



## Informazioni su questo libro

Si tratta della copia digitale di un libro che per generazioni è stato conservata negli scaffali di una biblioteca prima di essere digitalizzato da Google nell'ambito del progetto volto a rendere disponibili online i libri di tutto il mondo.

Ha sopravvissuto abbastanza per non essere più protetto dai diritti di copyright e diventare di pubblico dominio. Un libro di pubblico dominio è un libro che non è mai stato protetto dal copyright o i cui termini legali di copyright sono scaduti. La classificazione di un libro come di pubblico dominio può variare da paese a paese. I libri di pubblico dominio sono l'anello di congiunzione con il passato, rappresentano un patrimonio storico, culturale e di conoscenza spesso difficile da scoprire.

Commenti, note e altre annotazioni a margine presenti nel volume originale compariranno in questo file, come testimonianza del lungo viaggio percorso dal libro, dall'editore originale alla biblioteca, per giungere fino a te.

## Linee guide per l'utilizzo

Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare ad offrire questo servizio abbiamo preso alcune iniziative per impedire l'utilizzo illecito da parte di soggetti commerciali, compresa l'imposizione di restrizioni sull'invio di query automatizzate.

Inoltre ti chiediamo di:

- + *Non fare un uso commerciale di questi file* Abbiamo concepito Google Ricerca Libri per l'uso da parte dei singoli utenti privati e ti chiediamo di utilizzare questi file per uso personale e non a fini commerciali.
- + *Non inviare query automatizzate* Non inviare a Google query automatizzate di alcun tipo. Se stai effettuando delle ricerche nel campo della traduzione automatica, del riconoscimento ottico dei caratteri (OCR) o in altri campi dove necessiti di utilizzare grandi quantità di testo, ti invitiamo a contattarci. Incoraggiamo l'uso dei materiali di pubblico dominio per questi scopi e potremmo esserti di aiuto.
- + *Conserva la filigrana* La "filigrana" (watermark) di Google che compare in ciascun file è essenziale per informare gli utenti su questo progetto e aiutarli a trovare materiali aggiuntivi tramite Google Ricerca Libri. Non rimuoverla.
- + *Fanne un uso legale* Indipendentemente dall'utilizzo che ne farai, ricordati che è tua responsabilità accertarti di farne un uso legale. Non dare per scontato che, poiché un libro è di pubblico dominio per gli utenti degli Stati Uniti, sia di pubblico dominio anche per gli utenti di altri paesi. I criteri che stabiliscono se un libro è protetto da copyright variano da Paese a Paese e non possiamo offrire indicazioni se un determinato uso del libro è consentito. Non dare per scontato che poiché un libro compare in Google Ricerca Libri ciò significhi che può essere utilizzato in qualsiasi modo e in qualsiasi Paese del mondo. Le sanzioni per le violazioni del copyright possono essere molto severe.

## Informazioni su Google Ricerca Libri

La missione di Google è organizzare le informazioni a livello mondiale e renderle universalmente accessibili e fruibili. Google Ricerca Libri aiuta i lettori a scoprire i libri di tutto il mondo e consente ad autori ed editori di raggiungere un pubblico più ampio. Puoi effettuare una ricerca sul Web nell'intero testo di questo libro da <http://books.google.com>

NATIONALBIBLIOTHEK  
IN WIEN

166847-A

**Neu-**



Österreichische Nationalbibliothek



+Z256567704

166847-A



**GLI**  
**INCONVENIENTI DEI VIAGGI**  
**SULLE**  
**STRADE FERRATE.**



**GLI- INCONVENIENTI**  
**DEI**  
**V I A G G I**  
**SULLE**  
**STRADE FERRATE**  
**PER**  
**UN EX-CAPO CONDUTTORE.**

---

**VENEZIA,**  
**DAL PREM. STABIL. TIP. DI P. NARATOVICH, IMP.**

**Decembre 1863.**



---

*È riservata la proprietà della traduzione.*

---

## A ROSSINI.

L' illustre *maestro* che, dopo tanti capolavori, creò il *Guglielmo Tell*, aveva solo il diritto di ostinarsi a viaggiare colle poste.

Per mia parte, o grand' uomo, io che a ricrearmi l' orecchio dal fischio stridente della locomotiva (ne sarei rimasto assordato) mi recava sì volentieri ad udire le vostre divine melodie, non posso darvi prova migliore della mia riconoscenza di *dilettante*, che la dedica di queste pagine, semplici memorie del mio vecchio mestiere.

D'una cosa io sono almeno convinto, ed è questa, che dopo di aver letto il mio libro . . . . voi con maggior fermezza persisterete a non entrar mai in un vagone. Questa abitudine logica non avrà pur essa mancato alla gloria d'uno dei personaggi più illustri del nostro secolo.

X\*\*\*

Ex-capo conduttore melomaniaco.



# INTRODUZIONE.

---

**Altri tempi, altri costumi!**

È dunque così remota quell'epoca, nella quale i disegni di un celebre pittor di caricature tappezzavano i muri di Parigi, con tanta compiacenza degli amatori del *museo all'aria libera*, che il celebre Martinet avea piantato, in via Coq-Saint-Honoré, proprio di fronte al museo del Louvre!

Dove sono i tempi di quella graziosa commedia, sì piena di allusioni, divisa in quadri d'una meravigliosa rassomiglianza, e sostenuta mirabilmente dal celebre Potier al teatro delle Variétés?

Essa avea un titolo non menzognero: *Gli inconvenienti d'una Diligenza!*

Era la natura còlta sul fatto: un vero *processo verbale del pensiero agonizzante*, come direbbe Vittor Hugo; uno dei capitoli più dilettevoli di quella eterna odissea, che si chiama: *le piccole miserie della vita umana!*

Ahimè! noi avanziamo velocemente oggidì, grazie alle strade ferrate!

Omai non si tratta più di piccole miserie, ma di grandi calamità.

Un viaggio nella strada ferrata non dà argomento a piacevolezze! Queste potevano immaginarsi quando i viaggi si facevano colla diligenza o colla posta. Infatti,

che si poteva temerne? Di ribaltarsi, o d'essere attaccato da' ladri. . . .

Ma oggi, tolti i passaporti, quegli che viaggia sopra le strade ferrate dee sempre aver nelle tasche il suo testamento, per constatare la propria identità, *in caso di morte improvvisa!* . . .

*I morti vanno velocemente*, dice la ballata tedesca. — Sì! specialmente a tutto vapore, grande velocità!

Si raccontò spesso che gli abitanti vicini ad una strada comunale, che doveva racconciarsi già da vent'anni, non ottennero assegnamento di fondi dal Consiglio generale del Dipartimento, se non dopo essersi espressamente adoperati a rovesciar la carrozza del signor Prefetto.

Fu dunque necessario lo spaventevole assassinio d'un magistrato, presidente di una corte superiore dell'Impero, perchè l'autorità, d'altronde vigile, gettasse finalmente lo sguardo sui pericoli che il sistema vizioso dei nostri *rail-ways* produce da venticinque anni! . . .

E nondimeno la pubblicità dei giornali, spesso sì vantaggiosa nelle quistioni di miglioramento, non si occupò pressochè mai dei provvedimenti da prendere per impedire che simili atrocità si rinnovino.

Perchè dunque tal reticenza?

Io ve lo dirò francamente e liberamente, qualunque una parte della stampa parigina dovesse schiacciare il mio libro, ciò che, sia detto di volo, dovrebbe meritargli uno dei premi di virtù fondati dal signor Montyon! (*Avviso all'Accademia francese*) (1).

(1) Rendiamo a Cesare quello che gli è dovuto; il *Constitutionnel* aperse pur ora le sue colonne ai lamenti reiterati del pubblico, intorno alle strade ferrate; e il *Siècle* seguì il buon esempio.

Ascoltatemi, e *seguite il mio ragionamento* (frase famigliare agli attori del Palais-Royal).

Il gaz ebbe a lungo i suoi detrattori! come il vaccino.... come le macchine.... come tutti i benefizii dei tempi moderni.

La paura inventa argomenti a combattere le invenzioni più utili; anche quelle che sono contrassegnate *s. g. d. g.*

Ora le strade ferrate dovevano pagare il loro tributo a questi terrori popolari, così vivaci nel nostro intelligente paese.

Il caso funesto dell' 8 maggio 1842 sulla strada della riva sinistra, la catastrofe orribile di Fampoux sulla linea del Nord ecc., ecc., avevano gettato lo spavento in tutti i cuori e generato quelle esagerazioni frequenti, quei racconti menzogneri ed assurdi che turbano il riposo delle famiglie, incagliano l'industria, e impediscono spesso lo sviluppo dei tentativi ancor più felici nei loro principii.

La stampa periodica aveva presentito l'inconveniente di una pubblicità, che può estendere il male, come una macchia d'olio allargarsi sulla stoffa e non ne scompare mai più. Essa fu *moderata*: e fece bene!

Così, d' ora innanzi, se accade sopra una strada ferrata un sinistro, i giornali attendono dal segretario dell' Amministrazione un resoconto del fatto, e la giustizia, informandosi lentamente e saviamente, deve aggiungere ciò che manca a quei primi particolari, esposti, è vero, dalla parte interessata, ma esatti quanto alle cause, se pure sempre nol sono quanto alle tristi lor conseguenze.

Anche ciò ha il suo vantaggio: *bisognava!* secondo un filosofo del secolo decimonono.

Ma se i giornalisti si attenero ad un prudente riserbo, ad una discrezione lodevole, chi oserebbe lamentarsi del loro silenzio?

Uno scrittore mordace direbbe che *il silenzio fu comperato*. Ma questo sarebbe calunniare scrittori sovente degni di stima.

Nodrito nel serraglio, io ne conosco i giri.

Onesto e modesto impiegato delle strade ferrate, diedi la mia dimissione per questo solo, che la mia troppo preziosa esistenza di padre di famiglia, era esposta ogni giorno a mille pericoli. E per quanto? — Un modico salario di 800 annui franchi, colla trattenuta per la cassa di soccorso, e per l' uniforme!

No! io dico: il giornalismo è un fanciullo, e, che più monta, un fanciullo viziato. Credete che sia questo un sofisma?

Ti accadde mai, lettore, ricco o povero, ardito o pauroso, di voler viaggiare *gratis pro Deo*?

Se la tua petizione fosse postillata da un ministro, anche a nome dell' imperatore (1), non riusciresti.

Il Comitato di Direzione risponde con questa formula: « Che una compagnia è una impresa privata, la quale oggi sostituisce le vetture e le messaggerie in Francia. Ora, aggiungono gli amministratori, con che pagheremo noi il dividendo ai nostri azionisti, se non ci si pagano i nostri posti? »

Ecco la giunta della derrata.

Assioma: « Se volete passare, pagate! »

(1) Vedi nelle buste dei secretariati le petizioni in prosa o in versi. (*Nota storica*).

Bilboquet avrebbe detto: « *Questa massima è nuova, ma desolante!* . . . »

Per converso: hai tu per cugino, in diciottesimo grado, un giornalista?

Il tuo ragazzo ha per padrino il bisarcavolo d'uno scrittore d'appendici o di cronache?

Hai avuto la fortuna d'abitare al sesto piano, sopra il mezzanino occupato dal redattore in capo d'un gran giornale?

« *Oh! allora la cosa è molto diversa!* » ti canta Enrico Monnier. Provveduto d'una lettera coll'intestazione del Gabinetto del Direttore o del segretario della redazione del Giornale, tu puoi presentarti arditamente in persona. Le porte ti si spalancheranno dinanzi: i commessi d'ufficio ti saluteranno rispettosamente; gl'impiegati ti sorrideranno, colla penna sull'orecchia, e il capo ti pregherà di sederti!

Ti si concederà allora un permesso: traduci questa parola: biglietto di favore a tutti i posti, senza supplemento!

Con esso viaggerai colle corse celeri, se le preferisci alle corse ordinarie. — E, non vi fosse libera, che una sola carrozza, ti deve esser concessa.

Quando nell'arrivare, anelante, al suono del campanello di partenza, vedi una portiera guernita d'una piastra di latta, su cui campeggiano queste parole fatali al viaggiatore in ritardo: *Carrozza riservata!* tu non hai che a presentare il tuo permesso, e sull'istante il capo stazione, come gli fosse detto: *Sesamo schiuditi!* . . . ti leverà il suo berretto ricamato in argento, e ti parlerà con grazia e con rispetto, quantunque tu fossi vestito come Chodruc-Duclos, che viaggia per suo piacere.

E quando sarai penetrato nella carrozza (*di prima*



*classe*, s' intende), tu puoi fumare, sputare, borbottare, bestemmiaire, criticare a tua posta, interpellare, ad ogni stazione, gli impiegati, per solito così circospetti, ed anche un po' ruvidi al povero pubblico che paga i suoi posti!

La parola d'ordine fu comunicata a tutta la linea, e quindi ti verrà risposto *ad rem*, per istravaganti che possano esser le tue domande! — Il telegrafo avrà fatto fors' anche la parte sua, per annunciare che il convoglio trasporta: *un giornalista!* Parola più spaventevole, a quanto pare, del nome d' un ispettor generale del materiale o dell' esercizio. Io credo anzi che il presidente del consiglio d' amministrazione passerebbe più inosservato. — Mi sorprende che non ancora si sia tirato il cannone: ma si farà forse ben presto, in questo secolo di progresso e di lumi!

Il lettore grida all' iperbole! — C' è del *sopracarico* diranno i pittori e gli studenti del quartiere latino.

Ebbene! nò, questa è la *verità vera*, come quella che, a momenti perduti, diceva il signore de Talleyrand.

Se voi siete, anche in piccole proporzioni, azionista (perdono, o lettore, d' una ipotesi che può ferire il vostro amor proprio) fatevi presentare la somma dei permessi conceduti nel corso d' un anno. Darete indietro spaventato dinanzi alle cifre accusatrici. — Non si tratta di meno che di *milioni* (1)! . . .

Nominate dunque nelle assemblee generali delle commissioni per la revisione dei conti! Tanto fa col-

(1) Calcolando le riduzioni accordate all' esercito e ai pubblici ufficiali. Ma i permessi *gratuiti* formano ogni anno una somma enorme. (*Storico*).

locarle dinanzi ad una locomotiva accesa : questi commissarii *non vi vedranno che fuoco !*

Ciò posto, quale immenso vantaggio procaccia dunque tutta codesta stampa *in movimento* (1)?

Io risponderò con alcuni fatti, che alcuni direbbero aneddoti di circostanza :

« Mia moglie era malata in provincia : il medico le ordinò l'aria di Parigi, *all'ospizio !*

« Ottenni dal mio capo di servizio il favore d'un mezzo posto per la mia povera metà, giusta i regolamenti in vigore.

« Nelle due ore ch'io feci a Parigi anticamera nel segretariato generale, dispensiere obbligato di questi mezzi favori, io vidi dapprima un pittor celebre, il signor L.... L'artista entra primo, ed esce con un biglietto per lui, per sua moglie, per la sua ragazzina e per una serva ! »

Scusate se è poco ! Ma la cronaca scandalosa ha raccontato qualmente questo pittore avendo fatto i ritratti d'un impiegato superiore, ormai morto, e delle due graziose sue figlie, non ha potuto ancor veder giungere il quarto d'ora di Rabelais dei suoi tre modelli ! Andiamo innanzi . . .

« Due suore di carità, provvedute d'una lettera d'obbedienza della lor Superiora, domandavano un posto in terza classe, per una orfanella paralitica. Mi furono fatte sedere vicine sul banco dei postulanti ! Stanche d'attendere, quelle angeliche creature partirono senza mormorare un lamento !

(1) Badate che non si tratta qui della stampa *del movimento*. In una carrozza riservata a questi cari e spiritosi toristi, voi sareste sorpresi di vedere il *Constitutionnel* incrociar i piedi coll' *Ami de la Religion*, i *Débats* offrire un cigaro al *Siècle*, e il *Figaro* cedere il suo posto al *Tintamarre*.

« Venne poi una mendica, pallida e febbricitante, accompagnata da due fanciullini cenciosi. Ella mostrò al commesso d'ufficio (insolente come lo esige questa carica riguardevole) un certificato dell'ufficio di carità. Il commesso entrò negli uffizj e ne ritornò poscia dicendo :

« — Vi sarebbe necessario un passaporto da povera con soccorso di via. Tornate domani.

« — Domani ! buon Dio ! grida la poverina ; ove andrò a dormir questa sera ?

« — Basta ! soggiunse l'altero commesso, non è questo un ufficio di beneficenza.

« — *Pur troppo il veggo !* mormorò la povera madre partendo.

« La parola era profonda e triste. Non la dimentico.

« Nel momento medesimo, la graziosa governante d'uno dei nostri poeti e critici autorevoli, portava una lettera del suo padrone, che domandava di essere vetturaeggiato fino a Baden-Baden o *Baden-bis*, come dicono i Tedeschi nostri vicini.

« Si servi calda la lettera. »

Ciò posto, vi sorprendete voi forse che alle prime rappresentazioni, in ogni teatro, il prosceno sia occupato da un capo del segretariato, da un ispettore del materiale e del movimento, da un incaricato del contenzioso, ecc., ecc. ?

Voi conoscete la massima : *Par pari refertur !* Quando io era conduttore, presso Laffitte e Caillard, si traduceva : *Par Paris, préfecture . . .* ma io ho imparato il latino sulla strada ferrata di . . . . dove si trovano dei dotti.

Ora la critica ha diritto che s'inviti la stampa alle nuove rappresentazioni, ma chi mi dirà perchè

sia necessario che ogni convoglio abbia almeno un *imbrattafogli* al proprio servizio?

Forse per descrivere le peripezie di ogni viaggio ai suoi abbonati, a fin d'invogliarli ai pellegrinaggi?

Ben pensata, davvero!... Appiccati, Bilboquet, tu non vi eri arrivato!

Nel 1858 io ebbi l'onore di accompagnare la corsa di piacere che trasportava lo stato maggiore di tutti i giornali di Parigi, in Alemagna e in Svizzera.

A quali campioni della Cronaca, del *feuilleton* e del *premier-Paris* ebbe la fortuna di servire da *Cicerone* il capo del Segretariato!

Quanti frizzi, quante spiritose risposte, quante osservazioni locali, quanti cigari, quanto vino di Sciampagna e del Reno non si profuse in questa Odissea letteraria!

Questo viaggio di *circumnavigazione* (peraltro meno singolare e meno funesto di quello dell'infelice Dumont-d'Urville, morto l'8 maggio 1842 in un vagone incendiato) avea costato assai caro! — Chi paga i violini?

Oh! che domanda indiscreta!

A che servirebbero gli azionisti?

A quale scopo avrebbe intuonate Béranger sulla lira queste parole ognor vere:

Povere pecore!  
Checchè diciate,  
Sempre tostate!

E dire che questa famiglia di bipedi, sì stupida e sì piacevole, che si distingue col nome di azionisti (Cuvier si dimenticò di classarla), nomina ogni anno,

all' assemblea generale, *una commissione per la revisione dei conti*, come si vide più sopra (1)!

Ma finalmente, dirà qualcuno, a che volete riuscire?

Permettetemi un' altra volta che vi racconti, invece di risposta, un aneddoto, storico e funebre:

Appiccasi il fuoco al carro de' bagagli d' un convoglio celere, che viene dalla frontiera prussiana: quattro donne infelici, fra cui una principessa russa, vedendo le fiamme, si richiamano l' accidente della riva sinistra: però si precipitano prima che siasi arrestata la macchina, e muojono vittime della loro violenta caduta!

Si parla d' un processo che si vuole intentare all' amministrazione. Ma l' indomani leggeasi nel *Figaro*:

« Si è fatto processo mai alla colonna Vendôme, perchè un pazzo si gettò dalla sua cima sul lastrico? »

Confessiamolo: il brio e la logica qui vanno di pari passo. — Ora, il giorno in cui uscì questo articolo, il signor X.... presentavasi trionfante al Comitato, col felice giornale.

Il Comitato votò unanimi ringraziamenti a questo avvocato d' ufficio, ed accordò a tutti i suoi attenenti il diritto ai viaggi gratuiti. Così, quindi innanzi, anche il proto, anche le piegatrici, tutti gl' impiegati del giornale possono andare a Strasburgo per comperarvi un pasticcio e ritornare a Parigi a mangiarselo, senz' altro dispendio che il proprio incomodo.

(1) Questi Commissari sono gratuiti. Ma hanno un *permesso permanente su tutta la rete*: quindi, viaggiano sempre: per debito e per piacere.

Io voglio essere tuttavolta veritiero e imparziale. In capo ad alcuni giorni, il lepidò e maligno redattore in capo venne alla Stazione dell'Est, e chiese colla sua voce robusta :

« Non si potrebbe visitar *la sala dei morti*? Io sarò muto come la loro tomba! » E l'arguzia fu ripetuta nel *Figaro*.

Diciamo lo stesso dei giornali ebdomadarii industriali, che spiegano con precisione rara in qual modo, mentre le rendite *crescono*, le azioni sempre in proporzione si abbassano! — Fenomeno incomprensibile! — Problema nulla meno che matematico! Quella gente ha l'accesso in tutti i convogli, gratis e a vita.

Aggiungiamo, a difesa di questi scrittori speciali, che tali articoli sono inviati loro bell'e fatti dal secretariato generale, giusta le indicazioni del comitato: ora il comitato è il *consiglio dei dieci*: il direttore generale non è che *un Doge*, il quale ha voce deliberativa. V' ha inoltre: *il gran consiglio*.

Maravigliatevi ora se ùn solo giornale politico ebbe il coraggio d'aprire le sue colonne, come la bocca del leone di S. Marco, a questa folla di gente provocata, disgustata, perseguitata, danneggiata, le cui rampogne si disperdevano per lo innanzi al deserto!

Nel secolo decimonono può dirsi: Batti ma ascolta.

Se la stampa tacque intorno agli orribili attentati commessi contro un medico russo e un alto magistrato; non discutendo sufficientemente sui mezzi d'impedire questi abusi atroci dell'isolamento nei vagoni, essa per avventura stimò di piacere *a questi signori* delle compagnie: ma soddisfece compiutamente al dover della critica? È lecito dubitarne! Per mia parte, semplice operajo, avrò portato anch'io la mia

pietra. Felice, se queste semplici osservazioni, esposte sotto una forma piacevole, possono contribuire a produrre un miglioramento, alquanto sensibile, in un monopolio eminentemente utile, ma di cui, il publico, che lo paga, dee troppo spesso dolersi.

Il frontispizio di questo libretto avrebbe allora meritato l'epigrafe:

*Castigat ridendo mores!*



## I.

### Sotto il vestibolo.

Le tribolazioni di chi viaggia sulla strada ferrata cominciano il dì prima della partenza. Il timore di non giungere a tempo gli toglie il sonno. Poco fidandosi al proprio orologio, lo accorda egli stesso con quello della stazione; ma non sa che l'orologio di fuori segna cinque minuti di più, quello di dentro cinque minuti di meno, affinchè tutti s'affrettino a entrare; ed, entrati, non siano impazienti poi di partire.

Non v'è nulla a ridire su questa doppia misura di scrupoloso oriolajo. Ma non è inutile il sapere che se l'ora delle strade ferrate non rappresenta mai *il tempo medio*, rappresenta ancor meno *il tempo vero*.

Dopo aver spesa una giornata intera correndo per comperarsi delle buone vesti che lo riparino dal freddo, ed in ispezieltà una coperta di fitta lana che gli guarentisca i piedi e le gambe dal vento che penetra attraverso le fessure così frequenti nelle carrozze; dopo essersi presentato alla prefettura di polizia e alle ambasciate per la legalizzazione del passaporto; dopo essersi provveduto d'un panierino, che si chiama *buffetto da viaggio* per non morir di fame in istrada; dopo avere acquistata una *guida* od un *itinerario*, per poter contrattarne e pagarlo men caro che non si faccia alla *Biblioteca delle strade ferrate*, la quale si trova nel vestibolo o nella stazione; dopo esser mancato a tutti gli ap-



puntamenti d' affari, preoccupato, come dev' essere sempre, dell' ora della partenza, per lui così esatta come l' antico cannone del Palais Royal; dopo avere inghiottito alcuni bocconi a guisa di pranzo; dopo ecc. ecc., il viaggiatore manda a cercare una carrozza di piazza, raccomandando assai al suo domestico di non prendere che un rail-route, vale a dire una cittadina con sopravi il regolo che tenga fermo il bagaglio.

Il suo orologio gli annunzia che non può disporre sé non d' *un' ora e cinquantacinque minuti* per portarsi ad una delle estremità di Parigi, trovare la strada ferrata, prendere il suo biglietto, consegnare i suoi bauli e i sacchi da viaggio, e mettersi in agguato dinanzi alla porta invetriata della sala d' aspetto, a fine d' impadronirsi d' un cantuccio ove poter dormire alcuni minuti, durante una notte lunga ed oscura.

Esce alla fine; la moglie ed i figli piangono un' assenza più o meno lunga; e il cane di casa, con quell' istinto maraviglioso che Buffon ha descritto, partecipa all' afflizione della famiglia, slanciandosi nella carrozza sotto i piedi del suo padrone.

La moglie del viaggiatore ha voluto seguire il marito fino al momento della partenza. Se non che, meno avventurata dei muratori che accompagnano uno dei lor camerati, ella non potrà oltrepassare la soglia delle sale d' aspetto, guardate da un *sorvegliante* più terribile nella sua vigilanza che Cerbero alla frontiera di Stige.

Quanto all' infelice paziente, destinato a quel supplizio d' una ventina d' ore che chiamasi *Corsa celere*, egli arriva nella corte della strada ferrata, già molestato dallo scotimento d' un pessimo veicolo, il quale turbò la cattiva digestione d' un pranzo non troppo soddisfacente, fatto così su due piedi. Circondato da fardelli, colla moglie da un lato, col cane sotto le gambe, il calore lo soffoca, e il sudore gocciola sulla sua fronte benchè sia proprio a mezzo l' inverno: che sarebbe mai stato nella canicola!

Ormai il viaggiatore non ha che *venti minuti!* S'affretta al cancello per prendere il suo biglietto, ma il cancello invariabilmente non deve aprirsi che *un quarto d'ora* prima della partenza.

Perchè?

Potresti, in questi cinque minuti d'aspettamento, consegnare i bagagli che un facchino depose sopra una lunga tavola sopracarica di colli enormi per dimensioni e per peso, a rischio di sfondare la tua cappelliera, di lacerare il tuo ombrello e di ammaccare il baule ch'hai comperato pur ora.

Appunto! L'impiegato ai bagagli ti risponde che non può riceverli e dartene ricevuta, se non gli mostri il tuo biglietto di posto.

Il viaggiatore ritorna dunque al cancello, incaricando la moglie di fare un tantin di guardia alle sue robe malconce ormai in quell'indefinibile ingombro di colli d'ogni maniera, di cui l'odor solo, commisto a quello della fracida paglia, fa fuggir da lungi anche il cane.

Al cancello verrà finalmente ancor la sua volta; giacchè, altra graziosa cortesia ai viaggiatori! non si trova già, come a Londra, un cancello per i primi posti, un altro per i secondi ed i terzi, a far più lesto il servizio, ma da uno sportello solo si debbono distribuire, in un quarto d'ora, i biglietti a tutta la folla che aspetta sull'umido pavimento.

È forse molto piacevole a un uomo bene educato, vedersi costretto a cedere il passo a una balia protetta da un soldato avvinazzato e colla pipa in bocca? Ad una signora elegante urtata, premuta, *pizzicata* anche talora da gente in giacchetta, che ha la stoltezza d'odiare una donna per questo solo che porta uno sciallo e un cappello! — Questi proletari, che vi accusano d'aristocratici, sembrano sempre dimenticarsi che senza il lusso degli uomini ed in ispezieltà delle donne, le loro laboriose famiglie correrebbero rischio grande di morire di fame.

Finalmente, dopo essere stato quattordici minuti alla

coda, voi arrivate, a questo fatale sportello proprio al momento in cui l'assicella, scorrendo nella scanalatura, si chiude dinanzi al naso dell'ultimo che ha domandato un biglietto, e a cui l'impiegato di servizio, dalla sua grata, risponde: « *Troppo tardi!!!* »

Voi possedete l'avventurato biglietto, che ci vollero due minuti a prendere dal cassetto, a contrassegnare, e, previo pagamento, a consegnarvi, quando sarebbe sì facile e senza dubbio più logico che, essendo i biglietti preparati già prima, si spendesse la metà meno di tempo a concedervi.

*Times is money!* Quest'è l'impresa delle strade ferrate. Ora è certo che il numero dei minuti occupati in questa fatica, che è la consegna di piccoli pezzi di cartone datati di mano in mano che si domandano, è più che raddoppiato da questa qualità di procedere!

Io credo infatti che in un teatro, ove si dispensano biglietti per tutti i posti dal loggione al proscenio, si soddisfanno mille e cinquecento persone in minor tempo di quello che un impiegato della strada ferrata consuma a contentare duecento viaggiatori.

Chi impedisce d'aprir gli uffizi più presto e di distribuire dei biglietti per tutte le corse di un medesimo giorno?

Quest'è sì facile, che si consegnano dei biglietti già prima negli uffizi delle succursali e degli omnibus.

Ma queste succursali son così rade a Parigi, e d'altronde un impedimento inatteso può trattenervi sì a lungo, che non se ne fa quasi uso.

Come avviene dunque che, usandosi in Francia da venticinque anni i *rail-ways*, si debbano ancora, al giorno d'oggi, cercare i mezzi cui le nazioni vicine hanno da lungo tempo inventati?

Se alcuno volesse convincersi della semplicità degli spedienti, che si presentano al pensiero per togliere questo inconveniente di ciascun giorno, legga, fra l'altre, una lettera indirizzata al Signor Havin, direttore politico del *Siècle*, nel

numero dell'8 gennaio 1862; nella quale, sotto questo titolo: *Il sistema dei francobolli applicato alle strade di ferro*, J. M. Cayla dimostra d'aver studiata la questione assai meglio di tutti i *comitati* passati, presenti e futuri.

Ma nel nostro bel paese di Francia, in questa terra di civiltà, di progresso, di lumi, basta che un'idea sia buona, pratica, utile, che essa dimostri alfine l'inutilità di quanto si è fatto fino a quel punto, perchè si battezzi col nome d'*utopia* . . . Questa santa utopia, se veramente sussiste, non merita forse gli onori del martirologio e del Calendario Gregoriano?

Finalmente voi possedete questo sospirato biglietto, ritornate alle valigie, pagate dieci centesimi e *il sovrappiù del peso*, aggiungendoci, ben s'intende, la mancia al facchino, il quale, secondo un avviso molto visibile ad occhio nudo, è pagato dall'amministrazione e non ha il diritto di esigere una gratificazione, perchè il suo servizio è per dovere *gratuito, sotto pena di multa* (1).

In questo momento l'occhio del padrone deve mettere in atto tutta la sua vigilanza. Abbiasi l'imprudenza di non vegliar per poco il facchino che pesa o che incolla una bolletta numerata sopra ogni oggetto, i vostri bauli, il vostro sacco da notte, la vostra cappelliera ecc. ecc. andranno ad accrescere i bagagli di una famiglia che va al settentrione, mentre voi andate al mezzodì. « Ma, vi si risponde maliziosamente, *voi avete il vostro biglietto!* » Cioè, avete il diritto di correre a Londra sulla traccia delle vostre valigie, quando, arrivato a Bruxelles, vi accorgete d'uno sbaglio sì facile ad avvenire in una confusione siffatta, dove la vostra voce non può superare lo strepito che v'assorda.

Consegnati i bagagli, il viaggiatore caccia nel suo portamoneta lo stesso cencio di carta che gli serve d'unico titolo

(1) In Francia la parola *gratis* ha lo stesso significato di certi stabilimenti *inodori*.

a reclamarli, e allora *guardati dallo smarrirlo!* o viaggiatore imprudente! tu non sai che avverrebbe.

Sua moglie l'abbraccia un'ultima volta mentre il povero cane dà un ultimo addio al suo padrone; perchè v'è bene una mezz'ora da attendere nella sala d'aspetto; ma per accompagnare il proprio marito, il proprio padre, il proprio amico bisognerebbe innalzare una supplica fino all'Imperatore, e tant'è tanto vi si opporrebbe l'inflessibile regolamento, come si potrà riconoscere in uno de' capitoli susseguenti, per via d' un aneddoto. — Imperciocchè è cosa buona, leggitori e leggatrici, avvertirvi che, volendo dimostrare co' fatti anzichè co' ragionamenti il vantaggio del mio libretto, spesso vi racconterò degli aneddoti, essendo, per me come per voi, *la natura còlta sul fatto* quella che combatte gli abusi meglio di tutti i discorsi del mondo. Più d' un viaggiatore di cui udii le lagnanze perdersi fra lo strepito del vapore e il fischio del capo-conduttore a cui risponde il campanello della stazione, potrà riconoscere sè medesimo nei ritratti che ho schizzato, in vagone, sopra un vecchio registro delle Messaggerie o sopra la mia carta di viaggio.

Il tocco della matita non parrà sempre ben fermo. Che importa, se colse la somiglianza con un abbozzo o con una caricatura?

## II.

### **L' interno di una stazione di partenza.**

Tutte le stazioni sono mal fatte in Francia: la dotta opera dell' ingegnere Augusto Perdonnet lo dimostra.

Come avvien tuttavolta che questi edifizii — troppo *maquifici* — costino cinque o sei volte più di quelli che si fabbricano in Inghilterra, in Belgio, in Germania, in Svizzera, in America ecc. ecc.?

La ragione è questa: fra noi il lusso soffoca l'agiatezza. Un altro mistero pei poveri azionisti. — Se non che que-

sto libro non è già solo il *vade mecum* d' un ricco per metterlo in guardia contro gl'inconvenienti d' una maniera nuova di viaggi ; ma eziandio una specie d' occhiale a servizio degli orbi dell' accomandita : egli è perciò che noi ci sforziamo di dar qualche aiuto a questi ciechi infelici, perchè, se non veggono, *tocchino* : pura questione d'umanità finanziaria.

Una compagnia anonima si costituisce mediante l' iniziativa d' un consiglio d' amministrazione, che si forma da sè. — Gli statuti sottoposti al consiglio di Stato portano i nomi del primo consiglio, il quale, di metodo, dura quanto la concessione, salvo quelli che muoiono, poichè questi fondatori sagaci non hanno potuto stabilire colla vita, come fecero collo Stato, un contratto enfiteutico di novantanov'anni.

Proprio come Enrico III che, incaricato di eleggere un capo alla lega, rispose : « *Sono io che mi nomino* ; » il consiglio non dee surrogarsi che parzialmente, ogni anno, nell' assemblea generale degli azionisti.

Ma siccome i venticinque membri del primo consiglio debbono avere per ciascheduno almen cento azioni, e tutti insieme due mila cinquecento ; e siccome fra essi ritrovansi dei finanziari, che nei portafogli ne hanno delle migliaia, è molto facile il conquistare una maggioranza perpetua.

Siamo d' accordo adunque : gli amministratori sono sempre i medesimi, o press' a poco i medesimi.

Alcuni allocchi s'immaginano che questi grandi capitalisti acconsentano a sacrificarsi generosamente agli interessi di una folla di socii, che loro affidano la grave incumbenza di guidare un' impresa il cui fondo sociale giunge talora a un *miliardo*, per guadagnare quaranta franchi ad ogni seduta settimanale !

Vada, già l'abbiam detto, per i membri del comitato direttore, che si fanno saltar fuori diciotto a ventimila franchi ogni anno, per esercitare un officio gratuito (1) !

(1) Si cominciano a sopprimere i comitati di direzione per scegliere un direttore. *Amen !*

Ma se v' han convenzioni, v' ha inoltre calcoli combinati sì dottamente che sfuggono al volgo ignorante, il quale tuttavolta si crede assai perspicace.

A non parlar de'vienti, che potrebbe parer calunnioso, ricorderemo quell' amministratore morto dopo di essere divenuto ministro, il quale fu accusato, a torto o a diritto, d'aver fatto guadagni considerevoli nei tremendi contratti stabiliti cogli appaltatori d'una delle nostre grandi strade ferrate.

L' ajo morì : posi la salma in pace.

Gli ingegneri, nominati dal governo, sottomettono i loro piani al consiglio d' amministrazione, che, niente affatto spilorcio, assegna loro *un premio proporzionato alla spesa*; a lavoro compiuto, s' intende.

Si cita, fra gli altri, uno dei più grandi lavori, opera d' arte, d'una delle linee più lunghe, che costò *dieci milioni*, e si sarebbe potuto schivare, deviando alcuni chilometri. Il consiglio d' amministrazione preferì di lottare colle difficoltà naturali del terreno, e gareggiare colle antichità romane più remote: ed è giusto:

Senza periglio s' è la vittoria  
Sarà il trioufo pur senza gloria!

E poi, quando si comincia a stabilire una strada ferrata che deve occupare *da quindici a ventimila* persone, intese prima alla sua costruzione e poi al suo esercizio, v'è dello spazio per collocare i propri parenti e specialmente gl' *intimi*: mi scusi il signor Sardou.

Noi dimostreremo appresso che se il *nepotismo* fosse bandito di Francia, si rifuggirebbe negli uffici d' una di queste grandi amministrazioni. Quivi esso regna despoticamente, poichè gli statuti concedono agli amministratori il diritto esclusivo di nominare a tutti gli impieghi, dal direttore generale, fino all' umile guarda-barriera che ha uno stipendio di cento e venti franchi l'anno in un bilancio spesso

più lauto di quello di venti piccoli stati della Confederazione Germanica.

Poveri voi se non avete in tasca un membro del Consiglio! Ma se siete stato spazzino della sorella d'uno di questi signori, sulla fine dei vostri giorni diventerete guardalinea, ve lo prometto, fede d'ex capo-conduttore.

Or dunque, appaltatori, architetti, costruttori, essendo scelti ad hoc, ne fanno baldoria.

Così vi viene innalzata una stazione con finestre ogivali, soffitti dorati, velluti di seta ecc. ecc.

Ma non son che festoni, che astragali!

Quanto alle comodità, agli agi del viaggiatore, la cosa, per fede mia, è ben diversa.

Una sera di vacanza io mi trovava nel loggione del teatro del Palais-Royal alla prima rappresentazione del Vaudeville in tre atti dei Signori Clairville e Frascati: *Mia nipote e il mio orso*.

Tutto il secondo atto accade in una stazione ove i bagagli sono gettati lì alla rinfusa. Che audacia in quei due scrittori piacevoloni! E bastassero i bagagli, ma quando al Gymnase si rappresentò il *Viaggio del Signor Perrichon* dei Signori Labiche ed Edoardo Martin, bisognava vedere gli uomini della stampa allargare il cuore vedendo le tribolazioni tutte che attendono il viaggiatore al punto della partenza.

Lo scrittore del feuilleton nel *Constitutionnel* osò perfino, imprudente!, scrivere contro le strade ferrate un articolo. Egli attaccò il sonaglio: ecco tutto.

Quando pure voi siate riuscito a consegnare i vostri bagagli, che gl'impiegati voltano sottosopra a piacere, entrate in una sala d'aspetto in cui non v'ha un filo d'aria, vera macchina pneumatica che, in dieci minuti, asfissierebbe l'Inglese più pieno di *spleen* il quale volesse morire col mezzo del *railway*. E difatti gli tornerebbe inutile l'andar



più oltre; è meglio essere soffocato, di quello che essere sfracellato e stacciato come una lamina sotto quella specie di strettoio, che si dice locomotiva.

Poi, tre minuti prima della partenza, s'apre il vomitorio donde si slancia una folla avida di ben collocarsi. In questo tafferuglio, gli uomini badino all'orologio, le donne ai gioielli e al padore, perchè i *pickpockets* ci vengono d'Inghilterra, come i *railways*, i *tender* ed i vagoni.

Con qual premura gl'impiegati vi cacciano l'un sopra l'altro in una carrozza stretta, bassa, che al più è fatta per quattro persone ma deve capirne otto! (cento per cento di beneficio per l'amministrazione paterna delle strade ferrate).

All'incontro in Inghilterra voi, se così vi piace, entrate nell'interno della stazione; scegliete il vostro posto nella carrozza, sopra la quale un cartello indica la meta del viaggio e l'ora della partenza.

In Germania una famiglia di quattro persone ha diritto a una carrozza intera, anche in seconda classe. Prendendo posti di prima classe, due persone hanno diritto di viaggiar sole in *coupé*.

Inoltre v'è la carrozza dei fumatori: *Hier kant man rauchen* (qui si può fumare); il che vi permette di cangiare, in viaggio, carrozza per accendere un cigaro, e di riprendere poi il vostro posto, senza battervi con un conduttore feroce sulla sua consegna, perchè vi va del suo posto.

Perchè, in Francia, nel paese più civilizzato del mondo, non vi sono queste comodità? — Non è assai meglio entrare in una stazione di mattoni, sostenuta da travature non dipinte, e avervi tutti i suoi comodi, piuttostochè soffrire tanti *martirii* in dorate e splendide sale?

Sì, ma queste accrescono le spese del primo impianto. Comprendete voi queste parole: *spese di primo impianto*? Non ancor bene, n'è vero?

Io gioco mille contro uno, a chi afferri questo logogri-

fo. — Se non comperate delle azioni, e non udite la relazione annua del gran consiglio, dinanzi all'areopago degli azionisti, convocati *ad hoc*, in assemblea generale, la cosa vi sarà enigmatica come la sfinge.

Vi è bene un'altra piccola causa di tutti questi effetti calamitosi per il pubblico, bestia da strapazzo indurita a queste miserie; ma non voglio metter la falce nell'argomento del numero insufficiente degli impiegati, argomento che troverà tempo e luogo in questo libro di verità.

E me ne scusino i miei antichi padroni, ch'io stimo individualmente e rispetto come uomini probi e onorevoli; ma che rinnegano il loro passato dal punto che mettono il piede in questa galera, ove involontariamente fanno l'ufficio di guarda-ciuurma. E pensare che assumono questa responsabilità, il più spesso, per *vanità!*

Aggiungerò una sola osservazione per dipingere gl'inconvenienti dell'interno delle nostre stazioni:

Perchè vi sono due porte? Forse per impedire a un figlio di gettarsi nelle braccia della sua madre? o ad un marito d'abbracciare la propria moglie dopo un lungo viaggio?

Conviene aspettar sulla strada, qualunque tempo faccia. — Se piove a torrenti, non c'è, come in Inghilterra, una rimessa vicina, ove riparino i *cabs*, parallela alla via della tettoia. — Soli gli *omnibus* dell'amministrazione possono avvicinarsi. Voi avete il diritto di bagnarvi e di guastare le vostre robe andando ben lungi in traccia d'un veicolo.

Se poi non vi piace l'*omnibus* sudicio e fetido, andate a piedi, portandovi i vostri bagagli.

Come si spiega dunque questa stolidità proibizione che v'interdice l'entrata della sala d'aspetto, se non comperate il biglietto per una corsa?

Un banchiere, nella fretta di partir per Marsiglia, dimentica sopra un tavolino il suo portafoglio. Sua moglie sale in carrozza e giunge con esso *cinque minuti* prima dell'ora fissata per la partenza.

Invano ella supplica ed offre in pegno un biglietto di cento franchi; il portiere la rimanda al capo-stazione; e mentre essa parlamenta con questo alto funzionario, in tanto più compiacente in quanto era *occupato* della partenza, un fischio annunzia la partenza del treno.

Si dovette usare il telegrafo, ed inviare il danaro con un mandato sulla banca di Marsiglia, grave disagio per una semplice dimenticanza, a cui una compiacenza un po' maggiore potea riparare sì facilmente.

Si possono dare ragioni molto cattive del perchè, a chi non parte, s'impedisca l'entrata della stazione.

Ma perchè non lasciar libera la sala d'aspetto, e non richiedere che si mostri il biglietto soltanto allora che s'apre la porta di comunicazione tra la sala d'aspetto e le carrozze che partono?

Perchè?

Perchè il numero degl'impiegati, diciamolo, è, per loro medesima confessione, insufficiente.

### III.

#### Il materiale circolante.

Noi abbiamo già dimostrato che il materiale, come lo chiamano, stabile, è quanto si può immaginare di meglio fatto per infastidire e torturare il viaggiatore. Ma questo è poco, rispetto alla costruzione delle carrozze, divise in tre classi.

Tuttavolta rendiamo grazie all'amministrazione pubblica, in Francia! Ella impose alle compagnie concessionarie la soppressione di quelle ignobili carrette scoperte, che alcuni appaltatori avidi ed egoisti introdussero fra i nostri vicini d'oltremare per i poveri viaggiatori dell'ultima categoria, che chiamasi terza classe.

Ma ci volle un decreto, per far comprendere alle nostre compagnie *filantropiche*: « che si dee fare una differenza

*tra gli uomini ed i bestiami!* » E ancora quante gradazioni esistono nella ripartizione delle comodità tra le tre classi: — la prima soltanto è illuminata e riscaldata; — le panche dell'ultima sono di legno duro e scabroso!

Così una donna onorata, la quale appartenga alla borghesia, vale a dire a quella classe mezzana, che in Francia forma la maggioranza, dovrà rassegnarsi, se non è ricca abbastanza per acquistare un biglietto di prima classe, a soffrir le angosce del freddo nelle notti d'inverno. E se viaggia *sola*, a passar, di giorno, in una completa oscurità sotto quelle spaventevoli volte sotterranee, che si dicono *tunnel!*

A quali attentati immorali non rimane esposta, trovandosi per avventura a fianco d'un commesso-viaggiatore o d'un uomo male educato, cui talvolta la concupiscenza trascina a dimenticare financo la sua propria dignità d'uomo!

Questa idea fa fremere voi, voi che avete una madre, una sposa, una sorella, che i vostri mezzi mediocri non vi permettono sempre d'accompagnare.

Alcune compagnie, è vero, stabilirono testè una carrozza per le signore; ma vi manca tuttavia il calorifero; e questo è un delitto di lesa umanità, il quale dura *finchè la questione si studia!*

E le carrozze di prima classe che grandi comodità hanno poi finalmente?

I viaggiatori vi sono accalcati, colle gambe impedito: le pareti impediscono lor di dormire per la loro *conformità* o piuttosto per la loro *diformità*, sia detto senza gioco di parole.

Che mezzi di trasporto vi sono per un malato il quale va a prender le acque, affine di ristabilire la propria salute malconcia? Si può morire per viaggio di fatica o di mill'altri guai, di cui l'insonnia non è per certo il minore.

Ma; obbiettano gli amministratori, perchè non prendere il *vagone-letto*?

È mestieri difatti che voi sappiate, qualmente pagando

una carrozza *intera* di prima classe, voi potete avere per conto vostro un riparto, ove si trovano due panchette distese, sulle quali il cuscino non è diviso. — Ma chi conosce questa provvidenza *misteriosa*, di cui il pubblico, non essendo avvertito, non sospetta pur l'esistenza?

Il *vagone-letto* non serve che assai di raro ai viaggiatori malati. — Ma, per converso, il medico principale, il presidente ed i membri del consiglio d'amministrazione ecc. non mancano mai di comandare questo *vagone-letto* al capo dell'esercizio, quando essi percorrono la linea. — In questo caso, io riceveva infallibilmente l'ordine di stringere i freni: ciò che di consueto non avea luogo, vi fosse pure un moribondo nel convoglio!

*Primo mihi*: questa è l'impresa delle amministrazioni delle strade di ferro. E la mettono in pratica, sissignori!, tanto più che non costa guari un centesimo...

D'altra parte, v'è cosa più assurda e più disagiata del sistema dei nostri vagoni e delle carrozze di prima classe?

Andate in America, in Germania, in Svizzera, e salirete in carrozza non da un lato, per mezzo di un montatoio ch'è fatto apposta per farvi cadere, nell'atto che vi recate all'altezza della portiera, ma per mezzo di una scala che conduce ad una piattaforma.

Arrivato a questa piattaforma, ove si trova una graziosissima terrazza circondata da un parapetto, entrate per il mezzo in una elegante saletta, ove non vi sono che sei sedie a braccinoli: due da una parte e quattro dall'altra. Davanti a queste sei sedie è collocato un tavolino, che vi permette di leggere, di far la vostra partita o di prendere una refezioncella coi vostri comodi.

Un'altra porta nel mezzo, che corrisponde a quella d'entrata e che è ricoperta d'un cristallo incorniciato, vi apre l'adito ad un vagone di seconda classe, ove potete passeggiare, e fumare, stando diritto sulla persona, squadrando il costume del paese o qual altra cosa vi piaccia. — Così,

scorrendo di vagone in vagone tutta la lunghezza del treno, da un capo all' altro, arrivate al buffetto, o ad un *piccolo gabinetto di storia naturale*, di cui avremo occasione di parlare ben presto.

Si comprende qual debba essere il sollievo di un viaggiatore che, invece di rimanere costantemente seduto allo stesso posto, nella medesima incomoda positura, colle gambe incastrate tra quelle del suo vicino o della sua vicina (ciò che, fra parentesi, è un *shocking*), può passeggiare, godere il fresco sulla terrazza, ed ammirare i punti di vista o le situazioni pittoresche cui presenta la strada, a malgrado del rapido movimento!

In America, paese delle comodità e del progresso, si giunse a costruire, lungo tutto il convoglio, una galleria che permette di girarlo da un capo all' altro e all' intorno.

Quindi potreste viaggiare otto giorni e otto notti senza esser tanto affaticato, aggravato, infreddato, quanto il sareste viaggiando sole ventiquattro ore sopra una delle nostre linee, che costarono tanti miliardi!

D'altronde questa facilità del capo-conduttore e degli altri impiegati d' andare e di venire, passando nel mezzo dei viaggiatori, senza recare incomodo o freddo, per domandar loro i biglietti, raffrontata ad una portiera aperta a tutte le intemperie, non ha un vantaggio molto considerevole?

Avrebbesi potuto, con questo sistema, assassinare così vilmente il presidente Poinsoot o il medico russo?

Tuttavia mi ricordo come, viaggiando in Svizzera, ove ho potuto fare il confronto tra i due sistemi continentali, udii dire ad un tedesco esaltato che questa visita frequente degli impiegati era una specie d' *inquisizione*! . . .

« La Svizzera, gridava egli, è un paese libero! E nondimeno ha copiato la Spagna! »

Oh! il pover' uomo non avea letto ancora il racconto degli orribili attentati commessi su alcuni viaggiatori, in un paese che pure è libero, e che non ama l' inquisizione!

Con questo sistema di comunicazione d'una carrozza coll' altra, si può anche, in caso d'accidenti, far arrestare la macchina con mezzi più naturali e più facili di quei campanelli d'allarme, di quei segni telegrafici ed elettrici, cui la scienza ancora ricerca.

*Perchè, dicesi volgarmente, sonar le campane quando bastano i campanelli?* — Parimenti, perchè usare i campanelli quando è meglio avere un altro segnale d'avviso?

In circostanze diverse, la costruzione viziosa delle carrozze fa rimpiangere le diligenze, i seggiolini, il burchiello e financo le carrette da campagna.

Il rapido movimento del treno produce alcune indisposizioni che rassomigliano al mal di mare, e queste indisposizioni possono cangiarsi in malattie gravi. Non ridiamo; l'argomento è piacevole in pari tempo e severo.

Le fermative, d'altronde sì brevi, sono spesso *scroccate* al viaggiatore. Cinque minuti di fermativa, si grida; e se ne accordano tutt'al più *due* o *tre*. — Avete dunque la possibilità di lagnarvi?

Come approfittare di quelle piccole fabbriche (sempre lontane dalla stazione) assegnate a dritta per gli uomini, e a sinistra *per le Signore?* (I pudibondi inglesi scrivono sulla porta: *Waiting room for ladies*). — Null'altro che questa iscrizione può salvare il bel sesso dagli sguardi curiosi e indiscreti di tre a quattrocento viaggiatori, che, durante le fermative, stanno cogli occhi sull'impannata delle portiere.

Si racconta anche un aneddoto, — io posso dire una storia, — quanto difficile a raccontare altrettanto indispensabile ad inserire in questa raccolta dei disagi dell'umanità.

Una signora, accompagnata da suo marito, che si trovava con altri sei uomini nello stesso riparto, fu colta improvvisamente da dolori acutissimi, che la costringevano a torcersi deplorabilmente sulla sua panchetta, mordendosi a sangue le labbra. Coll'orologio alla mano, la più vicina stazione era lontana un'ora di tempo, e la signora correva

grande pericolo di gridare con Arnal, l'attore comico: « Non era più tempo! »

Il marito, vedendo questa tortura, prese un partito pronto ed eroico: pregò i suoi compagni di viaggio di guardare *al di fuori*, e fece il sacrificio del suo cappello!

La donna infelice fu tosto guarita dai suoi dolori interni . . . .

Ma, quantunque le due finestre rimanessero aperte fino alla prima stazione, sarebbe possibile dipingere la sua confusione, la sua vergogna, o signore che mi leggete, e facendovi schermo dei ventagli, mi rimproverate certamente un quadro che ha un po' dello *shocking*? — Perdono, signore, perdono!

Ebbene! in alcuni paesi limitrofi ed anche in America, paese selvaggio appena civilizzato, vi sono, proprio nel convoglio, dei riparti collocati alle due estremità del treno, come alla poppa e alla proda di questa nave a ruote, ove continuando a procedere colla maggiore velocità, potete ovviare a simili inconvenienti.

Ciò significa che in un paese, il quale si attribuisce così giustamente il monopolio dell'eleganza e della civilizzazione più raffinata, si sacrifica la sanità e fors'anco la vita di un viaggiatore, a questa miserabile *question di danaro*!

Io so di buona fonte che al comitato della strada ferrata di \* \* \* (indovina se puoi, o scegli se osi) un utopista chimerico, un Salomone de Caus, ebbe la stranezza di proporre un sistema d' *inodori* nei treni viaggianti.

Questa proposizione fu accolta con un riso omerico. La lettera che la conteneva fu tosto mandata non agli archivii, ma a un luogo di circostanza! (I membri del comitato sono, come vedete assai bene, gente di spirito!)

In Svizzera, in Germania, in America, voi potete, lo dissi, giocare alle carte, agli scacchi, a dama, leggere, perfino scrivere, sopra un tavolino collocato dinanzi alle sedie a



braccioli che v' ho indicato, precisamente come fareste a casa vostra e nella vostra stanza medesima. È il vero *utile dolci* degli antichi.

Potete ancora, sul medesimo tavolino, netto e lucente come uno specchio, stendere una salvietta e fare una colazione, un *lunch* molto a proposito.

Ciò mi conduce, come naturalmente, a un capitolo non meno importante; imperciocchè, vedendo lo scioglimento della tragedia *Jane Shore*, diceva *Odry*:

« In ogn'cosa, conviene avere riguardo *alla fame!* »

#### IV.

##### I buffetti.

Fra i guai che affliggevano così gravemente i viaggiatori delle antiche diligenze, e perfino delle poste, si annoverano principalmente le refezioni, necessariamente molto frequenti nel viaggio.

Ma vi era almeno per l'umanità sofferente questo conforto, che, in viaggi di tal natura, quantunque fossero una delle grandi miserie della vita, non s'impiegavano quarantotto ore per far cento leghe, senza avere l'opportunità di ristorarsi un poco.

La diligenza metodicamente arrestavasi quattro volte in ventiquattro ore. Si poteva merendare e pranzare due volte, a tenore dei gusti e delle abitudini proprie. Ma quali pranzi!

Oramai non si pensa più senza un brivido a quegli spaventevoli alberghi, ove il conduttore e il corriere postale vi conduceano di preferenza. Queste memorie ricordano i capitoli del *Gil Blas*, ove un mulattiere, che fa parte di una banda di ladri, conduce i suoi viaggiatori nella *posada*, cioè nella tana dei suoi degni compagni.

I gonzi credevano ingenuamente che il conduttore o il

corriere non avesse dai viaggiatori che il pranzo gratuito fatto con essi alla tavola rotonda, delle cui imbandigioni non rifiniva mai di esaltare la squisitezza !

Che si poteva obbiettare difatti a un' opinione espressa *ore rotundo* da una simile autorità ?

Quanto a me, avendo partecipato a un' impresa di *vetture celeri* (prima dell'invenzione delle strade ferrate), non voglio mentire le mie confessioni.

Il conduttore aveva dall'oste un assegno per ogni commensale; e quando, col suffragio di questo *tanto a testa*, aveva ammassato un certo peculio, comperava egli stesso l' *Albergo alla Posta*, ove installava sua moglie, specie di viragine che d' ordinario pesava duecento e quaranta chilogrammi, e che aveva un' intelligenza sì fina da garrire altamente col conduttore (il quale pareva appena conosciuto da lei) rimproverandolo di giunger sempre in ritardo, e di lasciare ai *signori viaggiatori* il tempo appena di mandar giù un boccone.

Quante volte ho riso di questa graziosa commedia, sostenuta sì bene dai due attori, che nessuno credeva *gli sposi assortiti* d' un' opera comica rifatta.

Ma non destava il riso per certo, l'aspetto compassionevole dei viaggiatori, ai quali avvelenatore pubblico non servì mai più perfido pranzo ! Io ho veduto figurar sulla tavola il medesimo arrosto per mesi interi ! Quanto ai perniciosi, al selvaggiume ed al pesce, erano irrigati d' aceto, per impedire al naso di scoprir la soperchieria. Le frutta erano in armonia col restante, e se una vecchia signora non s' impadroniva dei biscottini e dei pasticcetti, divenuti già duri, per darli alla sua cagnolina, voi corredate grande pericolo di rompervi un dente, dando di morso a quei ciottoli inzuccherati, a quel che dicevano, a sapore d' arancio.

A dire il vero, dopo una zuppa calda anzi ardente a segno che ei voleva un quarto d' ora, guadagnato sull' inimico, prima di potervi appressar le labbra, si imbandivano alcune vi-

vande d'un odore gradevole. Ma, proprio a questo momento, il conduttore che aveva versato del vino sulla sua zuppa, per poterla ingollare, andava sino al banco, e ritornava gridando con voce da stentore: *Signori, Signore, in vettura!* A questo grido fatale, ciascuno si alzava tutto stizzito, impadronendosi chi d'un boccon di pane, chi d'un avanzo di carne fredda ravvolta in un vecchio giornale. (L'attore Potier, con uno scherzo assai comico, collocava, per distrazione, un cosciotto nel suo passaporto, credendolo la lista dell'ostiere). Si risaliva quindi nell'ignobile carretta, a riprendervi la posizione di Procuste, finattantochè si dovevano scambiare nuovamente i cavalli; morendo di fame e di sete, dopo un pranzo pagato tre franchi e cinquanta centesimi, non compresa la mancia alla fantesca, che non ne faceva grazia, nè certo!

Non rimanevano a tavola che due o tre commessi viaggiatori, i *loustics* dell'odissea, i quali, conoscendo il gergo, attendevano a mangiare un pollo arrostito. Poscia invitavano il conduttore a prendere il caffè e un bicchierino. Come resistere a cosiffatta urbanità, specialmente quando questa galanteria aiutava lo smercio? Una mezz'ora scorreva fra i brindisi e le facezie che un orecchio inglese avrebbe per avventura credute un poco arrischiate. Frattanto i viaggiatori, ammassati nella vettura, attendevano l'ora della partenza, bestemmiano e maledicendo il feroce conduttore, che non aveva lasciato loro comodità di pranzare! Davasi finalmente il segnale, e sferza postiglione!

Se i viaggiatori giungevano spesso alla loro meta, malati e malconci, non si udì mai certamente che alcuno morisse d'indigestione.

Or bene! quando in Francia si apersero le strade ferrate, l'allegrezza fu universale, non solo per la rapidità dei viaggi, ma eziandio perchè il giogo degli albergatori cessava: erano scomparsi alla fine l'ignobile tavola rotonda e il cibo forzato e malsano, doppio attentato *alla borsa e alla vita* sulle strade postali.

Ma dal momento in cui furono stabiliti i buffetti, l'illusione scomparve. Se voi avete la brutta idea di sedervi alla tavola rotonda del buffetto d'una strada ferrata, tavola sovraccarica di fiori artificiali, di oliere rilucenti, e di porcellane dipinte e dorate, la rapidità con cui vi saranno imbanditi alcuni cibi fatturati e *freddi* vi impedirà senza dubbio la digestione, e voi avreste fatto assai meglio a sopportare la fame che ad ammalarvi sopra una strada ferrata, ove all'uo-  
po manca ogni maniera di aiuto! L' avete letto poco fa. E tuttavolta, notate malizia di speculazione! Ai viaggiatori manca sempre il tempo del pasto, ma ne hanno sempre d'avanzo quando richieggano vini rari, caffè, liquori; e se voi siete destro abbastanza per chiedere questo *supplemento*, il padrone del buffetto vi verrà dicendo all' orecchio, che non c'è fretta, e che il treno non deve partire *se non un quarto d'ora dopo il primo tocco di campanello. (Avviso al pubblico!)*

Ma se per converso voi chiedete di pranzare a parte od a lista, si avrà cura di non portarvi la zuppa fredda e il cibo domandato che all'ultimo istante, per impedirvi pur di toccarlo, e questo pranzo vi costerà così caro come quello della tavola rotonda, e spesso anche di più, si sa bene.

Ma non c'è verso dunque, dirà qualcuno, che l'amministrazione riscontri le imprese dei buffetti e dei pranzi?

Al contrario, per ottenere il necessario locale, siffatte industrie culinarie si sobbarcano a un contratto in molte stazioni assai grave per la parte che accetta questo mercato.

Ma è sempre lo stesso sistema di lusso, a discapito dell'agiatezza. Si spendono somme favolose per istabilire delle sale da pranzo e da caffè per la classe agiata, con una bettola per le classi inferiori. Poi, a rifarsi dell'enorme dispendio, si fa un contratto col ristoratore.

E ve n'è più d'uno che paga fino a *quattro e cinque mila annui franchi di fitto!* Ora siccome il numero dei viaggiatori nelle stazioni intermedie è maggiore. o minore a se-

conda delle circostanze e delle stagioni, bisogna trovare risarcimento : e allora questi infelici viaggiatori vengono scorticati come, già tempo, sulle strade maestre, ma con maggiore insolenza e sfrontatezza, in quantochè quelli che arrivano, sono chiusi, affollati, proprio come una mandra, nell'interno della stazione, e sono pur anco obbligati a mettersi a tavola, poichè si trovano da venti ore digiuni.

La necessità, madre dell'industria, inventò quei panieri detti *buffetti da viaggio*, nei quali una famiglia può portar seco qualche po' di raffreddo : quest' è la critica più sanguinosa dei buffetti delle strade ferrate di Francia.

Sarebbe stato sì facile esigere dagli individui a cui si concede questo servizio, ma, ben inteso, gratuitamente, che potessero soltanto imbandire cibi freschi e sani, a prezzi moderati e ragionevoli, per il ben essere dei consumatori.

Forse che le cose vanno diversamente in Germania, in Inghilterra ed in Svizzera ?

Quando si giunge ad una stazione, ciascuno può uscire, perchè il suo biglietto gli serve di contrassegno. Al di fuori si trova un vasto refettorio, nel quale cibi imbanditi con molta nettezza, caffè, thè, cioccolatte, pasticcerie appetitose, e quanto infine permette al viaggiatore di fare una collezione in fretta e senza spesa soverchia.

Nessun, del resto, vi sforza ad approfittar d'un buffetto ove regna la proprietà in luogo dell'eleganza, e la freschezza delle imbandigioni in luogo della simmetria : poichè di fronte ed a lato trovate alberghi e ristoratori ove si può egualmente rifocillarsi a buon mercato. Che questa concorrenza non nocca, ben lo si vede.

Cosiffatti particolari sembrano, a quanto pare, troppo inferiori alla dignità degli alti e potenti membri delle amministrazioni, giacchè abbandonano la cura di tale soprainendenza al capo dell'esercizio, che ne rimanda la responsabilità a qualche ispettore; e questi ispettori non si danno pensiero che d'una cosa soltanto : di pranzar bene alla loro volta.

Oh! se avete la fortuna di viaggiare con un ispettore, siate tranquillo, quel giorno il pranzo sarà squisito, e voi non piangerete il vostro danaro. Ma il caso è sì raro e sì eccezionale! Bisogna coglierlo.

Che importa finalmente a una impresa di strade ferrate se il viaggiatore abbia o non abbia i suoi comodi? — Per lei, il paziente non è che una valigia. Quando essa arrivi all'ora prescritta e senza guasti notevoli, il contratto del trasporto è adempiuto, e non c'è diritto a lagnarsi: — *Se non siete contenti*, diceva un giorno uno degli amministratori, *viaggiate colla carrozza di posta, come il maestro Rossini!!!*

Questo banchiere aveva forse ragione! *I suoi milioni* dicono forse a che tendesse l'invenzione delle strade ferrate? Diavolo!

## V.

### I sotterranei.

Se non fosse la rapidità del corso, quante volte non si rimpiangerebbe l'antica strada postale!

Sì, è bella cosa l'arrivar presto, e meno scosso, meno impolverato di quel che fosse una volta. Tuttavia quando si pensa a quei siti deliziosi, a quelle pittoresche prospettive che fermavano lo sguardo di chi viaggiava in carrozza, bisogna pur convenire che i viaggi d'alcuni anni fa erano più piacevoli e soprattutto più istruttivi di quelli che si fanno al dì d'oggi.

Sì, io amava la diligenza, allorchè questo pesante veicolo s'arrestava per iscambiare i cavalli. I giuramenti del postiglione (specie di discorso fiorito che ormai per le nostre orecchie è perduto), la cortesia del conduttore nello spiegare ai suoi viaggiatori, e specialmente alle sue belle viaggiatrici, la topografia dei luoghi per cui la carrozza passava;

l' assalto che davano alla diligenza i mendichi ed i musici ambulanti, che vi gridavano : *Dateci qualche moneta, che ciò vi porta fortuna nel viaggio !* ; il nitrito dei cavalli staccati e di quelli che si attaccavano ; lo strepito della frusta agitata da un postiglione allegro e rubicondo, che si pavoneggiava superbamente fra le giovani del villaggio affollate per vederlo scomparire tra una nuòe di polvere ; le riverenze dell' ostiere della posta, che vi offeriva frutti o rinfreschi nei tre minuti di fermativa, ecc., ecc., — tutto ciò vi stordiva, vi divertiva, o vi concedeva il tempo di fare molte altre piccole cose. — Ma, zitto ! non torniamo da capo.

Quando splendeva un bel sole, era un delizioso momento quello in cui la vettura arrestavasi per prendere il passo, e il conduttore, aprendo la portiera, diceva : *Chi vuol salire a piedi questo pendio ?*

Bisognava esser ben zoppo, ben attratto, a rifiutare questa occasione felice di sciogliere le membra indolenzite, di respirar l' aria a pieni polmoni, di vedere un poco il paese che si attraversava, e finalmente di stringere conoscenza colle persone che si trovavano nella diligenza medesima : imperciocchè era proprio a questo momento che, confondendosi insieme i diversi riparti della carrozza, si poteva, d' un colpo d' occhio, osservar tutti i suoi compagni di viaggio e valutarli da esperto fisionomista. Questo è un piacere, una soddisfazione sconosciuta oggimai sulle strade ferrate, ove ciascuno dorme, come un orso nella sua tana ; — ma io parlo dei compagni di viaggio, e dove lascio le compagne ?

Io non so quale scrittore ha detto : « Io amo le viaggiatrici, colle loro vesti spiegazzate, coi loro capelli al vento, e con quell' amabile rossore che ne illumina il viso (invece del pallore mortale prodotto dalle corse celeri) : io amo le viaggiatrici ! » Ma sì, io pure ho detto questo più d' una volta. (Non lo riferite a mia moglie).

E chi non le avrebbe amate ? Non era bello fare, in certo modo, rivivere la cavalleria francese, che proteggeva,

sulle strade maestre, le belle forviate? — Offrivasi loro la mano per aiutarle a discendere dalla carrozza, e non era nè indiscrezione, nè cattivo gusto offerir loro il braccio, per aiutarle a salire il faticoso pendio. In questi momenti di effusione ingenua si poteva pure far pompa d'un poco d'erudizione. Si nominava il villaggio di cui distinguevasi il campanile.

Si raccontava l'aneddotino del luogo.

La madre ne permetteva il racconto alla sua ragazza.

Il marito vi confidava, sorridendo, sua moglie, ed accendeva, con confidenza, il suo cigaro, giacchè tutti questi piccoli romanzi aveano, per ultimo capitolo, l'arrivo alla meta del viaggio. Quivi, tutti si salutavano, e non si occupavano d'altro che di ricevere il proprio bagaglio. Si passava la notte al *Cavallo bianco* o al *Leone d'oro*. Non c'è più nulla di tutto questo, e in cambio, abbiamo . . . i TUNNEL! . . . Sempre una parola inglese!

Una delle più grandi difficoltà che le strade ferrate incontrino in un paese montuoso, consiste nello spianare le vie e nel mettersi costantemente a livello. Di qui procedono quegli scavi e quegli ammassi di terra, ed anche quegli spaventevoli sotterranei, che gl'inglesi chiamano *tunnel*, non si saprebbe perchè.

Questo libro non è scientifico (il maligno lettore se n'è già accorto), e quindi lasciamo all'importante trattato del Perdonnet la cura di farvi conoscere quanti sotterranei esistono in Francia comparativamente alle altre nazioni; quanti chilometri sian da percorrere sotto queste volte malsane e terribili; e come, a modo di esempio, ti vogliono, almeno, sette minuti e mezzo, per traversare il sotterraneo della Nerthe, vicino al Mediterraneo ecc., ecc.

Certo è che il cuore trasalisce quando è necessario di penetrare in questi antri diabolici.

Il difetto d'aria e di luce; il pensiero di morir fra le tenebre, qualora accada un sinistro; lo strepito della loco-



motiva e dei fischi che stridono fra quelle orribili vólte dagli echi sovrumani, tutto vi agghiaccia di spavento, anche se vi siete abituato. Oltracciò la cognizione del pericolo rende la paura ancora più viva, per quelli che riflettono al pericolo passato.

Ho udito sempre i fanciulli gridare per lungo tratto dopo di essere usciti da queste caverne scavate nelle montagne: ho veduto le signore soffrir talvolta degli attacchi nervosi nel rivedere la luce che, a primo tratto, vi abbaglia.

Non parlatemi del fioco barlume di quella piccola lampana, che illumina due vagoni ad un tempo, e che si concede soltanto ai ricchi, quasichè le altre donne, già lo diciemmo, avessero minori diritti ai riguardi dovuti al loro sesso! — Ma quella lampana non distrugge lo spavento che provano i temperamenti sensibili sotto questa atmosfera di fumo, ove l'odore della pietra ammuffita e dell'acqua stagnante diventa indefinibile, quando si meschia al vapore. — D'altronde, fra cosiffatte pareti, lo strepito cresce d'intensità. Il viaggiatore, novello Orfeo, si crede veramente all'inferno.

Appunto in questi istanti crudeli, mentre una bella vicina perde quasi il sentimento della vita, un giovane audace osa di farle oltraggio. Appunto in simili circostanze il ladro di *bravura* fa il suo tiro, come dicono gli emuli di Cartouche, di Lacenaire, e d'altri scellerati famosi.

Oh! chi ci libererà dai sotterranei? Non certamente quelli che li progettano, poichè un ingegnere preferirebbe che perissero mille persone, piuttostochè abbandonare un disegno, che deve formar la sua gloria... e la sua fortuna! — Tuttavolta io nol dico se non di quelle linee, e ve ne sono, ove, come accennai più sopra, una deviazione leggiera avrebbe risparmiato un lavoro lungo del pari e costoso, e avrebbe presentato assai minori pericoli.

Dopo tutto, siamo giusti e sinceri: per questi passaggi neri e sotterranei esistono i più severi regolamenti dal lato

dell' amministrazione: l' incontro dei treni non vi avviene mai. Quindi le numerose sciagure accadute da venticinque anni a cielo scoperto, hanno avuto il triste vantaggio che la luce del giorno illuminava quei begli orrori. V' è ancora di che consolarsi, quando si pensa a ciò che sarebbe avvenuto se i vagoni fossero usciti dalle rotaie o si fossero scontrati sotto una volta sotterranea, ove i soccorsi sono quasi impossibili: ove, quando pure giungessero, l' asfissia sarebbe certo avvenuta.

Per cui, cari lettori e lettrici, che Dio ci preservi da ogni sciagura sotto di un tunnel!

Questa è una preghiera che io consiglierei d' insegnare ai fanciulletti paurosi, e alle dame che si guarniscono d' amuleti e di bocchette di sali.

Per ciò che concerne gli uomini forti, essi non debbono far che un *ex-voto*, come il marinaio che scorge i campanili di Nostra Signora del Buon Soccorso.

## VI.

### Gli impiegati.

Se alle strade ferrate debbono rimproverarsi molte morti funeste, bisogna confessare, per l' altra parte, che fanno vivere molte persone.

Alcune industrie, fra cui si possono citare: le messaggerie, le vetture, i maestri di posta, gli alberghi, i caffè, ecc., ecc., furono pressochè interamente tolti via dalla concorrenza del vapore. Ma in pari tempo, le nuove imprese diedero origine ad una quantità d' occupazioni intermedie, e pane ad una folla di gente, numericamente immensa.

Se, come in altri paesi, il monopolio delle strade ferrate fosse esercitato dal governo, si sarebbero potuti sottomettere a un precedente esame gli ufficiali incaricati dell' osservanza dei regolamenti amministrativi, per la sicurezza

pubblica; si sarebbe potuto escludere chi non provasse di averè una capacità relativa all' importanza del mestiere.

Ahimè! nulla di questo; ed eccoci, malgrado nostro, obbligati a ripetere la parola: *nepotismo*.

Il nepotismo si esercita in grande nelle nostre grandi amministrazioni private.

Un postulante non ottiene mai la sua carica per la bontà delle sue azioni precedenti, per gli studi fatti, per la speciale attitudine; o per la sua buona condotta.

Qualche amministratore preferirà ad un uomo di merito vero, il giovane ganimede, che avrà avuta la fortuna di fare in un ballo il valz con la signora amministratrice.

La lista degli impiegati è un albero genealogico.

Quanti cugini, nipoti, fratelli, cognati non compariscono mensilmente sui fogli del cassiere! La cosa passa veramente in famiglia.

Ma, basti questo particolare, e torniamo alla questione.

I. Prima di tutto, gli impiegati sono in numero sufficiente per soddisfare alle molte necessità del servizio?

II. E poi, si scelgono uomini *ad hoc*?

III. E infine, il loro onorario è corrispondente alla loro fatica?

Allo stesso modo che vi sono due specie di materiale: stabile e mobile, così vi sono due specie d' impiegati; quelli che stanno fermi: capi-stazione, sorveglianti, guarda-linee, guarda-barriere, ecc. E quelli che viaggiano sul convoglio, capi-conduttori, conduttori, guarda-freni, riscaldatori, macchinisti . . . e *tutti quanti!* Io ne passo in silenzio, e non pochi.

Specialmente fra quegli impiegati che più direttamente sono in relazione col pubblico si dovrebbe trovare la politezza, i riguardi, le cure dovute ai viaggiatori.

Da essi si deve esigere il sangue freddo, la presenza di spirito, il rispetto dei regolamenti, che informano l' esercizio e la polizia delle strade ferrate, giusta le leggi speciali.

Puh! — Duole il dirlo: risulta tutto il contrario da

ciò che accade sotto i nostri propri occhi, e dai processi numerosi che si presentano ogni dì ai tribunali.

L'impiegato della strada ferrata, spieghi chi vuole questo fenomeno, è rozzo e nulla compiacente col pubblico.

Poco bada alla propria, e ancora meno alla vita del viaggiatore affidato alla sua prudenza.

Chi non frema pensando che un guardiano addormentato può, colla sua negligenza, cagionare la morte di cento persone !

Il numero degli ispettori è così ristretto, che le mancanze si puniscono spesso, ma non si prevengono mai !

Nè gl' impiegati bastano numericamente. A convincersene, si chiamino alle stazioni null' altro che per aprirvi una porta o dirvi se avete oltrepassata la vostra meta.

Generalmente si osserva che in luogo di occuparsi dei viaggiatori, i plichi, i colli, in una parola, le cose, li assorbono e gl' impediscono di rispondervi quando avete bisogno di loro. Di qui nasce quel manco di sollecitudine premurosa, il quale non solamente è nocevole, ma può divenire fatale, come lo provano gli spaventosi delitti commessi da un uomo, che discende dal vagone e chiude colle proprie mani la porta dinanzi alla vittima.

Non osserverete mai che un impiegato ajuti le donne ed i vecchi, che hanno ambidue le mani impedito dai loro fardelli, nè a discendere nè a salire.

Se mai talora t' inibatti in un berretto e in un uniforme, il berretto e l' uniforme tosto, al par d' un' ombra, spariscono.

Chiamalo, non ti risponde, o soggiunge: *Non toccu a me* ; e fugge di corsa.

E tuttavia le istruzioni del capo dell' esercizio sono contrarie a queste leggere infrazioni. Vi è raccomandato di esser puliti e cortesi coi viaggiatori, e nessuno articolo di questo codice proibisce di dare un' utile indicazione.

Da che deriva adunque quello ch' io dissi ?

Voi potete, gli è vero, rivolgiervi a un commissario di sorveglianza, il quale deve tenere un registro aperto ai lamenti del pubblico.

Ma questo commissario (benchè designato dal governo) non è forse *pagato dalla strada ferrata*? Che anomalia!

Per conseguente, quale indulgenza per l'amministrazione! Egli scusa sempre ogni cosa, e per insistere che facciate, che cosa potete ottenere finalmente, quando il campanello dà il segno della partenza? Restare indietro per quattro ciancie? La scelta invero sarebbe molto piacevole.

Affinchè le cose procedessero regolarmente, bisognerebbe che un ispettore accompagnasse ogni convoglio, ed avesse (come la posta) un piccolo scrittojo mobile, ove raccogliere i lamenti più o meno fondati di chi reclama; giacchè, non è un controsenso, se non ci sono che pochi minuti di fermativa, pretendere che si spendano a cercare questo commissario di sorveglianza, il quale, assai spesso, fa la sua collezione o legge il suo giornale invece di stare al suo posto per ascoltarvi?

D'altra parte, la sua divisa, salvo leggere modificazioni, somigliantissima a quella degli altri impiegati, non lascia conoscere al pubblico quale sia l'indole dell'ufficio che sostiene, e il pubblico ignora il più spesso quali diritti abbia di far richiami.

Si espongono, a dire il vero, nell'interno delle carrozze alcuni articoli del regolamento, ma si sopprime, ad arte, l'articolo il quale concerne il diritto che ha un viaggiatore danneggiato, oppresso, insultato, di deporre le sue lagnanze nelle mani dell'autorità!

La ragione è questa: che sulle strade ferrate, *si fa tutto in famiglia!!!*

E fatta pure astrazione dall'insufficienza del numero, gli impiegati peccano il più delle volte dal lato della capacità o dell'attitudine. Quelli, per esempio, che attendono alla macchina o al fuoco, sono spesso inetti e incuranti.

Che si può attendere infatti da uomini che, per un mediocre salario, espongono la loro vita di e notte, e cercano di garantirsi dalle intemperie con libazioni che turbano la loro ragione, mentre il sangue freddo e la calma sarebbero loro necessarie al massimo grado!

Che un guardiano lasci inavvedutamente attraversare la via ad un cavallo, ad una vacca, ad un asino nel punto istesso nel quale il convoglio passa dinanzi alla sbarra, e la locomotiva uscirà dalle rotaje con quelle inapprezzabili e terribili conseguenze, che si possono immaginare!

E riguardo ai conduttori, che si può chiedere di vantaggio a questi poveri diavoli sì malamente ricompensati? cognizioni tecniche e sperimentata prudenza! Ma io aveva *ottocento franchi l'anno!*

Una multa ci toglierebbe tutto lo stipendio d'un anno e c' impedirebbe di vivere, noi e la nostra famiglia! Perlochè, dopo uno sciagurato accidente, siano colpevoli o no, si veggono questi bietoloni, più degni di compassione che di biasimo, fuggirsene spesso come vili delinquenti, inseguiti dalla giustizia divina!

Se questi uffici si confidassero a vecchi soldati, avvezzi all'obbedienza e all'osservanza degli ordini; se venissero espulsi i beoni ed i tristi; se finalmente le paghe fossero abbastanza laute, sicchè si potessero avere uomini intelligenti, a cui stessero a cuore la diligenza e le promozioni, si risparmierebbero considerevoli somme di danni e interessi.

Gl'Inglese, nostri maestri e antecessori, vanno a scegliere nelle grandi officine quelli che avranno cura della macchina e del fuoco; e questi medesimi non vengono ammessi, come sopranumerarii, se non dopo un esame rigoroso della loro capacità, e delle loro qualità morali. Così va bene!

Per ciò che riguarda la polizia delle stazioni inglesi e americane, questo incarico è sostenuto dai *policemen*, veri agenti della pubblica autorità, presso i quali trovano i viag-

giatori tutte le guarentigie desiderabili, quando risentano il menomo pregiudizio.

Come in teatro se qualche cosa ti avviene di che lagnarti, ti torna meglio rivoglierti a una guardia municipale, di quello che indirizzarti al controllo, l'Inglese, danneggiato ne' suoi interessi, chiama il *policemen*, e ne ottiene tosto giustizia, purchè siano fondati e ragionevoli i suoi richiami.

**Rassumendo:** abbiate un maggior numero d'impiegati. Sceglieteli fra uomini d'intelligenza e moralità provate; pagateli convenientemente; e *tutto andrà bene sulle migliori strade ferrate del mondo!*

## VII.

### Le Biblioteche.

Se un giorno la noja nacque dalla monotonia, si può dir che rinasca dai viaggi sulla strada ferrata.

Passando una giornata intiera a contemplare una campagna che sfugge dinanzi allo sguardo, come la polvere spinge una palla da fucile, si arrisica di diventar cieco o miope almeno.

Chi legge e rilegge l'estratto dal regolamento che stà esposto in un vagone, e vi proibisce di sporgere dalla portiera la testa, di scendere troppo presto, ecc., ecc., ha di che diventare idiota o cretino.

A discorrere col vicino, puoi sfiatarti inutilmente, atteso lo strepito della locomotiva e le scosse della carrozza. Bisogna dunque dormire o leggere: che torna lo stesso, soventi volte.

Ora, se ti sei dimenticato di recar teco un libro grazioso e dilettevole (*come questo, a modo d'esempio!*), non c'è altro spediente che comperarne uno alla stazione: *alla biblioteca delle strade ferrate*. Questa volta sei fortunato davvero!

Un opuscolo pubblicato di fresco criticò il contratto *Hachette* sotto il riguardo librario, in generale (1).

Ora, io non ho, per mio conto, da criticar simile monopolio sotto lo stesso riguardo, giacchè non sono librajo, per grazia di Dio! . . .

Voi volete comperare un piccolo libro, di formato tascabile, la cui lettura non oltrepassi il tempo che dovete spender nel viaggio, la cui stampa abbia oltracciò caratteri abbastanza grossi perchè il movimento della carrozza vi permetta di dicifrarli senza soverchio scapito agli occhi. Benissimo! ecco il caso: la *Biblioteca delle strade ferrate*.

Ma se voi avete omai letto e riletto le scarse opere dell' *editore privilegiato* (questa parola ci riconduce al buon tempo antico: *Nihil sub sole novum*); se preferite di leggere un libro qualunque, invece dei *Racconti di Perrault*, o della *Vita di Cartouches e di Mandrin*, ecc., o non lo troverete, o lo pagherete il *doppio* di quel che vale. Peggio per voi! Bisognerà che vi contentiate d' un giornale di un giorno o due innanzi, essendo padrone d' impararlo a memoria, a titolo di passatempo!

Avete voi bisogno d' una *Guida illustrata*, d' uno di quei libri scritti così graziosamente da Joanne? — Per bacco! l'avrete, ma *a caro prezzo*; a prezzo molto maggiore di quello per cui lo vende il librajo (2).

(1) *Del monopolio dei Signori Hachette e Compagni per la vendita dei libri nelle stazioni delle strade ferrate per M. Charpentier.* — Parigi, presso l' autore editore, 28, quai de l' École.

(2) Questo è così vero, che in Agosto 1850, uno dei miei amici, il quale si recava nella Svizzera, aveva comperato da Michel-Lévi una *Guida* per sette franchi e mezzo. Sventuratamente, nella fretta della partenza, dimenticò il libro a casa. Stretto dall' ora, compero di nuovo lo stesso libro, della stessa edizione, colla stessa legatura, alla biblioteca della stazione, e lo pagò *tre-dici franchi*! . . .

Il fatto è storico: — *Ab uno disce omnes.*



È questo un nuovo attacco alla indipendenza e alla borsa dei viaggiatori.

In Francia quindi, presso le strade ferrate, voi non potrete nè mangiare, nè bere, nè leggere un giornale, nè comperare un libro, nè fiutare un fiore, nè gustare un arancio, nè dare una ciambella al vostro puttino, nè ecc., ecc., senza il concorso o il permesso dell'alta compagnia industriale, la quale non vi accorderà che cibi fatturati, libri sciocchi o scritti male, salvo pochissimi, conosciuti ed apprezzati per buoni, ma che pagherete, in cambio, *assai cari*, non avendo tempo di farne contratto.

Resta l'*Indicatore*, fascicolo voluminoso, sul quale voi sperate di studiare la strada del convoglio che vi trascina: ma esso è stampato *si bene*, con caratteri così fini, finissimi, così stretti, così impercettibili, che vi sfido a trovarvi, se non avete prima comperata una grossa *lente* sul *quai des Lunettes*.

Un altro abuso di monopolio, indegno di compagnie tanto considerevoli! Confessatelo, signori dei Comitati!

E giacchè ci occupiamo di rivelazioni: sapete voi che cosa un editore *privilegiato* sia costretto a fare, o di buon grado o per forza di contratto? Io nol so.

Un esemplare di ogni volume pubblicato o messo in vendita dalla *Biblioteca delle strade ferrate* è inviato alla residenza della Compagnia. L'archivista è incaricato di ornarne la biblioteca dell'amministrazione centrale. Solamente, siccome ogni amministratore, ogni capo di servizio porta il libro alla propria casa, per leggerlo a suo grand'agio, in famiglia, finchè lo restituisca al bibliotecario, gli scaffali di questa collezione di libri e d'opuscoli mostrano spesso l'effetto della macchina pneumatica: *il vuoto*.

Ma consolati, pubblico, giacchè sei tu che risparmi agli impiegati, i quali per buona sorte amano la letteratura, *i due soldi* che avrebbero speso per ogni volume tolto a prestanza da un gabinetto di lettura. Tutto serve a qualcosa.

Questo, lo ripetiamo, non è scritto se non per riguardo agli inconvenienti che attendono il viaggiatore sulla nostra rete di strade ferrate, prima, durante e dopo il viaggio.

Ma se volete essere ancora meglio compresi dall'abuso solenne d'un monopolio, che danneggia sì gravemente il libero commercio, leggete l'opuscolo citato poc' anzi, ed esso vi strapperà di certo un grido d'indignazione.

Questo opuscolo non è soltanto un'arringa in favore dei libraj francesi contro un favore ingiusto e scandaloso, ma eziandio una difesa coscienziosa e legittima dei principii del nostro diritto nazionale.

Ne citerò un solo passo, che più particolarmente riguarda la società :

« L'Assemblea nazionale del 1789, abolendo i monopolii, che aveano sì lungamente oppressa la Francia, li definì in questo modo :

« *Il monopolio è un attentato contro la proprietà e la libertà di tutti quelli che non ne godono.*

« Ora, questi monopolii, che venivano nel 1789 aboliti, erano figli dell'ignoranza e della barbarie dei tempi antichi : erano gli avanzi della schiavitù e del servaggio sotto i quali avevano i nostri padri gemuto sì lungamente. Si capisce come potevano esistere in altri tempi ; ma oggidì, quando l'industria è interamente affrancata, quando spariscono le barriere innalzate contro di essa fra tutti i popoli, quando la nozione e il sentimento della giustizia e dell'eguaglianza penetrano in tutti i cuori, oggidì, impadronirsi d'un monopolio, vale a dire dell'industria di ciascheduno, o dello spaccio che ne forma il valore, e per conseguenza della fortuna sua e dei suoi figli, è un attentato, che si potrebbe definire ancora più rigorosamente che nel 1789. »

Se questo passo, tolto da un libro pratico, t'invaglia a leggerlo un giorno viaggiando, affrettati, lettore, a comperarlo, la mattina della tua partenza, per *trenta centesimi*,

non essendo io sicuro che, offrendo pure il doppio del prezzo, potessi trovarlo alla *Biblioteca delle strade ferrate*.

## VIII.

### Le corse di piacere.

Gli scrittori d'appendici o di cronache nei giornali, gli autori di Vaudeville, hanno imaginato tante piacevolezze, i disegnatori di caricature hanno così *caricato* le corse dette di piacere, che le compagnie hanno creduto lor debito, ad onta della legge recente sui titoli e sui nomi, di mutare l'appellativo di questo genere di convogli speciali.

Non si chiamano dunque più corse di piacere, ma **VIAGGI A PREZZI RIDOTTI** . . . . .

Avvenne di questa metempsicosi quello che in Francia avvien sempre, quando una cosa cangia di nome per rimanere la stessa: l'Assemblea nazionale sopprime i procuratori, e tosto la Repubblica creò i patrocinatori; la Ristaurazione abolì i *diritti riuniti* e la *coscrizione*, ma, essendo difficile ad uno stato il far senza d'imposizioni e di esercito, questa stessa Ristorazione concesse al paese le *contribuzioni indirette* e la legge sulle *reclute*.

In conseguenza, le Amministrazioni delle strade ferrate fecero questo ragionamento: Sopprimere le corse di piacere, equivale a perdere un beneficio desunto dalla *sciocchezza umana* o dalla pubblica credulità; introduciamo dunque i viaggi a prezzi ridotti.

Questo ribasso di tariffa è apparente, e colpisce le classi povere e laboriose, come i ristoratori per ventidue soldi ingannano la fame del povero consumatore che, per un franco, troverebbe in una bettola cibo più sano e più solido.

Qual è infatti la persona, non dirò ricca ma agiata, che si avventuri in questi convogli fallaci?

Non vi ha che un modesto impiegato, un fattorino di

bottega, che possa rassegnarsi a partire sulle undici della sera, per arrivare il domani, non prima di mezzodi, ai luoghi tante volte sognati, e ripartirne la sera stessa a nov' ore. — Riassunto algebrico : di *trentasei ore* spese in questi viaggi di piacere, *ventisei ore* occupate in *seconda classe*, andata e ritorno, *dieci ore* a girare, senza mangiar nè bere (se si vuol veder qualche cosa). — In tutto, ritornano : *trentasei ore*.

I piccoli viaggi della Domenica, dalla mattina alla sera, per visitare una residenza imperiale, una foresta, un castello in rovina, dentro una cerchia di venti leghe, sono ancora più incomodi e, relativamente, espongono ancora più a spese soverchie o uno scolare che ha la vacanza, od un soldato che ha il permesso d' un giorno.

Quale anomalia non presenta il nostro paese, patria del *buon mercato* !

In Belgio, in Inghilterra, in Germania, è ridotto il prezzo dei posti per i dintorni d' una grande città, in tutte le domeniche e feste, affinchè il popolo possa muoversi, come possono farlo le classi privilegiate in tutta la settimana.

Al contrario fra noi *si aumenta* in quei giorni il prezzo dei posti per gli operaj, per gli artefici, per la povera gente che desidera di passeggiar sull' erba de' boschi di Boulogne, di Vincennes o d' altri luoghi vicini a Parigi.

Ma s' inventarono, in cambio, i viaggi a prezzi ridotti ! Interrogate un capo d' esercizio, qualunque, e vi risponderà che la compagnia *vi perde*.

Il problema è sciolto, come si scioglie alle banche dei pubblici giochi alle acque. Ogni anno i *puntatori* vincono somme immense. M. C. . . . , più o meno Spagnuolo, M. K. . . . , più o meno Russo, intascano dei milioni, e la stessa cifra di milioni è distribuita, alla fine d' ogni anno, ai felici azionisti di queste banche, sempre sì sventurate nel gioco !

Queste perdite immense sono annunziate nei giornali,

e danno argomento ad articoli e ad opuscoli, certamente assai spiritosi, di cui si servono quelli che tengono il banco per attirare i piccoli giocatori, che veramente non guadagnano mai! . . . Ecco tutto il *mistero svelato*; non comperate altri libri per questo.

Confessiamo d'altronde che queste corse di piacere, le quali trasportano carovane di viaggiatori d'ambi i sessi a Bade, a Hombourg, a Wiesbaden, a Spa, ad Aix la Chapelle, a Ginevra, ecc., ecc., aiutano mirabilmente quelle imprese di giochi pubblici, che si rimpinzano col denaro dei figli di famiglia, de' padri prodighi, delle cortigiane, ecc.

Le strade ferrate, *avvicinando* le distanze, e permettendo così a tutti gli ordini di persone di penetrare in quegli antri di ruine e di suicidii, ove non penetravano una volta che i ricchi, alzarono notabilmente la rendita delle banche di gioco.

Si fabbricarono quindi palazzi e sale da concerti e da spettacoli, le quali gareggiano con quelle de' principi per lusso e per sfarzo, e nelle quali fanno naufragio tante fortune, tante economie, tante speranze d'avvenire, di giovinezza e di felicità.

Quando un di misi il piede in uno di questi inferni-mondani, vidi più d'un poeta, più d'un letterato distinto, perdere al gioco quanto aveva ricevuto dal banchiere, il quale aveva pagato assai generosamente un libro od una serie di articoli, che celebravano il suo pericoloso istituto.

Il banchiere era malizioso; e, senza aver creato il *vaudeville*, sapea molto bene che *quel che vien di ruffa in ruffa, se ne va di buffa in buffa*.

Letterati, giornalisti, compositori, artisti viaggiano *gratis*, a spese della strada ferrata. È una giusta reciprocità: il banchiere procura alla compagnia viaggiatori, attirandoli all'esca di splendide feste, di *steeple-chases*, di spettacoli, di concerti; e la strada ferrata gli procura puntatori . . . (Questa parola mi fa tremare in mano la penna: mi

par di vedere un uomo scapigliato, cogli occhi infiammati, colle vesti in disordine, cercare a prestito di che comperarsi una pistola e due palle, suo ultimo acquisto nel *bazar* della vita ).

Ho parlato degli artisti, ed anche qui si potrà giudicare la giustizia distributiva, che presiede ai favori della *gratuità*

Uno dei miei parenti, addetto ad un secretariato generale (E) mi raccontava spesso, che dopo avere accordato generosamente ad alcuni attori ambulanti, o ad alcuni musici che andavano a crescer l'orchestra d'una di queste città dalle acque, l'insigne favore di entrare in seconda classe col biglietto di terza, o in prima con quel di seconda, davasi non *mezzo posto*, ma *posto intiero, andata e ritorno per espresso*, alle cantatrici più ricche, ai comici più rinomati, agli artisti più doviziosi.

Ma, vada per questi ricchissimi comici di gran fama, per questi cantanti di primo ordine, i quali vanno ad eseguire composizioni, le cui primizie sono comodamente offerte al pubblico delle case da giuoco. Le compagnie pretendono che questo sia un genere di *commercio*, giacchè presenta un'attrattiva di più ai ricchi viaggiatori.

Ma mi si parlava d'una delle nostre grandi attrici, la quale, una volta per settimana, riceve in una magnifica *villa* i suoi amici e i suoi conoscenti.

M. Z. . . . , capo-medico d'una compagnia della strada ferrata, è parimenti il dottore della celebre commediante. Ei vi condusse un giorno, ad una mattinata musicale, M. Y. . . . , membro d'un comitato di direzione, antico avvocato, la galanteria del quale è incontestabile e incontestata (risale al primo impero).

L'Amfitrionessa gli domandò un passo *permanente* sulla sua linea. Egli non potè accordarle questa grazia per-

(1) Col favore di esso, per conseguenza, aveva io ottenuto il mio miserabile impiego.

petua e vitalizia, ma, qualche giorno dopo, la signora, mettendosi in viaggio, ottenne un permesso gratuito per sè **E PER IL SUO SEGUITO.**

Ella avrebbe potuto abbattersi tra via con la signora Ristori, la celebre tragica, che aveva pure implorato il *mezzo posto* per la sua compagnia, reduce poco importa se d' Alemagna o d' Italia; e aveva ottenuto per tutti **LA CLASSE SUPERIORE AL BIGLIETTO.**

Ora, anche usando di questa liberalità straordinaria, v' hanno attori che non possono sempre pagare la seconda classe per salir nella prima; ed inoltre v'è dubbio se, avendo ottenuto questo favore, si possa entrare nel *treno celere*, poichè ciò non è lecito ai biglietti di mezzo-posto. Conviene adunque prendere un convoglio *omnibus*, altro genere di supplizio per chi deve conservare fresca la voce.

Non è stato mai possibile di comprendere perchè, in un paese *democratico*, non sia permesso se non se all' uomo opulento di spendere venti ore sole in un viaggio lungo, mentre che l' impiegato, il commesso viaggiatore, il negoziante, e famiglie intiere costrette a sparagnare alcuni napoleoni in un viaggio necessario, indispensabile e frequente, debbono spendere *trentasei ore* a correr la stessa via. Bel monopolio!

Si risparmiavano *venti franchi*, ma si fanno per via *due pasti* di più; e il viaggiatore arriva così fiacco, ansante, spossato, pieno di sonno, che gli è fisicamente impossibile, giunto che sia alla meta, di dedicare agli affari la prima giornata. Essa è consacrata al riposo.

Stupido animale, perchè dunque non viaggi soltanto per tuo piacere? Non proveresti allora alcun dei fastidii di cui ti lagni, quasichè le strade ferrate si fossero inventate per tuo vantaggio e tuo comodo! Prega Rossini che metta in musica le tue lagnanze.

Nè peraltro questo vuol dire che i treni *detti* di piacere, siano migliori dei *misti*, dei *semidiretti* o degli *omnibus*.

Non havvi altra differenza che il prezzo più alto, come si è dimostrato più sopra.

Non vi è veramente che un solo viaggio a prezzo ridotto, il quale corrisponda al suo titolo, ed è quello, per esempio, che trasporta da Parigi a Londra, per la *great exhibition*, a prezzo di *cento franchi*, gli industriali e i curiosi, cui riconduce, entro lo spazio di un mese, da Londra a Parigi. Qui c'è almeno una cosa utile, che le nostre compagnie dovrebbero imitare per tutti i viaggi di *piacere*, che un autore a buon diritto chiamò viaggi di *dispiacere*.

## IX.

### Le stazioni d'arrivo.

Finalmente, dopo di essere stato trabalzato, pigiato, scaldato e quasi affamato una notte ed un giorno, vi avvicinate alla meta. La stazione di partenza è, come dicono i marinaj letterati, il luogo : *a quo* ! quella d'arrivo, il luogo : *ad quem* !

A questo momento, quello che bada al fuoco, premendo gli stantuffi con tutte le sue forze energiche e umane, vi fa sentire un fischio acuto, il cui suono non ha nulla di umano.

Quante volte non ho io udito i viaggiatori ripetere :

... le serpi  
Che mi fischian sul capo, e per chi sono ?

E difatti, Oreste inseguito dalle Eumenidi, non era spaventato di più, ne son certo.

La barbara cornetta del guarda-linea risponde a questo suono poco caro agli autori drammatici. Il treno si ferma a un chilometro circa dalla stazione. Altro ritardo, inutile per lo meno. Invece di fare come gl'Inglesi, che approfittano dell'ultima stazione per far sentire queste parole : « *Your tickets!* » si va ad ogni portiera gridando : « *Preparats i vostri biglietti!* »



Questa operazione esige almeno quindici o venti minuti, e prolunga per conseguenza un viaggio così penoso per lo scotimento, il vapore, il carbone, l'insonnia ed altre carezze.

Finalmente la macchina rallenta il movimento, e voi siete giunto. Il primo sentimento che si prova consiste nel ringraziare la Provvidenza di non aver sofferto alcun sinistro per via: e in fatti v'è bene onde ringraziare Iddio! Quanto a me, scorgendo la tettoja, non ho potuto mai trattenermi dal farmi un segno di croce! . . .

Ciascuno riprende nella carrozza quanto con sì gran parsimonia gli fu permesso di portar seco: chi un piccolo sacco da notte, chi un panierino da viveri, chi un ombrello e un bastone. Scendete quindi, ma precisamente nel punto in cui la locomotiva fa indietreggiare il treno, il che vi espone a cadere col viso avanti sul lastrico. Altro genere di piacevolezza contro cui non è male di porsi in guardia.

Appresso, entrate nella sala d'aspetto, finchè vi si apra quella dei bagagli.

Un'altra ora d'aspettativa! fra due porte, in piedi, se non siete così fortunato da impadronirvi d'un angolo della panca di legno, che offre *sei* posti a *seicento* viaggiatori Proprio uno per cento! Un grazioso dividendo!

Alla fine i due battenti della sala dei bagagli si schiudono, e voi vi entrate col vostro polizzino in mano.

Io dico col vostro polizzino in mano, perchè se voi avete smarrito questo cencio di carta, le formalità a cui vi sarebbe necessario di sottoporvi, sarebbero, tenetevelo bene a memoria, lunghe e dispendiose.

Quando, nel subuglio della partenza, fosse trascorso un errore del commesso che registra, o del facchino che pesa, ah! sventura! sventura! sventura!

In causa d'uno di questi equivoci frequenti, io vidi una giovane e bella donna, *disciolta in lagrime*, che ridomandava le sue valigie piene d'oggetti di abbigliamento, all'ultima moda

per certo. — Le si offriva in cambio : indovinate che cosa ? Il corredo, tutto completo, d' un sotto ufficiale dei corazzieri, con la sciabola e le pistole d' arcioni ! . . . .

L' impiegato, tocco assai poco dalle lagrime sfuggite agli occhi più belli che io m' abbia mai visti, rispondeva stoicamente : « Avvi errore nel numero, citate la compagnia per danni e interessi. *Vi sono dei giudici a Berlino !* »

A questo proposito, un picciolo consiglio, di volo : se avete smarrito il vostro bagaglio, non fidatevi a queste parole stampate sul polizzino : « che la compagnia, in caso di smarrimento, non risponde che di *cento cinquanta franchi* per un *forziere*; *cinquanta franchi* per una valigia da notte, ecc. » La giurisprudenza dei tribunali ha da gran tempo respinta questa pretesa assurda, perchè un polizzino, consegnato al momento della partenza, non costituisce un contratto sinallagmatico accettato dal viaggiatore. Un' amministrazione non può già tenere nelle sue mani *il panno e la forbice*. E quindi i giudici che non istanno a Berlino, ma a Parigi e in tutta la Francia, approvano *dopo un processo assai lungo*, un giusto risarcimento del danno.

Aspettando la decisione, voi avete l' opportunità di restar sei mesi od un anno con una sola camicia sulla persona, e un farsetto da viaggio per vestimento. Ma non finiscono qui i vostri guai ! Mostrate il vostro polizzino a cui spetta ; arriva allora il commesso del dazio. Non bastò punto l' aver subito alla frontiera la visita della dogana, l' aver pigiato le vostre robe, tutte spiegazzate dalle mani callose del gabelliere, e rinchiuso a stento i vostri forzieri ; bisogna aprir tutto di nuovo, bisogna spiegar tutto di nuovo, affin di provare che voi non avete *a dichiarar nulla che sia sottoposto ai diritti*.

Finalmente, il commesso traccia un segno cabalistico sopra ogni collo, e un facchino se ne impadronisce. Questo ultimo, pagato dall' amministrazione, dee sempre servirvi *gratis*. Ma l' uso della mancia è divenuto un' abitudine così

costante, com' era al tempo beato dei postiglioni : non parliamone adunque.

E un' altra ora perduta ! mentre voi avevate così gran fretta di giungere a casa vostra per mettervi a letto.

Ma, si obbietta, tutto questo è legge : *Dura lex . . . . .*  
Sì, sì ; la legge e i profeti. Ma perchè allora, in Inghilterra, tutto questo si eseguisce in un batter d'occhio, senza errore, alla presenza dei *policemen*, che sanno far tanta paura ai *pick-pockets* ?

Correte all' omnibus : è pieno o è partito. Volete prendere un *fiacre* ? Ma allora è necessario che abbandoniate il vostro bagaglio sulla via pubblica, se non preferite di chiamare un gendarme e metterlo a guardia delle robe vostre, mentre a fiaccacollo correte dietro a un veicolo, difficile a raggiungere quanto il *Signor Jud* (un viaggiatore sulla strada ferrata d' un' altra specie).

A meno che i camerieri d'albergo che aspettano i viaggiatori con carrozze speciali, non abbiano ricevuto, ciascheduno da un compare, uno dei vostri colli, e, mentre voi siete lontani, non lo trasportino seco, senza interrogarvi neppure.

Così accadde a una famiglia inglese, il cui bagaglio era composto di sette od otto colli. Mentre il padre correva dietro ad una carrozza, la valigia di una delle sue figlie partiva per l'albergo del *Louvre*, un' altra per il sobborgo di san Germano, questa nell' omnibus della Bastiglia, quella andava al Gros - Caillou ecc., e l' infelice fu obbligato d' andar per tre giorni alla scoperta delle sue robe smarrite, accompagnato da un interprete e da un commissario di polizia !

Quante volte avrà detto : *shocking* ! Quante volte avrà benedetto l' invenzione delle strade ferrate, di cui quei bravi isolani rivendicano al loro paese iniziatore la gloria ! . . .

*Cuique suum* !

E badate bene : io non vi racconto che *la millesima parte* dei guai che piombano su quella razza errante la quale viaggia per suo piacere o per suoi affari.

Interrogate ora i negozianti, gli speditori, e vi diranno qualmente, privi oramai dell' utile concorrenza del carrettieri, delle messaggerie, dei mezzi di trasporto d' acqua e di terra, debbano sostenere un ritardo smisurato nell' arrivo delle mercanzie, a segno tale che rimpiangono il servizio celere o ancor l' ordinario ; vi parleranno delle avarie delle merci e dell' aumento delle tariffe, che guastano moltissime industrie o le riducono, per la gravità delle spese, ad uno stato di marasmo, il quale tende ad uccidere le produzioni nazionali ed a proteggere l' importazione straniera.

Speriamo che il governo francese, il quale ha tanta cura degl' interessi comuni in generale, e delle individuali esistenze in particolare, continuerà la sua opera di sorveglianza e di miglioramento, che ha già ben cominciata e che studia pur anco.

Se il vapore rese un immenso servizio alla civilizzazione, bisogna ben che procacci qualche comodità ai poveri viaggiatori. La memoria delle carrette e dei seggiolini non impedi che si regolassero le vetture pubbliche loro sostituite. Speriamo adunque ; Dio è grande ! e possa io, al par di Maometto, essere un po' il suo profeta !

## CONCLUSIONE.

Da quanto si è letto, che cosa deve conchiudersi ?

Forse che la Francia non avrebbe dovuto, in un secolo di progresso e di lumi, approfittare d' una meravigliosa scoperta ?

Questo più che un sofisma, sarebbe una bestemmia.

Altri diranno che il monopolio, dacchè ve n'ha, avrebbe dovuto appartenere esclusivamente allo stato, come il servizio postale, le linee telegrafiche, ecc. È questa una delle controversie più alte e più gravi, e la mia penna troppo flessibile non oserebbe pure toccarla, senza temere di infrangersi contro uno scoglio scosceso.

Se il monopolio è una *necessità inesorabile*, si dee circondarlo di precauzioni, di condizioni preventive, *sine qua non*; in una parola di ciò che si chiama: *il libro dei doveri*, in accordo migliore coi bisogni del pubblico si mal servito per il suo povero danaro!

Guardate i teatri: anche questo è un privilegio, un monopolio. Ma l'autorità non permette che questi luoghi di piacere degenerino in luoghi d'abusi, di vessazioni, d'immoralità! Che il pubblico, pagando, si diverta a tenore del prezzo che deposita alla cassetta, che ingrassi i direttori, e dia di che vivere a una plejade numerosa d'artisti: va bene! Ma che il pubblico non sia nè derubato, nè infastidito, nè punto, nè arso vivo, nè offeso nel suo pudore e nei suoi costumi, nè esposto ad un pugilato fra gli spettatori, è questo il diritto dell'autorità, e a questo diritto ciascuno di noi abbassa il capo ogni sera.

Ora che il mio libro è finito, rimettilo, o lettore, nella tua valigia da notte, e *buon viaggio!* *Welcome!*

FINE.

# INDICE.

---

A ROSSINI . . . . .	pag. 5
INTRODUZIONE. . . . .	» 7
I. <i>Sotto il vestibolo</i> . . . . .	» 19
II. <i>L' interno d' una stazione di partenza</i> . . . . .	» 24
III. <i>Il materiale circolante</i> . . . . .	» 30
IV. <i>I buffetti</i> . . . . .	» 36
V. <i>I sotterranei</i> . . . . .	» 41
VI. <i>Gli impiegati</i> . . . . .	» 45
VII. <i>Le Biblioteche</i> . . . . .	» 50
VIII. <i>Le corse di piacere</i> . . . . .	» 54
IX. <i>Le stazioni d' arrivo</i> . . . . .	» 59
CONCLUSIONE . . . . .	» 63

---











