

De la tramvaiul cu cai la cel cu volți

Cînd poposesc în București, mulți turiști din provincie sau din lumea largă privesc tramvaiul ca pe o curiozitate — îl fotografiază sau se plimbă cu el de-a lungul și de-a latul marelui oraș. Nu-i de mirare: în foarte multe locuri din Europa sau de pe alte continente tramvaiul a dispărut; în plus, vagoanele galbene-roșii ale tramvaielor bucureștene sînt printre cele mai elegante și moderne din cîte circulă prin marile centre urbane. N-ar fi rău, deci, să răsfoim puțin istoria acestui original mijloc de transport care a evoluat mereu, odată cu progresul tehnic...

Primele tramvaie, dar cu cai, au apărut la New York în 1859 — apoi în 1860 în Anglia și Belgia, și în 1865 în Franța, unde parizienii spuneau liniilor sale «drumul de fier american». La București, la 24 iulie 1868, Consiliul comunal primește o cerere din partea cavalerului de Gyra, un ins întreprinzător, care propunea primăriei să înființeze un «drum de fier american». Nu se ajunge la nici o înțelegere. De-abia în vara anului 1871 ziarele publică o știre ce avea să stîrnească interes, ba să entuziasmeze pe cei două sute de mii de oameni cît avea atunci Bucureștiul: primăria a semnat actul de concesiune nr. 6495 din 3/15 iulie 1871, prin care se dădea drept lui Harry Hubert de Mervée Slade să construiască drum de fier american și să-l exploateze vreme de 45 de ani. La 28 decembrie 1872 apar în București — faptul transformîndu-se într-un fel de sărbătoare — primele tramvaie cu cai. Spre disperarea sutelor de birjari și a celor doi mari proprietari de tramcare — un fel de trăsură cu cai, cu cîte 10 locuri ce circulau pe trasee fixe — care asigurau pînă atunci transportul în comun în Capitală. Întîia linie de tramvai parcurge Podul tîrgului de afară, cum i se spunea căii Moșilor și Podul Tîrgoviștei — calea Griviței — și ale căror capete se întîlneau în piața Sf. Gheorghe. Apoi au fost înființate liniile: șoseaua Bonaparte — calea Călărași; Sf. Gheorghe — Linăriei; Sfîntu Gheorghe — calea Dorobanților. Pe linia «cea mare» dintre Sfîntu Gheorghe și Gara de Nord,

circulau la început șapte vagoane, «cuprinzătoare a cîte 10 locuri fiecare»; era vorba de locuri pe bănci, căci în picioare nu se circula pe atunci — cînd se ocupau locurile taxatorul punea o tăbliță la scara vagonului pe care scria «complet».

S-au construit și s-au exploatat 20 km de linii de tramvaie cu cai. Acest mijloc de transport a prilejuit în București și apariția primelor tarite fixe de transport, precum și întîile reguli de circulație. Pricazuri ale primăriei cereau: «trăsurile ce vor circula pe drumul de fier american să aibă arcuri, să fie iluminate noaptea și să stea închise cu sticlă iarnă», sau interziceau căruțașilor sau birjarilor care circulau în voia lor pe toate străzile, să circule sau să dejuge oriunde «că de vor opri și dejuga pe drumul de fier american se va face pericol de accidente.» La 25 iunie 1891 primarul dă prima reglementare largă a circulației tramvaielor. În 1883 apar pe străzile Bucureștiului cele mai moderne vagoane de tramvai din lume, aduse tocmai din Filadelfia — erau în număr de 13 și puteau «cuprinde 12 persoane înăuntru, 6 pe fiecare peron din față și din dărătul pentru persoane care fumează».

După 1889 tramvaiul cu cai se modernizează — apar vagoane pentru iarnă și pentru vară, chioșcuri în stații — dar călătorii puteau cere să se urce sau să coboare între stații — tramvaiele erau luminate pe dinăuntru și pe dinafară, aveau cutii de scrisori; fiecare vagon făcea cîte 10 curse pe zi. Prin 1893 circulau peste 130 de vagoane ce transportau zilnic 24.000 de călători.

Lată, în 1894, tot în luna decembrie altă noutate copleșitoare pentru bucureșteni: apar primele tramvaie electrice — purtau nr. 14 și circulau între bd. Obor și Cotroceni; existau 8 vagoane — motor și 8 remorci. Prin 1906 a fost o încercare în București de a se introduce un tramvai cu aburi — a și circulat un an între bariera Grivița (Sf. Vineri) și Gara de Nord — dar, folosind cărbune, producea fum, praf și multă murdărie, așa că bucureștenii l-au dezavuat. Prin 1909 se constituie Societatea

tramvaielor din București (STB), o societate anonimă care realizează beneficii imense an de an. Bucureștiul a fost al unsprezecelea oraș din lume care a introdus tramvaiul electric. A fost o mare dispută și în Consiliul comunal și în presa vremii în problema plasării firului electric: unii cereau să fie subteran, alții aerian. «Cu toții vedem ce aspect hideos prezintă sîrmele acele sprijinite în aer pe niște stîlpi imposibil de privit» se lamentau adversarii firului aerian: dar au învins necesitățile tehnice. Spre deosebire de tramvaiul cu cai, cel cu volți n-avea stații fixe. Cînd ajungea în dreptul casei sau străzii sale, pasagerul trăgea de un șnur un clopoțel de lîngă vatman suna și vagonul era imediat oprit; iar cînd vroia să se urce, venea omul lîngă linia «electricului», făcea semn și tramvaiul oprea să-l ia, «că de-ia este electric și are frîne bune, ca să oprească și să pornească după voie.» Amuzantă era și această notă din «Gazeta municipală»: «... era o vreme cînd în București aveam tramvaie cu cai sau mai exact cu un cal pentru că o singură gloabă trăgea cutiuța în care se înghesuiau pasagerii, față-n față pe două rînduri. Un bici și cîteva expresiuni «parlamentare» ale conductorului înlocuiau atunci motorul. Tramvaiul cu cai avea un mare avantaj (N.R. la început, căci apoi avea stații fixe): oprea unde voiai tu, ba puteai, dacă erai ofițer, să trimiți ordonanța să oprească tramvaiul pînă ce îți punea pălăriuța cucoana. Azi avem tramvaie electrice, admirabile ca iuțeală. Însă că să știi unde este o stație de tramvai trebuie să aștepti un vehicul electric, să fugi după el și dacă-l scapi să îți mînte unde a oprit. Cînd ești în tramvai vatmanul are gentilețea ca uneori să anunțe, cu voce răgușită stațiile principale la care oprește tramvaiul: Carpați, Niță Stere, Făgădău, Cinema Aro...» Abia după anul 1900 s-au fixat stații obligatorii, cu greu și după aprige dispute.

Tramvaiul cu cai și cel electric au coexistat în București mulți ani. În 1911 încă existau în serviciu 1350 cai și un mare număr

de vagoane rămase din veacul anterior care transportau anual 35 milioane de călători. În 1928 se aflau în Capitală doar 6 km de linii de tramvai cu cai — «electricul» se dezvoltă cu repeziciune. În 1929 a fost pensionat ultimul cal al societății de tramvaie. În acel an «electricul» rula pe 58 km. de cale și transporta 8 milioane de pasageri pe lună, acest mijloc de transport cunoscând an de an o extindere în București. După al doilea război mondial tramvaiul electric cunoaște un regres. Cu vreun deceniu și jumătate în urmă au apărut concurenții săi — autobuzele care au acaparat repede o sumedenie de linii de transport în comun. Apoi au apărut și troleibuzele — la București în 1949: În trecut fie spus în România primele linii de troleibuz au existat în Sibiu pe la 1904, iar în Timișoara prima exploatare

organizată a «autobuzelor electrice» sau a «firobuzelor» — cum îi spuneau localnicii — se întâmpla în 1939. Așadar, prin deceniul al șaselea tramvaiul bucureștean începe să-și reducă aportul în transportul cetățenilor; au fost chiar desființate mai multe trasee, aceasta și din motive de îmbunătățire a circulației, mai ales în centrul orașului.

Dar au urmat anii când Capitala se dezvolta vertiginos nu numai edilitar, ci și economic. Apar noi și noi cartiere de locuințe — adevărate orașe satelit: Drumul Taberei, Berceni, Titan Șulea, Militari. Potențialul industrial al primului oraș al țării se amplifică mereu și se înalță mari platforme industriale — și așa este redescoperit tramvaiul. Se construiesc noi linii de tramvai pe o lungine de zeci de kilometri spre industriile din Berceni, Progresul,

Pipera, Militari; vechile linii se prelungesc și căile de rulare și terasamentele se înlocuiesc cu altele superioare. La uzina «Electroputere» din Craiova și la Atelierele centrale ITB începe modernizarea trenurilor de tramvai cu vagoane și remorci de mare capacitate. După 1970 au apărut primele tramvaie silențioase și de mare viteză, mai întâi importate, apoi de producție românească, marile vagoane de tip V3A. Mai recent, în țară a fost profilată o uzină pentru construirea de vagoane moderne de tramvai. Iar la ora actuală tramvaiul bucureștean deține iarăși ponderea în rețeaua de transport în comun din București. Își va menține el supremația în fața marelui rival ce a apărut la orizont — sau mai bine spus la subteran — metroul?

ION PREDĂ

Scrumbiile din Marea Nordului

amenințate cu exterminarea! O bogăție ce părea inepuizabilă, care fusese cândva una dintre principalele surse de proteine, riscă să devină doar o simplă amintire. «Dacă nu se vor lua măsuri de protecție, în primul rând să se oprească exploatarea excesivă pe mai mulți ani, ne putem aștepta la distrugerea totală a stocului și chiar la dispariția speciei». Ce l-a determinat pe directorul Institutului științific și tehnic al pescuitului maritim din Boulogne-sur-Mer să fie atât de îngrijorat? În primul rând, cifrele, mai mult decât edificatoare. În ultimii zece ani, volumul pescuitului în Marea Nordului n-a încetat să scadă: de la 700.000 t. de pește în 1968 («producția» de vîrf a fost atinsă în 1965, cu 1.200.000 t.) s-a ajuns în 1976 la numai 170.000 t., în ciuda perfecționării neîncetate a tehnicilor de pescuit.

O primă cauză ar fi deci pescuitul excesiv, nerațional, o competiție pe care și-o dispută cu ardore țările comunității europene și, în mod special, Marea Britanie, Franța, Danemarca, Germania Federală și Țările de Jos. Următoarea cauză este, de fapt, o conti-

nuare a celei dintii, dar cu urmări și mai grave: pescuitul puietului, a peștilor nematuri. Operațiunea a început destul de recent, prin anul 1960, dar rezultatele sînt de pe acum dezastruoase: 169.000 t. de scrumbii tinere, încă neformate, reprezentînd un număr considerabil de indivizi, aproape trei miliarde, au fost extrase fără milă, nu pentru a servi la prepararea unor conserve scumpe, ci la fabricarea făinei și a uleiurilor care intră în compoziția hranei porcilor și a păsărilor. La ora cînd lipsa proteinelor pentru alimentația omului a devenit o problemă acută, o astfel de măsură pare o aberație. Din 1975, pescuitul scrumbiilor tinere a fost interzis. După discuții îndelungate, consumate în cadrul reuniunilor asupra drepturilor de pescuit, miniștrii C.E.E. au căzut de acord să suspende pescuitul scrumbiilor din Marea Nordului pînă la sfîrșitul anului 1978. Nu a fost ușor să se ia o asemenea hotărîre. Acolo unde legile pe termen scurt ale economiei se opun legilor pe termen lung ale ecologiei, unde creditele alocate de unele state dezvoltării pescuitului întrec cu mult pe cele

destinate studiilor de ecologia speciilor, divergențele de opinie se manifestă cu înverșunare.

Dacă asupra extinderii zonelor de pescuit, a epocilor de capturare și a soartei puietului s-a ajuns la un acord, rămîn încă nerezolvate cel puțin alte două probleme de maximă importanță: poluarea marină și distrugerea locurilor de depunere a ouălor. Poluarea zonelor de coastă amenință cel mai greu tot viața peștișorilor în formare. Larve de tot felul, nu numai de scrumbii, mor în cantități impresionante în Waddensee, care adună o parte din apele poluate ale Rinului. Căldăt factor distructiv vizează numai existența scrumbiei. Spre deosebire de alte specii, ea își depune ouăle fecundate direct în apă; acestea coboară apoi pînă întîlnesc nisipul de pe fundul mării. Dar, acest nisip este extras adeseori pentru nevoile industriei, provocînd distrugerea locurilor care adăpostesc icrele scrumbiilor. În ciuda măsurilor luate pentru a se limita exploatarea acestor zone, distrugerea ouălor continuă la adăpostul derogărilor.

În sfîrșit, ar mai fi de spus că proiectele pentru instalarea centralelor nucleare de mare putere riscă să perturbe, de asemenea, mediul marin, să contribuie la diminuarea catastrofală a stocurilor. Biomasa scrumbiilor din Marea Nordului era evaluată în 1975 la 300.000 t. Estimările cele mai recente reduc această cifră la cel mult 20.000 t.