

LBRIS

We know  
books

**Jules Verne**

*Douăzeci  
de mii  
de leghe  
sub mări*

*Traducere de Etelka Parasca*

  
ROL  
CRIS

# LRDIS

Coperta: Faber Studio

We know  
books

Tehnoredactare: Gabriela Anghel

Corectură: George Crețu

Toate drepturile asupra prezentei ediții aparțin ROLCRIS.

Copyright © 2024, ROLCRIS.

**Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României**

**VERNE, JULES**

**Douăzeci de mii de leghe sub mări** / Jules Verne. - București : Rolcris, 2024

ISBN 978-630-6538-05-8

821.133.1

Pentru comenzi și informații, vă rugăm să ne contactați la:

Tel.: 021/2222223; 0722.214.696

[www.rolcris.ro](http://www.rolcris.ro)

E-mail: [contact@rolcris.ro](mailto:contact@rolcris.ro)

ROLCRIS

Str. Al. Ioan Cuza, nr. 50, sector 1, București

ISBN 978-630-6538-05-8

# PARTEA ÎNTÂI

# Capitolul I

## O STÂNCĂ MIȘCĂTOARE

În anul 1866 s-a petrecut o întâmplare ciudată, un fenomen nelămurit și neînțeles, pe care fără îndoială că nimeni nu l-a uitat. Dacă lăsăm la o parte zvonurile care-i nelinișteau pe locuitorii porturilor și frământau opinia publică de pe întregul glob, trebuie să spunem că întâmplarea aceea i-a tulburat îndeosebi pe marinari. Ea le-a dat foarte mult de gândit negustorilor, armatorilor, comandanților de vapoare, skipperilor și masterilor din Europa și America, ofițerilor din marina militară a tuturor țărilor și, odată cu ei, guvernelor din diferitele state ale celor două continente.

În adevăr, de câțva timp, mai multe vase întâlniseră pe mare „ceva uriaș“, un fel de obiect lunguiet, în formă de fus, câteodată fosforescent, și cu mult mai mare și mai rapid decât o balenă.

Toate faptele în legătură cu această apariție, consemnate în diferite jurnale de bord, se potriveau destul de bine între ele în ceea ce privește structura lucrului ori ființei aceleia, viteza incalculabilă a mișcărilor sale, puterea uimitoare cu care înainta, vitalitatea rară cu care părea înzestrată.

LIBRIS | www.libris.ro  
books

Dacă ar fi fost un cetaceu, el ar fi întrecut în mărime pe toți cei cunoscuți de știință până atunci. Nici Cuvier, nici Lacépède, nici Dumeril, nici de Quatrefages n-ar fi admis existența unui asemenea monstru, afară de cazul când l-ar fi văzut ei înșiși cu propriii lor ochi de savanți.

Luând media observațiilor făcute în diferite rânduri, înlăturând evaluările timide, care atribuiu acestui obiect o lungime de două sute de picioare, respingând părerile exagerate care îl descriu lat de o mie și lung de trei mii de picioare, se putea afirma că această ființă nemaipomenită, dacă ea exista totuși, întrecea cu mult toate dimensiunile admise până atunci de către ihtiologi.

Or, ea exista; faptul în sine nu mai putea fi tăgăduit și, ținând seama de înclinarea care îmboldește creierul omenesc spre supranatural, se va putea înțelege emoția stărnită în întreaga lume de această apariție de necrezut. Iar ca să o treci în rândul basmelor era cu neputință.

Într-adevăr, la 20 iulie 1866, vaporul *Governor-Higginson*, aparținând Companiei Calcutta and Burnach steam navigation, întâlnise această namilă mișcătoare la cinci mile spre răsărit de coastele Australiei. La început căpitanul Baker crezu că se găsește în fața unei stânci necunoscute. El se pregătea chiar să-i determine poziția exactă, când două coloane de apă, zvârlite de ciudatul obiect, se înălțară șuierând la o sută cincizeci de picioare în aer. Deci, afară de cazul că prin stâncă ar fi putut străbate țâșnirile intermitente ale vreunui gheizer, *Governor-Higginson* avea de-a face, fără doar și poate, cu un mamifer acvatic, necunoscut

până atunci, care arunca prin nările sale coloane de apă amestecată cu aer și aburi.

Un fapt asemănător a mai fost observat în ziua de 23 iulie a aceluiași an, în apele Pacificului, de către vasul *Cristobal-Colon* al Companiei West India and Pacific steam navigation. Deci, acest cetaceu neobișnuit putea să se miște dintr-un loc într-altul cu o iuțea uimitoare, dat fiind că *Governor-Higginson* și *Cristobal-Colon* îl întâlniseră într-un răstimp de trei zile în două puncte diferite ale globului, despărțite unul de altul printr-o distanță de peste șapte sute de leghe marine.

Cincisprezece zile mai târziu, la două mii de leghe de acolo, *Helvetia* al Companiei Naționale și *Shannon* al Companiei Royal-Mail, mergând în direcții opuse, prin partea Atlanticului cuprinsă între Statele Unite și Europa, își semnalară reciproc apariția monstrului la 42°15' latitudine nordică și 60°35' longitudine vestică de la meridianul Greenwich. În urma acestei observații simultane, se crezu că lungimea minimă a mamiferului poate fi evaluată la peste trei sute cincizeci de picioare englezești<sup>1</sup>, prin faptul că *Shannon* și *Helvetia* erau mai mici decât el, deși fiecare din cele două vase avea câte o sută de metri de la prova la pupa. Or, cele mai mari balene, acelea care trăiesc prin apele insulelor Aleutine, Kulammak și Umgullik, n-au depășit niciodată lungimea de cincizeci și șase de metri – dacă o ating și pe aceasta.

Rapoartele sosite unul după altul, noile observații făcute pe bordul transatlanticului *Pereire*, o ciocnire între *Etna*, de la linia Inman, și monstru, un proces-verbal încheiat de

1 Aproximativ 106 metri. Piciorul englez are 30–40 cm.

ofiterii fregatei franceze *Normandie*, o foarte serioasă dare de seamă obținută de statul-major din partea comandantului Fitz-James, de pe bordul vasului *Lord-Clyde*, tulburară adânc opinia publică. În țările cu locuitori veseli din fire se făcură glume pe seama fenomenului, dar țările serioase și cu spirit practic, ca Anglia, America, Germania, fură viu preocupate de această problemă.

Pretutindeni în marile orașe, monstrul ajunsese la modă. A fost cântat în cafenele, prezentat în teatre și luat în batjocură în ziare. Știrile fanteziste au avut de asemenea un prilej minunat să se răspândească în fel de fel de variante. În ziare apărură din nou toate ființele uriașe născocite de mintea omului, de la balena albă, îngrozitoarea Moby Dick din regiunile hiperboreene, și până la uriașul Kraken, ale cărui tentacule pot să înlănțuie un vas de cinci sute de tone și să-l tragă în adâncurile oceanului. Au fost reproduse chiar și mărturiile din vremuri vechi, părerile lui Aristotel și ale lui Pliniu, care admiteau existența unor asemenea monștri, apoi povestirile episcopului norvegian Pontoppidan, descrierile lui Paul Eggede și în sfârșit rapoartele domnului Harrington, care trebuie crezut când afirmă că a văzut de pe bordul lui Castillan, în 1857, șarpele uriaș ce bântuise până atunci numai mările vechiului *Constitutionnel*<sup>1</sup>.

Atunci izbucni nesfârșita polemică în rândul societăților și al ziarelor științifice, între cei ce credeau în existența monstrului și cei care nu voiau să o recunoască. „Problema monstrului“ înflăcăra spiritele. Ziariștii care țineau parte

1 Probabil că autorul se referă la un vechi ziar care purta acest nume.

științei, în luptă cu cei care mânuiau subtilitățile spiritului, vărsară valuri de cerneală în timpul acestei campanii de neuitat; unii vărsară chiar și două sau trei picături de sânge, fiindcă de la șarpele de mare se ajunsese și la insulte dintre cele mai jignitoare.

Războiul acesta ținu șase luni, în care timp izbânda păru că trece când de o parte, când de alta. Articolelor de fond publicate de Institutul geografic al Braziliei, de Academia regală de științe din Berlin, de Asociația britanică sau de Institutul Smithsonian din Washington, discuțiilor din *Indian Archipelago*, din *Cosmos*-ul abatelui Moigno, din *Mitteilungen* al lui Petermann sau cronicilor științifice ale marilor ziare din Franța și străinătate, tuturor acestora le răspundeau ziarele mai mărunte, cu o vervă nesecată. O mână de ziarști inteligenți, parodiind un cuvânt al lui Linne, pe care niște adversari ai monstrului îl citaseră, susțineau cu tărie că „natura nu face prostii“ și își rugau stăruitor contemporanii să nu o facă de ocară dând crezare povestirilor despre Krakeni, despre șerpi-de-mare, despre Moby Dick sau despre alte năluciri ale marinarilor în delir. În sfârșit, cel mai iubit dintre redactorii unui ziar satiric foarte temut, într-un articol de-al său, trecând peste toți și toate, se năpusti asupra monstrului, ca Hippolyt<sup>1</sup>, îi aplică o ultimă lovitură și îl dădu gata în mijlocul unui hohot de râs universal. Spiritul învinsese știința.

În timpul primelor luni ale anului 1867, toate acestea păreau a fi înmormântate și nu se credea că ar mai putea

1 Erou din mitologia greacă

renaște, când o serie de fapte noi fură aduse la cunoștința publicului. Acum nu mai era vorba de a rezolva o problemă științifică, ci de a se înlătura un pericol real și serios. Problema luă o înfățișare cu totul nouă. Monstrul deveni iarăși insulă, stâncă, dar o stâncă mișcătoare, care nu putea fi nici determinată, nici atinsă.

La 5 martie 1867, vasul *Moravian* al Companiei Montreal Ocean, găsindu-se în timpul nopții la 27°30' latitudine și 72°15' longitudine, izbi cu tribordul o stâncă a cărei existență prin meleagurile acelea nu era semnalată de nicio hartă. Datorită puterii vântului și a celor patru sute de cai-putere, vasul *Moravian* înainta cu o viteză de treisprezece noduri. Nu încape îndoială că, fără calitatea superioară a blindajului său, *Moravian*, nepregătit pentru această izbitoră, s-ar fi scufundat, împreună cu cei două sute treizeci și șapte de pasageri pe care îi aducea din Canada.

Accidentul se întâmplase în zori, către orele cinci dimineața. Ofițerii de cart se năpustiră înspre partea de dinapoi a vasului. Ei cercetară oceanul cu cea mai desăvârșită atenție. Nu văzură însă altceva decât o vâltoare puternică la vreo șase sute de metri depărtare, unde se părea că valurile fuseseră lovite cu o forță neobișnuită. După ce stabili poziția exactă a locului, *Moravian* își continuă drumul, fără stricăciuni vădite. Se lovise oare de o stâncă submarină sau de resturile uriașe ale unui vas naufragiat? Aceasta nu s-a putut afla. Dar mai târziu, pe șantierele de reparații, examinându-i-se carena, se văzu că o parte din chila vasului era sfărâmată.

Accidentul, deși deosebit de grav, ar fi fost poate uitat ca atâtea altele, dacă, după trei săptămâni, nu s-ar fi ivit un altul asemănător. Numai că, de data asta, datorită naționalității vasului căzut victimă, cât și renumelui companiei căreia îi aparținea, evenimentul avu un răsunet deosebit.

Toată lumea cunoștea numele celebrului armator englez Cunard. Industriașul acesta inteligent a înființat, în 1840, un serviciu poștal între Liverpool și Halifax, folosind trei vase de lemn cu zbatouri, care aveau o putere de patru sute de cai și o capacitate de o mie o sută șazeci și două de tone. După opt ani, inventarul companiei crescuse cu alte patru vase de șase sute cincizeci de cai-putere și cu o mie opt sute douăzeci de tone, iar doi ani mai târziu, cu încă două vase, superioare ca putere și tonaj. În 1853, Compania Cunard, al cărei privilegiu pentru transportul scrisorilor fusese tocmai reînnoit, își mări pe rând inventarul cu navele *Arabia*, *Persia*, *China*, *Scoția*, *Iava*, *Rusia* – toate de primă categorie și totodată cele mai mari vase, care, după *Great-Eastern*, străbătuseră vreodată mărilor. Astfel că în 1867, compania avea douăsprezece vase, dintre care opt cu zbatouri și patru cu elice.

Dacă dau aceste amănunte, foarte restrânse de altfel, o fac pentru ca fiecare să cunoască importanța acestei companii de transporturi maritime, vestită în întreaga lume pentru activitatea ei iscusită. Nicio întreprindere de navigație transoceanică n-a fost condusă cu mai multă destoinicie, nicio afacere nu s-a bucurat de un succes mai deplin. Timp de douăzeci și șase de ani, vasele Companiei Cunard au străbătut de două mii de ori Atlanticul. Datorită muncii fără răgaz

LIBRIS | Wake  
books

a echipajelor, nicio călătorie n-a fost întreruptă sau oprită, nu s-a întâmplat niciodată vreo întârziere, nu s-a pierdut niciodată vreo scrisoare, vreun om sau vreun vapor. După cum reiese dintr-o dare de seamă întocmită după documentele oficiale din ultimii ani, călătorii preferă și astăzi Compania Cunard oricărei alteia, cu toată concurența puternică pe care i-o face Franța. Acestea fiind spuse, nimeni nu se va mira de răsunetul pe care l-a stârnit accidentul întâmplat unuia dintre cele mai frumoase vase ale sale.

La 13 aprilie 1867, pe o mare liniștită, bătută de un vânt ușor, vasul *Scofia* se găsea la 15°12' longitudine și 45°37' latitudine. El mergea cu o viteză de treisprezece noduri și patruzeci și trei de sutimi, împins de cei o mie de cai-putere ai săi. Zbaturile loveau marea cu o regularitate perfectă. Corpul vasului era afundat cu șase metri și șaptezeci de centimetri, deplasând un volum de șase mii șase sute douăzeci și patru metri cubi.

La ora patru și șaptesprezece minute, spre seară, pe când călătorii se strânseseră în salonul cel mare să ia gustarea, se simți o ușoară zguduitoră, urmare a unei lovituri pe care *Scofia* o primi în coastă, cam în spatele zbatului de la babord.

*Scofia* nu lovise ceva, ci fusese lovită de un corp ce părea mai degrabă a fi ascuțit sau sfredelitor decât strivitor. Atingerea păruse atât de neînsemnată, încât pe bord nu s-ar fi neliniștit nimeni, dacă oamenii din cala vasului n-ar fi dat buzna pe punte strigând: „Ne scufundăm, ne scufundăm!”

La început călătorii se înpăimântară, dar căpitanul Anderson se grăbi să-i liniștească. Într-adevăr, nimic grav nu se putea întâmpla îndată după ciocnire, deoarece *Scofia*, împărțită în șapte compartimente prin pereți care nu lăsau să pătrundă apa, era în stare să facă față fără nicio grijă unei spărturi în corpul său.

Căpitanul Anderson coborî imediat în cală. El își dădu seama că al cincilea compartiment fusese inundat, iar repeziunea cu care creștea apa îi dovedi că spărtura era foarte mare. Din fericire, cazanele nu erau instalate în acest compartiment, altfel focul s-ar fi stins de îndată.

Căpitanul Anderson opri numaidecât vasul, și unul dintre marinari se scufundă în apă ca să vadă ce stricăciuni s-au produs. Câteva clipe mai târziu se constată existența unei spărturi de doi metri în carena vaporului.

O asemenea spărtură nu putea fi astupată pe loc și *Scofia* trebui să-și urmeze drumul, cu zbaturile aproape înecate. Toate acestea se petrecuseră cam la 300 mile depărtare de Capul Clear, de aceea vasul sosi în port cu o întârziere de trei zile, fapt care neliniști foarte mult populația din Liverpool.

Cercetând vasul pe șantierul de reparații, inginerii abia putură să-și creadă ochilor văzând spărtura în formă de triunghi isoscel, deschisă la doi metri și jumătate sub linia de plutire. Spărtura în placa de fier era atât de perfectă, încât nici cu un instrument special n-ar fi putut fi făcută mai bine. Se vede că unealta care străpunsese fierul era de un fel neobișnuit și că, după ce fusese aruncată cu o forță extraordinară,

LIBRIS | We know books

perforând un blindaj de patru centimetri grosime, ea se retrăsese de la sine, printr-o mișcare de neînțeles.

Acesta a fost faptul care a pasionat din nou, pentru multă vreme, opinia publică. De atunci, toate naufragiile ale căror cauze n-au putut fi cunoscute au fost puse pe seama monstrului marin; și, din nenorocire, ele sunt în număr foarte mare: din trei mii de vase, a căror pierdere este semnalată în fiecare an Biroului Veritas, numărul celor care dispar în mod misterios cu toată încărcătura lor nu este mai mic de două sute de vase, cu aburi sau cu pânze.

Pe drept sau pe nedrept, de dispariția acestor vase a fost acuzat „monstrul“ și, datorită lui, comunicațiile între diferitele continente devenind din ce în ce mai periculoase, publicul călător ceru, în mod hotărât, ca mărire să fie scăpate cu orice preț de îngrozitorul cetaceu.

## Capitolul II

# PENTRU ȘI CONTRA

În vremea când se petreceau toate acestea, eu mă întorceam dintr-o explorare științifică pe care o făcusem în ținuturile pline de primejdii din Nebraska, în Statele Unite. Fusesem trimis acolo de guvernul francez în calitate de profesor suplinitor la Muzeul de istorie naturală din Paris. După șase luni petrecute în Nebraska, către sfârșitul lui martie m-am întors la New York, aducând cu mine colecții prețioase. Plecarea spre Franța îmi era fixată pentru începutul lunii mai. În așteptarea ei, mă ocupam cu clasarea bogățiilor mineralogice, botanice și zoologice, pentru muzeu. Atunci avu loc accidentul vasului *Scoția*.

Cunoșteam toate discuțiile în legătură cu monstrul marin; și cum s-ar fi putut să nu le cunosc? Citisem și recitisem pe rând toate ziarele americane și europene, fără însă a mă lămuri prea mult. Taina aceasta îmi dădea de gândit, și pentru că nu puteam să-mi formeze o părere, treceam de la o extremă la alta. Fără îndoială că la mijloc era ceva neobișnuit; neîncredătorii puteau merge să vadă spărtura misterioasă a vasului *Scoția*. Când am ajuns la New York, faptele erau discutate cu înflăcărare. Părerea că ar fi vorba de o insulă plutitoare sau de o stâncă invizibilă, așa cum susțineau necunoscătorii, fusese

LIBRIS | WIKIKNOW  
books

părăsită. Într-adevăr, în afară de cazul când stânca aceasta ar fi avut în ea o mașină, cum s-ar fi putut deplasa cu o viteză atât de mare?

De asemenea, tot pe baza uimitoarei viteze de deplasare fusese respinsă și ideea existenței unei epave marine uriașe. Rămâneau deci numai două explicații posibile, și partizanii lor se împărțiseră în două tabere: de o parte, cei care susțineau teoria existenței unui monstru de o forță colosală, de cealaltă parte, cei care vorbeau cu convingere despre un vas „submarin“, de o forță motrice extraordinară.

Or, această ultimă ipoteză, admisibilă la urma urmelor, căzu în fața cercetărilor făcute în cele două continente. Nu prea era cu putință ca un simplu particular să aibă un asemenea aparat. Unde și când l-ar fi putut construi și cum ar fi reușit el să păstreze secretul construcției?

Numai un guvern putea avea o astfel de mașină distrugătoare, pentru că în vremurile acestea nenorocite, în care omul se străduiește să mărească puterea armelor de război, e de crezut ca un stat să încerce, fără știrea celorlalte, o mașină atât de groaznică. După puștile cu tragere rapidă, torpilele; după torpile, berbecii submarini; apoi – cel puțin așa sper – mijloacele de apărare împotriva lor. Dar ipoteza unei mașini de război căzu și ea în urma declarațiilor guvernelor. Pentru că era vorba de un interes public – doar sufereau comunicațiile transoceanice – sinceritatea guvernelor nu putea fi pusă la îndoială. De altfel, cine ar fi fost în stare să creadă că construcția unui vas submarin s-ar fi putut face în secret? A păstra secretul în asemenea împrejurări e foarte greu pentru

un particular și cu siguranță că este imposibil pentru un stat, ale cărui acțiuni sunt supravegheate cu deosebită atenție de către puterile rivale.

Deci, după cercetări făcute în Anglia, Franța, Rusia, Prusia, Italia, America și chiar în Turcia, ipoteza unui vas submarin fu definitiv îndepărtată.

Monstrul marin reveni astfel la ordinea zilei, în ciuda nenumăratelor glume și atacuri ale ziarelor de mâna a doua. Porniți pe această cale, oamenii își dădură frâu liber imaginației, făurind cele mai nesăbuite și mai năstrușnice închipuiri în domeniul ihtiologiei.

La sosirea mea în New York, mai multe persoane îmi făcură onoarea de a-mi pune întrebări cu privire la monstru. Publicasem în Franța o lucrare în două volume intitulată *Misterele din adâncul mărilor*. Cartea, foarte bine primită în lumea savanților, mă făcea să trec drept un specialist în acest domeniu destul de puțin cunoscut al istoriei naturale. Mi se ceru părerea. Atâta timp cât am putut să neg realitatea faptului, am tăcut cu îndârjire. Curând însă, „strâns cu ușa“, a trebuit să dau explicații. Deci, „onorabilul Pierre Aronnax, profesor la Muzeul din Paris“, a fost somat de ziarul *New York Herald* să-și spună părerea. Fiindcă nu puteam să tac, am vorbit. Am discutat chestiunea sub toate aspectele ei politice și științifice; dau mai jos un extras dintr-un articol bine documentat pe care l-am publicat în numărul din 30 aprilie:

*Prin urmare, spuneam eu, după ce am cercetat una câte una diferitele ipoteze, după ce a fost înlăturată orice altă presupunere*