LIBRIS | We know books

JULES VERNE

DOUĂZECI DE MII DE LEGHE SUB MĂRI

Ilustrații de MM. de Neuville și G. Roux

Traducere de Manuela Coravu



LITERA
București

LIBRIS | We know books

CUPRINS

PRIMA PARTE 5
I. *O STÂNCĂ MIȘCĂTOARE* 5
II. *PENTRU ȘI CONTRA* 13
III. *„CUM DOREȘTE DOMNUL“* 20
IV. *NED LAND* 27
V. *LA ÎNTÂMPLARE* 35
VI. *CU TOATĂ VITEZA* 43
VII. *O SPECIE NECUNOSCUTĂ DE BALENĂ* 53
VIII. MOBILIS IN MOBILE 62
IX. *FURIILE LUI NED LAND* 73
X. *OMUL MĂRILOR* 81
XI. NAUTILUS 92
XII. *TOTUL CU AJUTORUL ELECTRICITĂȚII* 102
XIII. *CÂTEVA CIFRE* 111
XIV. *FLUVIUL NEGRU* 120
XV. *O SCRISOARE DE INVITAȚIE* 135
XVI. *PLIMBARE PE CÂMPIE* 145
XVII. *PĂDUREA SUBMARINĂ* 153
XVIII. *PATRU MII DE LEGHE SUB PACIFIC* 161
XIX. *VANIKORO* 171
XX. *STRÂMTOAREA TORRES* 183
XXI. *CÂTEVA ZILE PE PĂMÂNT* 192
XXII. *TRĂSNETUL CĂPITANULUI NEMO* 206
XXIII. AEGRI SOMNIA 219
XXIV. *REGATUL CORALILOR* 229

LIBRIS | We know books

PARTEA A DOUA 241
I. *OCEANUL INDIAN* *241*
II. *O NOUĂ PROPUNERE A CĂPITANULUI NEMO* *253*
III. *O PERLĂ DE ZECE MILIOANE* *262*
IV. *MAREA ROȘIE* *276*
V. ARABIAN TUNNEL *289*
VI. *ARHIPELAGUL GRECESC* *301*
VII. *MEDITERANA ÎN PATRUZECI ȘI OPT DE ORE* *314*
VIII. *GOLFUL VIGO* *326*
IX. *UN CONTINENT DISPĂRUT* *337*
X. *MINELE DE CĂRBUNI SUBMARINE* *348*
XI. *MAREA SARGASELOR* *361*
XII. *CAȘALOȚI ȘI BALENE* *371*
XIII. *BANCHIZA* *385*
XIV. *POLUL SUD* *399*
XV. *ACCIDENT SAU INCIDENT?* *414*
XVI. *FĂRĂ AER* *422*
XVII. *DE LA CAPUL HORN LA AMAZON* *436*
XVIII. *CARACATIȚELE* *446*
XIX. *GULFSTREAM* *462*
XX. *47°24' LATITUDINE ȘI 17°28' LONGITUDINE* *475*
XXI. *HECATOMBA* *485*
XXII. *ULTIMELE CUVINTE ALE CĂPITANULUI NEMO* *496*
XXIII. *ÎNCHEIERE* *504*

LIBRIS | We know books

PRIMA PARTE

I

O STÂNCĂ MIȘCĂTOARE

Anul 1866 a fost marcat de un eveniment bizar, un fenomen neexplicat și inexplicabil pe care, fără îndoială, nimeni nu l-a uitat. Oamenii mării au fost impresionați în mod deosebit, ca să nu mai vorbim despre zvonurile care îi tulburau pe muncitorii din porturi și înflăcărau imaginația cetățenilor din interiorul continentelor.

Negustorii, armatorii, căpitanii de corăbii, comandanții și proprietarii de vase din Europa și America, ofițerii de marină din toate țările și, de asemenea, guvernele statelor din cele două continente erau cu toții preocupați, în cel mai înalt grad, de acest fapt.

Într-adevăr, de câtva timp, mai multe corăbii întâlniseră pe mare „ceva enorm", un obiect lung, fusiform, adesea fosforescent, mult mai mare și mai rapid decât o balenă.

Amănuntele consemnate în diverse jurnale de bord în legătură cu această apariție concordau destul de exact asupra structurii obiectului sau ființei respective, a vitezei nemaiîntâlnite, a mișcărilor sale, a puterii surprinzătoare a locomoției, a vieții ciudate cu care părea dotată. Dacă era vorba de un cetaceu, atunci acesta depășea în volum toate animalele clasate până atunci de oamenii de știință. Nici Cuvier, nici Lacépede, nici domnii Dumeril și de Quatrefages nu ar fi admis existența unui astfel de monstru decât dacă l-ar fi văzut cu propriii lor ochi de savanți.

Dacă luăm în considerare doar media observațiilor făcută în repetate rânduri – lăsând la o parte evaluările timide, care atribuiau acestui obiect o lungime de două sute de picioare[1], și respingând, totodată, opiniile exagerate, care pretindeau că are o lungime de trei mile[2] și o lățime de o milă – se poate afirma totuși că această ființă fenomenală depășea cu mult dimensiunile admise până atunci de ihtiologi – dacă ea exista cu adevărat.

Or, într-adevăr, ea exista, era un fapt de-acum de netăgăduit și, gândindu-ne la acea facultate proprie creierului omenesc de-a fabula, se poate lesne înțelege emoția provocată în lumea întreagă de această apariție supranaturală.

Cât despre tendința de a o plasa în rândul legendelor, era cazul să se renunțe la așa ceva.

Într-adevăr, pe data de 20 iulie 1866, nava cu aburi *Governor Higginson,* aparținând Companiei Calcutta and Burnach Steam Navigation, întâlnise această masă mișcătoare la cinci mile în estul coastelor Australiei. Căpitanul Baker a crezut la început că este vorba de o stâncă necunoscută; era gata chiar să stabilească poziția exactă a acesteia, când două coloane de apă aruncate de ciudatul obiect s-au înălțat, sfârâind, la o sută cincizeci de picioare în aer. Deci doar dacă această stâncă nu era supusă expansiunilor intermitente ale unui gheizer, *Governor Higginson* avea de-a face, într-adevăr, cu un mamifer, necunoscut până atunci, ce arunca prin nări coloane de apă amestecată cu aer și vapori.

Același fenomen a fost observat și pe 23 iulie, același an, în mările Pacificului, de către *Cristobal Colon,* de la Compania West India and Pacific Steam Navigation. Deci acest cetaceu extraordinar putea să circule dintr-o parte în alta cu o viteză surprinzătoare, deoarece la trei zile distanță navele *Governor Higginson* și *Cristobal Colon* l-au observat în două puncte ale golfului aflate la o distanță de șapte sute de leghe marine[3].

Cincisprezece zile mai târziu, la două mii de leghe de acolo, *Helvetia,* de la Compania Națională, și *Shannon,* de la Royal Mall, circulând în această

[1] Un picior (unitate de măsură engleză pentru lungime) – 0,3048 m. (N. tr.)

[2] O milă marină (navală) – 1.853 m. (N. tr.)

[3] Leghea marină (5 558,35 m) se folosea pentru măsurarea distanțelor pe mare, în vreme ce pentru distanțele pe uscat se folosea leghea terestră (4 452 m). (N. tr.)

LIBRIS | We know books

parte a Atlanticului cuprinsă între Statele Unite și Europa, își semnalează reciproc monstrul la 42°15' latitudine nord și 60°35' longitudine vest de meridianul Greenwich. Conform acestor observații simultane, s-a putut evalua lungimea minimă a mamiferului la mai mult de trei sute cincizeci de picioare englezești, deoarece *Shannon* și *Helvetia* aveau dimensiuni inferioare acestuia, cu toate că măsurau o sută de metri de la etravă la etambou. Or, cele mai mari balene, cele care trăiesc pe lângă insulele Aleutine, Kulammak și Umgullick, nu au depășit niciodată cincizeci și șase de metri – dacă ajung la această mărime.

Aceste rapoarte, sosite unele după altele, noile observații făcute la bordul transatlanticului *Le Pereire,* ciocnirea între *Etna,* aparținând liniei maritime Iseman, și monstru, un proces-verbal întocmit de ofițerii fregatei franceze *La Normandie,* un foarte serios relevment obținut de statul major al comandorului Fitz-James, la bordul navei *Lord Clyde,* au emoționat profund opinia publică. În țările cu firi vesele, dispuse la optimism, fenomenul a fost luat în derâdere, dar țările serioase și cu simț practic, precum Anglia, America, Germania, erau foarte preocupate de acest fenomen.

Peste tot în marile centre, monstrul a ajuns să fie la modă. A fost cântat în cafenele, a fost batjocorit în ziare, a fost adus pe scenele teatrelor. Fițuicile de doi bani au avut ocazia să publice tot felul de bazaconii. Ziarele – care se epuizau imediat – reproduceau în paginile lor toate ființele imaginare și gigantice, începând cu balena albă, teribila Moby Dick din regiunile hiperboreene, și ajungând la krakenul cel imens, ale cărui tentacule pot cuprinde o clădire de cinci sute de tone și s-o ducă în adâncurile mării. Au fost reproduse chiar și relatările verbale ajunse până la noi din vechime, opiniile lui Aristotel și Pliniu, care admiteau existența acestor monștri, apoi poveștile norvegiene ale episcopului Pontoppidan, relatările lui Paul Heggede și, în sfârșit, rapoartele domnului Harrington, a cărui bună credință nu poate fi pusă la îndoială când afirmă că a văzut, fiind la bordul navei *Castillan,* în 1857, acel șarpe enorm care până atunci nu frecventase decât paginile vechiului ziar liberal *Le Constitutionnel,* ce aparținea opoziției.

Atunci a izbucnit interminabila polemică între cei ce credeau și cei ce nu credeau în societățile savante și publicațiile științifice. „Povestea monstrului" aprinse spiritele. Ziariștii care făceau cronică științifică în luptă cu

LIBRIS | We know books
Jules Verne

cei interesați doar de spirit, plini de curiozitate, vărsară valuri de cerneală în timpul acestei campanii memorabile. Câțiva chiar două, trei picături de sânge, căci de la șarpele-de-mare au ajuns la insulte dintre cele mai ofensatoare.

Timp de șase luni, războiul continuă cu șanse diferite. La articolele de fond ale Institutului Geografic din Brazilia, ale Academiei Regale de Științe din Berlin, ale Asociației britanice, ale Institutului Smithsonian din Washington, la discuțiile din *The Indian Arhipelago,* din *Cosmos* ale abatelui Moigno, din *Mittheilungen* ale lui Petermann, la cronicile științifice ale marilor ziare din Franța și din străinătate, micile ziare ripostau cu o vervă nestăvilită. În astfel de publicații, scriitorii spirituali, parodiind un cuvânt al lui Linne citat de adversarii monstrului, susțineau că „natura nu produce proști" și-i rugau pe contemporanii lor să nu dezmintă natura, admițând poveștile despre krakeni, despre șarpele de mare, despre Moby Dick și alte elucubrații ale marinarilor.

În sfârșit, într-un ziar satiric foarte temut, cel mai iubit dintre redactorii lui – colac peste pupăză – se năpusti asupra monstrului și, asemenea lui Hippolyt, îi dădu o lovitură de grație și-l termină într-un hohot de râs universal. Spiritul învinsese știința.

În timpul primelor luni ale anului 1867, povestea părea înmormântată și nu dădea semne că va renaște, când noi fapte fură aduse la cunoștința publicului. Nu mai era vorba de o problemă științifică ce trebuia discutată, ci de un pericol real, serios, de evitat. Povestea luă cu totul altă turnură. Monstrul redeveni o insulă, o stâncă, dar o stâncă mișcătoare, a cărei poziție nu poate fi nici determinată, nici atinsă.

În noaptea de 5 martie 1867, vasul *Moravian,* de la Compania Montreal Ocean, ce se afla la 27°30' latitudine și 72°15' longitudine, lovi cu tribordul o stâncă pe care nicio hartă nu o menționa. Vasul circula cu o viteză de treisprezece noduri[1], datorată celor patru sute de cai-putere[2] ai motorului, ajutați și de vânt. Fără îndoială că, fără calitatea superioară a învelișului său

[1] Nod – unitate de măsura a vitezei unei nave, a unor curenți marini, egală cu o milă marină pe oră (1 852 m/h). (N. tr.)

[2] Cal-putere – unitate de măsură pentru putere, egală cu 75 kilogram metri pe secundă, folosită pentru a exprima puterea unui motor.

LIBRIS books

exterior, *Moravian* ar fi fost sfărâmat de șocul loviturii și ar fi fost înghițit de adâncuri împreună cu cei două sute treizeci și șapte de pasageri pe care-i ducea în Canada.

Accidentul se petrecuse pe la ora 5 dimineața, când se iveau zorile. Ofițerii s-au năpustit înspre partea din spate a vasului. Au examinat foarte atenți oceanul. Nu au văzut nimic, în afară de o vâltoare puternică, cam la șase sute de metri în urmă, ca și cum apa ar fi fost lovită cu mare forță. Relevmentul locului fu stabilit cu cea mai mare exactitate și vasul își continuă drumul fără avarii aparente.

Moravian se lovise de vreo stâncă submarină sau de epava vreunui vas naufragiat? Nu se putea ști, dar când carena i-a fost examinată cu mare atenție, în șantierul de reparații, se văzu că o parte a chilei fusese destul de serios afectată.

Acest fapt, foarte grav, ar fi fost poate uitat, ca multe altele, dacă peste trei săptămâni nu s-ar fi reprodus în condiții identice.

Numai că, datorită naționalității vasului victimă, dar și reputației companiei căreia îi aparținea, evenimentul a avut un răsunet imens.

Toată lumea cunoaște numele armatorului englez Cunard. Acest industriaș inteligent a fondat, în anul 1840, un serviciu poștal între Liverpool și Halifax, folosind trei vase de lemn cu roți cu zbaturi, cu o forță de patru sute de cai-putere și o capacitate de o mie o sută șaizeci și două de tone. Opt ani mai târziu, numărul vaselor companiei creștea cu patru nave, cu șase sute cincizeci de cai-putere și o mie opt sute douăzeci de tone. Și, după alți doi ani, cu încă două vase superioare ca putere și tonaj. În 1853, Compania Cunard, al cărei drept pentru transportul corespondenței tocmai fusese reînnoit, adaugă vaselor sale *Arabia, Persia, China, Scotia, Java, Russia,* toate vase de primă categorie și cele mai mari, după *Great-Eastern,* care au străbătut vreodată oceanele și mările. Deci, în 1867, compania poseda douăsprezece vase, dintre care opt cu zbaturi și patru cu elice.

Dacă dau aceste detalii pe scurt, o fac pentru ca fiecare să-și dea seama de importanța acestei companii de transporturi maritime, cunoscută în lumea întreagă pentru modul inteligent în care este condusă. Nicio companie de navigație transoceanică nu a fost condusă cu mai multă abilitate, nicio afacere nu a fost încununată cu mai mult succes. De douăzeci și șase de

LIBRIS | We know books
Jules Verne

ani, vasele Companiei Cunard au traversat de două mii de ori Atlanticul și, niciodată, nicio călătorie nu a fost întreruptă, nicio întârziere nu a avut loc, nicio scrisoare, om sau vas nu au fost pierdute. Așa că pasagerii preferă încă, cu toată concurența puternică făcută de Franța, Compania Cunard, fapt dovedit de o dare de seamă întocmită după documentele oficiale din anul trecut. Acestea fiind spuse, nimeni nu se va mai mira de răsunetul pe care-l stârni accidentul întâmplat unuia dintre cele mai frumoase vase ale sale. La 13 aprilie 1867, marea era calmă, briza ușoară, iar vasul *Scotia* se afla la 15°12' longitudine și 45°37' latitudine. Mergea cu o viteză de treisprezece noduri și patruzeci și trei de sutimi, datorită celor o mie de cai-putere. Zbaturile loveau apa cu o regularitate perfectă. Pescajul vasului era de șase metri și șaptezeci de centimetri, deplasând un volum de șase mii șase sute optzeci de metri cubi.

La ora 4 și 17 minute, spre seară, în timpul cinei pasagerilor, adunați în marele salon, o izbitură se produse în coasta vasului, puțin în spatele zbatului de la babord. Vasul *Scotia* nu lovise, ci mai degrabă fusese lovit de ceva mai curând ascuțit și perforant decât contondent. Lovitura a fost atât de ușoară, încât nimeni nu i-ar fi dat nicio atenție, dacă n-ar fi fost strigatele marinarilor, care urcau din cala vasului, urlând:

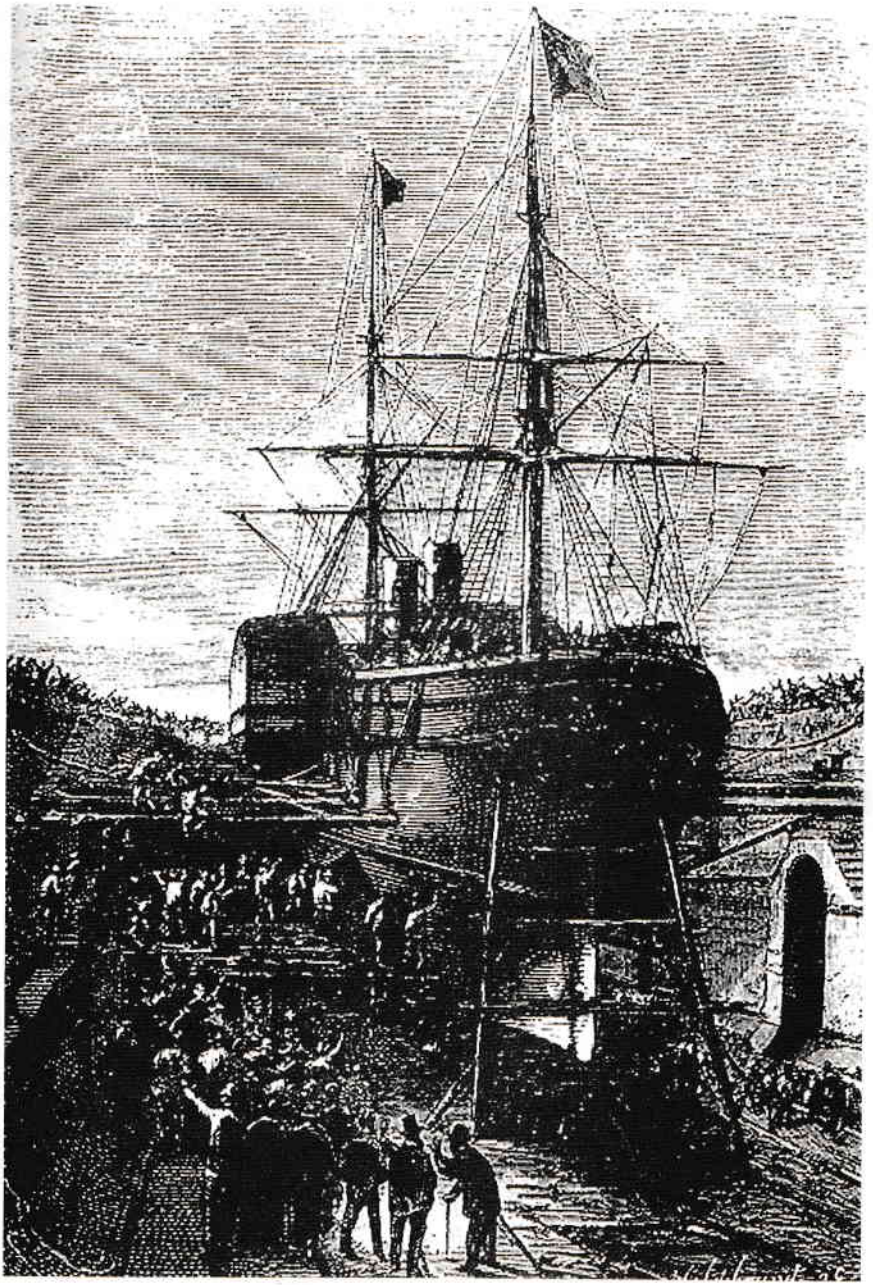
– Ne scufundăm!... Ne scufundăm!...

La început, pasagerii au fost speriați, dar căpitanul Anderson se grăbi să-i liniștească. Într-adevăr, pericolul nu putea fi imediat. Vasul *Scotia*, împărțit în șapte compartimente cu pereții etanși, putea face față unei spărturi.

Căpitanul Anderson coborî imediat în cală. Constată că al cincilea compartiment fusese inundat de apa mării, iar rapiditatea cu care apa pătrundea dovedea că spărtura era mare. Din fericire, acest compartiment nu conținea cazanele, căci altfel focul s-ar fi stins imediat.

Căpitanul Anderson opri imediat vasul și unul dintre marinari plonjă în apa oceanului pentru a-și da seama de gravitatea avariei. Văzu o gaură lată de doi metri în carena vasului. O spărtură de o asemenea mărime nu putea fi astupată acum, și *Scotia*, cu zbaturile pe jumătate scufundate în apă, trebui să-și continue astfel călătoria. Vasul se afla la trei sute de mile de Capul Clear și, după trei zile de întârziere, care-i neliniști pe cei din Liverpool, intră în bazinul companiei.

LIBRIS We know books



Inginerii examinară îndelung vasul Scotia*, care fusese dus în docul uscat.*

Inginerii examinară îndelung vasul *Scotia*, care fusese dus în docul uscat. Nu-și puteau crede ochilor. La doi metri jumătate sub linia de plutire se afla o spărtură regulată, cu o formă de triunghi isoscel. Spărtura din placa de fier era așa de perfectă, încât nu putea să fie făcută la întâmplare. Unealta perforantă cu care fusese produsă probabil că nu era dintr-un material obișnuit, căci, după ce fusese lansată cu o forță extraordinară, găurind placa de metal de patru centimetri grosime, se retrăsese singură, printr-o mișcare inexplicabilă.

Acesta era ultimul fapt, care a trezit din nou interesul opiniei publice. Din acel moment, într-adevăr, accidentele marine care nu aveau o cauză bine determinată au fost puse pe seama monstrului. Animalul fantastic a fost considerat vinovat de toate aceste naufragii al căror număr este, din păcate, considerabil, căci din cele trei mii de vase a căror pierdere este semnalată anual la Biroul Veritas, numărul celor dispărute cu încărcătură cu tot, fie cu pânze, fie cu aburi, fără să se știe nimic despre ele, nu se ridica la mai puțin de două sute.

Or, „monstrul" a fost acuzat, pe drept sau pe nedrept, de dispariția lor. Comunicarea între diferitele continente devenind din ce în ce mai periculoasă, publicul fu cel ce luă atitudine și ceru categoric ca mările să fie descotorosite de acest cetaceu formidabil.

LIBRIS | We know books

II

PENTRU ȘI CONTRA

În vremea când se petreceau aceste evenimente, mă întorceam dintr-o expediție științifică, din ținuturile neprimitoare din Nebraska, din Statele Unite ale Americii. În calitatea mea de profesor suplinitor la Muzeul de Istorie Naturală de la Paris, guvernul francez mă trimisese în această expediție. După șase luni petrecute în Nebraska, încărcat cu prețioasele colecții, am ajuns la New York spre sfârșitul lunii martie. Întoarcerea în Franța era fixată pentru începutul lunii mai. Așteptând să revin în Franța, mă ocupam cu clasarea bogățiilor mineralogice, botanice și zoologice, când s-a întâmplat accidentul vasului *Scotia*.

Eram la curent cu chestiunea aflată la ordinea zilei, și cum s-ar fi putut să nu fiu? Citisem și recitisem toate ziarele americane și europene, fără să aflu însă prea multe amănunte. Acest mister mă intriga. Neputând să-mi formez o opinie, treceam de la o extremă la alta. Că ceva este adevărat în toată povestea asta era sigur, și cei ce nu credeau erau invitați să examineze spărtura navei *Scotia*.

Când am ajuns la New York, subiectul era de mare actualitate. Ipoteza unei insule plutitoare, a stâncii mișcătoare, susținută de câțiva necunoscători, fusese abandonată complet. Și, într-adevăr, cum ar fi putut această stâncă să se deplaseze cu o rapiditate atât de uimitoare, altfel decât dacă ar fi avut o mașinărie în pântece.

Și ipoteza existenței unei enorme epave plutitoare a fost și ea respinsă, tot din cauza vitezei colosale cu care se deplasa.

Rămâneau deci două soluții posibile ale problemei, soluții care creaseră două grupuri distincte de adepți. Pe de-o parte, cei ce credeau în existența unui monstru având o forță colosală, pe de altă parte, cei ce credeau în existența unui vas submarin cu o forță motrice extrem de puternică.

Or, această ultimă ipoteză, admisibilă în principiu, nu putea rezista cercetărilor făcute pe cele două continente. Era puțin probabil ca un particular să dețină o astfel de mașinărie! Unde și când ar fi putut s-o construiască și cum ar fi putut ține secretă construirea ei?

Doar un guvern ar fi putut deține o astfel de mașină distrugătoare și, în aceste vremuri dezastruoase, în care omul se străduiește să mărească puterea armelor de război, doar un stat ar fi putut, fără să afle alte state, să încerce construirea unei astfel de mașini formidabile, după puștile cu tragere rapidă, torpilele, apoi berbecii submarini și pe urmă – cel puțin spre acest lucru se tinde – mijloacele de a le contracara.

Dar ipoteza unei mașini de război căzu în fața declarațiilor guvernelor. Deoarece era vorba despre interesele publice, iar comunicațiile transoceanice aveau de suferit, sinceritatea guvernelor nu putea fi pusă la îndoială. De altfel, cum puteai admite că un astfel de vas putea fi construit departe de ochii publicului. A păstra secretul în aceste circumstanțe era foarte greu pentru un particular și, desigur, imposibil pentru un stat ale cărui acte sunt încontinuu urmărite de puterile rivale.

Deci, după anchetele făcute în Anglia, Franța, Rusia, Prusia, Spania, Italia, America, ipoteza unui submarin a fost definitiv înlăturată.

Monstrul reveni deci la ordinea zilei, în ciuda nenumăratelor glume pe care le făcea presa tabloidă, și imaginația dădu curs liber celor mai absurde nerozii în domeniul ihtiologiei fantastice.

Când am ajuns la New York, mai multe persoane mi-au făcut onoarea să mă consulte în această problemă. Publicasem în Franța o lucrare în două volume intitulată *Misterele din adâncurile mărilor*. Această carte deosebit de apreciată de lumea savantă făcea din mine un specialist într-un domeniu destul de obscur al istoriei naturale. Mi s-a cerut deci părerea. Atât timp cât am putut nega realitatea faptului, n-am făcut altceva decât să mă limitez la o negare absolută. Dar, în curând, am fost nevoit să dau explicații clare.