

# הנס כריסטיאן אנדרסן, רכבות ומדע

מנחם רגב

כשפירסם אנדרסן, הסופר הדני המהולל (1805-1875), את ארבע מעשיותיו הראשונות, כבר היה אישיות ידועה באירופה בזכות הרומנים וספרי המסע שלו. טעות היא לדבר על מעשיות האחים גרים ועל סיפורי אנדרסן בנשימה אחת. האחים גרים היו מאספי סיפורי-עם וחוקרי פולקלור, בעוד שאנדרסן - שמספרם הכולל של סיפוריו (כפי שהעדיף לכנות אותם) הגיע במשך שנות יצירתו ל-156 - התייחס ליצירותיו כאל יצירות שיש בהן הרבה יסודות אוטוביוגרפיים, השקפותיו בענייני חברה, יחסים בין בני אדם וכו'.

באחת: אנדרסן בחר בז'אנר של הסיפור הקצר כאשנב ליצירתו בסוגות שונות. אנדרסן היה סופר מודרני בן המאה התשע-עשרה שהגיב על תופעות שונות בתחומים שעניינו אותו. להלן יובאו קטעים ממכתביו, מהרומנים שלו ומשניים מסיפוריו על יחסו המתפעל מן ההישגים המדעיים של תקופתו.

סופר או משורר שאין לו הכשרה בתחום המדעים והטכנולוגיה דומה במובן הזה לכל אדם המתפעל מן ההישגים המדעיים. הוא מוכן להתפעל מן ההישג המדעי למרות ידיעתו השטחית בתולדות המדע והבנתו המוגבלת במרכיביה של ההמצאה, אם ההישגים תורמים ישירות לרווחתו ולשיפור חייו היומיומיים.

קיצור המרחקים בין שתי נקודות יישוב, ובעיקר המהירות שבה אפשר להגיע ליעד הנכסף - שני המרכיבים המרכזיים בהמצאת הרכבת והמכונית - מביאים את המשתמשים בכלי התחבורה (בייחוד בשנים הראשונות של הופעתם) ליחס להם תארים של כישוף ומעשי קסם.

בימי קדם נהגו לייחס את התכונות הללו למסעות מלחמה של צבא. הנביא ישעיהו תיאר כך את מסעו של צבא אשור: "אין עָיָף ואין כוּשֵׁל בו, לא ינום ולא יישן, ולא נפתח אזור חלציו ולא נתק שרוך נעליו. אשר חציו שנונים וכל קשתותיו דרְכוֹת, פרסות סוסיו כצר נחשבו, וגלגליו כסוּפָה" (ישעיהו ה' 27-28). התכונה המשותפת לכלי התחבורה השונים המעוררת התפעלות הייתה התגברות על הזמן הקצוב לאדם. יש במהירות כדי להשלות את האדם שמעתה (מהרגע שבו הוא מתיישב ברכב החדש) הוא יוכל להספיק יותר...

## פכונית ורכבות

המשורר חיים נחמן ביאליק, מביע את התפעלותו מהמכונית ואת פחדיו בשירו בשם זה, "המכונית": המכונית היא במעופה, / הרודפת, הרדופה, / גלגליה כסופה, / נחל, גשר, חורשה, גיא - / טוסָה, נשר, אין לי פנאי! טוסה, נשר! קל מהיר

פְּשֶׁר, / מרחקים תביא בקשר. / חתור ושוט בתרועת טוט,, / עיר אל עיר תחרוז  
בלי חוט."

שתי תכונות מרכזיות למכונית: המהירות הבלתי נתפסת והיכולת לחבר שתי נקודות  
הרחוקות זו מזו. בבתים אחרים המשורר המתפעל משבח את כישורו של הנהג  
המשתלט על המכונית כאילו הייתה איזו חיה פראית. אבל לא פחות מעניין עולם  
האסוציאציות של המשורר: הוא מעתיק מחטקסט העתיק את "וגלגליו כסופה".  
כיצד תורמת ההמצאה המהממת לרווחתו של האדם? על כך לא נאמר דבר.

ההתפעלות מן הרכב המדהים והבלתי נתפס כמוה כהתפעלותו של מי שצופה  
בתעלולים בקרקס. אבל אין זה מקרה שהאלוזיה היא לאויב מאיים, כי כך הוא  
אומר בהמשך השיר: "הי, פלוני ופלמונית, / הטירון, הטירונית - / היזהרו  
במכונית! / מי בכס ולא יחוש / דופק לבה הנחוש / חיל גְרָמִית הכבוש - / חיל  
גרמיה, גיל קְרָבִיק - / הוא אֵל יְטֵ יְדוֹ עליה, / הוא - לאט לו במכונית, /  
טרו-טו, טו, היא זִידונית!"

לאחר שנרגענו מן ההתפעלות מההמצאה, שאיננו מבינים אותה, מתברר שהיא  
מסוכנת, ולא נתקרה דעתו של המשורר עד שייחס לה תכונת אנוש: זדון ורשע!  
הוא משבח את מיומנות הנהג, אך לו, שמוביל את המכונית, אין הוא מייחס חוסר  
זהירות או אפילו זדון.

ביאליק מתבונן במכונית מבחוץ. אנדרסן, לעומת זאת, מתאר את החידוש הגדול  
של תקופתו מנקודת הראות של המשתמש. אנדרסן, שהיה מרבית שנות חייו  
נוסע ותייר, ידע מניסיון קרוב את תלאות ההיטלטלות במרכבות. והנה הוא חלק  
ממהפכה גדולה - הרכבת - ובחוויה זו הוא רוצה לשתף את קוראיו. וכך הוא  
כותב (ברומן שלו "בזאר של משורר"):

מכיוון שרבים מקוראיי לא ראו מסילת ברזל, אשתדל בראשונה להקנות  
להם מושג על כך [...] הייתה לי זאת הפעם הראשונה בחיי שראיתי רכבת.  
איני יכול להכחיש שעד אז הייתה לי מין תחושה שאקרא לה קדחת הרכבת,  
וזה הגיעה לשיאה כשנכנסתי לבניין הענק שממנו הרכבת יוצאת. למטה  
בתחנה ראיתי מסילה אחת חוצה את השנייה כמו חוטי קסם פרי המצאת  
המוח האנושי. אל הפסים האלה חייבת מרכבת הפלאים שלנו להצמד, כי  
אם תחרוג מהם יהיו חיי אדם בחזקת סכנה.

התבוננתי בפליאה בקרונות האלה, בקטרים, בקרונות משא ובשאר דברים.  
הם נסעו הלך ושוב כמו בעולם של פיות. דומה היה שלכל דבר יש רגליים:  
ואז התמזגו הקיטור, הרעש עם הנוסעים הרצים לתפוס מקום.  
[...] התחושה הראשונה היא של תנועה עדינה מאוד של הקרונות, אחר כך

מחברים את השרשרות המחברות אותם: צופר הקיטור שוב משמיע את קולו, ואנחנו ממשיכים לנוע. בתחילה לאט, כאילו ידו של ילד היא מושכת עגלה קטנה.

[...] זוהי הדרך לתייר בארצות מישוריות: נדמה לך שעיר אחת נמצאת בסמוך לעיר שנייה: הנה האחת ואחריה השנייה. אדם יכול לתאר לעצמו ציפורים נודדות; הן, כנראה, מותירות את הערים אחריהן בצורה דומה.

אנדרסן משתף את קוראיו בראשונות של החוויה שהוא מכנה "קדחת של רכבת", ומכאן ואילך הוא משבץ בתיאורו מונחים של התפעלות: "חוטי קסם, מרכבת הפלאים, עולם של פיות. אנו מרגישים כאילו היינו הקוסמים של ימי קדם!" כדי לקרב את חזיונת ראשית ההינתקות מן הרציף, אנדרסן מתאר את התנועה האיטית של הקרונוט "כאילו ידו של ילד היא מושכת עגלה קטנה". כאן בא לידי ביטוי כישרונו הגדול של אנדרסן בהשוואה פיוטית של התנועה האיטית לחוויה יומיומית של קוראיו. אבל הוא אינו נסחף אחרי דמיונו המתפעל. בשני מקומות בקטע הקצר הזה הוא מזכיר את האמונה האופטימית בקדמה "פרי המצאת המוח האנושי", והוא מסיים את הקטע בתרועה רמה: "מה כביר ונפלא הוא מוצר זה, פריו של השכל האנושי!"

אנדרסן, שהפך ל"מיסיונר" של כלי הרכב החדש והמלהיב, כותב מאיטליה לידידו הטוב, הפיזיקאי אורסטד: "בואו הנה בעוד שנתיים; אז כל מסילות הברזל יושלמו, ואתה ורעייתך תוכלו לטוס מקופנהאגן לנאפולי בשבעה ימים. [...] עד כמה מתעשרים החיים על ידי המצאות! בשנה אחת אתם תראו ותחוו את מה שבני אדם ראו וחוו במשך כל חייהם." ובהמשך הוא מתפייט: "אני סבור שאנחנו חיים בתקופה פיוטית ביותר. התבונה יוצרת פרח אחד אחרי השני" (בהמצאות המרובות של התקופה - מ"ר).

### *חנוכת הרכבת בירושלים ליפו*

נניה לעת עתה להתלהבותו של אנדרסן (שעוד נשוב אליו), וניגע באירוע שהתרחש בירושלים לפני למעלה ממאה שנה: חנוכת הרכבת בקו ירושלים-יפו. וכך נכתב ב"החבצלת" על המאורע (ב-1892):

"ביום השני לשבוע הזה, ה' תשרי, חונכה מסילת הברזל מיפו לירושלים, ונמסרה לתשמיש הקהל, ותשמח ירושלים, וכל תושביה שמחו ששן, כי זכו ליום בו ראו אשר לא פיללו. לא נדבר מהזקנים הזוכרים את ירושלים העתיקה ואורחותיה הקדומות; לא רק הם לא האמינו לשמועה כי מסילת

הברזל תיסול (תיסלל) מיפו לירושלים, כי גם הצעירים מהם, גם בני אייראפא תושבי ירושלים אשר עיניהם ראו בארצותיהם מסילות סלולות בבקעה ובהר, לא פיללו מסילת ברזל מגעת לירושלים. וגם אחרי החלו הבונים לבנותה וקול שריקת המכונה כבר נשמע ביפו וראמלה, נמצאו עוד מאות אלפים אשר לא האמינו כי תכלה חבורת הבונים את המלאכה אשר החלה. כי גם בהיתן הרישיום (הרישיון) מאת הוד מלכותו השולטן לאחינו השר יוסף איפענדי נבון לבנות המסילה הזאת, לא האמינו כל תושבי עירנו כי יצליח לבנותה עד אשר ראו גמר בניינה ושמחו.

בזיכרונות של בני התקופה מתוארים הקשיים הרבים בהיטלטלות בין ירושלים ליפו בעגלות ועל גבי סוסים וגמלים. עתה חשו בני ירושלים שהם חלק מעולם הקדמה.

**ב-1984 כותב ירושלמי על ההרפתקה הגדולה, נסיעתו הראשונה ברכבת ליפו (בעיתון "החבצלת"):**

כאשר בא היום שבו גמרתי אומר לאחוז דרכי ליפו, השכמתי בבוקר, לקחתי פת בצקלוני ואכתת רגליי אל בית הנתיבות. הפעמון השמיע קול צלצול, מכונת הקיטור השמיעה קול נהרה חזק מאוד עד אשר צללו כל אזוניי, ותמרות עשן כבדות הגיחו מהארובה ויתפזרו במרחבי מרום, הגלגלים ישוקו וידעשו, ואנחנו נישאים על כנפי רוח. כחולם בהקיץ הייתי למראה הכרים הגבוהים, הגבעות, העמקים ונאות הדשא שעברו כבני מרון לפניי, ואשב משמים (נדהם), שקוע ביוון מחשבות רבות אודות מפלאת (פלאי) הבריאה וכוחות הטבע הנעלים והנשגבים שהמציאה לנו התקופה החדשה. והנה המכונה השמיעה קול נחרה ושריקה שנית, ורגלינו עומדות בשערי יפו.

הכותב מעביר לקוראים את תחושת האופוריה, הפחד וההתלהבות. דומה שהוא לא האמין שרגליו תעמודנה בשערי יפו, וכיוון שזוה באמת התרחש, הרי מבין השורות עולה רחש של אנחת רווחה... עדיין לא נוצר המושג "קטר", ולכן הוא משתמש בצירוף "מכונת קיטור", ובמקום "צפירה" הוא כותב "קול נהרה".

### **שני קטעים ספרותיים**

מעבר לתיאור חנוכת קו הרכבת מירושלים ליפו והחוויה של נסיעה ראשונה בקו זה בסוף המאה התשע עשרה בחרתי ב"תרגום" של החוויה לשפה אמנותית בשני

קטעים ספרותיים.

הראשון הוא בית משירו של המשורר היהודי הפולני יוליאן טובים (1894-1953),  
"הקטר" (בתרגומו של בנימין טנא):

מכפיל הקטר מרוצתו ובנהם / דופק ומתקתק וחרק מדי פעם. / לאן זה,  
לאן זה, לאן/ חופז לו הגשר, חופז האילן? / הרים ומנהרת, / חורשות, כר  
מוריק, / ואין הוא ורץ הוא כדי שיספיק. / בקצף, בשצץ יתיק תקי מתקתק  
הוא, / מקיש ומקשקש לו: תק-תיקו, תק-תיקו / מחליק קל לרוחק - ריצה  
מבוהלת / כאילו היה אך כדור, ולא פלד, / לא גוף מכונה מיוזעת, כי אך /  
צעצוע, שעשוע, קשקשת של פחז / [...] וכך גלגלים בשקשוק ישקשוק: /  
תק-תיקו, תק-תיקו, תק-תיקו, תק-תיקו.

ההתפעלות הזאת מן הרעשים שעושה הקטר ומהמהירות הבלתי מושגת של  
מבנה הפלדה כולו מזכירה את תיאור המכונית בשירו של ביאליק.  
בספרו של נחום גוטמן, "עיר קטנה ואנשים בה מעט" (1898), מתוארת "דמותו"  
של הקטר המושך אחריו קרוגות כיצור חי ממש:

בו ברגע משך המסיק באיזו שרשרת, והקטר פלט מתוך כל נקבוביותיו -  
מכולן בבת אחת - זרמי אדים. האדים יצאו דחופים, התעגלו, התנפחו  
מהרה והיו לעננה לבנה. כל המקום, על הקטר ואנשיו, התעטף בעננה  
שהלכה וסגרה את עצמה. לפני שכל הנמצא בתוכה נעלם בה, הספיק  
להסתנן מתוכה חיוכו הזידוני של המסיק.

אז תרע צופר הקטר תרועה גדולה, תרועה שיש בכוחה לפוצץ את  
תוף-האוזן. הקטר ניתק ממקומו כחתול שדרכו על זנבו, ניקש תח-תח-תח  
בקצב ממהר והולך, וטס ועבר על פני הפסים כשהוא גורר אחריו את  
הקרוגות המתדפקים, נטה בסיבוב ונעלם מן העין אל עבר יפו בדרמתיות  
של משחק שסיים את תפקידו והוא נעלם בין יריעות הבמה בקולות צחוק  
מידרדר. כזה היה התעלול אשר זמס וביצע המסיק.

בשונה מן התיאורים הקודמים, שהתפעלו מן ההמצאה המהממת, גוטמן "מחיה"  
את הרכבת, אך אינו שוכח את האדם היושב בתוך הקטר. הילד שבגוטמן רואה  
במסיק דמות של שובב גדול שכל מטרתו היא להדהים את הסביבה. הקטר גיתק  
"כחתול שדרכו על זנבו" או כמו שחקן "שסיים את תפקידו והוא נעלם בין  
יריעות הבמה בקולות צחוק מידרדר".

לסיום הפרק על הרכבת אנחנו חוזרים אל אנדרסן, הפעם מתוך רומן אחר שלו ("המסע לספרד"):

כאשר נבנו מסילות הברזל הראשונות באירופה, אמרו שהקִיץ הקִץ על דרכי המסעות השונות והטובות; שקסמם של מסעות וטיולים אבד לעולמים. כעת אנו נישאים על כנפי הקיטור, בשעה שלפנינו ואחרינו רודפות התמונות זו את זו ברצף ובשפע. המראות מתחלפים כמו זרי פרחים: פעם יער ואחריו עיר, פה גבעות ושם עמקים. אנחנו יכולים לצאת מן הרכבת ולשהות במקום יפה או לעבור ביעף על פני אחר בלתי מעניין. יכולים אנו להגיע אל מחוז חפצנו במהירות מעוף הציפור. האין בכל אלה קסם ופלא?

האם המצאה חדשה ומהממת תיטול את הטעם של מסעות וטיולים? אנדרסן, שבסיפוריו הוכיח את כושר המצאה והדמיון חסר-הגבולות שלו, דוחה את הגישה הזאת שכנראה נובעת מן החששות מכל דבר חדש ובלתי-מוכר. סדנא דארעא חד הוא: כשהומצאה הטלוויזיה הספידו את הקולנוע, וכאשר הוכנס המחשב לשימוש בתחומי חיים שונים טענו שזהו סופו של עידן הספר. שום דבר מכל אלה לא קרה: ספרים ממשיכים להידפס, והקולנוע ממשיך לפרוח.

**אנדרסן: שני סיפורים על עיקרוסקופ ועל טיסות פאמפיקה לאידופה**

### טיפת הפים

במכתב משנת 1830 כותב אנדרסן על פגישתו הראשונה עם המקרוסקופ:

קרה לי משהו שנהניתי ממנו מאוד. כלומר, התבוננות בחיידקים, תאר לך: טיפת מים על לוח זכוכית - והנה עולם מלא יצורים חיים אשר הגדולים שבהם דמו לחגבים; הקטנים ביותר לראשי סיכות, אחדים דמו לחגבים, והאחרים נראו ממש מפלצתיים. הם זילגו וקפצו, והגדולים בלעו את הקטנים.

מקור אחר לאותו סיפורי הוא ספרו של הסופר האנגלי בולור-ליטון שהתפרסם ב-1481 ושמו "לילה ובוקר", שאנדרסן קרא בו (ספרו של ליטון) "ימי פומפיי האחרונים", התפרסם בזמנו בתרגום (עברי), ובו הקטע הזה:

אילו, קורא יקר, היית מתבונן דרך מיקרוסקופ סולארי במפלצות שבטיפות המים, אולי היית משתומם בעצמך איך מפלצות כאלה לא היו

ידועות לך. בוודאי חשת סלידה מאותה טיפה זכה שעד עתה חשבת שהיא שהורה - והיית מדמה שמעכשיו היית בוודאי מפסיק להיות שותה מים. אך ביום הבא שכחת את החיים המפחידים שהתחוללו מזל עיניך על צרותיהם באותה טיפה של שרצים מפחידים.

חלק חשוב מסיפורי אנדרסן הם סיפורים על חפצים, שהם בעצם משלים על חיי בני האדם, כמו למשל הפעמון, קופסת הגפרורים, חייל הבדיל הגיבור, החרוט והכדורית, הצווארון, מחט הטלאים, צוואר הבקבוק ועוד. דרך זו נקט אנדרסן גם בסיפורו "טיפת המים", שבו הוא הופך חוויה טובייקטיבית למשל. הוא פותח בפנייה לקוראיו: "יודעים אתם מן-הסתם מהי זכוכית מגדלת - מין משקף עגול המגדיל כל דבר מאה מונים ממה שהוא באמת. אם תיטלוה ותחזיקו בה לפניכם ותסתכלו בטיפת-מים מן הברכה, ראה תראו מספר אין קץ של יצורים מוזרים למראה שבדרך אחרת לא תראום במים לעולם."

לאחר שהוא מתאר את מהומת אלפי היצורים במים, שבהם מתבונן הקוסם בן בלי שם - "המראה היה ממש כעיר שלמה שבה הכול מתרוצצים בלי לבוש לבשרם. מחריד היה מראה, אבל מחריד עוד יותר היה מראיהם של בני אדם ההודפים זה את זה, נפתלים ומתגוששים, רוגזים ורוטנים" - הוא ממשיך בתיאור המהומה האכזרית: "אותם שלמטה צריכים להיות למעלה, ואותם שלמעלה צריכים להיות למטה". אנדרסן מתאר את הצפיפות כמלחמת הישרדות של הכול בכול, שבה החזקים בולעים את החלשים. עתה שואל אחד המתבוננים בטיפת המים: "האם יש לך מושג מה הדבר הזה?" ועל השאלה הזאת עונה הקוסם בפשטות: "ודאי זאת קופנהגן או איזה כרך אחר, שהרי כולם דומים. כרך גדול על כל פנים." ואז האיש שהזמין את הקוסם מגלה מהו מקורם של המים שהתבונן בהם זה עתה: "אלה הם מים מן התעלה."

יש כאן לא רק אמירה כללית על התככים בקופנהגן אלא גם יסוד אוטוביוגרפי: אנדרסן, שחיה כבר מפורסם בעולם, זכה הרבה יותר מאוחר להכרה מצד בני ארצו. כמו ברבים מסיפוריו זוהי נקמתו: אתם, תושבי קופנהגן, משולים לאספסוף שעסוק כל כך בענייניו הקטנוניים עד שאינו יכול לשים לב לגאון שבקרבו!

### *בעוד אלף שנה*

בסיפור אחר, "בעוד אלף שנה", אנדרסן כותב:

עובדה היא - בעוד אלף שנה כעת חיה יהיו בני אדם עוברים את האוקיינוס מדרך האוויר על כנפי-פלדה! מתיישביה הצעירים של אמריקה יבקרו באירופה הישנה, הם יבואו לראות את האנדרטות שלנו ואת ערינו הנעלמות והולכות, ממש כדרך שאנו בזמננו הולכים לסייר את תפארתה

התיירים האמריקאים קוראים: "אל ארץ אבותינו, ארץ הזיכרונות והחלומות הנפלאה - אירופה!" התיירים מבקרים באנגליה, בצרפת ובאיטליה. בכל מקום הם מוצאים אנדרטות וחורבות. באיטליה, למשל: "שוב חוצה האנייה באוויר, אל מעבר לים, לאיטליה, מקום שם עמדה פעם רומא הנצחית העתיקה; היא נמחתה מעל פני האדמה!" והם מבקרים גם בגרמניה, ארצם של לותר, גתה ומוצרט, שמסילות הברזל והתעלות שנפרסו על פניה נמחו במשך הדורות. "יש הרבה מה לראות באירופה", אומר אמריקאי צעיר, 'ובשבוע אחד ראינו הכול. כן, אפשר הדבר גם אפשר, כמו שהראה הנוסע הגדול (הוא מעלה שם משמות אותה תקופה) בספרו המפורסם 'איך לראות את אירופה בשבוע'".

סיפור סאטירי-נבואי זה צוחק לאמריקניזציה של עולם התיירות, לקצב החיים האמריקאי המהיר לעומת קצב החיים באירופה הישנה והחרבה. אנדרסן הרחיק את עדותו למילניום הבא, אך הניסויים הראשונים בספינות אוויר כבר נעשו במחצית השנייה של המאה התשע-עשרה, וניסוי הטיסה הראשון של האחים רייט נעשה כבר ב-1903 כאומר, אנדרסן התעניין בהתפתחות המדעית והטכנית הודות לידידותו עם הפיזיקאי הדני אורסטד. אגב, במקום אחר הוא שיחק ברעיון שאי-שם בעתיד הוא יוכל להאזין בקופנהגן לנגינה בפסנתר של ידידו פרנץ ליסט שהתגורר בווימאר שבגרמניה! סיפורו של אנדרסן נכתב ב-1852 ומרקוני שידר אות רדיו אל מעבר לאוקיינוס האטלנטי כבר ב-1901, וניצני הטיסה הקדימו בהרבה את חזונו של אנדרסן.

### שבחו של המדע וסכנותיו

ברומן שלו, "להיות או לא להיות", אנדרסן מעלה כמה היבטים של התפתחות המדע והטכנולוגיה:

"אלה הם הנסים של הזמנים המודרניים!" קרא נילס. "אתה מכנה אותם בשם נסים?" קרא (הכומר) יפתוס הזקן, "זהרי אינם אלא מעשי ידי אדם! אל נא תאציל עליהם תואר של קדושה." "ענדי היכן יגיעו הדברים?", אמרה בודיל (בתו של הכומר), "זלמה עלולים הם להוביל" על כך משיב נילס: "כאשר הופיע הכודר הפורח הראשון, גם אז שאלו: מה התועלת שתצמח מן התינוק שנוולד זה עתה? המין אנושי מתקדם בימינו בצעדים גדולים: בכל אלף שנה מתגלה מאה אחת אשר בה ניתן להבחין בהתקדמות עצומה. אנחנו חיים במאה אשר כזו."

"האם אין סכנה בכך שההתקדמות תביא לתלות מזגברת בעולם החומרי?"

אמר הכומר יפתוס מולרפ, "כל דבר נעשה היום רק לשם תועלת חומרית. הכול מתבצע על ידי מכונות, חוסר-מנוחה ואי-שקט השתלטו על בני האדם, ואלה חותרים להשגת דברים חיצוניים, במקום להפנות את מחשבותיהם לחשבון נפש פנימי." "שירת החיים תיעלם", אמרה בודיל, "אדרבא היא תתגלה בצורות חדשות", השיב נילס. "אנחנו פועלים לשם כך מדי יום ביומו".

כמו אלדין חדש הוא ירד אל תוך המערות הקסומות של המדע ובו אוצרותיהן המופלאים, הוא מצא את מנורת החיים [...] המדע הפך להערצת הכות, החכמה והנצחיות של האלוהים.

אנדרסן מעריץ את הקדמה, בניגוד לכומר שמתנגד להערצה שהופכת את ההישגים המדעיים למין דת חדשה. ואכן, ברומנים שלו היה אנדרסן לפה לאווירה האופטימית של המאה התשע עשרה. הוא טוען שדווקא ההישגים המדעיים שיביאו רווחה לאנושות הם הוכחה לנצחיות הרוח האנושית שנבראה בצלם אלוהים. לעומת זאת הבר-פלוגתא שלו מעלה את הקשר לעיסוק בחומריות שבחיים ואת קצב החיים המסחרר שמונע מן האדם להביט לתוך נפשו פנימה. הוא אינו מזכיר את השינוי לטובה שהביאו ההמצאות באורח החיים היום-יומי. ואשר להיעלמות ה"שירה" מחיי בני האדם: אנדרסן שייך ליוצרים הרבים בתקופתו ואחריה שדיברו בהתלהבות על פתיחת עידן חדש בחיי החברה האנושית.

אנדרסן היה אדם סקרן, שראה בהישגים הטכנולוגיים שיקלו על חיי בני האדם חשיבות שמעבר להישג עצמו. הוא היה אדם מאמין, אך לא היה קשור לממסד הדתי. התפעלותו מההישגים המדעיים נעוצה באוטוביוגרפיה שלו. הוא נולד למשפחה בתחתית הסולם החברתי, וכמו אמנים רבים שימר את ההתפעלות הילדית מכל מה שראה וחווה במסעותיו הרבים, ואף ראה את עצמו שליח להפצת החידושים בעולם.

#### מקורות

- Elias Bredsdorf, Hans Christian Anderson, Cambridge, 1975 -  
Monica Sterling, *The Wild Swan*, London, 1965 -  
- יוליאן טובים, פלאי פלאים, עברית: בנימין טנא, ת"א, 1958 ("הקטרו")  
- נחום גוטמן, עיר קטנה ואנשים בה מעט, ת"א, תשי"ט (עמ' 123)  
- שלמה שבא ודן בן-אמוץ (עורכים), ארץ ציון ירושלים (עמ' 105 ו-107)  
- אנדרסן, החבר למסע, עברית: אהרן אמיר, ת"א, 1977: "טיפת המים" ו"יבעוד אלף שנה".  
הערה: חקטעים מתוך הרומנים של אנדרסן ומכתביו תורגמו מאנגלית על ידי מחבר המאמר.