

LBRIS

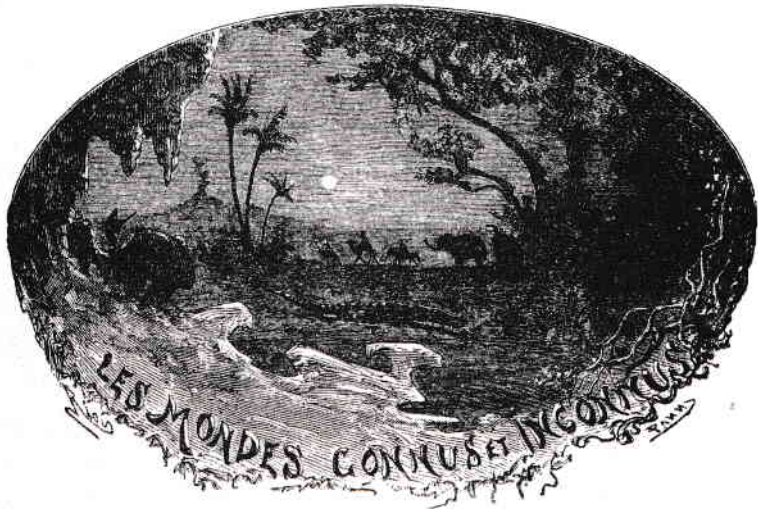
We know
books

JULES VERNE

CĂPITANUL HATTERAS
I. ENGLEZII LA POLUL NORD

Ilustrații de G. Riou

Traducere și note de Iosif Katz



LITERA
București

I. <i>Bricul Forward</i>	5
II. <i>O scrisoare neașteptată</i>	15
III. <i>Doctorul Clawbonny</i>	17
IV. <i>Dog-Captain</i>	26
V. <i>În larg</i>	34
VI. <i>Marele curent polar</i>	43
VII. <i>Strâmtoarea Davis</i>	50
VIII. <i>Ce vorbea echipajul</i>	59
IX. <i>O veste</i>	67
X. <i>Navigație periculoasă</i>	74
XI. <i>Policarul diavolului</i>	83
XII. <i>Căpitanul Hatteras</i>	93
XIII. <i>Planurile lui Hatteras</i>	103
XIV. <i>Expediție în căutarea lui Franklin</i>	111
XV. <i>Forward e aruncat din nou spre sud</i>	119
XVI. <i>Polul magnetic</i>	127
XVII. <i>Catastrofa expediției lui sir John Franklin</i>	136
XVIII. <i>Drumul spre nord</i>	142
XIX. <i>O balenă la orizont</i>	147
XX. <i>Insula Beechey</i>	155
XXI. <i>Moartea lui Bellot</i>	163

XXII. <i>Început de revoltă</i>	171
XXIII. <i>Asaltul ghețurilor</i>	177
XXIV. <i>Pregătiri de iernat</i>	186
XXV. <i>O vulpe bătrână de-a lui James Ross</i>	193
XXVI. <i>Ultima bucată de cărbune</i>	202
XXVII. <i>Marile geruri ale Crăciunului</i>	209
XXVIII. <i>Pregătiri de plecare</i>	217
XXIX. <i>Străbătând câmpurile de gheață</i>	222
XXX. <i>Cairnul</i>	233
XXXI. <i>Moartea lui Simpson</i>	240
XXXII. <i>Întoarcerea la Forward</i>	246



BRICUL FORWARD

„Măine, odată cu refluxul, bricul *Forward* – căpitan K.Z., secund Richard Shandon – va pleca din New Prince’s Docks spre o destinație necunoscută.“

Iată ce s-a putut citi în *Liverpool Herald* din 5 aprilie 1860.

Plecarea unui bric este un eveniment de mică importanță pentru portul cel mai comercial din Anglia. Cine l-ar lua în seamă în mijlocul vapoarelor de toate tonajele și de toate naționalitățile pe care docuri întinse pe două leghe cu greu le pot cuprinde?

Totuși, la 6 aprilie, încă de dimineață, o mulțime considerabilă umplea cheiurile de la New Prince’s Docks; nenumărați membri ai corporației marinarilor din oraș păreau să-și fi dat acolo întâlnire. Muncitorii de la danele din jur își părăsiseră lucrul, comercianții, tezghelele lor întunecoase, negustorii, magazinele lor pustii. Omnibuzele multicolore, care merg de-a lungul zidului exterior al docurilor, își goleau în fiecare minut încărcătura

lor de curioși; orașul părea că nu mai are decât o singură preocupare: să asiste la plecarea bricului *Forward*.

Forward era un bric de o sută șaptezeci de tone, prevăzut cu o elice și cu o mașină cu vapori de o sută douăzeci de cai-putere. Ar fi putut fi ușor confundat cu alte bricuri din port. Dar, dacă pentru privirile publicului nu avea nimic deosebit, cunoscătorii remarcau la el anumite particularități asupra cărora un marinar nu se poate înșela.



De aceea, la bordul lui *Nautilus*, ancorat nu departe, un grup de marinari făcea mii de presupuneri cu privire la destinația lui *Forward*.

– Ce zici, spunea unul, despre felul cum sunt așezate catargele? Totuși, nu e ceva obișnuit ca navele cu vapori să fie atât de îmbelșugat înzestrate cu vele.

– Se vede, răspunse un submaistru cu o față mare, roșie, că bastimentul acesta se bizuie mai mult pe catargele sale decât pe mașini și, dacă s-a dat atâta amploare velilor superioare, e, fără îndoială, pentru că la cele inferioare vântul nu va ajunge. Astfel, pentru mine nu încapе îndoială că *Forward* este destinat mărilor arctice sau antarctice, acolo unde munții de gheață maschează vântul, mai mult decât îi convine unui vas solid și cumsecade.

– Probabil că ai dreptate, maistre Cornhill, continuă un al treilea marinar. Ai observat și etrava, cum cade drept în mare?

– Mai pune la socoteală, maistre Cornhill, că etrava are un tăiș de oțel turnat, ascuțit ca o lamă și în stare să taie în două o corabie cu trei punți, dacă *Forward*, în plină viteză, ar ciocni-o într-un bord.

– Desigur, răspunse un pilot de pe Mersey, căci bricul acesta gonește ușor cu paisprezece noduri, cu elicea pe care o are. Era o minune să-l vezi tăind apa, când se făceau probele. Vă rog să mă credeți, e o navă de rasă...

– Nici când navighează cu vele nu se lasă mai prejos, reluă maistrul Cornhill; ține drumul drept și numai cu cârma de mână. Vedeți dumneavoastră, vasul acesta va gusta din mările polare, să nu-mi spuneți mie pe nume dacă n-o fi așa! Și luați aminte încă un amănunt! Ați observat gaura din punte prin care trece axul cârmei?

– De văzut, am văzut, răspunseră cei care stăteau de vorbă cu maistrul Cornhill, dar ce dovedește asta?

– Asta dovedește, băieți, răspunse maistrul cu o satisfacție amestecată cu dispreț, că voi nu știți nici să vedeți, nici să gândiți; aceasta dovedește că au vrut să lase joc liber axului cârmei, ca să poată fi cu ușurință ridicată ori lăsată la apă. Sau nu știți că în mijlocul ghețurilor această manevră se repetă des?

– Strașnic judecat! exclamă marinarii de pe *Nautilus*.

– Și, de altfel, reluă unul dintre ei, încărcătura acestui bric confirmă părerea maistrului Cornhill. O știu de la Clifton, care a avut curaj să se îmbarce. *Forward* duce cu el alimente pentru cinci sau șase ani și cărbuni în cantitatea corespunzătoare. Cărbuni și alimente, asta-i toată încărcătura lui, plus un maldăr de haine de lână și din piele de focă.

– Ei bine, spuse maistrul Cornhill, nu mai încape îndoială, dar, în fine, prietene, de vreme ce-l cunoști pe Clifton, nu ți-a spus nimic despre destinația lui?

– Nu mi-a putut spune nimic; nu știe nici el. Echipajul a fost angajat în aceste condiții. Încotro merge? Nu va ști decât când va ajunge.

– Mai ales, răspunse un neîncrezător, dacă se duc la dracu', după cum se pare.

– Dar și ce leafă! reluă amicul lui Clifton, însuflețindu-se. Ce leafă grozavă! De cinci ori mai mare decât leafa obișnuită! Păi, fără asta, Richard Shandon n-ar fi găsit pe nimeni care să se angajeze în asemenea condiții!



Un bastiment cu o formă ciudată care pleacă nu se știe în ce direcție și care nu pare c-ar dori prea mult să se și înapoieze. În ce mă privește, asta nu mi-ar fi convenit deloc.

– Ți-ar fi convenit sau nu, i-o reteză maistrul Cornhill, tot n-ai fi putut niciodată să faci parte din echipajul lui *Forward*.

– Și de ce, mă rog?

– Pentru că nu îndeplinești condițiile cerute.

Mi s-a spus că oamenii căsătoriți au fost excluși. Or, tu faci parte din această mare categorie. Deci n-ai de ce să te încrunți, ceea ce, de altfel, ar fi din partea ta un adevărat tur de forță.

Marinarul interpelat astfel râse împreună cu camarazii lui, dovedind cât de îndreptățită era gluma maistrului Cornhill.

– Până și numele acestui bastiment, urmă Cornhill, satisfăcut de sine, este teribil de îndrăzneț. *Forward!* Forward până unde?! Fără să mai pui la socoteală că nici pe căpitanul acestui bric nu-l cunoaște nimeni.

– Ba da, e cunoscut, răspuse un tânăr marinar cu o figură destul de naivă.

– Cum! E cunoscut?!

– Fără îndoială!

– Mă, puștiule, spuse Cornhill, ești cumva gata să crezi că Shandon ar fi căpitanul lui *Forward*?

– Dar, răspuse tânărul marinar...

– Află, dar, că Shandon este comanderul², nimic altceva; e un marinar brav și îndrăzneț, un comandant de baleniere care și-a dovedit aptitudinile, un camarad de nădejde, foarte capabil să comande, dar, în fine, nu el e cel care comandă; s-avem iertare, dar nu e mai căpitan ca tine sau ca mine! Cât despre cel ce va fi stăpân după Dumnezeu la bord, nici el nu-l cunoaște încă. Când va sosi momentul, va apărea adevăratul căpitan, nu se știe cum și de

¹ *Forward* – înainte (în limba engleză în original). (n.a.)

² *Comander* – secundul de pe un bastiment englez (în limba engleză în original). (n.a.)

pe care țarm al celor două lumi, căci Richard Shandon n-a spus și n-a avut dezlegare să spună către care punct al globului își va îndrepta bastimentul.

– Totuși, maistre Cornhill, interveni iar tânărul marinar, vă asigur că s-a prezentat cineva la bord, cineva anunțat în scrisoarea prin care locul de secund i-a fost oferit domnului Shandon!

– Cum! ripostă Cornhill, încruntând sprâncenele, vrei să susții că *Forward* are un căpitan la bord?

– Păi, da, maistre Cornhill.

– Mie-mi spui tu asta?

– Desigur, deoarece o știu de la Johnson, șeful echipajului.

– De la maestrul Johnson?

– Desigur, mi-a spus-o chiar mie!

– Ți-a spus asta Johnson?

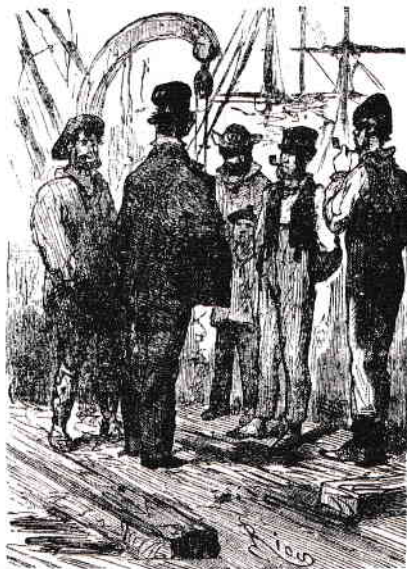
– Nu numai că mi-a spus-o, dar mi l-a și arătat pe căpitan.

– Ți l-a arătat! exclamă Cornhill, uluit.

– Mi l-a arătat.

– Și l-ai văzut tu?

– Văzut, cu propriii mei ochi.



- Și cine e?
- E un câine.
- Un câine cu patru labe?

Mare a fost uluirea printre marinarii de pe *Nautilus*. În orice altă împrejurare, ei ar fi izbucnit în râs. Un câine, căpitan al unui bric de o sută șaptezeci de tone! Să te prăpădești de râs, nu alta! Dar, zău așa, *Forward* era un bastiment atât de ieșit din comun, încât trebuia să te gândești bine înainte de a râde sau de a nega. De altfel, nici chiar maistrul Cornhill nu râdea.

- Și zici că Johnson ți l-a arătat pe căpitanul ăsta atât de ciudat, pe câinele ăsta? continuă el, adresându-se tânărului marinar. Și tu l-ai văzut?

- Așa cum vă văd, cu voia dumneavoastră.

- Ei bine, ce crezi despre asta? îl întreabă marinarii pe Cornhill.

- Nu cred nimic, răspunse acesta din urmă cu bruschețe, nu cred nimic, decât că *Forward* e un vas al diavolului sau al unor nebuni de băgat la Bedlam!¹

Marinarii continuară să privească în tăcere la *Forward*, ale cărui pregătiri de plecare se apropiau de sfârșit; și printre ei nu s-a găsit niciunul care să pretindă că șeful de echipaj, Johnson, și-ar fi bătut joc de tânărul marinar.

Povestea cu câinele ajunsese să facă ocolul orașului și, în mulțimea aceea de curioși, erau mulți care-l căutau cu privirea pe acest captain-dog, foarte dispuși să-l creadă vreun animal supranatural.

De altfel, de câteva luni încoace, *Forward* atrăgea atenția publică; caracteristicile mai speciale în construcția vasului, misterul care-l învăluia, acel incognito păstrat de căpitanul lui, modul în care Richard Shandon primise propunerea de a angaja construcția și a conduce armarea vasului, grija cu care s-a procedat la alcătuirea echipajului, destinația necunoscută, de-abia bănuită de câțiva, totul contribuia ca să-i dea acestui bric o înfățișare mai mult decât stranie.

Și-apoi, pentru un gânditor, un visător, un filosof, nimic nu-i mai emoționant decât un bastiment gata de plecare; imaginația îl însoțește bucuros în luptele lui cu marea, în bătlăliile purtate cu vântul, în această

¹ Bedlam – numele unei case de nebuni, celebră pe vremuri.

cursă aventuroasă care nu se sfârșește întotdeauna într-un port și-n timpul căreia orice incident neobișnuit face ca vasul să se prezinte sub o înfățișare fantastică până și spiritelor refractare la fantezie.

Așa și cu *Forward*. Și dacă privitorul obișnuit n-a putut să facă observațiile savante ale maistrului Cornhill, zvonurile adunate timp de trei luni fură suficiente ca să întrețină cancanurile din Liverpool.

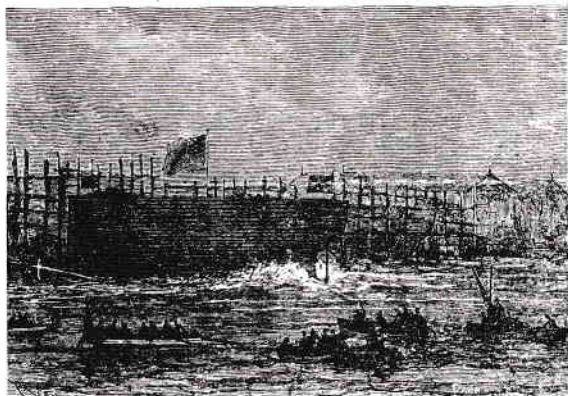
Bricul intrase în șantier la Birkenhead, o adevărată mahala a orașului, situată pe malul stâng al Mersey-ului și legată de port printr-un du-te-vino neîncetat de bărci cu motor.

Constructorul, Scott & Co., unul din cei mai pricepuți din Anglia, primise de la Shandon un deviz și un plan amănunțit, în care tonajul, dimensiunile, gabaritul bricului erau indicate cu cea mai mare grijă. Se ghicea în acest proiect perspicacitatea unui marinar desăvârșit. Shandon având fonduri foarte însemnate la dispoziția sa, lucrările începură și, urmând recomandarea necunoscutului proprietar, înaintau repede.

Bricul a fost atât de solid construit, încât să reziste la orice încercare; era, desigur, menit să facă față unor presiuni enorme, căci bordajul lui din lemn de teck, un fel de stejar de India, remarcabil prin duritatea lui, a fost în plus legat cu puternice armături de fier. În lumea marinarilor se punea chiar întrebarea de ce coca unui vas, construit cu o asemenea rezistență, nu era făcută din tablă de fier, ca aceea a altor vase cu vaporii. La asta se răspundea că misteriosul inginer avea motivele sale ca să procedeze așa.

Încet, încet, bricul căpătă contur pe șantier, și calitățile lui, în ce privește forța și finețea, îi izbiră pe specialiști. Așa cum observaseră marinarii de pe *Nautilus*, etrava făcea un unghi drept cu chila vasului; ea era prevăzută nu cu un pinten, ci cu un tăiș de oțel turnat în atelierele lui R. Hawthorn din Newcastle. Prova aceasta metalică, strălucind în soare, îi dădea bricului un aer special, dar nu neapărat militar. Totuși, la extremitatea provei a fost instalat un tun de calibrul 16, montat pe un pivot, care putea fi ușor manevrat în toate direcțiile; mai trebuie să adăugăm atât despre tun, cât și despre etravă că, în ciuda aparențelor, n-aveau nimic războinic în ele.

La 5 februarie 1860, ciudatul vas a fost lansat în prezența unui uriaș număr de spectatori și lansarea lui la apă reuși perfect.



Dar dacă bricul nu era un vas de război, nici bastiment comercial, nici iaht de plăcere – căci nu se fac plimbări cu provizii în cală pe timp de șase ani –, atunci ce putea să fie?

Un vas destinat căutării lui *Erebus* și *Terror*, și a lui sir John Franklin?

Nici asta, căci în 1859, cu un an înainte, comandantul Mac Clintock se întorsese din mările arctice, aducând dovada sigură a dispariției acestei nenorocite expediții.

Forward voia, așadar, să încerce și el faimoasa trecere din nord-vest? La ce bun? Căpitanul Mac Clure o găsisese în 1853, iar locotenentul său, Creswell, a fost primul care a avut cinstea să ocolească continentul american de la strâmtoarea Behring la strâmtoarea Davis.

Totuși, era sigur, neîndoielnic pentru specialiști, că *Forward* se pregătea să înfrunte regiunea ghețurilor. Va înainta el spre pol, mai departe decât balenierul *Wedell*, mai departe decât căpitanul James Ross? Dar la ce bun și în ce scop?

După cum se vede, deși câmpul presupunerilor era extrem de restrâns, imaginația mai găsea loc să se piardă în ele.

A doua zi, după ce bricul fu lansat la apă, sosi mașina expedită de atelierul lui R. Hawthorn din Newcastle.

Mașina cu vapori de o sută douăzeci de cai-putere, cu cilindri oscilanți, ocupa puțin loc; forța ei era disproporționată pentru un vas de o sută șaptezeci de tone, atât de bine înzestrat cu vele și care mergea deosebit de ușor. Probele făcute nu lăsau nicio îndoială în această privință și însuși șeful

echipajului, Johnson, crezu de cuviință să-și exprime astfel părerea către prietenul lui, Clifton:

– Deși *Forward* se folosește în același timp de vele și de elice, va ajunge mai repede cu velele.

Prietenul său, Clifton, nu înțelese nimic din această propoziție, dar credea că totul e posibil din partea unui vas comandat de un căine.

După instalarea mașinii cu vapori la bord, începu arimajul¹ proviziilor, ceea ce nu era puțin lucru, căci vasul ducea cu el alimente pentru șase ani. Acestea constau din carne sărată și uscată, pește afumat, biscuiți și făină; munți de cafea și de ceai fură aruncați în magaziiile de provizii în avalanșe enorme. Richard Shandon conducea lucrările de aranjare a acestei prețioase încărcături, ca un om care se pricepe la asemenea treburi; toate erau puse în ordine, etichetate, numerotate cu un calm perfect; a fost imbarcată și o foarte mare provizie din preparatul indian numit „pemmican”² și care cuprinde într-un volum mic multe elemente nutritive.

Acest fel de alimente nu lăsa nicio îndoială despre durata croazierei, dar un om cu spirit de observație înțelegea de la prima ochire că *Forward* avea să navigheze în mările polare, văzând butoaiile cu *lime-juice*³, pastilele de calciu, pachetele de muștar, semințele de măcriș și de lingurea, într-un cuvânt, abundența acestor puternice antiscorbutice, a căror influență e atât de necesară în navigația australă și boreală. Shandon primise, desigur, indicația de a se îngriji în mod deosebit de această parte a încărcăturii, căci se preocupă mult de ea, nu mai puțin decât de farmacia de voiaj.

Dacă armele de la bord nu erau în număr prea mare, ceea ce putea să liniștească firile timide, magazia de pulbere era plină ochi, amănunt care putea să-i sperie pe unii. Singurul tun din extremitatea din față a corăbiei nu putea să aibă pretenția să absoarbă întregă această provizie. Asta dădea de gândit. Mai erau și niște fierăstraie gigantice, precum și unelte puternice, ca pârgarii, baroase, fierăstraie de mână, topoare enorme etc., fără a mai pune la socoteală o apreciabilă cantitate de *blasting-cylinders*⁴ a căror explozie ar

¹ Arimaj – stivuire, aranjare.

² Pemmican – preparat din carne presată.

³ *Lime-juice* – suc de lămâie (în limba engleză în original). (n.a.)

⁴ *Blasting-cylinders* – un fel de petarde (în limba engleză în original). (n.a.)

fi fost suficientă ca să facă să sară în aer vama din Liverpool. Toate acestea erau ciudate, dacă nu înfricoșătoare, fără să mai vorbim despre rachete, semnale, artificii și felinare de mii de feluri.

Numeroșii spectatori de pe cheiurile de la New Prince's Docks mai admirau și o lungă balenieră din lemn de mahon, o pirogă de tablă învelită în gutapercă și un anumit număr de halkettboats, un fel de mantale de cauciuc care puteau fi transformate în bărci, suflându-se în căptușeala lor. Fiecare se simțea din ce în ce mai intrigat, și chiar emoționat, căci, odată cu refluxul, *Forward* avea să plece în curând spre misterioasa lui destinație.