

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

VERNE, JULES

Douăzeci de mii de leghe sub mări / după un roman de Jules Verne. - Bucureşti : Unicart, 2017
ISBN 978-606-576-487-3

821.133.1

Nici o parte a acestei publicații nu poate fi reprodusă sau introdusă într-un sistem de recuperare a datelor sau transmisă în orice formă sau prin orice mijloace, electronice, mecanice, prin fotocopiere, înregistrare sau altele, fără permisiunea prealabilă scrisă a editorului.

Copyright © Unicart Production S.R.L., România

Despre autor



Jules Verne a fost un scriitor uluitor, care a prezis viitorul științei în lume. O parte din invențiile imaginante de el au devenit realitate în timpul vieții sale, iar altele încă nu au fost realizate. Autorul s-a bucurat de celebritate printre categorii foarte diferite de oameni: bogăți sau săraci, tineri sau bătrâni, oameni de știință, artiști și conducători de țară.

Scriitorul s-a născut și a crescut în portul Nantes. Tatăl său a fost un avocat prosper. Pentru a duce meseria mai departe, Verne s-a mutat la Paris, unde a studiat dreptul. S-a căsătorit la vîrsta de 28 de ani cu Honorine de Viane, o Tânără văduvă cu doi copii și a murit la Amiens pe 24 martie 1905.

Verne a fost un mare admirator al autorului american Edgar Allan Poe și a scris prima sa povestire science-fiction „Călătorie cu balonul”, sub influența acestuia. Romanele lui Verne au câștigat curând o popularitate imensă în întreaga lume. În prima parte a carierei sale, Verne și-a exprimat optimismul în privința progresului tehnic și rolului esențial al Europei în dezvoltarea socială și tehnologică a lumii.

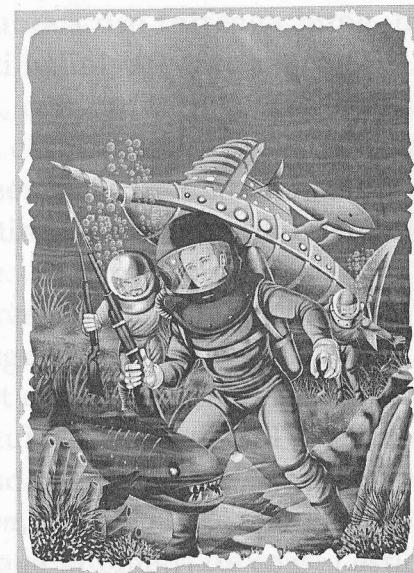
Principalele opere ale lui Verne au fost scrise până în 1880, deși povestirea „Leonardo da Vinci”, scrisă când avea 23 de ani, nu a fost publicată până în 1995.

În „Douăzeci de mii de leghe sub mări”, Verne îl prezintă pe unul dintre strămoșii supereroilor moderni, mizantropul Căpitan Nemo, și sofisticațul său submarin, *Nautilus*, numit după submari-nul cu aburi al lui Robert Fulton. Romanul are o continuare în „Insula Misterioasă”, în care sunt descrise isprăvile inginerești ale celor naufragiați pe insulă.

După un roman de Jules Verne

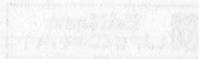
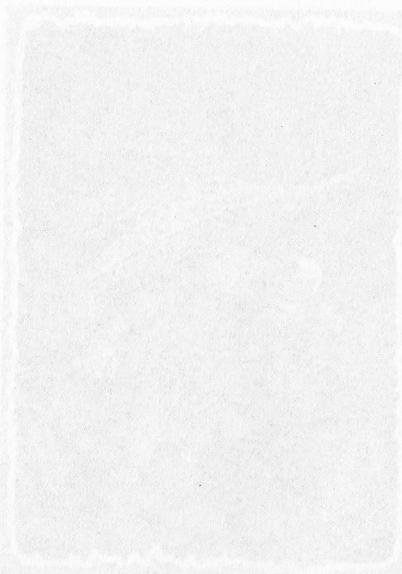


Douăzeci de mii de leghe sub mări



Douăzeci de mii de leghe sub mări este un roman de Jules Verne, publicat în 1870. În cadrul cărții se relatează povestea căpitanului Nemo și a echipajului său, care călătură sub apă prin Oceanul Indian și Pacific. Căpitanul Nemo este un mizantrop și se consideră că este unul dintre strămoșii supereroilor moderni. El și echipajul său sunt în călătorie de la mijlocul secolului XIX până la sfârșitul secolului XX, explorând profunzimea oceanului și întâlnind numeroase creații marine și obiecte istorice. Romanul este cunoscut pentru descrierile detaliate ale vieții subacvatice și pentru prevederile sale privind tehnologia maritimă și subacvatică.

„... și amintiri de cui de legătură împărtășită”, Vom să prezentăm pe unul dintre primii supertoroi moderni, vizantul Capitan Nemo, și sofisticația său submarin, Nautilus, năpălit după submarini din filmul lui Robert Zemeckis, „Nautilus”, care în cele din urmă nu este altceva decât o descriere laipravile ingineriei ale celor naufragate.



Capitolul 1

O stâncă mișcătoare



Nul 1866 a fost marcat de un eveniment bizar, un fenomen enigmatic și de neîntelește, care a rămas cu siguranță în amintirea tuturor. Lăsând la o parte zvonurile care-i nelinișteau pe locuitorii porturilor și frământau opinia publică din întreaga lume, trebuie spus că cei mai neliniști erau marinarii. Negustorii, armatorii, comandanții de vapoare și bărci, atât europeni, cât și americani, ofițeri navali din toate țările și membrii ai guvernelor câtorva state de pe două continente erau cu toții interesați de această chestiune.

De o vreme, navele întâlneau „ceva enorm”, un obiect lunguiet în formă de fus, uneori fosorescent și cu mult mai mare și mai rapid decât o balenă.

Pe 20 iulie 1866, vaporul *Governor Higginson* aparținând companiei *Calcutta and Burnach Steam Navigation*, întâlnise această namilă mișcătoare la vreo nouă kilometri de coasta estică a Australiei. La început, Căpitanul Baker crezuse că a dat peste o dună necunoscută; ba chiar se pregătea să îi determine poziția exactă, când două jeturi de apă, catapultate de obiectul misterios, au țășnit la

patruzeci și cinci de metri în aer șuierând. Acuma, în cazul în care duna nu fusese supusă eruptiei intermitente a vreunui geiser, vasul *Governor Higginson* avea de-a face nici mai mult, nici mai puțin decât cu un mamifer acvatic, necunoscut până atunci, și care arunca prin nări jeturi de apă amestecată cu aer și aburi.

Cincisprezece zile mai târziu și trei mii două sute de kilometri mai departe, vapoarele *Helvetia*, aparținând Compagnie-Nationale și *Shannon*, al companiei Royal Mail Steamship, care mergeau împotriva vântului în acea porțiune a Atlanticului dintre Statele Unite și Europa, și-au semnalat una celeilalte prezență monstrului la $42^{\circ} 15'$ latitudine nordică și $60^{\circ} 35'$ longitudine vestică. În urma acestor observații simultane, ambele au estimat lungimea minimă a mamiferului la mai mult de o sută zece metri, având în vedere că și *Shannon* și *Helvetia* erau mai mici de-atât, cu toate că ambele măsurau aproape nouăzeci de metri de la un capăt la altul.

Monstrul era la modă în toate marile orașe. În cafenele i se înhiniau cânturi, în ziare era ridiculizat, și era prezentat chiar și la teatru. Circulau tot soiul de povești pe seama lui. În ziare apăruseră caricaturi cu fiecare creatură gigantică și imaginată, de la balena albă, înfiorătoarea „Moby Dick” din regiunea subarctică, la imensul Kraken, ale

O stâncă mișcătoare

cărui tentacule puteau să înlănțuie un vapor de cinci sute de tone și să-l tragă pe loc în adâncurile oceanului. Până și legendele demult apuse fuseseră resuscitate.

În primele luni ale anului 1867, această chestiune părea să fie îngropată definitiv, când, brusc, publicului i s-au adus la cunoștință noi fapte. Din acel moment, nu mai era o problemă științifică ce trebuia rezolvată, ci un adevărat pericol ce trebuia evitat. Chestiunea a căpătat o cu totul altă formă. Monstrul a devenit o mică insulă, o stâncă, un recif, însă un recif de proporții nedefinite și schimbătoare.

La 5 martie 1867, vasul *Moravian* al Companiei *Montreal Ocean*, care se afla în timpul noptii la $27^{\circ} 30'$ latitudine nordică și $72^{\circ} 15'$ longitudine vestică, a izbit cu tribordul o stâncă a cărei existență nu fusese semnalată de nicio hartă.

Accidentul a avut loc la cinci dimineață, la ivirea zorilor. Ofițerii de pe dunetă¹ au alergat spre partea dinapoi a vaporului. Au cercetat apele cu mare atenție. Nu au văzut nimic în afara de un vârtej puternic la aproximativ 600 de metri depărtare, ca și cum ceva tulburase violent suprafața. S-a stabilit cu exactitate poziția locului și vaporul

¹ Punte înălțată deasupra punții principale, aflată la pupa unor vase și având dedesubt cabine și încăperi



O stâncă mișcătoare

Moravian și-a continuat drumul fără nicio avarie la vedere. Să fi lovit, oare, o stâncă sub apă sau o epavă enormă? Nu-și puteau da seama; dar, examinând carena, au găsit o spărtură în chilă.

Pe 13 aprilie 1867, pe o mare calmă și într-o briză moderată, vasul *Scotia* se afla la $15^{\circ} 12'$ longitudine și $45^{\circ} 37'$ latitudine. Naviga cu o viteză de 13,43 noduri, propulsată de motoarele de 1000 de cai putere. Zbaturile loveau marea cu perfectă regularitate. În acel moment, vasul era afundat la 6,7 metri și disloca un volum de 6.624 metri cubi.

La ora 4:17 după-amiaza, în timp ce pasagerii adunați în salonul principal luau masa, a avut loc o coliziune, aproape neobservată, dar care a afectat corpul navei la pupa babord, cam în spațele zbatului.

Căpitanul Anderson a cerut imediat oprirea vasului, iar unul dintre marinari s-a scufundat pentru a face o evaluare a daunelor. În câteva clipe localizaseră deja o gaură de doi metri lățime în partea inferioară a vasului. O astfel de spărtură nu putea fi peticită și, cu zbaturile pe jumătate împotmolite, *Scotia* nu avusesese de ales decât să-și continue călătoria. Se afla deja la 500 de kilometri de Capul Clear, și după trei zile de întârziere care alarmaseră teribil orașul Liverpool, în sfârșit a andocat.

Inginerii au urcat la bordul *Scoției* care fusese transferată pe un doc uscat. Nu le venea să credă; la doi metri și jumătate sub linia de plutire era o crăpătură regulată în formă de triunghi isoscel. Spărtura din plăcuțele de fier era perfect definită, nici măcar un perforator nu ar fi fost atât de precis. Atunci își dăduseră seama că instrumentul care perforase vasul nu era unul obișnuit, și, după ce fusese împins cu o forță monstruoasă și străpunse o placă de fier groasă de patru centimetri, se retrăsese singur cu o mișcare inversă.

Aceasta fusese ultima întâmplare care stârnise un nou val de interes pentru opinia publică. Din acel moment, toate naufragiile nefericite ce nu puteau fi explicate altfel au fost puse pe seama monstrului.

„Monstrul” a fost cel care, pe drept sau pe nedrept, a fost acuzat de dispariția vaselor, și, din cauza lui, comunicarea între continente a devenit din ce în ce mai periculoasă. Publicul cerea imperios ca formidabila creatură să fie cu orice preț eliminată din mări și oceane.



Capitolul 2

Păreri pro și contra



a sosirea mea în New York, mai multe persoane mi-au făcut cinstea de a mă consulta în privința acestui fenomen. Publicasem în Franța o lucrare *in quarto*², în două volume, intitulată „Misterele din adâncuri”. Această carte, extrem de apreciată în lumea academică, mi-a adus o reputație deosebită în această ramură obscură a istoriei naturale. Peste tot mi se cerea sfatul. Atâtă timp cât am putut nega faptele, m-am abținut să îmi expun părerea. Însă curând, când am fost încolțit, am fost obligat să mă explic, argument cu argument. Am discutat chestiunea în toate formele sale, din punct de vedere politic și științific; și redau aici un extras dintr-un articol bine pus la punct, pe care l-am publicat pe 30 aprilie. Am scris după cum urmează:

„În urma examinării mai multor ipoteze și după ce am înlăturat orice altă presupunere, este necesar să recunoaștem existența unui animal marin care posedă o forță fenomenală. Narvalul obișnuit, sau unicornul

² Carte scrisă pe hârtie împăturită pentru a obține patru pagini.

de mare, atinge adesea o lungime de 18 metri. Dacă înmulțim această dimensiune de cinci sau zece ori, la care adăugăm puterea proporțională cu mărimea și lungimea sa, vom obține astfel animalul căutat, care ar avea proporțiile stabilite de ofițerii de pe vasul Shannon, instrumentul necesar pentru a crea spârtura din vasul Scotia și puterea de a străpunge corpul navei cu aburi.

Bun! Să zicem că această armă este de șase ori mai puternică, iar animalul de zece ori mai viguros; lansat cu o viteză de 30 km/h, poate produce un soc capabil de catastrofa despre care vorbim. Până când obținem mai multe informații, îmi voi menține părerea că acesta este un unicorn de mare de dimensiuni colosale, înarmat nu cu o halebardă, ci cu un adevarat pinten, precum fregatele blindate sau „berbecii” de război, a căror enormitate și putere de mișcare le posedă. Doar astfel se poate explica acest fenomen enigmatic, mai puțin în cazul în care există ceva mai presus de toate cele presupuse, văzute, observate și trăite; ceea ce nu prea se poate.”

Toate ziarele industriale și comerciale au tratat această chestiune în principal din acest punct de vedere. „Shipping and Mercantile Gazette”, „Lloyd's List”, „Packet-Boat”, și „Maritime and Colonial Review”, ziare dedicate companiilor de asigurări care amenințau să crească primele, căzu-seră de acord asupra acestui punct. Opinia publică



se pronunțase. Statele Unite au fost primele care au luat hotărârea; la New York începuseră pregătirile pentru o expediție menită să dea de urma narvalului. O fregată de mare viteză, *Abraham Lincoln*, a primit imediat această misiune. Arsenalele au fost puse la dispoziția Comandantului Farragut, care a grăbit înarmarea fregatei sale; dar, aşa cum se întâmplă întotdeauna, din momentul în care se hotărâseră să prindă monstrul, acesta nu mai apăruse. Timp de două luni, nimeni nu a auzit sau vorbit despre monstru. Nicio navă nu s-a întâlnit cu el. Era ca și cum unicornul ar fi aflat despre complotul împotriva sa. Se vorbise atât de mult despre el, chiar și prin telegrame transatlantice, încât glumeții ziceau că monstrul săret a prins din aer o telegramă și a înțeles ce se petrece.

Astfel că, după ce fregata a fost blindată pentru o lungă călătorie și echipată cu cele mai bune unele de pescuit, nimeni nu știa încotro să-o apuce. Oamenii au devenit din ce în ce mai nerăbdători până când, pe 2 iulie, au aflat că un vapor care naviga de la San Francisco, din California, spre Shanghai, zărise animalul cu trei săptămâni înainte în nordul Oceanului Pacific. În urma vestii, entuziasmul a crescut brusc. Vasul a fost reaprovizionat cu mâncare și cărbuni.

Cu trei ore înainte ca Abraham Lincoln să părăsească portul, am primit o scrisoare în care scria asa:

Profesorului Aronnax, profesor la Muzeul din Paris, Hotel Fifth Avenue, New York.

*Domnule, dacă dorîți să participați la expediția
vasului Abraham Lincoln, guvernul Statelor Unite
se va bucura ca Franța să fie reprezentată de dumnea-
voastră în această expediție. Comandantul Farragut
are la dispozitia sa o cabină pe care v-o poate oferi.*

Cu cordialitate, al dvs, J.B. HOBSON, Secretarul Ministerului Marinei.