

Egyre élhetőbbé tették Nagyváradot

Decemberi lapszámunkban megjelent kortörténeti írásunkban a II. világháború utáni újrakezdés első nagyváradai intézkedéseiről, a korabeli állapotokról olvashattak akkori sajtóbeszámolók alapján. Folytatjuk a visszatekintést azokra az 1945–46-os történésekre, melyek eredményeként lassanként újra élhetővé vált a bihari megyeszékhely.

Nagyon nehéz idők következtek a háború után is. Sajnos egyre kevesebben élnek tanúi, elszenvedői a második világháború utáni időszaknak, amikor az emberek örültek, hogy hazatértek a frontról, a hadifogságból, a lágerből a családtagok, barátok, ismerősök, és végre újrakezdődött az élet, az újjáépítés. Bizony, sokan tekintették abban az időben sajátjuknak a magán- mellett a közvagyonot is. De a legtöbben mégis az újjáépítés és a további fejlesztések pártján álltak. A munka az élet minden területén folytatódott.

„Megkezdik a Szent István-palota átépítését” – olvashatjuk a *Népakarat* c. napilap egyik számában. A riporternek Pintér István műszaki tanácsos elmondta, hogy addig jó esetben havi 10-12 építkezési engedélyt bocsátottak ki, de amióta létezik az ún. építészeti bizottság a városházán, már 24 engedélyt kértek. A bizottságnak Pintér István mérnö-

A Kishíd és a majdan lebontott két ház – előtérben a bal szélen, illetve jobboldalt – még áll



kön kívül Ványai Károly polgármester és Ványa Döme alpolgármester is tagja volt.

Nagy terveket ismerhetünk meg az újságból, hiszen szinte minden nap beszámolt valamilyen jóváhagyott vagy még csak elméletben létező tervről. *Napközi otthonok és népkonyha* címmel jelent meg például tudósítás arról, hogy 665 millió lejt irányzott elő a költségvetés kulturális és népjóléti célokra. Ebből az összegből tervezték fedezni a város kezelésében lévő hét napközi otthon és a népkonyha fenntartását. A háború okozta károk helyreállítására, az épületekben esett kisebb károk kijavítására, valamint a város „szépészeti arculatának kialakítására” is elkülönítettek pénzt a városkasszából. A Városi Színház is kapott támogatásként 35 millió lejt. Tervbe vették egy fedett uszoda építését is.

A város 6 milliárdos költségvetése címmel olvashatunk cikket 1946. március 28-án a *Népakarat* 3. oldalán. A költségvetés a város teljes újjáépítési tervét foglalta össze, meghatározva az építési, kulturális és jótékonyági feladatokat is. A tervezetet március közepén elküldték a fővárosba jóváhagyás végett. A költségvetési tervezetről Clemens Rezső tanácsos nyilatkozott. Elmondta, hogy az összeg, ha jóváhagyják, három részre oszlik. Az első, 2772063 lejt számláló rész „rendes bevételekre és kiadásokra” van szánva, a második, 252 millió lejes rész „rendkívüli bevételekre és rendkívüli kiadásokra”, a harmadik, legnagyobb részt pedig az utak, utcák és a városi épületek rendbehozatalára és karbantartására szánták.

A város egymilliárd lejt irányzott elő az egykori Kishíd helyére tervezett vasbeton Köröshídra, illetve a városháza alaposan megrongálódott épületének felújítására. A tervek szerint, ha Bukarestben jóváhagyják a költségvetést, akkor még az 1946. évben elkezdik a híd építését, és rendbe hozzák a városháza második emeletét. Az utak és utcák, illetve a romos házak újjáépítésére előirányzott pénzből kíván-

(folytatás a következő oldalon)

Biharország – história

Egyre élhetőbbé tették Nagyváradot

(folytatás az előző oldalról)

➤ ták kijavítani a Püspöki út bombázások miatt megrongálódott csatornahálózatát is.

A költségvetés jóváhagyását célzó tárgyalásokra Bukarestbe hívták Ványai polgármestert, Papp Tibort, Nicolae Popescu főjegyzőt és dr. Bereczky Ottó pénzügyi osztályvezetőt. A költségvetést kis kiegészítésekkel jóváhagyták.

A híd építése 1945 nyarán 327 millió lejbe került volna, 1946-ban viszont már 730 millióban állapították meg a költségét – tudjuk meg a *Népakarat* egyik júniusi számából. „Ezért a kereskedelmi kormány a pénzügyi kormánnyal egyetértőleg a nagyváradi Sztálin téri híd építési költségeihez 500 millió lej rendkívüli segílyt engedélyezett” – olvashatjuk Popescu főjegyző nyilatkozatában. A híd építésének tervét is jóváhagyták a fővárosban, és az építési engedélyt is kiadták.

A tervek szerint a híd kétpilléres megoldással épül, ami azt jelenti, hogy a híd háromnyílású lesz. Az építési engedélybe belefoglalták, hogy a két tartófalat az esetleges jégzajlásra való tekintettel csak 1947 tavaszán kezdik el építeni.

A villamosvonalak bővítését is tervbe vették. A Városi Villamos Vasút (a továbbiakban VVV) régi igazgatóságát leváltották, az újat pedig, Sass Elemér vezetésével, a polgármester magához kérte. Az értekezleten részt vett Ványa Döme alpolgármester, Pintér Ist-

ván műszaki tanácsos és Popescu főjegyző is. Az új igazgató ismertette az általuk már kidolgozott tervet, miszerint a vállalat mihamarabb szeretné megkezdeni a villamoshálózat bővítését. A réti vonal kiépítését tartották a legfontosabbnak, ez az akkori Sztálin (volt Bémer) térről indult volna a Török Ignác (ma Sf. Apostol Andrei) utcán át a műútig (ma Dacia sugárút). Majd sor kerülne a Püspöki úti végállomástól Biharpüspökibe vezető vonal és a Ghillányi úti végállomástól a Váradszőlőkre közlekedő vonal kiépítésére is, utóbbit később a Félix- és a Püspökfürdőig lehetne meghosszabbítani. A városvezetés támogatásáról biztosította a VVV igazgatóságát, a vonalak kiépítése pedig egy nyolcéves terv keretében már 1946. augusztus 15-én elkezdődött.

Külön fejezetet érdemelnének a város hídjai, de ebben az írásban csak egy rövid kivonatban foglaljuk össze Ványai Mária (Ványai Károly egykori polgármester unokája) kiváló korrajzának, a *Hidak a viharlámpa fényében* című könyvének erre vonatkozó passzusait. A könyvből megtudjuk, hogy az ostrom előtt, 1944. október elején a németek minden hidat aláaknáztak. Aztán amikor a harcok véget értek, meg kellett tisztítani a folyó medrét. Komoly és felelősségteljes munkát kívánt meg ez az akció, főképpen a két vasúti híd és a Kishíd esetében, mert itt a vízből, a roncsok közül kellett kiszerezni a robbanófejeket. A munkások érdeme volt, hogy sem a helyreállítás, sem a hídépítések időszakában

Az új híd és a két lebontott ház helye

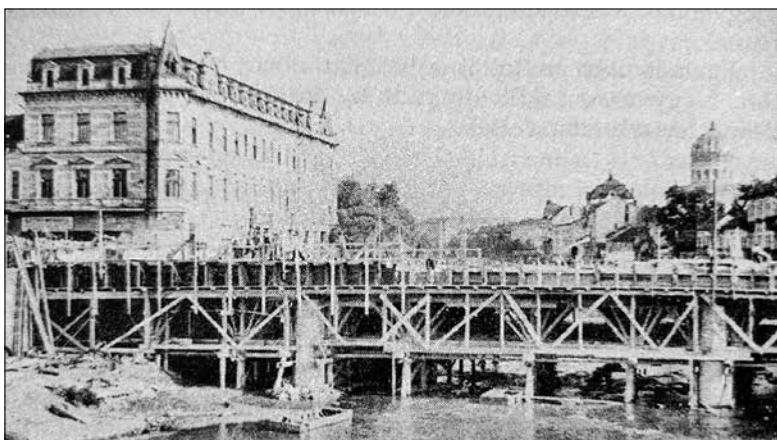




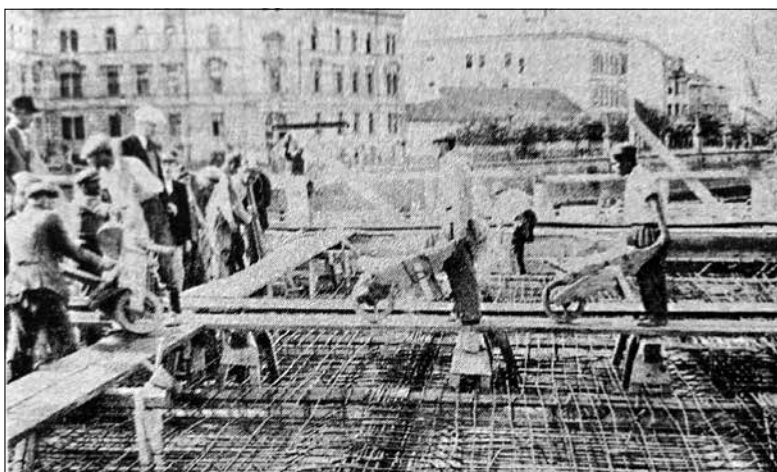
nem történt baleset. Aztán elkezdődött a két vasúti híd helyreállítása, a két-két sínpárból mindkét hídon az egyik tönkrement. Mivel akkoriban sem a városnak, sem az állami vasútnak, de még a hadseregnek sem voltak megfelelő emelő berendezései, hozzáértő, minden mozdulatra odafigyelő munkát kellett végezni, hosszú napokat vett igénybe, de meg is lett az eredménye.

A városközpontbeli régi vashidat nem lehetett megmenteni. A mederben álló pillérek a

Az ideiglenes fahíd, alatta távolabb az egykori pontonhíd feljárója



Már áll az új híd két pillére a Sebes-Körös medrében



Betonozás

robbantás martalékaivá váltak. Ugyanez volt a sorsuk az összegömbült vasszerkezeteknek, tra-verzeknek is. Ezeket hamar kiemelték a Sebes-Körös medréből. A híd mellett a robbantás következtében a folyó mindkét partján kiégett egy-egy épület. Ezeknek a házaknak az alapja a detonáció következtében a part felé csúszott, s annyira károsodott, hogy – mivel nem lakott bennük senki – mindkettőt lebontották. (A Szent László téri egykori Dunkel-házról és a Bémer tér felőli első házról van szó. Lásd a képeslapot! – szerző megj.)

Itt egy érdekes adalékot említ meg Ványai Mária, a visszaemlékezés írója, amit szó szerint idézünk. „Végre, elkészültek a tervek, összejött a hídpénz, megrendelhetők az anyagok. Valakinek szemet szúrhatott a tér közepén a templom. Tata (Ványai Károly polgármester – szerző megj.) javaslatára kimentek a térre. A helyszínen kellett megnézni, hogy az épület a híd tengelyében van-e? Mert ugye egy a tervezőasztalra tett terv, és más a valóság. A bizottsággal körbejárták a templomot, majd megálltak, és Tata egy szót sem szólva, a két emléktáblára mutatott. Elolvasták, majd valaki megszólalt: Jól van, a templom marad!”

A Szent László teret és a Bémer teret összekötő Kishíd helyett létesítendő betonhidat több lépésben építették. A gyalogosforgalom jó ideig egy pontonhídon zajlott. Azután egy erős, nagy teherbírású ideiglenes fahidat építettek, le is aszfaltozták, és villamossíneket is fektettek le rajta. Ettől kezdve a Fő utcán újra két sínpáron közlekedhettek a villamosok. Ezzel újra visszaállt a nagyállomás és a főtér közötti kapcsolat. Ezt a fahidat 1945. május elseje előtt egy nappal adták át a forgalomnak.

Végül ejtsünk néhány szót a másik két hídról is. A Garasos hidat és az akkor Mikszáth Kálmánról elnevezett Vitéz utcai hidat nem sikerült felrobbantaniuk a visszavonuló német utászoknak. Ezeket a hidakat többszöri ellenőrzéssel aknamentesítették, ellenőrizték a teherbírásukat, és megerősítették a partszakaszt. A vasszerkezeteket a rozsdától, portól megtisztították, végül a jégtörő sziklákat is megerősítették, majd átadták az átkelőhelyet a forgalomnak.

A kiskereskedelem is kezdett magához térni, sorra indultak be a termelőegységek, alakultak a kisipari termelőszövetkezetek, a gyárak is elkezdtek dolgozni, egyszóval újra kezdett élni a város. Ez azonban egy másik visszaemlékező írás témája lesz.

Farkas László