

JULES VERNE

UN ORAȘ PLUTITOR

INVAZIA MĂRII

Ilustrații de Férat și L. Benett

Traducere și note de Nicolae Constantinescu
și Traian Fiñescu

UN ORAŞ PLUTITOR

I.	7
II.	11
III.	17
IV.	22
V.	26
VI.	29
VII.	35
VIII.	38
IX.	44
X.	48
XI.	56
XII.	58
XIII.	63
XIV.	66
XV.	69
XVI.	71
XVII.	76
XVIII.	79
XIX.	82
XX.	86
XXI.	89
XXII.	93
XXIII.	98

XXIV.	100
XXV.	105
XXVI.	108
XXVII.	112
XXVIII.	114
XXIX.	117
XXX.	120
XXXI.	123
XXXII.	126
XXXIII.	131
XXXIV.	136
XXXV.	139
XXXVI.	142
XXXVII.	146
XXXVIII.	152
XXXIX.	158

INVAZIA MĂRII

I. Oaza din Gabès	163
II. Hadjar	174
III. Evadarea	183
IV. Marea Sahariană	195
V. Caravana	207
VI. De la Gabès la Tozeur	219
VII. Tozeur și Nefta	229
VIII. Chott-ul Rharsa	241

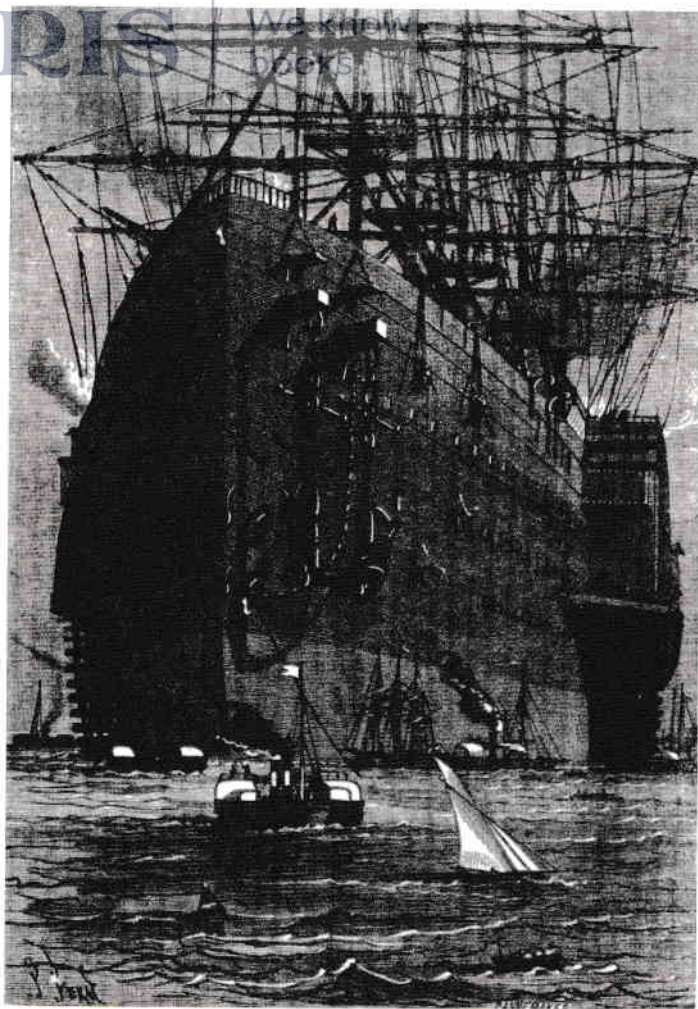
IX. Al doilea canal.....	254
X. La kilometrul 347.....	264
XI. O excursie de douăsprezece ore.....	273
XII. Ce se întâmplase.....	287
XIII. Oaza Zenfiq.....	296
XIV. Captivi.....	308
XV. Fugari.....	320
XVI. Tell-ul.....	329
XVII. Deznodământ.....	338

UN ORAȘ PLUTITOR

Ilustrații de Férat

Traducere și note de Nicolae Constantinescu





I

În ziua de 18 martie 1867, am ajuns la Liverpool. Peste câteva zile, vaporul *Great Eastern* trebuia să plece spre New York, iar eu urma să urc la bordul său. Călătorie de plăcere, nimic mai mult. Traversarea Atlanticului pe acest vapor enorm mă tenta foarte mult. Cu această ocazie, intenționeam să vizitez America de Nord, dacă se putea. Dar, înainte de continentul celebrat de Cooper, era vaporul *Great Eastern*. Într-adevăr, această navă cu aburi arăta ca o capodoperă tehnică. Era mai mult decât un vapor, era

un oraș plutitor, o bucată de comitat desprinsă din solul englez care, după ce va traversa oceanul, se va lipi de continentul american. Îmi imaginam această masă enormă lăsată în voia valurilor, lupta ei cu vânturile pe care urma să le înfrunte, cutezanța în fața mării neputincioase, indiferența față de colosul de apă, stabilitatea în mijlocul acestor stihii care zguduie ca pe șalupe vase precum *Warriors* și *Solferinos*. Dar imaginația mi se oprise aici. Toate aceste lucruri și multe altele ce nu mai țin de domeniul maritim le-am văzut în timpul acestei traversări. Dacă *Great Eastern* nu e doar o mașină nautică, dacă e un microcosmos și dacă duce cu el o lume, un observator nu va fi uimit să întâlnească aici, ca într-un mare spectacol, toate instinctele, toate absurditățile, toate suferințele omenești.

După ce am părăsit gara, m-am îndreptat spre Hotelul *Adelphi*. Plecarea vaporului era programată pentru ziua de 20 martie. Dorind să urmăresc ultimele pregătiri, i-am cerut căpitanului Anderson, comandantul vasului, permisiunea de a mă îmbarca imediat, permisiune acordată cu deosebită amabilitate.

A doua zi, am coborât spre bazinele portuare, care formau marginea dublă a docurilor, pe malurile râului Mersey. Podurile turnante mi-au permis să ajung pe cheiul New Prince, un fel de plută mobilă aflată în voia mișcărilor mareei. Aici e locul de îmbarcare pentru numeroasele vase care merg la Birkenhead, anexă a orașului Liverpool, situat pe malul stâng al râului Mersey.

Râul Mersey, asemenea Tamisei, este doar o apă curgătoare de mici dimensiuni, nedemnă de numele de fluviu, deși se varsă în mare. Este o albie întinsă acoperită cu apă, o adevărată groapă a cărei adâncime permite navigarea vapoarelor de mare tonaj, ca *Great Eastern*, care pot acosta numai în câteva porturi ale lumii. Grație așezării lor naturale, în apropierea gurilor râurilor Tamisa și Mersey s-au construit două orașe comerciale mari, Londra și Liverpool; același lucru, și din considerații asemănătoare, e valabil și pentru orașul Glasgow și râul Clyde.

Pe cheiul New Prince, motorul unui tender, navă cu aburi de mici dimensiuni aflată în serviciul gigantului *Great Eastern*, își începuse încălzirea. M-am instalat pe puntea deja plină cu muncitorii ce urmau să

urce la bordul uriașului vapor. Când orologiul din turnul Victoria a sunat ora șapte dimineața, tenderul a pornit în larg, despicând cu viteză valurile mari ale râului Mersey.

Când tenderul s-a îndepărtat în larg, am zărit pe chei un tânăr înalt, cu acea fizionomie aristocratică specifică ofițerului englez. Am avut impresia că recunosc în el pe unul dintre prietenii mei, căpitan în armata indiană, pe care nu-l mai văzusem de mult timp. Dar probabil că mă înșelasem, deoarece căpitanul Mac Elwin n-ar fi putut pleca din Bombay fără să mă anunțe. De altfel, Mac Elwin era un camarad vesel, fără griji, iar acesta, deși îmi lăsa impresia că semăna cu prietenul meu, părea trist, copleșit parcă de o durere secretă. Oricum, n-am avut timp să-l observ mai atent, pentru că tenderul se îndepărta rapid, iar gândul născut din această asemănare mi s-a șters curând din minte.

Great Eastern se afla ancorat la aproape 3 mile¹ în amonte, în dreptul primelor case din Liverpool. Uriașul vapor nu putea fi văzut de pe cheiul New Prince. Abia la prima schimbare de direcție i-am întrezărit dimensiunile gigantice. Părea o insuliță pe jumătate învăluită în ceață. La început, am văzut numai partea din față, dar, după un viraj al tenderului, vaporul a apărut întreg. Dimensiunile erau impresionante! Trei sau patru „carboniere“, acostate pe flancuri, vărsau prin sabordurile aflate deasupra liniei de plutire încărcătura de ulei. Pe lângă *Great Eastern*, aceste vase păreau a fi niște bărci. Coșurile lor nu ajungeau nici măcar în dreptul primei linii de hublouri ale cocii, iar vergile velei pătrate nu-i depășeau parapetele.

În acest timp, tenderul se apropia, trecând pe sub etrava dreaptă a uriașului vas, ale cărui lanțuri se întindeau la maximum sub presiunea mării. Apoi, poziționându-se la babord, s-a oprit în partea de jos a scării de mari dimensiuni, care șerpuia pe flancuri. În această poziție, puntea tenderului abia ajungea la nivelul liniei de plutire a vaporului, linie pe care trebuia s-o atingă încărcat și care ieșea acum la suprafață doi metri.

În acest timp, muncitorii debarcau în grabă și urcau numeroasele trepte care se terminau la bordul navei. Eu, cu capul ridicat la maximum,

¹ 1 milă = 1 480 de metri.

asemenea unui turist care privește o construcție înaltă, contemplam roțile giganticului *Great Eastern*.

Văzute dintr-o parte, acele roți păreau fragile, subțiri, deși paletele era lungi de 4 metri. Dar, din față, erau monumentale. Armătura lor elegantă, dispunerea butucului solid, punct de sprijin al întregului sistem, proptelele încrucișate destinate menținerii distanței triplei obezi, aureola de raze roșii, mecanismul pe jumătate pierdut în umbra tamburilor situați deasupra, tot acest ansamblu îți copleșea mintea și te făcea să te gândești la o putere cumplită și misterioasă.

Cu câtă energie aceste palete din lemn, foarte bine montate, trebuiau să bată apa, care, sub acțiunea fluxului, se izbea de ele! Ce agitație cuprindea întinderile de apă atunci când erau lovite succesiv de această mașinărie! Ce tunete înghițite în această cavernă a tamburilor atunci când *Great Eastern* se deplasa cu viteza maximă indusă de forța acestor roți cu un diametru de aproape 17 metri și o circumferință de aproape 54 metri, care cântăreau 90 tone fiecare și efectuau 11 rotații pe minut!

Tenderul își debarcase pasagerii. Am pășit pe treptele metalice canelate și, câteva clipe mai târziu, am ajuns la bordul vasului.

II

Puntea era încă un șantier imens lăsat unei armate de muncitori. Nu puteam să cred că mă aflu la bordul unui vapor. Mii de oameni, muncitori, membri ai echipajului, mecanici, ofițeri, curioși, se intersectau, se înghionteau fără să se deranjeze, unii pe punte, alții în sala motoarelor, unii alergând pe rufuri, alții dispersați în jurul catargelor, toți într-o dezordine imposibil de descris. Într-un loc, macarale mobile ridicau bucăți imense de fontă, în alt loc, bârne groase erau ridicate cu ajutorul troliurilor cu aburi; deasupra sălii motoarelor se balansa un cilindru din fier, un adevărat trunchi metalic; la proră, vergile urcau gemând de-a lungul catargelor gabiei; la pupă, se ridica o schelă care ascundea un edificiu în construcție. Se amenaja, se repara, se făceau lucrări de dulgherie, se echipa vasul, se curăța, în mijlocul unei dezordini greu de imaginat.

Bagajele mele fuseseră urcate la bord. Am cerut să-l văd pe căpitanul Anderson, însă nu venise încă, dar unul dintre stewarzi se ocupa de instalarea mea, trimițându-mi bagajele într-o cabină situată la pupă.

– Prietene, plecarea vaporului *Great Eastern* a fost anunțată pentru ziua de 20 martie, dar e imposibil ca toate pregătirile să fie terminate în 24 de ore, i-am zis eu. Ai idee când am putea părăsi orașul Liverpool?

Stewardul nu știa mai mult decât mine și m-a lăsat singur. Atunci, am hotărât să vizitez toate cotloanele acestui furnicar imens și mi-am început plimbarea asemenea unui turist într-un oraș necunoscut. Un noroi negru

– acel noroi britanic ce se lipește de caldarâmul orașelor englezești – acoperea puntea vaporului. Șiroaie de apă murdară dezgustătoare curgeau pe ici-colo. Parcă mă afluam pe Upper Thames Street, în vecinătatea Podului Londrei. Am mers tăind scurt rufurile ce se întindeau în spatele vaporului. Între ele și bastingaje, de fiecare parte, erau două „străzi“ late sau mai degrabă două „bulevarde“ pline de o masă compactă de oameni. Am ajuns astfel chiar în centrul navei, între tamburii strânși printr-un sistem dublu de pasarele.

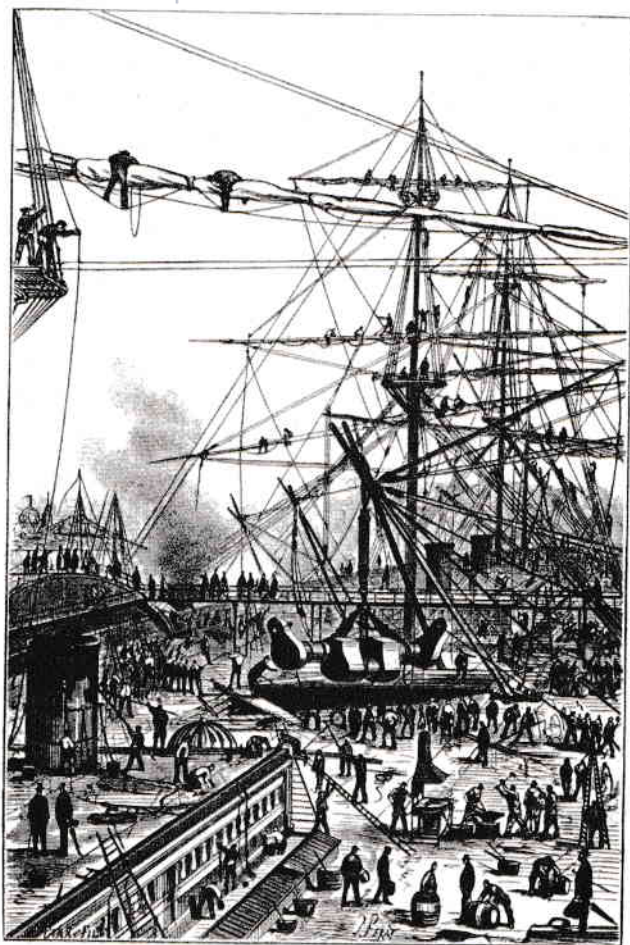
Aici se deschidea hăul destinat să conțină organele mașinăriei cu roți. Aproximativ 50 de muncitori erau repartizați pe planșeele metalice ale scheletului din fontă, unii agățați de pistoanele lungi înclinate sub diferite unghiuri, alții suspendați de biele, unii ajustând excentricul¹, alții îmbinând cu buloane, cu ajutorul unor chei de mari dimensiuni, cuzineții pivoților mobili. Acest trunchi metalic care cobora încet prin tambuchi era un nou arbore-motor destinat să transmită roților mișcarea bielelor. Din acest hău ieșea un zgomot continuu, format din sunete stridente și discordante.

După ce am aruncat o privire la aceste lucrări de încheiere, mi-am continuat plimbarea, ajungând în partea din față a vaporului. Aici, tapițerii terminau de decorat un ruf destul de mare, ce purta numele de *smoking room*, camera pentru fumat, adevărată cafenea a orașului plutitor, foarte frumos luminată de 14 ferestre, cu un tavan alb și auriu, ornat cu lambriuri din lemn de lămâi. Apoi, după ce am traversat un soi de mică piață triunghiulară, care forma partea din față a punții, am ajuns la etrava ce cădea în picioare la suprafața apei.

Din acest punct extrem, când m-am întors, am zărit prin ceață pupa uriașului vapor, situată la o distanță de peste două sute de metri. Acest colos merită foarte bine folosirea unor astfel de multipli pentru a-i evalua dimensiunile.

M-am întors pe „bulevardul“ de la tribord, trecând printre rufuri și parapete, evitând șocul roților de scripete, care se balansau în aer, și încurajările muncitorilor care se auzeau ici și colo, îndepărtându-mă când

¹ Mecanism destinat să transforme mișcarea de rotație a unei piese în mișcare alternativă.



Se amenaja, se repara, se făceau lucrări de dulgherie...

de loviturile unei macarale mobile, când de zgura aprinsă a unui aparat de sudură, aruncată ca un buchet de artificii. Întrezăream cu greutate vârful catargelor, înalte de 64 de metri, ce se pierdeau în ceață, cu care tenderele de serviciu și „carbonierele” își amestecau fumul negru. Odată trecut de marele tambuchi al motorului cu roți, am observat „un hotel mic”, care se ridica în stânga mea, apoi lunga fațadă laterală a unui palat dominat de o terasă ale cărei balustrade tocmai erau lustruite. În final, am ajuns în partea din spate a vaporului, în locul în care se ridica schela deja

menționată. Aici, între ultimul ruf și panoul mare cu zăbrele, deasupra căruia se aflau cele patru roți ale cârmei, câțiva mecanici terminau de montat un motor cu aburi format din doi cilindri orizontali cu un sistem de pinioane, leviere și declicuri ce mi s-a părut foarte complicat. La început, n-am înțeles destinația lor, dar impresia mea a fost că aici, ca de altfel peste tot, pregătirile erau departe de a fi terminate.

Și acum, de ce aceste întârzieri, de ce atâtea amenajări noi la bordul lui *Great Eastern*, un vas relativ nou? Trebuie menționat acest lucru în câteva cuvinte.

După aproape 20 de traversări ale Atlanticului între Anglia și America, dintre care una marcată de accidente foarte grave, exploatarea vaporului *Great Eastern* a fost abandonată provizoriu. Acest vas de mari dimensiuni, pregătit pentru călători, părea a nu mai fi bun de nimic și se preconiza aruncarea lui la fier vechi din cauza suspiciunii pasagerilor de peste Ocean. Atunci când primele încercări de a monta cablul pe platoul său telegrafic au eșuat – insucces explicat parțial prin insuficienta capacitate a vaselor care îl transportau –, inginerii s-au gândit la *Great Eastern*. Doar el putea transporta cei 3 400 de kilometri de fir metalic, ce cântăreau 4 500 de tone. Doar el putea, grație rezistenței perfecte în fața mării, să deruleze și să scufunde acest cablu imens. Dar, pentru arimarea acestui cablu pe flancurile vaporului, a fost nevoie de amenajări speciale. Au fost desființate două cazane din șase și un coș din trei, aparținând motorului elicei. În locul lor au fost amplasate recipiente de mari dimensiuni pline cu apă pe care s-a înfășurat cablul. Firul trecea astfel din aceste lacuri plutitoare direct în mare, fără să intre în contact cu aerul.

Operația de montare a cablului s-a terminat cu succes, după care vaporul *Great Eastern* s-a văzut din nou abandonat, cu mari costuri. A urmat Expoziția Universală din 1867. S-a înființat o companie franceză cu răspundere limitată, „Société des Affréteurs du *Great Eastern*“, cu un capital de două milioane de franci, cu intenția folosirii vaporului pentru transportul de călători dincolo de Ocean. Astfel, a devenit necesară readaptarea vaporului la acest scop, umplerea recipientelor și reinstalarea cazanelor, mărirea cabinelor ce urmau să găzduiască mai multe mii de

călători și construirea acestor rufuri care adăposteau sufrageriile suplimentare și, în final, instalarea a trei mii de paturi pe flancurile uriașei coci.

Great Eastern a fost închiriat la prețul de 25 000 de franci pe lună. Au fost încheiate două contracte cu „G. Forrester & Co.” din Liverpool: primul, pentru suma de 538 750 de franci, preconiza instalarea de noi cazane pentru elice; al doilea, în valoare de 662 500 de franci, pentru reparații generale și instalațiile vaporului.

Înainte de demarării acestor ultime lucrări, „Board of Trade” a cerut ca vaporul să fie dus în șantierul de carenare, astfel încât coca lui să-i fie verificată cu minuțiozitate. După realizarea acestei operații costisitoare, a urmat, la un preț la fel de ridicat, repararea unei fisuri din bordajul exterior. Apoi, s-a purces la instalarea de noi cazane. De asemenea, a fost schimbat arborele-motor al roților, ce fusese afectat în timpul ultimei călătorii. Acest arbore, îndoit la mijloc pentru a adăposti biela pompelor, a fost înlocuit cu un altul prevăzut cu două excentrice, care asigură robustețea acestei piese importante, supusă unui efort colosal. Pentru prima oară, cârma avea să fie mișcată prin forța aburilor.

Pentru această manevră de mare finețe, mecanicii au plasat motorul în partea din spate a vaporului. Timonierul, situat pe pasarela centrală, între aparatele de semnalizare de la roți și elice, avea în fața sa un cadran prevăzut cu un ac indicator mobil, care îi arăta în fiecare clipă poziția pe care o avea bara cârmei. Pentru a o modifica, era suficient să miște încet o roțiță cu un diametru de 32 de centimetri, situată în plan vertical, la îndemână. Mișcarea roțiței producea instantaneu o deschidere a valvelor; vaporii din cazane parcurgeau țevi lungi, până ajungeau în cei doi cilindri ai micului motor; pistoanele se mișcau rapid, transmisiile acționau, iar cârma se supunea imediat mișcării ferme a cablului. Dacă acest sistem reușea, o singură persoană ar fi condus, cu un singur deget, masa colosală a lui *Great Eastern*. Timp de cinci zile activitățile au continuat într-un ritm infernal. Întârzierile înregistrate prejudiciuau în mod considerabil navlositorul, dar antreprenorii nu puteau face mai mult. Ridicarea ancorei fusese în mod irevocabil programată pentru 26 martie. Cu o zi înaintea plecării, puntea vaporului era împânzită de toate utilajele suplimentare.