

PÉTER I. ZOLTÁN

# Gyermekkorom városa: Nagyvárad az '50-es években (2.)

*Részlet egy készülő szubjektív váradi korrajzból*

Az előző részben a Schubert utcát és az Ady (ma Traian) parkot mutattam be, azt a környéket, ahol az 1950-es években gyermekeskedtem. Ezt követte az Ady park szomszédságában levő Lenin tér, melynek ismertetésével az ottani sportpályáig jutottam.

A Lenin téri sportpályát az 1950-es években egy ócska fakerítés választotta el a szomszédos udvartól, melynek a mélyén egy elhanyagolt, akkor már használaton kívül levő kis fatornyos templom szerénykedett. Mi gyerekek semmit sem tudunk róla, pedig a török fennhatóság után ez volt a római katolikus gyülekezet első temploma a városban. 1693-ban építették, és Szent Brigitta tiszteletére szentelték fel.

Viszontagságos története során több szerzetesrend is birtokolta, majd az 1760-as években az örmény katolikusok kapták meg. 1776-tól üresen állt, tíz évvel később a rutén ajkú görög katolikusoknak adta oda Kollonitz László római katolikus püspök. Megegyezett azonban Moise Dragoş görög katolikus püspöktársával abban, hogy ha a konzisztórium kérné, tartozna azt visszaadni a latin szertartásúaknak. E kérésre nem került sor, ellenben 1948 októberében országosan felszámolták a görög katolikus egyházat, és ez a templom is, akárcsak a többi görög katolikus társa, az ortodox egyház kezébe került. Amikor e környéken játszadoztunk, a kis fatornyos templom zárva volt. Vélhetően az ortodox egyháznak nem volt rá szüksége, hiszen a közelben ott volt nekik az úgyszintén görög katolikus egykori szemináriumi templom. Majd csak később, talán jó két évtized elteltével szentelték fel újra Sf. Treime ortodox templomként.

**PÉTER I. ZOLTÁN**  
Podmaniczky-díjas helytörténész, újságíró (1949, Nagyvárad). 1991–2009 között a Bihari Napló munkatársa. A Budapesti Műszaki Egyetem műemlékvédő szakmérnöki karán tanult. 1992-től számos helytörténeti és irodalomtörténeti könyve jelent meg.

A sportpálya ellentétes oldalán egy sarki emeletes ház volt. Ennek egy földszinti üzlethelyiségében dolgozott Kiss bácsi, köztisztviselőként álló borbélymester és felesége, aki a műhely mélyén női fodrászként az asszonyokat szépítgette. Ide jártam én is, itt vártam soromra a mindig nagy forgalmú fodrászműhelyben. Volt, aki várakozás közben újságot olvasott, de nem akárhogyan, hanem egy nádból – talán bambusznádból – készített fogantyúval ellátott újságtartóra fel-fogott példányt. Kézről kézre járt ez

az újság, de gyermekként valahogy nem mertem igényt tartani rá, pedig nagyon szerettem volna megragadni a fogantyúját és így lapozgatni az újságot.

A vendégeket egy fából készült kényelmes, forgatható széken nyírta és borotválta Kiss bácsi. Mielőtt az új kuncsaft leült volna, a mester úr a széken levő kerek bőrpárnát felkapta, gyorsan megfordította a levegőben, majd lendületesen visszacsapta a székre. Ez a jellegzetes, csattanó hanggal járó mozdulat sohasem maradhatott el. Volt Kiss bácsinak egy fogazott, úgynevezett ritkító ollója. Elsőként mindig ezzel esett neki a hajamnak. Ma már nem kell ritkítani a hajamat, egy ideje ritkul az már magától is... Bár a gyerekeket – így engem is – becsületesen megnyírta Kiss bácsi, néhány szokásos udvariassági mondaton kívül nemigen társalgott velünk. Annál inkább a felnőttekkel, akiket törzsvendégként jól ismert. Ment is a diskurzus, leginkább a fociról, a politikát óvatosan elkerülték, amit így utólag nagyon is meg lehet érteni. Volt, aki még vasárnap reggel is betért egy borotválás-



*Az egykori Szent Brigitta-templom az 1950-es években még zárva volt*

ra, nem mintha nem tudta volna ezt otthon maga is elvégezni, de a társalgás kedvéért megérte bejönni..

Az egykori Szent Brigitta-templommal szemközt volt a környék legjobb iskolája. Ide jártam az V–VII. osztályba. A mi évfolyamunk volt az utolsó, amely még hét elemiit végzett. Ez volt a 4. számú vegyes tannyelvű általános iskola, hozzá tartozott a Hüb-schenberger (ma Enescu) utca végén levő ódon iskolaépület is, amelyben az első négy évet jártam. A Lenin téri iskola két épülete ezekben az években még viszonylag újnak számított, hiszen az utca felőli fő épületét, amelyben még amfiteátrum is volt, 1905-ben építették, míg az udvar mélyén mögötte levő másik épület a tornateremmel együtt 1911 nyarára készült el. A régebbi iskolaépület helyén előzőleg álló ódon épületben a régi városháza működött.

1861-ben költözött a város vezetősége ide a Szent László téri Fekete Sas épületéből. Már kezdettől fogva alkalmatlan volt erre a célra az épület, hiszen az 1714-ből származó földszinti része eredetileg püspökségi börtön volt. Emeletet 1854-ben húztak rá, egy időben a szomszédos ítélőtábla székházának építésével. Ez utóbbi gyermekéveim alatt a milícia székhelye lett – ma is a megyei rendőrség található benne.

A városháza épülete idővel egyre alkalmatlanabbá vált, a századforduló környékén már több ügyosztályt is a város más épületeibe kellett elhelyezni, egyebek mellett az úgyneve-



zett kis városházába is, a Fő utca 10. szám alá – ennek helyén 1905-től a Stern-palota található.

A városháza kertjének szomszédságában levő telek a nagyváradi latin szertartású püspökség uradalmáé volt, utcafrontján hatalmas magtár állt. Ezen a helyen ma az Oltea Doamna iskola új szárnya található.

Kezdetben az itteni két épületben a polgári leányiskola, illetve egy elemi iskola működött. A két világháború között a

*Előtérben az egykori görög katolikus szeminárium épülete és temploma. A Magheru út másik oldalán levő sarki földszintes épületben élelmiszerüzlet volt. Távolabb, a másik sarkon a közismert Pescăruș kerthelyiség*

román nyelvű Oltea Doamna iskola. Ezt a nevet vette fel 1990 után is az itteni elemi iskola, majd, talán egy évtized alatt, megszűnt a magyar tagozat. De nagyon előreszaladtam az időben. Még csak az ötvenes években járunk. A kaputól vezető út bal oldalán rendezett, szép park volt – ide építették később az Oltea Doamna iskola új szárnyát –, jobb oldalán sportpálya kézilabdakapukkal. Itt fociztunk órák után közösen magyar és román gyerekek. Ma már hihetetlennek tűnik, de mindannyian csak magyarul beszélünk! Emlékszem a velem egyidős Sărac Ioan nevére, aki később a Bihor FC jeles védőjátékosa lett. Ő is úgy beszélt magyarul, mint mi. Ott játszott a velem párhuzamos osztályba járó Erdei Zoli is, aki később Temesváron lett élvonalbeli focista, majd Slatinán elismert játékező. Sajnos nagyon fiatalon meghalt. Az igazsághoz tartozik, hogy én keveset játszottam ezekkel a fiúkkal, mert hozzájuk képest képtelen voltam. Nem volt ez másképpen a középiskolában sem, ahol már Kun Attila, a későbbi sokszoros válogatott labdarúgó volt az osztálytársam...

Természetesen nemcsak foci, hanem tanulás is volt az iskolában. Az osztályfőnökünk Both György matematikatanár volt, mindannyian szerettük és tiszteltük. Ugyanígy voltam Szabó Lajos igazgató „bácsival” is, annak ellenére, hogy ő nem tanított bennünket. Enyedi diák volt, mielőtt a tanárit elvégezte volna, s talán ezzel mindent meg is magyaráztam. Fia is elismert pedagógus lett. Kár, hogy amikor már hatodikosok lettünk,

Szabó igazgató urat leváltották, egy román tagozaton tanító tanárnőt tettek a helyébe. Ekkor 1962-t írtunk...

Az iskolám szomszédságában levő emeletes épületben a milícia volt, itt kellett a személyiért – ahogy akkor mondtuk, a buletinért – sorban állni, később a hetvenes–nyolcvanas években jóval hosszabb sorban az útlevéért. Kétévenként a szerencséseknek...

A mellette levő, neobrâncovenesc homlokzatú emeletes épületben inasiskola, de talán inkább iskolai bentlakás volt. A régi váradiak egyszerűen „paszulyvárnak” nevezték... Eredetileg görög katolikus szeminárium működött benne, ezt megelőzően a jezsuiták birtokolták az itteni átalakítás előtti épületet.

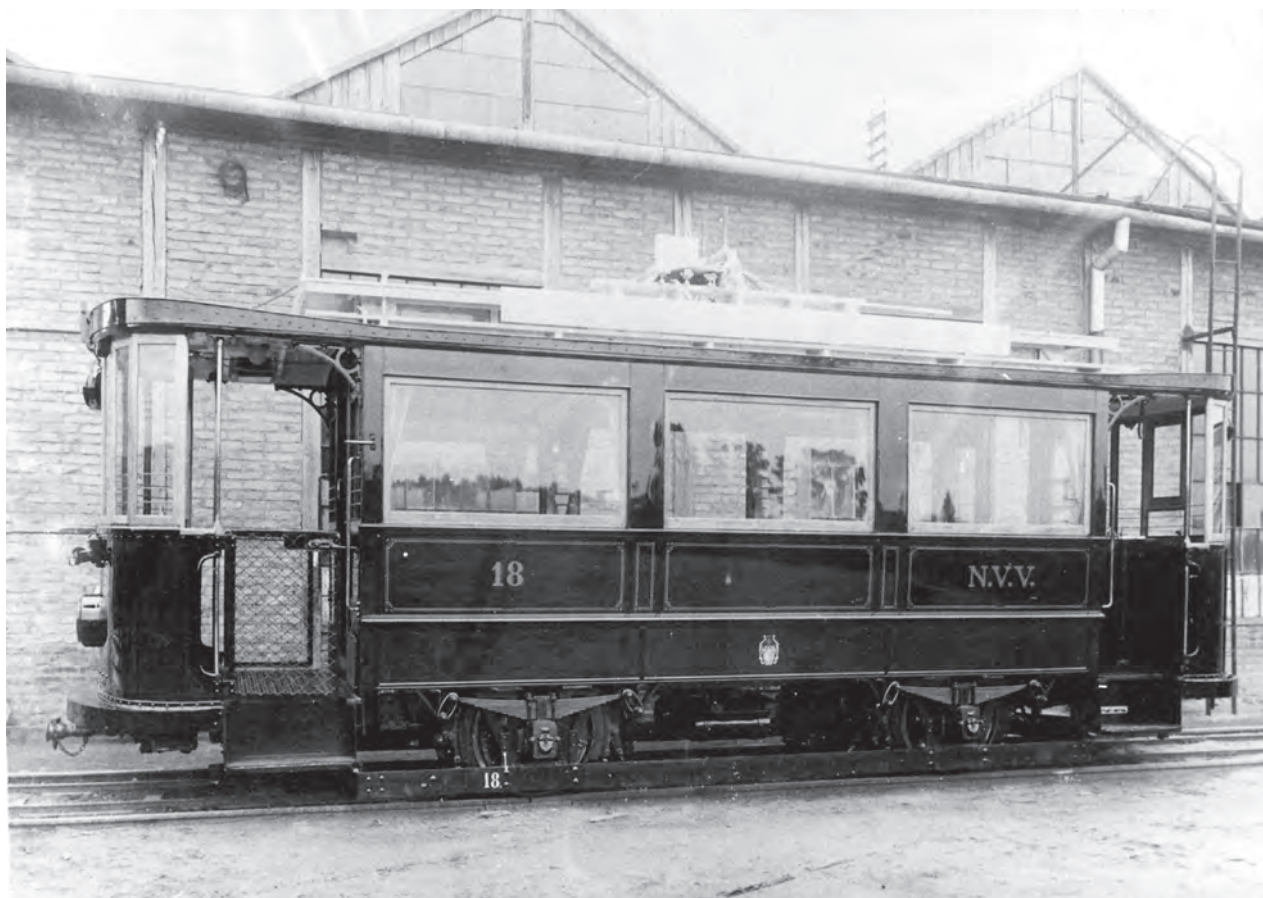
A mellette levő sarki templom helyén már az 1330-as években is állt egy katolikus templom, a Szent Egyed egyháza. Később, 1576-tól a jezsuiták használták, majd elpusztult az

1598-as – vagy talán az 1660-as – ostrom során. Majd 1772 körül építhették újra a jezsuiták. Egy évvel később feloszlatták a rendet, a jezsuitáknak el kellett hagyniuk Váradot. Ekkor költöztek a rendházba a görög katolikus kanonokok, majd 1792-ben II. Lipót császár a rendházat görög katolikus papnevelde céljára engedte át. A templomot Szaniszló Ferenc római katolikus püspök 1858-ban alapjából újjáépítette. Ettől kezdve nevezték szemináriumi templomnak 1948-ig, amikor az ortodox egyház kezére került.

Természetesen annak idején mi gyermekek semmit sem tudtunk minderről, talán még a szüleink sem.



*Előtérben a strand medencéje, mögötte a fából készült emeletes öltöző épülete*



Napjainkra a görög katolikusok visszakapták a szeminárium épületét, majd jóval később a szemináriumi templomot is.

### **Villamossal a strandra**

Nyaranta a gyermekeknek szenzációt jelentett, hogy az Ady parknak a Fő utcai torkolata és a városi strand között ingajaratban egy villamos közlekedett. Úgy emlékszem, csak egyetlen villamos járt ezen a mindössze 1,2 kilométernyi vonalon. Egy jegy ára talán 30 bani lehetett, de ezen a pénzen már egy tölcéséres fagylaltot is lehetett venni, s emiatt csak ritkán engedték meg magunknak azt a luxust, hogy villamossal menjünk a strandig. Bliccelni nemigen lehetett, hiszen ebben az időben a kalauz egy kis táskával az oldalán és lyukasztó-

val a kezében állandóan le s fel járkált a kocsiban, hogy az utasoknak jegyet adjon.

Arra már nem emlékszem, hol voltak ezen a vonalon a végállomást megelőző megálló. A Sztaroveszky utcai kereszteződésnél bizonyosan lehetett egy. Talán már ekkor létezett itt a Körös-parton, a híd közelében a közkedvelt nyári kerthelyiség, a Pescáruş, ahol finom rostélyost lehetett enni, mellé jól behűtött váradi sört. Nagyon finom volt még ekkor a váradi sör. Majd a nyolcvanas években – vagy már előbb is – romlott el a minősége,

*Ilyenek voltak az első váradi villamosok*

amikor a szőlősi út kiszélesítése során felszámolták a jó minőségű vizet adó kutat, a sör egyik fontos alapanyagát. Hogy el ne felejtsem, a felnőttek táncolhattak is a kerthelyiségben, esténként mindig volt itt zenekar.

A nyáron közlekedő villamos a Strand sétányon haladt a végállomás felé. (1960-ban felszámolták ezt a vonalat.) Kevésbé ismert, hogy még a XIX. század utolsó évtizedében sem volt itt út. Hogyan is lehetett volna, hiszen a Sztaroveszky utcáról a jövődő Városliget irányába lehetetlenné tették a bejutást az itteni házak.

Már javában folyt a Városliget kialakítása, de közvetlen út még nem vezetett hozzá. A városi közgyűlés csak 1899 júliusában mondta ki, hogy a Nagyhídtól széles, nyílt kocsis- és gyalogutat kell készíteni a Városliget elé.

Az új út létesítése lehetőséget adott egy egész házsor kiépítésére is a Körös partján. Itt emelték 1913-ban a baptista templomot is. Az aszimmetrikus homlokzatú templom jobb oldalát a csonka gúlában végződő torony uralja. A tölcsérbélletes bejárati kapu oldalait román stílust idéző, pálcaszerű oszlopok és ékítményes díszek borítják. A zömök féloszlopokkal szegélyezett kaput háromszögű oromzat zárja le, s a templom oromzata úgyszintén háromszögben záródik.

A baptista templomon túl egy villaszerű épület, a 14. szám alatt, a szecesszió formavilágából ihletődött. Sztarill Ferenc építette, valószínűleg Komor Marcell és Jakab Dezső terve alapján. És ezzel el is érkeztünk a Városligethez; az 1950-es években már Munkásligetnek nevezték, bár nem sok köze volt hozzá a munkásságnak.

Az 1880-as években még szeméttelp volt a liget helyén, ide hordták a város szemetét s az építkezési törmeléket, hogy feltöltsék a gödröket. Említést érdemel Rátkay József főgimnáziumi tornatanár neve, aki a diáksággal kezdte el rendezni ezt a környéket, hogy a város sétaterévé alakítsák át. 1902-ben a város saját kezelésébe vette az akkor már Városligetnek nevezett Körös-parti területet, de majd csak 1906-ban kezdték parkosítani a szeméttlerakódó helyet. A térség parkosításában nagy érdeme volt Bunyitay Vince kanonoknak, aki 1908-ban 20 ezer koronát ajánlott fel a liget rendezésére.

Felajánlását utólag Schlauch Lőrinc r. k. püspök, Pavel Mihai g. k. püspök és Bémer Pál kanonok is kiegészítette. A város közgyűlése köszönete jeléül a nagylelkű adományozóról Bunyitay ligetnek nevezte el a területet.

Aki gyalogosan igyekezett a strandra, annak a platánfákkal szegélyezett úton kellett haladnia, ahol a villamos is járt. Ritkán történt meg az, hogy a fürdőzni vágyók „bekanyarodjanak” a ligetbe, és egy kis kitérővel érkezzenek meg az 1936-ban létesített strandra.

A fagerenda vázas, deszkafalú emeletes strandépület kívülről impozánsnak tűnt a gyermekszemnek. Úgy emlékszem, bent állandóan dohos, nedves volt a levegő, a lépcsők, a deszkapadlózat pedig vizes. A ruhákat a szűk kabinokban kellett levenni, majd vállfán beadni a ruhatárba. Itt egy kerek, zsinórra kötött, megszámozott alumíniumlapocskát adott a jobbára marcona ruhatáros. Talán azért viselkedett így a gyerekekkel, mert tőlük nem várhatott borraválót... Ezt a lapocskát a fürdőnadrágra lehetett kötni, s ezzel kezdődhetett a strandolás.

Már nem emlékszem, mennyibe került egy belépőjegy, de gyakran megesett, hogy nem is az ajtón, hanem valahol a kerítésen levő lyukon keresztül mentünk be a strandra. A vetkőzés nem okozott gondot, a rövidnadrágot, inget, cipőt bárhol le lehetett dobni – a fürdőnadrág már rajtunk volt –, s irány a medence. A víz nagyon hideg volt, mire a nap

megmelegíthette volna, már koszos lett. A medence vízszintje a strandépület felől volt a legalacsonyabb. Az itteni peremen nagy, zöldre festett békák voltak, ezeken jól lehetett szarítkozni. A medence másik, mély vizű végén lévő trambulint csak messziről néztem, nem mertem volna felmenni rá s leugrani a mély vízbe, hiszen ekkor még úszni is alig tudtam.

## Villamosközlekedés az '50-es években

Ha már szóba került a strandra járó nyári villamos, elevenítsük fel, hogy hány villamosjárat volt a városban az ötvenes években. Ám előtte idézzük fel a villamosközlekedés kezdeteit is.

A villamosközlekedés 1906. április 25-én indult be a városban a pályának előző napi „műtanrendőri” bejáratását követően. Mindezt márciusban és április hónap elején az éjszakai, majd a nappali próbajáratok előzték meg, hogy fokozatosan szokják meg a váradiak a villamosok látványát.

A villamosközlekedés beindulásakor három vonal létezett a városban:

**Az I. vonal** a főpályaudvartól indult, végigment a Fő utcán, a Bémer téren, majd a Kishídon át a Szent László téren, a Kossuth utcán, a Nagyvásár téren, a Kolozsvári utcán keresztül egészen a velencei vasútállomásig tartott. A I. vonalat 1907-ben kettéosztották, mindkét új vonalnak a Szent László téren volt a végállomása.

**A II. vonal** a Szent László tértől a Teleki utca végéig tartott.

**A III. vonal** úgyszintén a Szent László térről indult, a Kert utcán át a Rhédey kertig.

A villamosok az első évben még ingajáratban közlekedtek, néhány megállónál kitérőket alakítottak ki, ahol egy megszabott rend szerint a szemből jövő villamosok várakoztak egymásra.

Az első vonalbővítésre a világháború előtt, 1911-ben került sor. Ez a vonal is a Szent László térről indult a Kert utcán át, majd letért a Szacsvey utcára, s onnan a Zárda, a Várady

Zsigmond utcán keresztül a Gillányi út végéig vezetett.

1906-ban 14 Siemens villamos motor-kocsival indult be a személyszállítás. A következő két év során a járműparkot kiegészítették további 8 motorkocsival és 6 pótkocsival. Kezdetben, az ingajarat miatt, a pótkocsik vontatását úgy oldották meg, hogy a végállomásra érkezett pótkocsis szerelvény bevárta az utána jövő motorkocsit, majd erre kötötték rá a pótkocsit, hogy ez húzza visszafelé. Indulás előtt mindkét villamos vezetője átment a motorkocsi másik végében levő vezetőállásba. Később nyaranta nyitott pótkocsikat is használtak, melyek nagy népszerűségnek örvendtek.

A villamoskocsik alapszíne sötétkék és piros volt, de felfestették a járművekre a város címerét, illetve a kocsiszámot is. A villamosok két végén nyitott peronok voltak, két-két ajtóval – jobban mondva lenyitható vasráccsal – mindkét oldalon. Felszállás a kocsi hátsó, leszállás pedig az első ajtaján történt. Az utasnak már a peronon meg kellett váltania a viteldíjat a kalauz udvarias felszólítására, és csak ez után léphetett be az utastérbe.

A zárt, három-három ablakos utastér két végén egy-egy tolóajtó volt. A kocsiban tilos volt dohányozni, de egy időben a peronon csak a dohányzóknak volt szabad tartózkodniuk, ami többször nézeteltérésre adott okot a cigaretta nélkül a szabadban tartózkodó utas és az ellenőr között.

Az 1950-es évek derekán a villamosszerelvények a következő vonalakon közlekedtek:

- 1-es:** Malinovszkij (Szent László) tér – Kishíd – Sztálin (Bémer) tér – Republicii (Fő) utca – Nagyállomás;
- 2-es:** Malinovszkij (Szent László) tér – Mihai Viteazul (Nagyvásár) tér – Clujului (Kolozsvári) utca – Velencei vasútállomás;
- 3-as:** Malinovszkij (Szent László) tér – Visinszki (Teleki) utca – Aradi úti végállomás;
- 4-es:** Malinovszkij (Szent László) tér – Avram Iancu (Kert) utca – Cuza Vodă (Szacsavay) utca – Fuchs Mór (Zárda) utca – Kogălniceanu (Várady Zsigmond) utca – Dimitrie Cantemir (Gillányi) út – Sörgyári végállomás;
- 5-ös:** Malinovszkij (Szent László) tér – Avram Iancu (Kert) utca – Rulikowski temető;
- 6-os:** Nagyállomás – Proletarilor (Püspöki) út – Vasúti híd;
- 7-es:** Bălcescu park (Rhédey kert) – Decebal (Vitéz) utca – Barcăului utca – Ősi vasútállomás;
- 8-as:** Sztálin (Bémer) tér – Moscovei (Szilágyi Dezső) utca – Török Ignác utcai végállomás;
- 9-es:** Bălcescu park (Rhédey kert) – Decebal (Vitéz) utca – Vitéz utcai híd – Karl Marx (Széles) utca – Temető utca – Olasz temető – Aug. Silaghi (Olimpiadei – Erzsébet liget) utca Gen. Holban (Berzei – Pray György) utca – Nagyállomás;



*A 9-es vonalon járó egyik átalakított Siemens motorkocsi a Széles utcai hídon*

**10-es:** Republicii (Fő) utcai torkolat – Ady Endre (Traian – Széchenyi) tér – Aleea Ștrandului (Bunyitay liget) – Városi strand;

**11-es:** A vasúti hídnál végződő 6-os járat utáni szakasz egészen a biharpüspöki malomnál levő végállomásig.

Az ismertetőben az utcák és terek korabeli elnevezését, zárójelben a klasszikus, illetve a későbbi nevét használtuk.

A legtöbb vonal egyvágányú volt, kitérőkkel ellátva. A villamosok ingajáratban közlekedtek. A végállomáson a vezető kiemelte a helyéből a sebességet szabályozó kart, majd átballagott a kocsik másik végében levő vezetőállásig. Telente a halinacsizmás vezetők melegen fel voltak öltözve, mert fűtés nem volt a kocsikban. Érdekes, hogy gyermekszemmel a villamosvezetőket mind öregnek láttam. Azok lettek volna mind? Ma már nem hinném, valószínűleg jóval fiatalabbak voltak, mint én most!

Ebben az időben még ugyanazok a favázás Siemens villamosok közlekedtek, mint kezdetben, kivételt csak néhány helyileg gyártott villamos képezett. De az ötvenes évekre már mindnek korszerűsített, legömbölyített karosszériája volt. Belül megszüntették a két peront, egy légtérű lett a villamos, de a fapadokat nem cserélték ki kényelmesebbekre. A vezetőt – aki egy kis kerek széken ült – csak egy vízszintes, részben mozgatható vasrúd választotta el az utastértől. A négy ajtó zárható volt. A legtöbb jár-



művön egy nagy kar segítségével a vezető nyitotta és csukta az ajtókat. De volt már néhány villamos, amelynek az ajtóit kompresszor által termelt sűrített levegővel működtek.

Az ötvenes évek derekára a villamospark eléggé elavult. A Közlekedési Vállalat 1956–1957-ben a craiovai Electroputere által gyártott vasvázás pullmankocsikból vásárolt hét darabot. Ezekben a székek kárpitozottak voltak, műbőr bevonattal. Az ajtók távvezérléssel nyíltak, sűrített levegő segítségével. A villamosnak csak az egyik végén volt vezetőfülke, amely már el volt választva az utastértől. Később újabb egyfülkés ITB villamosok érkeztek, emiatt minden vonal végére hurokvágányt vagy delta fordítót kellett építeni.

Azért, hogy az Electroputere villamosokat forgalomba állíthassák, 1956-ban kialakítják a városban az első körforgalmat. Az amúgy is szűk Fő utcán felszedik az egyik sínpart és

a Magheru úton fektetnek le helyette egy másikat. Az 1-es vonala ezt követően így módosult: Malinovszkij (Szent László) tér – Republicii (Fő) utca – Nagyállomás – Republicii (Fő) utca – Magheru (Sztaroveszky) út – Nagyhid – Mihai Viteazul (Piața 1. Mai – Nagyvásár) tér – Malinovszkij (Szent László) tér. A Nagyállomásnál előbb delta fordítót alakítottak ki, később hurokvágányt, hogy az Electroputere motorkocsik meg tudjanak fordulni. Természetesen a fejlődés ezzel még nem állt meg, napjainkig folytatódott, de ez már meghaladja az általam időhatárként megszabott 1960-as esztendő.

*Egy Electroputere villamos  
a körforgalom Fő utcai  
szakaszán*