

ASPECTE PRIVIND CIRCULAȚIA RUTIERĂ DE PERSOANE ÎN REȘIȚA, ÎN PERIOADA INTERBELICĂ

Babeu Ana-Carina¹

Cuvinte cheie: circulație rutieră, Reșița, educație rutieră, autovehicul, accident, amenzi.
Keywords: road traffic, Reșița, education road, vehicle, accident, fines.

Aspects on Road Traffic People in Reșița in the Interwar Period (Abstract)

Road traffic brings to three elements: the road, the vehicle and the driver, who reported in time and space can provide a assemblies mentality, lifestyle and behavior of a population. Through these measures, the foundations of education Resita road that residents had to learn (either driver or pedestrian) and the first step in this direction was precisely empowerment. By means of transport used focus is on accessibility (can travel to areas where the train could not penetrat). Building roads, bridges widening allow communication lines. Thus, the development of road transport in Resita community in the interwar period reveals a flexible, dynamic and open to new opportunities.

Circulația rutieră aduce în prim plan trei elemente: drumul, autovehiculul și conducătorul auto, care raportate în timp și spațiu pot oferi o imagine de ansamblu asupra mentalității, modului de viață și de comportament al unei populații.

Dezvoltarea economică a Banatului din secolul al XIX-lea a determinat o impulsioneare a căilor de comunicație, transportul rutier cunoscând o evoluție semnificativă în ceea ce privește îmbunătățirea mijloacelor de transport, cât și a suportului fizic al acestora (drumul). Deplasarea persoanelor s-a realizat de-a lungul timpului prin mijloace de transport cu tracțiune animală (căruță, trăsură). La jumătatea secolului al XIX-lea mijloacele de transport se diversifică, dar este folosită tot tracțiunea animală, astfel, în aproape toate orașele bănățene se folosesc omnibuse. Apariția tramvaiului în Timișoara în anul 1869, inițial tot cu tracțiune animală, este determinată de construirea căilor ferate, în special a liniei ferate Timișoara-Jimbolia- Seghedin în anul 1857.¹ La sfârșitul secolului al XIX-lea electrificarea transportului se concretizează prin utilizarea tramvaiului electric și dezvoltarea automobilelor. Suportul fizic al mijloacelor de transport, drumul, se îmbunătățește

prin folosirea unui nou material, asfaltul. În prima parte a secolului XX, se continuă dezvoltarea transportului rutier în orașele bănățene, cu diverse particularități.

Astfel, localitatea Reșița situată la poalele munților Semenici și la confluența pârâului Doman cu râul Bârzava, este atestată oficial într-un registru turcesc de impozite din anul 1673, sub numele „Reszinitza”². Altă denumire, și anume „Resicză” apare în scrierile de călătorie ale italianului Luigi Fernando Marsigli, în anii 1690–1700³. În anul 1758, alături de vechea așezare Resitza Kamerală sau Olah Resitza (Reșița Română) este menționată Nemet Resicza sau Resiczabanya (Reșița Montană). În secolul XX, mai exact în anul 1919, se utilizează oficial denumirea „Recita”, după numele izvorului „Rece” din Valea Domanului, iar în 24 decembrie 1925, comuna rurală „Recita” este declarată comună urbană sub numele „Reșița”⁴.

Până în secolul al XVIII-lea ocupațiile de bază ale locuitorilor din Reșița Română erau creșterea animalelor și agricultura. Însă, datorită descoperirii zăcămintelor cu minereuri de fier la Ogașul Popii, la Tâlva Țapului (între Călnic și Lupac),

¹ Serviciul Județean Caraș-Severin al Arhivelor Naționale, Str. Șesul Roșu, nr. 12, Caransebeș, carina_babeu@yahoo.com

² Ioan Munteanu, Rodica Munteanu, *Timiș. Monografie*, Timișoara (1998), 166.

² Bodó Barna, *Ghid Cronologic pentru orașele bănățene*, Timișoara (2007), 28.

³ Gheorghe Molin, *Monografia orașului Reșița, Uzinelor și Domeniilor*, Reșița, (1926), 6.

⁴ S.J.A.N. Caraș-Severin, Fond: *Primăria orașului Reșița*, dos. 1/1948, inv. 48, 6.

a calcarului de pe Dealul Crucii, a pădurilor din jurul Reșiței, ce puteau asigura producția de mangal de bocșe (combustibil de bază folosit în industrie), dar și datorită râului Bârzava, ale cărui căderi de apă puteau pune în funcțiune instalații industriale și puteau asigura și un mijloc de transport ieftin al lemnului, Habsburgii au hotărât, în anul 1769, să mute centrul industrial de la Bocșa la Reșița⁵.

La 3 iulie 1771, se inaugurează primele două furnale la Reșița, ulterior aici dezvoltându-se Uzinele Reșița. Treptat, Reșița se transformă într-un important centru industrial, cunoscând mai multe etape: perioada 1771–1854 când funcționau uzinele Reșița ca proprietate feudală a Curții Imperiale de la Viena. Sub impulsul revoluției industriale, va fi cunoscută perioada STEG. Perioada interbelică coincide cu înființarea Societății Anonime Uzinele de Fier și Domeniile din Reșița.

Un efect pozitiv al industrializării Reșiței a fost și dezvoltarea transportului. Dacă acesta, inițial era îndreptat spre interese industriale, ulterior se va extinde și asupra persoanelor, mărfurilor, poștei. Perioada interbelică a fost una benefică pentru dezvoltarea transportului, îndeosebi cel rutier. În acest sens, un rol important l-a avut legislația, astfel la 28 august 1921 a intrat în vigoare legea privitoare la circulația autovehiculelor, prin care se aduceau precizări cu condițiile de bază ale circulației automobilelor⁶. Tendințele de încadrare a României în modernitate s-a concretizat prin aderarea României la Convenția Internațională pentru Circulația Autovehiculelor⁷ ratificată la 15.05.1929, reprezentând și o primă armonizare a legislației rutiere române. Maturizarea legislației rutiere are loc în anul 1929 când se pune în prim plan siguranța conducătorilor auto și a pietonilor prin Legea 213 din 22.10.1929, privind circulația pe drumurile publice ce conținea prevederi referitoare la interzicerea circulației automobilelor care prezentau o stare tehnică necorespunzătoare⁸. În spiritul unui transport civilizat și modern, se publică la 10 ianuarie 1931, Regulamentul pentru aplicarea legii circulației pe drumurile publice, iar la 31 mai 1935 este promulgată Legea pentru aderarea la Convențiile pentru verificarea semnalizării rutiere, la regimul fiscal pentru automobile și la aranjamentul dintre autoritățile vamale⁹.

Pe lângă o legislație flexibilă și mobilă, ce susținea realitățile rutiere, era necesară o susținere pe plan local a elementelor ce stăteau la baza transport rutier în condiții legale și civilizate.

Astfel, conform unui extras din regulamentul de organizare și funcționare al orașului Reșița din anul 1933, autoritatea locală reprezentată prin Primăria Reșița se implica activ prin serviciul tehnic la asigurarea condițiilor pentru transportul rutier¹⁰. Dintre atribuțiile acestui serviciu se numărau: întreținerea drumurilor comunale, a podurilor, asfalturilor, deschiderea, închiderea și alinierea străzilor, iluminarea străzilor. Era desemnată o persoană responsabilă, picherul orașului ce supraveghea lucrările de construire și întreținere a drumurilor, controlul porțiunilor de drumuri, avea obligația de a controla cel puțin o dată pe săptămână străzile Reșiței. Se constata modul de curățare al drumurilor, șanțurilor și terasamentelor de la marginile șoselelor. Stricăciunile și defecțiunile erau raportate șefului de serviciu tehnic.

Conform unui plan de situație al orașului Reșița, întocmit în anul 1937 figurează străzile importante ce puteau asigura un transport rutier¹¹: Calea Libertății, B-dul Regina Maria, B-dul Regele Ferdinand, Calea Principesa Elisabeta, Calea Carmen Sylva, Calea General Dragalina, Calea Dorobanților. Interesul manifestat pentru îmbunătățirea modului de circulație rutieră s-a concretizat în anul 1937, când pe baza unui contract semnat între Primăria Reșița și Societatea U.D.R., s-a construit peste râul Bârzava la întretăierea acestuia cu Calea Libertății, un pod de șosea, din oțel laminat, prevăzut cu trotuare¹². La inaugurarea acestui pod, în 28 august 1938, au participat 58 de proprietari de autovehicule¹³. Tot în anul 1937, în corespondența purtată între Primăria Reșița cu alte instituții abilitate, precum Serviciul Județean de Drumuri Caraș, Prefectura Județului Caraș s-a pus în discuție un proiect cu privire la amenajarea străzilor Berzavei și Pe Vale din Reșița, ce urma să cuprindă împietruirea străzilor nepavate, repararea trotuarelor de asfalt și construirea unor trotuare din pavele¹⁴.

Participanții la traficul rutier erau conducătorii de automobile, motociclete, căruțe, autotaxiuri, biciclete, autobuze. Conform unei statistici

⁵ *Schiță monografică a S.C. C.S.R. S.A. la 225 de ani de Siderurgie la Reșița, 1771–1996*, Reșița, (1996), 45.

⁶ *Monitorul Oficial*, nr. 117 din 28 august 1921, 4614–4621.

⁷ *Ibidem*, nr. 104 din 15 mai 1929, partea a-II-a, 5606.

⁸ *Ibidem*, nr. 236 din 22 octombrie 1929, 8062–8071.

⁹ S.J.A.N. Caraș-Severin, Fond *Prefectura jud. Caraș*, dos. 18/1931, 280–292.

¹⁰ S.J.A.N. Caraș-Severin, Fond: *Primăria orașului Reșița*, dos. 3/1933, 60–65.

¹¹ *Ibidem*, dos. 5/1937, 9.

¹² *Ibidem*, 7.

¹³ S.J.A.N. Caraș-Severin, Fond *Comisariatul de Poliție Reșița*, dos. 100/1938, 277.

¹⁴ S.J.A.N. Caraș-Severin, Fond *Serviciul Județean de Drumuri Caraș*, dos. 2/1937, 8 v.

din anul 1935, în Reșița figurau 79 de proprietari de automobile¹⁵, pentru ca în anul 1938 numărul acestora să ajungă la 85¹⁶. Dintre acestea, 6 automobile erau în proprietatea Societății U.D.R. Mărcile cele mai întâlnite erau Ford, Opel, Fiat. Mărcile Steyr și Chrysler sunt menționate cu ocazia întocmirii unor note explicative referitoare la cheltuielile efectuate cu ocazia șederii familiei administratorului delegat Max Auschnit la Vila Clause din Văliug, în perioada 14.07–2.09.1933. Pentru cursele efectuate cu automobilul Chrysler în perioada iulie-august 1933 pe o distanță de 1178 km s-au consumat 352 kg benzină costul fiind de 4576 lei și 17 kg ulei în valoare de 1290 lei. Pentru cursele efectuate cu mașina Steyr în perioada iulie-septembrie 1933, pe o distanță de 2335 km s-au cheltuit 466 kg benzină în valoare de 6.058 lei, 6 kg de ulei cu costul de 455 lei, cheltuielile de întreținere reprezentând 6916 lei. Este menționat salariul șoferului pe luna august ce reprezenta 4.500 lei¹⁷. În ceea ce privește plata impozitelor pentru automobile pe trimestrul I 1933–1934, se plătea pentru Chrysler Imperial cu nr. 48 Orv. suma de 2000 lei, pentru Chrysler cu nr. 150 Orv. suma de 1500, iar pentru Steyer cu nr. 74 Orv. suma de 2000 lei¹⁸. O modalitate de achiziționare a automobilelor se realiza prin reprezentanță, așa cum a fost în cazul fabricii „Margina–Reșița. Distilările de lemn unite SAR Administrația Fabricii Reșița” care comunică Poliției Reșița cumpărarea de la firma Martin Baum&Co, reprezentant al „General Motors Continental S.A. Antwerpen” o mașină Opel, tip închis, Pullmann Sedan, 36 Hp, motorul cu nr. 40989, nr. șasiu 120.1514, cu nr. de înmatriculare 247 Orv.(indicativul reședinței de jude – Oravița)¹⁹.

În privința motocicletelor, numărul acestora se ridică la 87 în anul 1938²⁰. Se menționează marca Harley-Davidson cu ataș, ce era în proprietatea Societății U.D.R. Tot datorită notelor explicative referitoare la cheltuielile efectuate cu ocazia șederii familiei administratorului delegat Max Auschnit la Vila Clause, în perioada 14.07–2.09.1933, se menționează curse zilnice de la Vila Clause – Reșița cu motocicletă, pentru transportul scrisorilor și alimentelor. Pentru o distanță de 3413 km s-a cheltuit

suma de 5333 lei pentru benzină, 3418 lei pentru ulei, iar salariul conducătorului de motocicletă era de 2523 lei²¹. Rolul motocicletei nu era doar utilitar, ci și de agrement. Astfel, în 30 august 1936 se obține o autorizație de către Societatea Sportivă a U.D.R. Uzinele de Fier și Domeniile Reșița din partea Comisariatului de Poliție Reșița cu privire la desfășurarea unui concurs de motociclete, la care urmau să participe 25–30 de concurenți, pe drumurile UDR de la bariera orașului str. Golului cu sosirea la Căminul Muncitorilor din str. Carmen Sylva, nr. 44²².

Mijlocul de transport preferat de reșițeni a fost bicicleta, întrucât achiziționarea acesteia, prețul de cumpărare cât și costurile de întreținere erau accesibile. Bicicletele erau achiziționate din prăvălii, așa cum era cea a d-lui Markovszky²³ și a d-lui Kardos²⁴. Mărcile de biciclete ce circulau pe străzile Reșiței erau diverse: Styria, Waffnerad, Puch, Bavaria, Cursier, Mars, Iris, Opel, Excelsior, Globus, Brezden, Veltrod, Majestik, Merkur, Wanderer, Drumos, Wittler, Adler, Diana, Hunter. Prețul unei biciclete marca Hunter era de 1500 lei.

Transportul public în comun era deservit, în anul 1936, de 2 autobuze ce asigurau transport extern, Reșița–Oravița, dar și intern, pe străzile celor două orașe²⁵. Transportul public privat era asigurat de „taxicouri” (trăsuri cu regim de taxi). În anul 1938 sunt menționați 17 proprietari de auto-taxiuri, din care 2 proprietari dețineau autobuzuri-taxi²⁶.

Efectul negativ al transportului rutier de persoane nu a întârziat să apară; accidente de circulație erau cauzate, îndeosebi de: neutilizarea farurilor pe timp de noapte „...Maresch Anton a circulat noaptea cu bicicleta nr. 708 Orv Reșița, fără lampă...”²⁷, lumina puternică a farurilor, conducerea autovehiculului fără permis, nerespectarea legilor circulației, nerespectarea semnelor de circulație, viteza nereglementară „...accident de circulație între automobilul dr. Ioan Popovici și trăsura săteanului Muselin Matei, la bifurcația străzilor Libertății cu Mihai Viteazul în Reșița. Conducătorul automobilului a mers cu viteză nepermisă, caii trăsuri au putut fi opriți la timp...”²⁸, neglijența șoferilor sau

¹⁵ S.J.A.N. Caraș-Severin, Fond *Comisariatul de Poliție Reșița*, dos. 35/1936, 779.

¹⁶ *Ibidem*, dos. 100/1938, 205.

¹⁷ S.J.A.N. Caraș-Severin, Fond *Uzinele de Fier și Domeniile Reșița S.A.*, inv. 1605, dos. 33/1933, 2.

¹⁸ *Ibidem*, 26.

¹⁹ S.J.A.N. Caraș-Severin, Fond *Comisariatul de Poliție Reșița*, dos. 35/1936, 604.

²⁰ *Ibidem*, dos. 100/1938, 205.

²¹ S.J.A.N. Caraș-Severin, Fond *Uzinele de Fier și Domeniile Reșița S.A.*, inv. 1605, dos. 33/1933, 2.

²² S.J.A.N. Caraș-Severin, Fond *Comisariatul de Poliție Reșița*, dos. 35/1936, 592.

²³ *Ibidem*, 438.

²⁴ *Ibidem*, 440.

²⁵ *Ibidem*, 726.

²⁶ *Ibidem*, dos. 100/1938, 202.

²⁷ *Ibidem*, dos. 67/1937, 295.

²⁸ *Ibidem*, dos. 100/1938, 33.

a pietonilor, starea de ebrietate, defecțiunea tehnică a autovehiculelor „.....cauza accidentului a fost patinarea mașinii, știut fiind faptul că Fordurile nu au stabilitate la partea dinapoi când terenul este umed sau foarte îngust...”²⁹.

Conform unei statistici privind accidentele de circulație pe anul 1936 în orașul Reșița au fost înregistrate 7 accidente de circulație, dintre care 2 au fost mortale. În data de 27.10.1936 s-a constatat decesul unei fete de 3 ani, care a fost nesupravegheată și a fost lovită de un taxi, pe strada Libertății, iar în data de 12.06.1936 un gardian public a fost lovit de un taxi condus un șofer în stare de ebrietate³⁰. Din cele 7 accidente, 4 au fost provocate de taxiuri, 1 de motocicletă, 1 de bicicletă, 1 de un autovehicul particular. Cauzele au fost neglijența șoferilor, a pietonilor, starea de ebrietate a unui șofer. Daunele au fost fie de natură fizică (rănirea sau decesul participanților la trafic), fie materială (avarierea autovehiculelor).

Colaborarea dintre autoritățile locale, precum Prefectura județului Caraș, Primăria Reșița, Poliția de Reședință Oravița, Poliția Reșița s-a concretizat prin acțiuni de popularizare privind cunoașterea, respectarea și aplicarea corectă a regulamentelor de circulație. În acest sens, au fost emise ordine, publicații în vederea conștientizării populației asupra importanței respectării regulamentelor de circulație.

Măsurile vizau obligativitatea utilizării farurilor pe timp de noapte, montarea unor faruri cu becuri colorate cu albastru, reducerea vitezei și micșorarea luminii farurilor pentru a evita reacția imprevizibilă a animalelor de tracțiune. Se verifica până și modul de achiziționare a acestora, ce trebuia să se efectueze din comerț și nu prin intermediul autorităților³¹. Refuzul Ministerului de Interne de a aproba înființarea unei comisii pentru examinarea candidaților amatori pentru obținerea permisului de conducere a autovehiculelor, la sediul Poliției din Oravița sau Reșița, demonstrează strictețea cu care era tratat acest examen. Astfel, acordarea permiselor de circulație se realiza pe baza unui examen de „cestiune” la Chestura Poliției din Timișoara³². Nu doar conducătorii de automobile beneficiau de permise, ci și bicicliștii. Permisul de bicicletă cuprindea numele proprietarului, localitatea, domiciliul, acordul scris din partea autorităților „... are voie a circula cu bicicleta”, nr. de ordine, nr. de fabrică al scheletului inferior, data eliberării, insti-

tuția abilitată (Poliția), iar pe verso era un timbru fiscal și ștampila instituției care elibera permisul³³. Pentru evitarea accidentelor datorate unor defecțiuni tehnice, revizuirile autovehiculelor erau anuale și obligatorii. În caz de neprezentare la revizie, se anulau permisele de circulație și proprietarii erau chemați în judecată. Actele necesare revizurii automobilului erau: permisul de circulație, permisul fiscal pentru șoferii de taxi și autobuze, polițele de asigurare cu taxele plătite³⁴. În privința taxelor, proprietarii de autovehicule apelau la diverse subterfugii, pentru a se eschiva de plata acestora. În astfel de condiții, se va interzice scoaterea autovehiculului din circulație în mod provizoriu, pentru că cererile în acest sens erau formale și se circula în realitate, evitându-se plata taxelor.

Cea mai uzuală metodă de reducere a accidentelor era amenda. Pentru conducerea vehiculelor cu tracțiune mecanică, automobile sau motociclete fără permis de circulație se prevedea o amendă cuprinsă între 4000–10000 lei, iar pentru proprietarii vehiculelor care acceptau să fie conduse de persoane fără permis se prevedea o amendă de 20000 lei³⁵. Bicicliștii care nu dețineau tăblițe cu nr. de ordine și localitatea de domiciliu erau chemați în judecată. Amendă pentru circularea fără faruri aprinse pe timp de noapte cuprindea suma de 200 lei. Pentru depășirea vitezei regulamentare amenda minimă era de 200 lei „Marcel Francisc a condus automobilul 168 Orv. prin orașul Reșița și a depășit maximum de viteză, circulând între 50–60 km/oră”³⁶. Dacă amenda minimă, reprezentând 200 lei, nu se plătea pe loc la Percepția de Stat Reșița sau se refuza plata acesteia, contravenientul era chemat în judecată, iar amenda maximă ce trebuia plătită era de 1000 lei³⁷.

Prin toate aceste măsuri, se pun bazele unei educații rutiere pe care locuitorii Reșiței trebuiau să o însușească (fie conducător auto, fie pieton), iar primul pas în acest sens era tocmai responsabilizarea acestora. Prin mijloacele de transport utilizate se pune accent pe accesibilitate (se poate circula în zone în care nu se putea pătrunde cu trenul, de ex.). Construirea, amenajarea drumurilor, podurilor au permis lărgirea căilor de comunicație. Astfel, dezvoltarea transportului rutier în Reșița în perioada interbelică dezvăluie o comunitate flexibilă, dinamică, deschisă la noi oportunități.

³³ *Ibidem*, 88.

³⁴ *Ibidem*, dos. 100/1938, 204.

³⁵ *Ibidem*, dos. 35/1936, 285.

³⁶ *Ibidem*, 546.

³⁷ *Ibidem*, 296.

²⁹ *Ibidem*, dos. 67/1937, 334.

³⁰ *Ibidem*, dos. 35/1936, 779.

³¹ *Ibidem*, 511.

³² *Ibidem*, 437.