

Kas, kaip, kur, kada atsirado

Automobilio numerio atsiradimas

1901 m. Berlyne (Vokietija) tarp pirmųjų automobilių pasirodė mašina su keista lentele: JA-1. Tai ir buvo pirmasis pasaulyje automobilio numerio ženklas. Tuo metu niekas negalėjo paaiškinti kodėl verslininkas Rudolfas Hercogas numeriui pasirinko būtent šias raides ir tokį skaitmenį. Tik vėliau tyrinėtojai nustatė, kad raidės „JA“ yra Johanos Anker – verslininko jaunutės žmonos – inicialai, o skaitmeniu „1“ jis išreiškė savo jausmus žmonai: „pirmoji ir paskutinė...“ Automobilių numeriai greitai prigijo ir buvo pradėti naudoti įvairiose pasaulio šalyse. Pirmą kartą visos mašinos Lietuvoje buvo suregistruotos ir gavo valstybinius numerius 1921-aisiais. Jie buvo balti su juodais skaičiais, o nuo 1932 metų Lietuvoje buvo įvesti valstybiniai numeriai su registracijos vietos nuoroda – ant numerio užrašytos viena arba dvi raidės reiškė šalies miestą arba apskritį, kurioje transporto priemonė registruota. Prezidento Antano Smetonos automobilio valstybinis numeris buvo „K 1

Įdomūs faktai susiję su automobilio numeriais

Anglijoje automobilių registracijos sistema nesikeitė nuo 1901 metų. Dėl to šioje šalyje išaugo negirdėta verslo šaka – prekyba automobilių numeriais. Laikraščiuose daug skelbimų, kuriuos įdeda ketinantys pirkti arba parduoti senus... registracijos numerius. Ypač vertinami tokie, kurių raidžių ir skaičių kombinacija asocijuoja ka nors prasminga. Antai princesė Ana važinėja automobiliu, kurio numeris ANN-1, o garsiosios firmos „Rols-rois“ direktoriaus rolso numeris RR-1. Netgi viena Anglijos karalienės vestuvinių dovanų buvo automobilio numeris su jos inicialais, kurį jai įteikė Karališkosios oro pajėgos.

Numerių kainos

Honkonge (Kinija) kai kurie automobilių numeriai kainuoja daugiau, nei pats automobilis. Mat kinai nepaprastai tiki kai kurių skaičių magiška galia. 1988 m. rugpjūčio (aštuntas mėnuo) 8 diena (kaip čia manoma – pačia sėkmingiausia XX šimtmečio diena) už numerį 8787 tekstilės karalius Lo Tingpongas paklojo 20 tūkst. dolerių, nes šio numerio skaičiai kinų kalba turi ryšį su žodžiais „suklestėjimas“ ir „tuojau“.

Anglijoje 2005 metais už kombinaciją **1F** buvo sumokėta 185 000 eurų,

Po metų, 2006 m. už numerį **M1** buvo sumokėta 331 000 £.

Bet ši suma išsilaiškė neilgai, nes po sekinančių derybų, pertvarkymo kompanijos Project Kahn įkūrėjas Afzalas Kanas (Afzal Kahn) įsigijo registracinį numerį **F1**. Už šią privilegiją jam teko sumokėti net 440 625 £ (virš 2 200 000 litų).

Tačiau numeris **S1** Didžiojoje Britanijoje tapo brangiausiu šalyje, nes už jį aukcione buvo sumokėta 397500 svarų, arba 513000 eurų. Šio numerio ženklas yra vienas seniausių šalyje. Šis numeris bus uždėtas ant raudono „Škoda“ automobilio.

Bet 25 metų verslininkas Abdulas Gafaras Kuri (Saeed Abdul Ghaffar Khouri) iš Jungtinių Arabų Emyratų labdaringame aukcione už registracinį numerį su skaičiumi „1“ užmokėjo net 52,2 milijono dirhamų (apie 14,5 milijono JAV dolerių). Kaip praneša ABC news, tai didžiausia pasaulyje suma, kada nors sumokėta už automobilinį numerį. Ši suma buvo įrašyta į Gineso rekordų knygą.

Kiti įdomūs faktai

Vienintelis pasaulyje automobilio numeris yra užregistruotas Pizos mieste (Italija). Tai PI 314159. Matematikai iš kart nutarė, kad tai garsusis skaičius Pi (jeigu reikiamoje vietoje padėsime kablelį), reiškiantis apskritimo ilgio ir jo skersmens santykį.

Pekine uždrausti ketvertu besibaigiantys automobilių numeriai, kadangi teigiama, jog šis skaičius neša nelaimę. Minėtų priemonių imtasi todėl, kad žodis „keturi“ putonghua tarmėje skamba panašiai kaip „miręs“.

Nuo šiol Kinijos didmiestyje nebus išduodami automobilių registracijos numeriai, pasibaigiantys skaičiumi keturi, remdamasis oficiozu „Beijing Times“ praneša laikraštis „The South China Morning Post“. Pekinas – pirmasis Kinijos miestas, kuriame taikomas toks draudimas, nors daugelyje didmiesčio pastatų nėra ketvertu žymimų aukštų, t.y. ketvirto, keturiolikto ar dvidešimt ketvirto aukšto.

Prancūzijos miestelio La Rošel teismas leido vienai šeimai gimusia mergaitę pakrikštyti vardu Mari-Mari-Mari. Tėvai tokį pasirinkimą argumentavo tuo, jog mergaitė gimė 3,3 kg svorio, galvos ir krūtinės apimtis buvo 33 centimetrai, o ūgis – 51 (3x17) centimetrų. Gimė ji žirondo departamente, kur automobilių numeriai prasideda skaičiumi 33, o motinai jos gimimo diena sukako 33 metai.

Rusijos kelių inspekcija pasiūlė kardinaliai pakeisti automobilių numerių išdavimo ir transporto priemonių registravimo tvarką. Ji nori padaryti taip, kad numeriai būtų išduodami visam laikui. Transporto priemonė registracijos ženklus gaus dar automobilių salone. Net ją perparduodant, numerių nuimti ar keisti nereikės. Transporto priemonės keis savo savininkus, tačiau registracijos ženklai liks tie patys.

Eismo taisyklių atsiradimas

Pirmuosius kelio ženklus Romos keliuose įvedė valstybės veikėjas ir karvedys Julijus Cezaris (100–44 m.pr.m.e.). Suprantama, tie ženklai skyrėsi nuo šiuolaikinių, tačiau kai kuriomis taisyklėmis naudojamės ir šiandien. Pavyzdžiui, siekiant išvengti spūsčių – vienos krypties eismas.

Nuo saulėtekio iki saulėlydžio Romoje gatvėmis buvo draudžiama važiuoti privatiems vežimams, o kitų miestų važiuotojai apskritai turėjo savo transporto priemones palikti prie miesto vartų ir po miesta vaikščioti pėsčiomis ar samdytis važnyčiuotojus (ko gero, tai ir buvo pirmieji taksistai). Buvo draudžiama vežimų savininkams važiuoti per foruma (centre) ir reikalauta ratus apraišioti skudurais važiuojant naktį.

Tam, kad taisyklėmis būtų vadovaujamas, įkurta speciali tarnyba – ko gero, pirmoji kelių policija. Į ją buvo priimami buvę gaisrininkai. Nesilaikantys šių reikalavimų buvo išplakami, o ginčai tarp prižiūrėtojų ir nedrausmingų važiuotojų sprendžiami kumščiais.

Didžioji sankryžų dalis buvo nereguliuojamos. čia didikai buvo nustatę savas taisykles: jie į priekį pasiūsdavo bėgika, kuris sustabdydavo judėjimą tokioje sankryžoje ir užtikrindavo laisva kelia savo šeiminkui.

Pirmosios **oficialios taisyklės Europoje** pasirodė apie 1300 metus. Popiežius Bonifacijus VIII nurodė, kad piligrimai į Romą turi keliauti tik kairiąja kelio puse.

XVIII a. pradžioje Rusijos miestų gatvėse siautėjo lenktynininkai su rogėmis ir vežimais. Tokios lenktynės 1730 m. buvo kuo griežčiausiai uždraustos, o įsakų vykdymą kontroliavo policija, tvarkai palaikyti siuntinėdama dragūnų ir ulonų būrius. Išdykusius važnyčiuotojus carai ir carienės drausminti bandė įvairiai: nusižengusį pirma karta nuplakdavo rimbu. Nusižengę pakartotinai buvo tremiami katorgon.

1865 m. anglų parlamentas priėmė įstatymą „Apie kelių lokomotyvus“. Gavęs „raudonosios vėliavėlės“ varda jis trisdešimčiai metų nuslopino garo automobilių eksploatavimą Anglijoje. Mat šį įstatymą prastūmė geležinkelių savininkai. Tikslas – pažaboti konkurentą. Šis įstatymas reikalavo, kad kiekviena kelių lokomotyva aptarnautų ne mažiau kaip trys žmonės. Vienas iš tų asmenų privalėjo eiti prieš lokomotyvą ne mažiau 50 metrų atstumu ir nešti raudoną vėliavėlę, ja įspėdamas kitus važiuojančius bei pėsčiuosius, kad artėja lokomotyvas. Be to, kelių lokomotyvas privalėjo sustoti pėsčiajam, raiteliui arba vežikui iškėlus jį viršų ranka. Savaeigiai ekipažai užmiesčio keliais turėjo važiuoti ne didesniu kaip 4 mylių per valandą (apie 4,5 km/h), o miestuose bei gyvenvietėse – 2 mylių (apie 3,2 km/h) greičiu. Įstatymas panaikintas 1894 m.

Senųjų miestų siauros gatvelės nebuvo pritaikytos transporto antplūdžiui – jose vos tilpo vežimai ir pėstieji. Užsižiopsoję praeiviai dažnokai būdavo pavaišinami botagu.

Keliuose ir gatvėse pasirodžius savaeigiems ekipažams, pradėjo rasti ir pirmosios aukos. Visose valstybėse pasipylė įstatymai, ribojantys greitį, draudžiantys sustoti kur pakliuvo, saugantys aplinką ir ramybę. Šie įstatymai neretai buvo nukreipti prieš automobilius, kaip prieš nepageidautina technikos naujovę.

Jau pirmaisiais Lietuvos Respublikos gyvavimo metais susirūpinta tvarka krašto keliuose. Susisiekimo ministras 1920-ųjų vasario 17 dieną patvirtino „Taisyklės apie tvarką ir išlygas plentais ir Susisiekimo ministerijos vieškeliais mechanine jėga varomais vežimais žmonėms ir kroviniams vežti“. Jos turėjo tik 12 paragrafų. Nors ir netobulas, tai buvo pirmas toks lietuviškas dokumentas, dabartinių Kelių eismo taisyklių pirmtakas, vėliau tarpukario metu kelis kartus taisytas ir papildytas.

1926 metais buvo priimta „Tarptautinė kelių transporto konvencija“, prie jos Lietuva netruko prisijungti.

Saugos diržų istorija

Kiekviename šiuolaikiniame automobilyje yra įtaisyti saugos diržai. Paprastai manoma, kad tai pastarųjų dešimtmečių išradimas. Tačiau saugos diržų istorija kur kas senesnė. Jie pasaulyje yra žinomi labai seniai. Dar prieš 4 tūkst. metų Odisėjas, keliaudamas iš Trojos, prisirišo diržais, kad per audrą išsilaikytų laive.

1902 m. per automobilių lenktynes Niujorke pirmą kartą buvo panaudoti saugos diržai. Inžinierius Volteris Berkeris, vairavęs elektromobilį, pavadinta „Torpeda“, nusprendė dėl atsargumo prisirišti prie sėdynės diržais. Jis ir jo kolega taip išsigelbėjo nuo mirties. Lenktynių trasoje jų mašina užsikabino už geležinio strypo, kyšojo iš žemės, ir įsirėžė į publika. Du žmonės žuvo, keli buvo sužeisti. Laikraščiai daug rašė apie aukas, tačiau nepaminėjo, jog elektromobilio įgula net nenukentėjo – išgelbėjo diržai.

1907 metais. buvo užpatentuotas pirmasis automobilio saugos diržas. Tai padarė prancūzas Giustavas Libau. Tačiau iki 6-ojo dešimtmečio pradžios jie buvo dažniausiai naudojami tik aviacijoje. „Y“ raidės formos trijuose taškuose tvirtinamus diržus pasiūlė buvę amerikiečių lakūnai Rodžeris Grupvoldas ir Hugas de Havenas.

1959 m. atsirado „Y“ formos trijų taškų saugos diržai. Juos sukūrė inžinierius Nylnas Bolinas ir užpatentavo „Volvo“ kompanija. Pirmiausia jie buvo įdiegti „Volvo P120 Amazon“ ir PV544 modeliuose. Nuo 1967 m. saugos diržai pradėti montuoti ir galinėse automobilių sėdynėse..

1968 m. „Volvo“ trisagčiam saugos diržui įtaiso inercinę ritę.

JAV saugos diržus priėmė be entuziazmo. Jos naujovei priešinosi ir net šaipėsi. Kalbos ir patyčios nurimo negreit. Jos baigėsi 1967 m., kai „Volvo“ paskelbė švedijoje per metus įvykusių

28 tūkst. avarių ataskaita, jog jie 50-60 proc. sumažino traumų galimybę.

1968 m. JAV buvo paskelbta, kad saugos diržai privalo būti kiekviename automobilyje, o dar po ketverių metų priimtas įstatymas, kad saugos diržai važiuojant turi būti užsegti.

1969 m. Čekoslovakija tampa pirma šalimi, kur privalomi juosėti saugos diržus.

1974 m. Į automobilius pirmą kartą įtaisomos oro pagalvės. Pirmiausia jos buvo įtaisytos „Mercury“ kompanijos automobiliuose (JAV) priklausančiuose draudimo kompanijai „Allstate“.

„Hondos“ specialistai sukūrė įprastų pasyviosios saugos priemonių – diržo ir oro pagalvės hibridą ir pavadino jį „AirBelt“. Naujienos pagrindas – vamzdžio pavidalo (skersmuo apie 15 cm) diržas. Įvykus avarijai smūgio davikliai „komanduoja“ pirotechniniams įtaisams, kurie diržą pripučia.

Japonų inžinieriai mano, kad tokie saugos diržai atlieka iš karto keletą funkcijų. Pirmiausia jis veikia kaip įtempiklis: pripūstas diržas sutrumpėja ir keleivis prispaudžiamas prie sėdynės. Antra, įvykus priešpriešiniam susidūrimui, sumažėja kaklo traumų rizika, kadangi žmogaus galva nepasiekia krūtinės. Be to, netraumuojama krūtinės lasta. Pagaliau toks diržas veikia kaip kinetinės energijos gesintuvas – suspaustas oras laipsniškai išeina per kiaurymes.

Kodėl pasaulyje eismas vyksta skirtingomis kryptimis

Kodėl pasaulis pasidalijo į kairiąją ir dešiniąją kelio pusę važinėjančias valstybes, paaiškinti gana sunku.

Pirmąjį nurodymą, kuria kelio pusę keliauti, kinų raštuose surado istorikas M.G.Lay.

1100 metų prieš Kristų parašytame dokumente rašoma: „Dešinė kelio pusė skirta vyrams.

Kairioji – moterims. Viduriu važiuoti privalo kariatos.“

Tiesa, šios taisyklės, labiau buvo skirtos išpildyti etiketo reikalavimus, o ne išvengti avarių,

Istorikas Brynas Walteris mano, kad senovės Romoje eismas vyko kairiąją kelio pusę.

Tyrinėtojas Anglijoje surado seną romėnų akmenų gabenimo kelią. Iš grindinyje išlikusių rėžių, kurie atsirado tempiant luitus, B.Walteris padarė šią išvadą.

Prieš septynis šimtmečius visa Europa naudojo anglišką sistemą. Kairiosios pusės buvo laikomasi dėl paprastų priežasčių. Tais laikais niekad nežinojai, ką sutiksi kelyje. Kai sutiktasis artėdavo iš dešinės – būdavo lengviau atremti staigų puolimą.

Be to, didžioji dalis žmonių yra dešiniarankiai ir vežimus vadeliuojantys senovės romėnai, manoma, laikydavo vadeles dešiniąją ranką, o botagą – kairiąją. Kad nesudrožtų botagu priešais atvažiuojančių vežimų vadeliotojams, jie laikydavosi kairės kelio pusės.

Dešiniarankiams taip pat lengviau užsokti ant žirgo iš kairiosios pusės. Dėl to ir raiteliai jodavo kairiąją pusę, kad išvengtų priešpriešinio eismo lipdami ant žirgo ir nulipdami nuo jo. Galiausiai, riteriai ir kiti ginkluoti keleiviai pasirinkdavo kairiąją kelio pusę, kad, iškilus būtinybei, galėtų čiupti ginklą į dešinę ranką ir kautis su priešais atjojančiu priešininku „gerąją ranką“.

Tad kodėl didžioji dalis pasaulio šiandien važinėja dešiniąja kelio puse? Teorijos skiriasi, bet neabejotinai didelę įtaką tam padarė Napoleonas. Prancūzai nuo XVIII amžiaus pabaigos pradėjo važinėti dešiniąja kelio puse (istoriniuose šaltiniuose nurodoma, kad 1794 metais Per revoliucinę suirutę dėl savo kailio įsibaiminę aristokratai taip pat „persikraustė“ į dešiniąją pusę, kad neišsiskirtų iš prastuomenės. Teisingas toks išaiškinimas ar ne, tačiau Napoleonas įdiegė dešiniapusį judėjimą tose šalyse, per kurias pražygiavo jo kariuomenė, įskaitant Rusiją, Šveicariją ir Vokietiją.

Japonija perėmė anglišką sistemą. Nieko keisto, nes būtent Didžiosios Britanijos laivynas privertė šalį atverti pasauliui savo uostus Nors ir Japonijoje pasitaikė išimčių. Po karo JAV okupuotoje Okinavoje eismas vyko dešiniąja puse. Situacija pasikeitė tik 1972 metais, kai Okinavą amerikiečiai gražino japonams.

Rusai pradėjo važinėti dešiniąja puse prieš šimtmetį.

Portugalai 1920 metais.

Valstybės, kurios priklausė buvusiai Austrijos – Vengrijos imperijai, iki Antrojo pasaulinio karo važinėjo kairiąja puse. Situacija pasikeitė, kai šias šalis okupavo nacistinė Vokietija. Adolfas Hitleris šiose šalyse iš karto įvedė dešiniapusį eismą. Pakeitimai sukėlė daug problemų.

Vairuotojai nebematė kelio ženklų, o tramvajams netiko senieji bėgiai.

Žemyno šalys, kurios išvengė „dešiniapusį“ užkariavimo, tokios kaip Didžioji Britanija, ir tokios jos buvusios kolonijos kaip Australija ir Indija, išlaikė keliavimo kairiąja puse tradiciją. Kinai dešiniąja puse pradėjo važinėti 1942 metais.

Korėjoje eismas vyksta dešiniąja puse. Taip yra todėl, kad po Antrojo pasaulinio karo šalis iš Japonijos įtakos pateko į JAV ir Rusijos interesų zoną.

Pakistanas dešinėsios pusės taisyklę svarstė priimti tik prieš keturis dešimtmečius. Pagrindinis argumentas prieš šį pakeitimą buvo kupranugariai. Kairiąja kelio puse eiti pripratusius gyvūnus buvo sunku vesti dešiniąja.

Paskutiniai Europoje dešiniąja puse važinėti pradėjo švedai. Jie tai padarė 1967

metais. Pasikeitimą įtakojo ekonomika. Šalis gamino daug „Saab“ ir „Volvo“ automobilių, kuriuos parduodavo šalims, važinėjančioms dešiniąja kelio puse.

Jungtinės Valstijos taip pat nebuvo visą laiką tik dešiniapusio judėjimo šalis. Ankstesniais šimtmečiais vežimai ir arklių eismas čia kaip ir Anglijoje judėjo kairiąja kelio puse. Bet XVIII amžiaus pabaigoje didžiulius furgonus, kuriuos traukė kelios poros arklių, vadeliuojantys varovai „pasislinko“ į dešinę. Tokiu būdu vadeliotojas, sėdintis ant galinės poros kairiojo arklio, galėjo mosuoti botagu dešiniąja ranka ir tuo pat metu aiškiai matyti priešais atvažiuojančius kitus eismo dalyvius.

Vienas iš paskutinių įvykių, galutinai įtvirtinęs eismo krypties standartą Jungtinėse Valstijose, nutiko XX amžiaus pradžioje, kai Henry Fordas nusprendė pradėti masinę savo automobilių su vairu kairėje pusėje gamybą. Po to ir daugelis kitų šalių, kuriose eismas dar vyko kairiąja puse, prisidėjo prie „dešiniapusių“. Trečiajame XX amžiaus dešimtmetyje taip pasielgė Kanada, 1970-

aisiais – Birma.

JAV pirmasis oficialus įsakymas važiuoti dešiniąja kelio puse pasirodė Pensilvanijoje 1792 metais. Antroji tokį įstatymą priėmė Filadelfija. Piliетinio karo metu šia taisykle ėmė vadovautis visos valstijos.



gyventojų važinėja dešine, o 34 % - kaire kelio puse.

D – važinėja dešine kelio puse(vairuotojas sėdi kairėje mašinos pusėje).

K – važinėja kaire kelio puse (vairuotojas sėdi dešinėje mašinos pusėje).

Pagal žemiau išvardintas valstybes, 66 % pasaulio