LIBRIS | We know books

JULES VERNE

Douăzeci de mii de leghe sub mări

Traducere de Lucia Donea Sadoveanu
Prefață de Lucian Pricop

EDITURA CARTEX 2000

UBBIS | We know books

Coperta: Dana Popescu
Redactor: Ioana Marcu
Tehnoredactor: Ecaterina Pîslă

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
VERNE, JULES
Douăzeci de mii de leghe sub mări / Jules Verne; trad.: Lucia Donea Sadoveanu; pref. de Lucian Pricop – Ed. a 5-a – București: Cartex 2000, 2023
ISBN 978-606-091-137-1

I. Donea Sadoveanu, Lucia (trad.)
II. Pricop, Lucian (pref.)

821.133.1

Textul ediției de față este reprodus după: Jules Verne, *Douăzeci de mii de leghe sub mări*, traducere de Lucia Donea Sadoveanu, Editura de Stat pentru Literatură, București, 1949.
Au fost operate modificări privind ortografia aprobată de Academia Română.

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

- Tel./fax: 021/323.41.30; 021/323.00.76
- Tel.: 0745.069.898; 0729.951.763
- www.edituracartex.ro
- e-mail: comenzi@edituracartex.ro
- e-mail: comanda.cartex@gmail.com
- O.P. 4, C.P. 184, București

CUPRINS

Optzeci de mii de kilometri sau douăzeci de mii de leghe. Istoria unui dialog scriitor – editor (Lucian Pricop) 7

PARTEA I 11

I. O stâncă mișcătoare 13
II. Pentru și contra 20
III. Cum dorește domnul 26
IV. Ned Land 32
V. La întâmplare 39
VI. Cu toată viteza 45
VII. O balenă de o specie necunoscută 54
VIII. *Mobilis in mobili* 62
IX. Violențele lui Ned Land 70
X. Omul mărilor 76
XI. Nautilus 85
XII. Totul prin electricitate 92
XIII. Câteva cifre 99
XIV. Fluviul Negru 106
XV. O invitație scrisă 117
XVI. O plimbare pe câmp 125
XVII. O pădure submarină 131
XVIII. Patru mii de leghe sub Pacific 137
XIX. Vanikoro 144
XX. Strâmtoarea Torrès 154

UBRIS | We know books

XXI. Câteva zile pe pământ 162
XXII. Trăsnetul căpitanului Nemo 173
XXIII. *Aegri somnia* 184
XXIV. Împărăţia mărgeanului 192

PARTEA a II-a 201

I. Oceanul Indian 203
II. O nouă propunere a căpitanului Nemo 212
III. O perlă de zece milioane 221
IV. Marea Roşie 232
V. Arabian Tunnel 243
VI. Arhipelagul grecesc 252
VII. Mediterana în patruzeci şi opt de ore 263
VIII. Golful Vigo 270
IX. Un continent dispărut 280
X. Cărbunele submarin 290
XI. Marea Sargaselor 300
XII. Caşaloţi şi balene 308
XIII. Banchiza 317
XIV. Polul Sud 328
XV. Accident sau incident? 339
XVI. Fără aer 347
XVII. De la capul Horn la Amazon 357
XVIII. Caracatiţele 365
XIX. Gulf-Stream 375
XX. La 47°24' latitudine şi 17°28' longitudine 384
XXI. Un măcel 390
XXII. Ultimele vorbe ale căpitanului Nemo 398
XXIII. Încheiere 405

Optzeci de mii de kilometri sau douăzeci de mii de leghe
Istoria unui dialog scriitor – editor

Perioada de gestaţie a celui mai cunoscut roman al lui Jules Verne, *Vingt mille lieues sous les mers*, a fost una dintre cele mai lungi din istoria *Voyages extraordinaires*. Ideea romanului datează din 1865. Jules Verne a proiectat intriga la sugestia lui George Sand, prietenă a editorului lui Verne, Pierre-Jules Hetzel, care apreciase elogios *Cinq semaines en ballon (Cinci săptămâni în balon)* şi *Voyage au centre de la Terre (O călătorie în centrul Pământului)*.

Scrisoarea romancierei, prin care aceasta elogia imaginaţia scriitorului, a rămas posterităţii prin grija jurnalistului şi criticului dramatic Adolphe Brisson: „Vă mulţumesc, domnule, pentru cuvintele voastre alese, în două lucrări uimitoare, care au reuşit să mă facă să uit o durere foarte profundă şi să-mi alunge neliniştea. Am o singură părere de rău: că le-am terminat şi că nu mai am încă o duzină de citit. Sper că ne veţi călăuzi în curând şi în adâncurile mării şi că veţi face ca personajele să călătorească în acele aparate sofisticate pe care ştiinţa şi imaginaţia voastră îşi pot permite să le perfecţioneze." (George Sand, *Corespondenţă*, scrisoare 25 iulie 1865)

Primul titlu al romanului, conform unei aluzii a lui Jules Verne dintr-o scrisoare către Pierre-Jules Hetzel din august 1866, era *Voyage sous les eaux (Călătorie în adâncul apelor)*: „De asemenea, pregătesc *Voyage sous les eaux*, iar eu şi fratele meu aranjăm toate maşinile necesare pentru expediţie. Cred că vom folosi electricitatea, dar nu am luat încă o hotărâre definitivă. (Scrisoare către Pierre-Jules Hetzel din 10 august 1866)

LIBRIS We know Books

Dar un fapt neașteptat a perturbat această planificare: în august 1866, Théophile-Sébastien Lavallée moare, imediat ce începuse *Géographie illustrée de la France et de ses colonies (Geografie ilustrată a Franței și a coloniilor sale)*, pe care i-o comandase Hetzel. Apucase să scrie abia prefața. Editorul îi propune lui Verne să-și asume acest proiect, însă, din pricina unor neînțelegeri financiare și a efortului de lungă durată pentru o asemenea întreprindere, acesta se lamentează într-o scrisoare avându-l ca destinatar pe fratele său, Pierre Verne: „Lucrez ca un condamnat, îți imaginezi dragul meu, că fac un dicționar! da, un dicționar serios! Este o geografie ilustrată a Franței. [...] Théophile Lavallée a început lucrarea, a scris introducerea, dar s-a prăpădit și am acceptat să continui eu; o voi semna singur, mai puțin introducerea despre care ți-am vorbit deja." (Scrisoare către Pierre Verne din 29 ianuarie 1866)

Jules Verne termină *Geografia* în primele luni ale anului 1868, dar, încă din 1867, îi scrie lui Hetzel: „Muncesc din greu, dar, după cum spuneți, dragul meu Hetzel, după 15 luni de abstinență creierul meu va exploda; va fi mult mai bine pentru *Voyage sous les eaux*. Îl regret pe polonez." (Scrisoare către Pierre-Jules Hetzel din 29 iulie 1867) Iată dovada că Verne a discutat deja cu editorul său despre naționalitatea căpitanului Nemo și că acesta, din motive comerciale, nu a dorit ca Nemo să fie polonez. Cu toate acestea, Verne este în continuare entuziasmat de romanul său: „Lucrez cu furie. Mi-a venit o idee care ajută povestea. Acest individ nu mai are vreo legătură cu omenirea de care s-a separat. El nu mai trăiește pe pământ, el trăiește sub pământ. Marea îi este de ajuns, iar marea îi oferă totul, și haine și mâncare. Nu pune niciodată piciorul pe un continent. Continentele și insulele vor dispărea înghițite de apele unui nou potop și vă rog să mă credeți că arca sa va fi mai bine construită decât cea a lui Noe. Cred că această situație va conferi un plus de fluență cărții. Ah! dragul meu Hetzel, dacă aș rata această carte, nu mi-aș ierta-o vreodată. Nu am mai avut vreun subiect atât de bun până acum." (Scrisoare către Pierre-Jules Hetzel din 28 martie 1868)

Scris în vila sa „La Solitude" din orașul Crotoy, romanul își găsește titlul definitiv în primăvara anului 1868; Verne oscilase între *Voyage sous les eaux*, *Vingt mille lieues sous les eaux*, *Vingt-cinq mille lieues sous les océans*, *Mille lieues sous les océans* până să opteze pentru *Vingt mille lieues sous les mers (Douăzeci de mii de leghe sub mări)*, unde cuvântul leghe desemnează unitatea de măsură egală cu patru kilometri; titlul indică astfel lungimea totală a călătoriei și nu adâncimea, și anume optzeci de mii de kilometri).

Cu toate că dialogul epistolar pare a conduce la un fel de armonie între scriitor și editor, tensiunea între aceștia crește treptat. Hetzel îi sugerează lui Verne să-și prelungească romanul și să se gândească la o a treia parte în care ar putea dezvolta alte scene, de exemplu: „Ned Land fuge singur într-o zi – debarcă pe o stâncă, o insulă pustie, apoi e salvat, pe jumătate mort" sau „salvați copii chinezi de la piratii chinezi. Nu sunt periculoși – sunt amuzanți, sunt repatriați cu ajutorul unei bărci. Nemo nu-și face griji. Ar putea fi păstrat unul dintre ei la bord. Nimeni nu îl înțelege, el nu se înțelege cu nimeni, va înveseli *Nautilus*. Dar aceasta este alegerea dumitale". Hetzel îi propune lui Verne să-l transforme pe Nemo într-un militant antisclavagist care-i urmărește pe negustorii de sclavi. Scriitorul nu vede în eroul său decât „omul apelor", aprig și solitar. Enervat de toate încercările editorului, Verne îi răspunde lui Hetzel: „Mi-ați spus: abolirea sclaviei este cel mai mare eveniment socio-economic al timpului nostru. De acord, dar cred că nu are nimic de-a face cu acest roman. Incidentul lui John Brown mi-a plăcut pentru forma sa concisă, dar, pentru mine îi subminează poziția căpitanului. Trebuie să se păstreze doza de ambiguitate și asupra naționalității sale și asupra cauzelor care l-au adus în această situație existențială ciudată. În plus, incidentul unui Alabama, sau al unui fals Alabama, este inacceptabil și inexplicabil. Dacă Nemo dorea să se răzbune pe stăpânii de sclavi, trebuia să servească în armata lui Grant și totul ar fi fost spus. [...] Pentru căpitanul Nemo, este altceva... Înțelegeți că dacă ar fi să-l refac pe acest om – ceea ce îmi este imposibil, fiind complet incapabil, pentru că sunt doi ani deja de când trăiesc cu el și nu-l pot vedea

UBBIS We know books

altfel – nu e nevoie doar de o zi în care să stau la Paris, ci de o lună – şi-mi este cu neputinţă." (Scrisoare către Pierre-Jules Hetzel din 17 mai 1869)

Există totuşi o sugestie a editorului pe care Jules Verne a acceptat-o şi şi-a asumat-o: i-a atribuit lui Nemo trăsăturile colonelului Charras, un fost prieten politic al editorului, tovarăş de luptă şi de exil, mort cu câţiva ani mai înainte, în 1865, fără să fi pus piciorul pe pământ francez după interdicţiile din 1852.

Romanul este difuzat pentru întâia oară în foileton în *Magasin d'éducation et de récréation* din 20 martie 1869 până în 20 iunie 1870. Primul volum este publicat în octombrie 1869, al doilea în iunie 1870. Din pricina războiului franco-prusac şi, în egală măsură, a evenimentelor din Comuna pariziană, marea ediţie ilustrată a fost publicată abia pe 16 noiembrie 1871.

Lucian Pricop

DOUĂZECI DE MII DE LEGHE SUB MĂRI

PARTEA I

LIBRIS | We know books

CAPITOLUL I

O STÂNCĂ MIŞCĂTOARE

Nu cred să fie om care să nu-şi amintească de acea întâmplare ciudată, acel fenomen nelămurit care a marcat anul 1866. Lăsând deoparte toate zvonurile care îi tulburau pe locuitorii porturilor şi agitau peste mări opinia publică de pe continente, trebuie să spunem că marinarii erau cu deosebire emoţionaţi. Negustori, armatori, comandanţi de vapoare, skipperi şi masteri ai Europei şi Americii, ofiţeri de marină militară din toate ţările şi, odată cu ei, guvernele diferitelor state ale celor două continente, toţi au fost interesaţi de acest fapt în cel mai înalt grad.

Ce-i drept, de câtva timp mai multe vase întâlniseră pe mare „ceva uriaş", un fel de obiect lunguieţ, în formă de fus, câteodată fosforescent, infinit mai mare şi mai rapid decât o balenă.

Toate faptele în legătură cu această apariţie, consemnate în diferite jurnale de bord, se potriveau destul de bine în ceea ce priveşte structura lucrului ori fiinţei în chestiune, viteza incalculabilă a mişcării, puterea surprinzătoare a locomoţiei, vitalitatea rară cu care părea înzestrat.

Dacă ar fi fost un cetaceu, i-ar fi întrecut în mărime pe toţi cei clasaţi de ştiinţă până atunci. Nici Cuvier, nici Lacépède, nici dl de Dumeril, nici dl de Qutrefages n-ar fi admis existenţa unui asemenea monstru, afară de cazul când l-ar fi văzut cu propriii lor ochi.

Luând în consideraţie media observaţiilor făcute în diferite rânduri, înlăturând evaluările timide care dădeau acestui obiect o lungime de două sute de picioare, respingând părerile exagerate

LIBRIS We know books

care îl descriau lat de o mie şi lung de trei mii de picioare, se putea spune, totuşi, că această fiinţă fenomenală întrecea cu mult toate dimensiunile admise până atunci de către ihtiologi – dacă exista.

Or, ea exista, faptul în sine nu mai putea fi tăgăduit şi, ţinând seama de înclinarea care îmboldeşte creierul omenesc spre supranatural, se va putea înţelege emoţia produsă peste tot în lume de această apariţie de necrezut. Iar să o treci în rândul basmelor era imposibil.

Într-adevăr, la 20 iulie 1866, vaporul *Governor-Higginson,* aparţinând Companiei Calcutta and Burnach steam navigation, întâlnise această masă mişcătoare la cinci mile în răsăritul coastelor Australiei. Căpitanul Baker crezu că e o stâncă necunoscută. El se pregătea chiar să-i determine poziţia exactă, când două coloane de apă, aruncate de inexplicabilul obiect, se înălţară şuierând la o sută cincizeci de picioare în aer. Deci, în afară de cazul în care această stâncă ar fi fost străbătută de vreun gheizer, *Governor-Higginson* avea de-a face, desigur, cu un mamifer acvatic, necunoscut până atunci, care arunca prin orificiile sale coloane de apă amestecată cu aer şi aburi.

Un fapt asemănător fu observat, de asemenea, la 23 iulie în acelaşi an, în apele Pacificului, de către *Cristobal-Colon* al Companiei West India and Pacific steam navigation. Deci acest cetaceu extraordinar putea să se deplaseze dintr-o parte în alta cu o iuţeală surprinzătoare, fiindcă în interval de trei zile *Governor-Higginson* şi *Cristobal-Colon* îl observaseră în două puncte diferite ale hărţii, despărţite de o distanţă de peste şapte sute de leghe marine.

Cincisprezece zile după aceea, la două mii de leghe de acolo, *Helvetia,* al Companiei Naţionale, şi *Shannon,* al Companiei Royal Mail, mergând împreună în partea Atlanticului cuprinsă între Statele Unite şi Europa, îşi semnalară reciproc monstrul la 42°15' latitudine nordică şi 69°35' longitudine la vest de meridianul Greenwich. În urma acestei evaluări simultane, lungimea minimă a mamiferului fu evaluată la peste trei sute cincizeci de picioare englezeşti[1], fiindcă *Shannon* şi *Helvetia* erau mai mici,

[1] Aproximativ 160 de metri. Piciorul englezesc are numai 30,40 de centimetri.

deşi aveau o sută de metri de la proră la pupă. Or, cele mai mari balene, acelea care trăiesc prin apele insulelor Aleutine, Kulammok şi Umgullil, n-au depăşit niciodată lungimea de cincizeci şi şase de metri, dacă o ating şi pe aceasta.

Aceste ştiri sosite fără întrerupere, noi observaţii făcute de la bordul transatlanticului *Le Percire,* o ciocnire între *Etna,* al liniei Inman, şi monstru, un proces-verbal încheiat de ofiţerii fregatei franceze *La Normandie,* o foarte serioasă dare de seamă obţinută de statul-major de la comandantul Fitz-James, de pe bordul vasului *Lord-Clyde,* emoţionară profund opinia publică. În ţările cu locuitori uşuratici din fire, se glumi pe seama fenomenului, dar cele grave şi practice – Anglia, America, Germania – fură în mod real preocupate de această chestiune.

Pretutindeni, în oraşele mari, monstrul ajunse la modă. Fu cântat în cafenele, luat în batjocură de ziare şi prezentat în teatre. Minciunile avură o bună ocazie să se răspândească în fel de fel de variante. În ziare apărură din nou toate fiinţele imaginare şi gigantice, de la balena albă, teribilul „Moby Dick" din regiunile hiperboreene (Extremul Nord), până la acel peste măsură de mare Kraken, ale cărui tentacule pot să înlănţuiască un vas de cinci sute de tone şi să-l tragă în fundul oceanului. Fură reproduse chiar şi procese-verbale din alte vremi, părerile lui Aristotel şi ale lui Pliniu, care admiteau existenţa acestor monştri, apoi povestirile norvegiene ale episcopului Pontoppidan, descrierile lui Paul Eggede şi, în sfârşit, rapoartele d-lui Harrington, a cărui bună-credinţă nu poate fi pusă la îndoială atunci când el afirmă că a văzut, fiind pe bordul lui *Castillan,* în 1857, acel şarpe enorm care nu trăise până atunci decât în mările vechiului jurnal *Constituţionalul.*

Atunci începu nesfârşita polemică a credulilor şi incredulilor în societăţile savante şi în ziarele ştiinţifice: „Chestiunea monstrului" înflăcără spiritele. Ziariştii care se laudă cu ştiinţa, în luptă cu aceia care se laudă cu deşteptăciunea, vărsară valuri de cerneală în timpul acestei memorabile campanii; unii chiar şi două sau trei picături de sânge, fiindcă de la şarpele de mare ajunseră la insulte din cele mai ofensatoare.

LIBRIS We know books

Timp de şase luni, războiul continuă cu şanse diferite. Articolelor de fond ale Institutului geografic al Braziliei, ale Academiei regale de ştiinţe din Berlin, ale Asociaţiei britanice, ale Institutului Smithsonian din Washington, discuţiilor din *Indian Archipelago,* din *Cosmos,* al abatelui Moigno, din *Mittheilungen*-ul lui Petermann, cronicilor ştiinţifice din marile ziare din Franţa şi străinătate, mica presă le răspundea cu o vervă nesecată. Spiritualii săi scriitori, parodiind un cuvânt al lui Linné, citat de adversarii monstrului, susţinură într-adevăr că „natura nu face prostii", şi îşi rugară stăruitor contemporanii să nu facă de ocară natura, admiţând existenţa krakenilor, a şerpilor de mare, a creaturilor ca Moby Dick şi a altor năluciri ale marinarilor în delir. În sfârşit, într-un articol dintr-un ziar satiric temut, cel mai iubit dintre redactorii săi, recapitulând întreaga poveste, se năpusti asupra monstrului ca Hippolyt, îi dădu o ultimă lovitură şi îl dădu gata în mijlocul unui hohot de râs universal. Spiritul învinsese ştiinţa.

În timpul primelor luni ale anului 1867, chestiunea era îngropată şi nu părea că ar putea renaşte, când noi fapte fură aduse la cunoştinţa publicului. Deja nu mai era vorba de o problemă ştiinţifică de rezolvat, ci de evitarea unui pericol real şi serios. Chestiunea luă o faţă cu totul nouă. Monstrul deveni iarăşi insulă, stâncă, dar o stâncă mişcătoare, de nedeterminat, de neînţeles.

La 5 martie 1867, vasul *Moravian,* al Companiei Montreal Ocean, găsindu-se în timpul nopţii la 27°30' latitudine şi 72°15' longitudine, se izbi de o stâncă pe care nicio hartă nu o arăta ca existând în acele locuri. Prin efortul combinat al vântului şi al celor patru sute de cai putere ai săi, el mergea cu o viteză de treisprezece noduri. Desigur, fără calitatea superioară a pereţilor săi, *Moravian,* nepregătit pentru această izbitură, ar fi pierit împreună cu cei două sute treizeci şi şapte de pasageri pe care îi aducea din Canada.

Accidentul se întâmplase către ora cinci dimineaţa, când zorii se revărsau. Ofiţerii de cart se năpustiră înspre partea dinapoi a vasului. Ei examinară oceanul cu cea mai scrupuloasă atenţie. Nu văzură nimic, în afară de o puternică vâltoare la vreo şase sute de

metri, unde se părea că valurile loveau cu violenţă. Poziţia fu stabilită exact şi *Moravian* îşi continuă drumul, fără avarii aparente. Se lovise de o stâncă submarină sau de vreo epavă a unui naufragiu? Nu se putu preciza. Dar, examinându-i-se carena în şantierele de reparaţii, se văzu că o parte din fundul vasului fusese sfărâmată.

Acest fapt, extrem de grav prin el însuşi, ar fi fost poate uitat ca atâtea altele dacă, după trei săptămâni, nu s-ar fi repetat, în condiţii identice. Numai că, datorită naţionalităţii vasului ce fusese victima ciocnirii, datorită reputaţiei companiei căreia îi aparţinea, evenimentul avu un răsunet imens.

Nu există cineva care să nu cunoască numele celebrului armator englez Cunard. Acest industriaş lipsit de scrupule înfiinţă, în 1840, un serviciu poştal între Liverpool şi Halifax, cu trei vase de patru sute de cai şi o capacitate de o mie o sută şaizeci şi două de tone. După opt ani, dotarea companiei crescuse cu patru vase de şase sute cincizeci de cai şi de o mie opt sute douăzeci de tone şi, doi ani mai târziu, cu alte două vase superioare ca putere şi tonaj. În 1853, Compania Cunard, al cărei privilegiu pentru transportul scrisorilor tocmai fusese reînnoit, adăugă pe rând inventarului său vasele *Arabia, Persia, China, Scoţia, Jaire, Rusia,* toate de primă categorie şi cele mai mari, care, după *Great-Eastern,* străbătuseră vreodată mările. Astfel deci, în 1867, compania poseda douăsprezece vase, dintre care opt cu zbaturi şi patru cu elice.

Dacă dau aceste amănunte foarte succinte o fac pentru ca fiecare să cunoască importanţa acestei companii de transporturi maritime, renumită în lumea întreagă pentru ingeniozitate în conducere. Nicio întreprindere de navigaţie transoceanică n-a fost condusă cu o abilitate mai mare, nicio afacere nu s-a bucurat de un succes mai deplin. Timp de douăzeci şi şase de ani, vasele Cunard au străbătut de două mii de ori Atlanticul. Prin munca fără răgaz a echipajului, nicio călătorie n-a fost împiedicată sau oprită, niciodată nu s-a pierdut vreo scrisoare, vreun om sau vreun vapor. Astfel că şi astăzi, cu toată concurenţa puternică pe care i-o face Franţa, pasagerii o preferă tuturor celorlalte, după cum reiese

LIBRIS | We know books

dintr-o dare de seamă făcută după documentele oficiale din ultimii ani. Acestea fiind lămurite, nimeni nu se va mira de ecoul pe care l-a provocat accidentul întâmplat unuia dintre cele mai frumoase vase ale sale.

La 13 aprilie 1867, pe o mare frumoasă, cu o briză uşoară, *Scoţia* se găsea la 15°12' longitudine şi 45°37' latitudine. Mergea cu o viteză de treisprezece noduri şi patruzeci şi trei de sutimi, îmboldită de cei o mie de cai putere. Zbaturile sale băteau marea cu o regularitate perfectă. Corpul vasului era afundat cu şase metri şaptezeci de centimetri, cuprinzând un volum de şase mii şase sute douăzeci şi patru de metri cubi.

La ora patru şi şaptesprezece minute, seara, în timpul mesei, pe când toţi călătorii erau strânşi în salonul cel mare, se resimţi o foarte slabă zguduitură în urma unei lovituri primite în coastă, în spatele roţii de la babord. Scoţia nu lovise ceva, ci fusese lovită de un instrument mai curând ascuţit sau sfredelitor, decât distrugător. Atingerea păruse aşa de uşoară încât nimeni nu se nelinişti la bord, până în momentul când oamenii din cala vasului dădură buzna pe punte strigând: „Ne scufundăm, ne scufundăm!"

În primul moment, călătorii fură înspăimântaţi, dar căpitanul Anderson se grăbi să-i liniştească. Într-adevăr, pericolul nu era imediat, deoarece *Scoţia* avea şapte compartimente despărţite prin pereţi etanşi şi putea să reziste fără nicio grijă unei spărturi în corpul vasului.

Căpitanul Anderson coborî imediat în cală. Îşi dădu seama că al cincilea compartiment fusese inundat şi rapiditatea cu care creştea apa dovedea că gaura era mare. Din fericire nu era compartimentul cu cazanele, căci altfel focul s-ar fi stins imediat.

Căpitanul Anderson opri vasul îndată, iar unul dintre marinari se scufundă în apă ca să vadă ce stricăciuni se produseseră. Câteva clipe mai târziu se constată existenţa unei găuri mari de doi metri în carena vaporului.

O asemenea gaură nu putea fi astupată şi *Scoţia* trebui să-şi urmeze astfel drumul, cu roţile aproape înecate. Vasul se afla la 300 de mile depărtare de capul Clear şi după o întârziere de trei

zile, fapt care nelinişti foarte mult populaţia din Liverpool, sosi în port.

Imediat inginerii cercetară vasul în şantierele de reparaţii. Nu putură să-şi creadă ochilor când constatară că la doi metri şi jumătate sub linia de plutire se deschidea o gaură în formă de triunghi isoscel. Spărtura în tabla de fier era atât de perfectă, încât nici cu un instrument special nu ar fi putut fi făcută mai bine. Probabil că obiectul cu care fusese făcută gaura era neobişnuit şi după ce fusese aruncat cu o forţă extraordinară, perforând o tablă de patru centimetri grosime, el se retrăsese de la sine, într-un mod inexplicabil.

Acest fapt uimitor a pasionat multă vreme opinia publică. De atunci încolo toate naufragiile care nu puteau fi explicate fură puse pe socoteala acestui monstru marin. În seama animalului fantastic fură puse toate naufragiile care atinseseră, din nenorocire, un număr considerabil, căci din trei mii de vase a căror pierdere era semnalată anual biroului Veritas, dispăreau în mod misterios cam două sute de vase cu aburi sau cu pânze, cu toată încărcătura lor. Pe drept sau pe nedrept, de dispariţia acestor vase fu acuzat „monstrul" şi, datorită lui, comunicarea între continente deveni din ce în ce mai periculoasă, iar publicul călător ceru, în mod categoric, ca mările să fie scăpate de formidabilul cetaceu cu orice preţ.

LIBRIS | We know books

CAPITOLUL II

PENTRU ŞI CONTRA

În vremea când se întâmplau aceste lucruri, mă întorceam dintr-o explorare ştiinţifică pe care o făcusem în nişte locuri foarte periculoase din Nebraska, în Statele Unite. Guvernul francez mă trimisese în această expediţie în calitatea mea de profesor suplinitor la Muzeul de istorie naturală din Paris. După şase luni petrecute în Nebraska, aducând cu mine colecţii preţioase, am ajuns la New York către sfârşitul lunii martie. Plecarea mea spre Franţa era fixată pentru începutul lunii mai. Aşteptând să plec, mă ocupam cu clasarea colecţiilor de pietre, flori şi animale pentru muzeu, când se întâmplă accidentul vasului *Scoţia*.

Eram foarte bine informat în ceea ce priveşte întâmplarea şi, de fapt, cum să nu fi fost? Citisem şi recitisem toate ziarele americane şi europene fără a mă lămuri mai mult. Misterul mă intriga şi, neputând să-mi formez o părere, treceam de la o extremă la alta. Fără îndoială că era ceva suspect la mijloc, iar cei încă neîncrezători erau invitaţi să se ducă să privească gaura misterioasă din vas. Când am ajuns la New York, întâmplarea aceasta era la ordinea zilei. Ipoteza insulei plutitoare, a stâncii invizibile, susţinută de către profani, fu părăsită. Numai dacă stânca ar fi avut o maşină în interiorul ei s-ar fi putut explica faptul că se deplasa cu o viteză aşa extraordinară. De asemenea, fu respinsă şi ipoteza existenţei unei enorme epave marine, căci nici aceasta nu s-ar fi putut deplasa cu o viteză atât de uimitoare. Rămâneau

deci numai două soluţii posibile şi partizanii lor se împărţiseră în două tabere: de o parte, acei care susţineau teoria unui monstru de o forţă colosală, de cealaltă parte, acei care susţineau teoria unui vas „submarin" de o putere motrice extraordinară. Or, această ultimă ipoteză, oarecum admisibilă, nu putu rezista anchetelor care se făcură în cele două continente. Era foarte puţin probabil faptul ca un simplu submarin particular să posede un astfel de aparat. Unde şi când l-ar fi putut construi şi cum ar fi putut păstra secretul acestei realizări?

Numai un guvern putea să aibă o asemenea maşină distrugătoare şi, în aceste timpuri grele, când omul se străduieşte să mărească puterea armelor de război, era posibil ca un stat să încerce, fără ştirea celorlalte, această formidabilă invenţie? După puştile cu tragere rapidă, torpilele; după torpile, berbecii submarini; pe urmă mijloacele de apărare împotriva lor. Cel puţin aşa sper. Dar ipoteza unei maşini de război căzu şi ea în urma declaraţiilor tuturor guvernelor. Deoarece era vorba de un interes public, fiindcă sufereau comunicaţiile transoceanice, sinceritatea guvernelor nu putea fi pusă la îndoială. De altfel, cum s-ar fi putut admite că acest vas submarin ar fi putut fi construit în secret? A păstra secretul în aceste împrejurări ar fi foarte greu pentru un particular şi, desigur, imposibil pentru un stat ale cărui acţiuni sunt supravegheate cu deosebită atenţie de puterile rivale.

Deci, după cercetările făcute în Anglia, Franţa, Rusia, Prusia, Italia, America şi chiar în Turcia, ipoteza unui monitor submarin fu definitiv îndepărtată.

Ipoteza monstrului marin reveni pe tapet, în ciuda nenumăratelor glume şi atacuri ale presei. Porniţi pe drumul acesta, oamenii continuară să-şi dea frâu liber imaginaţiei, făurindu-şi cele mai absurde şi fantastice închipuiri.

La sosirea mea la New York, mai multe persoane îmi făcură onoarea să mă consulte asupra acestui fenomen. Publicasem în Franţa o lucrare în două volume intitulată *Misterele din adâncurile mărilor*. Această carte, foarte apreciată în lumea savanţilor, mă făcea să trec drept un specialist în acest domeniu destul de obscur al istoriei naturale. Mi se ceru părerea. Atâta timp cât am