



„Trăsura fără cai” și „semnalele vestitoare”

Rezemat de un castan înflorit, reporterul V. Alexandrescu își consemnă emoționat în „Gazeta săteanului”. Mai 1898. După tramvaiul fără cai, după triciclu cu motor, trăsura fără cai și-a făcut apariția și în București. Doctorul Toma Tomescu e cel dintâi român ce și-a adus asemenea automobil (de la Londra) și acum el își face preumblările la Șosea și-i vizitează clientela, spre marea ciudă a birjarilor. Doctorul, cu automobilul său, a scăpat de hrănirea și potcovitul cailor, dar va trebui să fie băgător de seamă la cârmă, căci căzăturile din trăsura fără cai este mai primejdioasă. De la revista „Albina”, un alt reporter, A. Nicolau, văzu, în noiembrie 1898, această trăsură „care se zice automobilu”, ca o oarecare curiozitate. Explica cititorilor că aceasta „se pune în mișcare prin mijlocirea unui mecanism anume, prin puterea de expansiune a gazelor ori a curenților electrici”.

În 1900 Bucureștiul avea 10 automobile. Apoi apar noi tipuri de automobile, dar nici unul dintre ele nu oferea confort. Se auzeau chiar proteste și „se condamna folosirea nesăbuită

a tipurilor decapotabile, călătorii respectivi fiind permanent expuși îmbolnăvirii”. Totuși, „privitorii mari nu se pronunță, așteaptă poate modelele de mâine care vor fi și mai frumoase”.

10 ianuarie 1908, București. Prima zi de examen a unui automobilist român. Comisia examinează cu ochii vigilenți candidații care se strecoară printre casele zarzavagiilor din piață sau pe ulițele întortocheate ale capitalei. Dacă nu se întâmplă vreun accident, automobilistul primea „brevetul”. Trei ani mai târziu încep cursurile Școlii de șoferi profesioniști, obținând brevetul: 6 foști vizitii, 2 lăcătuși, 2 plăpumari, un tâmplar și un băiat de prăvălie. Automobilul câștigă teren, cu toată opoziția... birjarilor.

La Paris, în 1905, se ține primul „Congres internațional al drumurilor”... Scopul: introducerea în toată lumea, pe drumurile principale, „pentru preîntâmpinarea înmulțirii peste măsură a automobilelor a... semnalelor vestitoare”. Se pare că la acea vreme, în toată lumea existau deja 100.000 de mașini.

România a votat hotărârea, dar aplicarea ei a fost făcută abia în 1913. Ce „semnale vestitoare” au fost omologate atunci? Doar patru: șanțuleț, cotitură, trecerea de nivel și răspântie!

Drumurile erau, însă, în stare proastă. Primele automobile care s-au avântat pe șoselele noastre desfundate, au avut ghinionul să se împotmolească, așa încât sunt numeroase consemnări din care aflăm că mașinile erau trase cu... boii! După 1920 are loc „boom”-ul auto. În fața avalanșei mașinilor, în marile orașe, apar semafoarele.

Primul „STOP” din România în doar două culori, roșu și verde s-a instalat în noiembrie 1931, pe „Calea Victoriei”. După această dată încet, dar sigur, sistemul va fi adoptat și de alte orașe.