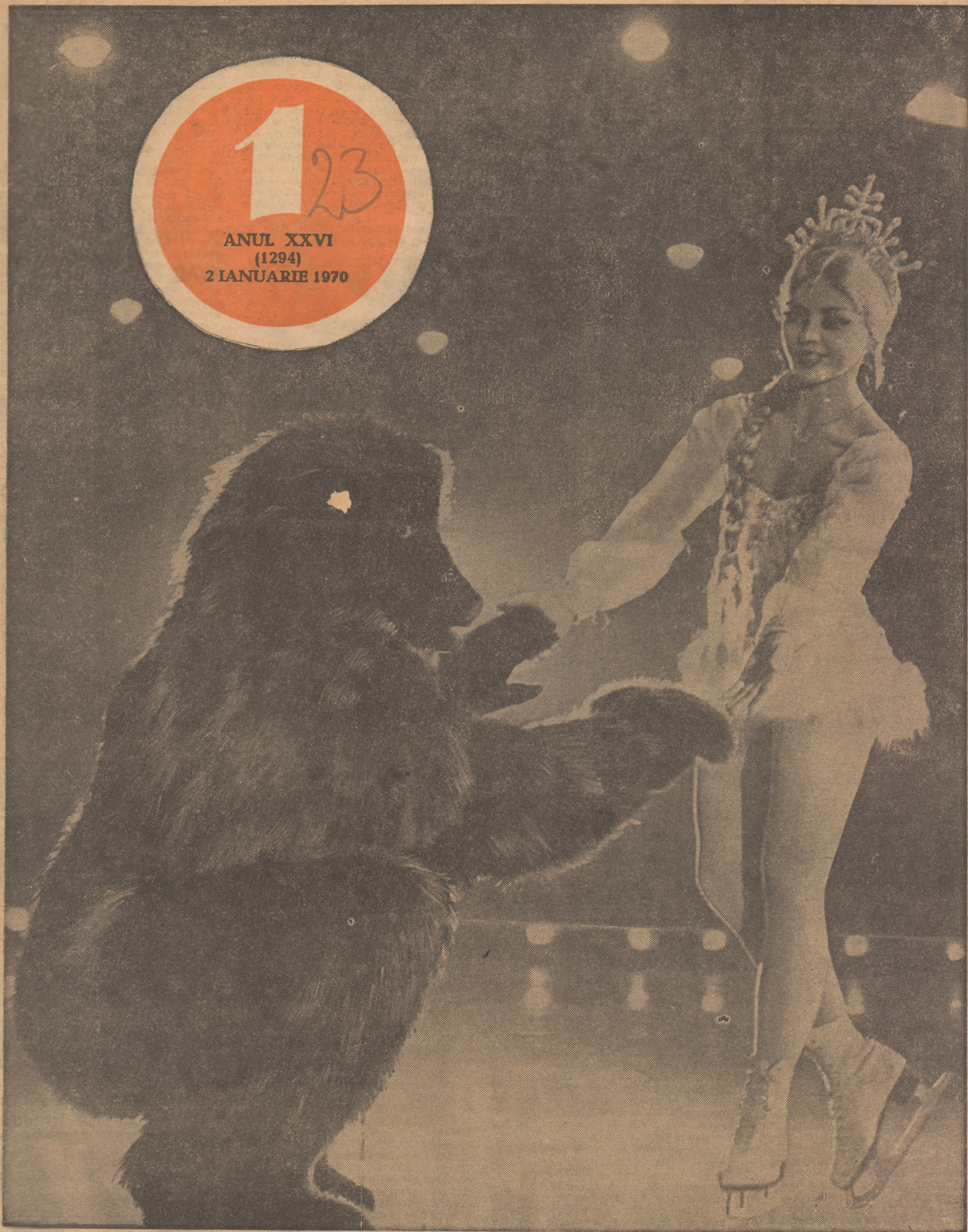


PROLETARI DIN TOATE ȚĂRILE, UNIȚI-VĂ!

VEAȚE NOU

ORGAN AL CONSILIULUI GENERAL A.R.L.U.S.

12 pagini - 1 leu



Un grațios cuplu pe gheață

Foto: N. Bobrov (A.P.N.)

6017

ADEVĂRURI ȘI LEGENDE ÎN BIOGRAFIA CELUI CARE A DESCOPERIT LUMEA NOUĂ

Documentar

Cine ești d-ta, senor Cristofor Columb?

„Dar mai întâi, cum îl chema pe descoperitorul Americii? Columb? Colomb? Colon? Coullon? Colombo? I-au fost atribuite, pe rând, toate aceste nume și există argumente în favoarea fiecăruia dintre ele.

Cînd s-a născut? Aici, datele par mai precise: în jurul anului 1453, cînd Constantinopolul a fost cucerit de oștile otomane. Dar unanimitatea nu e perfectă nici în privința acestei informații și unii istorici fixează venirea pe lume a glorioșului amiral mai de vreme sau mai tîrziu decît mijlocul secolului XV.

● Spaima piraților

„Cine era, de fapt, Cristofor Columb? Patru sînt versiunile mai importante care se străduiesc să dea răspuns acestei întrebări.

După propriile sale afirmații cu caracter autobiografic, avem de-a face cu un descendent al generalului roman Colonius, învingătorul lui Mithridate, regele Pontului, pe care l-a adus ca prizonier în Cetatea Eternă. Verii primari ai navigatorului peste Atlantic erau, conform acestei măgulitoare versiuni, Guillaume de Casenove Coullon, amiral francez originar din celebra provincie a gasconilor și George Bisiprat Paleologu, supranumit Columb Piratul, amiral și el dar în Grecia, vlăstar direct al împăraților bizantini.

Celelalte școli îl socotesc pe Columb fie italian de origine spaniolă, fie maran din Galiția (cu alte cuvinte, evreu convertit la catolicism), fie italian pur și simplu — mai precis genevez.

După toate probabilitățile, această ultimă presupunere se apropie cel mai mult de adevăr. Părinții lui, Domenico Colombo și Suzanna Fontanarossa, erau oameni de condiție relativ modestă. Tatăl său a început ca țesător, pentru a deveni apoi neguțător de vin și brînzeturi; dar, spre sfîrșitul vieții, Domenico a săvîrșit ceva ce în Republica Genova era un delict comparabil cu o crimă: a dat faliment. Intemnițat, el a murit în celula sa, fără să-și mai revadă familia.

În relatările despre sine însuși (ca și în biografia scrisă de fiul lui, Ferdinand) Columb își atribuia o serie de merite, calități și talente, pe care documentele existente nu le confirmă. Astfel, el susținea că ar fi urmat cu regularitate cursurile unei școli, învățînd printre altele și limba latină. Lucrul e cel puțin îndoielnic, dat fiind că din hîrtiile păstrate în arhive reiese că, încă de la vîrsta de 11 ani, lucra ca practicant în întreprinderea comercială a tatălui său. Ceva mai tîrziu, el a fost promovat pe postul de comis-voiajor, ca și fratele său, Bartolomeo. Clienții cărora li se adresau tinerii Colombo erau fermieri din împrejurimile Genevei.

Curînd după ce împlinise 18 ani, se pare că Cristofor a fost luat ca asociat de către Domenico. O poliță datînd din acea epocă atestă că tatăl și fiul se obligau să plătească suma convenită pentru vinul cumpărat de la Pietro Bellesio, din Porto-Maurizio. În același an bietul Domenico a fost arestat, judecat și condamnat.

Trei ani mai tîrziu, Cristofor efectua prima sa călătorie pe mare. Dar nu, așa cum pretindea el, „în calitate de amiral, comandînd o expediție de represalii împotriva piraților din Alger“. La vîrsta de 21 de ani, era cam greu să i se acorde un astfel de rang, ba chiar și porecla de „Spaima piraților“, cu care el se mîndrea. Voiajul, mult mai modest, a avut țeluri strict comerciale: funcționar pe atunci al marilor firme Di Negri și Spinola, care deținea monopolul grîului la Genova, Columb a navigat în calitate de „însoțitor de mărfuri“.

În 1476, primind o însărcinare asemănătoare de la patronii săi, tînărul Cristofor a plecat în Anglia. Drumul a fost plin de peripeții. O escadră formată din douăsprezece nave de război, avînd în frunte pe amiralul Casenove-Coullon (așa zisul „văr primar“) a atacat în largul Capului St. Vincent pe genevezii care, așa cum se obișnuia pe atunci, navigau în convoi. Trei dintre vasele

lor au fost scufundate. Celelalte s-au salvat numai datorită unei intervenții de ultim moment a portughezilor, care i-au adăpostit la Lisabona. De aci, Columb a plecat peste cîteva luni cu un alt convoi și a ajuns cu bine la portul de destinație — Londra.

Acest incident, destul de frecvent în acele vremi tulburi, a constituit punctul de plecare al uneia dintre cele mai neferocibile legende țesute în jurul lui Columb. Vreme de secole, diverși biografi au pretins că, în 1476, el ar fi trecut dincolo de Islanda, în cadrul unui schimb comercial pe care genevezii l-ar fi avut cu Groenlanda. În realitate, în întreaga Italie, nu se găsea nimeni care să știe ceva despre existența imensei insule din nord-estul Americii de

condiții — despre care vom mai vorbi — erau extrem de propice explorărilor. Porturile din Spania, Portugalia și de pe coasta nord-vestică a Italiei găzduiau, în fiecare săptămînă, adesea chiar în fiecare zi, pe îndrăzneții navigatori înepoiți de la mari depărtări, care povesteau minunății de necrezut despre locurile vizitate, despre bogățiile lor, despre oamenii ciudați și misterioși înțîlniți acolo. Cu patru ani înainte de călătoria transatlantică a lui Columb, Bartolomeo Diaz trecuse dincolo de Capul Bunei Speranțe. Portughezii stabiliseră legături permanente cu litoralul Guineii și ajunseseră pînă în insulele Canare.

Dacă unii geografi plasau Asia în vecinătatea aproape imediată a Europei

lui în materie de navigație nu depășeau pe cele ale unui matelot de rînd, noțiunile mai complicate fiindu-i cu desăvîrșire străine. Un singur exemplu va fi concludent: el nu a știut niciodată să stabilească latitudinea și longitudinea unui punct la care ajunsesse.

● 7 orașe pentru 7 episcopi

Se știe că în a doua jumătate a secolului XV, febra explorărilor nu era o simplă psihoză, ci avea temeiuri materiale cît se poate de concrete. Apariția otomanilor la extremitatea răsăriteană a Mării Mediterane și forța crescîndă a imperiului lor barau rutele comerciale ale Italiei, Spaniei și Portugaliei. Lipsa de aur își spunea și ea cuvîntul. După datele calculate de economiștii de astăzi, cantitatea de metal nobil de care dispunea atunci întreaga Europă nu depășea valoarea a 20 milioane de dolari.

Singurele zăcăminte aurifere exploatare în Occident erau cele din Spania și Saxonia, dar producția lor se vedea insuficientă. Capitalismul mercantil, care începuse să ia avînt, avea o nevoie presantă de aur, ca și monarhii statelor mari și mici, care nu numai că se războiau veșnic între ei, dar se vedeau nevoiți să se pregătească și pentru iminentul asalt al oștirilor otomane. Goana după galbenul și strălucitorul simbol al avuției, impusă de necesități subiective și obiective, determina pe exploratori să împingă tot mai departe limitele călătoriilor lor, biciuindu-le îndrăzneala.

Columb nu scăpa nici el de obsesia generală. Pe marginea unei pagini dintr-un volum care i-a aparținut — *Historia rerum ubique gestarum* de Pius II —, s-a găsit naiva sa adnotație: „India produce o mulțime de lucruri, ca de pildă mirodenii, pietre prețioase și munți de aur“. Constatarea nu e întru nimic originală: un cîntec foarte la modă pe atunci, „Neguțătorul Imbogătit“, conținea exact aceleași afirmații.

Și, pentru că am pomenit de notele marginale ale lui Columb, să amintim de o alta, făcută pe una dintre paginile lucrării *Imago Mundi* de Pierre d'Ailly: „Între Spania și India se întinde o mare îngustă, pe care corăbiile o pot străbate în cîteva zile“.

Setea de lectură a tînărului Cristofor a găsit o nouă sursă în biblioteca so-crului său. Căci în 1478, cu prilejul unui nou voiaj în Portugalia, el se căsătorise cu Felizia Moniz de Perestrello, fiica lui Bartolomeo de Perestrello, căpitan de cursă lungă și guvernator al orașului Porto Santo. De fapt, Perestrello datoră înaltul său post mai puțin meritelor personale, cît protecției de care se bucura în cercurile conducătoare portugheze, deoarece ambele lui surori erau amantele cardinalului de Noronha, arhiepiscopul Lisabonei.

P. Demidov

(Va urma)



Cristofor Columb pe puntea de comandă a caravelei „Santa Maria“ (tablou de R. Claudus)

Nord. Cu altf mai puțin este de conceput ca firma Di Negri și Spinola să fi trimis într-acolo pe modestul lor slujbaş, cu o partidă de mărfuri.

● Oamenii cu chip de cîini

Dacă episodul călătoriei în Groenlanda a fost o născocire tardivă și fan-tezistă, care uita cît de ignorată era pe atunci Lumea Nouă, alte mituri columbiene, poate printre cele mai răspîndite, cad în păcatul opus, îngroșînd și exagerînd gradul de ignoranță din ultimul deceniu al secolului XV.

Cine nu a citit, de exemplu, că numai geniul lui Galileu și Copernic a nimicit brusc străvechea convingere că pămîntul este plat ca o farfurie și că în Oceanul Atlantic demonii mișună mai rău ca în infern? Cine nu a citit, de asemenea, că marele merit al lui Columb este de a fi demonstrat forma sferică a planetei noastre?

Adevărul este că, pe la 1490, nici savanții și nici corăbierii, nici neguțătorii și nici aventurierii care cutreierau drumurile lumii, nu mai credeau că pămîntul este plat. Pînă și papa Pius II (Silvius Piccolomini) spunea, cu unsprezece ani înainte ca faimoasele caravele ale lui Columb să pornească pe ocean: *Mundi formam omnes fere consentunt rotunda est* (toți sînt de acord asupra principiului că pămîntul e rotund).

Să nu uităm, de altfel, că anumite

occidentale, alții prezentau o imagine mai corectă a realității, marcînd pe hărțile lor o mare distanță între cele două continente. Ele erau despărțite nu numai de apele oceanice, ci, după concepții și mai avansate, de niște insule (ce-i drept, „locuie de sfinți“), după cum reiese din unele documente cartografice care ni s-au păstrat.

În comparație cu purtătorii acestor idei moderne și cutezătoare, Columb vădea încă o mentalitate destul de puțin evoluată. După propria-i mărturisire, cărțile sale de căpătîi erau „Călătoriile lui John de Mendeville și „Chipul lumii“ de Pierre d'Ailly. În locul unor jurnale de drum, așa cum pretindeau a fi, ambele volume se limitau să însăileze în mod pueril nenumărate „monstruo-zități“ și „nemaipomenite ciudățenii“ pe care autorii le-ar fi înțîlnit în itinerariile lor: sirene, oameni cu chipuri de cîini, cetății cu casele avînd acoperișuri de aur, stîlpi de sprijin ai „zidului arzător al Paradisului“ etc., etc. Columb sublinia și adnota cu minuțiozitate aceste pasaje, în veridicitatea cărora credea fără nici o rezervă. El credea cu sfințenie și în vechea dogmă geografică, conform căreia lumea este alcătuită din trei continente (Europa, Asia și Africa), iar uscatul ocupă șase șeptimi din suprafață, lăsînd mării și oceanelor doar o singură șeptime.

Cercetări recente în arhivele Spaniei au mai dezvăluit un fapt surprinzător: nici măcar în ultima sa călătorie, Columb nu învățase să se folosească așa cum se cuvine de busolă. Cunoștințele



EVADAȚII

(III)

Un „Heinkel” și-a schimbat destinația...

Rănit în Iulie 1944 într-o luptă aeriană cu hitleriștii, pilotul sovietic Mihail Deviatsev s-a aruncat cu parașuta din avionul în flăcări. Internat în lagărul din insula Usedom, lui Deviatsev i-a încolțit în minte ideea unei evadări efectuate împreună cu un grup de prizonieri sovietici care lucrau, ca și el, pe aerodromul din insulă. În acest scop intenționau să captureze un bombardier german.

8 februarie 1945: mult așteptata clipă a evadării. După câteva peripeții, care erau să-i coste viața, prizonierii au pus în zbor mîna pe avionul rivnit.

Chiar în fața mea se afla scaunul pilotului. M-am așezat și i-am cerut lui Sokolov, care rămăsese afară, să scoată husele motoarelor. Apoi am stabilit contactul și am apăsător pe butonul starterului unuia dintre motoare, dar motorul tăcea.

Curînd mi-am dat seama de greșeala pe care o făcusem. Uitaseam că în spatele meu se afla un mic comutator cu pîrghie, cu ajutorul căruia curentul din acumulatorul alimenta motoarele și dispozitivele. După efectuarea acestei operații am apăsător din nou pe starter. Nici un ac nu se mișcă. Nu era curent.

De ce nu începusem cu conectarea acumulatorului? Ce greșeală grosolană! În dosul spătarului blindat trebuia să fie o întreagă baterie de acumulatori pentru punerea în funcțiune a motoarelor. Am tras spătarul în față, dar locul dinapoia lui era gol.

În pragul catastrofei

Gîndul unui eșec total mă paraliză. Picioarele refuzară să mă mai asculte. Am căzut pe podea și m-am izbit cu capul de un corp tare. Dar metalul rece de care mă lovisem, ori glasurile tovarășilor sau chiar teama care-mi sălășluia permanent în suflet m-au readus în fire. L-am văzut pe Piotr Kuterghin, îmbrăcat în uniformă SS. Lîngă el se aflau Sokolov, Nemcenko, Serdiukov... În priviri li se citea spaima. Probabil că mă strigaseră de câteva ori și se speriaseră că nu răspundeam.

— De ce nu pornești motoarele? Intrebară el într-un glas.

— Lipsesc acumulatorii, am izbutit să îngaim. Trebuie căutat căruciorul chiar acum. Parcă l-am zărit undeva în preajmă.

El se împrăștiară ca potîrnichile în toate direcțiile. Pînă să-mi vin complet în fire, se întoarseră cu căruciorul pe care trona bateria cu acumulatori. Am dat drumul curentului, a-cele prinseră să se învîrtească și ochii multicolori ai dispozitivelor se aprinseră.

„Sentinela” noastră — Kuterghin —, în uniformă SS, făcea ordine jos. Zvîrlea la o parte tot ceea ce ar fi putut împiedica avionul să-și ia zborul. Krivonogov stătea de pază, cu arma în mînă, la intrările micii noastre fortărețe. Am apăsător ușor pe butonul starterului. Unul din motoare începu să bîzîie, apoi să furnăie și să duduie. Eram în culmea fericirii. Am mai pus în funcțiune încă un motor.

Aerodromul era indiferent la zgomotul Heinkel-ului „nostru”. Tehnicienii și piloții mincau liniștiți. Motoarele nu se încălziseră. Am mai privit încă o dată cu luare aminte tabloul de bord: nu eram la curent cu toate dispozitivele și butoanele, dar speram că mă voi descurca în timpul zborului.

Și iată-ne cu toții în avion. Trebuia să pornesc spre pista de start, căci numai de acolo, de la jumătatea aerodromului puteam decola. Am spus celorlalți să se ascundă în fuzelaj iar eu m-am instalat mai bine în scaun și am încercat încă o dată motoarele. Apoi am pornit.

Heinkel-ul începu să ruleze pe pista de beton și, după câteva zeci de metri, ajunse la mijlocul aerodromului. De acolo se vedea totul în jur, dar și noi puteam fi văzuți. Mai ales eu, care mă aflam în cabină. Îmbrăcămintea mea sărea imediat în ochi. Cu toate acestea, trebuia să înaintăm pe pista străbătu-

tă de Messerschmitt-urile care aterizaseră. Neavînd altă soluție, mi-am virf capul între umeri și m-am lipit cit am putut de scaun.

Trecînd pe lîngă noi, piloții căscau ochii mari, căci li se părea ceva suspect. Dar nu izbuteau să mă vadă bine, deoarece eu acceleream cit puteam.

La un moment dat, deasupra aerodromului se ivi un grup de Junkers-uri, care se întorceau de pe front și urmau să aterizeze chiar pe pista de pe care trebuia să decolăm eu. La capătul panglicii de beton se afla o femeie în sa-



Multe din avioanele hitleriste care decolau de pe aerodromul din Usedom „aterizau” în felul acesta

lopetă neagră, care dădea bombardierelor liber la aterizare, semnalizînd cu un fanion. Deocamdată ea nu-mi acordă atenție, nu avea timp. Iar eu nu aveam de gînd să mă apropiu de ea căci avea la cîțiva metri un telefon care făcea legătura directă cu ofițerul de serviciu de pe aerodrom.

Ca să câștig timp, am condus avionul spre hangare și m-am întors pe pista de start abia după ce aterizase ultimul Junkers. Fără să aștept permisiunea de zbor, am virat brusc și am accelerat la maximum.

Aripile luaseră deja înălțime și avionul urma să se desprindă de pămînt. În acest scop trebuia să fac în așa fel încît în loc de trei puncte de sprijin să nu mai aibă decît două. Am executat manevra, dar coada avionului nu voia să se ridice. Am apăsător pe manșă mai tare, m-am lăsat pe ea cu toată greutatea corpului meu, dar în zadar.

Heinkel-ul continua să alerge pe pistă, fără să se desprindă de ea. Niște forțe nevăzute, mai puternice decît mine, împingeau înapoi manșa. La o nouă încercare, avionul se înclină cînd pe o aripă, cînd pe alta, ca o pasăre rănită. Am luat mîna de pe manșă. Aparatul porni spre mare. Ce greșeală să fi comis? Marea, nemărginită, se apropia amenințător. Am redus viteza, motoarele amuțiră, dar avionul continua să gonească: aerodromul cobora în pantă, spre țărîm.

Ne aflam în pragul catastrofei. Mă cuprinsese o teamă de moarte, dar continuam să țin mîinile pe manșă și picioarele pe frîne. Eram hotărît să lupt pînă la ultima suflare. Am mai făcut o ultimă încercare disperată, apăsînd încă o dată, cu putere, pe frîne. Miracol! Coadă avionului se ridică. Era și timpul. Dacă n-aș fi executat această manevră, Heinkel-ul ar fi capotat și noi am fi fost zdrobiți sub rămășițele lui

reportaj,
reportaj reportaj,
portaj reportaj repor
taj reportaj reportaj re,
reportaj reportaj reportaj
ortaj reportaj reportaj repo
j reportaj reportaj reportaj
ortaj reportaj reportaj repo
aj reportaj reportaj-reportaj



„Ne-ai mințit, ticălosule!”

Nu-mi puteam ferta faptul că orga nizamem evadarea cu ajutorul unui bombardier, aparat pe care nu-l cunoșteam și nu izbuteam să-l ridic în văzduh. De ce nu puseseam mîna pe un Messerschmitt? De ce mă gîndisem numai la tovarășii pe care-i lăsam în lagăr și nu la soarta celor pe care voiam să-i iau cu mine în avion?

Ca și în urmă cu zece minute, aerodromul se desfășura, imens, în fața noastră. Dar acum pe el se petreceau lucruri care ne erau vădit nefavorabile. Femeia de la capătul pistei observase vase, desigur, că trecusem pe lîngă ea fără să fi așteptat semnalul și era cînd că îl înștiințase între timp pe ofițerul de serviciu.

În ciuda eforturilor mele, nu puteam decola. De Heinkel-ul „nostru” se apropiau în fugă cîțiva nemți. Dar în loc să se repeadă la noi, ei se cățărară pe un povîrniș, pe creasta căruia se afla o baterie de artilerie antiaeriană. De nenumărate ori văzusem pînă atunci gurile de tun din jurul aerodromului. Dar niciodată nu dădusem atenție pozițiilor de foc ale artileriei antiaeriene. Nici măcar atunci cînd discutaseam planul de evadare nu ținusem seamă de ele: eram convins că decolarea noastră va fi instantanee.

Vedeam îndreptîndu-se spre noi o mare număr de soldați din artileria antiaeriană. Observaseră că un avion de-al lor fusese la un pas de catastrofă. Oar ne recunoscuseră sau voiau pur și simplu să afle ce se întimplase? Înclinam să cred că nu știau adevărul, căci preseseră apropiu calm de avion. Încă nu se puteau da seama cine se afla în cabină, vedeau doar că pilotul era îmbrăcat cam ciudat. Dar nici prin minte nu le putea trece că cei ce se pregăteau de zbor erau niște prizonieri.

Eu nu înțelegeam ce se petrecea cu avionul, iar tovarășii mei nu înțelegeau ce se petrece cu mine. Își imaginaseră că zborul avea să se desfășoare cu totul altfel și, cînd am oprit avionul, au așteptat tăcuți să vadă ce aveam de gînd. Cînd văzură însă că Heinkel-ul era aproape împresurat de soldați germani, iar eu ședeam nemișcat, ca și cum nu s-ar fi întimplat nimic, îi cuprinsese indignarea. Unul dintre ei înșfăcă arma și se repezi spre mine:

— Ne-au înconjurat, nu vezi?

Într-adevăr, nemții veneau din toate părțile, pe jos sau cu biciclete.

— Ne-ai mințit, ticălosule, rosti un altul.

— Să terminăm cu el! interveni un al treilea.

Tovarășii mei de prizonierat, care-mi fuseseră pînă atunci atît de apropiați, aveau fețele schimonosite de furie, de disperare, de o teamă cumplită.

„Aștia mă omoară”, m-a fulgerat un gînd.

L-am privit pe Sokolov, ultima mea speranță: el își păstrase calmul și această constatare îmi mai dădu curaj. Faptul că soldații alergau spre noi fără arme îmi confirmă vaga speranță că aerodromul nu se lămurise încă despre ce e vorba. N-aveam decît să se apropie cit mai mult de avion, căci în felul acesta se depărtau de tunurile lor. Le deslușeam bine mantalele descheiate fețele congestionate din cauza alergăturii, ochii plini de uimire. Le-am făcut semn tovarășilor mei să se retragă cîtoși în fuzelaj. Era singura posibilitate de a mă înțelege cu ei, căci motoarele începuseră din nou să duduie și zgomotul era asurzitor. Cu ultimele mele forțe am apăsător pe manșă. Avionul începu să ruleze direct spre soldați.

Mihail Deviatsev
Anatoli Horunji

(Continuare în pag. 11-a)



Un volum de versuri al poetului daghestan Rasul Gamzatov, prezentat într-o minuscule ediție bibliofilă

PROZĂ

Visuri treze

Doamnelor și domnilor, înălțimea sa, Sanea, nu fuma asemenea țigări. Se înțelege nu din pricina prețului, ci pur și simplu pentru că se obișnuise cu țigările alb-cenușii „Pamir”, pe care le sorbea cu nesaț „pină-și frigera buzele”, după expresia curentă, din care cauză, la mina dreaptă, avea două degete galbene: arătătorul și degetul mare...

Sanea stătea pe un fel de pernă de piele cu aspect de tobă turcească, care se chema „puf”. În dreapta, era un pat dublu, de lemn, așezat pe verticală, cu capul pe dușumea.

Foarte caraghios.

Femeia stătea într-un fotoliu adânc, de piele. Prețul — nouăzeci de ruble. Stătea bine rezemată de spătarul fotoliului, cu picioarele întinse. Ridicase gulerul de blană al paltonului. Pe cei doi îi despărțea doar o masă îngustă, destul de largă și destul de joasă. Pe masă, un mic televizor cu tranzistori, care costase cel puțin șase sute de ruble.

În stînga se afla un frigider și pe el, o pălărie uriașă, de pai.

Așadar, cei doi erau despărțiți doar de o masă. Intunericul ba micșora, ba mărea distanța dintre ei.

— E bună țigara? Îi întrebă femeia, cînd Sanea își aprinse încă una — a nu știu cîta, în ultimele patru ore.

— Merge, îi răspunse el.

— Mi le-a adus soțul meu.

Soțul ei, — un bărbat scund și gras,

se afla nu departe, după un paravan de lemn.

„O astfel de femeie cu un astfel de soț?” își spuse Sanea.

— Cu ce se ocupă Soțul-dumneavoastră? se informă el.

— Ce importanță are? îi răspunse femeia, cu un oftat.

— Cum vă cheamă?

— Pe mine? Viola.

— Numele dumneavoastră are vreo legătură cu brinza finlandeză?

Femeia rise și deschise televizorul. Lumina palidă a ecranului se răspîndi pe chipurile lor.

— Timpul se va menține frumos, se auzi glasul redactorului.

Un impuls neașteptat zgudui fotoliul și ascultătoarea se trezi pe jos. Sanea sări peste masă, îi întinse mina și o ajută să se ridice.

— Ai căzut? se auzi de dincolo de paravan glasul Soțului-ei.

— Nu, nu s-a întîmplat nimic! îi răspunse Viola, în timp ce încerca să-și elibereze mina din cea a lui Sanea. Dar vajnicul mușchetar i-o strîngea tot mai tare, fără ca pe ea s-o doară, li-rește.

— Nu v-ați lovit, domniță?

— Nu, datorită intervenției dumneavoastră, spuse ea încetișor și lui Aleksandr (numele întreg al lui Sanea) i se păru că pe chipul femeii apăruse o ușoară paloare.

— Dați-mi voie, milady, să vă ofer calul meu.

— Trăpașul meu este și el bine educat, marchize

— Asta înseamnă că sînteți în stare să vă continuați drumul călare, miss?

— Fără îndoială, baroane...

Femeia își puse piciorul în scară.

— O! Ce-mi fu dat să văd! strigă Aleksandr. Singe pe piciorul dumneavoastră.

— Fleacuri, se auzi de abia șoptit răspunsul Violi, după care, pierzîndu-și cunoștința, căzu în brațele lui.

El o ridică, făcu cîțiva pași și o așeză pe iarbă, cu maximum de precauțiune. Apoi își smulse cămașa de mătase, o rupse în fișii și bandajă rana superficială dar care sîngera; în sfîrșit își desprînse de la cîngătoare ploșca de argint ce-i fusese dăruită de contesa de Rimoville și picură cîteva picături de rom „Baccardi” în gurița întredeschisă a fermecătoarei creaturi.

Nu, domnilor, Sanea nu dăduse încă niciodată ochii cu o asemenea femeie. Și nu-i fusese dat niciodată pînă acum să tragă pe nări asemenea parfumuri. Mai mirosise el niște parfumuri, dar nu într-un cadru intim atît de modern, și nici pe o asemenea ceață, și nici în

prezența... dracu știe ce fel de prezență, a unui televizor cu tranzistori. Și nimeni dintre dumneavoastră, domnilor, n-a fost despărțit doar printr-o simplă masă, de o femeie cu o asemenea anomalie magnetică.

— Frecvența meciurilor de hochei? o întrebă Sanea după ce-și reveni în simțiri.

— Soțului meu nu-i place hocheiul.

Fără să știe de ce, Sanea începu să-l urască pe Soțul-ei, deși își dădea foarte bine seama că n-are nici un motiv să-l urască. Trecu la visle. Barca putea să se răstoarne în orice clipă și inecul îi amenința nu numai pe el, ci și pe Viola Hallman, atrasă de dinsul în această aventură primejdioasă.

— Știți dumneavoastră, miss Hallman, ce pedeapsă îngrozitoare ne așteaptă dacă intrăm pe minile domnului Cristophor? o întrebă Aleksandr, privind cu groază spre insula ce se îndepărta încetișor.

— Și încă cum! îi răspunse Viola, hohotind nepăsătoare. O să mă dea de nevastă unui soldat din garda națională.

— N-o să îndrăznească! urlă Aleksandr ca scos din minți și începu să vislească din răspuțeri. Ticălosul ăsta unsuros nu ajunge nici la picioarele dumneavoastră.

— Nici soarta dumitale nu va fi mai ușoară, Aleksandr, îi atrase atenția, cu tristețe, miss Hallman. O să fii acuzat de imoralitate...

Deodată, barca se lovi de un corp tare. Aleksandr era cît p-aci să cadă peste bord. Miss Hallman își duse degetul la buze, cu un semn tainic.

— Oare totul se va sfîrși o dată cu această stranie călătorie? o întrebă Aleksandr.

— Țineți minte parola, îi răspunse ea, grabită: 17.23.14... Întrebați de Zarea Timofeevna.

— Cine-i asta?

— Femeia mea de serviciu. Telefoanați-mi și-o să mergem împreună la hochei.

Sanea simți că-i cresc aripi și se așeză alături de ea, pe masa îngustă.

— Fii atent. E tare fragilă.

Da, domnilor studenți... Îmi închipui uimirea dumneavoastră, văzîndu-l pe Măria Sa Sanea în compania acestei femei de o rară eleganță, la meciul de hochei dintre „Spartak” și T.S.K.A. Și după meci, nu la cantină, ci împreună cu frumoasa lui amazoană la barul „Național”, pe strada Gorki, unde va irosi un capital de douăzeci și două de ruble și cincizeci de copeici — exact jumătate din bursa încasată în cursul dimineții.

— O să vă telefonez neapărat, o asigură Sanea. După meci mergem la „Național”. E-n regulă.

— Nu tocmai. Nu-mi place la „Național”. Nu-i șic...

— Și unde vreți să mergem? se interesă Sanea.

— Fleacuri, spuse femeia și închise televizorul.

Sanea se trezi. De abia se ținea pe picioare. Era aruncat dintr-o parte într-alta.

Se afla într-un spațiu negru, absolut etanș. Dar simțea că acolo se mai afla cineva. Întinse mina în întuneric și degetele-i se incurcă în părul mătăsoș al unui cap iubit.

— Eu sînt, Aleksandr, murmură el. Tu ești Violina, frumoasă Jupiteriană?

— O! Aleksandr, fiul Pămîntului! murmură nefericita Jupiteriană. Vom fi împreună, pînă la moarte. Soțul meu ne-a incuiat în acest container etanș și vom deveni sateliți veșnici ai acestei blestemate planete...

— Iubita mea! strigă Aleksandr, care se simțea din nou plin de forță. Iubita mea! N-o să murim! Pămîntul n-o să ne alunge de la sinul lui! Mă auzi? Tot globul răsună de mitinguri de protest. Oamenii simpli de pe Pămînt cer eliberarea noastră. Auzi tu, Jupiterian idiot? Hei tu, Soțul-ei... Mic Jupiterian unsuros! Violina mă lubește pe mine! Vom avea un copil și-l vom boteza Sanea!

— Nu, nu, nu! plînge Violina.

— Docherii din Le Havre au declarat greva foamei! continuă Sanea. Colhoznicii din regiunea Gorki au terminat secerișul cu cînel zile mai devreme! Mă auzi, Pămîntule? Fiul tău se va întoarce la tine, dar nu singur. Se va întoarce cu soția lui! Violina Jupiteriană.

O lovitură. Sanea se izbi cu capul de patul așezat în poziție verticală.

— Asta-i tot, spuse femeia, părăsînd fotoliul.

După o clipă paravanul din dreapta se dădu la o parte, Lumina strălucitoa-

re a soarelui îl lovi pe Sanea drept în ochi, făcîndu-l să strănute.

— Sari, Violina, spuse Soțul-ei. Te prind eu...

Era în spatele camionului și-i întindea mina ca s-o ajute să sară de pe platformă.

— Nu te-a zgîlțit prea tare?

— Nu... Dar mi-e teamă de frigiden, — Nu i s-a întîmplat nimic, o asigură șoferul. Nu sînteți primii pe care-l transport...

Liftul de serviciu nu funcționa. Începură prin a căra patul la etajul VII. Soțul se agita în jurul lui.

— Atenție! Nu împingeți!... Așa!... Așa!... Ușurel!... îi stricați rama!... Ușurel!...

Apoi transportară răcitorul. După aceea, Sanea a urcat sus masa cea îngustă, iar șoferul — fotoliul de piele...

— Iscăliți, spuse gîfîind Sanea.

— Unde? Întrebă soțul Jupiterienel.

— Uite aici... Unde scrie că mobila a fost transportată în cele mai bune condiții.

Soțul iscăli.

— Asta-i tot? întrebă el.

— Asta ar fi tot, îi răspunse Sanea.

— Cum tot? făcu șoferul, speriat.

— A, da! bolborosi sub mustață soțul Violi. Își scotoci buzunarele și-l întinse șoferului o hîrtie de cînd ruble. Ajunge?

— Ajunge! spuse Sanea.

— Mai adaug ceva îi ceru Viola șoferului ei, făcînd semn spre Sanea. Ori-cum, fără lift, pînă la etajul VII...

— Ajunge, repetă hotărît Sanea și o luă în jos pe scară.

Șoferul îl ajunse între etajul VI și V și îi șopti la ureche.

— Să nu te mai prind în mașina mea! Uite la el! Ajunge!...

Dar Sanea nici nu-l auzi.

La intrarea blocului un mustang scormonea nerăbdător pămîntul cu copitele. Aleksandr sări din prag drept în șea, își trase sombrero-ul pe cap și dădu pîteni calului. Mustangul se ridică în două picioare și o porni în galop, ducîndu-l în spinare, peste pampasuri, savane și prerii, peste jungle și cordillieri, spre sectorul „livrări — mutații” al întreprinderii de transport-auto.

Ark. Arkanov

EDITORIALE

Istoria literaturii universale

Institutul de literatură universală „A. M. Gorki” în colaborare cu Institutul de studii orientale de pe lângă Academia de Științe a U.R.S.S. pregătesc primul volum dintr-un tratat de Istorie a literaturii universale în zece volume. Tomul cuprinde o perioadă de literatură foarte vastă — începînd cu primele manifestări folclorice și continuînd cu literatura produsă în epoca antică — și se împarte în două părți: „Literatura veche din Asia și Africa” și „Literatura clasică a lumii antice”. Prima parte consacră capitole speciale literaturii popoarelor din Africa și Orientul Apropiat. A doua parte se subdivide, la rîndul ei, în două mari capitole: „Literatura Asiei”, cu subcapitole despre literatura veche a Chinei, Indiei, Iranului și Canaanului și despre literatura Europei antice.

În sumarul volumului sînt incluse de asemenea studiile „Apariția și formele timpurii ale artei populare” și „Literatura universală la hotarele unei noi epoci”, care sintetizează evoluția fenomenului literar universal, în perioada amintită.

Unele din temele volumului, cum ar fi literatura ebraică și izvoarele și dezvoltarea literaturii creștine timpurii, apar pentru prima dată într-o istoriografie literară sovietică. Redactorii volumului au încercat să depășească grūtățile ce se referă la periodizarea literaturii chineze și eline și să lumineze dintr-un unghi nou relațiile dintre literatura antică europeană și literatura celorlalte continente.



MECANICĂ

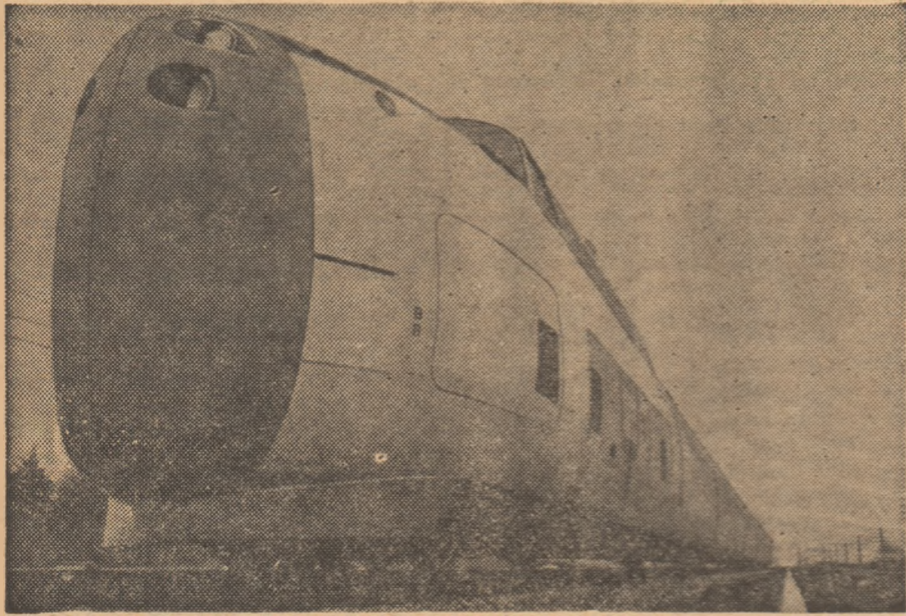
Trenul ridică mânușa

Timp de aproape un secol trenul a fost stăpînul incontestabil al transporturilor continentale. Astăzi, cînd domnia îi este serios periclitată de avion, el se vede oarecum forțat să recurgă la transformări radicale pentru a-și putea concura rivalul.

Au și apărut două mijloace de transport care i-au împrumutat numele și despre care „Veac nou” a mai scris: monorailul suspendat sau aerotrenul și trenul pneumatic, care circulă în tunele speciale, fiind împins de aer comprimat. Ambele au avantajul vitezei, dar necesită infrastructuri noi, care costă

ce înseamnă că roțile ar patina și viteza ar scădea mult.

După cum am mai anunțat, se preconizează adoptarea de către locomotive a turbinelor cu gaze folosite de avioane. Și acestea vor reprezenta probabil numai o soluție intermediară, căci permit viteze mari, dar nu asigură „aderența totală” obținută cu un sistem special de frinare electrică fără contact cu șina, deci inofensiv pentru ea. Într-adevăr, turbina de avion produce energie mecanică, care este comunicată roților prin intermediul unor angrenaje cu transmisie hidraulică. Viitorul aparține pro-



Cu această formă „turbotrenul” învinge mai ușor rezistența aerului

mult. De aceea specialiștii vor să obțină pe vechea „cale ferată”, viteze care să redea trenului supremația cel puțin în comunicațiile dintre orașele mari. O garnitură care ar merge cu 300 km pe oră, ar parcurge în mai puțin de două ore cei 400 sau 500 km care despart de obicei două localități importante.

Natural, un tren nu poate atinge viteze atât de mari pe liniile existente. Astfel încît, în primul moment s-ar părea că și aci se pune problema construirii de infrastructuri noi, cu toate complicațiile și cheltuielile pe care le implică. O soluție de compromis poate însă asigura rentabilitatea operației: menținerea tronsoanelor vechi în apropierea centrelor urbane și instalarea de linii noi numai în câmp deschis. De ce? Pentru că tocmai pătrunderea căilor de comunicații noi de la periferia orașelor pînă în centru necesită cele mai mari investiții, după cum au devedit-o deja autostrăzile: construirea unei autostrăzi cu patru piste costă de aproximativ zece ori mai mult în perimetrul centrelor urbane decît în afara lor. Pe de altă parte chiar dacă pe tronsoanele vechi, pe care va fi nevoit să circule cu vitezele „modeste” de azi, trenul va pierde un timp oarecare, el îl va recupera pe tronsoanele noi, care vor fi mai scurte decît cele actuale, deoarece nu vor mai face ocoluri pentru a deservi localitățile intermediare.

Căile ferate pentru viteze mari apar deci perfect realizabile, cu atît mai mult cu cît nu pun nici probleme de ordin tehnic. Rămîne de văzut ce fel de trenuri vor circula pe ele. Faimosul „Tokaido”, cel mai rapid tren din lume care, după cum se știe, leagă Tokio de Osaka, nu depășește 200 km pe oră iar în urma recordului mondial de viteză realizat experimental în 1955, respectiv 331 km pe oră, rămăsese încetățenită ideea că liniile ferate nu suportă viteze de acest ordin decît dacă li se asigură o îngrijire excepțională și continuă. Costul întreținerii era deci mult prea ridicat. Intre timp au fost concepute însă trenurile „cu aderență totală”, care vor permite vitezei să facă un salt. Este vorba de trenuri la care osiile tuturor vagoanelor sînt osii motoare.

La trenurile clasice locomotiva presează mai mult șinele decît vagoanele de pasageri căci osiile ei au de suportat 20 t, în timp ce ale vagoanelor de pasageri doar 8—11 t. În proiectele noi, toate osiile sînt motoare, sarcinile sînt repartizate egal între locomotivă și vagoane, ridicîndu-se la 14—16 t pentru fiecare. Astfel, nu numai că șinele suferă mai puțin, dar forța motrice este distribuită și transmisă mai bine, favorizînd viteza. Dacă nu s-ar introduce această inovație și s-ar mări puterea locomotivei, coeficientul ei de aderență ar fi depășit la un moment dat, ceea

ce înseamnă că roțile ar patina și viteza ar scădea mult. După cum am mai anunțat, se preconizează adoptarea de către locomotive a turbinelor cu gaze folosite de avioane. Și acestea vor reprezenta probabil numai o soluție intermediară, căci permit viteze mari, dar nu asigură „aderența totală” obținută cu un sistem special de frinare electrică fără contact cu șina, deci inofensiv pentru ea. Într-adevăr, turbina de avion produce energie mecanică, care este comunicată roților prin intermediul unor angrenaje cu transmisie hidraulică. Viitorul aparține pro-

PROIECTE

Un singur soare nu mai e destul

Noaptea poate fi transformată în zi. Această afirmație, la prima vedere de domeniul fantasticului, este științific argumentată de unii specialiști care se ocupă cu cercetarea spațiului cosmic. Ei încearcă să demonstreze că ar putea fi plasate pe o orbită în jurul Pămîntului cîteva oglinzi gigantice, cu diametrul de circa 600 de metri, care ar urma să reflecte razele solare. Confecționați dintr-un plastic acoperit cu un strat de aluminiu, acești originali sateliți ai planetei noastre s-ar deplasa cu o viteză egală cu viteza de rotație a Pămîntului în jurul Soarelui, din care pricină ar părea încremeniți într-un anumit punct pe cer. La nevoie ei ar putea schimba însă, cu ajutorul semnalelor radio, direcția razelor reflectate de suprafața lor.

Adepții îndrăznețului proiect nutresc convingerea că sub aspect tehnic lansarea pe orbită a uriașelor oglinzi este realizabilă într-un viitor apropiat. Una singură ar putea lumina, susțin ei, cu o intensitate de 1,5 ori mai mare decît Luna un teritoriu cu raza de 177 kilometri. Intensitatea luminii ar putea fi cu atît mai puternică cu cît s-ar folosi oglinzi în plus.

Un alt grup de specialiști preconizează crearea într-un viitor mai îndepărtat a unor zori artificiali cu ajutorul electrizării particulelor de hidrogen la distanța de 145 de kilometri de suprafața Pămîntului. Pentru electrizarea și împrăștierea particulelor s-ar putea folosi energia unor stații solare de forță aflate pe orbită.

Se pune însă o întrebare firească: de ce este necesară transformarea nopții în zi? Dintre avantajele posibile, cităm la întimplare:

Agricultura. În zonele cu climă tem-

perată lumina de zi în timpul nopții ar îngădui să se obțină alte două recolte într-un an.

Securitatea circulației. Catastrofele automobilistice cu sfîrșit fatal sînt de două ori mai numeroase noaptea decît ziua. Specialiștii susțin că „întunericul ucide”.

Reducerea numărului infracțiunilor. Statisticile arată că două treimi din furturile de automobile și 72 la sută din spargerii se comit în bezna protectoare a nopții.

Lupta împotriva calamităților naturale. În timpul inundațiilor, incendiilor, cutremurelor, uraganelor întunericul devine un auxiliar al forțelor distructive. Lumina de zi în orele de noapte ar contribui la salvarea multor vieți și la reducerea pagubelor materiale.

FIZIOLOGIE

Clima portativă

Orice animal pus în condiții atît de necorespunzătoare nevoilor de căldură ale organismului — așa cum s-a întîmplat la un moment dat cu omul primitiv — n-ar fi supraviețuit. Ființa umană însă a trecut cu bine această încercare. Rațiunea a ajutat-o să-și creeze sub învelișul protector din piei de animale o climă artificială corespunzătoare. În plus față de clima din peșteră pe care tot el o crease anterior. Noul fel de climă a fost un important pas înainte, căci omul a început să o poarte cu sine.

Temperatura medie a corpului omenesc nu este de 36,6°C cum se socotește de obicei, ci de 33,5°C. Această medie s-a stabilit măsurînd temperatura în 15 puncte dispuse uniform în tot organismul. Temperatura medie a suprafeței corpului este de 34,6°, a mîinilor — 34,0°, a picioarelor — 32,2°, a capului 32,3°.

Prin urmare, mîinile sînt mai calde decît capul iar picioarele partea cea mai rece a corpului. Foarte reci sînt tălpile picioarelor, a căror temperatură poate coborî în funcție de temperatura mediului înconjurător pînă la 25—20° și chiar mai jos.

Pentru ca organismul să poată desfășura o activitate normală consumul lui de energie pentru procesele vitale trebuie să fie echilibrat de energia pe care o primește. Omul are la dispoziție trei surse: două interne — căldura produsă de reacțiile chimice și de activitatea musculară — și una externă, căldura radiației solare, transmise direct sau prin intermediul aerului încălzit de Soare.

Organismul uman se poate „încărca” cu energie direct de la Soare, fiind un fel de baterie solară. Pe insulele Franz Joseph, în Arctica, fiecare centimetru pătrat de suprafață terestră primește anual de la Soare 50—60 de mii de calorii, iar la tropice de trei ori mai mult. Acolo, existînd considerabil mai multă căldură decît este necesară echilibrului termic al organismului uman, este chemat în ajutor sistemul de transpirație. În Arctica, în schimb, unde o prețuită fiecare calorie, de pe întreaga suprafață a corpului omenesc se evaporă abia 3—4 grame de apă. În deșert și în stepele uscate ale Asiei Centrale această valoare crește de 600—800 de ori.

Îmbrăcămintea, mai cu seamă cea albă, poate reduce considerabil aflulul de căldură. În felul acesta scade întrucîtva necesitatea de a cupla „mașina” transpirației, atît de eficace dar care consumă o cantitate colosală de energie, funcționînd în întregime grație inimii.

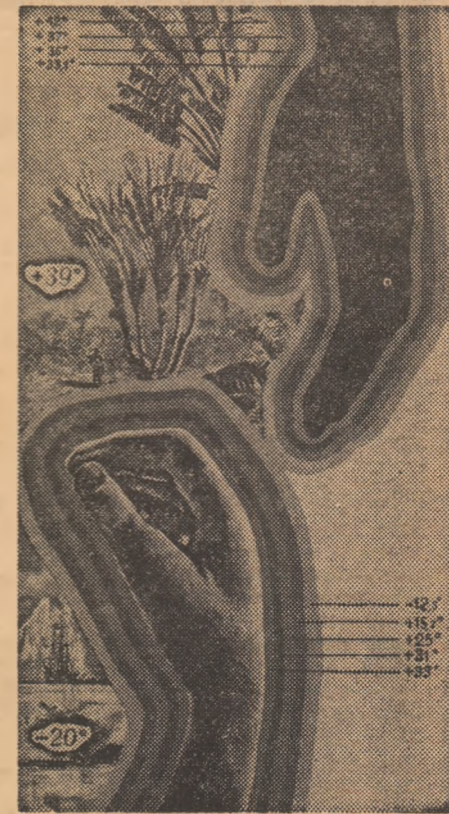
Așa cum peștii caută un loc cît mai adînc, omul este atras de o climă cît mai plăcută. Leagănele lui sînt fără îndoială zonele tropicală și subtropicală. Se știe însă că el nu a rămas veșnic în leagăn, ci s-a deplasat neconștient spre nord și spre sud pe direcția polilor Pămîntului. Astăzi temperatura medie a celei mai populate regiuni este de 16,5 grade. Cu fiecare an ce trece omul pătrunde în locuri care sub aspectul climatei par cu totul nefavorabile. Echipat cu o îmbrăcăminte corespunzătoare, el poate trăi astăzi practic în orice colț al planetei sale. Chiar și în Antarctica, cu gerurile ei de 90 de grade.

Un institut sovietic se ocupă de mai mulți ani cu elaborarea unor tipuri racionale de îmbrăcăminte pentru diverse condiții de climă existente pe teritoriul U.R.S.S. Cînd vorbesc de gerurile lor mari, siberienii adaugă: „Ce-i drept, la noi nu bat vînturi puternice”. Lenin-grădenii spun în schimb: „Pe noi mai ales umezeala ne chinuie”. Aceasta pentru că vîntul și umezeala aduc modificări esențiale senzațiilor de cald și

știința știința știința știința
știința știința știința știința
știința știința știința știința
știința știința știința știința
știința știința știința știința
știința știința știința știința
știința știința știința știința
știința știința știința știința

frig, condiționate de temperatura aerului.

Savantul suedez G. Bodman a introdus în știință termenul de „vreme aspră”. El a găsit și o formulă pentru a



Variațiile de temperatură ale mîinii într-o regiune caldă (plus 39 de grade) și ale mînușii groase care o protejează într-o regiune rece (minus 20 de grade)

măsura gradul de asprime a vremii în care a ținut seamă de acțiunea temperaturii aerului și a vîntului:

$$S = (1 - 0,04 t) (1 + 0,272 v)$$

S reprezintă temperatura aerului, v — viteza vîntului în metri pe secundă la înălțimea gruietei stațiilor meteorologice (9 m de la pămînt). Folosind această formulă simplă oricine poate calcula cît de aspră este clima în regiunea unde locuiește și cîte grade o despart de limita maximă a asprimii.

Elaborînd tipuri de îmbrăcăminte pentru diferite zone climatice institutul amintit are în vedere toți factorii componenți ai vremii incluzîndu-i în așa-numitele „temperaturi echivalent-eficace”, mai pe scurt E.E.T. Ele reprezintă de fapt temperatura pe care o simte omul și pe care aparatele o măsoară „pe porțiuni”. E.E.T. au stat și la baza raionării climatice a Uniunii Sovietice.

În partea cea mai de sus a hărții U.R.S.S., în insulele Oceanului Înghețat de Nord și în tundra arctică mărginită de ocean, se întinde zona pentru care se recomandă îmbrăcăminte de blană foarte groasă și încălțăminte extrem de călduroasă. Aici temperaturile echivalent-eficace ating în ianuarie minus 75 de grade. În taigaua și stepele Siberiei apusene unde în ianuarie E.E.T. nu coboară sub minus 40 de grade ca și în zonele temperate, perioade climatice de tranziție dau posibilitate organismului să se adapteze treptat la schimbarea vremii. Aici, îmbrăcămintea de lînă sau căpușită cu vată, este suficientă contra frigului.

Cu totul deosebită este clima în zona subtropicală a litoralului Mării Negre

INSULELE GALAPAGOS

Prietenii mei din iad

„Cine vrea să-și formeze o imagine despre aceste insule n-are decît să-și închipuie un teren afară din oraș, presărat pe alocuri cu mormane înalte de zgură, printre care șerpuie marea... E un tablou care oglindește fidel realitatea: în fața noastră se află mai degrabă un grup de vulcani stinși, decît niște insule, și arată așa cum ar arăta lumea dacă Dumnezeu ar abate asupra ei, la cumplita judecată de apoi, o ploaie de foc.

Nemărginitele păduri din nord, îndepărtatele întinderi ale mării pe care navele nu cutează să le înfrunte și ghețarii Groenlandei îi sperie pe oameni; prin sălbăticia lor... Dar și aceste locuri cunosc anotimpurile; permanenta succesiune a iernii și verii micșorează teama pe care ele o inspiră. Chiar dacă pădurile virgine n-au fost călcate de piciorul omului, totuși și ele simt adierea blîndului mai...”, scrie Herman Melville, autorul lui Moby Dick.

Intr-adevăr, Insulele Galapagos sînt urmărite parcă de un blestem, care le face și mai înfricoșătoare decît Marea Moartă sau cele două Poluri: ele nu cunosc anotimpurile, căci sînt străbătute de ecuator. Dacă la aceasta mai adăugăm curentul rece Humboldt, care stoarce pămîntului ultimele picături de apă, avem tabloul complet al acestor insule. Nici o forță a distrugerii nu le mai poate face vreun rău, căci și așa ele sînt un arid lanț de coline de lavă. Arșița nemiloasă, care se revarsă din văzduhul incins, a pirjolit pămîntul, brăzdindu-l cu crăpături adînci.

În schimb lipsa de vegetație, izolarea au transformat arhipelagul într-un rai pentru zoologi; stîncile golașe sînt populate de viețuitoare rarissime, de multe specii existente doar în această regiune: porumbelul de Galapagos, broaște țestoase gigantice, iguane de mare și leguane — suratele lor de uscat.

La prima privire, iguanele seamănă cu niște progenituri ale iadului. Ca să pot vedea mai îndeaproape acești monștri, am plecat spre insula Fernandina, celebră datorită marelui număr de iguane existent pe teritoriul ei.

În fața noastră se înalță, țîșnind din mare, un vulcan sinistru, al cărui con masiv, brăzdat de torente negre de lavă, să tot aibă vreo mie șase sute de metri. Pe măsură ce ne apropiem, insula pare mai pustie și mai înfricoșătoare. Lava, care i-a dat cîndva naștere, s-a împrăștiat pe sute de metri în mare și a încremenit, formînd stînci zimțate, care tresar la fiecare lovitură a valurilor zbuciumate. Vai de cei care li se ivesc în cale! Resturile cîtorva ambarcațiunii, care zac, ruginite, lingă coastă, sînt grăitoare.

De la linia țărîmului pînă în mijlocul insulei se întinde, cît vezi cu ochii, un deșert; oriunde îți îndrepti privirea — numai lavă. Ai putea crede că aici cad din văzduh pietre în loc de picături de ploaie. Foarte rar, la mari distanțe, se zărește cite un cactus. Ba, la un moment dat, observăm chiar și o fișie îngustă de plajă, pe care stă tolănit un leu de mare.

După ce debarcăm, străbatem un mic platou și ajungem într-un loc care mă face să cred că mă aflu cu mii de ani în urmă, în perioada în care șo-

pirlele și balaurii erau stăpîni atotputernici ai Pămîntului. Pe o stîncă din fața noastră se află o sumedenie de iguane, fiecare cu o lungime de circa un metru. Tolănite în voie, animalele se perpelesc la soare cu boturile ridicate. Încep să mă apropiu încet de ele, reținîndu-mi respirația, dar e o măsură de precauție inutilă, căci animalele nu-mi dau nici o atenție. Cred că mă socotesc o rudă de-a leului de mare.

Deîndată ce îmi găsesc un punct bun de observație și mă instalez comod, iguanele încep să părăsească solariul. Lunecînd ușor în apă, ele se îndreaptă fără grabă, spre niște stînci acoperite cu o vegetație săracă. Priveșc prin binoclu și văd cum înghit cu lăcomie alge, mișcîndu-și capul dintr-o parte într-alta, cum procedează cîinii cînd rod oase.

O bună bucată de vreme oamenii de știință n-au putut explica modul în care iguanele și alte viețuitoare acvatice elimină din organism surplusul de sare pe care îl înghit o dată cu apa. După cum se știe, naufragații mor dacă trebuie să bea multă vreme apă de mare, căci rinichii omului nu pot prelucra doza de sare pe care o conține apa oceanului. Iguanele înghit însă, o dată cu hrana, o cantitate enormă de apă de mare fără să aibă de suferit. Recent s-a stabilit că în organismul iguanelor există niște glande speciale, care absorb plusul de sare.

Pînă acum se credea că iguanele migrează, că trec ușor de pe o insulă pe alta. În realitate însă lucrurile nu se petrec așa. Observații îndelungate au arătat că „progeniturile iadului” evită să iasă departe în larg. Atașamentul lor față de uscat e determinat în primul rînd de teama pe care le-o inspiră rechinii. De multe ori în pîntecele „ucigașilor mării”, cum sînt supranumiți aceștia, se găsesc resturi de iguane.

Șopîrlele au un sistem riguros de expunere la soare. Un mascul adult ocupă invariabil același colț de stîncă pe care îl apără cu înverșunare, iar în jurul lui se așează citeva femele. Dacă un intrus se apropie de „reședința” lui, „proprietarul” devine amenințător, atitudine pe care o adoptă, de altfel, și rivalul lui. În asemenea cazuri, masculii își cascadează larg boturile roșii, clatină firos din cap și, zburîndu-și creasta de pe spate, se infig bine pe picioare. Din cînd în cînd aruncă pe nări un jet subțire de apă, o autentică parodie după balaurii din povești și legende, care scot foc pe nări. În timpul originalelor turnire, care se desfășoară după toate regulile artei, iguanele evită să-și pună în funcțiune dinții. Prevăzuți, fiecare, cu cite trei virfuri ascuțite, aceștia pot pricinui răni grave, ba chiar mortale. Încît ciocnirile dintre iguane nu au un deznodămînt tragic, ceea ce contribuie la conservarea speciei.

La un moment dat zăresc în apropiere o vietate care mă determină să mă ridic brusc în picioare. La circa zece metri distanță, o uriașă leguană galbenă devorează frunzele rare ale unui tuțș de croton. Sînt bucuroasă că am fericitul prilej de a vedea un exemplar, și încă splendid, din aceste vietăți, puține la număr, care populează Insulele Galapagos. Pe ceafă are o coamă alcătuită din niște ace tari, osificate, care se continuă, micșorîndu-se, pe spate.

Spre deosebire de iguane, leguana are o coadă scurtă și rotundă. Trupul galben deschis e stropit pe laturi și pe picioare cu pete mari de culoare cafeniu roșcat. Pielea încrețită de pe ceafă și git e cenușiu albicioasă. Ochii ciudați, portocalii-roșcați, mă privesc fix. La picioarele ei se mai

află o leguană, ceva mai mică, foarte grasă, probabil o femelă.

Mă apropiu cu băgare de seamă de cele două animale, dar cînd ajung la numai circa patru metri de ele masculul se ridică brusc pe picioarele din față, își zburlește coama și își înalță capul, cu botul căscat spre cer. Rămîne așa citeva clipe, după care revine în poziția inițială. Fac încă un pas înainte, dar leguana începe să șuiere furioasă și izbește cu coada în stîncă. După care fuge și se ascunde într-o crăpătură. Dar cum se ascunde! Își viră doar capul înăuntru lăsîndu-și afară corpul. După cum se vede, e o adeptă convinsă a politicii struțului. Coadă îi atîrnă atît de tentant, încît mă invită parcă să o înșfac și să trag de ea.

Dar tocmai cînd mă pregătesc să pornesc mai departe, femela îmi lese



Leguană pe plajă...

șar în cale. Ea se apropie, fără grabă, de un cactus și încearcă să apuce o frunză circulară căzută jos. După ce adulmecă, cu gesturi de gurmand, discul verde, suculent, de mărimea unei farfurioare, își infig cu lăcomie dinții în delicata cu țepi. Ca deșert mîncînd un fruct cu o formă ciudată, pe care îl înghite fără să-l mestece. În clipa aceea îmi vine o idee năstrușnică: să-i ofer eu ceva de mincare. Încît rup un fruct dintr-un copac și i-l arunc. Spre surprinderea mea, femela se repede spre el. Îi pipăie cu limba-i cărnosă, îl așează cu laba într-o poziție cît mai comodă pentru ea, după care îl înghite cu lăcomie. Repet gestul. De data aceasta se repede masculul la darul nesperat.

În scurt timp cele două animale ajung să-mi arate atîta incredere, încît îmi spun că ar trebui să plec, căci n-am ce face cu niște leguane domestice. E mai bine pentru ele să rămînă sălbatiche printre stîncile pirjolate de soare din fascinantele insule ecuatoriale.

S. Eibesfeldt

(După „Vokrug sveta“)

DAHOMEY

Gondolierii din Ganvey

Miturile Africii occidentale spun că lumea s-a născut din unirea Pămîntului cu Apa. Dar pentru locuitorii din marea lagună Nokoué, care înaintează adînc în coasta Piraților — cum se numește litoralul Dahomey-ului — pămîntul și apa reprezintă un singur tot. Căci locuitorii satelor Ganvey, Aguégue și Sokanié din laguna dahomeyană, se nasc și mor pe apă. Toată viața ei văd același peisaj: linia joasă a orizontului, unde cerul se contopește cu marea și niște insulițe care se ivesc timid din apă, aducînd din depărtare cu spinările unor balene ce se odihnesc pe valuri.

Ganvey, cea mai mare așezare pe piloni, are peste o mie de case acoperite cu papirus; e un întreg oraș, pe ale cărui străzi fluide lunecă sumedenie de pirogi, avînd la cîrmă gondolieri cu piele tucurie. Larma continuă și imbuzeala, ritmul trepidant de viață te face să uiți că pretutindeni în jur e numai apă.

Tribul din lagună face parte din gruparea etnică aizo, care în vechime popula Sudanul; și acum aizo vorbesc un dialect sudanez. Cum au ajuns să locuiască pe apă niște oameni originari din deșerturile Sudanului, aflat la mii de kilometri depărtare de Dahomey?

Istoricii afirmă că, de teama războinicilor arabi, aizo s-au retras, vreme de citeva secole, mereu spre sud pînă cînd au ajuns pe țărîmul oceanului. Perioada în care au apărut așezările lacustre e legată de expansiunea puternicului regat Abomey aflat pe actualul teritoriu al Dahomey-ului. În secolul XVIII, regatul a prosperat de pe urma comerțului cu sclavi. Războinicii organizau sistematic incursiuni în teritoriile vecine și vindeau prizonierii negustorilor francezi, spanioli și portughezi. De teama acestora, aizo au început să-și construiască în cele din urmă locuințe pe apă.

Aizo sînt pescari neîntrețuți. Uneori se întimplă ca, în timp ce circulă cu pirogile prin lagună, să se salte ușor peste bordul ambarcațiunii și, exact ca în biblie, să înceapă a călca pe apă. Mai exact, pe fundul mării care în această zonă nu e deloc adînc, spre a-și întinde năvoadele. Căci aizo pescuiesc din zori și pînă tîrziu noaptea, existența lor depinzînd în întregime de această indeletnicire, de capriciile unor sardele foarte apreciate, cu o lungime de 20 de cm, numite uc.

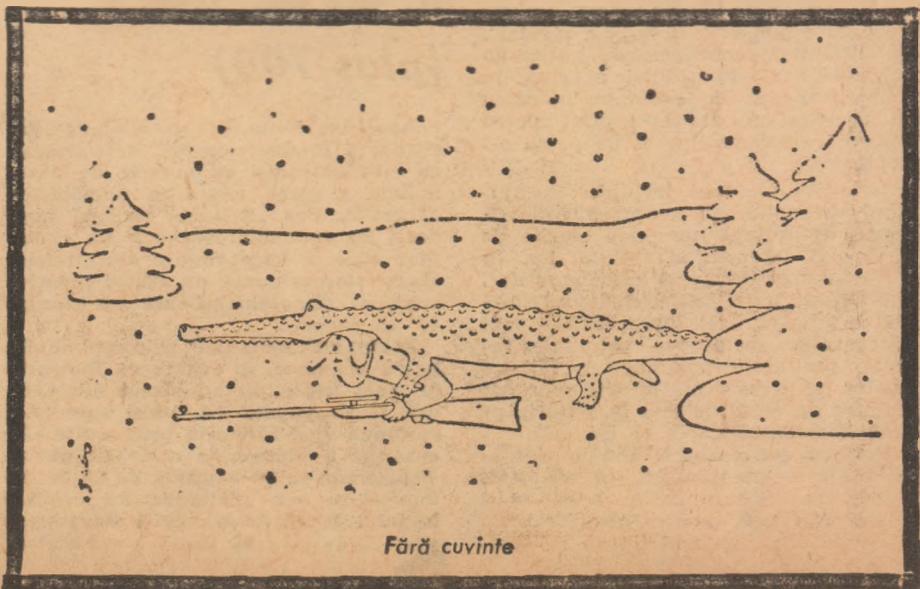
Peștele se prepară fiert, prăjit, sărat sau uscat la soare, din el extrăgîndu-se și un ulei, utilizat ca o originală „unitate de schimb” în comerțul local. După ce vind peștele, femeile, căci numai ele fac negoț, se întorc de la țîrg cu fructe, pinzeturi, vopsele și, în special, apă potabilă. Pare paradoxal, dar locuitorii din laguna Nokoué duc mare lipsă de apă.

În această regiune se pescuiește în mai multe feluri, oamenii recurgînd deseori la soluții ingenioase spre a putea prinde cît mai mult pește cu efort minim.

Autoritățile încearcă să-i ajute pe pescari, dîndu-le motoare pentru pescuitul în larg. Deocamdată, însă, locuitorii din laguna Nokoué privesc cu teamă oceanul, a cărui respirație zgomotoasă și greoaie răzbate noaptea, înfricoșîndu-i, în colibele lor sprijinite pe piloni.

V. Arsenev

• globul •
• globul globul •
• globul globul globul •
• globul globul globul globul •
• globul globul globul globul globul •
• globul globul globul globul globul globul •
• globul globul globul globul globul globul globul •



Fără cuvinte

