CĂRUȚA CU ABURI ÎN ANUL 2000

NESTOR URECHIA
Inginer-Inspector General
Profesor la Școala Politechnică din București

INTRODUCERE

D-lui Inginer-Inspector General, ION IONESCU,
Profesor la Școala Politechnică

Prea stimate coleg și iubit vechiu prieten,

Mi-ați făcut onoarea să mă inscrieți printre Inginerii cari urmau, cu ocazia centenarului Căilor Ferate, să expună, în scris, diferite chestiuni, în legătură cu evoluțiunea și influența căilor ferate.

Din nenorocire, chemarea D-vs m'a găsit în cele mai grele clipe ale vieței mele, când din cauza cordului, ajunsesem aproape de hotarul dintre viață și moarte. Nu mi-a fost cu putință să răspund onoratoarei D-vs invitații. Cât m'a durut în suflet lipsa mea dela apel, nu-ți poți închipui!

Și zile după zile au trecut și iată-mă, intrat într'o relativă convalescență, citind în cele 2 volume, numere comemorative ale Buletinului Societății Politechnice închinate căilor ferate, studii bine scrise, solid documentate, extrem de interesante.

Și de odată îmi răsare în minte întrebarea: De ce n'aș scrie și eu ceva?

— Foarte frumos, îmi răspunde drăcușorul contrazicător, pe care tot omul îl are în sinea lui, dar nu se va zice că vii a treia zi după Paști?

— Bine, bine, dar înțeleptul popor francez și-a dat părerea că:

«Mieux vaut tard que jamais».

Așa că, ascultând îndemnătorul proverb, am însăilat un articolaș, care n'are pretenții științifice, ba, ce e mai grav, nici măcar ceva din specialitatea autorului, Geometria Descriptivă, fiind lipsită de orice urmă de epură, cât de mică.

Vor zice unii, cari nu visează decât studii savanto-pedante anoste, că acest articol nu este serios.

Eu însă știu un lucru, că e bine, pentru un inginer să iasă din când în când (om e și el!) din văgașul cifrelor, să evadeze din noianul calculelor, să respire ușor un aer «Amoenus» plăcut, unde seriosul cel încruntat să facă loc unui mănunchiu de zâmbete înveselitoare.

E mare nevoie și de niţică recreaţie, căci vai! O viaţă are omul și aceea atât de costelivă!

In chipul acesta eu îmi scuzez fantezia feroviară anexată, cu titlul «Căruţa cu aburi în anul 2000».

Și apoi vreau să adaog și eu o pietricică la frumoasa clădire a vrednicilor mei colegi, onorând astfel breasla noastră inginerească, pe care sunt mândru că am onorat'o în toată lunga mea carieră. Și adaog, încheind, că rândurile cari urmează, le închin, mai ales, lui Ion Ionescu, pentru care am cea mai desăvârșită consideraţie și admiraţie, deoarece este împodobit cu cele mai frumoase și rare însușiri, ca inginer, ca profesor, ca om.

NESTOR URECHIA

CĂRUŢA CU ABURI ÎN ANUL 2000

FANTEZIE FEROVIARĂ

In ziua de 10 Maiu a anului 2000, pe o vreme splendidă, Inginerul Inspector Român, Rotsen Aihceru, scoboară din trenul zis *Rapidissimul* CNO. BUC. AT. HOPE (anume: Capul Nord, Bucarest-Atena-Cairo-Capul de Bună Speranţă), sosit în Gara Centrală din Bucureşti, la ora 11 a. m.

Acest rapidissim urma să se oprească o oră, Gara Centrală Bucureşti fiind cel mai important nod de cale ferată al estului european. Călătorul nostru se repezi la staţia Metropolitanului, care îl dusese în 3 minute, la staţia Podului de Fer Carol II, de pe canalul Carol al II-lea (format din apele Dâmboviţei, Argeșului, Sabarului, și Colentinei) ducând la Olteniţa.

Inginerul își propunea să vadă defilarea de 10 Maiu, zi sfântă, în care se sărbătorea: Unirea Principatelor Române, Proclamarea Regatului Român, Intregirea Neamului Românesc, Suirea pe Tron a lui Ștefan Impăratul Păcei, al *Impărăţiei Federative Pax*, compusă din nobila Polonie, vrednica Cehoslovacie, Ungaria (se cuminţise Ungurii!), viteaza Jugoslavie, Bogata Românie, Bulgaria (se cuminţise Bulgarii!), Grecia (se cuminţise Grecii!).

Călătorul, proaspăt debarcat, cu greu își făcu loc prin mul țime, până să ajungă pe elegantul pod metalic, care încăleca apa mare și repede a canalului Carol al II-lea. Această apă bătea în niște cheiuri frumoase, mărginite de niște arbori bătrâni, dealungul cărora se aliniau bulevarde împodobite cu clădiri mărețe. Pe apă circulau, în continuu, în sus și în jos, mulțime de vapoare, de transport, de mărfuri și de călători. Pe podul de fer, pe cheiuri, pe alte poduri, profilându-se mai departe, pe vapoare, se înghesuia o lume nebună, undula o mare de capete, al cărei reflux își făcea loc în *avenute* minunat de frumoase. Această lume zgomotoasă isbucnea adesea într'o veselie neobișnuită.

Buimăcit, după o călătorie cu Rapidissimul, de 30 ore, în care, plecând dela Capul-Nord și portul Hammerfest, (Capul și Portul cel mai Septentrional al Europei) părăsind ținuturile fiordurilor, a trecut prin Stockholm, Copenhaga, a străbătut Marea Baltică și prin Dantzig, a pornit'o înspre Varșovia, de unde prin Praga, Viena și Budapesta a ajuns la București, *Capitala Impărăției Federative Pax.* Inginerul Român Rotsen Aihceru era Inspectorul General al Organizației Vagoanelor marelui trunchiu feroviar (Rapidissimul) CNOHOPE (Cap-Nord-Capul-de bună Speranță) și în această calitate plecase din Capul-Nord, spre a ajunge în 72 ore (3 zile și 3 nopți) la punctul extrem de Sud al Africei, Capul de bună Speranță (13.000 km). Acum privea la spectacolul desfășurat pe cele 2 maluri ale Canalului Carol al II-lea. Pe malul stâng, grupul de clădiri monumentale ale Gării Centrale București, ceva mai în josul apei, o piață mare, amintind Place de la Concorde din Paris, *Piața Federațiunei* (poreclită de popor piața giuvaerelor) din care, ca tot atâtea spițe ale unei roți, se desprindeau 7 largi *Avenute, Avenuta Polonia, Avenuta Cehoslovacia, Avenuta România,* (un fel de Avenue des Champs-Elysées), *Avenuta Ungaria, Avenuta Jugoslavia, Avenuta Bulgaria* și *Avenuta Grecia.* Toate aceste Avenute tivite cu clădiri mărețe, de ambele laturi, iar perspectiva *Avenutei România* oprită de monumentalul palat: Parlamentul Federativ al Impărăției Pax. Pe malul drept al canalului se vedea *Gara Fluvială,* cu enormele sale Intrepozite precum și portul

construit pe locul fostului cartier Sfântul Elefterie, din care rămâsese, ca o insulă de tăcere și pace, bisericuța Sfântului Elefterie, mărturie a patriarcalului, de altă dată, traiu al Bucureștenilor și unde bărbați și mai ales femei veneau să dea acatiste, spre împlinirea dorurilor lor de dragoste.

Dar iată că deodată o mișcare se face în mulțimea îndesată:

— Vine, vine, se aude strigăte.

— Vine, uitați-vă la el, ce frumos este pe calu-i alb!

In fruntea unui strălucitor alaiu, coborât de pe dealul Cotrocenilor, înainta, călare, mândru, un bărbat în floarea vârstei.

— Ura, trăiască, Ștefan, Impăratul Păcei!

Era Ștefan, nepotul Regelui Carol al II-lea, care putuse întruni, sub sceptrul lui împărătesc, șapte țări din estul european, formând o mare împărăție bogată, prosperă, temută, respectată.

In urma lui delegați ai celor 7 țări estice, și câte un reprezentant al tuturor statelor din occidentul Europei, printre cari un Mareșal al Franței, un Marshall al Angliei, un Principe Italian, un Infant al Spaniei.

Apoi defilarea a câte unui Regiment din fiecare stat federativ. Entusiasmul poporului era frenetic. Spectatorii nu mai conteneau din urale și din trăiască.

Foarte emoționat, Inginerul, cu lacrămi în ochi, era mândru ca Român, de dragostea și admirația ce o întreagă națiune arăta Impăratului Român Ștefan.

Dar se apropiase ora 12, când trebuia să plece Rapidissimul. Iute în Metrou și urcarea în tren în ultimul minut, în vagonul Inspectoratului. Fără întârziere Inginerul își începu inspecția. Intră în primul vagon, după acel al Inspectoratului, *Vagonul-bibliotecă*, unde fu primit cordial de bibliotecar.

— Vă salut, cu tot respectul, D-le Inginer-Inspector General! Ce bine îmi pare de vizita D-vs., nici nu vă puteți închipui.....

— Bine te-am găsit, D-le Bucovnescu, dar de ce atâta bucurie?

— Mai întâiu, fiindcă sunteți un om foarte de treabă, un om bun, și al doilea, pentrucă astfel voiu fi văzut însfârșit o față de om în oropsitul meu de *vagon-bibliotecă!*

— Cum vine asta?

— Păi, da! Cu săptămânile eu nu văd ţipenie de om.

— Nu intră nimeni să citească?

— Nu se citeşte, Domnule Inspector, nimeni nu mai citeşte...

— De, ce să-i faci, sunt oamenii foarte ocupaţi, lupta pentru viaţă e foarte aprigă, n'au vreme să citească....

— Vor fi şi de ăştia, nu zic... Dar cei ce se îmbulzesc în vagonul Cazino, dar cei cari asudă în vagonul Dancing? Dar cei cari petrec ore după ore în vagonul bar?

— Chiar acum mă duc să fac o inspecţie generală a vagoanelor, îţi zic la revedere, fiindcă la întoarcere intru iarăşi în sala de bibliotecă, să mai stăm de vorbă.

— Vă rog Domnule Inspector, îmi faceţi o mare plăcere şi am să vă povestesc ceva care cred că o să vă intereseze...

Inginerul, părăseşte vagonul bibliotecă, intră în următorul: *Vagonul Sanitar.*

Aci medicul trenului, ajutat de o infirmieră, era ocupat să readucă la viaţă pe un călător suferind de *răul de tren.*

— Bună vremea, Domnule Doctor, ce mai veste, poveste?

— Ce să fie, Domnule Inspector? Bine... Adică, vorba vine, că pentru mine nu e mulţumire....

— De ce Doctore?

— Bine, Domnule Inginer, pentru asta m'am înrolat eu în echipele D-vs. de trenuri rapidissime, să îngrijesc pe suferinzii de rău de tren? De unde speram să am cazuri frumoase de accidente, capete sparte, fracturi de bază a craniului, coaste rupte, picioare strivite, nimic, nimic! Cu toate invenţiunile D-vs. drăceşti, am ajuns, în anul 2000, să n'avem nici pui de accident de cale ferată.

— Aşa este... Ştii ce, Doctore? Citeşte «Universul» de astăzi, ai să găseşti un foileton ff. interesant asupra trecutului nostru, de acum vre-o 70 ani.

Din documentaţia autorului rezultă, că anii 1929—1930 au fost perioada de aur a accidentelor în România. Pare-se că nu era zi de la Dumnezeu, în care să nu se întâmple două-trei accidente de cale ferată.

— Păcat că n'am trăit în acei ani, zău aşa!

— Imprudentă dorință! D-ta nu știi că acei ani sunt de tristă memorie în istoria țării noastre....

Dar spune-mi, doctore, ai vre-o reclamație de făcut?

— Nu, am tot ce-mi trebue, afară de pacienți interesanți.

— Ei, te las, uite, că răul de tren i-a trecut D-lui...

După câteva vagoane clasă cu diferite destinații (Cap Nord-Bucarest-Sofia-Bizant, Bucarest-Atena-Angora-Teheran-Calcutta, Varșovia-Bucarest-Atena-Cairo-Tanger, Viena-Bucarest, Bizanț-Brussa-Ierusalim-Mekka și mai multe Cap-Nord-Stockholm-Copenhaga-Varșovia-Praga-Viena-Budapesta-Bucarest-Sofia-Atena-Alexandria-Cairo-Capetown-Capul de Bună Speranță) Inspectorul dete de *Vagonnl-Hammam-Toilette* unde băeșițele, băeșii, manicurele, chinezii pedicuri, masseurii, îi deteră raportul de «bine-pace»; apoi intră într'un vagon, unde se făcea gălăgie grozavă, *Vagonul-Dancing*; Sala cea mare înțesată de lume, privind la 4 perechi de dansatori: doi Eschimoși, doi Jacuți, doi Ciukci și doi Samoezi, singurii rămași din locuitorii ținuturilor glaciale ale Europei, Asiei, Americei, cari erau plimbați pe toate continentele, ca niște animale ciudate.

In acel moment, cei 4 bărbați și cele 4 femei, jucau «dansu ursului alb» trântind strașnic din picioare, așternându-se în 4 labe, poenindu-se cu burta, apoi cu spinarea de podeaua vagonului. Spectatorii toți corect îmbrăcați, bărbații în smoking și pantaloni albi, femeile în rochii albe decoltate, convorbind cu mare însuflețire în cele trei limbi universale: franceza, engleza și româna. Totuși se auzia, din când, în când, exlamații în limbi necunoscute! Erau doi Hotentoți, cari se întorceau dintr'o călătorie de plăcere la Polul Nord, trei Iroquezi, ducându-se se viziteze Sahara, un Afgan și o Caraibă în «voyage de noces». Dar repede au amuțit, fiind săsăiți de ceilalți privitori indignați că acei străini îndrăsnesc să vorbească în limbi sălbatice. Acești spectatori prin felurimele națiunilor din cari făceau parte, reprezentau cosmopolitismul cel mai pestriț: Francezi, Români, Englezi, Nemți, Suedezi, Daneji, Norvegieni, Spanioli, Italieni, Marocani, Egipteni, Saharieni, Islandezi, Spitzbergiani, Estonieni, Lituanieni, Polonezi, Unguri, Austriaci, Lichtensteinieni, San-Marineni, Ando-

vezi, Portughezi, Belgieni, Olandezi, Tripolitani, Americani, Cubani, Corsicani, Coreeni, etc., etc. Numai Cafri şi Zuluşi lipseau.

De îndată ce dănţuitorii Hyperboreeni gătiră danţul, izbucniră aplauzele, dar nu din palme, manifestaţie interzisă, ci din *clăncănitori*, aparate imitând aplauzele, scoase din buzunare.

Se încinse apoi, jucat de toată asistenţa, un *Tzopaiton*, danţ foarte în vază în anul 2000, derivat dintr'un danţ vechiu dispărut numit *Charleston*, la modă cu vre-o 75 ani în urmă. Tzopaitonul era condus de *Tzopaifonul* un instrument de aramă asemănător Saxofonului din trecute vremuri. Tzopaifonistul, muzicant ataşat la Rapidissimul Cap-Nord-Cap de Bună Speranţă, sufla din răsputeri, în instrument, scoţând sunete, când stridente, sdrelindu-ţi timpanul, când grawissime (vorba lui) destul de indecente. Iar dănţuitorii, maica ta Doamne! Pisau, frământau, parchetul cu labele picioarelor, de duduia ca trăsnete.... O adevărată frenezie!....

Inginerul Rotsen Aihceru, ameţit, eşi din sală. In culoar se împiedecă de impiegatul alimentelor, care în faţa unui chepeng, dat de perete, sta înmărmurit.

— Ce este, Merindescule? Ce stai aşa încremenit?

— Domnule Inspector, am păţit-o, am păţit-o rău!

— Ce s'a întâmplat?

— Ceva nemaivăzut, nemaipomenit!

Inchipuiţi-vă că invenţia mea a dat greş, şi încă cum? Am propus Direcţiei să păstrăm laptele zilnic într'o cutie, zisă *lactoforul*, aşezată sub una din sălile vagoanelor. Constructorii au avut ideia s'o aşeze tocmai sub sala danţului, nu ştiu pentruce. Şi acuma, uitaţi-vă şi Dvs. ce dezastru! S'a prefăcut laptele în unt!....

— Nostim, nostim de tot. Ei, nu e de mirare, cu pocniturile de picioare ale *tzopaitoniştilor*....

Dar nu e nimic, de lapte nu vom duce lipsă, că avem....

— Aşa e, D-le Inspector, scuzaţi-mă, că vă întrerup, uitasem, în uluirea mea, avem în tren animale producătoare de lapte....

— Păi sigur, Merindescule.... Chiar mă îndreptam spre *Vagonul Grajd*.

— Dar Vagonul Grajd e cam la coada trenului.

— Știu, mai înainte sunt *vagoanele-restaurant, expoziție, magazine, cazino*, și vagoane clasă.

D-ta du-te înainte și mă așteaptă în vagonul grajd.

— Bine, D-le Inspector.

Când Inginerul intră în Vagonul-Restaurant, el dete mai întâiu de bucătarul-șef, care sta la o mescioară cu capul între mâini, nemișcat.

— Ce este, maiestre al gurei, ai adormit?

Bucătarul sări ars.

— D-l Inspector! Omagiile mele! Nu dormeam, ci reflectam asupra mizerei mele situații....

— Cum așa?

— Da, mizeră situație! Nu mai mănâncă nimeni în ziua de astăzi....

— Asta nu se poate....

— Se poate Domnule Inspector, uite, Dvs. cel dintâiu, ne-ați onorat vre-odată la masă?

— Nu, dar fiindcă eu duc regim și mă hrănesc numai cu produse concentrate.

— Tocmai, și ce faceți Dvs. fac mii de voiajori, la restaurantul nostru nu mai avem decât bătrâni pensionari cu mentalități vechi, sau câțiva mâncăi, ori «gou mands» sau «gourmets» aceștia din urmă foarte rari, pentru cari eu fabric sosurile mele cele mai fine, cele mai suculente și numai atunci am mulțumirea să pot cânta următoarele versuri:

Motto: O, tu sos fără os-Firoscos (Euripide):

Oda sosurilor mele:

Sosurile mele
Fistichii și roșii
Pentru care'ntr'una
Imi tocesc galoșii,
Sosurile mele albe ca cobaltul
Negre ca bazaltul
Versurile acestea vouă le închin
Făurite'n slavă de-un bătrân rechin,
Scrise cu o pană smulsă dintr'o barză
Ce ține în gură o imensă varză!

— Ia, explică-mi, de unde aceste radicalisme și această originală poezie?

— Ei, Domnule Inspector, eu am fost pe vremuri, poet

iconologic, mă înbătam cu versuri schiloade şi rime schime; când zic că mă îmbătam este un chip de a vorbi, căci în realitate nu aveam după ce să beau apă, nici hrană nu căpătam; dacă am văzut aşa, m'am făcut poet de plăcinte, sau, mai elegant zis, poet *culinar*. Dar nici aşa nu mi-a mers. Mi-a venit o ideie năstruşnică, m'am făcut bucătar, şi mi-a mers o bucată de vreme tare bine.... Şi apoi decadenţa....

— Să te lămuresc, maestre al cratiţelor.

In ziua de azi puţini oameni dispun de timpul necesar mâncărei, sau duc un regim, aşa că pastilele hrănitoare au devenit la modă.

— Ştiu, ştiu, păcatele mele. Şi mi-e teamă să nu desfiinţaţi, într'o zi, vagonul restaurant.

— Asta nu, n'ai nici o teamă, căci mâncăii nu vor dispare. La revedere, şefule al gurilor.

— Umblaţi sănătos, Domnule Inspector.

Iată, în urmare, şi *Vagonul Cazino:* O sală mare de jocuri de noroc, o sală de conferinţe, un compartiment-bar. In sala de jocuri erau 3 mese cu rulete; una de baccara, cu scaune complect ocupate şi două rânduri de privitori jur împrejur. Crupierii nu mai conteneau cu frazele sacramentale zise de mai bine de un secol: Messieurs, faites vos jeux. Les jeux sont faits. Rien ne va plus. O tăcere adâncă învăluia sala. In compartimentul bar se înghesuiau, pe scaune înalte, o mulţime de băutori, Barmanul, cât îl văzu pe inginer, îi zise:

— Domnule Inspector, nu vă e sete?

— Mi-ar cam fi.

— Să-mi daţi voie să vă ofer un cocktail, invenţia mea proprie, o să vă lingeţi buzele.

— Să vedem.

— Am tocmai gata o cupă. Poftiţi din licoarea divină. Sănătate!

— Mulţumesc, de asemenea.

Şi inspectorul turnă, pe gâtlej, licoarea divină, dar pe dată se îngălbeni, se împletici pe picioare şi strigă:

— Inspectoratul meu pentru o lămâie.... O lămâie pentru Dumnezeu.....

— Poftiţi.

Rotsen Aihceru dete să muşte din lămâie şi fugi în culoar, deschise repede o fereastră şi-şi aplecă capul în afară. Barmanul, ocupat cu alţi clienţi, n'a observat fuga Inspectorului, aşa că n'a ştiut că înapoiase taichii pământului conţinutul cupei, iar când se întoarse în bar:

— Ei ce ziceţi, Domnule Inspector?

— Ce să zic, e delicioasă, licoarea D-tale divină. Te sfătuiesc s'o recomanzi la toţi clienţii D-tale. Mărturisesc c'aşi fi curios d'a afla din ce se compune?

— E un secret de fabricaţie a mea, dar Dvs. vă spun, ştiu c'o să păstraţi taina. Iată în scris reţeta.

Inginerul citi: Compoziţia licoarei divine: piper, sare, apă de colonia, din anul 1940, zeamă de dovleac, untură de peşte, zahăr ars, sirop de sâmburi de măsline, miere de Mai, esenţă de coajă de nuci, rumegătură de lemn de fag.

— Bravo, Domnule Barman, felicitările mele. La revedere, vânzare bună.

— Să mai poftiţi, Domnule Inspector, licoarea mea e la dispoziţia Dvs.

Bietul degustător până trecu în vagonul ce urma, mâncă jumătate din lămâie, doar, doar, îi va trece scârba din cauza desgustătorului cocktail. Noroc că imediat alături a intrat în sala de expoziţie, unde era instalat salonul de primăvară, care înfăţişa o «exhibiţiune retrospectivă a artei picturale între 1900—2000». Nu era nimeni, ci numai supraveghetorul, vestitul Lord Horridman «pictorul mondial al monstruozităţilor teratologice universale». Noroc fu pentru inginer fiindcă, de haz nespus ce a făcut, i-a trecut scârba şi a căpătat o dispoziţie sufletească minunată.

După prezentări, renumitul pictor s'a pus, foarte amabil, la dispoziţia vizitatorului, pentru explicaţii.

— Vedeţi aci, domnule Inspector, un secol de pictură. Toate secolele sunt reprezentate. Se poate urmări minunat progresele nobilei arte a picturei de la 1900 până astăzi. Iată aci primele gângăviri, impresionism, şi simbolism. O pajişte verde, unde pasc cai de rasă.

— Eu văd un fel de apă albastră, în care se bălăcesc nişte foce?

— Greşit, D-le, greşit vezi. Pictorul impresionist aşa a conceput reprezentarea pajiştei cu cai. Dar uite lucrarea simbolismului, ce frumuseţe!

— Văd o coadă de purcel pe nişte putregaiuri? Coadă de purcel lungă, lungă, cum nu este în natură.

— Ce coadă de purcel, ce aberaţie! Este eternitatea simbolizată stând pe nimicnicie....

— A, da! am înţeles.

— Dar aci, faimoasa şcoală a cubismului, cu derivatele ei; paralelipipedismul şi dodecaedrismul..... Dar naturalismul: această splendidă gură de canal cu respectivele murdării alături.... Dincoace şcoala franceză *gagatismul*, şcoala engleză *Foolitions*, şcoala islandeză *Sticleţismul* iată şi compatrioţii D-tale cu *ţicnismul* lor foarte caracteristic, uite *nătărăismul* artiştilor Hawaieni, *zevzecismul* pictorilor congolezi.... *zănăţecismul* New-Zelandezilor. De plus en plus fort, vorba Francezului. Şi acum noua şcoală americană:

Buşinessismul care promite să aibă un viitor strălucit.

— Tabloul acesta, împărţit în 2 bande, una roşie alta albastră?

— Chiar aşa.... Vezi D-ta, dacă-l ţii cu albastrul în jos şi roşul în sus, el reprezintă marea cu deasupra un apus de soare, dacă-l ţii cu roşul în jos şi albastrul în sus, el înfăţişează Sahara arsă, cu cerul nemilos albastru deasupra.

Şi astfel procedând, pictorul un om de afaceri, un businessman, pictează un tablou într'un minimum de timp.

— Foarte bine, Sir Herridman, dar printre toate aceste şcoale nu văd *pictorismul?*

— Adică?

— Redarea naturei fără impresionism, simbolism şi alte stupidismuri.

— A, ştiu ce vreţi să ziceţi. M'am gândit şi la aşa ceva. Vedeţi în colţul acela, două tablouri de o factură cu totul specială, cari fac contrast izbitor cu toate celelalte lucrări.

— Dar sunt de marele nostru Grigorescu?

— Tocmai, pictură românească din a doua jumătate a secolului al 19-lea, infanţia artei d-tale. Spune d-ta, ca om cult, e permis să pictezi boi cu capete de boi, ca în natură, dar

carul acela un car cu 4 roți..... Dar casa aceea la țară, care stă vertical, aberația aberațiilor. Artă a fost smângăleală fără tendințe, fără înțeles, fără simbol?

Inginerului îi veni o mare poftă de râs, dar neputându-i da drumul, preferă să părăsească, în grabă, locașul insanităților, mulțumind amabilului Cicerone.

Alături sala de conferințe: lume puțină, în așteptarea conferențiarului, anunțat de speakerul trenului (vestitorul spectacolelor). Inginerul luă și el loc. Iată și conferențiarul: Un bătrân venerabil, cu părul clae albă, mustăți stufoase, barbete, cu alte cuvinte un om din alte vremuri, neamericanizat, ras de mustăți și de barbă și fără chică de poet.

Iată, după notele stenografice ale ziaristului Vârântoate, cuvântarea:

Grațioase Doamne, și Domnișoare, stimați Domni, dați-mi voe să mă prezint:

«*Tomcat-Coteliciul*», cetățean al lumei, șobolan de biblioteci, cunoscător a douăzeci de limbi vorbite. Numele de Tomcat Coteliciu adică pe englezește Tomcat Cotoiu și pe românește Coteliciu cercetător, este, în realitate, o poreclă, fiindcă sunt un înverșunat scormonitor al trecutului, studiindu-l în toate felurile prin hărțoage mucezite. Inzestrat cu această însușire eu am scos la iveală minunate fapte și evenimente, din ani trecuți, date uitării. Așa, cu ajutorul amabilului Domn Bucovnescu, Directorul bibliotecei Rapidissimului, am realizat un mic studiu întitulat: «Căruța cu aburi în secolul al douăzecelea în România, pe care am onoarea a-l prezenta Dv. sub forma unei «causerii» cum zice francezul sau unui «Chatting» vorba Englezului. Aceasta fără pretenții «à la bonne franquette».

Mai întâiu să vă explic ciudata expresie de «căruța cu aburi»; ea desemnează trenul de cale ferată. Cine a dat această pitorească numire celei mai extraordinare invenții a omenirei? Primii Români cari au văzut după 1830, anul punerei în circulații a celei dintâiu linii de cale ferată Liverpool-Manchester, sau au auzit de așa ceva. Unii i-au zis «trăsura cu aburi», alții «butca cu aburi».

In anul 1836, se vorbea în Principatele Române de *drumuri fierate* ca despre o minune. Gazeta «Muzeul Național» din 3 Iunie 1836 zicea: Trăsurile cari acum umblă cu aburi pe multe drumuri în Englitera, Franța, Germania, transportează pe oameni și mărfurile cu o «*iuțime* care întunecă mintea» și ar socoti cinevași că *aceasta este un farmec.*

Și, adevărat, care nu s'ar minuna, când vede, că cu (sic!), o căruță care nu e trasă de cai sau de alte dobitoace, ci numai de puterea unor aburi de apă ce fierb într'un cazan, face, într'un ceas, o călătorie care deabia ar putea-o săvârși în trei zile pe picioare.

Mulți ani au trecut dela 1830 și anume 39 ani (1869) până să circule primul tren în România și anume pe linia București-Giurgiu.

A fost, mai întâiu, perioada încercărilor pentru înființarea de căi ferate, între 1841—1861, când s'au făcut diferite propuneri, fără rezultate, apoi perioada concesiunilor (1861—1865) neaduse la îndeplinire din diferite cauze, dintre care lipsa de credit a României în străinătate, în sfârșit a treia perioadă, aceea a construirei de linii ferate prin concesii, cea dintâiu fiind linia București-Giurgiu.

Adaog aci, ca amănunt, ca să zic așa pitoresc, că printre solicitatorii de concesii de căi ferate a fost ghiciți cine? A fost marele nostru poet național Vasile Alecsandri, Bardul dela Mircești scrie, din Paris, în 8/20 Mai 1862, următoarea scrisoare Domnitorului Cuza:

Prea Înălțate Doamne,

Mandatar a unei Companii de capitaliști și de industriali, Franco-Englezi, viu plecat a solicita dela Guvernul Înălțimei Voastre concesia liniei de drum de fer București-Giurgiu cu un imbrașament până la Oltenița.

Primind condițiile cu cari s'au acordat și votat de către onorabila Adunare legislativă concesia drumului de fer dintre Mihăileni și Galați, iau asupra-mi îndatorirea de a săvârși în doi ani linia pentru care îndrăsnesc a adresa această propunere Înălțimei Voastre.

Am onorul a fi cu cel mai adânc respect
al Înălțimei Voastre
prea plecat și supus servitor
V. ALECSANDRI

Paris, 8/20 Maiu 1862.

Domnitorul a pus rezoluţia: Mai 22 1862. Se recomandă Consiliului de miniştrii (în litere cirilice). Alecsandru Ioan (în litere latine). In acelaş timp poetul a scris Domnitorului, în franţuzeşte, o scrisoare particulară, în care era vorba de înlesnirea plăţei unei datorii către Cuza, de uşurarea stării financiare a fratelui său Iancu, adică, cum am zice, dessourile afacerei, ceeace nu pune pe poet într'o lumină azurie.

Ce soartă a avut petiţia lui Alecsandri?

La 23 Mai, Ministerul trebilor streine înaintează această cerere Ministerului Lucrărilor Publice, spre a o înfăţişa Consiliului de Miniştrii, potrivit domneştei apostile ce poartă.

Pe scrisoarea Ministerului trebilor streine, D. Korne, Ministru de lucrări publice pune rezoluţia:

«In 24 Mai. Se va referi Consiliului, arătându-i totodată procuraţiile date până acum şi condiţiile lor».

Pe referatul către Consiliul de Miniştrii, neiscălit de Ministrul Lucrărilor Publice, se află următoarea rezoluţie fără dată:

Fiind dată concesia întregului *Rezou* care cuprinde şi linia dintre Bucureşti şi Giurgiu, cererea D-lui Alecsandri nu poate fi luată în consideraţie şi aşa dar se va pune ad acta».

p. Ministrul D. D. Lupescu

Şi astfel ilustrul nostru poet n'a devenit concesionar de cale ferată în România.

Noi zicem: bine că s'a întâmplat aşa, căci, foarte probabil, că această neprevăzută meserie, n'ar fi adăogat ceva la gloria bardului, ba poate dimpotrivă!

Dar să revenim la linia Bucureşti-Giurgiu.

A fost concedată, în 1865, unei companii engleze John Staniforth and John Trevor Barkley, însă prin multe peripeţii a trecut, fiind atacată mai ales ca oneroasă.

A avut mulţi duşmani, printre cari comercianţi şi cărăuşii (faimoşii bivolari) din Giurgiu, dovadă ciudata jalbă a acestora din 1867.

«Cum să se construiască căi ferate, când Statul n'are destui bani? Apoi linia Bucureşti-Giurgiu nu poate fi de nici un folos pentru Giurgiu sau pentru ţară, de vreme ce nu se mai află în ţară altă linie cu care să se lege?

Şi adaogă următoarea năzbâtie:

Dela Bucureşti la Giurgiu este o şosea bună, Drumul de fier pe această depărtare n'ar fi decât o *cale de lux* menită să transporte marfa străinilor spre a se stoarce banii din ţară, Şi concluzia:

Să se amâne această înfiinţare pentru timpuri mai bune. Tot în anul 1867, într'o şedinţă a Adunărei Deputaţilor, un deputat (Holban) cere cuvântul, pentru a spune enormităţi: «Din punctul de vedere al oportunităţei şi al economiei noastre financiare, eu sunt, în principiu, contra sistemului de cale ferată, pentrucă introducţia acestui sistem la noi are să aducă după sine *o efervescenţă* de activitate, pe care o reclamă căile ferate pe unde trec şi, în gradul de cultură în care ne găsim, *nefiind apţi pentru asemenea întreprinderi*, toate acestea au să intre în mâna străinilor.....

Iată cum a vorbit un deputat român în Cameră, acum 133 de ani în contra căilor ferate şi aceasta ca patriot, spre apărarea economiei naţionale.

Dar de ce să ne mirăm de argumentările neroade ale deputatului român, când în Apus, în ţările civilizate, se enunţase de către potrivnicii căilor ferate atâtea îmbecilităţi, cum, de exemplu, în Anglia, că noul gen de locomoţie va cauza aprinderi de păduri şi de lanuri, spărieri de turme, va face nelocuibile castelele din cauza zgomotului şi fumului, dar în Germania se pretindea, că vor fi pricinuite numeroase boale ale creerului şi cei cari vor vedea trecând un tren cu atâta iuţeală (16 km) vor căpăta delirium furiosum, iar în Franţa era temere de asfixieri (fumul) şi de reumatisme (tunelele!). In Rusia drumul de fer era taxat de *boală modernă* primejdioasă!

In mica Românie însă, Domnitorul Carol veghia. In înţelepciunea sa, Suveranul a înţeles extraordinara influenţă binefăcătoare a căilor ferate, într'o ţară doritoare de progres. Graţie inpulsului dat de Carol I, au răsărit liniile ferate în România.

Linia Bucureşti-Giurgiu, pe lungime de 67 de km, s'a inaugurat în ziua de Duminică 19 Octombrie 1869, cu toată pompa oficială cuvenită.

A doua zi, Directorul Exploatărei, francezul Dubois, da un ordin de serviciu în limba franceză cu lămuriri relative la circulaţia trenurilor. Acest ordin de zi se termină cu o explicaţie delicioasă, pe care v'o traduc, ca s'o savuraţi şi D-v:

«Şefii de gară sau impiegaţii cari vor avea *îndoeli* asupra stabilirei taxelor pentru bagajele călătorilor, vor lăsa pe călători să se suie în vagoane nestingheriţi. Ei vor încarca bagajele călătorilor, semnalând *îndoiala* lor şefului de tren, vor face aşa încât călătorii să nu sufere de neştiinţa lor (leur non savoir) şi vor cere instrucţiuni Directorului Exploatării».

După cum vedeţi din această naivă exprimare, patriarcalitatea domnea la începutul căilor ferate în România-Mică şi pe drept cuvânt, dar între noi fie zis, necompetenţa s'a repetat ani mai târziu şi vai! în România Mare.

Odată cu punerea în exploatare a liniei Bucureşti-Giurgiu, ruptoarea s'a făcut. A urmat o activitate fecundă în construirea de căi ferate în România. Fără a intra în amănunte anoste, voiu adăoga că, pe când în 1869 reţeaua de căi ferate în România avea o lungime de 67 kilometri, în 1905 ajunsese la o lungime de 3588 km iar în urma războiului cel mare din 1914—1918 reţeaua s'a complectat cu liniile ferate din provinciile româneşti, întregitoare a României, în total 12.000 km.

Dar constat, onorat Auditor, că sfertul de oră acordat conferenţiarului se istoveşte şi am datoria, spre a nu abuza de răbdarea D-vs., de a încheia. Numai câteva vorbe încă.

După epoca de depresiune din timpul războiului 1914/18, după epoca de destrăbălare de după războiu, a venit pe la 1950, o eră de prosperitate a României care durează încă. S'a construit mult, în toate felurile, şi mai ales tot teritoriul României a fost împânzit cu reţele de căi ferate executate după ultimele invenţiuni technice. Dar minunea minunilor au fost în Europa aşa zisele «Trunchiuri ferate» aşezate pe Viaducte înalte, străbătând mările prin tuneluri submarine, trenuri înzestrate cu cea mai mare viteză. Pe un astfel de trunchiu, *Trunchiul Est European*, călătorim noi acum, care pune în legătură, în 72 ore, Capul Nord cu Capul de Bună Speranţă. Caracteristica acestui Rapidissim este, pe lângă viteză, maximum de confort ce oferă călătorilor.

Au zis unii, despreţuitori ai acestui gen de locomoţiune, că va trebui să dispară faţă de Aeronautică. Ei, bine, nu, Onorat auditor, Calea Ferată este nemuritoare şi navigaţia în aer nu o va putea nici odată înlocui. Pentruce, mă veţi întreba? Pentrucă, şi dacă n'are viteza aeroplanelor, calea ferată, cu linie dublă şi aşezată la înălţime deasupra pământului, hărăzeşte călătorilor maximum de confort şi de securitate, pe care nu le vor avea niciodată vehiculele din aer.

Cum că liniile ferate au avut şi vor avea totdeauna cea mai binefăcătoare influenţă asupra stării financiare a unei ţări este un adevăr banal. Tot astfel cu excelenta înrâurire a căilor ferate asupra spiritului omenesc. In România ele au obligat pe Români la oarecare punctualitate, însuşire de care habar n'aveau altă dată. In literatură părerile au fost împărţite. Vasile Alecsandri a vorbit, în termeni de laudă, de căile ferate, în poezia «Bărăganul».

«Ah! Dulce, glorioasă şi mult strălucitoare
«Va fi cea zi de viaţă, când pe sub mândrul soare,
«Trecând în repegiune un *zmeu cu aripi de foc*
«Goni-va trista moarte ce zace'n acest loc!
«Mult vesel va fi câmpul, când vecinica-i tăcere
«Mormântul-şi va deschide la glasul de înviere
«Ce scoate *zmeul falnic din gura lui de fer*
«Vestind răpirea nouă a focului din cer».

Iar Eminescu vede cu ochi răi drumul de fer, zicând în

«D o i n a»

Şi cum vin (duşmanii) cu drum de fer
Toate cântecele pier.....

Dar poporul n'are dragoste pentru tren, cum se poate adeveri din diferite poezii populare.

De pildă, recrutul blestemă trenul:

«Trinule n'ai avea parte,
«De şuruburile toate
«Şi de şina de sub roate

fiindcă l-a înstrăinat de ai săi. Şi tot astfel

«Trinul pleacă şuerând
«Puica rămâne plângând
«Din ochi negri lăcrămând.

Şi acum, Doamnelor şi Domnilor, îmi rămâne să vă mulţumesc pentru binevoitoarea D-vs atenţie şi să vă urez călătorie fericită.

Şi conferenţiarul se retrase, în sunetul clăncănitoarelor de buzunar.

Inginerul era să părăsească şi el sala, dar o vorbă a speakerului îl opri în loc.

— Onoraţi, călători, vă rog să nu plecaţi, vi s'a rezervat o supriză.

— Să vedem, să vedem surpriza.

La clinchetul unui clopoţel, intră în sală un bătrân cu barbă albă, cap nins, adus de spate, purtând la subţiori un pachet.

— Onoraţi călători, zise speakerul, vă înfăţişez pe D-l Ghiujescu, un fenomen, deoarece este în vrâstă de 100 ani, fiind născut în anul 1900. D-sa voieşte să vă prezinte un aparat ştinţific, foarte interesant, care de mulţi ani nu mai este în uz.

— Doamnelor şi Domnilor, eu sunt centenar, născut acum un secol. Vă închipuiţi că multe am auzit, multe am văzut. Fiind meloman, m'au interesat mai ales instrumentele de muzică. Am adus aci unul care se numeşte gramofon.

— Gramofon? Ce să fie, întreabă un asistent.

— Un aparat, care redă orice sunet. Vedeţi, aşez un disc şi, cu ajutorul unui resort, îl fac să se învârtească, pe acest disc se reazemă un ac şi ies cântece, cuvântări, orice zgomote. Acest aparat a fost foarte la modă acum 70 şi ceva de ani, a dispărut însă, fiind detronat de radio.

— Să auzim.

— Iată de exemplu faimoasa arie de operă.

Caro nome dal mio cuor, căutată de celebrul tenor, Caruso. Şi bătrânul puse în mişcare gramofonul. Incepu cântecul.

Caro nome.... scărţ, scărţ, scărţ! dal mio cuor, păr! păr! păr!

— Ce-i asta, protestă cineva dintre ascultători.

— Festi prima palpitar... hăr! hăr! hăr!

— Ce este bătaia asta de joc?

— Le delizie..., vâj, vâj, vâj.... poc! şi apoi un suspin jalnic, ca a unui muribund.

— Destul, destul!

— Afară!

Bietul moşneag închise aparatul, îl luă sub braţ, şi, salutând, mormăi:

— Păcat că nu vreţi să ascultaţi, am aci plăci extrem de interesante.

Cântăreţii Caruso, Fletta, cântăreaţa-privighetoare Galli-Curci, artişti români: Folescu, Atanasiu, Niculescu-Basu, corul Carmen al nemuritorului Chiriac, apoi producţii cu instrumente originale ca: fluer, trişcă, caval, bucium, nai, ţambal, cimpoi, frunză de mesteacăn, drâng şi încă jazzuri cu saxofoane, ukulele, flexaton, mirlitofon, şi câte şi mai câte minunăţii.

— Dar mai ales scârţofoane?

— Poţi să ne dai un discurs a lui Demostene?

— Vai, nu!

— Dar un cântec al Adelinei Patti?

— Vai, nu!

— Dar cuvintele de dragoste ale lui Cezar către Cleopatra, regina Egiptului?

— Vai, nu!

Atunci, adio şi merci.

Şi moşul, foarte obidit, eşi din sală, urmărit de zeflemelele auditorului.

— Bietul om, a vrut şi el să-şi laude antichităţile, gândi inginerul, urmând cu inspecţia. Dete, alături, de magazine, unul cu tot ce trebuie unui bărbat, ca veşminte şi încălţăminte, cu accesoriile lor, altul analog pentru femei. O ideie «năstruşnică» a Direcţiei C. F. R. foarte favorabil primită de publicul călător.

In Vagonul «Animale lăptoase» Inspectorul găsi pe împiegatul alimentelor, care de mult îl aştepta. Trei vaci, două bivoliţe, rumegau, mestecau fân concentrat, fiecare în câte un box (despărţitură); tocmai *omul-mecanic* mulgea o vacă, şi astfel inginerul putu să bea un pahar cu lapte spumos.

Vagonul-eleşteu, următor era gol; urma să fie umplut cu apă la Atena, unde, de obiceiu, se făcea provizii de peşti vii.

Trenul se încheia, după *vagonul-poştă,* cu *vagonul-plajă, băi de soare,* unde Rotsen-Aihceru găsi 10 persoane, în cos-

tumul lui Adam și Evei, prăjindu-se la soare, pe o platformă ferită de curentul produs de viteză prin o împrejmuire înaltă.

De aci, luă drumul înapoierei spre locomotivă.

In bibliotecă, unde intră, după promisiune, dete de conferențiarul cu barbete.

— D-ta aci? Dar Dl. Bucovnescu?

— Să vi-l prezint.

Și cât ai clipi, scoase din cap peruca, smulse de pe față favoriții și apăru.... bibliotecarul.

— Ei, bată-te norocul, D-ta mi-ai fost?

— Chiar eu, să vă lămuresc: de urât mă pusesem de câtva timp pe studiu și am compus «causeria» ce ați auzit, pe care am zis'o deghizat, că mie C. F. R. nu mi-ar fi dat voie s'o debitez.

— Dar unde ai găsit atâta documentație?

— Păi, prin cărțile aflate aci, precum: «Istoricul Căilor Ferate în România» de inginerul Mănescu, apoi două buletine ale Societății Politechnice cu minunate articole publicate cu ocazia centenarului căilor ferate (1830) «Ilustrațiunea C. F. R.» și alte studii de după 1930 și multe Monitoare Oficiale.

— Felicitările mele.

— Vă mulțumesc.

Insfârșit, inspectorul se află așezat în compartimentul său inspectoral.

— Dar eu n'am mâncat nimic de astăzi dimineață și stomacul cere, ia să-l satisfac. Să-mi compun menu-ul.

O globulă esență de supă de pui. Un hap de rasol șalău. Două pastile friptură de vițel. Două granule ghiveciu de legume. Un bob brânză de insula «Făr-Oer». Un sâmbure compot de moșmoane. O pilulă elixir de sănătate. Nici o băutură.

Și începu să ronțăie, să sugă, să înghită felurite concentrate, timp de 10 minute.

Apăsând apoi pe un buton, îi sosi, în orificiul respectiv, o savuroasă cafea de orz.

— Ia să văd, ce mai este pe acasă?

Alt buton, o sonerie, și pe o placă din peretele din față apare luminos un tablou încântător: O tânără femeie, frumoasă

cum numai romăncuţele ştiu să fie, stând la o masă, lângă ea o fetiţă bomboană, aplecată asupra unor cărţi.

— Tu eşti, soţiorule?

— Eu, puică.

— Cam pe unde este Rapidissimul acuma?

— Să mă uit la indicator. Alergăm de aproape 3 ore, ne apropiem de Salonic. Dar ce faceţi voi la masă?

— Spun lecţia de istoria Românilor, răspunde fetiţa.

— Aşa, ia să văd şi eu dacă o ştii. Ia spune-mi cine s'a suit pe tronul României în anul 1930?

— Regele Carol al II-lea *binefăcătorul*.

— Bine, dar pentruce i s'a zis astfel?

— Fiindcă a reîntronat în România Mare legalitatea, ordinea, cinstea şi sub domnia lui a reînceput să prospereze ţara noastră.

— Bine, bine, cine i-a urmat?

— Fiul său Mihaiu I *Mintosul*, zis astfel fiindcă isteţ, ager la minte, a pregătit Federaţiunea celor 7 state din Estul Europei.

— Şi după el?

— Ştefan, Impăratul Păcei, care domneşte acum, încoronat suveran al Impărăţiei federative, *Pax*.

— Bravo, fetiţo, Am să-ţi aduc bomboane africane de la Capul de Bună-Speranţă. Vă sărut dulce, la revedere.

Şi viziunea dispăru, dar semnalul luminos al Radiou-lui fulgeră îndată şi vocea sonoră a spikeriţei zise:

— Atenţiune. *Aci Radio-Universum*, de pe insula Bornholm, din Marea-Baltică, Radio-Central, care răspândeşte pe tot pământul veştile zilnice. Astăzi s'a petrecut cel mai extraordinar eveniment al începutului secolului al 21-lea. Un bolid de o formă deosebită a căzut într'o insulă dintre *Orcade*, la nordul Scoţiei, producând un cutremur de pământ. Un orcadian, care se afla în vecinătate, alergă la locul fenomenului şi văzu, eşind din bolid, o fiinţă cu înfăţişare aproape omenească, însă în formă de monstru: Capul enorm, ochii mari, şi bolbocaţi, nasul foarte puţin proeminent, o gură până la urechi, braţele atrofiate, bust lung şi picioare scurte. Monstrul întrebat de «Orcadian» răspunse într'o limbă necunoscută. Dus în satul vecin a fost interogat de savantul astronom-filolog, Kirkwall,

care, din întâmplare, era trecător în acea insulă. Pe dată ce învățatul văzu monstrul, el ghici că este un locuitor de pe planeta Marte, un *cerebral*, judecând după cap, iar brațele atrofiate datorindu-se nemai întrebuințării lor, din cauza mașinismului prea înaintat de pe acea planetă. Sir Kirkvall fiind și filolog distins a căutat să se înțeleagă cu Marțianul căzut din cer.

Deocamdată a stabilit că el vine din *Etram* (cum numesc planeta lor); arătându-i-se diferite lucruri le-a spus numirile pe marțienește. Așa la pâine, ei zic *eniap*, la cap, *pac*, la urechi *(ihceru)*. Nu zic da, ca noi pământenii, ci *îhî*, iar negația la dânșii este *Ua! Ua!*

Noi zicem: Ce mai faci? iar Marțienii: *Uc ec rămun ed anișam et ia snut?* Cu ce număr de mașină te-ai tuns? Aceasta pentrucă marțienii sunt reglementar tunși chilug. Fenomenul va fi prezentat Academiei de Științe din Paris, apoi arătat în toate Capitalele Europei și Americei. Un lucru ciudat, nu se știe încă dacă mânâncă și ce anume, deoarece a refuzat să se atingă de diferitele alimente ce i s'au oferit. Atențiune. *Aici Radio Universum.* Comunicarea s'a terminat».

— Toate bune, dar mi-e tare somn, murmură inginerul. Ce ar fi dacă aș face o mică siestă, în brațele lui Morfeu Ceferistul?

Se lungi pe divan și cât ai zice ham! adormi. Somn adânc, somn butuc. Avu un vis ciudat: ca pe un ecran de cinematograf apăru luminos o serie de tablouri, reprezentând scene din trecute vremuri. Mai întâiu se văzu inginerul sub forma unui om cu înfățișare de sălbatec: părul vâlvoiu, barbă de patriarch, trupul gol, numai cu o piele de ren pe spinare, umblând încet pe jos, urmat de o ceată de bărbați, femei, copii, toți goi, purtând tot felul de obiecte de lut și cremene cioplit..... Un țăran mânând o căruță trasă de doi boi, mergând agale, pe o zăpușaiă de foc..... Pe cal, în galop nebun, un ceauș, curier al vizirului..... Intr'un fel de cutie de lemn, trasă de șase perechi de cai, conduși de oameni, stând pe deșalate, călare; cutia pe drumul nebătut, sălta ca o minge, călătorul își simțea șalele frânte, iar călăreții îndemnau caii, strigând groaznice înjurături și învârtind năbădăios bice lungi, șueră-

toare... Tabloul schimbându-se, călătorul se văzu într'o haraba mare, greoaie, închis, cu alţi călători, ciocnindu-se la hopuri, cu tovarăşii.....

La un ciocnet mai tare, inginerul se deşteptă.

— Uf, ce vis urât! Umbletul pe jos al oamenilor preistorici. Umbletul cu căruţa al ţăranului. Galopul nebun al călăreţului-curier vizirial... *Căruţa poştei* cu surugiii săi..... Greoaia şi incomoda diligenţă..... Mulţumescu-ţi Doamne, că n'am trăit pe vremurile acelea.....

Ah, ce bine mă simt în Rapidissim!

Dar trenul se opri. Indicatorul arăta gara Cairo.

— Iată-ne de acum în Africa, pe care o s'o străbatem dealungul, până la extremitatea de sud, Capul de Bună Speranţă. Trebuie să mă îmbrac africaniceşte, sau, mai bine zis, să mă desbrac.

Şi, lepădându-şi toate de pe el, îşi puse costumul de bae, iar în cap casca colonială.

— Trebuie puse şi ventilatoarele în mişcare.....

Aşa voiu putea înfrunta cele mai senegaliane călduri.....

Şi acum, ca încheiere, scumpi cetitori, o informaţie: Urmarea acestor rânduri o veţi găsi-o într'un buletin al venerabilei Societăţi Politechnice, din anul 2030, cu prilejul bicentenarului căilor ferate, în care vor fi organizate excursii, până în Centrul Pământului şi explorăţiuni în planetele Mercur, Venus şi Marte.

Şi încălecai pe un vătrai
Şi vă urez bun traiu
Cu sănătate în plin
Amin!