

DEASUPRA APELOR, TRECĂTORI ȘI PĂMÂNTURI

LIMES
2018

CUPRINS

CUVÂNT ÎNAINTE	5
NOUĂ ZILE DINTR-UN AN	9
PE URMELE CAVALERILOR IOANIȚI	33
TURCIA BY BUS	53
VACANȚĂ ÎN DELTA	80
REVERBERAȚIA MATERIALĂ A MEMOREI NABABULUI	84
JURNAL BALTIC	92
CÂT MAI AU ALPII FRUNȚILE DE GHEAȚĂ?	112

NOUĂ ZILE DINTR-UN AN

Premieră triplă, care se va dovedi, de fapt, una marcată de vechiul meu obicei, de călător de serviciu, va fi cumva integrată în bulbul din foi învelite al experiențelor de gen. Prima călătorie de unul singur, închizând cumva cercul formulei din anii celui de-al doilea serviciu, o zi, un oraș, între două nopți pe cușeta trenului. Dar diferența e că e prima călătorie de unul singur în străinătate. Prima călătorie de unul singur cu avionul. București Henry Coandă – Amsterdam Schipol. Compania KLM. Avioane cu burta albă și spinarea bleu, te duc cu gândul la echipamentul squadrei azzurra, care mâine, 1 iulie 2012, când voi sărbători separat 36 ani de raie, în sensul filmului lui Billy Wilder, cu Marilyn (a treia premieră!) va juca (și va pierde categoric, dar nu le poți avea pe toate) finala campionatului European, în fața Spaniei *amarilla-roja*. Primesc un mic premiu pentru micul curaj al expediției solitare,

libris
Respect pentru oameni și cărți

loc la un hublou care nu e pe aripă. Ba chiar locul din mijloc e neocupat. La culoar, un domn distins, discret fistichiu, cu care voi verifica o regulă din familia murphologică: între trei și șase ore de călătorie, indiferent de mijlocul de transport, rutier, feroviar, naval sau aerian, în condiții similare de unu-la-unu, conversația se leagă doar în ultimele 45 de minute și debarcarea lasă o undă de regret, dar și o cunoștință ieșită din banal.

Pe rândul meu și cele adiacente, total nouă locuri, trei călători au laptopurile deschise pe genunchi. Al meu e unul dintre ele, cu bateria încărcată la maximum de autonomie. Așa că, fără a disprețui prima posibilitate de a vedea comod exteriorul, nu-mi lipsesc avid ochii de hublou. Mă distrez doar cu joaca preferată, observând că indiferent de perspectivă, raccourci (de pe stradă) sau plonjeu (de la hubloul avionului), centrul de prelucrare a senzației vizuale își păstrează forța de asociativitate, văzând în nori tot felul de lucruri. Totuși am timp de a observa o anume diferență: privind în sus, spre cer, văd cu precădere, segmente de hărți, pe când privind de sus figurile de animale, reale sau fantastice, chiar nu contează, sunt majoritare. Mă amuz cu un arhipelag britanic foarte puțin deformat dar simetrizat dreapta-stânga, cu o Irlandă spre nord-est de Edimburg, după nici juma' de milă un Donald Duck (doar mă duc în țara Dutchmen, nu?), ca apoi să închei jocul remarcând

un Atreyu, câinele zburător din *Neverending Story*, într-o dezvoltare verticală de nori, a cărei nume tehnic l-am uitat. Dacă mi l-aș aminti oricum ar perturba tabloul. Semn că e cazul să revin la laptop. Nu din spirit gregar și nici ca să fac pe interesantul, ci doar pentru a menține la nivel rezonabil indicele de folosire a timpului. Reușesc să mă concentrez până la a reveni la atmosfera prequel și vânez o găselniță pe care numai senzația subterană a zborului ar fi reușit s-o inducă. Ca apoi să conversez cu vecinul, plecând de la banala mea observație că începeam să pierdem, discret, înălțime. Se dovedește a fi norvegian, pretinde a avea afaceri în Constanța (suma pe care susține că ar fi investit-o în economia țării mele, pe care țară pretind eu că o cunosc mai bine, mă face să citez, pentru a nu știu câta oară, celebra replică a lui Lino Ventura din *Bulevardul romului*: „Dacă omul zice că e mexican și orb, atunci e mexican și orb”) și indiferent dacă e un milionar trăznit sau doar un trăznit, e cult, ceea ce fu al doilea semn că îngerul meu binecuvântează călătoria. Oricum e primul străin care, dincolo de politețea de a-mi aprecia fluenta îngrozitoare mele engleze de mahala, nu mă crede rus, ceea ce face plauzibile contactele lui cu românii. Sau, poate, oricât ar fi de precară engleza mea, partenerii lui or vorbi una și mai proastă.

În fine, primul punct de preocupare, contactul cu gazda mea de ocazie, se făcu mai lesne decât mi-ar fi putut fi teamă

(la anularea căreia voi reveni, necesarmente, căci merită). După un telegrafic intermezzo în familia doamnei care-l însoțise la aeroport, în alt sat, asezonat cu excelente prăjituri cu rubarbara și cu mac, cumpărate din Germania (dar frecvente în zona noastră intracarpatică pe vremea când avea o identitate mai puțin diluată ca acum), sunt plasat în cabana unde voi locui. O mostră de inventivitate și spirit utilitarist ale olandezilor, amenajată fiind, pentru vizitele fiicei mezine a pitorescului personaj, dintr-un garaj. Cu *tout à l'égout*. Undeva, sus, pe fond firește alb, în încăperea dușului, patru litere negre, în relief, format Times New Roman. Deduc, iar *mijnheer* T. îmi confirmă cu un surâs, că e numele respectivei fiice. Studentă în muzeologie la Amsterdam. Știu deja că inerentele și perenele dificultăți de adaptare la un loc nou se vor evapora. Prenumele mezinei e identic cu unul dintre nickurile unuia dintre duhurile mele transparente. Fu amănuntul ăsta, peste care cel puțin 17 oaspeți din 19 ai simpaticului neerlandez l-ar fi neglijat, pecetea lămuritoare a binecuvântării angelice. Penultima avu un humor mai agresiv: făcusem, din instinct dar și din bune calcule, care se dovediră corecte, un minim de publicitate incursiunii, pe ideea de a da minimum de informații publicului conexiunilor personale și în nici un caz informații necerute. Cu extrem de puține excepții. O tânără doamnă din lumea literelor și surselor celor două duhuri transparente, mereu însoțitoare.

Nu mă întrebați de ce, de data asta, nu și Scânteinei și nici dacă voi mai fi spus cuiva. Prințesa neagră din pădurea de arțar, căreia îi mărturisisem vag doza de preocupare, îmi răspunse hohotind de râs: hehehe, KLM? Păi eu le-am tradus websitul, e ca și cum te-aș însoți. N'aibi teamă. Așteptai în liniște și fără panică o replică echilibrantă, subtilă, discretă, de la celălalt duh, replică oricum anunțată de răspunsul sec, telegrafic: sper să-ți placă ce vei vedea. Care răspuns, iată, veni. Prin cele patru litere negre, în relief, format Times New Roman. Ce litere? ALMA. Ce legătură au cele patru litere cu duhul meu transparent? Acuma pot dezvălui. Duhul meu transparent a intrat vijelios, cu opt ani în urmă, în universul meu, folosind un nick straniu, compozit, a cărui primă componentă era format din aceste patru litere. Doar că nu cu majuscule. Insolit, deci cu atât mai rezonant. Ceea ce nu mă împiedică să rămân *sur mes gardes* luni dimineată, când o prietenă pictoriță, graficiană și boemă, care-mi promisese că-și va sacrifica o zi pentru a-i arăta contelui de septembrie care sunt, la exact trei ani după un episod existențial decisiv din biografia mea, Amsterdamul ei. Firește, întrucâtva diferit de vagile mele proiecte oricum flexibile și chiar de ale gazdei, la fel de artist, dar cu altă viziune. Dar totul merse ceas. Căci prima senzație a călătorului debutant în Nederlandia e că seamănă, poate paradoxal, cu Svizzera. Cum poate semăna o țară de jos, cucerită de sub

apele Mării Nordului cu una montană asta poate fi și va fi subiectul multor reflecții ulterioare. Între timp, ziua aniversară fu dedicată startului fructuos al unuia din punctele misiunii: transfer selectiv de material video, de la documentare la filme de colecție.

Marți, a patra din cele nouă zile dintr-un an ale misiunii mele de cercetare prin luptă, fui cadorisit cu un aperitiv al turului prin mirifica zonă ambientală a satului unde locuiesc, ceea ce-mi accentuă senzația conturată încă de la primul drum, de extragere din aeroport, că zona teritorială, din afara orașelor mari, a Nederlandiei, e un parc nesfârșit, numai bun de plantat sanatorii virtuale de probleme neuropsihice, deși nu cred că asta să fie o explicație suficientă a uluitorului calm al băștinașilor, politicoși până-n vârfurile dispăruților saboți, ba chiar îmi oferi, *de plano*, una dintre bicicletele personale (bănuie că-i cea rezervată pentru mezina cu numele reliefat cu majuscule în relief, negru pe alb, pe un perete interior al cabanei), pentru a hălădui de capul meu, dacă și când aş avea timp și keff. După un scurt interludiu printr-o consignație cu un nume emblematic, Emaus, veni și prânzul, bogat și impresionant: un tur al zonei lacustre din jurul Utrechtului, orașul mare cel mai apropiat. Pentru o țară despre care știi că o bună parte din ea fu smulsă mării, prin îndiguiuri (doar numele unuia din cele două mari porturi, Amsterdam, socotit Veneția

nordului, asta și înseamnă, digul de pe Amstel), nimic nu-i mai firesc decât o șosea cu lac în dreapta și lac în stânga, dar pentru cineva neobișnuit, senzația e stranie. Zona e un amestec de sate cu proprietăți ale oamenilor bogați și extrem de bogați. Primii au case lacustre foarte greu accesibile, practic izolate, ultimii castele, nu sunt două la fel, de la stilul local, tradițional la cel renescentist, cu debarcadere proprii toate. Înflorește o industrie a vaselor, de toate mărimile. În schimb, prin forța lucrurilor, potențialul turistic e subdezvoltat, puține restaurante, n-am văzut hoteluri. E o realitate specifică locului, proprietarii au construit acolo ca să scape de lume, banii le vin din alte surse. În zonă e și un castel al familiei regale, Drakenstein, dar în afara spațiului lacustru, în plină pădure. Nume neobișnuit, ar putea însemna Piatra Dragonului. Sau stânca? Întâlnești totuși multe mașini și foarte multe biciclete. Departe, însă, de a fi așa de multe precum în localitățile urbane și rurale. Olanda e plină de canale înguste, pe care vara nu vezi bărci, dar iarna se patinează. Cel mai mare lac, cu satul aferent, numite identic, Lostrecht, îl înconjurăm cam într-o oră. Cum viteza limită în zonă oscilează între 40 și 60 km/h, aş putea evalua diametrul mediu la 15-20 km. Comparabil, ca întindere, cu Snagovul. În unele porțiuni sunt și baze sportive de canotaj. Vegetația e corespunzătoare mediului local, dar malurile sunt bordate de păduri.

Dar vișina din glazura desertului fu explicația morilor de vânt olandeze. Cu prilejul opririi lângă una, de muzeu. Mai întâi rolul lor: elemente de reglaj ale sistemului acvatic. Unul conceput de secole, cu scopul de a nu produce diferențieri inechitabile, datorate curgerii naturale, în alimentarea cu apă a fiecărei gospodării. Al doilea element al sistemului integrat de reglaj îl constituie ecluzele. Iar al treilea, sistemul de senzori, e cel mai simplu: adâncimea măsurată a apei pe fiecare canal. Morile aveau rol de stații de pompare. Morile de vânt. Pentru industria morăritului se foloseau mori de apă, doar apă e, har domnului, din plin. Sistemul funcționează și acum, dar la nivelul tehnologic actual. Iată de ce morile de vânt, celebre, au devenit, câte mai sunt, izolate, muzee. Toate astea gazda mi le explică cu răbdare, ca unui neofit. Nici nu sunt altceva în materie și nici nu mă simt. Doar un învățăcel care face conexiuni. Doar asta mi-e firea.

Poate că totuși n-ar trebui trecut prea repede peste sistemul de reglaj al nivelului în rețeaua de canale. Câmpia olandeză e mult mai plată decât câmpia Dunării. Dar nu e perfect plată. Suprafața unui lac e plană, dacă lacul e izolat. Dacă comunică cu alte cursuri de apă, respectiv canale, numai dacă ar fi perfect plană apa n-ar curge. Curge dacă alimentează lacul și dacă preia deversarea din el. Dar pe ansamblul câmpiei, orice denivelare a solului ar determina curgerea apei de la cote

mai ridicate la cote mai scăzute. După un timp determinat, canalele situate într-o zonă mai înaltă fie și cu un metru s-ar dezgoli de apă. Iar solul nu poate fi făcut perfect plan. Nu ar fi vorba numai de dreptul proprietarilor riverani la cota lor de nivel, ci de instabilitatea esențială a sistemului de canale. Care e definitorie pentru Olanda. De aceea s-a implementat în timp sistemul de reglaj, bazat pe măsurătoarea adâncimii pe fiecare canal și setul de stăvilare manevrabile. Istoriceste, reglajul se făcea manual, la tehnologia actuală, cum am spus, sistemul e automat și integrat.

Moara lângă care am oprit e plasată, firesc, lângă un canal, aproape de o ecluză. Ecluza trebuie să afli unde e, ca s-o vezi. Ce vezi de la distanță e o roată ca un vinci de ancoră, cu opt brațe, dar în plan vertical. Lanțurile pe care le trage manevrează ecluza. Dar nici pe departe lucrurile nu se opresc aici. Căci altă roată, identică, tot verticală, e plasată exact lângă moară. Lanțurile ei trag, orientând moara cu planul aripilor frontal, pe direcția vântului. Partea de sus, mobilă, rotativă în jurul unui ax vertical, înfipt temeinic în pământ, în mijlocul părții fixe, de jos. Și ultimul element care sugerează asociația ce-o făcui. Poziția fixată pentru cât timp vântul nu-și schimba direcția se obținea rotind capetele lanțurilor de tracțiune în jurul unor piloni cu forma de babale. Da, ca pe cheiurile portuare. Care piloni închipuie un cerc în jurul axului morii. Logic. Dar

elementele mecanice par împrumutate din marină. Pentru un neam de marinari nimic nu pare mai firesc. După fenicieni, cretani, greci (ca termen generic, nedeosebind între ahei și eleni), după vikingi, venețieni și genovezi, după spanioli și portughezi (a căror expansiune se datorează academiei și bibliotecii prințului Enrique zis Navigatorul), olandezii au fost înaintea francezilor și a englezilor marii navigatori ai lumii postrenascentiste, moderne ai zice, întemeind imperii coloniale. Uite-așa au ajuns ăștia dintr-o mlaștină un imperiu, spunea un prieten, cu ani în urmă, pe vremea când Olanda juca (și pierdea) două finale consecutive de campionat mondial de fotbal. Iar ipoteza plauzibilă a transferului de tehnologie marinărească spre organizarea teritoriului face legătura. Gazda, căreia îi expun, întrerupând prezentarea, ipoteza mea, clatină sceptic din cap: da, e posibil, spune rezervat, cu politețea celui care se îndoiește de ce va fi gândit altcineva, dar la care nu se gândise personal. În fine.

A patra zi, practic cea mijlocie a sejurului, scoțând din socoteală prima zi, a zborului și a acomodării și ultima, care va fi cea mai grea, a zborului invers și pentru care tocmai aflu că încă nu am soluție operațională, o iau de unul singur la Utrecht, să văd baremi Domul. Dacă turnul se întrevedea și ieri de pe drum, în unele puncte și drumul de la gara centrală, alăturată nucleului stațiilor de autobuze e lesnicios, turnul se vede de la

distanță, surpriza vine de aproape: e complet separat de corpul catedralei. Abia înăuntru vezi o explicație care cere informare ulterioară: o schiță de plan a clădirii, în două variante: înainte și după uragan. Care uragan? O să aflu, deocamdată pare să fi fost unul care să fi dărâmat aripa dintre turn și o absidă laterală. Care, completă, conform schiței, ar fi dat ansamblului formă de cruce privită de sus. Sigur că toate bisericile creștine au această formă, dar abia sugerată, mai accentuată la unele catedrele. Domul e prima catedrală văzută care, în presupusa formă inițială, accentuează forma de cruce la proporțiile clasice. Înclină spre gotic din exterior, numai bolți ogivale, idem în interior, dar natura lutherană se evidențiază prin tipică sobrietate. Ce n-am mai văzut până acum în nici un lăcaș de cult creștin e dispoziția neobișnuită a băncilor, perpendicular pe linia scaunelor, cei care șed pe bănci privind nu spre altar, ci spre participanții la liturghie așezați pe scaune. Configurația are oarecum, păstrând proporțiile, aerul parlamentului britanic. Amvonul, opus mesei liturghiale de la intrarea liberă în altar (pe dos decât la bisericile ortodoxe), la fel de sobră, iar orga de deasupra aduce, firesc, cu cea de la biserica lutherană de lângă catedrala catolică Sfântul Iosif din București.

E momentul să mă întorc la ziua de luni. Care avu patru timpi. O croazieră pe canalele Amsterdamului, oferită de artista care-și luase în serios oficiile de gazdă, cârmaciul fiind un