ROLUL CĂILOR FERATE IN FORMAREA SPIRITULUI OMENESC

A. D. BUNESCU
Inginer

In 1873, când încă se mai publicau studii asupra căilor ferate în «*Bibliothèque des merveilles*», Amédée Guillemin se întreba, în încheerea lucrării sale «*Les chemins de fer*»:

«Insista-voi asupra importanței sociale pe care treizeci și «cinci de ani de exploatare din ce în ce mai intensă, din ce «în ce mai activă, au dat-o puțin câte puțin căilor ferate? Acesta «e un fapt de aci înainte în afară de orice contestare, este «un adevăr devenit banal;.....»

Dacă în această «importanță socială» încadrăm și rolul căii ferate asupra spiritului public, atunci afirmația lui Guillemin a îmbrățișat și chestiunea care face obiectul acestor rânduri.

De altfel, constatarea lui, venită aproape imediat după începuturile căilor ferate, nu este de loc surprinzătore: Calea ferată face parte din acele fenomene sociale, care conțin în însăși nașterea lor, toate efectele ce vor produce, ea se găsește alături de factorii sociali constructivi cei mai prodigioși în rezultate, cei mai spontani și cuprinzători în efecte: creștinism și tipar în lumea spirituală, descoperirea Americii și electricitatea în lumea materială.

«Această prodigioasă desvoltare a căilor ferate, este un «fenomen cu mult mai important în istoria omenirii, decât «cea mai mare parte a marilor fapte politice, a căror amintire «o păstrează; el este destinat să ia locul în analele ei, alături «de descoperirea Americei sau inventarea tiparului, de exemplu;

«căci el este acela care a scos aproape pe negândite, din «aceste mari evenimente, toate consecințele ultime rămase «întru câtva în stare latentă de-alungul veacurilor.» *(L. Baclé, Les voies ferées, 1882).*

Este interesant de reținut pentru subiectul nostru această necesitate de a compara calea ferată cu tiparul, isvorâtă din forța cu care noua descoperire s'a impus spiritului omenesc încă dela primele manifestări și pe care o găsim și la primul nostru economist, *I. Ghica:*

«Drumurile de fier și tiparul sunt descoperirile cari au «folosit mai mult civilizația. Drumurile acestea sunt menite «ca să puie neamul omenesc în contact cu globul, într'un «cuvânt a-i da lumea materială, precum tiparul a dat duhului «lumea intelectuală». *(Măsurile și greutățile românești, 1848).*

Istoria nu cunoaște o mai spontană, mai intensă și mai simultană mobilizare de energii, ca în primii ani de cale ferată decât, poate, în valoare absolută, în ultimul război mondial.

Literatura tecnică, economică și sociologică a secolului trecut, confirmă cu autoritate de martor, această constatare:

«Căile ferate fură chemate peste tot, se poate spune, de «către dorința universală a populațiilor regiunilor traversate «și ele fură terminate în mijlocul unui concurs unanim, care «nu s'a clintit niciodată», spune inginerul *Baclé* în lucrarea citată.

Economistul și sociologul problemelor muncitorești, *A. Audiganne,* desvoltă astfel această idee: «.....drumurile de fier «sunt esențialmente creații colective. Toate forțele sociale, «într'adevăr, au contribuit într'un fel sau altul, la succesul acestei «opere imense. Ea a obținut concursul științei, care reprezintă, «sub o anumită formă moștenirea gândirii; pe acel al industriei «care fecundează, înnoește și mărește capitalul popoarelor și «duce viață în diferitele organe ale corpului social; pe acel al «muncii materiale, care provine din energia maselor și al cărui «scop suprem este de a le pune în măsură de a se ridica în «ordinea morală». *(Les chemins de fer aujourd'hui et dans cent ans, 1858).*

Istoria nu cunoaște un factor social mai rapid și mai eficace în acțiunea sa în timp și în spațiu; «nu este așezământ

«care să fi cuprins gândirea guvernelor şi a particularilor, «în toate părţile Europei, mai mult decât mijloacele de co- «municaţie. Astăzi toate privirile sunt ţintite asupra dru- «murilor de fier». *(I. Ghica, op. cit)*.

Dela 210 km de cale ferată în 1832, la 100.799 în 1872 în Statele Unite şi dela 50 în 1830 la 156.663 în 1867 şi 512.505 în 1886 pe tot globul, iată un splendid efort al omenirii pentru ridicarea nivelului moral şi material al vieţii.

Era deci natural ca în 1873, la capătul acestor rezultate, după 43 de ani de exploatare — ce înseamnă 43 de ani faţă de viaţa omenirii, în care calea ferată s'a altoit ca un element organic! — Amédée Guillemin să găsească epuizată chestiunea rolului social al căii ferate, după cum, în strânsă legătură de cauze şi efecte, tot aşa de banală e astăzi chestiunea influenţei căilor ferate în formarea spiritului, intelectului omenesc.

Dar evident, în faţa rostului comemorărilor, această consideraţie devine inoperantă. Comemorarea nu este prilej de inaugurări doctrinare sau manifestări didactice, ea este o revizuire a spiritului. Ea este popasul alpinistului care, cucerind încă o culme, îşi întoarce privirile înapoi, îşi reperează punctul atins în ascensiunea sa, culege noi forţe morale şi fizice din contemplarea spectacolului măreţ al drumului parcurs şi porneşte cu mai multă nădejde mai departe. Ea este în acelaş timp un serviciu religios la altarul spiritului, este oficiarea cultului acelor binefăcători ai omenirii, cari au determinat cu geniul lor cursul de astăzi al vieţii noastre.

Dacă un alt Haret ar medita la o *mecanică spirituală*, ar introduce noţiunea de energie spirituală potenţială, de dinamism spiritual, de propulsiune spirituală cu efect dinamic infinit în timp şi utilizând spaţiul şi timpul ca variabile, ar pune astfel în formule pe marile genii ale omenirii, scriind mecanica mecanicelor.

O primă propulsiune spirituală s'a declanşat din creerul lui Denis Papin, care la 1684 fură naturei marele secret: expansiunea aburului.

Efectul dinamic este susţinut de spiritul practic realizator al unei glorioase pleiade: M. Duguet (1690), Nicolas Cugnot

(1769), James Watt (1784), Richard Trevithick (1801), Fulton (1807), Hedley (1813), Marc Séguin (1827).

In sfârşit a doua propulsiune a fost hărăzită spiritului sintetic al ilustrului George Stephenson, care la 6 Octombrie 1829, la Rainhill, a comandat istoriei omenirii să înceapă un nou capitol.

Examinând deci chestiunea rolului căilor ferate în formarea spiritului public, sub aspectul ei evolutiv, nu facem decât să complectăm comemorarea începutului lor cu privirea noastră retrospectivă, asupra uneia din multiplele acţiuni exercitate în viaţa omenească de opera înfăptuită de aceşti giganţi.

Când 40 de secole n'au privit din vârful piramidelor alt mijloc de mişcare decât cel procurat de fiinţele aservite de om în folosul său, când chiar în mitologie, omul împrumuta picioarele calului, devenind centaur, când însuşi Zefs Olimpicul, ca să mâne corăbiile lui Ulisse, nu s'a gândit să intre în inima lor spre a le da mişcare, ci a însărcinat pe Eol să le umfle pânzele, ideia de a însufleţi materia, de a aşeza factorul mişcării înăuntrul corpului care trebuia mişcat, nu în afara lui, era o uriaşe răsturnare de realităţi.

Astăzi când trenul, devenit un element necesar şi banal, a ajuns indispensabil în viaţa oămenilor, e greu să ne dăm seama de ceeace a însemnat primul drum de fier pentru generaţia anului 1830, de impresia extraordinară exercitată asupra spiritului omenesc de atunci. De sigur că după 100 ani de înfluenţă adâncă asupra tuturor manifestărilor vieţii, la capătul infinitelor binefaceri pe cari le atribuim astăzi căilor ferate, vom putea cu uşurinţă exulta în admiraţie pentru creatorii lor. Nu tot aşa de uşor vom înţelege astăzi sentimentele cu cari această nouă născocire a fost primită de contimporani.

«Contimporanii noştri puţin în vârstă îşi reamintesc încă «admiraţia neliniştită pe care o trezi în ei sunetul strident «al fluerului primei locomotive, care traversă ţinuturile lor».

«Nu este ţară, chiar dintre cele mai depărtate, ale Asiei «de exemplu, condamnate în aparenţă la o nemişcare vecinică, «care să nu fi eşit din somnul ei pentru a contempla acest

«lucru nou, mai uimitor poate decât cele mai mari minuni «despre cari au pomenit vreodată vechile lor hrisoave, și «fluerul locomotivei vine astăzi în India, Japonia și China, «chiar, ca să turbure până în templele lor, odihna liniștită a «zeilor antici». *(L. Baclé, op. cit.)*.

Intr'adevăr, mintea omenească obicinuită să accepte mișcarea numai pentru ființele vii, a primit cu o explicabilă uimire priveliștea acelei masse de fier și foc, alergând pe șinele de fier cu iuțeală neobișnuită pentru realitățile de atunci. Și spectacolul nu era de natură a fi privit cu prea multă liniște și încredere!

Primul român care a cunoscut calea ferată, foarte curând după inaugurare, *Petrache Poenaru*, când era bursier al Statului la Londra, descrie astfel impresiile sale într'un raport din 27 Octombrie 1831, trimis Ministerului:

«Din Manchester am plecat la Liverpool și am făcut această «călătorie cu un nou mijloc de transport, care este una «din minunile industriei secolului. E aproape un an de «când o companie a stabilit între Manchester și Liverpool, «un drum de fier pe care se transportă între aceste 2 orașe, «călătorii și mărfurile în trăsuri cu aburi: douăzeci de trăsuri «legate unele de altele și încărcate cu 240 persoane, sunt «trase toate deodată de o singură mașină cu aburi și cu o așa «viteză, încât cel mai bun cal de curse n'ar putea să le ur«meze în mare galop și cu toate acestea mișcarea este așa de «dulce, încât nu s'ar observa că trăsurile merg, dacă roțile «n'ar face sgomot, obiectele dispărând îndată ce au apărut «și crezi că totul fuge dar că trăsurile stau nemișcate».

Odată spiritele reculese după ciocnirea simțurilor aperceptive cu noua «minune a industriei secolului», ele aveau să transforme mai departe impresiile. Și pe când mulțimea anonimă accepta, ca de obicei, resemnată, noua născocire, trăind amintirea primei emoții și mulțumindu-se, tot ca de obicei, cu explicațiile pe cari imaginația populară o acordă fenomenelor, bineînțeles că primii cari au comentat evenimentul, au fost criticii nemulțumiți, după principiul elementar al acțiunii și reacțiunii. Natural că îmbulzeala mare era în domeniul tecnic și economic: căile ferate vor arde câmpiile

pădurile, satele și orașele, confecționarea traverselor va distruge pădurile, șinele vor încercui țările și nu le vor mai lăsa să se extindă, caii vor dispare, reduse toate la justa lor valoare de efectul economic universal și incomensurabil al noului mijloc de comunicație.

Dar vom desprinde din această vie agitație în jurul nouei probleme, o critică în mai directă legătură cu obiectul acestor rânduri: era o susținută credință că viteza mare a trenului va exercita o influență defavorabilă asupra minții, atât a oamenilor care privesc trenul trecând, cât și a călătorilor din tren, la aceștia din urmă combinată cu un efect fizic periculos asupra însăși reședinței spiritului: le va zdruncina creerii. Și asta bineînțeles dacă proprietarul numitei reședințe a scăpat neasfixiat într'un tunel, necăzut de pe vre-un pod, sau nedecapitat pur și simplu, dacă împins de rău sfătuitoarea curiozitate, s'ar fi plecat în afară.

Dacă teama de necunoscut putea da loc la asemenea considerații, pe cari în ziua centenarului le găsim de o savoare cu totul particulară, am fi dispuși astăzi, constatând îngrămădirea uimitoare de creații ale spiritului omenesc în ultimul secol, inaugurate cu calea ferată, să atribuim trenului un efect tocmai contrariu asupra creerului!

O altă obiecție pe care poate viața agitată și materialistă a apusului, nu o susținea cu aceiași tărie ca viața patriarhală a orientului, era că drumul de fier distruge pitorescul. Nu numai cu alungarea animalelor de pe câmpii și a privighetorilor din păduri, dar cu desființarea pitorești poște cu caii smei și surugii năsdrăvani, iată cu ce nu se putea împăca ușor *C. Negri*: «... nu mai pot suferi cuștile celea ale tre«nului, baloane pământești, născociri ale civilizației de bă«cănie, de unde nu poți vedea totul decât din fugă. Am ajuns «să oftez de părere de rău după Privileghio și poștele sale».

Acest oftat după pitorescul trecutului îl înregistrează și *Nestor Ureche* în a sa «*Căruța poștii*»: «dacă admiratorii «sec. XIX-lea sunt legiune, disprețuitorii săi iarăși nu se pot «număra pe degete. Pretind, acești nemulțumiți, că îngenun«chiarea forțelor naturii, spre o tot mai întinsă și complectă «satisfacere a nevoilor omenești, a adus cu sine lățirea unui

«prozaism nemărginit care, cu ghiare nemiloase, a suprimat «orice poezie a lucrurilor. Febrilul struggle for life contim- «poran, n'are vreme să guste aspectul poetic al lucrurilor, și «de călătorește, 'i trebuie velocitate și confort. Or, confortul «a ucis pitorescul. Ce este mai prozaic, ce este mai lipsit de «pitoresc, ca o călătorie în drum de fier?».

Dar.... «Șuerul actualei locomotive — răspunde *Nestor «Ureche* acestor sentimentali laudatori temporis acti — ce «trece ca un fulger, are și el poezia lui: anunță acest șuer, «că Țara noastră a știut, într'un timp nemai pomenit de scurt, «să se pună în rândul țărilor civilizate și că se îndrumează «spre un viitor strălucit de mărire și prosperitate».

Începând cu 1830, civilizația unei națiuni se măsoară în km de cale ferată!

Această atitudine critică, această reacțiune a spiritului omenesc în fața nouei descoperiri, nu a fost decât un feno- men curent de inerție, dispărut odată ce mișcarea s'a produs: căci odată plecat, la 1 Septembrie 1830, din gara Manchester, trenul lui Stephenson pornise fără să se mai oprească. Di- namic prin natura și rostul lui material, dinamic prin con- tinua lui influență asupra vieții, drumul de fier își urma fără reacțiune, acțiunea sa de profunde transformări în mintea și sufletul omenesc.

Dintre cele 2 elemente componente ale personalității sale: corpul neînsuflețit care se mișcă, locomotiva, și viteza lui de mișcare, cel d'întâi s'a limitat, în influența sa asupra spiri- tului public, la sentimentele de uimire și teamă cu care a fost primit la primul contact cu publicul.

Și în timp ce pentru *Mihail Kogălniceanu* (într'o scrisoare din Lunéville din 27 Ghenarie 1832) locomotiva era o simplă «butcă cu aburi», pentru câțiva poeți ai epocei, cari au dat glas acelor sentimente, ea capătă viață și era un diavol pentru poetul și cântărețul *Pierre Dupont:*

«Il me semble être Lucifer
«Qui menait les gens en Enfer»,

un «smeu cu aripi de foc» pentru *Alexandri*, mai târziu «o fiară rea» pentru *Maxim Gorki*: «La marginea stepii, în

«pielea neagră a întunericului s'a înfipt o rază roşie, a rănit «noaptea şi pe pământ se împrăştie pata umedă a lumii, ase-«menea sângelui. Apropiindu-se încet, raza ei se dublează şi «iată a început să semene cu nişte ochi galbeni şi fioroşi, «tremurând într'o excitare turbată. Din adâncimea nopţii se «târăşte fiara rea spre cele 3 căsuţe ale staţiei, ameninţând «cu prăpăd».

Şi în timp ce locomotiva se retrăgea în preocupările laborioase ale tehnicianilor, viteza — efectul locomotivei — exercita o influenţă din ce în ce mai pronunţată asupra spiritului public.

Dar oare omenirea, marea ei masă, nu preferă a fi beneficiara efectelor, lăsând grija şi oboseala cauzelor în seama necazurilor câtorva idealişti?

Viteza era un vechi deziderat al omenirii, născut odată cu ea. Omul, predispus să fie regele naturii, limitat la iuţeala galopului calului, a râvnit încontinuu la iuţeala sborului păsărilor, după cum a râvnit la sborul însuşi. Viteza era un element intrinsec al avântului spre mai bine; era în acelaş timp, în subconştient, un factor egoist: viaţa limitată în timp se putea lungi prin intensitate, cucerirea ei un nou triumf asupra naturii!

«... pe drumurile de fier s'a găsit mijloc de a merge cu «o iuţeală de care poate înainte de această născocire, nici «nu putea omul îndrăsni să nădăjduiască» mărturiseşte sincer şi modest *I. Ghica (op. cit.)*.

Deaceea îl vedem pe *Petrache Poenaru*, insistând în raportul său citat mai sus, în deosebi asupra vitezei cu care mergea primul tren, pe care l-a văzut şi el şi omenirea. După ce face comparaţia de rigoare cu etalonul limită al vremurilor: «şi cu o aşa viteză încât cel mai bun cal de curse n'ar putea să-l urmeze în mare galop», adaugă: «Distanţa între Man-«chester şi Liverpool este de 32 mile engleze şi se parcurge «acest drum în trăsurile cu aburi numai într'o oră, în timp «ce cu diligenţele nu se putea străbate această distanţă decât «în 4 ore. La fel e cu transportul mărfurilor: totul se face cu «trăsurile cu aburi. Chiar şi vitele sunt transportate în acest

«mod cu sutele; boii, oile și chiar caii merg acum în trăsură «și cu o așa viteză încât au aerul că zboară».

«Chiar caii» subliniază Poenaru. Iată dar și pe prințul inteliu vremurilor trecute, prizonierul nouei născociri.

Deci noțiunea de viteză s'a schimbat, și-a lărgit cuprinsul. Viteza a sărit limita pe care mii de ani omenirea n'a văzut-o depășită decât de sborul săgeților și al păsărilor — altă lume. Calul de poștă cu frâu liber la maximum de viteză, face loc locomotivei, înfrânată la o viteză voită. Omul comprimând sau mărind viteza după dorința sa! Iată o nouă concepție a vitezei!

Dar cinematica susține că distanța este produsul dintre viteză și timp. Ori, e natural ca pentru subiectivismul omenesc, distanța să fie funcție de timp și de viteză, iar nu viteza funcție de distanță și timp. Deci vom măsura distanța cu a patra dimensie, nu cu prima. Prin urmare distanța București—Iași de 5 zile (vezi *I. Ghica*, scrisori către V. Alexandri «*o călătorie dela București la Iași înainte de 1848*») e cu mult mai mare decât distanța București—Iași de 8 ore, și cum, după Franklin, timpul e stofa din care e făcută viața omenească și deci trebuie purtată cu economie, iată noțiunea de distanță modificată, simplificată și — ca să zicem așa — făcută mai agreabilă. Nu puțin a contribuit la această modificare, acel universal nervus rerum, care în această calitate, se ramifică desigur în cele patru dimensii pe care le-am evocat în analiza de mai sus.

Petrache Poenaru ne ajută în argumentarea acestei afirmații, cu următoarea constatare, de o savuroasă naivitate pentru zilele noastre:

«Pentru a călători cu diligențele între aceste două orașe, «se plăteau zece sterlingi, dar compania trăsurilor cu aburi a «redus acest preț la o zecime, adică se pot face cele 32 mile «numai pentru un sterling. Din această cauză orice alt mijloc «de transport între aceste două orașe a trebuit să cadă, și nu- «mărul călătorilor în trăsuri crescu considerabil, căci toți acei «cari din economie, făceau această călătorie pe jos, găsesc «acum că e mai mare economie să meargă în trăsură». *(op. cit.)*.

Relatările acestea nu numai că identifică țara lui «time is money», dar verifică contribuția calculului de rentabilitate, impus de calea ferată și alături de ea, în modificarea noțiunii de distanță.

Mai ales că, în ordinea de idei a rentabilității, distanța era mărită înainte de 1830, în ce privește factorul timp, de trei paraziți foarte importanți și foarte displăcuți: marile pregătiri dinaintea unei călătorii, așteptările îndelungate înainte și în cursul transportului, lipsa de siguranță și precizie a transportului, toate descrise cu atâta culoare și humor de *Nestor Ureche* în «*Căruța poștii*».

Calea ferată a redus călătoria la justa ei valoare; a suprimat acel întreg cortegiu de griji și sentimente, lăsându-le numai pe cele aferente scopului călătoriei.

Orariile riguroase ale sosirilor și plecărilor trenurilor, suprimând nesiguranța călătoriilor, au redat spiritului public o reconfortantă încredere și siguranță în acțiune; în societatea de azi, în care mișcarea a atins paroxismul, orariile rigide ale căilor ferate au introdus o anumită disciplină a spiritului: un comandant fără apel al activității omenești: trenul nu așteaptă.

Starea căilor noastre ferate în primii ani după războiu, era o oglindă fidelă a desorganizării vieții sociale și anarhizării spiritelor din acea vreme.

Această preciziune, legată indisolubil de normala ei funcționare, calea ferată a extins-o și asupra măsurării timpului.

Necesitatea fixării mersului trenurilor și stabilirii încrucișerilor cu cea mai mare rigurozitate, importanța pe care au căpătat-o minutele în fața nouei viteze, au impus imediat o unificare a orelor în toată întinderea unei rețele de cale ferată. Repercursiunea acestei uniformități asupra spiritului public, a intensificat conștiința exactității, atât de necesară bunelor raporturi sociale și atât de neglijată la un anumit grad de civilizație.

Nu se poate contesta astăzi că în activitatea societății umane, calea ferată joacă rolul unui armonios regulator.

Concentrând toate aceste considerații asupra influenței exercitate în omenire de viteza căilor ferate, nu găsim o mai sugestivă concluzie decât în următoarea frază a lui *Baclé*

(*op. cit.*).: «Drumurile de fier prezintă de altfel, în toate privinţele, această proprietate providenţială, ca să zicem aşa, de a precipita mersul istoriei şi înlănţuirea evenimentelor, cu aceiaşi viteză pe care au adus-o în circulaţie; astfel că noi vedem astăzi împlinindu-se în câţiva ani, sub ochii noştri, în moravurile noastre, transformări complecte care ar fi cerut altădată mai multe generaţii de oameni».

Dar celalt corolar al vitezei, spaţiul, avea să determine un rol mult mai lucrativ al căilor ferate asupra spiritului public.

In primul rând exigenţele de ordin tehnic, economic şi social ale drumului de fier, au pus o nouă serie de probleme minţii omeneşti, probleme a căror rezolvare constituia o bogată contribuţie la desvoltarea patrimoniului de cunoştinţe al omenirii. Pe de o parte extinderea prodigioasă a căilor ferate a determinat o largă mobilizare de spirite în serviciul nouei probleme, pe de alta, apelul pe care satisfacerea necesităţilor ei îl făcea la cele mai variate domenii de activitate intelectuală, a determinat concursul aproape unanim al diferitelor ramuri de activitate ale societăţii.

Rezolvarea multiplelor chestiuni tecnice puse de noua cucerire a geniului uman, reprezenta tot atâtea noi victorii în lupta de stăpânire a comorilor naturii.

In calea neînfricatului balaur cu ochii de jeratic şi nările de flăcări, făt frumos arunca rând pe rând, peria care se prefăcea în păduri fioroase, oglinda care se transforma în lacuri nesfârşite şi fără fund, platoşa care se prefăcea în ziduri de munţi prăpăstioşi; dar balaurul străbătea pădurea, arunca pod de dantelă peste lacul fără margini, găurea munţii, şi făt frumos era învins.

Şi câştigând noi puteri spirituale din fiecare victorie, iscusita minte omenească, într'un nedesmintit optimism, întindea fără răgaz pânza ei de păianjen peste secretele naturii.

«In sfârşit în văile noastre, pe deasupra fluviilor şi traversând colinele, şerpuesc şi se desfăşoară imense panglici de fier; şi pe aceste căi strâmte, pe care omul le impune, se aruncă, repezi ca gândul, aceste formidabile maşini cari par că mănâncă spaţiul cu o nerăbdare spontanee şi în cari viaţa pare că se trădează prin suflu şi mişcare. Când priveşti ele-

«ganța majestoasă a acestor linii desfășurându-se cu grație și «nivelându-se prin câmpii, văi, prăpăstii și munți de granit; «când auzi zgomotul trecerii acestor convoaie cari duc mai «multe mii de oameni și pe care privirea n'are timp să-i dis- «tingă; când îți zici că asemenea rezultate sunt opera unei «industrii cari numără abia câțiva ani de existență, a unui «agent care n'a putut fi încă studiat decât foarte imperfect, a «unei arte care este în fașe, te întrebi cari vor fi ultimele «minuni realizate de perfecționările acestei arte; încerci nobila «dorință de a contribui la cea mai apropiată realizare a bine- «facerilor sale incalculabile». *(Marc Séguin ainé, De l'influence des chemins de fer et l'art de les tracer et de les construire, 1848).*

La 1839, Marc Séguin considerase calea ferată o artă în fașe. Astăzi, când multe minuni au fost împlinite de perfecționările acestei arte, asimilarea lui Séguin se justifică cu prisosință.

Efectul estetic al realizărilor tecnicei drumului de fier, cari prin dimensiile, îndrăsneala și eleganța lor depășesc prevederile spiritului, rigiditatea formulelor și prozaismul materiei, încadrându-se armonios în frumusețea naturii, efectul moral al nouei creații omenești care, prin optimismul viguros ce-l imprima spiritelor, determina o a doua renaștere, nu puteau fi decât efectele unei arte.

Analizând mai departe influența acestui stăpân al distanțelor ca mijloc în serviciul spiritului omenesc, constatările noastre vor fi permanent depășite de efecte. Nu este știință a naturii sau știință aplicată, știință socială sau știință economică, istorie a omenirii sau istorie a pământului, care să nu fi căpătat o largă desvoltare prin noile elemente cucerite naturii, de pe tot pământul, și depuse cu profuziune în sanctuarul lor, de neobositul răscolitor de spațiu.

Dar alături de această nesecată contribuție cantitativă, de această îmbogățire a spiritului, este de o egală importanță posibilitatea deschisă minții cercetătoare de a se informa cu preciziune la sursă, de a cunoaște mediul care a dat naștere operelor și faptelor, cadrul autentic, culoarea locală, în toate domeniile cari o preocupă. Căile ferate au dat științelor

posibilitatea unei ameliorări calitative, ele au deschis orizonturi noi asupra unor țări și lucruri complect ignorate altă dată, au dat dorința noțiunilor exacte, permițând rectificarea ideilor false și prejudecăților, atât asupra popoarelor și indivizilor de naționalități diferite, cât și asupra propriei noastre societăți chiar, după cum constată Baclé în valoroasa lucrare citată.

De 100 ani, pe șinele de fier cari străbat continentele dela un țărm la altul, trenurile transportă în vagoanele lor încăpătoare, cu o viteză înzecită, această civilizație nouă, care îngrămădește secolele în decenii, în acele părți ale lumii cari, înainte de 1830, se găseau atât de departe de focarele de lumină ale apusului Europei.

Și în timp ce mesagerul unor vremuri noi, cu febrilitate crescândă, trezea la o nouă viață părțile lumii limitate până atunci în cochilia primitivității, dincoace în lumea propulsoare, efectele drumului de fier se manifestă în domenii din ce în ce mai imateriale, mai spirituale:

«..... facultățile noastre intelectuale sunt legate între «ele prin legături așa de strânse, încât această preocupare, a- «ceastă nevoie de adevăr, născute în noi în prezența în- «vățăturilor exacte aduse de calea ferată, au exercitat ac- «țiunea lor asupra materiilor celor mai rebele în aparență; «într'un cuvânt au influențat asupra gusturilor noastre chiar, «și se poate spune că aci se găsește gustul principal al unei «epoce, care nu are altul mai predominant». *(L. Baclé, op. cit.)*.

Vom constata o puternică influență a căilor ferate în arte:

«Veți regăsi această preocupare de exactitate și de cu- «loare locală până în pictură, în acest gust, mai predominant «ca oricând pentru obiectele antice sau streine, de toate for- «mele și de toate provenințele». *(L. Baclé, op. cit.)* și, vom adăoga, pentru peisagiile și moravurile din cele mai depărtate și mai necunoscute colțuri ale lumii, culese cu acea curiozitate, cu acel dor de inedit, cari sunt resortul creațiilor spirituale.

«In fine, drumurile de fier au adus deopotrivă în arhitec- «tura modernă, o renovare complectă; ele au creat într'a-

«devăr, prin întrebuințarea metalului în construcții, tipuri «noi, cari au servit de modele pentru toate edificiile civile. «Marile gări sunt realmente monumentele secolului al XIX-lea, «ele caracterizează într'adevăr tendințele democratice ale «epocei care le-a conceput; ca și bisericile din evul mediu, «și mai mult decât ele, ele chiamă mulțimile»; ... *(Baclé, op. cit.)*.

Dar în afară de această contribuție directă, ele au pus la dispoziția marilor artiști, monumentele neperitoare ale vechilor civilizații: greacă, romană, egipteană, după cum în sculptură și pictură, grație căii ferate, operele geniale ale clasicismului grec și roman și ale renașterii italiene, au putut inspira, în original, pe artiștii ultimului secol.

Poate în muzică nu am privi cu aceiași mulțumire influența căilor ferate, date fiind în special recentele producții ale genului, dacă nu am băga de seamă că traversarea oceanului nu este de competența drumului de fier.

Și atunci îi vom rămâne mulțumitori pentru schimbul pe care-l înlesnește între armoniile diferitelor popoare ale bătrânului continent.

Atât de intim introdusă în viața trupului, în știința minții și în arta sufletului, calea ferată — trenul — va pătrunde în reflexul manifestărilor omenești, în proză și poezie. Prin bogatul material pus la dispoziția romancierilor și filozofilor, prin cunoașterea cadrului autentic, prin intensitatea pe care viața a căpătat-o grație accelerării mișcării, scriitorii și literatura ultimului secol, datorează căilor ferate o regenerare a inspirației și a resurselor. Cu titlul de recunoscătoare reciprocitate, câți-va din ei o tratează chiar cu atenție specială.

Astfel, datorită mai ales lumii pusă în serviciul ei, calea ferată s'a bucurat în deosebi de atenția spiritului realist al lui *Zola*.

In romanul «*La bête humaine*» plasat în cadrul anului 1869, Zola împletește intim, cu meticulozitatea specifică genului său, calea ferată cu drama omenească, înfrățind pe mecanic cu locomotiva, pe impiegat cu gara, pe cantonier cu pasagiul, pentru ca astfel legați sufletește, om și drum de fier, să trăiască în comun toate mizeriile vieții; și după ce «în

tunetul roților și masa vagoanelor, cu o forță invincibilă de uragan» într'o mișcare nesfârșită, poartă între Paris și Hâvre, gelozia și crima, iubirea și sinuciderea, trenul lui Zola încărcat cu soldați plecați la războiu, se rostogolește «fără conducător, în mijlocul întunericului, ca o fiară oarbă și surdă dată pradă morții».

Maxim Gorki îl aduce în nemișcarea stepei, în speranța că îi va da viață, pentru ca desamăgit să constate că «trenurile «de călători trecând prin stație, întăresc impresia nemișcării «vieții, adâncesc simțul singurătății ei. Se oprește trenul un «minut, din ferestrele vagoanelor, ca niște portrete din rame, «se uită la tine niște oameni,.... Un semnal supărător și în «norul aburilor trenul alunecă mai departe».

Kellermann îi exaltează menirea, punându-l ca în 24 ore și cu o întârziere de douăsprezece minute, să lege Europa de America, prin formidabilul tunel al și mai impetuosului său roman.

In sfârșit literatura de avant-gardă îl transportă în lumea spiritelor și-l urcă fără nici o sforțare, pe scena teatrului.

Poezia, în pas cu proza, se va bucura de aceiași binefăcătoare influență, prin noile izvoare de inspirație, de emoții și de imagini, pe cari grație trenului, poeții le vor putea culege de pe tot globul pământesc. Reciproc, poezia îi acordă grațioasa sa atenție. La început trenul însuși a fost un isvor de inspirație.

Poetul *Lechambaudie*, descriind întrecerea între un cal și o locomotivă, cei doi reprezentanți și stăpâni ai vitezelor celor două jumătăți de lumi pe cari le desparte anul 1830, cântă victoria locomotivei, triumful progresului care merge înainte, în timp ce rutina expiră.

Poetul și academicianul *Viennet*, de teamă ca în acest elan optimist al lui Lechambaudie, să nu pierdem cumva din vedere că totuși am rămas robii naturii, pune pe linie, cu mâna debilă a unui copil, o piatră care, deși foarte mică, provoacă deraierea dezastruoasă a trenului, în care omul privește cu mândrie propria lui putere.

Mai târziu poeții cântă speranțele trezite de efectele nouei invenții.

In «*Bărăganul*» *Vasile Alexandri* descrie perspectivele pe care, în 1870, le aducea introducerea drumului de fier în țara noastră, când zmeul falnic cu aripi de foc, vestind răpirea nouă a focului din cer, va goni tristețea și tăcerea câmpiei. *Eminescu* nu întârziază cu corectivul sistem Viennet, observând că tot drumul de fier este acela care aduce «dușmanii în puhoi», gonind cântecile și pasările (în Doina).

Fabulistul *Al. Donici* nu găsește un mai nimerit exemplu pentru «puterea prin unire», cu ocazia Unirii Principatelor, decât în puterea aburului locomotivei, care «când se găsește strânsă atunci se întărește» (Fabula *Vaporul și Calul*, publicată în Steaua Dunării No. 38 din 26 Iunie 1859).

Și în fine această strânsă simpatie între literatură, poezie și calea ferată, capătă în țara în care omul e născut poet, o supremă consacrare: iluștri literați, printre care citâm dintre dispăruți, pe Barbu Delavrancea, au stat în fruntea căilor ferate, ca miniștri ai lucrărilor publice!

Și pentru că, fie din cauza unei fatalități a spiritului nostru românesc, fie din cauza incursiunii ce am făcut prin domeniile ireale ale poeziei, a venit vorba de politică, ne vom reaminti, cu sentimentul omului care a verificat realitățile, de acel tren «sui generis», acel «tren al României» despre care s'a discutat doi ani, între 1914—1916, cu aprigă controversă, dacă «a sosit sau nu».

Și în sfârșit, în noaptea de 14 August 1916, a sosit. Rememorând trecutul recent, ne gândim cu o tragică ironie, la acel rol pacific pe care lumea secolului drumului de fier s'a grăbit, dintr'o naivă dar explicabilă speranță, să-l acorde căii ferate în politica internațională.

Deducând din comunitatea nouă a călătoriei cu trenul, extinzând deducțiile asupra bogatului schimb internațional de opinii și produse provocat de noul mijloc de comunicație, toți contimporanii începuturilor căilor ferate s'au contopit într'o înălțătoare și unanimă speranță, că o viață nouă mai bună va avea omenirea, că înfrățirea popoarelor este asigurată, că războiul chiar va dispare.

Iată cu ce frumoase iluzii își împodobeau tecnicianii și economiștii secolului trecut, ariditatea tratatelor lor:

«Guvernele vor recunoaște curând, fără îndoială, cât le

«incumbă de a ușura. de a încuraja relațiile dela popor la «popor, de a înmulți mijloacele de comunicație, de a grăbi «schimbul și fuziunea ideilor, de a pune în legătură și în «concurență toate industriile; atunci urile, rivalitățile naționale «se vor șterge și se va vedea crescând și desvoltându-se «această tendință, care pare că chiamă astăzi toate popoarele «civilizate spre a nu mai forma decât o singură familie». *(Marc Séguin ainé, 1839).*

Vorbind despre căile ferate în Germania și Austria, primul nostru economist *I. Ghica* nu scapă frumoaselor năzuinți:

«Atunci se va înființa pentru totdeauna acea unire sfântă «a noroadelor, visul cel mai frumos al multor inimi generoase. «Națiile vor uita curând ura, când se vor obicinui a se vedea «pe toată ziua, căci vor trăi o viață comună, vor face toate «un singur și acelaș neam, o familie pe care nimic n'o va «putea despărți, căci deosebitele neamuri sunt trebuincioase «unele altora».

«Căile ferate sunt un agent cu totul democratic: prin in- «teresele ce înființează pe toată ziua, neamurile dobândesc «dela stăpânirile respective, libertăți și instituții ce n'ar fi «putut câștiga decât cu vărsări de sânge. Cei mari și puter- «nici încep a înțelege că nu este folositor nici lor, nici plăcut «lui Dumnezeu, de a cotropi și apăsa pe cei mici și slabi; «toate neamurile vor înțelege că cu cât o națiе vecină este «mai bogată și mai luminoasă, cu atât mai mult are să se «folosească dela relațiile bune ce va avea cu dânsa». *(Măsu- rile și greutățile românești, 1848).*

Profesie de credințe și speranțe a anului 1848!

«In sfârșit de-ar fi să trecem drept utopiști, vom zice, cu «toată desmințirea pe care ne-o dau recentele evenimente, că «drumurile de fier vor face să dispară pentru totdeauna acest «flagel. Când douăzeci de ani de aplicare a tratatelor de co- «merț vor fi stabilit între popoare relații neîntrerupte și de «tot momentul, nu va fi posibil să fie hotărâte să se omoare «între ele și să se gâtuiască, pentru interese pe care nu le «cunosc, cum scrie Beaumarchais».

Astfel scria *Jacqmin* în lucrarea sa «*De l'exploitation des chemins de fer*» în 1868, adică cu 2 ani înainte de 1870!

Mai târziu în 1882, sub impresia desmințirilor crude pe care realitatea n'a întârziat să le producă, *L. Baclé* în interesanta lucrare citată *(Les voies ferrées)* se mulțumește să constate efectul de nivelare și de strângere de relații între diferitele clase sociale, datorit înlesnirii comunicațiilor, fără a mai avea curajul să lege de acest fapt visurile antecesorilor săi.

Căci în vreme ce acești semănători de iluzii — suprema iluzie a omenirii: pacea universală și vecinică — se întreceau într'o duioasă unanimitate, să lege atâtea speranțe de noul sfărâmător de bariere, prudența conducătorilor de popoare, hrăniți cu «si vis pacem para bellum» găsise deja atributul pro domo al nouei legături de înfrățire: căile ferate strategice.

In timp ce Rusia țaristă, alarmată de imnul creștinesc de înfrățire, intonat de corul adoratorilor noului idol, rupe legătura, care trebuia să fie de fier, cu restul lumii, construindu-și căi ferate mai largi. Dădea astfel, inconștient și involuntar, o confirmare a speranțelor puse în în cele 2 șine universale. Și dacă am putea privi acest gest de desolidarizare cu entuziasmul secolului căilor ferate, am da pe seama lui acea stare de inferioritate a vieții politice și sociale care a diferențiat atât de adânc Rusia de restul Europei și care astăzi a săpat și mai profund această prăpastie.

In sfârșit, ca o supremă desmințire a vizionarilor împlinirii unui vis grație drumului de fier — din al căror număr n'a lipsit nici Stephenson — numai câțiva ani au lipsit ca omenirea să serbeze centenarul căii ferate cu cea mai josnică aservire care i-a fost dat s'o trăiască: utilizarea ei în ultimul război mondial.

Deacea se pare că singurul care are dreptate este *Guizot:* «Ușurința, iuțeala, universalitatea comunicațiilor, care au atâta «parte la forța și măreția civilizației moderne, sunt în ser«viciul binelui ca și al răului, al eroarei ca și al adevărului». *(Méditations sur l'état actuel de la réligion chrétienne; 1865).*