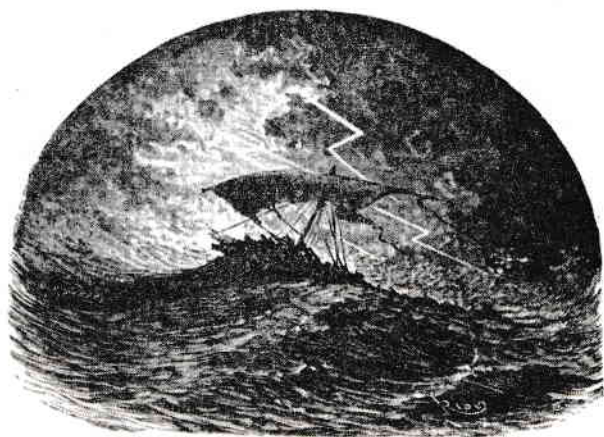


LIBRIS | We know
books

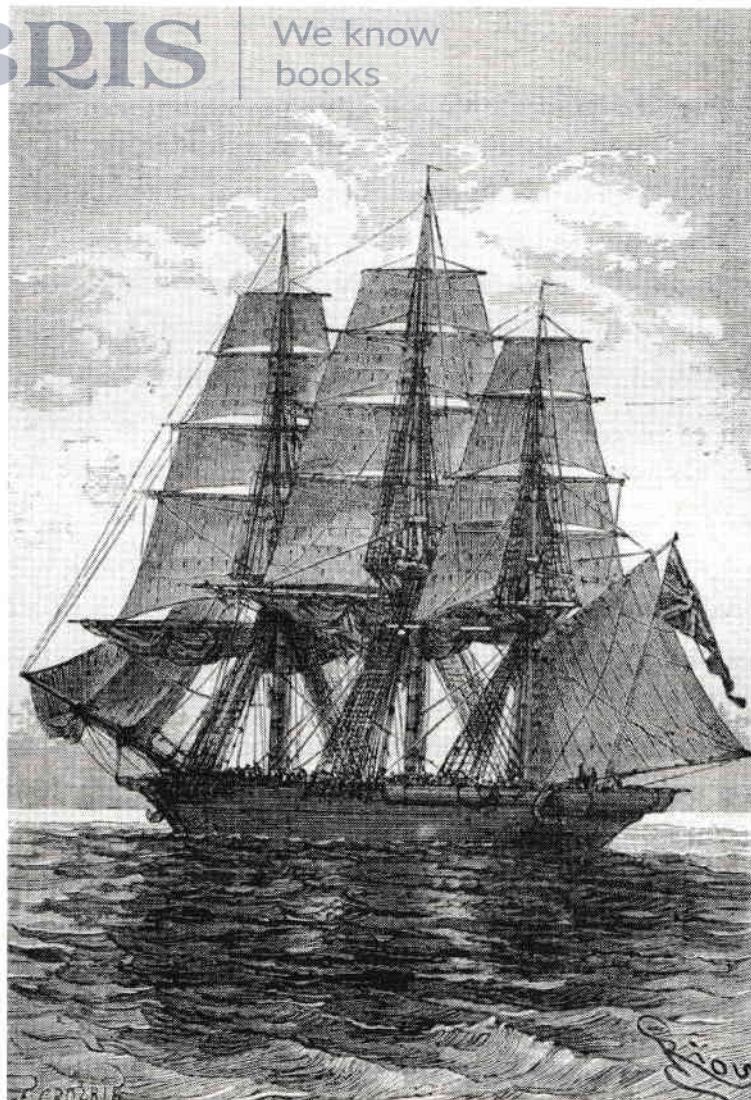
JULES VERNE
CANCELARUL

Ilustrații de Riou

Traducere de Iulian Comănescu



LITERA
București



JURNALUL PASAGERULUI J.R. KAZALLON

I

Charleston, 27 septembrie 1869. Părăsim cheiul Bateriei la ora trei după-amiază, la flux. Curentul ne poartă rapid în larg. Căpitanul Huntly a ridicat și vecele de sus, și pe cele de jos, iar vântul dinspre

nord împinge *Cancelarul* transversal prin golf. În curând, dublăm fortul Sumter și lăsăm bateriile de tunuri de pe coastă în urmă, în stânga. La ora patru, trecem prin gura golfului în viteză, ajutați de reflux. Dar largul mării e încă departe și, pentru a ajunge acolo, trebuie să parcurgem trecerile strâmte dintre bancurile de nisip. Căpitanul Huntly pornește deci prin șenalul de sud-est, lăsând farul de la fortul Sumter în stânga. Velele *Cancelarului* sunt orientate pentru vânt de la patruzeci și cinci de grade din față și, la ora șapte seara, depășim ultima porțiune nisipoasă a coastei, iar vasul nostru se lansează pe Atlantic.

Cancelarul, un tricatang aspectuos, cu vele pătrate și deplasament de nouă sute de tone, aparține bogatei Case Frații Leard din Liverpool. E o navă nouă, lansată la apă acum doi ani, dublată și armată cu cupru, cu bordaj din lemn de tec, ale cărei catarge, mai puțin artimonul, au partea de jos din fier, la fel ca greementul. Vasul solid și fin, clasificat în prima categorie de *Veritas*, parcurge în acest moment pentru a treia oară ruta dintre Charleston și Liverpool. Ieșind din apele Charlestonului, pavilionul britanic a fost arborat, dar văzând nava, un marinar nu s-ar putea înșela în privința provenienței ei: e chiar ce pare a fi, adică englezească, de la linia de plutire până în vârful catargelor.

Iată de ce am decis să traversez oceanul cu *Cancelarul*, care se întoarce în Anglia: nu există nicio cursă cu aburi între Carolina de Sud și Regatul Unit. Pentru a lua o astfel de linie transatlantică, ar trebui fie să urci spre nordul Statelor Unite, către New York, fie să cobori spre sud, către New Orleans. Între New York și vechiul continent funcționează mai multe linii, englezești, franțuzești sau din Hamburg, iar un *Scotia*, un *Pereire*, un *Holsatia* m-ar fi dus rapid la destinație. Între New Orleans și Europa, vapoarele National Steam Navigation Co., care se leagă de linia franceză transatlantică din Colón și din Aspinwall, fac și ele traversări rapide. Dar, plimbându-mă pe

cheiurile Charlestonului, am văzut *Cancelarul* și mi-a plăcut. Nu știu ce pornire interioară m-a împins la bordul navei, care de altfel este amenajată confortabil, mai ales că, atunci când este ajutată de vânturi și mare, navigația cu vele este preferabilă în toate privințele. La începutul toamnei, la latitudini joase, vremea e încă frumoasă. Așa că m-am hotărât să fac traversarea pe *Cancelar*.

Am făcut bine sau nu? Oare mă voi căi de hotărârea luată? Numai viitorul îmi poate spune asta. Redactez aceste note zilnic și, în momentul în care scriu, nu știu mai mult decât cei care vor citi acest jurnal – dacă acest jurnal își va găsi vreodată cititori.

II

28 septembrie. Am spus deja că numele căpitanului *Cancelarului* este Huntly. Prenumele lui sunt John și Silas. Este un scoțian din Dundee, în vârstă de 50 de ani, care are reputația unui navigator priceput pe Atlantic. Are o statură mijlocie, umerii înguști, capul mic și, de obicei, înclinat puțin spre stânga. Fără să mă cred un mare cunoscător într-ale fizionomiei, mi se pare că pot să-mi dau deja cu părerea despre căpitanul Huntly, chiar dacă nu îl cunosc decât de câteva ore.

Că Silas Huntly se ridică la înălțimea reputației lui de bun marinar, că își cunoaște perfect meseria nu pot nega. Dar că acest om ar avea un caracter ferm, o energie fizică și morală capabilă să depășească orice încercare – nu, asta nu cred!

De fapt, căpitanul Huntly are un aer greoi și un corp cumva prăbușit. Nu îi prea pasă de ce se întâmplă în jur, iar asta se vede din privirea lui indecisă, din felul pasiv în care mișcă mâinile și din modul cum se leagănă, încet, de pe un picior pe altul. Nu, nu e, nu are cum să fie un om energic, nici măcar încăpățânat, fiindcă nu se încruntă niciodată, are o gură moale și nu strânge niciodată din pumni. În plus, are ceva aparte, un lucru pe care încă nu-l pot înțelege pe deplin, dar



Secundul de pe Cancelar

care mă va face să stau cu ochii pe comandantul navei, cel căruia i se spune „stăpânul tuturor, după Dumnezeu“.

Sau poate mă înșel, și între Dumnezeu și Silas Huntly se află la bord altcineva, un om care, la nevoie, urmează să joace un rol important. E secundul de pe *Cancelar*, pe care încă nu l-am studiat suficient și cu privire la care îmi rezerv dreptul de a vorbi mai târziu.

Echipajul de pe *Cancelar* se compune din căpitanul Huntly, din secundul Robert Kurtis, locotenentul Walter, un boțman și paisprezece marinari, englezi sau scoțieni, adică un total de optsprezece, suficient pentru manevrarea unui tricatar de nouă sute de tone. Toți au aerul de a-și cunoaște bine meseria. Și ce pot spune, până acum, e că, sub ordinele secundului, au manevrat abil nava prin pasajele dintre bancurile Charlestonului.

Completez lista personalului de la bordul *Cancelarului* cu șeful de sală Hobbard și cu bucătarul negru Jynxtrop. Acum, lista pasagerilor: aceștia sunt în număr de opt, incluzându-mă și pe mine. De-abia i-am cunoscut pe ceilalți, dar date fiind monotonia traversării, incidentele zilnice și felul în care se freacă unii de alții oamenii înghesuți într-un spațiu strâmt, nevoia firească de a schimba idei și curiozitatea înnăscută din inima omului urmează să ne apropie curând. Până acum, tracasările îmbarcării, luarea în primire a cabinelor, aranjamentele necesare pentru o călătorie care trebuie să dureze între douăzeci și douăzeci și cinci de zile ne-au ținut departe unii de alții. Ieri și azi, nici măcar nu ne-am strâns cu toții la masa din careu și, posibil, unii dintre noi au început să simtă răul de mare. Așa că nu am văzut toți pasagerii, dar știu că printre ei se numără două doamne, care ocupă cabinele din spate, ale căror ferestre dau spre larg.

În fine. Iată lista pasagerilor, așa cum am văzut-o în registrele navei:

Mr. și Mrs. Kear, americani, din Buffalo;



Pasagerii

Miss Herbey, englezoaică, domnișoara de companie a lui Mrs. Kear;

Domnul Letourneur și fiul său, André Letourneur, francezi, din Le Havre;

William Falsten, inginer din Manchester, și John Ruby, comerciant din Cardiff, englezi amândoi;

J.R. Kazallon, din Londra, autorul acestor însemnări.

III

29 septembrie. Inventarul căpitanului Huntly, adică actul care cuprinde lista mărfurilor de pe *Cancelar* și condițiile de transport ale acestor mărfuri, este conceput în următorii termeni:

„*BRONSFIELD & Co., COMISIONARI, CHARLESTON.*

Eu, John Silas Huntly, din Dundee (Scoția), comandantul navei *Cancelarul*, cu un deplasament de nouă sute de tone sau apropiat, aflându-mă în prezent la Charleston, pentru a porni în linie dreaptă, cu prima ocazie și cu ajutorul lui Dumnezeu, până în dreptul orașului Liverpool, unde urmează să îmi descarc mărfurile, recunosc că am primit, pe numita mea navă, pe puntea ei superioară, de la dumneavoastă, domnii Bronsfield & Co., comisionari de mărfuri din Charleston, o mie șapte sute de baloți de bumbac, în valoare de douăzeci și șase de mii de lire, în bună stare și bine ambalați, marcați și numerotați conform obiceiului; pe care mă angajez să îi duc în bună stare, în lipsa unor pericole maritime deosebite, la Liverpool, unde urmează să îi livrez Fraților Leard sau trimișilor lor, urmând să primesc ca plată pentru transportul meu suma de două mii de lire, care nu include prețurile unanim acceptate ale avariilor care decurg din