

LBRIS

We know
books

Jules Verne

Cancelarul

Jurnalul unui naufragiat

Cuprins

Capitolul 1	CHARLESTON 27 septembrie 1869
Capitolul 2	28 septembrie
Capitolul 3	29 septembrie
Capitolul 4	Din 30 septembrie până în 6 octombrie
Capitolul 5	7 octombrie
Capitolul 6	De pe 8 pe 13 octombrie
Capitolul 7	14 octombrie
Capitolul 8	Din 15 pe 18 octombrie
Capitolul 9	19 octombrie
Capitolul 10	20 și 21 octombrie
Capitolul 11	Urmare din 21 octombrie
Capitolul 12	22 și 23 octombrie
Capitolul 13	Din 24 până pe 29 octombrie
Capitolul 14	În noaptea de 29 octombrie
Capitolul 15	Continuarea nopții din 29 octombrie
Capitolul 16	30 octombrie
Capitolul 17	Urmare din 30 octombrie
Capitolul 18	Din 31 octombrie pe 5 noiembrie
Capitolul 19	De pe 6 pe 15 noiembrie
Capitolul 20	15-20 noiembrie
Capitolul 21	Din 21 în 23 noiembrie
Capitolul 22	Din 24 noiembrie în 1 decembrie
Capitolul 23	Din 2 în 3 decembrie
Capitolul 24	4 decembrie
Capitolul 25	Noaptea dintre 4 și 5 decembrie
Capitolul 26	5 decembrie
Capitolul 27	6 decembrie
Capitolul 28	Urmare din 6 decembrie

Capitolul 29	7 decembrie
Capitolul 30	Urmare din 7 decembrie
Capitolul 31	Urmare din 7 decembrie
Capitolul 32	De pe 8 pe 17 decembrie
Capitolul 33	De pe 18 pe 20 decembrie
Capitolul 34	21 decembrie
Capitolul 35	Noaptea dintre 21 și 22 decembrie
Capitolul 36	22 decembrie
Capitolul 37	Din 23 în 30 decembrie
Capitolul 38	De pe 1 pe 5 ianuarie
Capitolul 39	5 și 6 ianuarie
Capitolul 40	7 ianuarie
Capitolul 41	8 ianuarie
Capitolul 42	Din 9 în 10 ianuarie
Capitolul 43	Din 11 în 14 ianuarie
Capitolul 44	15 ianuarie
Capitolul 45	16 ianuarie
Capitolul 46	17 ianuarie
Capitolul 47	18 ianuarie
Capitolul 48	19 ianuarie
Capitolul 49	Din 20 până pe 22 ianuarie
Capitolul 50	22 și 23 ianuarie
Capitolul 51	24 ianuarie
Capitolul 52	25 ianuarie
Capitolul 53	26 ianuarie
Capitolul 54	Urmare din 26 ianuarie
Capitolul 55	27 ianuarie
Capitolul 56	Continuare din 27 ianuarie
Capitolul 57	Urmare din 27 ianuarie

LBRIS

We know
books



Capitolul 1
CHARLESTON
27 septembrie 1869

Părăsim cheiul Bateriei la ora trei după-amiaza, ca să ieșim în larg. Curentul ne duce rapid departe de țarm. Căpitanul Huntly a ridicat pânzele de sus și de jos, iar briza de nord împinge vasul Chancellor – *Cancelarul*, în traducere – prin golf. În curând, trecem de fortul Sumter și bateriile aliniate de pe coastă sunt lăsate în urmă, pe stânga.

La ora patru, intrarea îngustă a golfului, pe unde iese un curent rapid de reflux, oferă trecere liberă navei. Dar marea vastă se află încă departe și, ca să ieșim în larg, trebuie să urmăm strâmtoarele înguste, pe care curenții le-au săpat în bancurile de nisip.

Căpitanul Huntly pătrunde deci pe șenalul de sud-vest și lasă farul de pe limba de uscat în partea stângă a fortului Sumter. Pânzele vasului *Cancelarul* sunt orientate atunci mai precis și, pe la șapte seara, ultima limbă de nisip a coastei este depășită de nava noastră, care-și începe călătoria pe Atlantic.

Frumoasa corabie *Cancelarul*, având trei catarge și nouă sute de tone, îi aparține bogatei companii a fraților Leard, din Liverpool. Are o vechime de doi ani, este învelită în cupru, făcută din lemn de tec și partea inferioară a catargelor sale, în afara artimonului, este din fier, ca și greementul ei.

Această navă solidă și fină, cotateă drept de prima clasă la Veritas, efectuează acum a treia sa călătorie între Charleston și Liverpool. La ieșirea din strâmtoarele de la Charleston a fost ridicat pavilionul britanic, dar văzând corabia aceasta, un marinar nu s-ar înșela în privința originii ei: este chiar ceea ce pare să fie, adică englezească de la linia de plutire până în vârful catargelor sale.

Iată de ce am urecat ca pasager la bordul *Cancelarului*, care se întoarce în Anglia.

Nu există o linie de transport direct cu vapoare între Carolina de Sud și Anglia. Ca să mergi cu o companie transoceanică, trebuie fie să ajungi în nordul Statelor Unite, fie să te deplasezi în sud, la New Orleans.

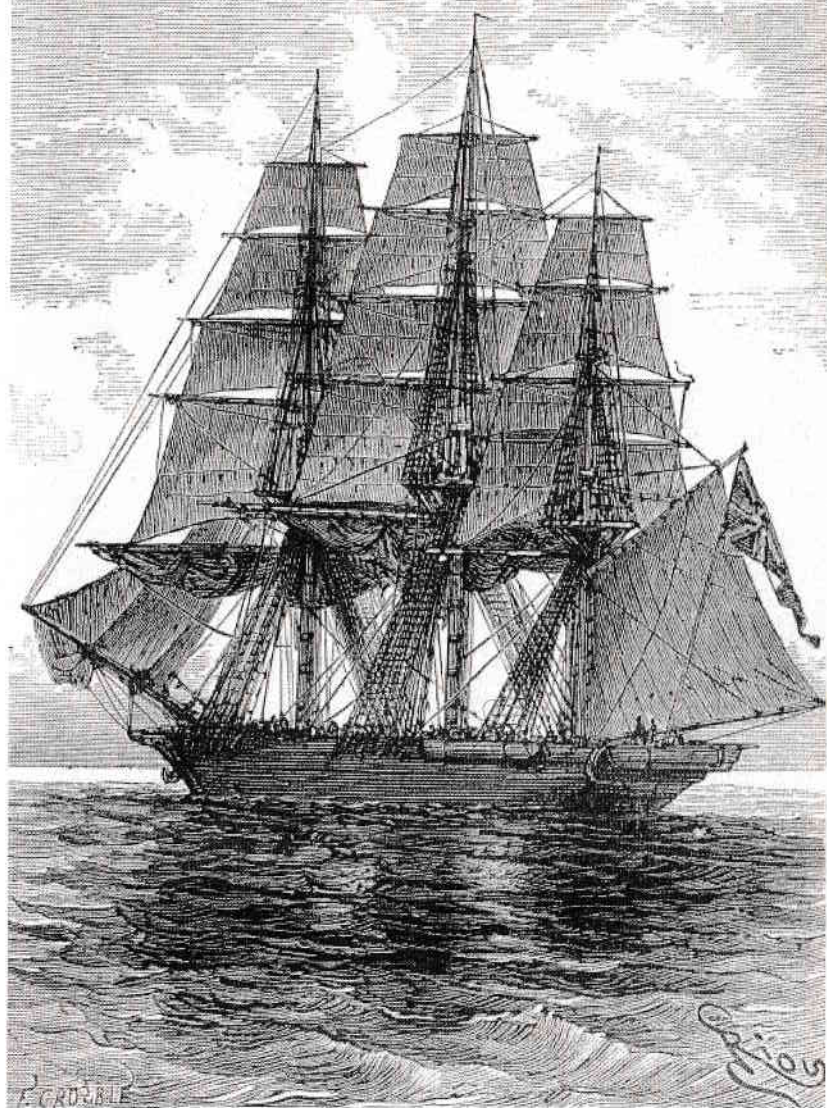
Între New York și vechiul continent funcționează mai multe companii de transport maritime, engleze, franceze, hamburgheze și un vas precum Scoția, Pereire, Holsatia m-ar fi dus rapid la destinație, între New Orleans și Europa, vapoarele lui National Steam Navigation Co., ce se alătură liniei franceze de transatlantice a companiilor Colon și Aspinwall, asigură o traversare rapidă.

Dar, umblând pe cheiurile din Charleston, am văzut *Cancelarul*. Acest vas mi-a plăcut și nu știu ce instinct m-a împins să urc la bordul său, amenajat confortabil. De altfel, navigația cu corăbii, atunci când este favorizată de vânt și de mare, cam la fel de rapidă ca și cea cu aburi, este preferabilă, în toate privințele. La începutul toamnei, mai jos de acele latitudini deja mici, vremea este încă frumoasă. M-am decis astfel să mă îmbarc pe *Cancelar*.

Am făcut bine sau rău? Aveam, oare, să mă căiesc pentru hotărârea aceasta? Viitorul îmi va răspunde la aceste întrebări. Scriu aceste notițe zilnic și, în clipa în care le formulez, nu știu nici eu mai mult decât cei care citesc jurnalul acesta dacă el își va găsi vreodată cititori.

LBRIS

We know
books



Capitolul 2

28 septembrie

Am spus că numele căpitanului de pe *Cancelar* este Huntly – iar prenumele, John-Silas. Este un scoțian din Dundee, în vârstă de cincizeci de ani, care are reputația unui navigator abil pe rutele din Atlantic. Este de înălțime medie, cu umeri înguști, capul mic și, de regulă, înclinat puțin spre stânga.

Fără a fi un fizionomist de prima mână, mi se pare că pot deja să-l caracterizez pe căpitanul Huntly, deși nu-l cunosc decât de câteva ceasuri.

Nu contrazic faptul că Silas Huntly este un bun marinar, că își cunoaște perfect meseria. În schimb, că ar avea un caracter ferm, o energie morală și fizică de lăudat, asta nu!

Într-adevăr, căpitanul Huntly este greoi, iar trupul său prezintă unele slăbiciuni. Este nepăsător și asta se vede din indecizia privirii sale, din mișcarea pasivă a mâinii, din balansarea sa de pe un picior pe celălalt. Așa ceva nu întâlnești la un bărbat energic, nici măcar la unul încăpățânat, deoarece ochii săi nu se contractă, maxilarul îi este moale, pumnii săi nu au tendința firească de a se încheșta.

În plus, cred că are ceva deosebit, despre care nu știu încă în ce constă, dar îl voi observa cu mare atenție pe acest căpitan de navă, care este „stăpân la bordul ei, după Dumnezeu”.

Or, dacă nu mă înșel, între Dumnezeu și Silas Huntly, există la bord un alt bărbat ce îmi pare că e destinat a ocupa un loc important. Este secundul *Cancelarului*, pe care nu l-am studiat încă suficient și despre care voi vorbi mai târziu.

Echipajul *Cancelarului* se compune din căpitanul Huntly, secundul Robert Kurtis, locotenentul Walter, un șef de echipaj și paisprezece mateloți, englezi sau scoțieni, ori optsprezece marinari, care ajungeau pentru manevrarea unei corăbii cu trei catarge, de nouă sute de tone.

LIBRIS

We know books



Oamenii aceștia par să-și cunoască bine meseria. Tot ce pot afirma până acum este că, la ordinele secundului, au manevrat cu iscusință prin strâmtorile de la Charleston.

Completez enumerarea persoanelor îmbarcate pe *Cancelar*, citându-l pe șeful serviciului de bucătărie, Hobbart, bucătarul negru Jynxtrop, și oferind lista pasagerilor.

Sunt opt pasageri, printre care și eu. Nu prea îi cunosc, dar monotonia unei traversări, incidentele zilnice, înghesuiala obișnuită a unor oameni ce stau într-un spațiu restrâns, nevoia firească de a schimba gânduri, curiozitatea născută în inima fiecăruia ne vor apropia în curând.

Până acum agitația iscată de venirea la bord, ocuparea cabinelor, aranjamentele necesare unei călătorii de douăzeci, douăzeci și cinci de zile, diversele preocupări ne-au ținut departe unul de celălalt. Ieri și azi, toți comesezii nici măcar nu s-au ivit în jurul mesei din careu și poate că unii suferă de rău de mare.

Așadar, nu i-am văzut pe toți, dar știu că printre pasageri se află două doamne ce ocupă cabinele din spate, ale căror ferestre străpung coca navei.

În plus, iată și lista pasagerilor, așa cum am obținut-o pe corabie:

Domnul și doamna Kear, americani din Buffalo;

Domnișoara Herbey, englezoaică, însoțitoarea doamnei Kear;

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

William Falsten, inginer din Manchester, și John Ruby, negustor din Cardiff, ambii englezi;

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

Capitolul 3

29 septembrie

Conosamentul căpitanului Huntly, adică documentul care constată încărcătura mărfurilor de pe *Cancelarul* și condițiile de transport ale acestora, este conceput astfel:

BRONSFIELD & Co., COMISIONARI, CHARLESTON

Eu, John-Silas Huntly, din Dundee (Scoția), comandantul navei Cancelarul, de circa nouă sute de tone, fiind în prezent la Charleston, pentru ca, la prima ocazie convenabilă, să pornesc în linie dreaptă, cu ajutorul lui Dumnezeu, spre orașul Liverpool, acolo unde voi descărca mărfurile, recunosc faptul că am primit pe corabia mea susnumită și sub puntea teugii, de la dumneavoastră, domnii Bronsfield & Co., comisionari de mărfuri din Charleston, o mie șapte sute de baloturi de bumbac de douăzeci și șase de mii de lire, toate întregi și în bune condiții, marcate și numerotate, pe care promit să le duc în stare bună, exceptând pericolele și norocul de pe mare, la Liverpool, unde le voi livra domnilor Leard, frați, sau la ordinul lor, plătindu-mi-se pentru transportarea mărfii suma de două mii de lire, fără avarii, potrivit uzanțelor și obiceiurilor maritime, conform contractului de navlosire. Pentru îndeplinirea celor scrise mai sus, m-am obligat și mă oblig prin persoana mea, bunurile mele și nava susnumită, cu toate dependențele sale.

Cu această încredințare, am semnat trei conosamente cu același cuprins, unul de împlinit, celelalte devenind nule după livrare.

Întocmit la Charleston, 13 septembrie 1869.

J.-S. HUNTLY

Astfel, *Cancelarul* ducea deci la Liverpool o mie șapte sute de baloturi de bumbac. Expeditori: Bronsfield & Co., din Charles-

ton. Destinatari: frații Leard, din Liverpool.

Încărcarea mărfii se făcuse cu cea mai mare grijă, vasul fiind construit special pentru transportarea bumbacului. Baloturile ocupau întreaga cală, în afara unei mici părți, care le este rezervată special coletelor pasagerilor, și aceste baloturi, a căror așezare s-a făcut cu cricul, formau o masă extrem de compactă.

Deci, niciun locșor din cală nu era nefolosit, avantaj considerabil pentru o navă care-și poate face astfel plinul de mărfuri.

Capitolul 4

Din 30 septembrie până în 6 octombrie

Cancelarul navighează cu viteză, astfel că putea întrece fără dificultate pânzele papagal ale multor nave de aceeași talie, și, de când briza s-a întetit, o dâră lungă, clar trasată, se întinde până se pierde în zare, în spatele nostru. S-ar spune că este o lungă dantelă albă, întinsă pe mare ca pe un fond albastru.

Atlanticul nu este foarte bătut de vânturi. Din câte știu, nimeni de la bord nu este incomodat de ruliul navei. De altfel, niciun pasager nu se află la prima sa traversare, și toți sunt, mai mult sau mai puțin, familiarizați cu marea. De aceea, nu există loc neocupat în jurul mesei, la ora când se servește mâncarea.

Încep să se stabilească relațiile dintre pasageri, iar viața de la bord devine mai puțin monotonă. Domnul Letourneur, francezul, discută adesea cu mine.

Domnul Letourneur are cincizeci și cinci de ani, este înalt, cu părul alb și barba sură. Pare, cu siguranță, mai bătrân decât ar trebui, deoarece a suferit mult. Necazuri mari l-au încercat și, adaug, încă îl încearcă.

Acest bărbat poartă în el, evident, o sursă intensă de tristețe, iar asta se vede după trupul său puțin slăbit, după capul lui, aplecat adesea. Nu râde niciodată, doar schițează vreun zâmbet,

și acela adresat fiului său. Ochii îi sunt blânzi, dar privirea lui pare a trece printr-o pânză umedă. Figura sa oferă un amestec de amărăciune și dragoste, iar expresia generală a fizionomiei lui este specifică bunătații care alină.

S-ar spune că domnul Letourneur are să-și reproșeze o nenorocire involuntară.

Într-adevăr! Dar cine n-ar fi profund afectat aflând care sunt reproșurile exagerate, pe care acest „tată” și le aduce singur?

Domnul Letourneur se află la bord cu fiul său, André, de vreo douăzeci de ani, cu chipul blând și interesant. El este un portret puțin șters al domnului Letourneur, dar – și aici este durerea incurabilă a tatălui său – André este infirm. Piciorul său stâng, din păcate scos în afară, îl obligă să șchioapete, și nu poate merge fără a se sprijini în baston.

Tatăl îl adoră pe copil și toată viața sa o dedică acestei ființe. Suferă pentru infirmitatea din naștere a fiului său mai mult chiar decât copilul lui, căruia pare să-i ceară mereu iertare.

Tot timpul îi este devotat lui André. Nu-l părăsește niciodată, îi pândește orice dorință, îi spionează toate gesturile. Brațele sale îi aparțin mai mult fiului său decât lui însuși. Ele îl cuprind și îl susțin pe băiat când se plimbă pe puntea *Cancelarului*.

Domnul Letourneur s-a atașat în special de mine și îmi vorbește tot despre copilul său.

Azi îi spun:

— Tocmai am plecat de lângă domnul André. Aveți un fiu bun, domnule Letourneur. Este un băiat inteligent și instruit.

— Da, domnule Kazallon, îmi răspunde el, schițând un zâmbet, are un suflet frumos închis într-un trup mizerabil, sufletul bieteii sale mame, moartă la nașterea lui!

— Vă iubește, domnule.

— Scumpul meu copil! murmură domnul Letourneur, plecându-și capul. Vai, reluă el, nu puteți înțelege cât sufăr ca tată atunci când îmi văd copilul infirm... infirm din naștere!

— Domnule Letourneur, îi zic eu, în nenorocirea care l-a lovit pe fiul dumneavoastră, și prin el, chiar pe dumneavoastră, domnul André este de plâns, dar, oare, nu reprezintă nimic faptul

că îl iubiți atât de mult? O infirmitate fizică se suportă mai bine decât o durere morală, iar durerea morală vă aparține mai mult dumneavoastră. Îl observ cu atenție pe fiul dumneavoastră și, dacă-l afectează ceva în mod special, cred că pot afirma că este chiar suferința dumneavoastră...

— Nu-l las să o vadă! replică repede domnul Letourneur. Nu mă preocupă decât cum să-i distrag atenția în orice clipă de la viața pe care o duce. Am recunoscut că, în ciuda infirmității sale, copilul meu are pasiunea călătoriilor. Spiritul său are picioare și aripi, așa că, de mai mulți ani, călătorim împreună. Am vizitat întreaga Europă, la început, apoi am parcurs principatele state ale Americii de Nord. Chiar eu l-am instruit pe André, pe care n-am vrut să-l trimit într-un colegiu, iar educația i-o completez prin călătorii. André este foarte inteligent și are o imaginație înflăcărată. Este sensibil și, uneori, îmi place să cred că uită de soarta sa, fiind pasionat de marile spectacole ale naturii!

— Da, domnule... Firește, aprob eu.

— Dar, dacă el uită, eu nu uit, continuă tatăl, strângându-mi mâna. Și nu voi uita niciodată! Domnule, credeți că fiul meu îi va ierta vreodată pe părinții săi pentru că l-au născut cu această infirmitate?

Durerea acestui tată, care se acuza de o nenorocire pentru care nu era nimeni vinovat, m-a descumpănit. Am vrut să-l consolez, dar fiul său se ivi în clipa aceea. Domnul Letourneur alergă spre el și îl ajută să urce scara puțin cam abruptă, ca să ajungă pe dună.

Acolo, André Letourneur se așeză pe una dintre băncile dispuse peste lăzile cu păsări, iar tatăl lui luă loc lângă el. Vorbeau amândoi și am luat parte la conversația lor. Avea ca obiect felul în care naviga *Cancelarul*, șansele ca traversarea să se încheie cu bine, programul de viață de la bord.

Domnul Letourneur își făcuse, asemeni mie, o vagă idee despre căpitanul Huntly. Indecizia acestui om, aparența lui somnolentă, îl impresionaseră în mod dezagreabil.

În schimb, domnul Letourneur avea o părere foarte bună despre secundul Robert Kurtis, un bărbat de treizeci de ani, bine

LIBRIS

We know
books



făcut, cu o mare forță musculară, mereu gata de acțiune, a cărui voință vie părea gata neîncetat să se manifeste prin fapte.

Robert Kurtis se ivi chiar atunci pe punte. L-am observat cu atenție. Am fost impresionat de puterea și de expansiunea sa vitală. Stătea acolo, drept, impunător, cu privirea pătrunzătoare și mușchii sprâncenelor abia încordați. Este un bărbat energic și trebuie să aibă sângele rece specific adevăratului marinar.

Este și un om bun, îl interesează tânărul Letourneur și se grăbește să-l ajute în orice ocazie.

După ce a examinat starea cerului și pânzele corăbiei, secundul se apropie de noi și ia parte la discuția noastră.

Văd că tânărului Letourneur îi place să discute cu el.

Robert Kurtis ne dă câteva detalii asupra pasagerilor cu care nu am stabilit încă decât relații foarte vagi.

Domnul și doamna Kear sunt nord-americani, care au câștigat mult din exploatarea resurselor petroliere. Se știe, într-adevăr, că acolo se află originea marilor averi moderne din Statele Unite. Dar acest domn Kear, de cincizeci de ani, care pare mai degrabă înavuțit decât bogat, este un trist comesean, care nu vrea decât să fie lăsat în pace. Un zgomot metalic iese în fiecare clipă din buzunarele sale, în care își ține mereu ambele mâini. Orgolios, vanitos, propriul său admirator și contemplator al celorlalți, pare foarte indiferent pentru tot ce nu-i aparține. Se umflă în pene ca un păun, „se fletează, se savurează, se degustă”, pentru a folosi termenii savantului fizionomist Gratiolet. Oricum, este și prost, și egoist. Nu-mi explic ce caută la bordul *Cancelarului*, simplă navă de comerț, care nu poate oferi confortul transatlanticelor.

Doamna Kear este o femeie insignifiantă, nepăsătoare, indiferentă, pe care cei patruzeci de ani au marcat-o deja pe la tâmpile, lipsită de spirit, necitită, tăcută. Privește, dar nu vede, ascultă, dar nu aude. Gândește, oare? Nu știu ce să spun.

Singura ei preocupare este să fie servită mereu de domnișoara ei de companie, domnișoara Herbey, tânăra englezoaică de douăzeci de ani, blândă și calmă, care nu-și câștigă fără umilințe cele câteva lire pe care i le aruncă negustorul de petrol.

Această tânără este foarte frumoasă. Blondă, cu ochii albaștri, foarte închiși, cu o fizionomie plină de grație, nu lipsită de semnificație, ca la numeroase englezoaice. Gura fermecătoare, dacă ar avea vreodată timp să zâmbescă... Dar cui și pentru ce i-ar surâde biata fată, ca răspuns la neîncetatele tachinări sau la capriciile ridicole ale stăpânei sale? Totuși, dacă domnișoara Herbey suferă în sine, este supusă, cel puțin, și pare să se resemneze cu soarta ei.

William Falsten este un inginer din Manchester, ce pare englez pur sânge. Conduce o mare uzină hidraulică în Carolina de Sud și se duce să caute în Europa aparatură nouă și perfecționată, printre care mori puse în mișcare de forța centrifugă, ale firmei Cail. Este un bărbat de patruzeci și cinci de ani, un fel de savant care nu se gândește decât la mașini, pe care mecanica și calculele îl absorb cu totul și nu vede nimic în afara lor. Când vrea să discute cu tine, nu mai scapi de el, și ți se pare că faci parte cu totul dintr-un angrenaj.

Cât despre domnul Ruby, el reprezintă negustorul vulgar, fără grandoare, fără originalitate. De douăzeci de ani, acest om n-a făcut altceva decât să cumpere și să vândă și cum, în general, a vândut mai scump decât a cumpărat, s-a îmbogățit. Ce va face în continuare, n-ar ști să spună. Acest Ruby, a cărui întreagă existență este legată de comerțul cu amănuntul, nu gândește, nu judecă, iar creierul lui nu este deschis la impresii, astfel că nu justifică în niciun fel vorbele lui Pascal: „Omul a fost făcut pentru a gândi. În aceasta stă întreaga sa demnitate și tot meritul său.”