

LIBRIS | WIKISOURCE  
JULES VERNE  
books

# UN ORAS PLUTITÒR

## CAPITOLUL I.

Pe 18 martie 1867, ajungeam la Liverpool, iar vasul Great-Eastern urma să plece, doar câteva zile mai târziu, spre New-York. Aveam să urc la bordul său ca pasager, dar nu făceam altceva decât o călătorie de plăcere. Mă tenta o traversare a Atlanticului la bordul aceluia vapor uriaș. Voiam să vizitez America de Nord numai datorită conjuncturii, nu pentru un scop anume. În primul rând mă interesa Great-Eastern. Vasul cu aburi era o adevărată capodoperă a construcțiilor navale. Un oraș plutitor, o bucată de comitat detașată din solul englezesc și care, după traversarea oceanului, se va suda de continentul american! Îmi închipuiam masa aceea enormă luată de valuri, lupta ei cu vânturile pe care le sfida, îndrăzneala pe care o manifesta în fața mării neputincioase, indiferența sa, stabilitatea în mijlocul aceluia tumult care scutură, ca pe niște șalupe, nave precum Warrior și Solferinos. Dar imaginația mea se oprea cam în acest punct... Toate lucrurile pe care urma să le observ în timpul traversării, din care majoritatea nu țineau de domeniul maritim, mă interesau foarte mult. Great-Eastern nu era doar o mașină nautică, ci un microcosmos care purta cu el o lume întregă, de aceea orice observator nu s-ar fi mirat să întâlnească acolo, ca pe scena unui teatru uriaș, toate instinctele, toate lucrurile ridicole, toate pasiunile omenești...

Lăsând în urmă gara, mă îndreptai către hotelul Adelphi. Plecarea vasului Great-Eastern era anunțată pentru data de 20 martie. Pentru că doream să fac ultimele preparative, am cerut permisiunea de a mă instala imediat la bord. Căpitanul Anderson, comandantul navei, mi-a dat voie, politicos.

A doua zi, am coborât spre bazinele care formau o dublă margine a docurilor de pe malurile râului Mersey. Podurile

rotitoare mi-au permis să ajung pe cheiul New-Prince, un fel de plută mobilă, care urmează mișcările mării. Reprezenta locul de îmbarcare pentru numeroase nave ce făceau curse către Birkenhead, anexa Liverpoolului, situat pe malul stâng al lui Mersey.

Acest Mersey, ca și Tamisa, nu este decât un râu ne semnificativ, nedemn de a purta titlul de fluviu, chiar dacă se varsă direct în mare, fără să fie, așadar, afluentul vreunei alte ape curgătoare. Reprezintă doar o groapă adâncă, plină cu lichid, o adevărată gaură a cărei adâncime o face aptă să preia nave de mare tonaj. Așa se explică de ce pe acolo putea naviga Great-Eastern, căruia cea mai mare parte a porturilor din lume îi era strict interzisă. Datorită acestor dispoziții naturale, râulețele Tamisa și Mersey au văzut fondându-se la gurile lor două imense orașe comerciale: Londra și Liverpool. La fel, aproape în condiții identice, s-au petrecut lucrurile cu Glasgow, pe râul Clyde.

În cala de la New-Prince era pregătit un tender, mic vas cu aburi ce făcea anumite servicii pentru Great-Eastern. M-am instalat pe puntea sa, printre nenumărații muncitori și manevranți care se îndreptau spre uriașul steam-ship. Când orologiul din turnul Victoria bătu ora șapte, tenderul își ridică ancora și porni să urce pe Mersey cu mare viteză, o dată cu marea.

De abia porni, că am observat pe cală un tânăr înalt, cu fizionomie aristocratică specifică ofițerului englez. Mi s-a părut a recunoaște în el pe unul dintre prietenii mei, căpitan în armata Indiilor, cu care nu mă mai întâlnisem de mulți ani. Trebuia să mă fi înșelat însă, căci căpitanul Mac Elwin nu putea să fi părăsit Bombayul. Aș fi aflat acest lucru, dacă s-ar fi petrecut. De altfel, Mac Elwin era un tip vesel, nepăsător, un tovarăș viov, iar cel din fața mea, chiar dacă îmi oferea trăsăturile prietenului meu, părea totuși trist și frământat de o durere tainică. Oricum ar fi fost, nu am avut timpul necesar să-l observ mai bine, căci tenderul s-a îndepărtat rapid, iar impresia fondată pe acea asemănare s-a șters ceva mai târziu din cugetul meu.

Great-Eastern era ancorat cam la trei mile în amonte, în dreptul primelor case din Liverpool. Nu se putea zări de pe

cheiul de la New-Prince. Abia după prima cotitură a râului, am văzut masa lui impresionantă. S-ar fi zis că era o insulă pe jumătate ascunsă în ceață. Stătea cu partea din față spre mine, ca să evite marea. Curând, tenderul îl înconjură, și steamship-ul se arătă pe toată lungimea sa. Mi s-a părut așa cum era: enorm! Trei sau patru transportoare de cărbune, acostate în flancurile sale, deversau prin sabordurile deschise, deasupra liniei de plutire, întreaga lor încărcătură. Pe lângă Great-Eastern, acele nave cu trei catarge păreau niște bărci. Coșurile lor nu atingeau nici măcar linia hublourilor care se evidențiau în coca sa. Vârfurile catargelor nu-i depășeau puntea. Uriașul ar fi putut ridica navele acelea pe scripeții portmantou, unde stăteau atârdate șalupele de salvare.

Tenderul se apropie de el. Trecu pe sub etrava dreapta a lui Great-Eastern, ale cărui lanțuri se întindeau violent sub forța valurilor. Apoi, aliniindu-se la babord, opri la baza imensei scări ce urca pe flancul său precum un șarpe.

Muncitorii debarcau grăbiți și se repezeau să urce nenumăratele trepte ale scării care se termina abia pe puntea vasului. Eu, cu capul dat pe spate, ca un turist care privește un edificiu înalt, contemplam roțile lui Great-Eastern.

Văzute dintr-o parte, acele roți păreau subțiri, scofâlcite, deși lungimea paletelor era mai mare de patru metri. Din față însă, aveau un aspect monumental. Eleganta lor armură, dispunerea axului masiv, punctul de susținere al întregului sistem, proptelele intercalate destinate să suporte ecartamentul jantei triple, acea aureolă de spițe roșii care adăposteau dispozitivul, tot ansamblul impresiona și trezea ideea unei forțe sălbatice și misterioase.

Cu câtă energie trebuiau să lovească apele, pe care fluxul le izbea de ele, paletele de lemn, atât de temeinic fixate cu buloane! Ce vârtejuri produceau pânzelor lichide, ce mașină puternică le pune în mișcare! Câte tunete absorbite de caverna tamburilor, atunci când Great-Eastern naviga cu toată presiunea, împins de acele roți ce măsurau cincizeci și trei de picioare în diametru și o sută șaiszeci și șase de picioare în

circumferință, cântărind nouăzeci de tone și învârtindu-se de unsprezece ori pe minut!

Tenderul își debarcase pasagerii. Am pășit pe scările de fier canelate și, după câțva timp, am ajuns pe puntea steam-ship-ului.

## CAPITOLUL II.

Puntea nu era decât un imens șantier ce aparținea unei armate de lucrători. Nu mă puteam crede la bordul unei nave. Mai multe mii de oameni, muncitori, membri ai echipajului, mecanici, ofițeri, manevranți ciudați se intersectau, se îngheșuiau fără să se jeneze unul pe altul, atât pe punte, cât și pe la mașini, pe catarge și pe scheletul velaturii, toți într-un amestec de nedescris.

Aici, macaralele enorme ridicau blocuri imense de fontă. Mai încolo, bârnele grele erau înălțate cu trolii puse în mișcare de vapori. Deasupra sălii mașinilor, se balansa un cilindru de fier, adevărat trunchi de metal. Mai în față, vergile urcau în geamătul catargelor lungi. Mai în spate, se ridica un eșafodaj care ascundea, fără îndoială, un edificiu aflat în construcție. Se însăila, se ajusta, se lucra cheresteaua, se ungeau dispozitivele mecanice, se peria, în mijlocul unei dezordini de nedescris.

Bagajele mele fuseseră transbordate. Am cerut să-l văd pe căpitanul Anderson. Comandantul nu sosise încă. Unul dintre stewarzi se îngriji de instalarea mea și-mi transportă celele în cabinele din spate.

— Prietene, i-am zis, plecarea vasului Great-Eastern era anunțată pentru 20 martie, dar e imposibil ca pregătirile să se termine în douăzeci și patru de ore. Știți cam pe când vom pleca din Liverpool?

În această privință, stewardul nu știa mai multe decât mine. Mă lăsă singur. M-am hotărât atunci să vizitez toate colțișoarele aceluia furnicar imens și mi-am început plimbarea așa cum ar fi făcut un turist într-un oraș necunoscut. Un glod negru, așa cum se întâlnește pe pavajul din orașele englezești, acoperea și puntea steamerului. Două șanțuri infecte

șerpuiau încoace și încolo. Te credeați într-unul dintre cele mai murdare pasaje din strada Upper-Thames, de lângă podul Londrei. Mergeam razant cu acele construcții din spatele navei. Între acestea și bastingaje, de fiecare parte, se distingeau două străzi largi sau, mai curând, două bulevarde acoperite de o mulțime compactă. Am ajuns astfel chiar în centrul navei, între tambururile unite de un sistem dublu de pasarele.

Acolo se deschidea spațiul destinat să conțină organele mașinii ce punea în mișcare roțile. Am privit acea minune. Vreo cincizeci de muncitori erau repartizați pe pasarelele metalice ale construcției din fontă, unii agățați de lungile pistoane înclinate sub cele mai diverse unghiuri, alții suspențați de biele, câțiva reglând piesa numită excentric, alții înșurubând cu ajutorul unor chei imense cuzineții lagărelor. Trunchiul de metal care cobora încet prin tambuchi era un nou arbore cotit destinat să transmită roților mișcările bielorlor. Din acel infern venea un zgomot continuu, format din sunete ascuțite și discordante.

După ce am aruncat o privire rapidă asupra lucrărilor de pregătire, mi-am reluat plimbarea și am ajuns pe puntea din față. Acolo tapițerii tocmai terminaseră de decorat o încăpere destul de vastă, cunoscută sub denumirea de smoking-room, cameră pentru fumat, o adevărată cafenea a orașului plutitor, luminată de paisprezece ferestre, cu plafonul alb și auriu și cu lambriuri din panouri din lemn de lămâi. Apoi, după ce am traversat un fel de zonă triumfiulară ce constituia partea din față a punții, am ajuns la etrava care cobora până la suprafața apei.

Din acel punct extrem, am zărit, când m-am întors, printr-o spărtură în ceață, partea din spate a lui Great-Eastern aflată la o distanță de mai mult de doi hectometri. Nu se puteau folosi decât asemenea unități de măsură pentru a descrie colosul.

Am revenit pe bulevardul de la tribord, trecând printre clădiri și pavilioane, evitând șocul scripeților care se balanau prin aer și loviturile de bici ale frânghiilor pe care briza le mișca încolo și încoace, ferindu-mă ba de izbiturile unei macarale, ba de zgura inflamată aruncată de vreo forjă ca pe un

buchet de artificii. Abia zăream vârfulile catargelor înalte de două sute de picioare, ce se pierdeau în ceața cu care își amestecau fumul negru tenderele de serviciu și navele care alimentau gigantul cu cărbuni. După ce am depășit tambuchiul mașinării cu roți, am remarcat un „mic hotel” care se ridica în stânga mea, apoi lunga fațadă laterală a unui palat aflat deasupra unei terase ale cărei balustrade erau curățate. În sfârșit, am ajuns în partea din spate a steam-ship-ului, în locul unde se ridica eșafodajul pe care l-am mai pomenit. Acolo, între ultima încăpere și vastul panou cu zăbrele deasupra căruia se aflau cele patru roți ale cârmei, mecanicii terminau de instalat o mașină cu aburi. Aceasta se compunea din doi cilindri orizontali și prezenta un sistem de pinioane, leviere, întrerupătoare, care mi se păru foarte complicat.

Nu i-am înțeles destinația de la început, dar am avut impresia că și acolo, ca peste tot de altfel, pregătirile erau departe de a se termina.

Dar cărui fapt se datorau întârzierile acelea, pentru ce erau necesare atâtea noi aranjamente la bordul lui Great-Eastern, o navă relativ nouă? Ar trebui spus în câteva cuvinte.

După vreo douăzeci de traversări între Anglia și America, a urmat una marcată de accidente foarte grave, iar exploatarea vasului a fost abandonată pentru un timp. Imensul vas, folosit pentru transportul pasagerilor, nu mai părea bun de ceva și se văzu dat la rebut, datorită spaimei pe care le-o insufla călătorilor. Când primele tentative de a pune cablul telegrafic pe platoul submarin atlantic au eșuat, incident datorat în parte navelor ce-l transportau, inginerii s-au gândit la Great-Eastern. Doar el putea să înmagazineze la bord cele trei mii patru sute de kilometri de fir metalic, având o greutate de patru mii cinci sute de tone. Doar el putea, datorită indiferenței pe care o manifesta față de mare, să deruleze, spre a fi scufundat, imensul cablu. Dar pentru a prinde firul înfășurat pe tambur de flancurile vaporului erau necesare amenajări speciale. Au trebuit eliminate două cazane din cele șase și un coș din cele trei ce aparțineau mașinilor pentru elice. În locul lor s-au instalat recipiente mari pentru a deplasa cablul pe care o

pânză de apă îl proteja de alterările cauzate de aer. Firul trecea astfel din acele lacuri plutitoare direct în mare, fără a mai suporta contactul cu straturile atmosferice.

Operațiunea de punere a cablului s-a încheiat cu succes, și, după ce rezultatul dorit a fost obținut, Great-Eastern a revenit la starea sa de vas abandonat. A intervenit însă Expoziția Universală din 1867. O societate franceză, numită Societatea Celor Speriați de Great-Eastern, cu răspundere limitată, luă naștere, având un capital de două milioane de franci, cu intenția de a întrebuiința nava uriașă pentru transportul vizitatorilor transoceanici. De unde reapăru necesitatea de a pregăti steamerul pentru această destinație, necesitatea de a acoperi recipientele și a reinstala cazanele, de a mări saloanele unde trebuiau să locuiască atâtea mii de călători și de a construi încăperile folosite ca săli de masă suplimentare. Trebuiau amenajate și trei mii de paturi în flancurile acelei coci uriașe.

Great-Eastern fu închiriat pentru două luni, la prețul de douăzeci și cinci de mii de franci. Două contracte au fost făcute cu firma G. Forrester and Co. din Liverpool. Primul, în valoare de cinci sute treizeci și opt de mii șapte sute cincizeci de franci, pentru instalarea unor noi cazane care să pună în mișcare elicea. Al doilea, în valoare de șase sute șizeci și două de mii cinci sute de franci, pentru reparația generală a navei.

Înainte de a întreprinde aceste ultime lucrări, The Board of Trade a cerut ca nava să fie urcată pe un grătar pentru a i se verifica foarte riguros coca. În cursul acestei operațiuni foarte costisitoare, s-a reparat o fisură lungă la partea exterioară, lucru care a înghițit o grămada de bani. Apoi s-a trecut la instalarea noilor cazane. A trebuit schimbat și arborele motor al roților, care fusese deformat în cursul ultimei călătorii. Acest arbore, îndoit chiar în mijlocul său pentru a primi biela pom-pelor, a fost înlocuit cu un altul dotat cu două excentrice, ceea ce asigură rezistența acestei piese foarte importante pe care se exercita întregul efort. În sfârșit, pentru prima oară, cârma urma să fie acționată cu aburi.

Acestei delicate manevre îi destinau mecanicii mașina pe care o ajustau în partea din spate a navei.

Timonierul, aflat pe pasarela din centru, între aparatele de semnalizare ale roților și elicei, avea sub ochi un cadran prevăzut cu un ac mobil, care îi dădea în orice clipă poziția barei cârmei. Pentru a o modifica, el se mulțumea să imprime o ușoară mișcare unei roți ce măsura abia un picior în diametru și era plasată vertical, la îndemână. Imediat se deschideau valvele. Aburii din cazane se precipitau prin lungile conducte în cei doi cilindri ai micuței mașini. Pistoanele se mișcau rapid, transmisiile acționau și cârma asculta imediat, făcând vasul să-și schimbe cursul. Dacă sistemul acela ar fi reușit, un singur om ar fi putut conduce, cu un singur deget, masa colosală a lui Great-Eastern.

Timp de cinci zile, lucrările au continuat cu o intensitate deosebită, întârzierile produceau multe necazuri întreprinzătorilor, dar antreprenorii nu puteau face nimic în plus. Plecarea a fost fixată irevocabil pe 26 martie. Pe 25, puntea steam-ship-ului era încă plină de tot felul de utilaje suplimentare.

În sfârșit, în acea ultimă zi, căile de acces și pasarelele se degajară încet-încet. Schelele fură demontate. Macaralele dispărură. Probele mașinilor se încheiară. Ultimele cuie fură bătute. Piesele polizate fură acoperite cu o vopsea albă pentru a fi protejate împotriva oxidării în timpul călătoriei. Rezervoarele de ulei fură umplute. Cea din urmă placă fu pusă pe suportul ei de metal. Chiar inginerul șef încercă toate cazanele. O uriașă cantitate de aburi se precipită în sala mașinilor. Aplecat deasupra tambuchiului, acoperit de emanațiile calde, nu mai vedeam nimic. Auzeam însă pistoanele gemând în interiorul carcaselor, cilindrii groși oscilând cu zgomot în buloanele solide. Un clocot intens se produse din direcția tamburelor, în timp ce paletele loveau încet apele înspumate ale râului Mersey. În spate, elicea bătea valurile cu cele patru ramuri ale sale. Cele două mașini, absolut independente una față de alta, erau gata să intre în funcțiune.

Către ora cinci după-amiaza, o șalupă cu motor acostă vasul. Era pregătită special pentru Great-Eastern. Locomotiva sa fu detașată, apoi urcată pe punte cu ajutorul cabestanelor. Dar șalupa nu a putut fi îmbarcată. Coca ei de oțel era de

o asemenea greutate, încât pistoletele pe care erau montate palanele se pliară sub încărcătură, efect care nu s-ar fi produs, fără îndoială, dacă ar fi fost susținute prin intermediul balansinelor.

Șalupa trebui, așadar, abandonată. Îi rămânea încă lui Great-Eastern un șir de șaisprezece ambarcațiuni agățate de portmantourile-macara.

În seara aceea totul fu terminat. Bulevardele măturate nu mai aveau deloc noroi, căci armata de curățători trecuse pe acolo. Încărcarea vasului se încheiase. Alimentele, mărfurile, cărbunii ocupau cambuzele, cala și buncărele. Totuși, steamerul nu atinsese încă linia de plutire. Era un inconvenient, căci roțile, insuficient scufundate, trebuiau să producă o împingere minimă pentru ca vaporul să se deplaseze. În acele condiții se putea însă pleca. M-am culcat cu speranța că a doua zi vom porni pe mare. Nu m-am înșelat. Pe 26 martie, la revărsatul zorilor, am văzut fluturând pe catargul velei foc pavilionul american, pe catargul cel mare, steagul francez, iar pe cel de lângă cârmă, steagul englez.