

RECENZII

Waker's Manual of the Plan of Chicago. — *Municipal Economy* by Walter D. Mondy (ediția III-a 1920, un volum legat în pânză de 156 pag. cu 163 figuri în text din care 13 colorate). În repetate rânduri am arătat că, mai ales în timpurile noastre rânduiala într'un oraș nu poate fi opera unui om ci rezultatul muncii și intelectului, aplicat în timp îndelungat, al întregii societăți a locuitorilor orașului. Când conștiința despre necesitatea și utilitatea unei astfel de munci aproape nu există, atunci mai ales prin propagandă în masse se formează acea conștiință: prin continuarea propagandei și executare de lucrări se ajunge ca disciplina civică să treacă din conștient în subconștient, și aici se tinde în America. Aici aproape se ajunsese în Germania.

Voiumul „*Wacker's Manual of the Plan of Chicago*“ este un adevărat album întocmit anume pentru educația civică a cetățenilor orașului Chicago, și contribuie la ridicarea moralului lor, la stimularea eforturilor lor, ca Chicago să devină, spre gloria lui, nu numai cel dintâi oraș al Americii dar și al lumii.

Îngrijirea cu care sunt executate figurile și fotografiile din text, felul de imprimare, hârtia, legătura, totul concurează ca această carte tipărită până acum în sute de mii de exemplare, să fie foarte bine primită în toate cercurile, deși ea este destinată ca manual pentru școlile din Chicago.

Împărțirea materialului, stilul, conținutul chestionarele dela finele fiecărui capitol, arată că în primul rând s'a avut în vedere metoda didactică.

Fiind că suntem din cei convinși că rolul școlii, mai ales la noi în țară, nu trebuie să fie numai acela de mașină pentru imaginarea cunoștințelor, acționând deseori ca compresor asupra intelectului, ci trebuie să fie un rol de armonizator al dezvoltării fizice, a sentimentelor alese și a voinței, alături de dezvoltarea inteligenței: pentru aceste motive recapitulez mai jos în măsură mai largă materia ce conține această lucrare. Poate cine știe, educatorii și înstructorii dela noi, sau chiar conducătorii orașelor noastre vor găsi ceva de imitat, de localizat, din acest exemplu al orașului Chicago.

În *Capitolul I. „Economie Municipală“* autorul cată să arate fenomenul modern de concentrare al populației în orașe (acum unii germani preconizează a se urmări în Germania reintoarcerea la sate N. Recens.) cu care ocazie s'au pus noi probleme de rezolvat. Pentru orașul Chicago, actualmente al 4-lea din lume,

rezolvirea unor asemenea probleme îi constituie o mare responsabilitate față de cetățeni, mai ales de când, ca oraș mare a căpătat pronunțată autonomie față de guvernul dela Washington. Printre primele probleme de rezolvat este aceea a „*eliminării pagubelor*” și din care rezultă aceia a „*conservării resurselor naționale*”. (Construcția Canalului Panama s'a făcut în vederea eliminării unei pagube la transporturi între Oceanul Atlantic și Pacific; asemenea Canalul Michigan pentru Chicago, elimină pagube la transporturi, vieți omenești, etc.).

Pentru orașul Chicago *eliminarea pagubelor și conservarea resurselor naționale* pentru ca acest oraș să ajungă mare, confortabil, sănătos și frumos, *se face încutajând și dezvoltând „Planul de sistematizare al Chicag-ului.*

În Capitolul II se tratează despre „Principiile plănuirii orașului”, arătând pe scurt cum s'a născut orașul Chicago din fortul Dearborn (1804) în o regiune foarte căutată de triburile indiene. Domeniul care cade sub influența comercială și industrială a orașului Chicago este mai mare ca Franța și Germania, și e udat de râuri navigabile și lacuri, care au făcut ca acest oraș să treacă în 50 ani, dela o populație de 30.000 la 2 și jum. milioane locuitori, cu tot focul care la 1871 i-a adus pagube de 190 milioane dolari. Se consideră că în nici un oraș din lume nu se poate construi locuințe așa de eftine și nu se găsește de lucru așa de ușor, ca în Chicago. Din această cauză în Chicago a apărut fenomenul „congestiunii”, care a scos la iveală problema „eliminării pagubelor”, căci în 30 de ani se așteaptă ca acest oraș să fie mai mare ca Londra, adică în 1952 va avea 13 jum. milioane locuitori. Apoi deschiderea canalului Panama în 1915 va pune în valoare valea fluviului Mississippi dela care va profita și orașul Chicago. De aceste probleme viitoare ale orașului Chicago, trebuie puși în cunoștință de acum elevii din școli care vor avea să le rezolve mai târziu, căci ei sunt la vârsta care să le înțeleagă.

Capitolul III tratează: „Posibilitățile de expansiune” care pentru orașe cer trei condiții: teritoriul, materiile prime și mijloacele de transport. Chicago nu este echivalat în aceste condiții de nici un oraș din lume. Teritoriul de influență e bogat spre sud și nord-vest în produse agricole; cărbuni eftini din Indiana și Illinois, cupru și fier de Michigan, la nord păduri, la vest material mult pentru ciment. Chicago e cel mai mare centru de căi ferate din lume, iar de curând s'a votat 20 milioane dolari pentru canalizarea râului Illinois cu intenția ca să unească lacurile (cele 9 lacuri) prin Mississippi cu golful Mexic și canalul Panama. Datorla cetățenilor orașului Chicago este deci de a ajuta clădirea „celui mai mare oraș al lumii” așa fel ca să fie cel mai ordonat, cel mai confortabil, cel mai activ.

Capitolul IV se ocupă cu „Construirea orașelor în antichitate”. Faza I a orașelor vechi, ca și a orașelor americane, a fost

de defensivă. Faza II-a cea de pace, a fost pentru dezvoltarea orașelor. Primul oraș care se pare a fi fost construit după plan, a fost Babilonul Semiramisei pe malurile, Eufratului. Atena lui Pericles a fost cel mai frumos și arhitectural oraș antic, iar Roma primul oraș care s'a construit căutând a se realiza cerințe sanitare și de conveniență, precum: egouri, băi publice (pentru 62 mii cetățeni deodată), squaruri, parcuri (cam 30 la număr), spații pentru jocuri și exerciții gimnastice, etc. căci Roma avea cam 630.000 locuitorii la anul 15 î. C., iar cetățenii ei o priveau ca pe o cetate eternă și tot așa vor ști și cetățenii Chicag-ului să privească orașul lor.

In Capitolul V autorul se ocupă de „*construirea orașelor în Europa*”. Mijloacele de transport au făcut posibile aglomerațiile mari, căci li se putea aduce ușor cele necesare pentru hrană și adăpostit. Adevărata construcție de orașe moderne s'a început întâi în Franța, și Parisul a atins cea mai înaltă dezvoltare din toate orașele din lume; el poate servi ca subiect de studiu pentru populația orașului Chicago. Opera lui Haussmann, în Paris este aceiaș care se pune a fi înfăptuită și în Chicago. *Intregul popor francez a suportat cheltuelle pentru gloria Parisului* ceea ce autorul găsește corect fiindcă din toate părțile lumii vin vizitatori la Paris și lasă sume mari acolo, care ridică industria și comerțul poporului francez. Chicago va suporta singur și mult mai ușor lucrările chiar mai mari, fiindcă are mai multă populație care câștigă mai ușor și mai mult și nu este încărcată de contribuții pentru susținerea unei armate sau flotă de apărare, căci America se află în siguranță.

Metoda lui Haussmann a fost imitată în toate țările. Germanii au devenit mari organizatori în plănuire de orașe. Sunt școli pentru așa ceva în Germania, Franța, Italia, Austria și Ungaria. Orașul Düsseldorf este unul din cele mai în progres din toate orașele Europene. „El este unul din orașele cele mai bine guvernate din lume”. „El este aproape tot așa de frumos ca Washington, tot așa de vesel și plin de viață ca Paris și este administrat cu mai multă scrupulozitate, mai științific și cu mai mult devotament decât aproape orice întreprindere americană”. Düsseldorf are planuri de detaliu pentru 50 ani în viitor. În Anglia sunt legi care dă dreptul Ministerului public ca să execute din oficiu planuri de sistematizare pentru orașele care neglijează a face aceasta la timp. Acolo este „*Public Works Loan Commission*” care e autorizată să furnizeze banii pentru a aduce la îndeplinire lucrările ce propune. În Londra nu s'a executat planul la *Sir Cristopler Wren* preparat pentru reconstrucția metropolei după focul dela 1666, greșală ce a costat apoi orașul sute de milioane. *London Traffic Comission* a decis ca să se taie două noi artere pentru descongestionarea circulației, care numai ele costă 125 milioane dolari, afară de clădirile ce se vor construi în lungul lor. Aceste două exemple, Paris și Londra, vor servi

de experiență pentru Chicago, iar lucrările orașului Buenos Aires, capitala Argentinei, stimulează acum orașele nord-americane.

Capitolul VI e destinat „orașelor moderne din America”. Președintele *Washington* ca conducător și inginer a recunoscut valoarea planului orașelor și a angajat pe un tânăr inginer francez *L'Enfant*, în 1791, care după modelul Parisului (*Versailles N. Recens.*) plănuiește orașul de pe râul *Potomac* care poartă acum numele Președintelui *Washington*. Lucrarea a fost luată în deriziune, atât de americani cât și de europeni, și s'a executat numai grație marelui autorități 'a lui *Washington*. Tocmai târziu s'a văzut de ce mare valoare a fost acel proiect. Aproape toate celelalte orașe americane s'au inspirat dela planul orașului *Washington*. Expoziția „*Columbiană*” din Chicago din 1893 (pentru 400 de ani dela descoperirea Americii) a fost proiectată după același sistem. Orașul *Cleveland* a executat un „centru civic” de 14 milioane dolari. *Boston* a executat un sistem de parcuri, costând 33 milioane dolari, fără rival în Europa. *Philadelphia* își lărgiște străzile, *St. Paul* și *Minneapolis* se rivalizează sisteme de parcuri și lărgiri de artere, ca și *St. Louis*, *St. Francisco*, în urma focului ce l'a distrus, „are ambiția a deveni cel mai atractiv oraș din America”. Americanii nu se mulțumesc numai cu proiectarea și înfrumusețarea orașelor lor natale, ci au trecut și în Filipine, preparând vaste planuri pentru orașul *Manila*.

„Istoria construirii orașelor în America și streinătate, atât în timpurile vechi cât și cele moderne, arată orașul Chicago drumul pe care trebuie să-l urmeze pentru creșterea și prosperitatea lui”.

In Capitolul VII autorul se ocupă de „Valoarea permanentului în construirea orașelor”. Națiunile puternice construiesc pentru secole, iar lucrările publice nu le fac numai pentru ele, ci pentru generațiile ce vin. Construcția permanentă e mai eficientă decât cea sumară și de aceea popoarele Europene, cu adevărat economiste, au construit orașele lor pentru permanentă. Mijloacele moderne de construcție ușurează mult sarcina oamenilor de acum, așa că este o datorie acum mai mare de cât pentru popoarele vechi, a construi lucrări permanente. Repede creșterea a orașului Chicago nu l-a lăsat timpul să construiască pentru permanentă. Nu se satisfăceau decât nevoile imediate, ceea ce a atras multă risipă de energie și aceasta a rezultat din lipsa unui plan de construire al orașului. O companie de căi ferate din Chicago, a cheltuit cu o stație terminală 20 milioane de dolari, în locul celei vechi ce nu mai satisfăcea și abia terminată e iarăși insuficientă. Construcția permanentă cere proiectarea în detaliu a construirii orașului Chicago

Capitolul VIII tratează subiectul „De ce Chicago are nevoie de un plan?” R Ca cetățenii să fie siguri că în viitorul Chicago nu vor fi inferiorii din punct de vedere moral, intelectual și chiar fizic, față de prezent.

În Capitolul IX găsim „Origina planului Chicag-ului” care s'a născut în mintea unor conducători ai oraşului, membrii ai clubului comercial, imediat după ce s'a ținut expoziția Columbiană din 1893, care a fost un mare succes pentru Chicago. Astfel Ciubul comercial pune în lucru planul pe la 1906 și în 1908 planul fu dat la lumină, iar în 1909 fu aleasă o comisiune a Planului cu 328 de membrii.

Din această Comisiune făceau parte din oficiu Consiliul comunal, Consiliul Corporațiilor, Comisarul lucrărilor publice, Inginerul oraşului, Comisarul sanitar. Președintele institutului de educație și Președintele Bibliotecii Publice a oraşului Chicago. Președintele Comitatului, Președintele Oficiului Parcurilor, Președintele sanitar al districtului și continuau a face parte din comisiune chiar dacă mai târziu ei s'ar fi retras din locurile oficiale se ocupă.

Această comisiune a lucrat cu energie, așa că numai după 2 săptămâni dela formarea ei, a și început realizarea lărgirii Str. 12-a din Chicago, iar în 1913 și-a înființat și un Directorat Administrativ (d-l Walter D. Moody) pentru ca planul să poată fi lucrat bucată cu bucată, după cum o clădire înaltă piatră cu piatră.

Capitolul X este rezervat „Posibilităților comerciale ale planului Chicago-ului” în care se face evaluarea sumelor cheltuite zilnice de americani la Paris (în 1909 la Paris au fost la hotelurile mari 17343 americani) și se găsește 2 milioane dolari. De unde posibilitatea pentru Chicago de a atrage aceste sume, căci acum este timpul de aur pentru acest oraș. „Dupa cum Roma s'a sprijinit pe virtuțile civice, tot așa supremația comercială și industrială a oraşului Chicago se sprijină pe caracterul, capacitatea și fizicul lucrătorilor lui industriali”.

Capitolul XI poartă titlul „Planul Chicag-ului, prevederile și intențiile lui” și consideră ca o chestiune comercială dispoziția străzilor, iar dispozițiile sanitare ca o chestiune socială. Actualmente 46 la sută din populația Statelor-Unite trăește în orașe din care 120 la sută numai în trei orașe, New York, Philadelphia și Chicago. Viața la oraș consumă mai repede de cât cea dela țară, și de aceea trebuiesc luate măsuri speciale sanitare. În acest scop planul oraşului Chicago prevede 200 mile de noi străzi și parcuri pe țărmul lacului Michigan pe 21 mile, precum și o lungime de 5 mile pentru curse de regatte. În ce privește locuințele, s'a creiat „Oficiul pentru locuințe al oraşului Chicago” precum s'a pus în ultimul timp și chestiunea „specializării cartierelor” (zoning or districting). În 1916 au fost discuții importante dacă Consiliul Comunal sau guvernul statului are căderea a stabili asemenea zone. Se pare că o lege va interveni care să dea acest drept orașelor. Orașul Chicago a cheltuit în 25 ani (1880—1905) 225 milioane dolari pentru lucrări publice. Aproape 200 de orașe americane sunt angajate acum pentru realizarea

planului lor de sistematizare, dar numai Chicago a făcut planul pentru toate lucrările lui și pentru tot orașul.

In Capitolul XII se arată „Cum se rezolvă problemele de transport ale orașului Chicago“. Chicago își datorește prosperitatea liniilor sale ferate și de ele va depinde și în viitor. Acum el este cel mai mare centru de căi ferate din lume. E deservit de 26 linii ferate cărora aparțin mai mult de 1/3 din întreaga rețea de căi ferate a Statelor Unite. De aceea chestiunea căilor ferate a format un capitol foarte important al planului Chicag-ului. Comisiunea planului a căutat deci să atragă traficul pe căile ferate cât mai în centrul orașului, deschizând de urgență, arterele noi necesare acestui scop. În 1914 Consiliul comunal a votat 3 decizii referitoare căilor ferate: a) o stațiune de pasageri în centrul orașului, care va costa pe companiile de căi ferate 50 milioane dolari. Lucrarea trebuia să fie gata în 1919. Apoi o serie de viaducte și îmbunătățiri ale circulației peste liniile ferate care costă alte 6 milioane dolari, din care căile ferate acoperă 1,5 milioane dolari. În urmă a venit ideea ca să se formeze „Comisiunea pentru stațiunea terminală de căi ferate a orașului Chicago“ care s'a și format având misiunea a elabora proiectul unei singure stații terminale pentru toate companiile de căi ferate ce abutissează în Chicago.

O altă dificultate în transporturi constă în manipularea mărfurilor și materialelor de tranzit sau antrepozitate în Chicago, fiindcă aici sunt diferite companii de căi ferate. De aici rezultă zilnic transporturi de mil de vagoane prin diferitele străde centrale ale orașului Chicago. De aceea în planul de sistematizare s'a prevăzut să se descongessioneze străzile de asemenea trafic prin creierea în partea sud vestică a orașului a un fel de *clearing-station* unde sunt instalate marile case comerciale cu mari antrepozite. Când marfa urmează a fi imbarcată se ridică din aceste depozite (stație) care sunt așezate la marginea lacului Michigan. Aici se procedează cam la fel cum se procedează și la băncile de lichidare, avându-se la dispoziție și o gară de traj care permite și schimb de vagoane goale între diferitele societăți de căi ferate. Capacitatea acestor stații e de 12000 vagoane zilnic. Schimbările pe diferitele linii ferate ale Companiilor se fac prin mijlocul unei linii de centură afară din oraș. Din tot traficul orașului Chicago 95 la sută se face pe uscat și 5 la sută pe apă.

In Capitolul XIII se tratează „Ameliorarea rețelei de străzi“. Chicago are dezvoltat un sistem de străzi, ca toate orașele americane, în forma jocului de șah. S'au introdus o serie de diagonale pe lângă cele existente. În afara orașului sunt 3 inele care unesc localitățile învecinate orașului Chicago.

Capitolul XIV este rezervat pentru a trata despre „Quadranglu sau circuitul interior al străzilor“. În loc de un inel interior care să descongessioneze traficul s'a ales un patruleter pe care s'a lărgit străzile, și care ia circulația vehiculelor care nu

au nevoie să treacă prin centru. Acest quadranglu este bază planului central. El e considerat ca un „clearing-house“ al străzilor centrale. El deservește găurile, poșta, etc. Pentru înlesnirea circulației pe una din străzile cele mai circulante (Michigan Avenue, care s'a și lărgit la 130 picioare, dela 66 picioare) s'a prevăzut pe o porțiune din ea separația circulației pe două căi suprapuse (etajul de jos și etajul de sus) în lungul stradei. Se evită astfel ca cele 45000 vehicule ce trec zilnic pe Michigan Avenue, să se intercepteze cu alte 15000 vehicule ce traversează strada pe câteva străzi perpendiculare pe prima. Costul lucrării a fost evaluat în 1918 la 8 milioane dolari.

Capitolul XV se ocupă cu „Sistemul de parcuri al orașului Chicago“. Mișcarea pentru parcuri s'a început în Chicago dela 1837 când orașul și-a ales deviza „urbs in horto“. În jurul orașului prin ajutorul unei legi s'a luat în 1915 măsuri pentru prezervarea pădurilor. O serie de parcuri s'au proiectat și unele și create, mai ales când statisticele americane din 1916 arată că din 4 recruți din orașele mari, trei sunt neapți pentru serviciul militar. De aceea trebuia luat exemplul dela germani.

În Capitolul XVI se tratează „Dezvoltarea frontului lacului“ pe care o consideră ca „creațiunea cea mai dramatică“ a planului de sistematizare a Chicago-ului. S'au făcut chiar umpluturi în lac, ca să se câștige teren pentru parc, cheltuind 1,8 milioane dolari ca să se câștige teren evaluat la 15 milioane dolari. În lac s'a construit o „jetée“ (dig) de 292 picioare lat. În subsolul caznoului municipal (pier) vin trenurile cu locomotive și mărfuri, iar deasupra pasagerii. În acest cazino s'a proiectat a fi cea mai mare sală de muzică din America. Parcurile din lungul țărmului lacului se socotește a fi vizitate în fiecare Duminică de 400.000 suflete, pe o suprafață de peste 1550 acre (620 hectare).

Capitolul XVII se ocupă cu „creierea centrului civic“ care era necesar în un oraș dezvoltat repede fără multă regulă. La acest centru civic s'a prevăzut artere importante radiale care să-l lege cu toate periferiile. Acest centru s'a început în 1911 cu ocazia construirii gării Nordvest de 20 mil. dolari, apoi s'a continuat cu construcția „Union Station“ de 50 mil. dolari. Poșta prezintă monumentul cel mai remarcabil din centrul civic fiind și cea mai mare din lume.

În fine *Capitolul XVIII* tratează despre „Realizarea planului orașului Chicago“ în care se arată necesitatea unei legi a exprorierilor pe zone, atunci când se lărgeste sau deschide o stradă. Asemenea se arată dificultățile de procedură pentru proiectarea unui plan, căci deși orașul Chicago are autonomie de a executa lucrări prin legea numită „Local Improvement Act“ totuși oarecare formalități o fac inaplicabilă. Pentru lucrări mari orașul nu poate împrumuta bani decât 5 la sută din valoarea totală a proprietății cuprinsă în limitele sale și trebuie obținute voturile cetățenilor pentru împrumut și orice cetățean are dreptul să dis-

cute proiectul de îmbunătățire. Alte termene cerute de lege fac ca să se piardă mult timp după cum arată autorul manualului, le care se adaugă și dreptul de veto al Primarului. Sunt 19 autorități ce trebuiesc respectate în lucrările ce se proiectează și care trebuie să-și dea aprobarea, ceea ce ar pierde foarte mult timp. Din fericire însă toate autoritățile conlucrează pentru renumele orașului Chicago. Nu se poate face asemenea lucrări mari și complexe sub egida unei singure autorități, de unde a rezultat necesitatea creerii „Comisiunii planului” din afara oficialităților, căreia din ce în ce i se dă puteri mai mari.

Intr'un capitol „Finol” (addenda) se arată ce s'a mai lucrat în timpul „marului război” și se arată necesitatea de a urgenta lucrările (lărgirea arterei Michigan Avenue era socotită la 8 mil. dolari, și acum va costa dublu din cauza continuei urcări a valorii imobilelor, din timpul războiului). În un paragraf special se dau 10 argumente pentru ameliorarea unor străzi, iar în altul alte 15 argumente aproape toate cu privire la trafic sau la situația economică.

În rezumat, cartea se prezintă astfel, îmbrățișează așa chestiuni, și apelează în tot momentul la spiritul de solidaritate, de înțelegere a intereselor cetățenilor Chicago-ului și la amorul lor propriu, în așa chip, în cât este imposibil să nu dea roade bogate mai ales la noua generație căreia în special se adresează. Și din acest punct de vedere în deosebi, avem de imitat dela Americani. De aceea am insistat asupra cuprinsului volumului.

Inginer, Cincinnati. Sfințescu

Psychologie des temps nouveaux par Dr. Gustave Le Bon, (Paris, Ernest Flammarion).

Această recenzie nu și-ar avea tocmai bine nimerit locul într'o revistă ce se adresează unor specialiști, „à outrance”, ale căror preocupări sunt așa de streine Psychologiei. Autoritatea însă, de care se bucură autorul în toate cercurile științifice și care a fost invocată chiar și în paginile acestui Buletin, importanța subiectului tratat și minunata lui expunere, ne îndreptățesc să credem că nu riscăm un pas în gol.

Volumul acesta — al treilea din cele care i-au fost sugerate autorului de războiul mondial — a fost scris sub impresia încheerii păcii dela Versailles și a apariției Bolșevismului ca doctrină socială.

În esență el nu-i altceva decât o încercare de aplicare a tuturor fenomenelor sociale apărute în cursul războiului și după încheierea păcii, cu ajutorul principilor — în totul originale — expuse în lucrările lui anterioare: „Les lois psychologiques de l'évolution des peuples”, „Psychologie des foules” și „Les opinions et les croyances” deoparte, „L'évolution de la matière” și „L'évolution des forces” de alta, alcătuind temelia celui mai modern, mai vast și mai bine încheiat sistem de filozofie științifică.

Necesitățile vieții moderne cîr științelor mijloacele cele mai fără greș pentru prevederea viitorului în scopul conservării și asigurării dezvoltării ei în condițiunile cele mai prielnice.

Dacă Științele pozitive au căpătat o atît de mare importanță azi aceasta se datorește înaltului grad de precizie atins în puținta de a prevedea desfășurarea fenomenelor ce intră în cadrul preocupărilor lor.

Științele sociale însă și dintre acestea Psychologia, sunt din acest punct de vedere, la începutul lor, cu toate că s'a muncit atîta și în domeniul acesta. Lectură celor mai savante uvraje de psychologie nu adaugă mai nimic cunoștințelor sumare învățate din nevoile vieții. Atîta vreme cît psychologia și-a mărginit cercetările la individ, ea nu și-a putut găsi un cîmp vast de aplicație și de verificare. Cu extinderea cercetărilor ei asupra grupărilor de indivizi, asupra mulțimilor, asupra organizațiilor sociale, Psychologia devine știința dela care se așteaptă contribuția cea mai eficace pentru rezolvarea problemelor sociale. De resortul ei țin cea mai mare parte din chestiunile politice, militare și economice, pentru că viața popoarelor are ca mobile, în afară de cerințele biologice, concepțiile pe care și le făuresc ele despre lucruri. Or, aceste concepții derivă din sentimente și din pasiuni, care au fost totdeauna motorii umanității dela începuturile istoriei sale. Dintre toate elementele diverse, care pot hotări de viitorul națiunilor, factorii psihologici sunt cei mai puternici. Caracterul popoarelor se numără printre acești factori și cînd o știință psihologică, mult mai înaintată decît a noastră, va fi în stare să determine cu precizia unei analize chimice, caracterul obișnuit al unui popor, precum și chipul cum reacționează el sub presiunea unor evenimente noi, atunci știința psihologică va aduce cele mai importante servicii umanității.

De pe acum chiar ea posedă cîteva legi, cu ajutorul cărora ne putem orienta în haosul amorf al acțiunilor indivizilor în anumele împrejurări. Astfel de pildă un individ, care obișnuit e foarte egoist, cînd este încorporat unei mulțimi se transformă prin această încorporare într'un altruist complet, capabil să-și sacrifice viața în interesul colectivității din care face parte.

Războiul ilustrează această lege printr'o infinitate de exemple.

Acțiunile indivizilor mai sunt limitate prin rezidurile ances-trale, foarte stabile, fixate de trecut și care pot crea într'un moment critic unitatea sufletească a unui popor. Aceste caractere speciale hotărăsc de soarta unui popor și necunoașterea lor conduce la greșeli tragice, cum e cazul Germanilor, care crezându-se siguri de neutralitatea Angliei și comptând pe diviziunile politice din Franța, au sacrificat un prestigiu imens și au distrus roadele unor sforțări de generații.

Evoluția popoarelor este diriguată de forțele morale create prin sedimentarea achizițiilor ereditare și starea actuală derivă din cea trecută întocmai precum o plantă derivă din sămînța sa.

astfel încât corecțiunile pe care le impun schimbările în condițiunile lor de existență, nu se pot face violentând sau cu disprețul acestor forțe morale. Procedeele învechite de producție, metodele de administrație de o complicație inutilă, mijloacele de transport insuficiente pentru deservirea schimbului, cer să fie schimbate; dar aceste schimbări implică o schimbare de mentalitate, pentru că nu instituțiile fac valoarea sufletelor, ci calitatea acestora hotărăsc de eficacitatea instituțiilor.

Popoarele latine sunt, din nefericire victimele unei iluzii, care apasă din ce în ce mai greu asupra soartei lor. Abia ieșite de sub tutela voinței Zeilor și a regilor — marii cărmuitori ai lucrurilor — ele rămân inconștient încredințate că guvernanții lor au moștenit această putere și că ei au datoria să dirijeze toată viața unei țări.

Această iluzie devine nefastă în epoca industrialismului, care cere alte calități decât de minori ce se reclamă tutelați în toate manifestările lor.

Schimbarea de mentalitate a popoarelor se obține prin credinți religioase și prin educație. Acest din urmă mijloc e singurul maniabil. Prnsia a reușit cu ajutorul ei să unifice complet într'o jumătate de secol sufletul germanilor așa de divizați pe chestiuni de aspirații, de rasă și de credinți.

Trebue să se înțeleagă în țările latine că educația caracterului este mai importantă decât aceea a inteligenței și că rolul ei capital e să creeze obișnuințe, care alcătuiesc bazele moralei și călauza vieții zilnice. Popoarele care au înțeles că pentru a crea obișnuințe trebuie să se lucreze asupra caracterului, vor rămâne superioare — în faza actuală de dezvoltare a societăților omenesti —, acelor care-și întemeiază educația pe recitarea volumelor cu foi multe. Această superioritate au constat-o francezii în țara lor, unde americanii le-au demonstrat prin fapte calitățile metodei educației caracterului, față de aceea a educației inteligenței.

Cunșterea precisă și mânăuirea forțelor morale, care încheagă unitatea unui stat, unei armate sau unei grupări sunt condițiile care dictează succesul unui om de stat, unui comandant sau al unui întreprinzător.

Dzlanțuirea războiului a zdrobit toate credințele, care asigurau stabilitatea echilibrului organizațiilor sociale dinainte și a turburat toate lucrurile într'un chip fără precedent, astfel încât statornicirea unui echilbru va fi izvor de noi perturbări.

Orice alcătuire socială își datorește existența unor reguli statornicite de tradiție și păstrate prin legi și instituții. Aceste reguli obligă pe toți cetățenii la reprimarea instincțelor lor primedioase intereselor comunității și la acceptarea unor sacrificii. Ansamblul acestor reguli constituie arniătura morală a acestei alcătuirii sociale și se oglindesc în cuprinsul noțiunilor de drept, de datorie și de onoare. Războiul însă a cerut fiecărui cetățean să

ucidă, să prade, să ardă, să înșele, să violonțeze, să distrugă ceea ce aparține altui cetățean, pe care era obișnuit să-l respecte, pe el și tot ceea ce-i aparține lui.

Noțiunile de drept, de îndatorire reciprocă, de onoare, au suferit o profundă lezare. Ele urmează să capete poate alte baze și alt cuprins și de refacerea lor depinde restatornicirea unui echilibru social.

Vechile obiceiuri morale pierzând autoritatea lor asupra sufletelor mulțimilor, simpla cinste a devenit o virtute excepțională. Singur statul mai conservă oarecare prestigiu pentru că are puterea cu el, dar această putere scade zi de zi și ca simplă forță materială, fără un suport moral, nu durează multă vreme. Dacă relaxarea morală actuală va continua să se accentueze, se va vedea ce devine o societate lipsită de acest suport și stăpânită numai de apetituri netolerând și constrângeri.

Cauzele de inferioritate ale popoarelor, unele față de altele într'un stadiu anumit al civilizației, rezidă în facultățile care determină prosperitatea lor în acest stadiu. În stadiul actual, vor sta în frunte acele popoare, care vor poseda calitățile cerute de factorul hotărâtor al bunei stări economice — producția industrială, și aceste calități sunt: voință, inițiativă, atențiune, gust de muncă, continuitate de efort și solidaritate conștientă. Or aceste calități, așa de modeste în aparență nu se evidențiază din diplomele pompoase cu care se împăunează reprezentanții gîntei latine și cu toate acestea ele sunt acelea, care consacră și superioritatea individului și a popoarelor în lupta pentru conservare și propășire.

Dacă Anglia crește neîncetat în putere și prosperitate, asta nu se datorește, spune Benjamin Kidd, unor calități strălucitoare sau intelectuale din acelea, care să izblască imaginația, ci mai ales forței și energiei caracterului probității și integrității, devotamentului simplu și ideei de datorie. Acei, care atribuie enorma influență, pe care o au în lume popoarele vorbind englezește, combinațiilor machiavelice ale șefilor lor sunt adesea departe de adevăr. Această influență este în mare parte opera acelor calități puțin strălucitoare.

Problema ce se pune astăzi popoarelor, care au stat în fruntea civilizației și care nu vor să dispară, sau să cadă prea jos, precum și acelor, care stau în pragul vieții ce le chiamă, este acela a adaptării la condițiunile actuale de existență printr'o educație tehnică și morală apropiată acestor condițiuni. Dar pentru a ajunge aici este necesar să se lepede de iluzia că Statul, grație unei puteri misterioase ar fi capabil de eforturi, de care nu s'voinic cetățenii lui. Germania ne dă un splendid exemplu de adaptare la necesitățile materiale ale evoluției noul și neprevăzute ce i le-au impus prelungirea războiului, blocada și sporirea dușmanilor.

Idelle au fost fermenți tuturor mișcărilor mari de mase în

trecut și ele se găsesc și în războiul mondial, care a fost cea mai extraordinară mișcare de mase cunoscute până acum.

Partizanii Materialismului în Istorie ignorează complect influențele mistice și afirmă că popoarele nu ascultă decât de nevoile lor materiale. Rolul acestora nu i contestabil, dar cruciadele mahometanismul, războaiele religioase, revoluția franceză, au făcut mult mai mari ravagiile. Ideile deci, conduc lumea, creiază sau distrug civilizațiile și imperiile.

Conflictul actual este ciocnirea dintre ideea de heghemonie și de absolutism deoparte și ideea de independență de alta ambele îmbrăcate în elementele mistice și afective, apte să le transforme în credințe. Rezultatul războiului a fost prăbușirea celor, care au visat heghemonia și consolidarea Angliei pe acest tărâm, cu concursul celor amenințați să fie șterși de pe harta lumii.

Risipirea iluziilor germanice se datorește disprețului ce l'au arătat unor principii elementare de psihologie, agrarienii și militarii, streini de necesitățile economice ale vieții moderne, care au distrus reala heghemonie înfăptuită de industria, munca și comerțul german. Ei au exagerat calitățile poporului german, la început în chip voit, iar mai târziu au crezut ei însuși în exagerările lor ajungând la convingerea absurdă că „numai germanii sunt oameni“. Judecata lor s'a pus în slujba patimilor și a credințelor lor și astfel se explică concepțiile lor anahronice în dreptul internațional, după care raporturile dintre state nu pot fi statornicite decât de raporturile de forță, deși din nenorocire așa stau lucrurile astăzi.

Slăbirea credințelor vechi, reclamă înlocuirea lor cu altele noi. Omenirea, oricare i-ar fi nivelul de civilizație, nu poate trăi fără zeități. Credințelor religioase s'a substituit astăzi credința în atotputernicia și infailibilitatea Științei, alcătuind temelia unui suflet nou, caracterizat prin o nemulțumire generală întovărășită de o arzătoare dorință de schimbare. Tiparele vechi nu mai încap formele, nevoile și aspirațiile noi.

Această stare mintală s'a exagerat prin conștiințele războiului și s'a aprins la lumina unor idei, care făgăduesc fericirea integrală după care aleargă de milenii omenirea. Spiritul de revoltă frământă toate popoarele și toate clasele sociale: pe muncitori, care după ce și au văzut realizate toate cerințele economice, revendică la rândul lor, dreptul de guvernare; pe vechile clase mijlocii, care au căzut sub nivelul clasei muncitorești, pe teribilii inadaptați ai universităților, care vor răsturnarea ordinii sociale actuale prin dictatura proletariatului, reprezentată prin ei.

Ideile, care împart în tabere ireductibile astăzi omenirea sunt Imperialismul și Internaționalismul, colorate cu gama de pasiuni, de visuri, care le dau puterea de forțe istorice.

Neputința areopagului de înțelepți, care și luase sarcina să reazeze liniștea și fericirea popoarelor pe temelii sigure, a stârnit

mai adânc spiritul de revoltă, a vădit mai limpede intențiile unora și aspirațiile altora.

Militarismul, pentru a cărui distrugere complectă s'a făcut cruclada popoarelor civilizate se consolidează mai înfricoșător. Pacea universală făgăduită prin încheierea Societății Națiunilor rămâne o himeră în fața tendințelor popoarelor tari de a înghiți pe cele slabe sub pretext de apărare. Imperialismul stăpânește și de aci înainte istoria sub egida Angliei, Statelor Unite și Japoniei, cu concursul militarismului și patriotismului.

Impotriva lui se ridică Internaționalismul, întemeiat pe interdependența popoarelor rezultată din evoluția industrială modernă, dar slab susținut de clase muncitorești rivale. Ceasul lui va suna târziu.

Uraganul revoluționar ce se zămislește din aspirațiile populare de azi își poartă amenințarea înfricoșătoare sub facla bolșevismului rusesc. și nu este țară, care să-și simtă organismul de stat și economic îndeajuns de sănătos pentru a se crede imună. Tendințele egalitare ale mulțimei au căpătat o satisfacție, care aprinde mirajuri, prin înălțarea unui praporcic la gradul de generalism, prin ungerea unui paracliser ca mitropolit, prin egalizarea salariilor lucrătorilor salariați cu ale maștrilor de ateliere și inginerilor. Și acestor tendințe nu li s'a dat deplină satisfacție numai în Rusia experiențelor bolșevice, ci chiar în Elveția, patria ordinii sociale, unde consiliul comunal socialist al unui oraș, a acordat ca tratament 6000 franci măturătorilor și 3000 de franci inginerilor.

Bolșevismul însă a înșelat așteptările în Rusia, unde a triumfat promițând pacea și fericirea socială a claselor muncitoare.

Ca să se poată menține, a trebuit să se apropie de ceea ce a fost absolutismul țarist și astăzi el nu mai este decât un țarism deghizat. Cercetările făcute la fața locului au deziluzionat pe toți pelerinii, care mergeau la Moscova pentru a culege învățătura mântuitoare.

Bolșevismul însă rămâne un miraj, în care se vor refugia aspirațiile tuturor nemulțumiților și ca orice credită el recrutează apostoli fanatici, turburători ai sufletelor îndolte, împotriva cărora nu se poate lupta cu bice și închisori, care aprind potte de martiraj și dau prestigiu credinței. O credință se stinge prin alta.

Intreaga sforțare a minților și a sufletelor omenești s'a îndreptat spre căutarea mijloacelor, prin care s'ar asigura liniștea și siguranța noroadelor. Istoria și mai ales pacea de acum nu ne îndreptătesc nădejdea aceasta. Ar fi însă patru mijloace, pe care ne-am putea-o sprijini: 1) repulsiunea popoarelor pentru măceluri; 2) progresul idellor umanitare; 3) necesitățile crelate de interdependența crescândă a națiunilor și 4) progresele noi ale științei, care ar aduce mașini așa de uclgătoare încât nici un

agresor n'ar consimți să înceapă. Dintre toate singur acesta pare mai temelnic, deși mai compromițător.

Autorul, în întreaga dezvoltare a subiectului, nu uită un singur moment că-i francéz și nu pierde o singură ocazie, pentru a arăta pericolul ce amenință viitorul Franței, izvorât dintr'o educație ce nu mai corespunde cerințelor vremii. America tânără și plină de toate îndrăznelile și avânturile, Anglia tăcută și activă, Germania, laboratorul voinței, îl stau veșnic pildă, în toate. „Viitorul nu va aparține popoarelor cu inteligența cea mai ascuțită, ci acelorora al căror caracter va fi cel mai puternic“.

Ing. I. Andriescu-Cale.

Constr. Șoselei Kișinău-Prut.

REVISTA REVISTELOR

Aeronautica

Monoplanul Zeppelin [*L'aéronautique*, No. 19—20 Janvier 1921].

Germania care dela începuturile aeronauticei a dat o importanță cu totul deosebită aliajelor ușoare de aluminiu, asigurându-și astfel un capital considerabil de studii și experiențe în acest domeniu, se găsește astăzi în posesiunea unui mare monoplan metalic, executat în cunoscutele șantiere Zeppelin dela Staacken.

Avionul quadrimotor are 31 m. avergură, cu o suprafață de 106 m² și 16,5 m. lungime totală a fuselajului, cu o înălțime de 3,10 m.

Greutatea totală 8 tone putând transporta 2 piloți, 2 mecanici și 18 pasageri sau 2500 kgr. sarcină utilă.

Puterea de 1000 H. P. e furnizată de 4 motoare Maybach a 250—290 H. P., așezate în linie pe borul de atac al aripei câte două de fiecare parte a fuselajului. Aceasta revine la o sarcină de 8 kgr. pe H. P. și 76 kgr. pe m² suprafața de aripă.

Aripile sunt alcătuite cu nervuri din fiare nituite în I cu corniere $\frac{50 \times 50}{4}$ de duraluminu ; nervurile distanțate de 1 m. leagă

longeronii și susțin pane metalice în Q pe care sunt nituite tole de duraluminu ce înlocuiesc pânza dela avioanele obicnuite.

Grosimea totală maximă a aripei e de 70 cm., și permite accesul mecanicilor la motoare în timpul sborului printr'un gol amenajat în regiunea grosimei maxime.