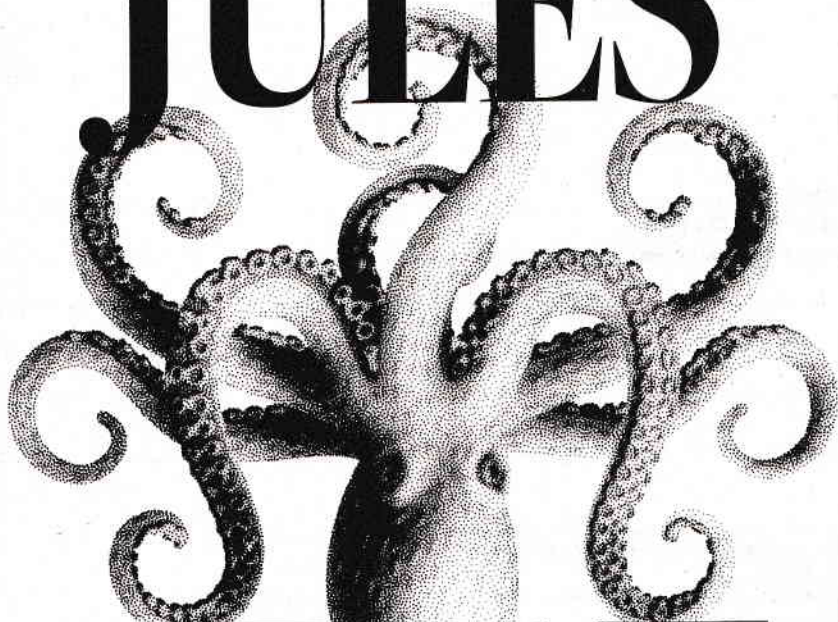


BRIS

We know  
books

**JULES**



**VERNE**

**20 000  
de leghe  
sub mări**

Traducere de Diana Trăncuță



București, 2024

Introducere	9
Unități de măsură	15
<b>PARTEA ÎNTÂI</b>	<b>17</b>
1. O stâncă mișcătoare	19
2. Pro și contra	28
3. Cum dorește domnul	36
4. Ned Land	43
5. La nimereală	52
6. Cu toată viteza înainte	60
7. O balenă dintr-o specie necunoscută	71
8. Mobilis in mobile	81
9. Toanele lui Ned Land	92
10. Omul apelor	101
11. Nautilus	113
12. Totul prin electricitate	123
13. Câteva cifre	132
14. Fluviul Negru	141
15. O invitație scrisă	155
16. Plimbare pe câmpii	165
17. O pădure subacvatică	174
18. La patru mii de leghe sub Pacific	183
19. Vanikoro	193
20. Strâmtoarea Torres	206
21. Câteva zile pe uscat	217

22.	Trăsnetele căpitanului Nemo	231
23.	Aegri Somnia	245
24.	Tărâmul de corali	256

**PARTEA A DOUA** **267**

1.	Oceanul Indian	269
2.	O nouă propunere pentru căpitanul Nemo	282
3.	O perlă care valorează zece milioane	295
4.	Marea Roșie	310
5.	Tunelul Arab	326
6.	Insulele grecești	338
7.	Mediterrana în patruzeci și opt de ore	351
8.	Golful Vigo	364
9.	Un continent pierdut	377
10.	Zăcămintele subacvatice de cărbune	390
11.	Marea Sargaselor	404
12.	Cașaloți și balene	416
13.	Banchiza	431
14.	Polul Sud	446
15.	Accident sau incident?	462
16.	Lipsa de aer	472
17.	De la Capul Horn la Amazon	485
18.	Caracatițele	498
19.	Curentul Golfului	512
20.	La 47°24' latitudine și 17°28' longitudine	526
21.	O execuție în masă	536
22.	Ultimele cuvinte ale căpitanului Nemo	548
23.	Încheiere	557



## Introducere

„C ele mai adânci părți ale oceanului ne sunt total necunoscute”, recunoaște profesorul Aronnax la începutul acestui roman. „Ce se petrece în aceste adâncuri îndepărtate? Ce creaturi locuiesc sau ar putea locui în acele regiuni aflate la douăsprezece sau cincisprezece mii sub suprafața apei? Este dincolo de orice presupunere.”

Jules Verne (1828-1905) a publicat, în 1869, echivalentul francez al acestor cuvinte, iar de atunci puține lucruri s-au schimbat. 126 de ani mai târziu, un articol de primă pagină al revistei *Time*, despre explorarea adâncurilor marine, făcea aceeași mărturisire: „Știm mai multe despre Marte decât știm despre oceane”. Această realitate începe să explice puterea întunecată și fascinația stranie a romanului *20 000 de leghe sub mări*<sup>1</sup>.

Născut în orașul francez Nantes, Verne a fost pasionat toată viața de mare. Mai întâi ca agent de bursă la Paris, mai târziu ca autor celebru și navigator, a călătorit frecvent în Marea Britanie, America, Marea Mediterană. Dar inspirația pentru acest roman a

---

<sup>1</sup>Termenul „leghe” din titlu este folosit ca unitate de măsurare a distanței, nu a adâncimii.



## 1

**O stâncă mișcătoare**

**I**n anul 1866 s-a petrecut o întâmplare bizară, un fenomen neexplicat și de-a dreptul inexplicabil, pe care cu siguranță nimeni nu l-a uitat. Fără a aduce în discuție acele zvonuri care îi nelinișteau pe locuitorii din porturile maritime și tulburau chiar și mintea oamenilor din interiorul țării, trebuie spus că marinarii profesioniști erau cei mai îngrijorați. Comercianții, armatorii, căpitani și comandanții de nave și maștrii marinari din Europa și din America, ofițerii de marină din toate țările și, în urma lor, diferitele guverne naționale de pe aceste două continente, toți au fost extrem de tulburați de această întâmplare.

Pe scurt, de o bucată de vreme, mai multe nave întâlneau pe mare „un lucru enorm”, un obiect lung în formă de fus, infinit mai mare și mai rapid decât orice balenă, și care uneori emitea o strălucire fosforescentă.

Informațiile relevante privind apariția, așa cum au fost înregistrate în diverse jurnale de bord, au coincis oarecum în ceea ce

privește structura obiectului sau a creaturii în cauză, viteza sa de deplasare fără precedent, puterea locomotoare surprinzătoare și vitalitatea unică cu care părea înzestrat. Dacă era un cetaceu, depășea în volum orice balenă clasificată anterior de știință.

Niciun naturalist, nici Cuvier, nici Lacépède, nici profesorul Dumeril, nici profesorul de Quatrefages nu ar fi acceptat existența unui astfel de monstru nevăzut – mai precis, nevăzut de propriii lor ochi de cercetători.

Făcând o medie a observațiilor consemnate în momente diferite – respingând acele estimări timide care au dat obiectului o lungime de două sute de picioare și ignorând opiniile exagerate conform cărora era lat de o milă și lung de trei mile –, ați putea afirma în continuare că această creatură fenomenală, dacă exista măcar, depășea cu mult dimensiunile tuturor creaturilor cunoscute de ihtiologii de la acea vreme.

Faptul că exista era de netăgăduit; și din moment ce mintea umană adoră obiectele miraculoase, puteți înțelege entuziasmul stârnit la nivel mondial de apariția nepământeană. În ceea ce privește transpunerea ei pe tărâmul ficțiunii, acuzația a trebuit să fie retrasă.

Adevărul este că, la 20 iulie 1866, vaporul *Governor Higginson*, al companiei Calcutta & Burnach Steam Navigation, a întâlnit această grămadă mișcătoare la cinci mile de țărmul estic al Australiei. Căpitanul Baker a crezut la început că se află în prezența unui recif necunoscut; era chiar pe punctul de a-i stabili poziția exactă, când două vârtejuri de apă au ieșit din obiectul inexplicabil și au țâșnit șuierând în aer, la 150 de picioare înălțime. Așadar, dacă acest recif nu era supus erupțiilor intermitente ale unui gheizer, *Governor Higginson* a avut, într-adevăr, de-a face cu un mamifer acvatic, până atunci necunoscut, care putea să țâșnească din orificiile sale jeturi de apă amestecate cu aer și aburi.

Întâmplări similare au fost, de asemenea, observate în largul Pacificului, la 23 iulie, în același an, de pe nava *Christopher Columbus*, a companiei West India & Pacific Steam Navigation. Acest lucru însemna că cetaceul extraordinar se putea deplasa dintr-o zonă în alta cu o rapiditate uimitoare, deoarece, într-un interval de doar trei zile, *Governor Higginson* și *Christopher Columbus* l-au observat pe hărți în două locuri diferite, separate de o distanță de peste 700 de leghe marine.

Cincisprezece zile mai târziu și la 2 000 de leghe depărtare, *Helvetia*, de la Compagnie Nationale, și *Shannon*, de la Royal Mail Line, care se deplasau în direcții opuse în acea parte a Atlanticului aflată între Statele Unite ale Americii și Europa, și-au semnalat una alteia că monstrul fusese văzut la 42°15' latitudine nordică și 60°35' longitudine vestică față de meridianul de Greenwich. În urma observațiilor lor simultane, acestea au putut să estimeze lungimea minimă a mamiferului ca fiind de peste 350 de picioare<sup>2</sup>; acest lucru s-a datorat faptului că atât *Shannon*, cât și *Helvetia* erau de dimensiuni mai mici, deși fiecare dintre ele măsura 100 de metri de la proră la pupă. Acum, nici cele mai mari balene, acele balene rorqual care frecventează cursurile de apă ale insulelor Aleutine, nu au depășit niciodată o lungime de 56 de metri – dacă ajung chiar și la atât.

Unul după altul, au sosit rapoarte care aveau să influențeze profund opinia publică: noi observații făcute de transatlanticul *Pereire*, *Etna* a liniei Inman, care s-a ciocnit de monstru, un raport oficial întocmit de ofițerii de pe fregata franceză *Normandy*, estimările precise obținute de statul-major al comandorului Fitz-James la bordul navei *Lord Clyde*. În țările lipsite de griji, oamenii glumeau pe seama

<sup>2</sup> În jur de 106 metri. Un picior englezesc are numai 30,4 centimetri – Autorul

acestui fenomen, dar țări atât de serioase și practice precum Anglia, America și Germania erau extrem de îngrijorate.

În toate orașele mari se vorbea numai despre monstru; se cânta despre el în cafenele, îl ridiculizau în ziare, îl dramatizau în teatre. Ziarele de scandal au găsit o bună ocazie pentru a născoci tot felul de povești. În acele ziare cu puține pagini vedeai reapariția oricărei creaturi imaginare gigantice, de la „Moby Dick”, acea îngrozitoare balenă albă din regiunile arctice înalte, până la uimitorul kraken, ale cărui tentacule puteau să înfășoare o ambarcațiune de cinci sute de tone și să o tragă în adâncurile oceanului. Au fost tipărite chiar și rapoarte din timpuri străvechi: opiniile lui Aristotel și Pliniu care acceptau existența unor astfel de monștri, apoi poveștile norvegiene ale episcopului Pontoppidan, relatările lui Paul Egede și, în cele din urmă, rapoartele căpitanului Harrington – a cărui bună-credință este mai presus de orice bănuială –, în care el a declarat că a văzut, în timp ce se afla la bordul vasului *Castilian*, în 1857, unul dintre acei șerpi enormi care până atunci frecventau doar mările vechiului ziar extremist francez, *Constituționalistul*.

O dezbatere interminabilă a izbucnit atunci între credincioși și sceptici în societățile academice și revistele științifice. „Chestiunea monstrului” a înflăcărat toate mințile. În timpul acestei campanii memorabile, jurnaliștii care își fac o profesie din știință s-au luptat cu cei care își fac o profesie din umor, vărsând valuri de cerneală, iar unii dintre ei chiar două sau trei picături de sânge, întrucât au trecut de la șerpii de mare la cele mai jignitoare remarci personale.

Timp de șase luni, războiul a oscilat. Cu o poftă inepuizabilă, presa populară a luat în derâdere articolele principale publicate de Institutul Geografic din Brazilia, Academia Regală de Științe din Berlin, Asociația Britanică, Smithsonian Institution din Washington,

D.C., discuțiile din Arhipelagul Indian, din *Cosmos* publicate de părințele Moigno, din *Mittheilungen*<sup>3</sup> al lui Petermann și în cronicile științifice din marile ziare franceze și străine. Atunci când detractorii monstrului au citat o afirmație a botanistului Linnaeus, potrivit căreia „natura nu face salturi”, scriitori ingenioși din ziarele populare au parodiat-o, susținând, în esență, că „natura nu face nebunii”, și cerându-le să nu renege niciodată natura crezând în krakeni, șerpi de mare, „Moby Dick” și alte invenții ale marinarilor beți. În cele din urmă, într-o revistă satirică foarte temută, un articol al celui mai popular editorialist a terminat definitiv cu monstrul, respingându-l în stilul lui Hipolit, care nu a răspuns avansurilor amoroase ale mamei sale vitrege, Phaedra, și reducând creatura la tăcere, în mijlocul unui hohot de râs general. Umorel învinsese știința.

În primele luni ale anului 1867, chestiunea era aparent îngropată și nu părea că urma să reînvie, dar noi fapte au fost aduse în atenția publicului. Însă acum nu mai era o problemă științifică ce trebuia rezolvată, ci un pericol destul de real și serios, ce trebuia evitat. Problema a luat o întorsătură cu totul nouă. Monstrul a redevenit o insuliță, o stâncă sau un recif, dar un recif mișcător, nefixat și evaziv.

La 5 martie 1867, *Moravian*, de la Montreal Ocean Co., care se afla în timpul nopții la 27°30' latitudine și 72°15' longitudine, s-a ciocnit cu tribordul de o stâncă nemarcată pe nicio hartă a acestor căi navigabile. În eforturile combinate ale vântului și ale motorului de patru sute de cai-putere, se deplasa cu o viteză de treisprezece noduri. În lipsa calității înalte a carenei sale, *Moravian* s-ar fi despiciat cu siguranță în urma coliziunii și s-ar fi scufundat împreună cu cei 237 de pasageri pe care îi aducea din Canada.

<sup>3</sup> În germană, „Buletin”

Accidentul s-a petrecut în jurul orei cinci dimineța, exact când începea să se crape de ziuă. Ofițerii de gardă s-au grăbit spre pupa ambarcațiunii. Au examinat oceanul cu cea mai mare atenție. Nu au văzut nimic în afară de un vârtej puternic ce străbătea trei lungimi de cablu, ca și cum acele porțiuni de apă fuseseră agitate cu putere. Au fost luate coordonatele exacte ale locului, iar *Moravian* și-a continuat cursul, aparent neavariat. Se ciocnise de o stâncă subacvatică sau de epava unei nave? Nu se putea spune. Dar când au analizat partea inferioară a navei, au descoperit că o parte din chilă fusese distrusă.

Această întâmplare, extrem de gravă în sine, poate ar fi fost uitată, ca atâtea altele, dacă trei săptămâni mai târziu nu s-ar fi repetat în împrejurări identice. Numai că, datorită naționalității navei victimă a acestei noi ciocniri și reputației companiei căreia îi aparținea nava, evenimentul a stârnit o imensă agitație.

Toată lumea cunoaște numele acestui celebru armator englez, Cunard. În 1840, acest industriaș isteț a înființat un serviciu poștal între Liverpool și Halifax, cu trei nave din lemn cu roți cu zbatouri de patru sute de cai-putere și o încărcătură de 1 162 de tone metrice. Opt ani mai târziu, activele companiei au fost mărite cu patru nave de 650 de cai-putere și 1 820 de tone metrice, iar peste alți doi ani, cu alte două nave de o putere și un tonaj și mai mari. În 1853, Cunard Co., al cărui statut de companie de transport poștal tocmai fusese reînnoit, și-a adăugat succesiv la activele sale *Arabia*, *Persia*, *China*, *Scotia*, *Java* și *Rusia*, toate nave de mare viteză și, după *Great Eastern*, cele mai mari nave care navigaseră vreodată mările. Astfel, în 1867, această companie deținea douăsprezece nave, opt cu roți cu zbatouri și patru cu elice.

Dacă dau aceste detalii extrem de minuțioase, este pentru ca toată lumea să înțeleagă pe deplin importanța acestei companii de

transport maritim, cunoscută în întreaga lume pentru administrarea iscusită. Nicio societate de navigație transoceanică nu era condusă cu mai multă abilitate, și nu existau relații de afaceri încununuate de un succes mai mare decât ale sale. În douăzeci și șase de ani, navele Cunard au făcut 2 000 de traversări ale Atlanticului fără ca măcar o călătorie să fie anulată, fără să existe vreo întârziere, fără ca un om, o ambarcațiune sau chiar o scrisoare să se piardă. În consecință, în ciuda concurenței puternice din partea Franței, pasagerii aleg în continuare linia Cunard, în detrimentul tuturor celorlalte, după cum se poate vedea într-un sondaj recent realizat pe baza documentelor oficiale. Având în vedere acest lucru, nimeni nu va fi uimit de agitația provocată de accidentul în care a fost implicat unul dintre cele mai bune vapoare ale sale.

La 13 aprilie 1867, pe o mare lină și o briză moderată, *Scotia* se afla la longitudinea de 15°12' și latitudinea de 45°37'. Se deplasa cu o viteză de 13,43 noduri, împinsă de motoarele sale de 1 000 de cai-putere. Roțile cu zbatuiri învolburau marea într-un ritm perfect. Ridica după ea 6,7 metri de apă și deplasa 6 624 metri cubi.

La ora 4:17 după-amiaza, în timpul ceaiului pentru pasagerii adunați în salonul principal, a avut loc o coliziune, abia perceptibilă în ansamblu, dar care a afectat corpul navei *Scotia* puțin mai în josul roții cu zbatuiri de la babord.

*Scotia* nu s-a izbit de ceva, ci a fost izbită, mai degrabă de un obiect tăios sau ascuțit decât de unul teșit. Acest incident părea atât de minor încât nimeni de la bord nu ar fi fost deranjat de el dacă n-ar fi fost strigătele membrilor echipajului din cală, care au urcat pe punte strigând:

— Ne scufundăm! Ne scufundăm!

La început, pasagerii au fost destul de speriați, dar căpitanul Anderson s-a grăbit să-i liniștească. De fapt, nu putea exista niciun

pericol imediat. Împărțită în șapte compartimente prin pereți etanși, *Scotia* putea înfrunta fără teamă orice scurgere.

Căpitanul Anderson s-a îndreptat imediat spre cală. El a descoperit că al cincilea compartiment fusese invadat de apă, iar viteza acestei invazii a dovedit că avaria era considerabilă. Din fericire, în compartiment nu se găseau cazanele, deoarece cuptoarele acestora ar fi fost stinse brusc.

Căpitanul Anderson a cerut să se facă o oprire imediată, iar unul dintre marinarii săi s-a scufundat pentru a evalua pagubele. În câteva clipe au găsit o gaură de doi metri lățime în partea inferioară a vaporului. O astfel de fisură nu putea fi reparată, și pentru că roțile cu zbatouri erau pe jumătate înecate, *Scotia* nu a avut de ales decât să își continue călătoria. În acel moment se afla la trei sute de mile de Cape Clear, iar după trei zile de întârziere care au stârnit o neliniște aprigă în Liverpool a intrat în docul companiei.

Inginerii au trecut apoi la inspectarea navei *Scotia*, adusă într-un doc uscat. Nu le venea să-și creadă ochilor. La doi metri și jumătate sub linia de plutire apăruse o creștătură simetrică în formă de triunghi isoscel. Breșa în tablă era atât de precisă, încât niciun pumn nu ar fi putut face o treabă mai curată. Prin urmare, trebuie să fi fost produsă de o unealtă de perforare de o duritate ieșită din comun – în plus, după ce fusese lansată cu o putere uimitoare și apoi străpunsese patru centimetri de tablă de fier, această unealtă a trebuit să se retragă printr-o mișcare cu adevărat inexplicabilă.

Aceasta a fost picătura care a umplut paharul și n-a făcut decât să stârnească din nou freamătul public. Într-adevăr, din acest moment, orice accident maritim fără o cauză stabilită a fost pus pe seama monstrului. Acest animal scandalos trebuia să-și asume responsabilitatea pentru toate navele abandonate, al căror număr este, din păcate,

considerabil, deoarece, din cele 3 000 de nave ale căror pierderi sunt înregistrate anual la biroul de asigurări maritime, numărul navelor cu aburi sau cu vele care se presupune că s-au pierdut cu toți oamenii la bord, în absența oricăror știri, se ridică la cel puțin două sute!

Așadar, pe drept sau pe nedrept, „monstrul” a fost cel acuzat de dispariția lor; și de vreme ce, din cauza lui, călătoriile între diferitele continente deveniseră din ce în ce mai periculoase, populația a inter-venit și a cerut direct ca, cu orice preț, mările să fie curățate de acest *cetaceu* înfricoșător.