit să aterizeze forțat. Specialiștii fabricii Marta au sărit în ajutorul său și deși aveau de-a face pentru prima oară cu un motor de avion; au reușit să înlăture defecțiunea. Ziua următoare Dobos a efectuat cu succes un zbor demonstrativ pe câmpul de la marginea orașului.

În timpul primei conflagrații mondiale camioanele au fost rechiziționate fără ca vreunul dintre ele să revină ulterior. În timpul războiului fabrica a fost obligată să intre în slujba armatei, fiind efectuată o reconversie treptată spre producția de avioane. Câțiva ani mai târziu primele avioane românești aveau să plece în zboruri de testare tot de aici.

În 1925 fabrica Marta a fuzionat cu Uzina de vagoane Astra.

Actualmente în Arad nu se mai găsește niciun exemplar al veteranului automobil Marta. În anii '30 ai secolului trecut Aradul a revenit pe harta industriei automobilului.

Pe Calea Radnei de atunci (Calea Iuliu Maniu azi) funcționa Reprezentanța Ford pentru România în atelierele Ablonczy–Bustin situate în vecinătatea clădirii care găzduiește azi Liceului Național de Informatică. Reprezentanța nu se ocupa doar de comercializarea autovehiculelor Ford ci și de

repararea și recondiționarea acestora. După naționalizare cei mai buni specialiști ai reprezentanței și-au continuat activitatea la fabrica de strunguri.

Aniversarea celor 110 ani de la înființarea fabricii Marta ar fi prilejul ideal pentru amplasarea unei plăcuțe comemorative și restaurarea fostului pavilion administrativ al fabricii de automobile care deși a avut o existență scurtă este foarte importantă din punctul de vedere al istoriei industriale.

Dacă proprietarul nu este capabil, inițiativa ar trebui preluată de municipalitate care la vremea respectivă făcea parte din acționariatul fabricii, asigurând acesteia terenul și scutirea de impozit pe termen lung. Deschiderea unei expoziții de istorie industrială care ar fi foarte binevenită în Arad nici nu și-ar putea găsi o locație mai adecvată.

Surse principale:

Raportul Camerei de Comerț și Industrie din Arad pe anul 1908

Arad-monografia orașului, Arad, 1999, pag. 152-154

Aradul, permanență în istoria patriei, pag. 433-434, 440

A százéves Arad, 1834-1934, pag. 61,64

Anuarul economic al Aradului pe anul 1932, pag. 31

Almanahul calendar ilustrat al cotidianului “Aradi Közlöny” pe anul 1914, pag. 177-178

Dumitru Opreș; “Primele automobile fabricate în România” din Auto Pro, nr.6/1996, pag. 46-47

Baza de date a Muzeului Maghiar al Tehnicii, Transporturilor și Circulației din Budapesta

Magyar Nagylexicon 2.kötet, Budapest, 1994, pag. 673

CANALUL MORILOR PE VALEA CRIȘULUI ALB

Canalul Morilor, construit în urmă cu aproape 170 de ani nu a fost conceput doar pentru evacuarea excesului de apă de pe Crișul Alb și protecția împotriva inundațiilor, ci a fost, de asemenea, foarte important și pentru industria morăritului.

În perioada sa de glorie, pe luciul său au operat 13 mori de apă. Urmele acestora sunt greu de găsit astăzi. Cândva cea mai modernă instalație acvatică din Bazinul Carpatic alimentează acum zeci de bazine piscicole artificiale.

În timpul invaziei turcești zona situată între Crișuri s-a depopulat. După expulzarea turcilor a început relocarea treptată a populației. Cu toate acestea zona era extrem de nesănătoasă. Mii de mlaștini și potopul de țăntări au făcut viața oamenilor amară. În plus, inundațiile devastatoare care distrugau producția agricolă și așezările umane au fost foarte frecvente.

La începutul secolului al XIX-lea, odată cu boom-ul producției agricole, măcinarea cerealelor din zonă a devenit o necesitate urgentă, deoarece drumurile neamenajate făceau transportul foarte anevoios.

În acest scop în anii dinaintea perioadei reformei au fost construite mai multe mori de apă de-a lungul Crișului. Cu toate acestea, debitele crescute ale apei necesare operării morilor au provocat în multe cazuri inundații suplimentare.

Regularizarea Crișului și sistematizarea teritoriului au devenit priorități naționale. Primul pas în acest sens a fost construirea unui canal artificial.

Inginerul hidrotehnist József Beszédes (1787-1852) a fost însărcinat cu proiectarea și conducerea lucrărilor. Ideea

inginerului născut la Kanjiža și studii de specialitate finalizate la Pesta, a fost să elibereze cursul de apă de morile construite haotic. Fluxul de apă astfel eliberat urma să fie utilizat pentru drenarea apelor interioare ale zonei mlăștinoase. Concomitent cu crearea unui canal paralel lateral (canal de centură) care urma să colecteze apele afluenților din jur. De-a lungul acestuia urmau să fie refăcute morile.

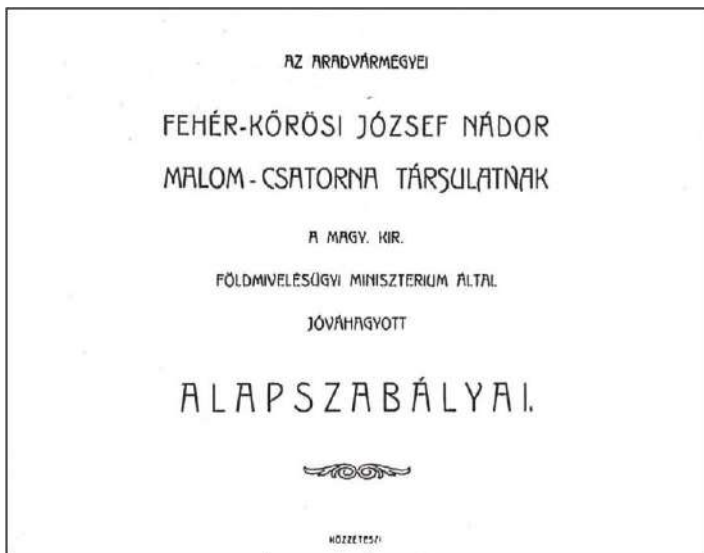
Cu o gândire mai avansată decât vremurile în care trăia, el era convins că morile de apă construite pe canale artificiale, drenarea mlaștinilor și crearea căilor navigabile ar putea fi generatoare de dezvoltare economică. Nu este suficientă regularizarea cursurilor cu potențial inundabil, ci este necesară includerea acestora în activități productive utile, spunea el foarte concis.

El a primit sprijinul financiar necesar pentru a-și pune în aplicare planul. Moșierii din comitatele Arad și Békés, interesați de soarta domeniilor lor funciare, au format Societatea Guvernatorului József. Sprijinul lor a devenit evident atunci când Guvernatorul József, care avea o moșie în apropiere de Socodor, a îmbrățișat ideea de a construi un canal pentru mori.

Lucrările au început în 1833 și au fost finalizate în noiembrie 1840 cu un succes deplin. Canalul Morilor lung de aproape 92 km pornește din cursul Crișului Alb la Buteni în județul Arad. Aproape 40 de kilometri se întind astăzi în județul Békés.

Lățimea canalului ajunge pe alocuri la 24 de metri și la o adâncime de 12 metri.

Prin construirea sa 42 de așezări au fost eliberate de riscul inundațiilor. Morile au fost construite la Bârsa, Bocsig, Ineu, Buteni, Nădab, Șicla, Socodor și Seleuș, printre altele.



Regulamentul de funcționare al Societății



Debitul este reglat până astăzi la ecluza de la Buteni



Un sector de 52 de kilometri al Canalului Morilor se află în interiorul granițelor



Datorită regularizării cu ajutorul canalului au fost salvate de pericolul inundării 42 de localități



Lățimea canalului atinge pe alocuri 24 de metri și o adâncime maximă de 12 metri



Doar câteva piese ruginite mai amintesc astăzi de cele 13 mori de apă existente cândva

Beneficiile construcției s-au reflectat și în faptul că, în timpul lucrărilor, sute de locuitori din zonă au avut un salariu asigurat.

Contele Széchenyi a apreciat foarte mult munca lui Beszédes. A devenit celebră remarca în care a spus: „pe Beszédes îl interesează doar apa”. În semn de recunoștință, conducerea comitatului Arad i-a cerut regelui să-l ridice pe constructorul de canale la rangul de nobil. Cu toate acestea, gratificarea regală a fost amânată din anumite motive.

Eșecul nu l-a descurajat însă pe specialistul care a continuat să lucreze la regularizarea Crișului, muncă pe care a finalizat-o în 1850.

Numele său a fost inclus în panteonul excelențelor tehnice maghiare și prin celelalte lucrări ale sale. Regularizarea canalului Sió și a lacului Neusiedl poartă și ele semnătura lui József Beszédes. Datorită realizărilor sale în gospodărirea apelor Balatonului este considerat pe bună dreptate salvatorul lacului Balaton.

Datorită lucrărilor sale de specialitate József Beszédes este considerat ca fiind unul dintre creatorii literaturii tehnice maghiare și primul membru inginer al Academiei Maghiare de Științe.

Aurel Dragoș, cercetător al istoriei locale din Buteni, colectează de ani buni documente scrise despre Canalul Morilor. Potrivit cercetărilor sale, Beszédes a proiectat inițial 17 mori, dar numai 13 dintre ele au fost construite în cele din urmă.

Nu există nici o umbră de îndoială cu privire la utilitatea economică a Canalului Morilor. A fost prima instalație industrială din Bazinul Carpatic în care energia apei fost utilizată în scopuri industriale.

Morile nu au fost construite de-a lungul albiei principale, ci pe un canal artificial la aproximativ 4-5 km

distanță. La ramificația canalului a fost ridicat un baraj, unde cantitatea de apă admisă pe canal era proporționată de o ecluză.

Investiția masivă s-a dovedit a fi extrem de rentabilă. Morile au funcționat și iarna deoarece apa nu a înghețat. În doar doi ani costul construcției a fost amortizat, întrucât morarii au putut măcina câteva tone de cereale pe zi. Precursorii pentru pâinea de bună calitate au ajuns și la Curtea Imperială din Viena.

Dr. Sándor Vajda, chirurg oral și stomatolog din Ineu care era și un excelent cunoscător al regiunii, a spus că făina produsă în morile de apă de aici era faimoasă în toată lumea, fiind socotită un etalon de calitate și o garanție a excelenței.

Brutarii se concureau realmente între ei pentru a face o afacere cu morarii încă din timp și pentru a obține cât mai multă făină. Inițial, măcinarea se făcea cu piatră de moară, ulterior majoritatea morilor au fost dotate cu dispozitive rafinate de măcinare.

Astăzi puțini știu că și morile de apă situate de-a lungul Mureșului erau renumite pentru făina lor. Morarii șvabi din Mureșel (Sigmundhausen, Zsigmondháza) și Aradul Nou nu numai că au trăit decent, dar cei mai pricepuți s-au îmbogățit datorită făinii vândute la un preț bun.

Unul dintre foștii morari care locuiau în zonă, Ioan Cornea și-a amintit cu nostalgie de vremurile bune, când morile încă răsunau și munceau constant. El povestea că, pe vreme ploioasă, când nivelul apei era ridicat, au funcționat continuu timp de două-trei zile. Ecluzele trebuiau deschise în verile secetoase. Lucrau atâta timp cât era apă pe canal.

În anii dintre cele două războaie mondiale morile de apă nu mai erau necesare. Au fost înlocuite de morile cu abur și de morile electrice. Majoritatea morilor de apă au pus lacătul pe ușă. De asemenea, au fost neglijate și dragarea regulată a stratului de nămol al canalului, întărirea barajelor și repararea podurilor.

Naționalizarea le-a pecetluit definitiv soarta. În clădirile existente au fost instalate fabrici și ateliere de reparații ale Cooperativelor Agricole de Producție, iar morile au fost folosite ca facilități de depozitare. Cu toate acestea, cele mai multe dintre ele au fost lăsate în voia sorții. Apoi, localnicii au luat tot ce era încă utilizabil.

Bunicul și tatăl doctorului Katalin Vajda au lucrat în industria morăritului.

„Bunicul meu a venit la Șilindia de la Bătania. Era lăcătuș de întreținere și repara părțile defecte ale morilor. Tatăl meu a moștenit și ocupația și atelierul. A lucrat până în anii 1960. La acea vreme existau doar șapte mori în zonă și majoritatea erau alimentate electric" relatează doamna doctor. Ca urmare a retrocedărilor de proprietăți care au urmat schimbării regimului din 1989 unii proprietari au făcut încercări de a reveni în industria de morărit. Însă fără prea mult succes.

Moara de apă de la Buteni în vârstă de peste 170 de ani, de exemplu, a măcinat ultima dată în 2003. Acum însă, este complet devastată, așteptând vremurile în care cineva o va renova sau poate reconversia într-un alt tip de utilitate.

Poate că în ceasul al 12-lea turismul rural aflat în plină expansiune ar putea salva singura clădire de moară care a supraviețuit în zonă; în interiorul căreia am dat peste niște componente ruginite de care nimeni nu mai avea nevoie.

Seran Aurica care locuiește într-o casă de lângă fosta moară speră că un eventual nou proprietar ar putea renova clădirea morii cu un ajutor financiar, ceea ce ar atrage cu siguranță mulți vizitatori, întrucât peisajul pitoresc oferă nenumărate oportunități neexploatate pentru turismul rural.

Morarii sunt în prezent o filială a companiei de gestionare și exploatare a apelor.

Însă, în zilele noastre Canalul nu mai oferă apă morilor, ci bazinelor piscicole din apropiere.

Cu acestea a fost marcat sfârșitul unui capitol frumos și semnificativ al istoriei industriale.

Prezenta rememorare sumară poate servi drept instrument pentru un studiu cuprinzător.

Principalele surse:

Aradul permanentă în istoria patriei, Arad, 1978, p.218-219

Gaál Jenő: Arad vármegye és Arad szabad királyi város közigazgatási, közigazgatási és közművelődési állapotának leírása. Arad, 1898. p.420-430

Révai Nagy Lexikona. 13. k. Budapest, 1913, p.334

ROLUL FAMILIEI NEUMAN ÎN VIAȚA PUBLICĂ A ARADULUI

Nici în vremurile trecute și după toate probabilitățile nici în cele din viitorul apropiat nu a existat și nu va exista vreo familie cu un rol atât de pozitiv în evoluția și dezvoltarea vreunui oraș din Crișana sau Banat, de-a lungul mai multor generații, precum a fost familia Neuman în viața Aradului. Nu există aspecte ale vieții economice, sociale, culturale sau chiar sportive din perioada cuprinsă între mijlocul secolului XIX și până în zilele noastre care să nu poarte pecetea impregnată prin contribuția, fie ea conceptuală sau materializată a dinastiei Neuman.

A fost o familie mare; numeroasă; a cărei membrii au învățat încă de la vârste fragede să lucreze pentru comunitate. Au pornit de jos și au ajuns pe culmile cele mai înalte ale existenței burgheze. Au știut să-și sporească averea astfel încât de fiecare dată și în fiecare situație au lăsat în urma lor ceva durabil. Nu este de mirare că numele Neuman este până în zilele noastre o veritabilă legendă, nu doar în Arad, ci în toată partea de vest a țării.

În activitatea familiei Neuman criteriile legate de naționalitate sau religie nu aveau nici o relevanță, adică nu se făcea nici un fel de discriminare; ca să utilizăm o sintagmă modernă. Vegheau foarte grijuliu la păstrarea foarte buneii reputații dobândite cu o naturalețe și cu o eficiență care au făcut ca nici în cei mai înnegurați ani ai dictaturii, cu excepția anilor naționalizării, să nu fie etichetați cu apelativele cu care au fost marcați foștii industriași. Dimpotrivă, numele lor era (și încă mai este!) pomenit cu respect și recunoștință.

Primii membri ai familiei provin de la Buzinka din comitatul Abaúj-Torna (localitate aflată în vecinătatea orașului Košice din Slovacia de astăzi) și au ajuns pe meleagurile Aradului în cea de-a doua jumătate a anilor 1840. Strămoșii lor se ocupau cu comerțul de pene, ducând viața obișnuită a comercianților evrei itineranți. Dintre cei cinci băieți ai familiei, Mór și Jakob au murit de tineri.

Cei trei frați rămași în viață; Ede (1828-1900), Alfred (1835-1915), iar mai apoi Daniel (1837-1928) și-au dat repede seama că în perioada autocrației care a urmat reprimării mișcărilor revoluționare din 1848-49, viața de comerciant itinerant devenise foarte riscantă.

Este de notorietate rolul tragic care revenise Aradului în episodul care a încheiat mișcarea revoluționară. Capitulara de la Șiria și execuția celor 13 generali ai armatei revoluționare, precum și amintirea sutelor de prizonieri au ținut departe oamenii de manifestările publice. Cu atât mai mult; străinii erau primiți rareori în casele lor. Climatul de nesiguranță și teamă era predominant în oraș. Delatorii mișunau în crășme, în hanuri, ba chiar și în târgurile săptămânale. În Casa cu lacăt, arestul jandarmeriei imperiale era plin cu “suspecți”.

Evreii arădeni care simpatizaseră cu mișcările revoluționare din 1848, învățătorul Jeteles Leó redactând chiar și un ziar care se numea “Der Patriot” (ca represiuine, generalul imperial Schlick a impus un tribut militar imens asupra comunității locale) erau foarte îndeaproape supravegheați de copoii imperiali.

Noua întreprindere a fraților Neuman a pornit foarte modest ca urmare a recunoașterii necesităților economice.

Cei trei tineri fondaseră în 1851 o mică distilerie la marginea orașului, pe drumul care ducea la Pecica. Întreprinderea a confirmat foarte repede chiar și cele mai îndrăznețe năzuințe ale celor trei frați.

Numele Neuman începuse să devină cunoscut cu adevărat în Arad după ce în doar câțiva ani mica distilerie se transformase într-o veritabilă fabrică.

La începuturi producția zilnică era de 10-15 hectolitri, dar cererea uriașă de băuturi spirtoase făcea ca depozitele să ramână mereu goale. Pentru a nu rata buna oportunitate de afaceri ivită, fabrica a fost extinsă în 1862 adăugându-se și o moară cu aburi.

În 1867 s-a declanșat un incendiu, iar fabrica a ars până în temelii. Dar cei trei frați erau făcuți din altă stofă, nu s-au dat bătuți și nu au renunțat. Veniturile pe care le aveau permiteau o repornire în forță pentru realizarea planurilor pe care le aveau. Deci au construit o fabrică mai mare și mai modernă decât cea inițială.

Evoluțiile favorabile din economia anilor care au urmat compromisului din 1867 au fost exploatate cu istețime de către frații Neuman. Produsele și serviciile lor erau mai bune și mai ieftine decât cele similare oferite de concurență. Piața lor de desfacere era în continuă expansiune.

În câțiva ani antrepriza arădeană din industria alimentară avea să devină cea mai mare din domeniu în Ungaria și mai apoi în întregul imperiu. Al doilea impas a venit în 1882, când un nou incendiu a făcut ravagii, dar avariile au fost remediate și producția a fost repornită în doi ani. Produsele spirtoase erau exportate, invitațiile din partea diverselor târguri și expoziții internaționale curgeau fără conținere, iar premiile obținute erau din ce în ce mai numeroase.

La finele veacului XIX fabrica de spirtoase producea la mare capacitate, în timp ce moara cu aburi măcina 90 de mii de maje de grâu. Peste câțiva ani fabrica de drojdie situată în apropiere a fuzionat cu fabricile Neuman, mărinđ și mai mult grupul industrial.

În concepția familiei Neuman munca și învățătura ocupau un loc la fel de important. Alfred urma studiile

superioare comerciale la Zürich, finalizate mai apoi în Germania. Imediat după ce a promovat bacalaureatul în Arad, fratele său Daniel a dobândit și experiență practică; a învățat meseria de lăcătuș și chiar mai mult decât atât; în conformitate cu obiceiul vremii a devenit ucenic itinerant sub mâna mai multor meșteri. Stăpân fiind pe cunoștințele sale profesionale s-a înscris la Universitatea Tehnică din Karlsruhe unde a obținut diploma de inginer după care și-a desăvârșit pregătirea la Viena și la Budapesta. Concomitent interesul său profesional a fost stârnit de dezvoltarea foarte dinamică a “Lumii noi”.

A petrecut mai multe luni pe continentul american unde a studiat viața economică a Statelor Unite, aplecându-se îndeosebi asupra factorului uman din spatele dezvoltării.

În timpul studenției lui Daniel, frații săi au întregit platforma industrială cu o fabrică de drojdie și au deschis o filială la Viena. Conducerea acesteia i-a fost încredințată lui Adolf care aparținea celei de-a doua generații arădene a familiei Neuman. Adolf și-a petrecut prima parte a vieții în orașul imperial, dar ori de câte ori era nevoie de sfaturile sale se întorcea acasă.

În familia Neuman deciziile importante erau rodul înțelepciunii colective. Faima complexului industrial al fraților Neuman s-a răspândit în tot imperiul și a stârnit curiozitatea împăratului.

Însoțit de o delegație numeroasă, împăratul și regele Franz Joseph a vizitat complexul industrial arădean în 1884. Suveranul a fost foarte mulțumit de cele văzute. La vremea respectivă, din produsele secundare ale morii și fabricii de spirtoase erau întreținute crescătorii uriașe de porci și vite, ceea ce a avut ca rezultat o producție complet integrată; un lucru foarte modern pentru epoca în discuție.

După toate probabilitățile, vizita suveranului a avut un rol determinant în acordarea rangului nobiliar („Végyári”) familiei de industriași arădeni, rang acordat tuturor membrilor

familiei. Gratificarea imperială a fost o onoare deosebită pentru că Franz Joseph nu era foarte generos în acordarea rangurilor nobiliare. Utilizarea prefixului imperial a mai avut de așteptat până în 1903, iar ridicarea la rangul de baron a mai durat încă zece ani.

Între timp Daniel obținuse titlul de “consilier imperial”. Memorabila vizită imperială din 1884 a fost immortalizată pe o tăbliță de marmură așezată pe clădirea principală a fabricii (ca și toate celelalte obiecte care aminteau de moștenirea imperială, după 1920 tăblița a fost îndepărtată, iar împreună cu ea a dispărut și bustul lui Neuman Ede din curtea fabricii, realizat de sculptorul Róna József). Frații Neuman nu vânau cu orice preț titlurile și recunoașterile oficiale. Își făceau treaba, produceau plusvaloare cu pricepere și bucurie.

Progresiv produsele fabricii au devenit cunoscute în toată Europa și chiar pe alte continente după ce au cucerit piețele răsăritene și cele ale Africii de nord din Turcia și până în Egipt; în urma prezențelor la târgurile internaționale de la Viena, Trieste, Hamburg sau Londra.

La începutul secolului XX fabrica dotată cu cale ferată uzinală și iluminat electric, incluzând aici moara și crescătoriile de animale asigurau aproape o mie de locuri de muncă. Fabrica era condusă de Daniel, căruia i s-a alăturat Samu (1855-1912) și Adolf, repatriat de la Viena și de asemenea mai tânărul Alfred, venit și el tot de la Viena unde își terminase studiile (1871-1930).

Frații Neuman au înființat în 1885 o fundație cu un capital social inițial de 20 de mii de coroane în folosul școlărilor săraci. În 1890 cu ocazia comemorării morții soției sale Adolf a depus la una din bănci fondurile care urmau să constituie capitalul social al unei noi fundații pentru ajutorarea copiilor orfani.

Orașul beneficia și indirect de pe urma ascensiunii și consolidării imperiului Neuman. Decenii la rând industriașii

Neuman s-au numărat printre cei mai mari plătitori de impozite.

O schimbare spectaculoasă s-a produs în viața familiei și fabricii atunci când unul din membrii cei mai activi și caracterizat de o mare vitalitate; l-am numit aici pe Károly, și-a încheiat studiile și s-a alăturat fraților săi la conducerea afacerii din Arad.

Károly a studiat dreptul la Cluj, după care în acord cu obiceiurile vremii și ale familiei a făcut un periplu de studii mai amplu prin Europa; în Germania, Franța și Spania. După revenirea la Arad a preluat conducerea morii (inclusiv moara Széchenyi care era situată pe amplasamentul actual al magazinului Ziridava și care făcea parte din activele complexului industrial Neuman. Acest obiectiv industrial a fost distrus de un incendiu în perioada interbelică). În vecinătatea fabricii de spirtoase aflate în cartierul periferic Gai frații Neuman au construit în 1892 pentru copiii angajaților și pentru copiii locuitorilor cartierului o școală și o grădiniță (actualmente Școala Generală nr.10 Frații Neuman).

Nici unul dintre membrii familiei nu a uitat că au pornit de jos. Din acest motiv în toate etapele vieții au dat dovadă de sensibilitate socială și solidaritate cu tinerii talentați și harnici de condiție materială modestă. Pe lângă sprijinul acordat prin intermediul fundațiilor mulți dintre copiii muncitorilor și funcționarilor au fost ajutați și în mod direct nu doar în formarea de bază, ci și în cea universitară.

La vremea respectivă familia avea deja o reputație solidă în oraș, iar rolul pe care îl juca în viața publică a orașului era unul important. Au considerat ca fiind onorantă implicarea socială multilaterală, nu doar ca pe un simplu gest de politețe cuvenit poziției și renumelui pe care îl aveau.

Soția lui Daniel, Neumanné Fürst Mária (1852-1914) a fost fondatoarea unei societăți de caritate a femeilor și a pus bazele unei cantine sociale care a funcționat vreme de mai

multe decenii. Pentru a asigura resursele financiare necesare acțiunilor caritabile a organizat o sărbătoare populară la nivel național și a editat albumul „Cantina populară spirituală – Szellemi népkonyha” publicat în 1900 cu o prefață scrisă de Jókai Mór și cu articole scrise de somități ale timpului, precum scriitori și artiști ca Mikszáth Kálmán și Blaha Lujza sau Mark Twain și Gustav Mahler. Fondurile astfel obținute erau folosite pentru finanțarea operelor de caritate.

Reflectarea implicării sociale și inventarierea activităților publice ale baronului Daniel nu sunt sarcini ușoare. În acest paragraf dorim scoaterea în evidență a rolului său în viața muzicală a orașului. În acest context se remarcă prin importanță sprijinul permanent acordat Societății Filarmonice din Arad. Anterior în oraș fusese fondat încă din 1833 primul conservator din țară care asigura o educație muzicală de bază. Din rândul dascălilor acestui așezământ s-a format la începutul anilor 1890 prima orchestră simfonică a orașului; Societatea Filarmonică din Arad amintită în rândurile de mai sus. În aceeași notă îl amintim și pe mai tânărul Adolf Neuman, născut în 1859, implicat la rândul său în numeroase activități în beneficiul comunității. S-a remarcat prin sprijinul pe care îl acorda societăților de caritate, dar și-a încercat norocul și în politică fiind vicepreședinte al Partidului Muncitoresc timp de mai mulți ani. Ca un pasionat al fotografiei a susținut în mod constant Foto-Clubul din Arad fondat în 1906.

Familia Neuman a contribuit financiar la ridicarea impozantului Palat Cultural inaugurat în 1913. Pe lângă locuința familială din centrul orașului, cunoscută drept Casa Neuman (înregistrată în cărțile funciare din 1909) familia Neuman a ridicat mai multe palate impunătoare; veritabile bijuterii ale centrului Aradului până în zilele noastre (în Palatul Neuman ridicat în mai multe etape în ultimul deceniu al secolului XIX pe baza planurilor arhitectului Milan Tabaković locuia doar baronul Daniel).

Frații Neuman meritau pe deplin titlul de baron cu care au fost onorați toți membri familiei. În conformitate cu uzanțele și spiritul vremii prin acest gest se recunoșteau contribuția avută la înflorirea vieții economice și operele de caritate înfăptuite sub patronajul lor.

Certificatul de acordare a titlului de baron emis la data de 29 septembrie 1913, semnat de împăratul și regele Franz Joseph și primul ministru Tisza István consemna “... *se acordă gratuit demnitatea de baron cu prefixul “Végyári” lui Neuman Adolf senior, lui Neuman Daniel și lui Neuman Adolf junior și moștenitorilor legali ai acestora în semn de recunoaștere a meritelor dobândite în plan economic și caritativ*” (putem presupune că s-a renunțat la ultima literă “n” conformă ortografiei numelui Neuman odată cu începerea utilizării prefixului nobiliar).

Toate acestea constituiau însă doar preludiul acțiunilor filantropice de mai târziu ale fraților Neuman.

Fără pretenția exhaustivității putem aminti câteva: la aniversarea a 40 de ani de la înființarea firmei (1891) au donat zece mii de coroane pentru întreținerea grădiniței de pe lângă școala populară din Gai. În 1903 au donat o sumă considerabilă pentru înființarea Institutului de pensii al ziaristilor din Ungaria. După moartea lui Neuman Ede senior au înființat mai multe fundații cu un capital social de 20 de mii de coroane, iar dobânzile anuale erau împărțite săracilor. Tot cu sprijinul lor a fost construită în 1904 Școala evreiască de băieți din Piața Bocskai.

În 1912 Neuman Adolf tatăl și fiul au donat 250 de mii de coroane pentru înființarea secției de boli infecțioase a spitalului de copii. Tot în 1912 au pus bazele fondului de pensii al angajaților și funcționarilor din fabricile Neuman. Au alocat nu mai puțin de 300 de mii (!) de coroane pentru realizarea acestui obiectiv.

A fost unul din primele fonduri de pensii din Ungaria.

În primul deceniu al secolului XX, Károly, fiul lui Neuman Dániel a devenit principalul continuator al tradiției de familie. Absolvent de drept, dar având și cunoștințe solide de economie a considerat că venise timpul pentru demararea unui alt tip de întreprindere industrială pe care o planificase cu mai mult timp în urmă împreună cu fratele său Samu.

Fabrica de textile și bumbac “Hungaria” a intrat în funcțiune în 1909 cu ateliere de filatură, țesătorie și finisaj. Utilajele au fost comandate de la firma Norton din Anglia.

Noua unitate industrială a fost dotată cu echipamente și instalații corespunzătoare celor mai înalte standarde tehnice ale momentului și era extinsă și modernizată aproape anual.

Károly era înzestrat cu o capacitate organizatorică genială; cu muncitori formați în industria meștesugărească arădeană și cu cei mai buni specialiști contractați temporar din Europa centrală fabrica și-a făcut un nume în mai puțin de un deceniu și a prosperat chiar și în timpul marii recesiuni economice din timpul primului război mondial.

Schimbările politice și Unirea nu au clătinat din temelii cele două mari uzine arădene. Frații Neuman s-au adaptat repede la noile condiții. Cu ajutorul specialiștilor uzinelor au căutat cu ferovare noi piețe de desfacere peste Carpați. Nu și-au renegat cultura de proveniență și nici limba maternă, dar au fost loiali noii puteri instalate care deținea poziții din ce în ce mai puternice în viața economică. Filiala vieneză a fost relocată la București. Și noua putere avea nevoie de frații Neuman!

Familia a acordat un sprijin important comunității maghiare ajunse la statutul de minoritate în eforturile sale de regăsire. Au sprijinit cu sume importante ridicarea clădirii Gimnaziului catolic construit din donații publice pe terenul pus la dispoziție de ordinul minorităților. În 1919 comunitatea maghiară din Arad rămăsese fără o clădire proprie de gimnaziu pentru că la Gimnaziul Regal (astăzi Colegiul Național “Moise

Nicoară”) clasele cu predare în limba maghiară au fost lichidate progresiv.

Cele două mari fabrici arădene asigurau la vremea respectivă câteva mii de locuri de muncă, iar prin organizarea eficientă a muncii, disciplină și produsele de calitate excelentă constituiau exemple de urmat pentru dezvoltarea industriei din vechiul Regat. Fabrica de spirt și drojdie, precum și moara cu aburi au păstrat pentru o vreme numele fraților Neuman, după care adaptându-se timpurilor s-au reorganizat ca societate pe acțiuni. Mai târziu au funcționat sub denumirea Indagrara S.A. și au continuat să-și diversifice paleta de produse păstrându-și poziția de lider pe piață. Uzina textilă “Hungaria” a fost redenumită ITA – acronim pentru Industria Textilă Arădeană.

În perioada ascensiunii fascismului Károly, pe atunci cel mai în vârstă dintre frații Neuman, a emigrat în Statele Unite ale Americii. Fratele său mai mic Alfred (1871-1930) nu mai trăia la vremea respectivă. Din fericire în familia acestuia din urmă existau numeroși urmași și astfel succesiunea la conducerea fabricilor era posibilă.

Imensa moștenire a fost lăsată lui Ede, Ferenc și Mariei, dar odată cu aceasta s-au transmis și sarcinile de a continua dezvoltările industriale, acțiunile caritative și implicarea socială pe multiple planuri tradițională în familia Neuman.

Lui Ede i-a revenit fabrica de produse spirtoase iar Ferenc a moștenit fabrica textilă. Maria a trăit mai mult în străinătate și a învățat în institute elvețiene fiind foarte puțin prezentă în Arad. Nu era atrasă de chestiunile economice, în schimb era pasionată de fotografie și a patronat cu generozitate activitățile artistice până la sfârșitul vieții.



Neuman Maria, Francisc și Ede în casa familială de pe strada Széchenyi (azi Horia) nr.6



Muncitorii uzinei textile îl întâmpină pe generalul american Schuyler



Palatul Neuman construit în două etape era în 1892 cea mai mare casă de raport din oraș

După legiferarea *numerus clausus* și introducerea legilor rasiste care vizau populația evreiască Ede a emigrat și el în Anglia de unde a plecat mai departe în Statele Unite. Conducerea celor două fabrici i-a revenit astfel lui Ferenc, născut în 1911, foarte tânăr și lipsit de experiență la vremea respectivă.

Cât timp a fost elev, nepotul lui Károly; l-am numit aici pe Ferenc, tocea cu coatele băncile Gimnaziului Romano-Catolic din Arad. Károly și-a dat seama timpuriu de capacitățile cu care era înzestrat fiul fratelui său, capacități moștenite de toți bărbații familiei și pe care le-am numi astăzi abilități manageriale. Mai târziu l-a trimis în Anglia să învețe “cu ce se mănâncă industria textilă” unde a și urmat studiile Universității Tehnice din Manchester, după care s-a întors acasă unde și-a început cariera “de jos” ca simplu muncitor sub îndrumarea celor mai buni specialiști, acumulând astfel experiența profesională de care avea nevoie. Când a plecat, Károly era sigur că cele două imense platforme industriale arădene au rămas pe mâini bune sub conducerea mezinului familiei. Cu toate acestea urmărea de la distanță succesiunea evenimentelor și își consilia nepotul rămas acasă ori de câte ori era nevoie.

Baronul Ferenc a adaptat cele mai bune tradiții englezești la condițiile existente în Arad. A reorganizat producția și a selectat cu mare grijă personalul tehnic. Cu ajutorul meșterilor aduși din Germania, Austria și Cehia a revoluționat industria textilă din România care se afla în primii săi ani la vremea respectivă. Conducătorii tinerelor uzine din Regat și din Moldova au învățat meserie la Arad timp de mai multe decenii.

Uzina textilă arădeană era fără pereche la vremea aceea, neavând concurență pe piața românească, iar produsele ei erau la mare căutare și în străinătate. Făcea exporturi în numeroase țări europene. Muncitorii și tehnicienii câștigau bine, meseria

se transmitea din tată în fiu pentru că în uzina arădeană de textile chiar și poziția de muncitor necalificat era echivalentă cu un trai zilnic decent garantat.

Singurul din familia Neuman care a rămas acasă, burlacul Neuman Ferenc (Francisc) se bucura de o popularitate deosebită, perfect ilustrată fiind de apelativul „baronul Feri“ cu care se făcea referire la persoana sa.

În perioada interbelică nu a existat eveniment al vieții sociale din Arad la care baronul Feri să nu fi fost prezent sau la succesul căruia să nu-și fi adus contribuția în mod direct sau indirect. Este aproape redundant să amintim de succesul său în rândul reprezentanților sexului frumos care se întreceau să-i facă pe plac. Din relatările cercului de persoane apropiate știm că și baronului Feri îi plăcea tot ce era frumos, având o atitudine cavalească veritabilă cu iubitele sale, dar a evitat obligațiile pe termen lung. Și cercul său de prieteni era unul destul de larg, dar nu toți îi căutau prietenia dezinteresat. Ca să folosim un jargon foarte la modă astăzi; erau mulți cei care căutau să-i intre în grații din spirit de caterincă sau pentru diverse beneficii.

Demarat la sfârșitul anilor 1920 la inițiativa baronului Károly, proiectul de construcție a Coloniei UTA pentru personalul tehnic și meșterii uzinei a fost continuat de Ferenc (Francisc).

Colonia era compusă din zece clădiri cu etaj, tip vilă cu confort sporit și se afla în vecinătatea imediată a uzinei. Plata utilităților (consumul de curent electric și apă potabilă) era de asemenea subvenționată de uzină. Era o stare de fapt fără precedent în România! Clădirile și curțile coloniei UTA construite în urmă cu nouăzeci de ani sunt până în ziua de astăzi mai spațioase și mai confortabile decât locuințele de la blocuri.

Tot baronul Feri a fost primul în România care a construit în vecinătatea ambelor uzine grădinițe pentru copiii angajaților.

Pasiunea pentru munca sa era de asemenea legendară. Se povestește că venea la serviciu înaintea tuturor la ora șase dimineța; când într-o fabrică, când în cealaltă, fiind ultimul care pleca. Asta doar în cazul în care părăsea incinta uzinei pentru că avea un apartament cu mai multe camere chiar într-una din clădirile fabricii de spirt și drojdie.

În timpul cât au fost în vigoare prevederile legale care discriminau evreii și mai târziu sub regimul Antonescu a fost nevoit să cedeze formal direcțiunea uzinelor altor persoane (Răutu și Pop), dar a rămas cel care conducea uzinele din umbră. A salvat astfel ambele fabrici de la falimentul total.

Dimensiunea umană a industriașului Neuman Francisc a fost revelată în anii celui de-al doilea război mondial.

A jucat un rol deosebit de important în împiedicarea prin mijloace financiare a deportării evreilor din sudul Transilvaniei și Banat. Nu s-a vorbit timp de decenii despre aceste fapte fiind negată chiar și existența măsurilor îndreptate contra evreilor. În scrierile politice interne și externe din ultimii ani numele baronului a fost menționat în numeroase rânduri. Au ieșit la iveală documente care dovedesc în mod convingător că Neuman Francisc nu doar și-a salvat numeroși „oameni buni“ de la muncă silnică sau trimitere pe front prin intermediul banilor și relațiilor pe care le avea ci; conform memoriilor aristocratului Mocioni-Stârcea, persoană din anturajul Regelui Mihai I, împreună cu industriașul Max Auschnitt au abordat consilierii lui Antonescu cu o sumă echivalentă cu 50 de milioane de franci elvețieni cerând amânarea deportării evreilor din sudul Transilvaniei, aflată pe ordinea de zi la momentul respectiv. Imensa sumă a fost pusă la dispoziția armatei.

În raportul întocmit de colonelul SS Richter se amintește de donația baronului arădean și de scopurile acesteia. A ieșit la lumină și faptul că în ultimele luni ale războiului baronul Feri lua prânzul la restaurantul Capșa din București în compania generalului american Schuyler, șeful comisiei de supraveghere a armistițiului cu România pe care l-a și invitat la Arad. Schuyler a sosit cu avionul la Arad într-o vizită de o zi. Generalul american a vizitat uzina textilă și clubul de canotaj de pe malul Mureșului și a discutat cu baronul Francisc despre posibilele evoluții politice ulterioare. Cu această ocazie s-a aflat că uzina textilă avea deja interese americane.

Grație relațiilor americane și britanice ale baronului Feri uzina textilă și colonia UTA au rămas neatinsse în urma bombardamentului din 3 iulie 1944, deși gara și uzinele de vagoane situate în apropiere și care erau interesate în industria de război au fost lovite în plin în repetate rânduri.

În marasmul care a urmat după război și în mijlocul haosului politic cu grave implicații economice nu s-a mai reușit ridicarea producției la nivelurile dorite în niciuna dintre fabrici. Baronul Feri își căuta consolarea în sport, domeniu care i-a oferit și anterior numeroase satisfacții, fiind suporter înfocat al echipei AMEFA în care a investit sume considerabile.

A fost nevoit să înghită prima tabletă amară atunci când cu ocazia alegerilor de la clubul muncitoresc favorit, la sugestia comuniștilor a fost exclus din comitetul director. „Ce ar avea de căutat un exploatator într-un club sportiv muncitoresc cu mulți campioni și tradiții îndelungate?” – astfel incita prin discursul său unul dintre vorbitori; angajat anterior pentru această misiune.

La momentul respectiv baronul Feri a luat o decizie măreață și în luna iulie 1945 a pus bazele Clubului sportiv ITA (Industria Textilă Arădeană) cu 18 secții, în frunte cu echipa de fotbal.

A adus la Arad cei mai buni jucători din țară, iar din Ungaria pe reputatul antrenor Opata Zoltán.

În 1946 a construit cel mai modern stadion al provinciei de la vremea respectivă, al cărui gazon a fost adus direct de la Londra cu avionul său personal. Meciul inaugural s-a disputat la 1 septembrie 1946 între echipele ITA și Ciocanul București, încheiat cu scorul de 1-0 în favoarea gazdelor. Ca un element inedit consemnăm componența formației pe care ITA a desfășurat-o pe teren: Márki — Páll, Vass — Reinhart, Mészáros, Tudose, Loránt, Bakucz, Bonyhádi, Pecsovszky, Mercea (Tóth III). Echipa excelent manageriată a câștigat primele două ediții ale campionatului național, și chiar mai mult decât atât; “tot pe timpul baronului” a câștigat și Cupa României. (din relatările lui Zoltán Farmati din lotul de aur al formației textileste știm că jucătorii au primit drept recompensă câte o bicicletă).

După succesele din sport a urmat dușul rece politic; în iunie 1948 fabrica textilă ITA, fabrica de spirt și drojdie Indagrara S.A. și moara au fost naționalizate. Proprietarilor li s-a interzis să mai pună piciorul în incinta fabricilor înființate și dezvoltate până la talie internațională de către ascendenții lor. Schimbările pluteau de mult în aer; iar Francisc Neuman ajutat de clarviziunea sa politică și informațiile pe care le avea din surse interne și externe ar fi putut anticipa situația în care va ajunge. Dar a sperat până la capăt că muncitorii săi îi vor ține partea. Am putea încerca chiar o reformulare de genul; s-a bazat în mod naiv pe propria popularitate neegalată și n-a dat crezare celor care-l avertizaseră că ocupația sovietică va fi una de lungă durată, iar în cazul în care puterea avea să fie acaparată de către comuniști; fabricile și imobilele urmau să fie naționalizate și puterea proletară nou instalată nu va da dovadă de generozitate față de foștii proprietari, oricât de generoși și omenoși ar fi fost aceștia anterior cu muncitorii lor.

În vara anului 1948 fabricile, stadionul și toate imobilele sale au devenit “avuția întregului popor”.

A fost tăiată și ultima rădăcina a familiei Neuman care rezistase până la capăt. Potrivit oamenilor săi de încredere se întrevedea chiar și posibilitatea arestării sale.

În câteva zile și-a pregătit fuga din țară, iar în noaptea de 31 iulie 1948 a dispărut definitiv din Arad.

Timp de decenii nu a existat nici o certitudine legată de împrejurările fugii sale. Legende și zvonuri; care mai de care mai spectaculoase circulau pe seama dispariției.

Am reușit să aflu adevărul în urmă cu câțiva ani, când în urma unor îndelungate cercetări am intrat în posesia copiei procesului verbal al ședinței din 2 iunie 1949 de pe rolul Tribunalului Militar Timișoara. Era vorba de rechizitoriul întocmit împotriva unui grup de 11 călăuze din Pecica. Acuzații îl ajutaseră pe Francisc Neuman să treacă peste fâșia de frontieră, sosit acolo cu bicicleta și fără bagaje. Peste câteva zile au ajutat și câteva persoane apropiate baronului să părăsească țara.

Baronul fugise la Budapesta, de unde a plecat mai departe la Salzburg. S-a căsătorit în 1952 în orașul lui Mozart cu Kandó Katalin (Kitty), nepoata celebrului inginer-inventator cu același nume. Împreună cu soția au emigrat în Statele Unite ale Americii.

Despre soarta sa ulterioară acestui moment avem informații care sunt de multe ori contradictorii.

Este însă o certitudine că la momentul sosirii sale în “lumea nouă” unchiul său Károly mai trăia. (din câte am aflat, baronul Károly care era o persoană foarte bine familiarizată cu evoluțiile politice a încetat din viață în anii `50.

Este de menționat că fiul lui Károly, Charles de Végvár care trăia tot la Boston nu a arătat nici cea mai mică urmă de interes față de posibilitatea recuperării moștenirii familiei.) Fratele baronului Feri; Ede s-a stabilit tot în Statele Unite. Nu

am reușit să aflu anul morții sale. Fiica și fiul său trăiau în același oraș Boston.

În lungii săi ani de viață care îi rămăseseră baronul Feri nu a reușit să treacă peste dezamăgirile sale. În Statele Unite a rupt orice relație cu Aradul natal. A declarat unui ziarist arădean stabilit în Israel că și-a smuls rădăcinile. (În Statele Unite a renunțat la titlul de baron și la numele Neuman păstrându-și doar derivatul nobilar „Francis de Végvár”).

Ipoteza detașării totale de trecut este susținută de constatarea căreia supporterii și admiratorii din Arad nu i-au găsit nicio explicație timp de decenii; și anume faptul că baronul Feri încetase să mai încerce orice contact cu UTA, echipa sa favorită de fotbal, chiar în perioada sa de glorie când înregistra succese internaționale răsunătoare în turneele din străinătate.

S-a crezut multă vreme că s-a rupt și povestea de dragoste dintre baron și fotbal. Însă s-a aflat ulterior că în Statele Unite avusese un rol important în popularizarea fotbalului european și era supporterul formației Bayern München. A zburat de mai multe ori din America în capitala bavareză pentru a asista la meciurile mai imporante disputate de noua favorită.

A păstrat legătura cu mai mulți arădeni emigrați. L-a sprijinit o vreme pe faimosul mijlocaș Bonyhádi care devenise rob al alcoolului în lumea nouă și era doar umbra a ceea ce fusese odinioară. Din corespondența purtată cu fostul inginerșef al fabricii de spirt și drojdie, stabilit între timp la Budapesta am aflat că în ultima etapă a vieții; poate sub imperiul nostalgiei, baronul s-a interesat de posibilitatea redobândirii casei familiale arădene. Însă nu a manifestat nici un fel de interes față de celelalte foste proprietăți imobiliare sau fabrici din Arad.

Francisc Neuman a încetat din viață în 1997 la vârsta de 86 de ani în orașul Naples din Florida. (autorul acestor rânduri

a fost primul care i-a publicat necrologul în ziarul Jelen. Cotidianul arădean a fost cel care a readus în atenția publicului anii petrecuți la Arad de familia Neuman. De atunci au fost mulți cei care au făcut referiri la viața membrilor familiei Neuman și în special la cea a baronului Feri).

Fiul baronului Feri; l-am numit aici pe Andrew, născut în Statele Unite, a solicitat prin intermediul reprezentanților săi legali restituirea a două imobile situate în Arad. A stipulat expres în solicitarea sa că va dona stadionul UTA orașului Arad fără să ceară despăgubiri, în cazul în care cererea îi va fi soluționată în termen de șase luni. Era și un moment foarte prielnic pentru oferta deosebit de generoasă, întrucât dreptul de proprietate asupra stadionului era în litigiu, disputat fiind între fabrica aflată la marginea prăpastiei, echipa amenințată cu falimentul și municipalitate.

Acesta a fost ultimul gest nobil al familiei Neuman.

Andrew, însoțit de soția sa a făcut mai multe vizite în Arad care au stârnit un interes deosebit din partea presei. Părea că știe foarte puține despre cei 37 de ani petrecuți în Arad de către tatăl său. Sau cel puțin a lăsat această impresie în România. Conform celor declarate presei; tatăl său a fost foarte rezervat în istorisirea vieții sale din România. Explicația rezidă poate în faptul că relatările fiului au fost imprecise. Pare însă credibilă afirmația sa conform căreia tatăl său nu evita meleagurile natale pentru că i s-ar fi recomandat “să uite definitiv România”, ci pentru că în noua sa patrie ar fi intrat în rândurile CIA.

Andrew avea neclarități și în ceea ce privea apartenența confesională a tatălui său și a dinastiei Neuman. “Nu avea habar” că membrii familiei Neuman au trecut progresiv la religia catolică. Evident, au făcut aceasta în cea mai mare discreție.

Ca un adevărat “yankeu” Andrew nu era prea interesat de trecut. La 22 februarie 2005 a predat în mod oficial

stadionul oraşului. Protocolul semnat cu Primăria Municipiului Arad prevedea ca arena să poarte numele lui Francisc Neuman, ceea ce s-a şi întâmplat între timp.

Celelalte imobile revendicate şi restituite, printre care se număra casa familială de pe strada Horia nr.6; casa de oaspeţi şi reşedinţa de mai târziu a lui Nicolae Ceauşescu, au fost revândute rapid. Cu acestea Andrew a încheiat capitolul Arad.

În cimitirul evreiesc din cartierul Grădişte lângă monumentul închinat memoriei victimelor holocaustului se află locul de veci familial ornamentat al lui Neuman Alfred. Monumentele funerare ale celorlalţi membri ai familiei şi predecesorilor sunt situate în capătul dinspre centrul oraşului al aceluiaşi cimitir pe parcela K şi este uşor de recunoscut după lucrarea de artă.

Numele celor mai mari binefăcători ai Aradului de până acum este purtat şi de o stradă, de Liceul Textil şi de Şcoala Generală din cartierul Gai.

Epilog

După plecarea familiei Neuman mulți prevesteau prăbușirea colosului industrial creat de către ei.

Reprezentanții noii puteri proletare râdeau copios la auzul acestor afirmații.

Fără putință de tăgadă; în anii socialismului s-au găsit oameni capabili să conducă atât moara cât și fabrica de spirt și drojdie cu rezultate deseori notabile. Cu toate acestea “sistemul” economiei planificate, industrializarea forțată și lipsa re tehnologizărilor au condus în timp la inevitabilul declin. Fabrica ajunsese să vegeteze în deceniul premergător revoluției din decembrie 1989. În perioada privatizărilor din anii `90 fabrica a fost devalizată și distrusă, iar secțiile și activele ei au fost cumpărate pe bani mărunți de către diverși antreprenori dornici de îmbogățire rapidă. Au modificat și reconfigurat spațiile interioare amenajate inițial în vederea unei producții optime, iar atelierele și construcțiile interioare pe care ei le considerau de prisos au fost demolate (la ora la care scriu aceste rânduri încă mai funcționează o mică secție destinată producției de lichior).

Uriașul utilaj cu abur purtând inscripția anului 1851 și care a fost “inima” fabricii timp de 140 de ani a fost vândut ca fier vechi. Nimănui nu i-a trecut prin cap că piesa matusalemică trebuia salvată pentru că avea o certă valoare muzeală. Distrugerea monumentelor industriale s-a făcut și la Arad în modul cel mai barbar cu putință.

După știința mea nu a fost surprinsă pe pelicula fotografică starea inițială a spațiilor interioare, deși clădirile figurau în lista monumentelor.

Uzina textilă a avut o soartă și mai crudă.

Uzina textilă a ocupat un loc de frunte în industria de profil timp de multe decenii, deși situația muncitoarelor care lucrau în trei schimburi nu era deloc de invidiat. Atâta timp cât

echipa de fotbal a fost performantă și se afla printre cele care conduceau primul eșalon al fotbalului românesc s-a reușit camuflarea problemelor mari cu care se confrunta fabrica, acestea fiind “măturate sub covor”.

După privatizare fabrica a intrat într-un declin accelerat. Nii proprietari nu au fost capabili sau nu au vrut să investească în modernizare și inovație. Piața de desfacere s-a restrâns treptat, iar în a doua jumătate a anilor `90 disponibilizările salariaților erau la ordinea zilei. A mai vegetat timp de câțiva ani după care noii patroni puși pe căpătuială ai colosului textil arădean; modelul și mândria întregii industriei ușoare românești, au aruncat prosopul în ring. Au ajuns la concluzia că terenul de sub uzine valora mai mult decât întreaga platformă industrială.

În scurt timp buldozerele au făcut una pământul fostul mamut industrial.

Să distrugi este foarte ușor. Iar la Arad distrugerea a fost ridicată la rang de artă.

Eșecul marilor noastre obiective industriale poate constitui subiectul unei dezbateri separate.

În locul glorioasei Uzine Textile Arădene s-au construit blocurile unui nou cartier.

Multe dintre locuințele sale sunt de vânzare până în ziua de astăzi!

Membrii familiei Neuman se “răsucesc în mormânt”! Local, în cimitirul evreiesc neolog din cartierul Grădiște sau în mormintele orașului Naples și pe alte meridiane îndepărtate de Arad.

Surse principale:

Anuarul economic al Aradului pe anul 1932.34-35.

Arad, monografia oraşului, Arad, 1999,98; 189.

Aradul de 100 de ani 1834-1934. Arad, 1934. pag.63 (A százéves Arad 1834-1934. Arad, 1934. 63 old.)

Istoria evreimii arădene, Editura Minimum, Tel Aviv, 1996

Gheorghe Lanevschi: Rolul familiei baron Neuman în viaţa Aradului. În: Interetnicitatea în Europa centrală şi de est. Arad, 2002.

Ua. Familia baron Neuman în viaţa Aradului 1918-1948. În: Minoritarul imaginar, minoritarul real, Arad, 2003.
Calendarul ilustrat al cotidianului “Aradi Közlöny” pe 1914, 176., 315-319.

Puskel Péter: Baronul Feri şi familia Neuman. Aradul rămâne., Arad, 1997., 113-117.(Feri báró és a Neumanok. Arad marad, Arad, 1997., 113-117).

Cum a fugit baronul Feri. Arad redivivus, Arad, 1998.84-89. (Ua. Hogyan szökött meg Feri báró. Arad redivivus, Arad, 1998.84-89.)

Raul Hilberg: Exterminarea evreilor din Europa, Bucureşti, 1997.

Oral history: inginerii Kaupert Gyula, Kovács László, Reusz György, profesorul Piros Dénes.

Cotidianul “Arad és vidéke”, 22 aprilie 1922

Ziarul “Jövő”, 3 septembrie 1946.

Fotografii de epocă: fotocolecţia Puskel Péter

PROIECTANȚII AI PALATELOR ȘI BISERICILOR DIN ARAD. ARHITECȚII ARĂDENI.

Orașele sunt impregnate pretutindeni pe cuprinsul lor cu parafa și amprenta celor care le-au proiectat și construit. (Ei sunt acei oameni excepționali a căror opere rămân peste veacuri și peste generații, supraviețuind cu mult celui care le-a creat).

Orașele mari reflectă gusturile și preferințele arhitecților epocilor care se succed. Dar aceste gusturi au fost adesea influențate de generozitatea sau după caz; de zgârcenia edililor din toate vremurile, de necesitățile, gusturile și puterea financiară a locuitorilor. Așa a devenit imaginea orașului reflexia liniilor de forță ale nivelului local al dezvoltării sociale.

În dezvoltarea orașelor din Crișana și Banat – în mod special în anii din preajma sărbătorii mileniului, cât și în cei din primele decenii ale secolului XX – se regăsesc foarte multe similarități. În primul rând pentru că poartă amprenta a două-trei personalități remarcabile cu un talent excepțional în artele asociate arhitecturii. Dacă Timișoara a avut un Téry Emil sau un Székely László, sau Oradea pe Rimanóczy Kálmán, tatăl și fiul; atunci în ceea ce privește concepția clădirilor reprezentative ale Aradului, trebuie să-l pomenim înaintea tuturor pe Szántay Lajos. Talentul, gusturile, precum și educația și instruirea sa erau la înălțimea celor mai înalte exigențe ale epocii în care și-a desfășurat activitatea.

Vrednic de măiestria sa i-a fost contemporanul și colegul său de breaslă; sârbul Tabaković Milan Emil. Tot aici

trebuie să-l amintim pe înaintașul lor de origine germană, Czigler Antal care a creat în cea de-a doua jumătate a secolului XIX, fiind și primul arhitect-șef al Comitatului Arad. El a fost cel care a proiectat Catedrala Ortodoxă veche din Piața Mare. (Casa în care s-a născut, situată pe actualul Bulevard al Revoluției este astăzi sediu al Rectoratului Universității de Vest “Vasile Goldiș”).

Tabloul arhitecților arădeni nu ar fi întreg dacă nu am aminti de firma de proiectări și construcții Fodor-Reisinger sau de Steiner József și Jenő, de Halmay Andor și de Szömörkényi Rudolf.

Fiecare dintre cei enumerați merită atenția noastră; chiar dacă nu în mod egal distribuită, pentru că fiecareia dintre ei i-a revenit un rol însemnat în plămuirea clădirilor publice reprezentative care definesc imaginea actuală a orașului.

Apogeul carierei lui Szántay Lajos coincide cu perioada cea mai dinamică și cea mai prolifică a dezvoltării Aradului, perioada în care prosperitatea locuitorilor săi atingea cote maxime; fapt care s-a reflectat și în evoluția pe un trend ascendent a apetitului pentru antreprenariat în domeniul construcțiilor. Szántay s-a bucurat de succesul și gloria dobândite în apogeul carierei, dar la bătrânețe a avut parte de privațiuni și neglijare, ba chiar mai mult decât atât; de numeroase manifestări de ingraturitudine ale generațiilor care au urmat.

Numeroase personalități politice marcante ale secolului XX au avut parte de aceeași soartă. Dar în timp ce politicienii sunt oamenii momentului, arhitecții sunt oamenii veacurilor. Este aproape incontestabil că acei care au dăruit toată viața; au slujit și au creat pentru orașul lor, ar merita ca numele lor să strălucească pe toate acele edificii care laudă spiritul, imaginația și gusturile creatorilor.

Din nefericire, în timpurile noastre, pe meleagurile noastre lucrurile stau cu totul altfel. Memoria lui Szántay nu a

fost onorată până în prezent nici cu această minimă recunoștință. Nici la aniversarea celor 100 de ani de la naștere în 1972 și nici la comemorarea celor 40 de ani trecuți de la moartea sa în 2001.

Poate că greșeala ar putea fi reparată la jubileul de jumătate de secol în 2011.

Personalitatea marcantă a arhitecturii arădene din secolul XX s-a născut la Arad în 1872. A urmat studiile medii în Arad, dar a susținut examenul de bacalaureat la Budapesta. A obținut diploma Universității Tehnice din Zürich, după care și-a făcut stagiatura la Budapesta.

Spiritul practic, gusturile și personalitatea de nădejde a tânărului arhitect au fost apreciate nu doar de către clienții săi, ci și de către edilii orașului. Cuvântul său avea greutate, în special atunci când se luau decizii în chestiuni urbanistice. A fost ales în numeroase comisii de specialitate, fiind o personalitate de prestigiu care se bucura de respectul comunității arădene.

Toate acestea se datorau competenței sale de specialitate.

În perioada aceea exista o abundență în cererea de proiecte iar concursurile pentru realizarea lor se succedau cu repeziciune. Grație acestora Szántay a primit foarte multe comenzi. Biroul său își asuma deseori și punerea în aplicare a proiectelor.

Szántay a câștigat dreptul de a proiecta Biserica evanghelică-luterană (Biserica Roșie) la un concurs organizat în 1904. În munca sa de proiectare a acestui edificiu generos, dar foarte pretențios, arhitectul s-a concentrat și asupra decorațiunilor și facilităților interioare, ceea ce era o noutate la vremea respectivă.

Cunoscut sub denumirea populară de “Biserica Roșie” - grație cărămizilor de culoare roșie cu care a fost ornamentat exteriorul, lăcașul de cult a fost inaugurat și sfințit în luna septembrie a anului 1906. Pe terenul din proximitatea bisericii a

fost construit Palatul Luteran cu fațada spre trei străzi, într-un stil simplu și practic, tot pe baza planurilor lui Szántay.

Cea mai importantă realizare din Arad semnată de Szántay Lajos este Palatul Cultural. “Dacă nu ar fi realizat nimic altceva, cu această creație monumentală și-ar fi înscris totuși numele pentru eternitate în istoria orașului Arad” – scria despre el Almanahul aniversar apărut în 1914 cu prilejul jubileului de 80 de ani de la ridicarea Aradului la rangul de oraș liber regesc.

Construcția unuia din cele mai impozante edificii ale orașului a fost un proces anevoios și presărat cu vicisitudini. Pentru realizarea visului său, arhitectul a purtat o luptă asemănătoare celei duse de personajul lui Cervantes, Don Quijote. În această luptă și-a găsit numeroși susținători în rândul intelectualității arădene.

Conducătorii de atunci ai Societății Culturale Kölcsey, în persoana președintelui Varjassy Árpád și a secretarului Szöllőssy István au fost autorii unei campanii de presă care devenea din ce în ce mai hotărâtă imediat după intrarea în secolul XX, prin care susțineau necesitatea edificării unui palat reprezentativ care ar fi urmat să găzduiască colecția de relicve ale Revoluției din 1848-1849 precum și colecția de artă. Muzeul de relicve se deschisese publicului încă din 15 martie 1893 la etajul II într-una din aripile teatrului nou, dar spațiul de conjunctură s-a dovedit repede insuficient pentru colecția care sporea neîncetat. Mai târziu susținătorilor li s-a alăturat și Krenner Miklós, publicist remarcabil și istoric de excepție, precum și o întreagă pleiadă de intelectuali arădeni. Implicarea lor socială n-a rămas fără ecou.

Conducătorii orașului au decis în cele din urmă să construiască noul așezământ al culturii publice și au lansat mai multe concursuri naționale și internaționale pentru proiectarea edificiului. Primul dintre ele chiar în 1901.

La un moment dat pe masa comisiei de jurizare zăceau 17 proiecte, printre ele numărându-se și cele ale unor specialiști

din Budapesta, Berlin sau Paris, dar niciunul nu a reușit să câștige fără echivoc simpatia membrilor comisiei.

Szántay a participat la rândul său cu două proiecte, dar în cazul său comisia avea rezerve în ceea ce privea locația aleasă. În cele din urmă, în 1907 Szántay a făcut o nouă propunere pentru un amplasament situat între parcurile de pe malul Mureșului care a fost acceptată, dar lucrările aveau să înceapă abia în 1910 și urmau să dureze nu mai puțin de trei ani.

Impozantul Palat al culturii publice era inaugurat la 26 octombrie 1913 în prezența ministrului culturii Jankovich Béla și a scriitorului Rákosi Jenő.

Doar de dragul ineditului situației consemnez că în același an fusese inaugurat și la Târgu Mureș impozantul Palat Cultural construit la insistențele ctitorului de oraș; l-am numit aici pe primarul Bernády György, o perlă a stilului Secession, creația arhitecților budapeșteni Komor Marcell și Jakab Dezső. Sunt mulți cei care fac o paralelă inutilă între cele două instituții înrudite.

Fără îndoială, Palatul din Târgu Mureș este mult mai cunoscut, în primul rând pentru că pe lângă cei doi mari arhitecți amintiți, la edificarea sa au contribuit și ale nume sonore ale curentului Secession – Thoroczkai-Vigand Ede, Körösfői-Kriesch Aladár, Nagy Sándor și Róth Miksa; în timp ce la Arad putem aminti în același context doar sculpturile lui Rubleczky Géza.

Dacă totuși comparația este inevitabilă, mă rezum să remarc că Palatul din Târgu Mureș este prin excelență o construcție secesion specific maghiară; în timp ce Palatul arădean este cosmopolit, fiind construit în stiluri mai puțin comune și utilizate în câmpia panonică.

În citadela culturii publice arădene și-au câștigat locul colecția de renume național dedicată relicvelor Revoluției de la 1848-1849, colecția orășenească de artă, precum și o bibliotecă bogată în volume.

Sala de concert ornamentală din belșug și cu o acustică excelentă era fără pereche între orașele de provincie ale vremii respective. Constatarea este validată până în zilele noastre și la nivelul întregii României, fiind întărită de către numeroși muzicieni și specialiști internaționali. (să nu uităm că Societatea Filarmonică arădeană fusese fondată în anii 90 ai secolului XIX și avea activitate cu caracter permanent încă de la vremea respectivă).

Genialul proiectant a creat fațadele dinspre Bulevardul Dragalina, dinspre faleză Mureșului și dinspre parc în stiluri arhitectonice diferite (renascentist, gotic-francez, baroc-francez, rococo vienez, etc) pentru a evita monotonia fațadelor lungi. Accesul spre intrarea principală străjuită de șase stâlpi corintheni care amintesc de templele grecești se face pe scări largi de dimensiuni monumentale.

În aceeași perioadă era inaugurată etapizat cealaltă capodoperă a secesionului arădean, palatul lui Bohus László. Era cea de-a doua clădire arădeană care dispunea de lifturi (prima fiind Palatul Ortutay în 1911!). Clădirea cu trei etaje are deschidere spre trei străzi, dispune de patru intrări și era amenajată cu decorațiuni interioare deosebit de bogate.

Cu câțiva ani înaintea Palatului Bohus, Szántay a proiectat palatul situat la intersecția străzilor Batthyány și Széchenyi (astăzi străzile Episcopiei și Horea), clădire extrem de decorativă cunoscută până astăzi sub denumirea de Palatul Szántay.

De asemenea sunt operele lui sediul Camerei Industriilor, camera de rugăciuni și extensia Bisericii Reformate (operă realizată în colaborare cu Dömötör László), antrepozitele de pe calea Curticiului (Calea 6 Vânători) și locuința sa din Piața Tököly (acum Piața Catedralei colț cu strada Ioan Russu Șirianu).



Palatul Cultural din Arad care amintește de templele grecești a fost inaugurat în 1913, la fel ca instituția similară din Târgu Mureș



Ludovic Szántay la vremea proiectării Palatului Cultural



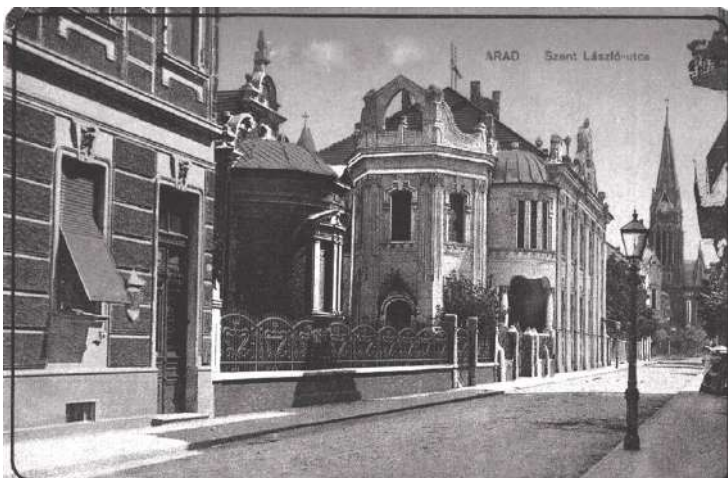
Panoramic stradal arădean din prima jumătate a secolului XX.
În plan îndepărtat se remarcă Palatul Bohus



Capodopera lui Milan Emil Tabaković, Biserica Minorităților în
prima jumătate a secolului trecut



Pe baza planurilor lui Milan Emil Tabaković a fost construită Școala Civilă Română de Fete (clădirea spitalului TBC)



Una din cele mai frumoase clădiri secesion din oraș; vila Urbán, proiectată de arhitectul Steiner (fostul sediu al Direcției Agricole)

Această ultimă clădire așteaptă de zeci de ani o tăbliță comemorativă care să amintească că este vorba de locuința ilustrului arhitect al orașului.

Szántay este unic printre contemporanii săi și prin productivitate. Pe lângă clădirile publice din oraș, clădirile industriale din jurul Aradului și monumentele funerare din cimitire a proiectat 45 de clădiri pentru locuit, acestea fiind ridicate în totalitate.

Într-un repertoriu redactat în 1950, pe vremea când arhitectul se afla în cel de-al 78-lea an al vieții, figurează nu mai puțin de 97 de poziții. Dintre acestea doar 16 au rămas în faza de proiect, restul fiind finalizate.

Szántay a muncit într-un ritm susținut și după Unire, dar odată cu trecerea anilor a fost din ce în ce mai marginalizat, primind din ce în ce mai rar comenzi pe măsura talentului cu care era înzestrat.

Adevărul este că în perioada interbelică puterea vremii a marginalizat tot mai simțitor Aradul, fenomen ce s-a manifestat și prin scăderea apetitului pentru ridicarea de noi construcții. Perioada se caracterizează prin lipsa de noi construcții monumentale. Câștiga teren școala Bauhaus, reprezentantă a curentului funcționalist, exponentii săi fiind arhitecții noii generații, iar cea mai pregnantă personalitate era Silvestru Rafiroiu, arhitectul-șef al orașului. Activitatea arhitecților Dömötör László, Fenyves Károly, Marián János, Rátz Emil, Szömörkényi Rudolf, Steiner József și Tritthaller Ferenc s-a întins până în această perioadă.

În perioada dinspre apusul vieții, când criza în care afla se adâncea, Szántay se străduia să se facă util prin administrarea treburilor curente ale bisericii reformate.

Anii care au urmat celui de-al doilea război mondial au lăsat urme neșterse în sufletul constructorului arădean cu mâinile aurite. Lupta lui Don Quijote ajunsese la apogeu. Personalitatea apropiată bisericii a fost cu totul izolată de noile

autorități care nu au mai recurs nici la expertiza sa profesională.

Biografia și Repertoriul pe care l-am amintit într-unul din alineatele precedente au fost întocmite de artistul aflat la o vârstă venerabilă atunci când s-a adresat autorităților orașului cerând recomandarea acestora către Fondul Artiștilor în vederea suplimentării pensiei, întrucât se confrunta cu probleme grave privind asigurarea mijloacelor necesare existenței cotidiene.

Însă cabinetul inginerului-șef al orașului i-a respins cererea. Într-una din cele mai înnegurate perioade ale dictaturii comuniste Szántay care și-a păstrat credința și care a depus o muncă atât de rodnică în folosul orașului natal nu a primit (și nici nu putea primi!) un supliment de pensie de la asociația profesională a proiectanților și constructorilor.

Privațiunile cu care se confrunta l-au dus pe artist într-o stare deprimantă. Respingerile de care avusese parte l-au împins să renunțe să mai bată la diverse uși pentru a obține un pașaport deși Universitatea Tehnică din Zürich îi acordase Diploma de Aur (!)

Sărăcia și-a pus amprenta pe ultimii săi ani. A murit ca un om distrus în 1961.

Ironia sorții a făcut ca cel care a proiectat palate, biserici, locuințe și monumente funerare să fie înmormântat chiar cu dificultate și în cele mai modeste condiții de către unica lui fiică.

Acordarea numelui său unei străzi centrale din oraș este o foarte palidă compensație. La Arad Szántay Lajos ar merita mult mai mult din partea Aradului!

Celălalt titan al arhitecturii locale, Tabaković Milan Emil este tot un fiu al Aradului. Strămoșii săi fuseseră grăniceri sârbi care au apărat granițele Imperiului Austriac de otomani. Milan a văzut lumina zilei în 1860. Și-a început studiile la Gimnaziul Minorităților, iar diploma de arhitect a obținut-o la

Budapesta. Și-a întregit cunoștințele și și-a desăvârșit abilitățile în Franța, Italia și Germania. După întoarcerea acasă a instruit în desen tehnic sute de specialiști de primă mână, după care și-a deschis un birou de arhitectură și s-a dedicat proiectării de clădiri.

După schițele lui Tabaković și sub directa sa îndrumare între 1902 și 1906 a fost construită Biserica Minorităților din centrul orașului (Catedrala Catolică). De asemenea a proiectat Palatul Sârbesc, cazarmele militare, cazarma cavaleriei (astăzi sanatoriu de pneumologie), Școala Civilă Română de Fete (azi Spitalul TBC), clădirea principală a Clinicii de pediatrie, Școala civilă de băieți (astăzi spital), Casa Tribunei, Sinagoga ortodoxă, Loja zidarilor, Palatul și farmacia Földes căreia i-a proiectat amenajările interioare și mobilierul folosit până în ziua de astăzi (!)

Tabaković poate fi privit ca fiind cea mai marcantă figură arădeană a curentului secesion și de la începutul secolului XX.

Privind din această perspectivă plecarea sa în Iugoslavia și stabilirea sa la Novi Sad după Unire a reprezentat o adevărată pierdere pentru Arad.

La inițiativa Asociației Arhitecților Sârbi din Novi Sad în colaborare cu Uniunea Sârbilor din Arad pe casa în care a locuit în Piața Catedralei la numărul 8 a fost dezvelită o placă comemorativă în cinstea reputatului arhitect și a familiei sale.

În urmă cu câțiva ani municipalitatea arădeană a acordat numele arhitectului unei străzi din cartierul Aradu Nou (cam slăbuță recunoștința, nici măcar în centrul orașului!).

Cel mai vrednic urmaș al celor doi titani a fost Steiner József. S-a specializat pe proiectarea caselor de locuit și remodelarea fațadelor în stil secesion. În acest context nu putem trece fără să amintim de Casa Domán și de Casa Rozsnyay sau de casa de locuit din colțul Pieții Romane pe care a proiectat-o integral, precum și de Școala de fete de pe

strada Bisericii (Lucian Blaga) sau de vila lui Urbán Iván de pe strada Cloșca aflată acum într-o stare dezolantă (fostul sediu al Direcției Agricole din Arad).

Tot pe această stradă cu mai multe clădiri remarcabile construite în stil secesion, trebuie să amintim casa din colțul străzii proiectată de arhitectul Kövér Lajos, care amintește de lucrările lui Gaudi din Barcelona.

Remarcăm și firma Fodor—Reisinger cu multe realizări în Arad dintre care se remarcă clădirea Școlii de Învățători și hala industrială a Fabricii de Automobile Marta.

Clădirea fostului sediu al Trezoreriei, actualmente sediu al Facultății de Științe Economice al Universității Aurel Vlaicu se leagă de numele lui Halmay Andor. La fel și proiectul de reconstrucție al Teatrului nou de după primul incendiu. Numele lui Szömörkényi Rudolf Rezső este evocat de Casa de cultură a minorităților inaugurată în 1927, precum și de stadionul UTA construit în 1946, actualmente demolat.

Resurse bibliografice principale:

Arad szabad királyi város törvényhatósági bizottságának Almanachja. Arad, 1914

Az Aradi Közlöny Nagy Képes Naptára az 1914. rendes évre. Arad, 1914

Aradi Közgazdasági évkönyv. Arad, 1932

Arad, monografia în imagini. Redactată de Horia Medeleanu. Arad, 2002

Lanevschi Gheorghe, Aradul vremurilor de mult apuse, 1834-1914, Cluj, 2005

Lanevschi Gheorghe, Arhitectura arădeană la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului XX în contextul european al Artei 1900. Museum Arad. Studii și comunicări. 1997

Lanevschi Gheorghe, „La belle epoque” Aradul cultural, 1998. június

Puskel Péter: A város büszkén tekint az új templomára. Jelen, 1996. szeptember 21.

Puskel Péter, Arad marad. Arad, 1997

Puskel Péter: Emléklapok a régi Aradról (1885-1945). Arad, 2004

Ujj János, Arad történeti városkalauz. Arad, 2001

Ujj János, Arad építészeti emlékei. Partiumi füzetek, 53. sz. Nagyvárad, 2008

Partea a II-a
NOPTI ALBE

CELE NOUĂ ZILE ALE RĂZBOIULUI

Speranțe, spaima, tragedii

Trebuie să ne confruntăm și cu paginile mai puțin glorioase ale istoriei pe care trebuie să ni le asumăm. Ne place sau nu; nu putem aplica politica struțului și să stăm ascunși de adevăr cu capul în nisip. Faptele sunt incontestabile.

Nu a sosit timpul pentru o interpretare științifică și imparțială a evenimentelor din cel de-al doilea război mondial deoarece documentele secrete ale marilor arhive sunt încă în mare parte sub sigiliu.

Cu toate acestea, la mai mult de șaizeci de ani de la evenimente, în explorarea aspectelor locale, cercetătorul se poate baza pe martorii evenimentelor în timp ce studiază sursele disponibile. Mai târziu aceste mărturii și amintiri înregistrate pot ajuta cercetătorii și mai mult în interpretarea evenimentelor.

În memoria secolului al XX-lea istoria orală completează episoadele din cel de-al doilea război mondial cu faptele eroice sau cu cele de lașitate umană, menționând astfel o serie de evenimente care nu sunt cuprinse în paginile cărților de istorie. Cu toate acestea, de generații, aceste episoade au legat marile mișcări istorice de cunoașterea meleagurilor natale, având ca rezultat adevărate lecții.

Pentru o lungă perioadă de timp, partea de vest a sudului Transilvaniei a fost atinsă doar tangențial de către vârtejul celui de-al II-lea război mondial. A existat un calm „relativ” la Arad. A fost relativ doar pentru că impactul politic, economic, psihologic al evenimentelor de pe câmpul de luptă a

fost resimțit și aici, fiind în mod obișnuit unul de uzură pentru populație.

După diktatul de la Viena, despre soarta numărului mare de evrei separați de graniță care fuseseră târați în lagărele de muncă transnistrene soseau vești din ce în ce mai îngrijorătoare. Aradul și împrejurimile sale au fost inundate de refugiați din Moldova înainte de deschiderea frontului, apoi de refugiați din nordul Transilvaniei pe măsură ce frontul se apropia.

Primul șoc major a lovit populația orașului la 3 iulie 1944. În acea zi Forțele Aeriene Aliate au bombardat fabrica de vagoane producătoare de arme și gara în două mari raiduri. Două sute de arădeni și-au pierdut viața în timpul bombardamentului, numărul răniților fiind aproximat la câteva sute. O mare parte din zona industrială a Aradului și câteva case rezidențiale se aflau în ruină.

După ce România a întors armele la 23 august 1944 Aradul a devenit peste noapte un oraș de frontieră ostil. La 11 septembrie, în cadrul ofensivei din sudul Transilvaniei, trupele maghiare și germane au părăsit valea Crișurilor pentru a ocupa valea Mureșului. De fapt, tot ce trebuiau să facă era să asigure retragerea trupelor Wehrmachtului cu această aparentă ofensivă. Astfel au ajuns la poalele vestice ale Munților Zărandului unde s-au confruntat cu o rezistență dâră din partea trupelor sovietice și române.

Pe măsură ce frontul se apropia, creștea și tensiunea din Arad. Răspândirea știrilor de groază a fost facilitată de faptul că aparatele de radio fuseseră rechiziționate mai devreme. Zvonurile (de groază) se răspândeau din gură în gură. Populația românească a orașului era aproape de panică. Marea majoritate a celor aproape zece mii de evrei vorbitori de maghiară așteptau ultimele evoluții cu sentimente confuze. Pe baza experienței din Transilvania de Nord, Federația Națională Evreiască a lansat recomandarea ca oricine o poate face; să

părăsească Aradul cât mai curând posibil. Comisia democratică evreiască filocomunistă, pe de altă parte, a lansat o propagandă persistentă pentru a demonstra că trupele sovietice vor respinge atacul germano-ungar în câteva zile de la cucerirea Aradului și a condamnat agitatorii care creau panică.

Pe baza evoluțiilor de pe câmpul de luptă mulți au considerat că marele pericol s-a încheiat și că teama de a fi târât în lagărele morții nu mai era de actualitate. Unii dintre cei înrolați în taberele de muncă forțată s-au întors și ei acasă. Cu toate acestea, cei mai precauți din populația evreiască au fugit spre interiorul țării, lăsând în urmă o mare parte din bunurile lor.

De asemenea, o parte din populația românească a resimțit situația ca fiind neliniștitoare și a ales calea pribegiei. O parte din populația satelor românești periurbane a pornit spre Deva cu trenul, carul și uneori chiar pe jos, conducându-și o parte din turmele de vite în față.

Desfășurarea evenimentelor de pe câmpul de luptă din jurul Aradului se schimba aproape în fiecare oră. Nici prefectura, nici primăria nu aveau informații corecte. Acest lucru se datora faptului că au avut parte de cea mai mare surpriză.

După 10 septembrie 1944 toate indiciile arătau că Aradul era ocupat de Armata Roșie. Autoritățile locale au făcut în grabă pregătirile pentru primirea lor; lângă drapelul național român fiind arborat câte un steag roșu pe principalele clădiri publice, iar o poartă de primire triumfală a fost inaugurată în stația de tramvai de la Podgoria.

Pe 13 septembrie s-a răspândit ca o flămă vestea că Macea a fost ocupată de trupele maghiare aflate în contraofensivă. La prânz pe lângă localitățile Șofronea și Dorobanți avanposturile diviziunii blindate "Budapesta" erau prinse în luptă cu unitățile române ale diviziei nr.1 cavalerie.

În câteva ore drumul spre Radna era inundat cu șiruri nesfârșite de refugiați. Poliția care patrula pe motociclete prin

oraș s-a grăbit să liniștească populația: „Nu există motive de îngrijorare, atacul inamicului a fost respins”.

După-amiază, după lupte acerbe pe Calea Curticiului (astăzi 6 Vânători) și în Micălaca, trupele maghiare au ocupat cartierul Grădiște de la periferia Aradului, iar apoi câteva vehicule blindate au făcut un raid prin centrul orașului.

După cei sosiți în avanposturi, a doua zi, adică în dimineața zilei de 14 septembrie, după ce a ocupat podul feroviar către Timișoara, grosul trupelor maghiare format din regimentul 1 armată mecanizată a ajuns la Arad.

A doua zi, în fața Primăriei, trupele au făcut o demonstrație de forță. Martorii au spus că vehiculele blindate au mărșăluit de două ori prin fața tribunei de onoare improvizate în grabă pentru a face ca numărul trupelor de asalt să pară mai mare.

La Institutul și Muzeul de Istorie Militară din Budapesta am reușit să găsec o scrisoare de la comandantul regimentului de pușcași care a ocupat Aradul, colonelul György Vastagh.(1) Iată câteva fragmente ale scrisorii:

„Aradul a fost atât de surprinzător lovit de mișcarea mea de ocolire, încât de la viața care se desfășura normal la 12, în orele amiezii, s-a ajuns la apogeul panicii la 4 după-amiaza ...”

„La șase și jumătate am intrat primul în piața principală a Aradului, stând pe vârful rezervorului vehiculului meu de elită. Armele încă răsunau când am intrat. Orașul era pustiu, nu se vedea niciun suflet, dar totuși veneau focuri de armă ... ”

„Chiar în prima seară am capturat cetatea Aradului cu mulți prizonieri, o cantitate nemăsurată de echipament militar și aeroportul pe care se aflau 32 de bombardiere de fabricație germană echipate cu bombe, pe lângă acestea și o baterie de apărare antiaeriană din proximitatea aeroportului. Am petrecut noaptea în Arad în mijlocul împușcăturilor care nu conțineau.

HÍRADÓ

Egyes szám ára 10 fillér
Négyesik naponta

Fiatalok szerkesztő társasága
Munkás Árszabó

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Miroslava-palota

Próbátétel

Próbás időköt élünk. Most mutatkozik meg mindennek a valójga, azaz az az igazi értéke. Most kell a művészeknek színi vallania, s bizonyos, becsületesen megmutatnia, hogy kik is mi költők és ki mint évez.

Egész számszakra is a próbátétel ideje. Isten most mérlegre állt, hogy a világ idosa, mit érünk. Eddig is pedis állt állóitunk. Kisebbségi életünk hosszútávú esztendője szakadatlan próbátétel volt. A népünk és a kultúránk valódi értéke, a kettős és a tiszta kultúrányek között való helytállás hamday próbája. Sokan elhúzódtak ebben a próbátételben. Ez voltunk, melyek elmaradtak. Kérdésük az, hogy... Mit illi

Kik mentesek a zsidókat kötelező sárga csillag viselése alól

Az érdekeltek sorozatos tudakozására szervezéstől fogva felmerültek a zsidókat kötelező sárga csillag viselése alól mentesek a következők: 1. Vegyes házasságokból, ahol egyik fél keresztény, a másik fél pedig akár (érthető) akár, mint a zsidó, megismerve az ő zsidó vallásának, a zsidó fél köteles a zsidó sárga csillagot viselni, de a megismeréséig, azaz a házasság megkötéséig nem. Az ilyen házasságokból született gyermekek, ha a keresztény fél vallású leány, azaz ha meg van keresztelve és keresztény nevelésben részesült, kereszténynek számítható és nem köteles a zsidó sárga csillag viselésére. 2. Azon vegyes házasságokból, ahol a zsidó fél a házasság megkötése után (ha csak a tényleg) is megkeresztelkedett, nem köteles a zsidó sárga csillag viselésére.

Trupele maghiare au publicat un cotidian în timpul scurtei lor prezențe



Se intenționa înființarea unui ghetou în incinta cetății



Renumitul farmacist Földes Béla a fost una dintre victime
(fondatorul fostei farmacii Grozescu)

Am fixat un braț de mitralieră în piața principală și trăgeam în aer la intervale dense. A doua zi la 11 dimineața am adunat majoritatea trupei mele; pe cei care nu erau în serviciul de siguranță, și am mărșăluit de-a lungul străzii principale din Arad în fruntea trupelor mele ... "

„La prânz, în jurul orei 12 a ajuns la Arad și infanteria și atunci și-a făcut intrarea și generalul-locotenent József Heszlényi. Heszlényi mi-a mulțumit în fața publicului, strângându-mi mâna - pentru asaltul rapid"

În fața Primăriei a fost improvisat într-o singură noapte un stand pentru „parada militară” care urma să fie organizată în după-amiaza următoare.

Într-adevăr, părea că armata invadatoare s-ar fi stabilit pentru o ședere îndelungată aici. În seara zilei de 14 septembrie au sosit o unitate a poliției maghiare și una a jandarmeriei maghiare. Patrulă au fost organizate în oraș și în împrejurimile orașului. Voluntarii, inclusiv mulți studenți maghiari, au început să reinscripționeze tăblițele indicatoare stradale cu numele avute anterior anului 1920.

A doua zi a avut loc o Liturghie în Biserica minoriților (Catedrala Catolică) din centrul orașului. Erau atât de mulți prezenți încât nu încăpeau în biserică - spun martorii oculari (2). Dr. Károly Jegessy, procuror general pensionat și mai apoi avocatul Lajos Széll au fost convocați la Primărie unde s-a încercat convingerea lor să-și asume funcția de prefect sau primar. Invocând vârsta înaintată și starea de sănătate precară, Jegessy a refuzat oferta. La fel s-a întâmplat și în cazul lui Lajos Széll care a invocat posibilele consecințe ulterioare ale gestului său. Reticența lor de a accepta propunerile dovedea o doză bună de curaj civic. În cele din urmă sarcina a fost preluată de un oficial pe nume Mayer de la Oficiul stării civile. Pe lângă el, din partea Comandamentului administrativ, a fost desemnat referent civil Kázmér Horváth, consilier din Novi Sad.(3)

Ziarele în limba română au fost interzise (ziarele maghiare din sudul Transilvaniei fuseseră interzise de Guvernul român la scurt timp după diktatul de la Viena) și a fost publicat ziarul Aradi Híradó, din care au apărut doar trei numere. (astăzi este o raritate de presă extraordinară, am cunoștință de o singură copie păstrată într-o colecție privată).

Editorialul primului număr a fost scris de episcopul luteran György Argay, în care făcea apel la luciditatea maghiarimii din oraș. Ziarul, precum și afișele lipite în grabă, proclamau introducerea legii marțiale și „libertatea” de a rechiziționa bunuri. A doua zi mașinile de la fabricile mari au fost confiscate. În oraș și-au făcut din nou apariția Gestapo-ul și SS-ul, după ce formațiunile germane fuseseră dezarmate după întoarcerea armelor de la 23 August. Într-o ediție specială, ziarul Südostdeutsche Tageszeitung (Cotidianul german de sud-est) a chemat șvabii din Aradul Nou să se „repatrieze”.

(Infamul criminal de război nazist Eichmann a mărturisit în fața judecătorului de instrucție de la Haifa în 1961 că se afla în Aradul Nou în septembrie 1944. Scopul său era să evacueze șvabii și spitalul german de acolo.(4))

Generalul-locotenent József Heszlényi (Hessler) care era de origine germană a semnat la 15 septembrie afișele de perete care anunțau că evreii erau obligați să poarte steaua galbenă. De asemenea s-a răspândit ca o flamă vestea care anunța pregătirea ghetoului în cetatea Aradului. Este demn de remarcat și faptul că autoritățile române aveau deja elaborat un plan și o hartă pentru înființarea unui ghetou în cartierul cunoscut anterior sub numele de Rácfertály în conformitate cu legile antisemite. (4a)

Episcopul luteran György Argay și avocații Pál Széll și Lajos Széll s-au adresat comandantului orașului Aladár Asztalosy și, în numele maghiarilor din Arad, au încercat să-l convingă să nu aplice reglementările referitoare la evrei,

argumentând că evreii din Arad aveau simțăminte puternic maghiare, iar limba lor maternă era maghiara. Încă din 1848 aceștia s-au alăturat luptei pentru libertate.

Aceeași cerere a fost repetată și înaintea generalului-locotenent Heszlényi atunci când acesta a ajuns la Arad venind de la cartierul său general din Dombegyháza. În această delegație a luat parte și preotul romano-catolic Ferenc Oláh. Heszlényi a fost extrem de surprins că maghiarii din Arad s-au ridicat în apărarea evreilor și, în cele din urmă, a spus că decretul nu mai putea fi revocat, dar a promis că nu va grăbi punerea în aplicare dacă nu va fi presat de Comandamentul SS din Arad.

Teama evreimii rămase în oraș creștea de la o oră la alta. Se baricadau în locuințele proprii. Cei care s-au aventurat să iasă încercau fără succes să primească vești încurajatoare din partea reprezentanților comunității. Au fost citați la Comandamentul orașului reprezentanții evreilor din Arad: rabinul șef dr. Miklós Schönfeld, reprezentantul asociației sioniste, Armin Gara și președintele comunității dr. Jenő Fischer. Comandantul orașului Aladár Asztalossy i-a informat că începând cu a doua zi nu puteau ieși pe stradă decât purtând o stea galbenă și despre înființarea unui ghetou în zona cetății. De asemenea, i-a avertizat că cea mai mică abatere disciplinară sau rezistență putea să aibă consecințe dintre cele mai grave. Le-a pus în vedere să înființeze fără întârziere Consiliul Evreiesc, întrucât începând cu acel moment urma să-și comunice instrucțiunile doar consiliului.

Întorcându-se în comunitate, rabinul șef Miklós Schönfeld le-a cerut enoriașilor să rămână pe stradă cât mai puțin posibil, iar în cazul înființării ghetoului, i-a sfătuit să încerce să se ascundă, pentru că a merge în ghetou era echivalentul unei morți sigure. (5)

Rössel Mordechaj, evreu arădean emigrat în Israel, și-a publicat memoriile în 1995 în ziarul "Új Kelet" ("Noul

răsărit"). Acolo el menționează două episoade importante care nu necesită alte comentarii. Consiliul evreiesc a decis să încerce cu ajutorul personalităților maghiarimii să-i convingă pe ocupanți să dea dovadă de indulgență. Înainte ca acest lucru să aibă loc, rabinul șef al Aradului a primit vizita lui dr. Pál Szuchy, membru proeminent al Partidului Maghiar dizolvat anterior, care și-a oferit ajutorul. Cu sprijinul și medierea lui s-a stabilit întâlnirea cu Consiliul Evreiesc format din unsprezece membri. Ca urmare, episcopul luteran György Argay și dr. Lajos Széll au fost însărcinați să călătorească la Budapesta și, prin intermediul relațiilor pe care le aveau, să încerce să obțină o audiență de la șeful cabinetului lui Miklós Horthy sau chiar de la guvernatorul însuși.

S-a sugerat să se facă trimitere la faptul că fratele doamnei Horthy, László Purgly (administratorul general al Bisericii Luterane) locuiește în Arad, iar guvernatorul însuși s-a căsătorit în Biserica Reformată din Arad. Episcopul luteran și dr. Széll au acceptat însărcinarea. În această privință episcopul Argay a declarat: „Noi, care trăim destinul unei minorități, trebuie să ne unim nu numai în vremuri de restriște, ci și atunci când va fi pace.”(6)

Din nefericire călătoria nu s-a materializat. Comandantul orașului a refuzat emiterea permisul de călătorie, fără de care era interzisă părăsirea orașului.

La ordinul comandantului poliției János Tóth, Heszlényi a cerut o listă exactă a evreilor, deși a adăugat că a încercat să evite orice act neomenos.

Membrii Consiliului evreiesc i-au cerut comandantului de poliție Tóth să amâne pentru două zile depunerea registrului evreilor, susținând că în zilele care urmau va cădea Ros Hasana, una dintre cele mai mari sărbători ale iudaismului. Tóth a menționat că ar putea plăti clemența cu libertatea sa, dar după o îndelungată și persistentă muncă de convingere a fost dispus să accepte cererea de amânare.

Aceste două zile i-au salvat pe evreii din Arad. În dimineața depunerii listei, trupele sovietice se luptau deja la periferia Aradului. Pe 21 septembrie trupele maghiare au evacuat Aradul în doar câteva ore. În timp ce se retrăgeau au aruncat în aer toate cele trei poduri peste Mureș și au deteriorat liniile de cale ferată care duceau la gară. În noaptea de 22 septembrie 1944 unitățile Armatei Roșii au ocupat Aradul.

Odată cu retragerea trupelor maghiare, mulți locuitori din Arad au luat calea vestului.

În ultimele zile rabinul șef Schönfeld a fost ascuns de episcopul ortodox Andrei Magieru, iar unul dintre oamenii de încredere ai prefectului român Banciu care fugise, a fost ascuns de către Pál Alföldy senior, președintele Asociației Economice Arădene, în apartamentul său.

Din nefericire arădenii nu au scăpat fără victime umane de „lumea maghiară” care a durat mai puțin de nouă zile în timpul războiului. Nouă evrei și câțiva ceferiști români aflați la serviciu și-au pierdut viața în timpul ocupației. Printre victime s-au numărat; Földes Béla, unul dintre cei mai renumiți farmaciști transilvăneni, fostul locotenent austro-ungar Bizám László, arhitectul József Weil, măcelarul Miklós Koch. Circumstanțele morții lor sunt neclare. Amintirea victimelor arădene este păstrată de coloana martirilor din vechiul cimitir evreiesc. Feroviarilor români și-au pierdut viața în timpul raidurilor aeriene asupra gării și asupra garniturilor feroviare. (în ediția din 11 iulie 1945 cotidianul arădean "Jövő" - "Viitorul"- publica sub titlul "A fost capturat instigatorul ucigașului lui Miklós Koch" articolul în care era demascat Emil Schumacher, asistent de croitor în vârstă de 26 de ani intrat în serviciul Gestapo-ului în septembrie 1944, care pentru a-și demonstra "loialitatea" l-a denunțat pe Miklós Koch a doua zi).

În urma întoarcerii trupelor române și a reinstaurării administrației, anchetele nu au lipsit. Mai multe persoane

publice maghiare din Arad au fost anchetate și arestate pentru perioade mai lungi sau mai scurte de timp.

Printre aceștia se aflau episcopul luteran György Argay, pastorul reformat Lajos Tarnóczy, călugărul minorit Imre Györffy, avocatul Lajos Széll și dr. Nándor Berthe, profesor de liceu. Majoritatea au fost internați timp de aproape un an. În memoriile sale dr. Lajos Széll descrie în detaliu istoria internării lor. După întoarcerea lor, nici cei care au plecat din Arad cu trupele maghiare aflate în retragere nu au avut o soartă mai bună. Timp de decenii au fost considerați persoane ostile politic și nu au putut accede în „poziții de încredere”.

Potrivit jurnalului generalului maior Antal Vattay (Vetter), asistentul principal al lui Horthy: József Heszlényi, comandantul Armatei a 3-a, a creat un climat public antimaghiar prin declarațiile sale antievreiești și antiromânești.

Prin urmare, guvernatorul a ordonat înlocuirea sa, dar colonelul Géza Csataj (născut la Arad în 1888) și ministrul apărării Géza Lakatos nu au executat aceasta dispoziție. În vara anului 1945 Heszlényi s-a sinucis în Zwette, Austria, de teamă să nu fie anchetat.

Mormintele soldaților căzuți în luptele din jurul Aradului sunt îngrijite în cimitirul din Ghioroc de către localnici. După 1989 cantorul bisericii romano-catolice locale, regretatul János Császár, a realizat un monument funerar pe propriile speze și planuri. Câte un monument al eroilor a fost ridicat și în Zerind, Iermata Neagră și Pecica. Există, de asemenea, morminte militare la Ineu, Pâncota, Sânpaul și la Șiria.

Mormintele soldaților și prizonierilor de război maghiari și germani din Cimitirul Pomenirea din Arad au fost igienizate ultima dată în 1960. Există 20 de nume în registrul celor căzuți în 1944-1945 în evidențele bisericii minorite. Opt dintre soldații uciși în luptele de la Arad din 14-22 septembrie 1944 au fost îngropați aici. (7)

Parcelile militare maghiare și germane din acest cimitir, în care se găsesc și monumentele soldaților români și sovietici, au fost lichidate în anii 1980, iar soarta rămășițelor pământești exhumate rămâne necunoscută. Cu toate acestea cunoaștem numele soldaților îngropați aici în 1944-1945 pe baza unei liste a Crucii Roșii păstrată de economistul Károly Fekete care s-a ocupat de acele morminte.

Mormintele celorlalți soldați maghiari din fostul cimitir militar din Micălaca au fost lichidate în 1979 când perimetrul a fost nivelat pentru construirea noului cartier.

Cu toate acestea, știm de mult că un soldat care a căzut pe câmpul de luptă nu este un dușman, ci o victimă.

România a semnat un acord bilateral privind îngrijirea mormintelor de război. Într-un alt cimitir din Micălaca este îngropat locotenentul Zoltán Papp și cei cinci tovarăși ai săi, căzuți în luptele din septembrie 1944.

În 2009 șase morminte militare din cimitirul Gai au fost restaurate de enoriașii locali din resurse proprii la inițiativa preotului paroh Tivadar Sándor.

Notițe:

1. Scrisoarea lui Vastagh György către fiul său, Arad, 1944, 16 septembrie. Muzeul de Istorie Militară Budapesta
2. Juhász Jenő, măcelar pensionar, 77 ani, Arad, Aurel Calea A.Vlaicu, str. Ștefan Luchian A-2
3. Dr. Széll Lajos: Am trăit în Arad, Asociația Kölcsey Egyesület, Arad, 2000
4. Kovács-Eichner György, istoric, Tel-Aviv: Eichmann și plănuita deportare a evreilor din Arad și Timișoara, Revista Minimum, septembrie 1993, Israel
- 4a. Arhivele statului, Arad, Capitolul prefectură, 1941.
5. Rössel Mordechaj: Minunata scăpare a evreimii arădene, Új Kelet, Tel-Aviv, 1964. IX. 11.

6. Aradi Híradó, 1944 Szeptembrie, Nr.15

7. Ujj János: Emlékhelyek és emlékművek Arad megyében (Locuri și monumente memoriale în județul Arad), Fundația Alma Mater Alapítvány, 2003

Surse principale:

Arad, monografia orașului, Arad, 1999, pag. 172-176.

Arad, permanentă în istoria patriei, Arad, 1978, pag. 597-623.

Istoria evreimii arădene, Editura Minimum, Tel-Aviv, 1996

Károly József: Aradul sub ocupație. Arad, 1945

Puskel Péter: Speranțe, Spaime, Tragedii. Arad redivivus, pag. 89-97.

Puskel Péter: Egy bizalmas levél az aradi bevonulásról (O scrisoare despre invazia Aradului), Nyugati Jelen, 2002. 8 februarie

Puskel Péter: Világháborús közzjáték (Jocul războiului mondial), Nyugati Jelen 2003. 22 februarie

Dr. Széll Lajos: Aradon éltem (Am trăit în Arad), Asociația Kölcsey Egyesület, 2000 pag. 93-101

Vattay Antal: Napló (Jurnal), Budapest. Zrínyi Kiadó, 1990

Ujj János: Emlékhelyek és emlékművek Arad megyében (Locuri și monumente memoriale în județul Arad), Fundația Alma Mater Alapítvány, 2003

Ujj János: Séták aradi temetőben (Plimbări prin cimitirele arădene), Fundația Alma Mater Alapítvány, 2009

Oral history: Bérczi György, jurnalist, 81 ani Arad-Haifa
Juhász Jenő, măcelar pensionar, 77 ani, Arad, Calea Aurel Vlaicu , str. Ștefan Luchian A-2.

Reusz György, inginer, 81 ani, Budapest, Németvölgyi út 52.

Emil Vitroel (1928-2001), sculptor, Arad

CASELE CU FELINAR ROȘU ȘI BORDELURILE ARADULUI DE ALTĂDATĂ

Într-un reportaj pe care l-am scris în 1990 am prezentat cea mai periclitată parte a orașului vechi ca fiind fosta Piață de pește (acum Piața Heim Domokos) și împrejurimile sale. Cele aproape două decenii scurse nu au fost suficiente pentru ca această mică oază istorică a Aradului să primească transfuzia materială necesară supraviețuirii sale.

Suntem puternic rămași în urmă în comparație cu alte orașe importante din Transilvania, în ceea ce privește conservarea trecutului istoric și a celor mai spectaculoase relicve materiale ale acestuia, clădirile vechi.

În ultimul deceniu și jumătate multe case valoroase din zona din jurul fostei cetăți de palânci (de unde și denumirea Óvár tér - piața Cetății Vechi- folosită până în 1920) au fost demolate și în locul lor au apărut clădiri nepotrivite care au deteriorat peisajul urban.

Deși a fost adoptată o hotărâre de consiliu municipal pentru reabilitarea cartierului istoric și s-au votat și niște fonduri bănești în acest scop; nu s-a întâmplat nimic timp de câțiva ani. Abia în februarie 2010 o companie de construcții din Arad a câștigat licitația de renovare, iar lucrările au început în mai 2010.

De fapt, reabilitarea cartierului ar viza doar infrastructura, din nefericire nu și clădirile. (excepție fac podul Traian, vechi de o sută de ani, indispensabil transportului public, a cărui reconstrucție nu poate fi amânată și clădirea Preparandiei). Deși această parte a orașului cu atmosfera sa de la începutul secolului al XIX-lea este bogată în monumente.

Cel mai vechi teatru de piatră al țării (1817); Preparandia - prima școală românească din Transilvania (1812); Casa Damjanich cu aerul său istoric; Sinagoga Neologă și Casa cu lacăt, importantă și din punctul de vedere al istoriei manufacturilor; sunt toate situate în acest areal în care sfidează vremurile.

Și am putea continua enumerarea cu lungul șir al clădirilor despre care nu putem vorbi decât la trecut (hotelul Stadt Wien și casa din piața Heim Domokos nr.1, construită în 1825, cunoscută sub denumirea de „casa turcească”, recent demolată) sau cu cele care sunt încă în picioare, dar zugrăveala pereților le face de nerecunoscut față de ce erau cândva (Golden ABC sau Hanul Boul Roșu).

Între timp dinții de fier ai timpului funcționează inexorabil. Clădirile cad în paragină, parcelele vacante își schimbă proprietarii pentru bani buni și, până vine; dacă va veni vreodată, timpul „reînvierii”, nu putem decât să regretăm că indiferența față de valorile trecutului și inerția, sau chiar răutatea au provocat și mai provoacă pierderi de neînlocuit.

Și nu există nicio îndoială că, în ceea ce privește conservarea moștenirii noastre urbane și a valorilor spirituale asociate acesteia, ne îndepărtăm și mai mult de așteptările și tradițiile europene.

Dulce viață

De data aceasta vreau să abordez un capitol mai vesel din trecutul orașului vechi. Perioada unor generații anterioare, când zona era cartierul „de divertisment” al orașului. Într-o armonie pașnică; hanurile, hotelurile ieftine, birturile și casele de toleranță coexistau aici în imediată apropiere.

Toate acestea sunt însă o amintire a trecutului. Și nu una oarecare - ar spune martorii oculari dacă ar vorbi sincer despre ieșirile lor tinerești, despre aventurile lor amoroase galante și mai puțin galante. Acesta este un subiect tabu și astăzi, la fel ca și secretele de dormitor. Uneori sunt discutate cel mult în cercurile amicale și condimentează amintirea experiențelor și aventurilor din trecut.

Pe de altă parte, este un fapt de netăgăduit: mulți cetățeni arădeni și nu doar arădeni au trecut prin „botezul focului” în paturile fetelor din piața de pește. Au frecventat casele cu felinare roșii și bordelurile fără firmă; intelectuali amărâți, călători singuratici, soldați, meșteri, subofițeri, ofițeri, funcționari sau adolescenți pufoși.

Zona a intrat chiar și în literatură. În perioada în care a fost jurnalist la Arad, la începutul anilor 1930, poetul Imre Horváth era considerat oaspete obișnuit în localurile cartierului (a menționat expres acestea în poemul său “Elegie arădeană”). Și nu a fost singurul artist inspirat de atmosfera străduțelor și birtulețelor din casele galbene. Cu două decenii mai devreme, Ady Endre fusese găsit la matineul literar al mișcării literare "Holnaposok" din Arad, într-una din cârciumile de pe colțul străzii Három veréb (“trei vrăbii”), în compania unor doamne nu prea îmbrăcate.

Dar despre toate acestea mai târziu ...

Când am început să cercetez amintirile locale despre „dolce vita” dintre cele două războaie mondiale - nu mai existau martori vii ai perioadei de dinainte, iar interlocutorii

mei spuneau povești destul de contradictorii. În special localizarea exactă a vreunei case cu felinar roșu sau a unui loc de rendezvous era diferită în relatări. Deși la vremea respectivă (la începutul anilor '80 - n.n.) zona nu era încă schimbată dincolo de recunoaștere. Numai micile restaurante ale vremii, bordelurile deghizate sau publice, urmele băilor ieftine au dispărut și au devenit căminul unor cetățeni care nu aveau nici cea mai vagă idee despre trecutul casei familiale solide în care locuiau. Totuși, aici, în piață și pe străzile adiacente erau situate bordelurile "Csutkás" ("cu cocean"), "Tükrös" ("cu oglinzi"), "Emeletes" ("cu etaj"), "Piroslámpás" ("cu lampă roșie") și Tiszti ("ofițeresc") care era „mai distins”. Desigur, aceste nume nu aveau caracter oficial. În anii 1920-1930 instituțiile arădene de profil nu mai aveau un nume și au fost redenumite după bunul plac, majoritatea numelor datând dinainte de Primul Război Mondial, răspândindu-se sau transformându-se conform tradiției orale și folclorului local.

"Kakasos ház" - "Casa Cocosului" a funcționat aici în primul deceniu al secolului XX. Proprietăreasa era cunoscută cu apelativul "Tanti Fehér" - numele său de fată. Soțul ei, Arthur avea reputația de a fi pasionat de jocurile de cărți, contemporanii considerându-l de-a dreptul periculos. Domnul Kovács opera un restaurant elegant numit "Abbázia" la colțul pieței Szabadság (Avram Iancu) și a străzii Hunyadi (Grigore Alexandrescu).

Conform gurilor rele, din veniturile casei de toleranță. Cu toate acestea, familia Kovács a lăsat, de asemenea, o amintire mai durabilă orașului: unul dintre cele mai frumoase palate Art Nouveau cu două etaje: astăzi pe Bulevardul Milea la nr. 19.

Și, desigur, aici a fost cel mai aglomerat club de noapte din district, barul "Vily", foarte popular pentru prețurile sale accesibile. În acest caz numele oficial al hanului era același ca și cel din limba comună. În partea centrală a pieții de pește,

Barul "Vily" era găzduit într-o casă joasă, vizavi de unul dintre cele mai vizitate bordeluri.

Băile publice "Vas" erau situate în squarul de mici dimensiuni de lângă Casa cu lacăt. Nici acesta nu era un loc de cinci stele. Dar când ziarele arădene făceau publicitate „unei noi inaugurări în Băile Vas”, fiecare bărbat decent știa că personalul a fost reîmprospătat, adică au fost angajate fete noi. Era, de asemenea, un secret public că tinerele din personal „puteau fi solicitate” în camerele utilizate cu căzi ieftine.

Se putea și în camerele mici fără scăldat.

Tariful era socotit pe oră.

Statistici de bordel, de ici și de colo

Potrivit cercetătorilor acestui subiect inedit, în timpul primului război mondial existau 8 bordeluri în Cluj cu un total de 111 prostituate, 6 case cu 74 de „doamne” în Oradea, 6 cupleraiuri cu 72 de fete în Timișoara și 7 instituții de artă cu un total de 48 de fete în Arad. Dar în fiecare oraș erau luate în evidență și curve care lucrau în afara sediilor, în apartamente proprii sau închiriate.

Bordelurile rezervate persoanelor private și ofițerilor, locurile de întâlnire deghizate, erau considerate o afacere înfloritoare.

În perioada care a urmat Primului Război Mondial a existat o stagnare temporară în funcționarea caselor publice în părțile țării care s-au unit cu România.

Comparativ cu situația anterioară, în România regală a anilor 1930, Aradul nu mai era un eldorado al caselor toleranță. În orice caz, orașele transilvănene au avut doar rolul de „vioara a doua” în comparație cu micile orașe moldovenești și în comparație cu porturile.

Între cele două războaie mondiale, de exemplu; 150 de bordeluri au fost înregistrate la Brăila, 40 la Bacău și zeci de

case cu lampă roșie funcționau în Iași, cunoscut și ca orașul culturii. Cu toate acestea, multe dintre moldovence au preferat orașele Transilvaniei în speranța unor câștiguri mai mari. Însă în Arad au apărut în instituțiile de profil din jurul pieței de pește abia în anii de după cel de-al doilea război mondial, când exodul de populație a început din nou spre orașele din partea de vest a țării.

S-ar putea reflecta pe larg asupra istoriei prostituției oficiale și aspectelor legale ale funcționării instituțiilor de profil, a legilor care guvernau drepturile și obligațiile matroanelor și doamnelor, cât și asupra regulamentelor avizate de șefii de poliție. (În același timp, îndatoririle și drepturile prostituatelor erau, de asemenea, înscrise în condici. Chiar mai mult decât atât, au fost chiar afișate pe pereții caselor publice. Fetele puteau refuza solicitările persoanelor la care observau semnele unor boli venerice. Erau interzise relații simultane cu mai mulți bărbați. De asemenea, nu li se permitea să aibă contacte fizice în timpul ciclului lunar).

În Ungaria istorică, după 1867, instituțiile de profil au înflorit și activitatea lor era reglementată și supravegheată în mod oficial. În România începuturile s-au făcut „doar” după 1899, dar apoi dezvoltarea a fost rapidă, deși se pare că cea mai veche profesie a fost practică și în această regiune încă din cele mai vechi timpuri.

A fost necesară adoptarea anumitor reglementări. Dintre orașele de provincie ale Ungariei istorice, Szegedinul și Clujul au jucat un rol de pionierat în reglementarea prostituției, urmate de Debrețin și Győr.

Termenii generali ai reglementărilor au fost în general aceiași peste tot, cu detalii diferențiate de la oraș la oraș. Regulamentele specifice orașului stabileau unde și cine putea deschide un bordel, cine putea fi matroană (doar femei peste 30 de ani) și cine putea fi „concubină”. În general acestea din

urmă erau împărțite în trei grupuri: fetele de bordel, fetele care prestau în locuințe private și "traseistele".

Regulamentele au stabilit în mod uniform că o fată sub vârsta de 17 ani nu putea fi angajată într-o casă publică în niciun caz. La fel, o persoană cu antecedente penale sau cu o boală cu transmitere sexuală.

În anii '20 evidența polițienească a prostituatelor și examinările medicale lunare au fost obligatorii și în România. Mai târziu au fost obligate să se prezinte pentru testare medicală la fiecare două săptămâni sau chiar săptămânal. În unele orașe, cum a fost și Aradul, dermatologul vizita fetele personal. Rezultatul examinării era consemnat în condicuța roșie. La rândul său, acest lucru era verificat de medicul șef al orașului. Mai târziu o fișă de evidență medicală a înlocuit viza medicală înscrisă în condicuță.

În ceea ce privește latura juridică a „afacerilor”, legea română a fost formulată destul de ambiguu. Era o chestiune de interpretare ce este prostituția și cine era făptuitorul.

Formularea mai drastică a venit în 1936 când prostituția a fost definită ca fiind ilegală, dar în practică s-au închis ochii asupra ei. Nu este de mirare, deoarece nu a fost doar subiectul unor zvonuri nefondate că și Regelui Carol al II-lea i-au plăcut foarte mult fetele de pe stradă. El frecventa deseori faimoasa stradă Brezoianu pentru câte-o aventură galantă.

În plin război, denumirea de „proprietar de bordel” a reapărut oficial în 1943 și s-a acordat mână liberă pentru operare. Celebrul articol 24 adoptat la vremea respectivă prevedea însă interdicția de "staționare" în fața și în preajma localurilor, precum și în piețele publice a practicantelor "profesioniste".

O noutate absolută a constituit-o măsura care a făcut obligatorie introducerea unei cărți de economii pentru practicante. Aceasta se concretiza în obligarea proprietarului de stabiliment să economisească și să vireze 10% din venitul

zilnic într-un cont deschis pe numele angajatelor sale. Se pare că măsura a fost luată pentru asigurarea viitorului fetelor, dar în România această lege a fost eludată cel mai adesea.

Informațiile cu privire la cât de mult ar fi putut câștiga o fată „drăguță” în casele publice sunt, de asemenea, diferite și lipsite de acuratețe. Potrivit unor versiuni, câștigurile erau mult mai mari decât valoarea venitului mediu pe economie.

În 1944 o fata populară câștiga într-o seară chiar și 500 de lei, în timp ce salariile lunare abia depășeau 800 lei. Pentru vizita medicală, dacă doctorul se deplasa la domiciliu, se plătea 100 de lei.

Cu toate acestea, este de remarcat că doar o parte din încășări, de multe ori nici jumătate, rămânea la cele care prestau serviciile.

Sălașul de fericire al fetelor

Nicăieri nu am găsit o explicație clară privind motivul pentru care aceste case au fost denumite case cu felinare roșii, adică motivele pentru care această culoare a devenit un simbol al iubirii care putea fi cumpărată.

O explicație evidentă este că numele provenea de la muncitorii feroviari care se deplasau cu felinare de semnalizare roșii, iar când intrau în „sălașul bucuriei” își lăsau echipamentul de lucru la intrare, astfel încât să poată fi găsiți cu ușurință, în cazul în care era necesar.

Alții spun că lămpile de la intrarea în instituțiile similare din China erau acoperite cu hârtie roșie.

Cum au fost fetele din Arad?

Respondenții au spus că, în general, nu erau nici foarte tinere și nici foarte frumoase. Cele mai multe dintre ele erau venite din așezările rurale să muncească în oraș ca servitoare și dacă nu făceau față, angajatorii le concediau. Nu de puține ori, după demiterea lor, nu au îndrăznit să se întoarcă acasă și au ales această soluție disponibilă. Părinții de la țară habar n-aveau cum își câștigă fiica lor pâinea. Altele proveneau din straturi sociale foarte modeste și au văzut în practicarea celei mai vechi profesii o oportunitate de a-și îmbunătăți situația financiară.

Viața de la oraș era atractivă și oferea șansa de a urca pe scara socială. Cele care își doreau o soartă mai bună voiau de multe ori să profite de ocazie cu orice preț. Pe lângă soarta de slujnice, viața burgheză, traiul ușor al amantelor, rochiile elegante, serile luxoase, strălucirea bijuteriilor li se păreau o adevărată grădină a paradisiului. În fiecare instituție de profil existau și tinere cu adevărat fermecătoare.

Potrivit unuia dintre vechii mei prieteni, amicii lui mai în vârstă și cu mai multă experiență l-au dat pe mâna unei astfel de femei atrăgătoare în anii lui de liceu. Și, cum se întâmplă de obicei, adolescentul neexperimentat s-a îndrăgostit de doamna care l-a inițiat și l-a făcut bărbat.

Întâmplarea a avut loc în 1946, în ajunul primului vot postbelic. În timpul campaniei electorale, Uniunea Populară Maghiară a mobilizat în operațiunea lipirii de afișe și elevii din ciclul superior ai Școlii Gimnaziale Catolice din Arad. Așadar, tânărul care fusese „inițiat” nu cu mult timp în urmă, ca să-și demonstreze bărbăția și importanța publică, și-a făcut apariția în curtea bordelului cu o găleată plină cu var, însoțit de tovarășii de campanie, și; spre uimirea fetelor și a matroanei, a pictat pe perete însemnul electoral al partidului pe care îl reprezenta.



În zonă dragostea era accesibilă



Zona cârciumilor și bordelurilor de odinioară



Aceste case au văzut multe la vremea lor



După interzicerea bordelurilor, în zonă a fost mutată piața de vechituri (tradiționala piață Ocika)

Îngăduit să-mi fie să deschid aici o paranteză. Muzica, dansul, consumul de alcool și prezența adolescenților erau interzise prin lege în bordeluri.

Ei bine, când și dacă era considerat tânărul ca fiind adolescent, nu prea verifica nimeni. Dintre băieții de șaisprezece, șaptesprezece ani, cei mai curajoși erau deja trecuți de prima inițiere. În acea perioadă, în rândul tinerilor era o practică obișnuită să se pregătească pentru căsătoria care avea să urmeze în casele din toleranță, unde deprindeau arta amorului.

Majoritatea fetelor din bordel simpatizau tinerii neexperimentați, întrucât își terminau rapid treaba. Potrivit interlocutorilor mei, existau domnițe înzestrate cu talente „pedagogice” care erau bucuroase să se ocupe de „începători”. Așa că bărbații mai experimentați au știut întotdeauna cui și unde să trimită începătorii.

„Dacă aveam bani puțini, ne aventuram totuși să intrăm în bordel”, își amintea cu nostalgie un alt interviuat.
“Întotdeauna inima unei fete se îndura de noi.”

Un prieten de-al meu care era pictor mi-a povestit că a fost angajat al spitalului pentru scurt timp după absolvire. A fost însărcinat să picteze numerele pe ușile saloanelor. Datorită pelerinei sale albe, el a asistat odată la examinarea fetelor din casele publice. Unei fete i-a plăcut așa de mult tânărul și chipeșul "doctor ” încât l-a încurajat să o viziteze, promițându-i servicii gratuite pentru totdeauna.

Continuarea poveștii a fost învăluită în mister.

Am primit informații interesante și de la P B, un arădean în vârstă de 92 de ani, care locuia pe strada Tribunalul Axente din apropierea cartierului de divertisment, iar el; în calitate de tehnician dentar, a reparat dantura multor fete din zonă. Conform amintirilor sale, majoritatea prostituatelor anilor 1930 din Arad erau de naționalitate maghiară; multe dintre ele nici măcar nu știau limba română. Pentru a-și păstra incognito-

ul doar prenumele lor erau cunoscute. Uneori acesta era un pseudonim ales doar pentru uz profesional. Fetele acordau o atenție surprinzătoare îngrijirii dentare. Aveau deseori restanțe la plată, atunci când afacerea nu mergea bine, dar nu rămâneau niciodată datoare.

Casei roșii din mijlocul pieței de pește nu-i lipsea felinarul, fetele fiind cazate acolo. Cu toate acestea, partidele de amor nu au fost ținute niciodată în camerele în care dormeau. Clădirea alăturată, fără firmă și felinar, era la sfârșitul anilor 1930, doar semioficial, loc de întâlnire. Fetele închiriau o cameră mobilată undeva în apropiere, dar clienții care le căutau în restaurantele și cârciumile din cartier nu erau duși la apartamentele lor, ci la locul de întâlnire.

Dragoste accesibilă

Mulți și-au amintit că, spre deosebire de casele de toleranță din Regat, în care totul depindea de capriciile matroanei, cunoscută ca fiind confidenta proprietarului, în Arad fetele încasau direct „taxa de serviciu”.

Nu se punea problema să o înșele pe matroană, deoarece ea era mereu prezentă, numărând toți oaspeții și, de cele mai multe ori, ea era cea care îi întâmpina pe clienți și îi îndruma spre fete. Selecția era făcută în trei moduri: dintr-un album foto sau în funcție de preferințele clientului (blondă, brunetă, subțirică sau mai plinuță, temperamentală sau poate mai calmă etc.), iar pentru oaspeții mai experimentați, după numele fetei.

Părerea foștilor vizitatori despre taxe era cam aceeași. Instituția poreclită Csutkás (Coceanul) era cea mai ieftină. De obicei era vizitată de ucenici și calfe. La Tiszti (Ofițeresc-ul), iubirea era măsurată pe bani mai mulți. Pentru un număr se plătea echivalentul a 50 de lei în banii de astăzi. În locurile mai ieftine oaspetele era servit pentru jumătate din această sumă.

Cupleraiurile aveau propriul lor folclor și jargon, pe care numai inițiații îl înțelegeau.

O anecdotă locală povestea pățania unor recruți trimiși să patruleze în piața de pește. Era frig, abia așteptau terminarea turei...

„Să mergem să luăm un deț în cârciumă”, a sugerat unul dintre pufani. "Nu mai suntem în timpul serviciului !".

„Hai mai bine să batem la fete. Ele ne încălzesc mai bine ! ", a venit replica celui mai bătrân.

Doamna care le deschisese ușa îi recunoscuse și a strigat la ei: „Mergeți în separeul Barului Vily și distrați-vă unul cu celălalt! Acolo e locul recruților!"

Cei doi recruți se întorc jumătate de oră mai târziu; bat din nou la ușă, doamna îi vede și zice: „Nu v-am spus că la Barul lui Vily este locul recruților ?!"

...la care aceștia replicară: „Scuze doamnă, dar noi tocmai am venit să plătim ...”

Au existat și cazuri; nu unul, când proprietarul, al cărui nume era cunoscut doar de cei mai inițiați (ca în cazul principalului acționar al multinaționalelor de astăzi), a încercat să eludeze legile. Proprietarul, cunoscut doar sub numele de „Domnul Józsi” a închis instituția din piața de pește în vara anului 1928 și a declarat falimentul. Fetele s-au mutat la bordelul Tiszti (Ofițeresc) aflat în vecini. Încercarea de fraudă a ieșit în curând la iveală.

Prefectul Aradului a decis în august 1929 că locuitorii caselor publice nu puteau cumpăra haine sau nimic de la șefii lor, deoarece până atunci regulamentele interne le impuneau să cumpere totul de la proprietar, care desigur, îi oferea la jumătate de preț. Matroanele au făcut tot ce le stătea în putință pentru a menține relația de dependență a fetelor în raport cu ele. Le acordau împrumuturi, le ofereau produse cosmetice și lenjerie intimă la prețuri modice. Prostituatele trebuiau să transfere proprietarilor veniturile zilnice, fapt pentru care

primeau chitanțe. De două ori pe lună se făceau „decontările”. Jumătate din sumă intra în buzunarul proprietarului, cealaltă jumătate în cel al fetei, dar tot din aceste sume era plătită și întreținerea, matroana care se ocupa de supravegherea lor și, în unele cazuri; electricitatea, încălzirea, utilizarea apei și femeia de serviciu care se ocupa de curățenie.

Mobilierul locurilor de rendezvous era infinit de modest și sărăcăcios peste tot, indiferent dacă felinarul roșu atârna sau nu la intrare: o mică cameră întunecată în care era adesea un pat de fier care scârțâia deranjant, un scaun zgâlțâit pe care oaspetele își punea hainele, un lavoar pentru spălare și o cană cu apă. În locurile mai bune, prezența unei comode mici sau a unui stelaj erau echivalente cu confortul, alături de hipermanganat dezinfectant, un prosop și un ulcior.

Internatul de bordel

Bețivii nu au fost plăcuți pentru că provocau scandaluri.

Uneori în ziare apăreau și știri senzaționale. Jurnaliștii vânau picanterii din cartierul cu felinare roșii din jurul orașului vechi.

Uciderea unui bărbat cu reputația de proxenet care a fost pus în imposibilitatea de a o proteja pe fata care i-a plătit „tribut” de hărțuirea la care era supusă de către un oaspete beat, a făcut zarvă mare în oraș. Dar acesta a fost un incident din afara casei și un caz izolat, excepțional de rar.

Fetelor nu li s-a permis să meargă la întâlniri în afara casei, ceea ce înseamna că nu puteau lucra la negru, deoarece protecția lor reprezenta o problemă. În multe cazuri nici măcar peștele nu reușea să facă acest lucru, deși avea plasele întinse peste aproape fiecare fată din instituție, astfel că majoritatea fetelor îi plăteau o „cotizație” și aceștia.

Am auzit următoarea poveste de la unul dintre foștii chelneri ai lui Vily; cazul poate fi o ficțiune, dar este oricum interesant.

Soția aventurieră a unui medic reputat transilvănean a încercat odată să vadă cum era să fii o fată de divertisment în Arad. În timp ce soțul ei se afla într-o călătorie de studii în străinătate, femeia; în loc să fie prezentă la sanatoriul de la Băile Lipova, s-a angajat la casele cu felinar din piața de pește din Arad.

Cazul a ieșit la iveală precum într-o scenetă amuzantă de cabaret: soțul a sosit mai devreme la Arad și s-a gândit să-și îndulcească așteptarea până la sosirea trenului de schimb. Ei bine, în instituția căreia i-a călcat pragul, a dat peste soția sa. Sceneta comică nu amintește care dintre cei doi a fost mai uimit (sau șocat) și care a fost consecința schimbului de experiență.

Barul Vily era un fel de antecameră pentru o petrecere mai consistentă. De aici erau doar câțiva pași până la casele de toleranță vecine. Și acești pași au fost făcuți foarte des de către oaspeți. Se întâmpla însă ca petrecerea să dureze până în zori și, cu toate forțele ce le-au rămas unora dintre ei, abia mai rătăceau până în baia de aburi. Întrucât baia nu era încă un accesoriu pentru fiecare apartament la acea vreme, drumul vizitatorului ducea de la casa cu felinar la baia de aburi. Uneori la Baia "Vas", alteori la "Diana" care avea o destinație similară.

Am auzit de la jurnaliștii din lumea burgheză despre un anumit „circuit mare”. Nu era același lucru cu circuitul înotătorilor de pe Mureș. Acest circuit desemna traseul de divertisment nocturn preferat al ziaristilor burlaci și al celor oboșiți de cicăleala nevestelor. După închiderea ediției mergeau la teatru să vadă reprezentația primadonei favorite, după care intrau în cafenelele orașului; la Crucea Albă, la Central sau la Hotel Stadt Wien să servească o bere și pentru a afla ce este nou prin oraș. Urma apoi barul lui Vily sau unul

dintre instituttele artistice din piața peștelui. Dimineața îi găsea în băile de aburi “Vaș”, “Diana”, “Simay” de lângă Gimnaziul Regal sau la “Katalin” din piața Tököly, unde se refăceau după oboseala nocturnă.

Discreția era o cerință de bază în zona caselor cu felinar. Dacă una dintre fete își recunoștea vreun oaspete pe stradă și ar fi dat vreun semn, ar fi fost concediată imediat. Oricum, comportamentul le era îngădit de numeroase cerințe. Nu și-au asumat riscuri deoarece majoritatea erau cazate la proprietarii stabilimentelor.

Fetele erau supuse controlului medical regulat (lunar, apoi chiar mai frecvent). Documentele lor medicale erau verificate periodic de poliție. Răspândirea bolilor cu transmitere sexuală ar fi produs scandal și ar fi avut ca rezultat deteriorarea afacerilor.

Deoarece nu erau foarte umblate prin oraș, fetele mergeau la vizitele medicale în grup. Câte-un „zvonac”, la vederea acestora, începea să imite cântatul cocoșului, pentru a-și dovedi inițierea. Era un fel de limbaj al semnelor; oamenii șopteau: "vin fetele!" Capii de familie „serioși” își trăgeau apoi pălăria peste ochi și își îmbrățișau soțiile de parcă n-ar fi avut habar ce era cu această mare agitație.

Mai târziu, pentru a evita scenele similare, fetele erau duse individual la cabinetele medicilor sau erau vizitate la stabiliment de un dermatolog. În anii dinaintea celui de-al doilea război mondial Dr. Tesics a ocupat această funcție.

În România casele publice au fost interzise definitiv în 1948, inclusiv la Arad. Decrete de interzicere au fost emise și anterior, în România regală (1930), dar acestea au fost tratate în mod formal de către autorități. Cu atât mai mult cu cât Carol al II-lea, care era un iubitor de femei notoriu, vizita des „casele” de pe strada Brezoianu din București și chiar a primit câteva doamne de lux pentru a petrece noaptea în palatul său. Odată, la o astfel de întâlnire, o actriță elvețiană aflată în vizită s-a

îmbolnăvit și a fost necesară alertarea ambulanței. A doua zi tot Bucureștiul bârfea pe marginea incidentului.

De altfel, cartierul real de divertisment al capitalei românești nu se afla în centrul orașului pe strada Brezoianu, ci în zona Dudești și era cunoscut sub numele infam „Crucea de piatră”.

În Arad Piața de pește nu era singurul loc în care desfătările erau accesibile. Din micile restaurante din jurul gării, drumul oaspeților ducea frecvent către unul dintre apartamentele ieftine din zonă. Și chiar și atunci erau prostituate de lux care mergeau la hoteluri pentru oaspeții cu dare de mână: la „Crucea Albă” sau la „Central”. Și erau într-un număr foarte mare femeile de stradă care evitau casele publice, "traseistele" în limbaj profesional.

Presă erotică

Particularitățile epocii includeau o presă erotică care împingea limitele civismului și atingea granițele pornografiei.

Aradul a avut și o astfel de revistă, chiar dacă au apărut doar 8 numere.

Tivadar Fekete a fost jurnalist, romancier și traducător. În revista sa "Pisica neagră" (1922-1923) a încercat cu mai mult sau mai puțin succes să introducă pe piață genul care la vremea aceea părea „burghez”; și în care, pe lângă scriitori faimoși maghiari și români (Ion Minulescu, Aron Cotruș, Al. Stamatiad), apăreau unele poezii clasice și proză germană și franceză publicate în traducerea lui. Convingerea consemnată în scris a redactorului-șef era că satira erotică poate fi și literatură. Revista Kaviár ("Caviar") devenită apoi "Noul Caviar" a fost lansată și editată la Timișoara în același timp cu Aradul, dar a avut o viață mai lungă și s-a autointitulat ca fiind un "săptămânal erotic ilustrat”.

Genul avea și în Arad redactori, precum și public cititor. Tivadar Fekete era om de bază și aici. S-a remarcat pe această linie și László Réthy (1854 -1914), arheolog și numismat, profesor de renume național, membru corespondent al Academiei Maghiare de Științe, care a publicat poezii pornografice sub pseudonimul Árpád Löwy (de la el provine, printre altele, o versiune mai deocheată a poemului epic “Toldi” de Arany János care era foarte populară în principal în rândul studenților).

Löwy, alias Réthy, a vizitat Aradul de mai multe ori grație rudeniei sale care juca un rol important în viața socială a Aradului (tipografia Réthy). A și murit aici.

Ce s-a întâmplat cu fetele ?

După 1948 casele cu felinar roșu au fost închise printr-un decret care a abolit oficial instituțiile de profil.

Multe dintre fete au revenit în localitățile de origine pentru a fi cât mai departe posibil de locul ocupației lor de odinioară.

Întrucât majoritatea nu erau localnice, în „democrația populară” erau obligate oficial să-și câștige altfel pâinea. Majoritatea au devenit muncitoare calificate în fabrici. În spiritul moralei proletare s-a încercat „reeducarea” lor la locul lor de muncă cu mai mult sau mai puțin succes. Cele mai pricepute și-au găsit locuri de muncă în cafenelele și espressorurile deschise câțiva ani mai târziu.

Cele mai norocoase s-au căsătorit, au avut copii și au trăit o viață civilă „puritană” pe cât posibil. Au încercat să-și ascundă trecutul. Și-au crescut fiicele foarte principial.

“Din hoț se face cel mai bun jăandar” - spune înțelepciunea populară.

Au fost între ele și unele care au continuat să exercite profesia ilegal până când au eșuat. În aceste cazuri, au fost

reeducate și instruite în cadrul unor cursuri rapide de formare la locul de muncă. Nu rareori au devenit informatoare care observau și dădeau rapoarte despre colegii de muncă.

S-a vorbit o vreme despre o femeie poreclită „Rozsi exploziva” care își datora porecla discursului ei vulgar și erupțiilor vulcanice de temperament. Și-a câștigat un rol important în mișcarea sindicală arădeană în anii '50.

Cele mai pricepute au fost lăsate de securitate și chiar încurajate să-și continue profesia; fiind folosite pentru culegerea de informații despre persoanele filate sau pentru a afla secrete, câștigând încrederea persoanelor observate.

Chiar dacă vreuna dintre ele mai trăiește, acum probabil este o doamnă respectabilă, care cu greu și-ar mai asuma trecutul.

O altă categorie care a continuat să-și exercite vechea profesie și care a trăit bine și în zilele socialismului de stat aparținea grupului nu foarte numeros de „femei de încredere” care aveau sarcina de a însoți ocazional “micii baroni” și tovarășii din ierarhia superioară de partid la petrecerile organizate la sedii și în hoteluri. Damele de companie ale funcționarilor de partid erau angajate într-o funcție publică „în timpul zilei” unde se făceau că lucrează.

Dar asta este o altă poveste ...

Convenția internațională a ONU adoptată la New York în 1955 a interzis traficul de femei. Aceasta este în vigoare și astăzi, dar legalizarea prostituției este o chestiune care revine pe tapet din ce în ce mai des nu doar în Parlamentul României (în țările cu democrație consolidată fiind demult legală!).

Conform tradiției orale, nu bordelurile, hotelurile și băile camuflate au furnizat adevărata poveste a orașului vechi din jurul pieții de pește, ci un local ieftin cu atmosfera sa inconfundabilă, foarte popular la vremea respectivă; Barul lui Vily.

Povestea romantică a barului Vily

Numele micului restaurant din apropierea pieței de pește a fost dat de Vilmos Rosenfeld care de fapt a operat clubul de noapte în regim de locație de gestiune împreună cu asociatul său mai bogat Vikol Ödön. Pe firmă era înscrisă doar denumirea „La Vily” pentru că, în calitate de vechi profesionist în domeniul ospitalității, numele său, fără dar și poate, era cunoscut și atrăgător chiar și într-o versiune atât de scurtă.

La începuturi, cândva la mijlocul anilor 1920, barul “La Vily” era considerat un local cu o reputație solidă.

Opiniile despre acest lucru au fost nuanțate mai târziu. În perioada sa de glorie o pleiadă de personalități erau clienții obișnuți ai localului; Zoltán Franyó, György Szántó, Imre Horváth, Tivadar Fekete, Sándor Károly și József Károly, precum și mulți ziarști care erau clienții casei. De asemenea, în timpul concertelor sale de la Arad, George Enescu se bucura să petreacă câteva ore la Vily, unde muzica era la un nivel înalt. Elementele de atracție ale localului relativ modest includeau mâncarea de casă de bună calitate, un preț rezonabil al meniului și muzica care dădea atmosfera destinsă. Ani buni de zile, un pianist orb și cântărețele au creat o atmosferă grozavă. Locația a devenit antecamera caselor cu felinare atunci când fetele care lucrau în divertisment au descoperit bucătăria ieftină de calitate și au început să-l frecventeze în grup pentru a servi prânzul.

Antreprenorul Vilmos Rosenfeld, alias Vily, și-a încercat norocul și cu fostul restaurant Abbázia a lui Artúr Kovács de la colțul pieței Avram Iancu și străzii Grigore Alexandrescu, pentru o scurtă perioadă de timp în timpul celui de-al doilea război mondial. Cu mai mult sau mai puțin succes. După naționalizare a emigrat în Israel, lipsit de toate bunurile sale.

În anii 1980 am vorbit cu fiica sa aflată în vizită la Arad. Ea mi-a povestit multe lucruri interesante despre localurile din orașul vechi și despre locuitorii caselor sale publice: Lili, Ildi, Ani, Kutya, Anett, Bakancsos, deja menționata Rózsi Explozivă (Trandafirul Exploziv) și celelalte. Mi-a povestit că nu doar fetele, ci și unii dintre oaspeții au mâncat și au băut pe credit la Vily. Și nu rareori au rămas datori pentru consumație. Potrivit unuia dintre chelnerii localului, Vily a falimentat din cauza dragostei sale de oameni. Și, desigur din cauza naționalizării care l-a lipsit de mijloacele sale de existență. În realitate, naționalizarea i-a arătat clar că oportunitățile din această țară au încetat pentru el.

„Tatăl meu nu era un om bogat, dar se pricepea la ospitalitate și era respectat de oamenii cu bani puțini pentru că întotdeauna îi ajuta pe cei căzuți” a spus fiica lui din Israel. Dacă a fost sau nu așa, este mai puțin interesant astăzi.

Pe lângă monumentele și clădirile sale care poartă patina timpului, aceste localuri inedite, evenimentele și actorii asociați acestora se constituie într-unele dintre capitolele, dacă nu glorioase din trecutul Aradului, cel puțin colorate și mai apropiate de oameni.

Surse:

Știri din presa arădeană a secolului XX.

Povești reconstituite folosind doar istoria orală.

Niciunul dintre zecile de interlocutori nu a dorit să-și dezvăluie numele.

CUPRINS

Prefață	Pag. 5
Proiectantul și constructorul căilor ferate vicinale din regiunea Aradului. Căile Ferate Unite Arad-Cenad	Pag. 8
A pornit la drum Săgeata Verde – Calea Ferată Arad-Podgoria	Pag. 27
Episoade arădene din epoca de pionierat a industriei automobilistice. Fabrica de automobile Marta din Arad	Pag. 43
Canalul Morilor pe valea Crișului Alb.....	Pag. 54
Rolul familiei Neuman în viața publică a Aradului	Pag. 63
Proiectanți ai palatelor și bisericilor din Arad. Arhitecții arădeni.....	Pag. 87
Cele nouă zile ale războiului	Pag. 103
Casele cu felinar roșu și bordelurile Aradului de altădată	Pag. 117



„István Dobos, unul dintre pionierii aviației maghiare, a fost protagonistul unui episod interesant din viața fabricii de automobile, cu ocazia zborului demonstrativ de la Arad din 1913.

Trebuia să zboare cu avionul său de la Gyula la Arad, dar din cauza unei defecțiuni a motorului a fost nevoit să aterizeze forțat într-un sălaș aflat în pusta Utvinișului.

El a chemat în ajutor specialiștii fabricii de automobile. Piesele defecte ale avionului au fost reparate într-o singură zi (!) la fabrica de automobile din Arad, iar a doua zi Dobos a efectuat cu succes un zbor demonstrativ lângă pădurea Ceala.

Pe vremea aceea, nimeni nu s-ar fi gândit că fabrica din Arad va avea vreodată de-a face cu fabricarea avioanelor.”