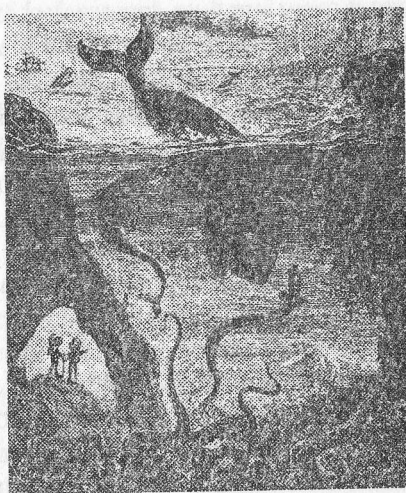


Jules Verne

DOUĂZECI DE MII DE LEGHE SUB MĂRI



Traducere: MADELEINE B.

Prezentare: LAURA-IVONA DUMITRU

Editura Andreas

- I. O stâncă mișcătoare / 5
- II. Pro și contra / 11
- III. Cum îi va plăcea domnului / 18
- IV. Ned Land / 24
- V. La întâmplare / 31
- VI. Cu toată viteza / 35
- VII. O balenă de specie necunoscută / 44
- VIII. *Mobilis in mobili* / 51
- IX. Furiile lui Ned Land / 59
- X. Omul apelor / 66
- XI. Nautilus / 75
- XII. Totul prin electricitate / 82
- XIII. Câteva cifre / 89
- XIV. Fluviul negru / 95
- XV. O invitație prin scris / 105
- XVI. O plimbare în vale / 112
- XVII. O pădure submarină / 117
- XVIII. Patru mii de leghe sub Pacific / 122
- XIX. Strâmtoarea Torres / 132
- XX. Câteva zile pe uscat / 138
- XXI. Trăsnetul căpitanului Nemo / 149
- XXII. *Aegri somnia* / 156
- XXIII. Împărăția mărgeanului / 159
- XXIV. Oceanul Indian / 165
- XXV. O nouă propunere a căpitanului Nemo / 170
- XXVI. O perlă de zece milioane / 177
- XXVII. Marea Roșie / 185
- XXVIII. Arhipeleagul Grecesc / 196

- XXIX. Mediterana în patruzeci și opt de ore / 203
XXX. Golfulețul Vigo / 207
XXXI. Un continent dispărut / 216
XXXII. Păcura submarină / 222
XXXIII. Marea sargaselor / 227
XXXIV. Cașaloți și balene / 233
XXXV. Sloiuri de gheață / 240
XXXVI. Polul Sud / 247
XXXVII. Accident sau incident? / 253
XXXVIII. Lipsă de aer / 259
XXXIX. De la Capul Horn la Amazon / 265
XXXX. Caracatițele / 269
XXXXI. Gulf-Stream / 276
XXXXII. La 47°24' latitudine
și 17°28' longitudine / 283
XXXXIII. Un măcel / 287
XXXXIV. Ultimele vorbe ale căpitanului Nemo / 293
XXXXV. Încheiere / 298



nul 1866 fusese însemnat printr-un eveniment ciudat, un fenomen nelămurit și de nelămurit, pe care, desigur, nimeni nu l-a uitat. Fără a vorbi de zgomotul care tulbura populațiile porturilor și care atâta spiritul public dinăuntrul continentelor, oamenii de la mare au fost mai cu seamă mișcați. Negustorii, armatorii, căpitanii de vapoare, skiperii și masterii Europei și ai Americii, ofițeri de marină, militarii din toate țările și, după ei, guvernele diferitelor state ale ambelor continente, se preocupaseră în cel mai înalt grad de acest fapt.

Într-adevăr, de câțva timp, mai multe vapoare se întâlneau pe mare cu „un lucru enorm“, un obiect lung în formă de fus, câteodată fosforescent, mult mai mare și mai iute decât o balenă.

Faptele relative la această apariție, însemnate în diferitele jurnale de bord, se potriveau destul de exact cu structura obiectului sau a ființei în discuție, cu iuteala foarte mare a mișcărilor sale, cu puterea-i surprinzătoare de locomoție, cu viața-i deosebită cu care părea înzestrată. Dacă era un cetaceu, el întrecea ca mărime pe toți aceia pe care știința îi clasase până atunci. Nici Cuvier, nici Lacepede, nici Dumeril, n-ar fi admis existența unui asemenea monstru – numai doar dacă l-ar fi văzut cu propriii lor ochi de savanți.

Judecând după mijlocirea observațiilor făcute în diferite rânduri, înlăturând aprecierile timide care atribuiau acestui obiect o lungime de două sute de picioare¹, respingând părerile exagerate că e lat de o leghe² și lung de trei, se putea totuși afirma că această ființă fenomenală întrecea cu mult toate dimensiunile admise până atunci de către ihtiologi – dacă existau totuși.

¹ Picior (u.m. anglo-soxonă) – 0,3048 m (*n.red.*).

² Leghe (u.m. engleză) – 5,55955 km (*n.red.*)

Însă el exista, faptul în sine nu mai putea fi tăgăduit, și, cu răceală pornire care împingea creierul omenesc spre uimire, vom înțelege emoția produsă în lumea întregă de această apariție supraomenească.

Într-adevăr, la 20 iulie 1866 steamerul¹ *Governor-Higgison* al Calcutt and Burnacb Stem Navigation Company întâlnise acest morman mișcător la cinci mii de leghe în estul coastelor Australiei. Căpitanul Backer crezuse la început că se află în fața unei stânci necunoscute. Se pregăteau tocmai să afle situația exactă a locurilor, când două coloane de apă azvârlită de către nelămuritul obiect făsniră, șuierând, la o înălțime de o sută cincizeci de picioare. Deci, numai dacă această stâncă nu era supusă expansiunilor intermitente ale unui gheizer, *Governor-Higgison* avea într-adevăr de-a face cu vreun mamifer de apă, necunoscut până atunci, care azvârlea, prin răsuflătoarele lui, coloane de apă amestecate cu aer și cu vapori.

Un asemenea fapt fusese observat și la 23 iulie a aceluiași an, în mările Pacificului, de către *Crisfobal-Colon* al West India and Pacific Steam Navigation Company. Așadar, acest cetaceu extraordinar se putea transporta dintr-un loc în altul cu o iuțeală surprinzătoare, deoarece, la un interval de trei zile, *Governor-Higgison* și *Crisfobal-Colon* l-au observat în două puncte ale hărții, despărțite printr-o distanță de mai bine de șapte sute de leghe marine.

Peste două săptămâni, la două mii de leghe de acolo, *Helvetia*, al Compagnie Nationale, și *Shanon*, al Royal-Mail, mergând în sens opus în acea porțiune a Atlanticului, dintre Statele Unite și Europa, își semnalaseră unul altuia monstrul la 42° 15' latitudine nord și 60° 35' longitudine la vest de meridianul Greenwich. În această observare simultană, s-a evaluat lungimea minimă a mamiferului la mai bine de trei

¹ Steamer (lb. engleză) – navă cu aburi (n.red.).

sute cincizeci de picioare englezești, deoarece *Shanon* și *Helvetia* aveau o dimensiune inferioară lui, cu toate că măsurau o sută de metri de la proră la cârmă. Însă cele mai mari balene, acelea care trăiesc prin împrejurimile Insulelor Aleutiene, Kulammok și Umgulil, n-au întrecut niciodată lungimea de cincizeci de metri – dacă au ajuns cumva această lungime.

Aceste raportări sosite unul după altul, alte observări făcute de pe transatlanticul *El Pereire*, o ciocnire între *Etna* din Ecuatorul Inman și monstru, un proces-verbal al ofițerilor fregatei franceze *La Normandie*, o destăinuire foarte serioasă obținută de către statul major de la comandorul Fitz-James de pe bordul lui Lord Clyde, mișcă adânc opinia publică. În țările cu mai puțin serioase, se glumi asupra fenomenului; dar țările serioase și practice, Anglia, America, Germania, se ocupă serios de el.

În toate centrele mari, monstrul devenise la modă. Îl cântăra prin cafenele, îl batjocoriră prin ziare, îl reprezentară pe scenele teatrelor. Mincinoșii avură astfel ocazia de a turna verzi și uscate. Apărură prin ziare tot felul de ființe închipuite și gigantice, începând cu balena albă, teribila Mobby Dick, din ținuturile hiperboreene, până la krakenul peste măsură de mare, ale cărui tentacule pot îmbrățișa un vas de cinci sute de tone, trăgându-l în adâncurile oceanului.

Atunci, izbucni nesfârșita polemică a credulilor și a incredulilor în societățile savante și în ziarle științifice. „Chestia monstrului” aprinse spiritele. Ziaristii care profesează spiritul vărsară valuri de cerneală în timpul acestei campanii memorabile.

Timp de șase luni, războiul continuă cu șanse deosebite. Mica presă răspundea cu o vervă neseacă articolelor de fond ale Institutului Geografic din Brezil, ale Academiei Regale de științe din Berlin, ale Asociației Britanice, ale Institutului Smithsonian din Washington, ale preotului Moingo și cronicilor științifice ale marilor ziare din Franța și din străinătate.

Spiritualii scriitori ai micii prese, parodiind o vorbă a lui Linne, spusă de adversarii monstrului, susținură într-adevăr că „natura nu face prostii“ și somară pe contemporani să nu dezmință natura, admitând existența krakenilor, a șerpilor de mare, a acelor Mobby Dick și a altor bazaconii. În sfârșit, într-un articol de ziar satiric foarte incisiv, cel mai iubit dintre redactorii lui dădu o ultimă lovitură monstrului și îl răpuse în mijlocul unui hohot de râs universal. Spiritul învinse știința.

În timpul primelor luni ale anului 1867, problema părea uitată și nimeni nu se mai gândea la ea, când alte fapte au fost aduse la cunoștința publică. Nu mai era atunci vorba de a dezlega o problemă științifică, ci de a înlătura o primejdie adevărată și serioasă. Chestiunea luă cu totul altă întorsătură. Monstrul devenise o insulă, o stâncă, dar o stâncă fugarnică, ce nu putea fi determinată, ce nu putea fi prinsă.

La 5 martie 1867, *Moravian*, al lui Montreal Ocean Company, aflându-se în timpul nopții la 27° 30' latitudine și 27° 15' longitudine, își lovi coasta tribordului de o stâncă ce nu era însemnată pe nicio hartă. Sub presiunea combinată a vântului și a celor patru sute de cai putere, vasul plutea cu o iuteală de treisprezece mile. Desigur că fără calitatea superioară a lemnului din care era construit, *Moravian*, la această izbitură, s-ar fi scufundat cu cei două sute treizeci și șapte călători pe care-i aducea din Canada.

Accidentul se întâmplase pe la orele cinci dimineată, când începuse să se lumineze de ziuă. Ofițerii de serviciu de pază se năpustiră la partea de dinapoi a vasului. Ei cercetară oceanul cu cea mai mare băgare de seamă, dar nu văzură nimic afară de un vârtej puternic, ce se spărgea la o distanță de șase sute de metri, ca și când suprafața lichidă ar fi fost lovită cu putere. Își însemnară exact locul întâmplării și *Moravian* își urmă calea fără stricăciuni aparente. Se lovise el oare de vreo stâncă submarină sau de vreo rămășiță enormă a vreunui naufragiu? Nu se putea ști. Dar, după ce cercetară carena în

bazinele de reparație, ei văzură că o parte a tăișului său fusese sfărâmată.

Acest fapt, extrem de grav în sine, ar fi fost uitat poate, ca atâtea altele, dacă, după trei săptămâni, nu s-ar fi repetat în împrejurări identice. Însă datorită naționalității vasului victimă a acestei noi ciocniri, datorită renumelui companiei căreia îi aparținea acest vapor, evenimentul avu un răsunet imens.

Fiecare cunoaște numele celebrului armator englez Cunard. Acest industriaș inteligent întemeiase, în 1840, un serviciu poștal între Liverpool și Halifax, cu trei vapoare de lemn, cu roți, cu o putere de patru sute de cai și cu o cotă de o mie o sută șazeci și două de tone. Peste opt ani, materialul companiei spori cu patru vase de câte șase sute cincizeci de cai putere și cu o mie opt sute douăzeci de tone, și peste doi ani, cu încă două vase superioare în putere și tonaj. În 1853, compania Cunard, al cărei privilegiu pentru transportul depeșelor fusese reînnoit, adăugă succesiv la materialul său vasele *Arabia*, *Scotia*, *China*, *Java*, *Russia*, toate vapoare de primă marcă și din cele mai mari care, după *Great-Eastern*, au brăzdat vreodată mărilor. Așadar, în 1867, compania avea 12 vapoare, dintre care opt cu roți și patru cu elice.

Dacă dau toate aceste lămuriri, e pentru ca fiecare să știe care este însemnătatea acestei companii de transporturi maritime, cunoscută în lumea întreagă prin conducerea ei inteligentă. Nici o altă întreprindere de navigație transoceanică nu a fost condusă cu mai multă pricepere, nici o altă afacere nu a fost încoronată de mai mult succes. De 26 de ani vapoarele Cunard au traversat de două mii de ori Atlanticul și niciodată nu au avut o călătorie neizbutită, o întârziere, nicio dată nu s-a pierdut o scrisoare, un om sau un vas. De aceea aleg călătorii, cu toată concurența puternică a Franței, linia Cunard, după cum s-a constatat din documentele oficiale din ultimii ani. După ce v-am spus asta, nimeni nu se va uimi de

răsunetul pe care îl provoacă accidentul întâmplat unuia dintre cele mai frumoase steamere ale ei.

La 13 aprilie 1867, marea fiind frumoasă, vântul liniștit, *Scotia* se afla la 15° 12' longitudine și 45° 37' latitudine. Mergea cu o viteză de treispezece mile, patruzeci și trei sutimi, sub presiunea a o mie de cai putere. Roțile lui loveau apa cu o regularitate perfectă.

La ora 4 și 17 minute, spre seară, în timpul cinei călătorilor adunați în salonul mare, se întâmplă o izbitură, de altfel puțin simțită, pe cheresteaua *Scotiei*, prin coasta ei și puțin în dosul roții de babord.

Scotia nu lovise, ci fusese lovită, printr-un instrument mai curând tăios sau ascuțit decât strivitor. Ciocnirea fusese atât de ușoară, că nimeni nu s-ar fi îngrijorat la bord, fără strigătele supraveghetorilor, care urcară pe punte strigând: „Ne scufundăm! Ne scufundăm!“.

Mai întâi călătorii au fost foarte speriați, dar căpitanul Anderson se grăbi să-i liniștească. Într-adevăr, primejdia nu putea fi amenințătoare. *Scotia*, împărțită în șapte compartimente prin niște pereți prin care nu putea pătrunde apa, trebuia să reziste unei năvăliri de apă.

Căpitanul Anderson coborî de îndată pe fundul vasului. Și-a dat seama că al cincilea compartiment fusese inundat, iar iuțeala cu care pătrundea apa dovedea că gaura era mare. Din fericire, acest compartiment nu conținea cazanele, căci focurile s-ar fi stins de îndată.

Căpitanul Anderson opri de îndată vasul și unul dintre marinari se scufundă pentru a cerceta stricăciunea. Peste câteva clipe se constată existența unei găuri late de 2 metri în carena steamerului. O asemenea gaură nu putea fi astupată și *Scotia*, cu roțile pe jumătate înecate, era nevoită să-și urmeze astfel călătoria. Vasul se afla atunci la 300 leghe de Capul Clear, și după trei zile de întârziere, care neliniști foarte mult populația din Liverpool, intră în bazinele Companiei.

Inginerii cercetară atunci vasul, care fusese tras pe uscat cu fundul în sus. Ei nu-și putură crede ochilor. La doi metri și jumătate sub nivelul apei era o deschizătură regulată, în formă de triunghi isoscel. Spărtura tablei era de o netezime perfectă. Trebuia, așadar, ca unealta care a produs-o să fie puțin obișnuită și, după cum fusese împinsă cu o putere uimitoare, găurind astfel o tablă de patru centimetri, trebuia să se fi retras de la sine printr-o mișcare retrogradă și într-adevăr de nelămurit.

Aceasta a fost ultima întâmplare care a avut ca rezultat să pasioneze din nou opinia publică. Din această clipă, într-adevăr, toate întâmplările maritime care nu aveau o cauză determinată, erau puse pe seama monstrului. Acest animal fantastic luă asupra lui toate acele naufragii al căror număr, din nenorocire, e foarte mare, căci din treii mii de vase, a căror pierdere este înregistrată în fiecare an la Biroul Veritas, numărul vaselor cu aburi și cu pânze, presupuse pierdute cu totul din lipsă de orice știre, se ridică la nu mai puțin de două sute.

„Monstrul“ era deci învinovățit, pe drept sau pe nedrept, de dispariția lor. Comunicarea între diferitele continente devenind din ce în ce mai periculoasă, publicul ceru categoric ca mările să fie în sfârșit curățate cu orice preț de acest îngrozitor cetaceu.

II. Pro și contra

Pe timpul când se petreceau aceste evenimente, mă întoaceam de la o explorare științifică întreprinsă în pământurile rele din Nebraska, în Statele Unite. În calitatea mea de profesor suplitor la Muzeul de Istorie Naturală din Paris, Guvernul francez m-a numit și pe mine în această expediție. După șase luni petrecute în Nebraska, de unde am adus colecții de preț,

am sosit la New-York, pe la sfârșitul lui martie. Plecarea mea spre Franța era hotărâtă pe la începutul lui mai. În așteptare, mă îndeletniceam cu clasarea bogățiilor mele mineralogice, botanice și zoologice, când se întâmplă accidentul *Scotiei*.

Eram cu totul la curent cu chestiunea la ordinea zilei, și cum să nu fi fost oare? Am citit și recitit toate ziarele americane și europene, fără să fiu mai lămurit. Acest mister îmi dădea de gândit. În neputința de a-mi forma vreo părere, cădeam dintr-o extremă în alta.

La sosire mea la New-York, nu se vorbea decât despre asta. Ipoteza insulei plutitoare, a stâncii ce nu putea fi prinsă, susținută de câteva spirite necompetente, fusese cu desăvârșire respinsă. Și, într-adevăr, acea stâncă să fi avut o mașină în pânțec? Altfel cum se putea deplasa cu o repeziciune atât de uimitoare?

A fost respinsă, de asemenea, ipoteza unei chereștele plutitoare, a unor sfârâmături uriașe ale vreunui naufragiu, tot din cauza repeziciunii deplasării.

Nu mai rămâneau, așadar, decât două rezolvări cu puțință ale problemei, care alcătuiau două grupe deosebite de partizani: pe de o parte cei care erau pentru un monstru de o putere colosală, pe de altă parte cei ce erau pentru un vas „submarin“, de o putere motrice extremă.

Însă această din urmă ipoteza, care putea oricum fi admisă, nu putu rezista anchetelor care erau făcute de către ambele continente. Era foarte puțin probabil ca un singur întreprinzător să aibă la dispoziția lui o asemenea mașină mecanică. Unde și când ar fi putut-o construi, și cum ar fi ținut secretă această construcție?

Numai un guvern putea avea o asemenea mașină distrugătoare și, în aceste timpuri dezastruoase, când omul se străduie să înmulțească puterea armelor de război, se putea ca un stat să încerce, în dauna altora, această unealtă formidabilă.

Dar ipoteza unei mașini de război căzu iarăși față de declarațiile guvernelor. Fiindcă era vorba despre un interes public, deoarece comunicațiile transoceanice erau periclitate, sinceritatea guvernelor era neîndoioasă. De altfel, cum se putea admite ca să fi scăpat de ochii publicului construcția acestui vas submarin? E foarte greu pentru un om obișnuit să păstreze taina în asemenea împrejurări și, desigur, pentru un stat era cu neputință, deoarece toate faptele îi sunt supravegheate de către puterile locale.

Deci, după ce s-au făcut anchete în Anglia, Franța, Rusia, Prusia, Spania, Italia, America, chiar și în Turcia, ipoteza unui submarin a fost cu totul respinsă. Ipoteza monstrului reveni așadar din nou pe tapet, cu toate ironiile neîncetate cu care lovea mica presă, și o dată pornite pe această cale, spiritele se lăsau târâte de cele mai absurde visuri ale unei ihtiologii fantastice.

La sosirea mea la New-York, mai multe persoane îmi făcuseră onoarea să mă consulte asupra fenomenului în chestiune. Publicasem în Franța o lucrare *in-quarto* în două volume, intitulată *Misterele marilor adâncuri submarine*. Această carte, gustată cu deosebire de lumea savantă, făcea din mine un specialist în această latură destul de întunecată a istoriei naturale. Mi se ceru părerea. Atât timp cât puteam nega realitatea faptului, îl negai cu desăvârșire. Dar în curând am fost silit să mă lămuresc categoric. Și chiar „onorabilul Peter Aronnax, profesor la Muzeul din Paris“, a fost provocat de către *New-York Herald* să-și formuleze o părere oarecare.

M-am supus din cauză că nu mai puteam tăcea. Discutai problema sub toate formulele ei, politic și științific, și redau aici concluzia unui articol pe care l-am publicat în numărul din 30 aprilie:

„Astfel, ziceam eu, după ce am cercetat pe rând toate ipotezele, înlăturând orice altă presupunere, trebuie neapărat să admitem existența unui animal de mare de o putere excesivă. Marile adâncimi ale oceanelor ne sunt cu totul

necunoscute. Sonda nu le-a putut încă atinge. Ce se petrece în aceste prăpăstii? Ce fel de ființe pot locui la 12 sau 15 leghe sub suprafața apelor? Cum este organismul acestor ființe? Cu greu ne putem închipui! Însă soluția problemei ce mi s-a pus mă poate pune în încurcătură.

Sau cunoaștem toate varietățile ființelor care populează planeta noastră, sau nu le cunoaștem. Dacă nu le cunoaștem pe toate, dacă natura mai are pentru noi taine în ihtiologie, nimic mai logic decât a admite existența peștilor sau a cetaceelor de specii cu totul noi, care locuiesc în mediile nepătrunse de sondă și pe care un eveniment oarecare, o fantezie, un capriciu le duce, după lungi intervale, spre nivelul superior al oceanului. Dacă, dimpotrivă, cunoaștem toate speciile vii, trebuie neapărat să căutăm animalul în chestiune printre ființele de mare catalogate și, în acest caz, voi fi dispus să admit existența unui narval¹ uriaș.

Narvalul obișnuit atinge adesea lungimea de 60 de picioare. Înmulțit cu cinci, cu zece chiar, această dimensiune, dați acestui cetaceu o putere proporțională cu mărimea lui, măriți armele ofensive și veți obține animalul dorit. El va avea proporțiile determinate de către ofițerii Shannon-ului, instrumentul cerut pentru găurirea *Scotiei* și o putere îndeajuns de mare pentru a sfărâma chereșteaua unui steamer. Într-adevăr, narvalul este înarmat cu o sabie de fildeș, cu o halebardă, după expresia unor naturaliști. Aceasta e un dinte principal care are tăria oțelului. S-au găsit câțiva dintre dinții aceștia înfipti în trupul balenelor pe care narvalul le atacă întotdeauna cu succes. Alții au fost smulși, nu fără greutate, din carenele vaselor pe care le-au străbătut dintr-o parte în alta,

¹ Narval – cetaceu cu dinți ce face parte din familia Monodontidae alături de belugă ce trăiește pe tot parcursul anului prin oceanul Arctic. Acestea s-au descoperit prima dată în apele din nordul Canadei și din Groenlanda în sud la 65°N latitudine (*n.red.*).

precum un burghiu găurește un butoi. Muzeul de la Facultatea de Medicină din Paris are unul dintre acești colți, lung de doi metri douăzeci și cinci de centimetri și lat de patruzeci și opt de centimetri la baza lui!

Ei bine, închipuiți-vă arma de zece ori mai puternică, animalul de zece ori mai mare, împingeți-l cu o iuțeală de douăzeci de leghe, înmulțiți masa lui cu pătratul iuțelii lui și veți obține lovitura în stare a produce catastrofa cerută. Deci, până la informații mai deslușite, eu sunt pentru un animal de mare, de dimensiuni colosale, înarmat cu o halebardă și cu un adevărat pinten, ca și fregatele cuirasate sau ca ramsii de război, având totodată cantitatea și puterea lor motrice.

Astfel s-ar elucida acest fenomen de nelămurit – numai în ciuda celor ce am întrevăzut, ce am văzut, simțit și resimțit, ceea ce iarăși este cu puțință“.

Aceste ultime vorbe erau o lașitate din partea mea, dar voiam, până la un anumit punct, să-mi păzesc demnitatea mea de profesor, să nu mă fac de râs față de americani care, când râd, râd bine. Îmi păstrai astfel un mijloc de scăpare. De fapt însă, admiteam existența monstrului.

Articolul meu a fost discutat cu aprindere, ceea ce-i aduse un mare răsunet. El împacă un oarecare număr de partizani. Dezlegarea pe care o propunea lăsa, de altfel, liber curs închipuirii. Spiritului omenesc îi plac aceste închipuiri mărețe de ființe suprafirești. Marea este cel mai prielnic mediu în care se poate produce și dezvolta. Masele lichide conțin cele mai mari specii de mamifere cunoscute, și se poate că ele ascund în adâncimea lor moluște de o mărime neasemuită, crustacee îngrozitoare, cum ar fi stacojii de o sută de metri sau raci de două sute de tone! De ce nu? Altădată, animalele pământeste, contemporane erelor geologice, patrupelele, reptilele, păsările, erau construite după modele gigantice. Creatorul le-a aruncat într-un tipar colosal, pe care timpul l-a micșorat încetul cu încetul. Pentru ce marea, în adâncimile ei necunoscute, n-ar fi păstrat aceste mostre enorme specifice vieții unor alte