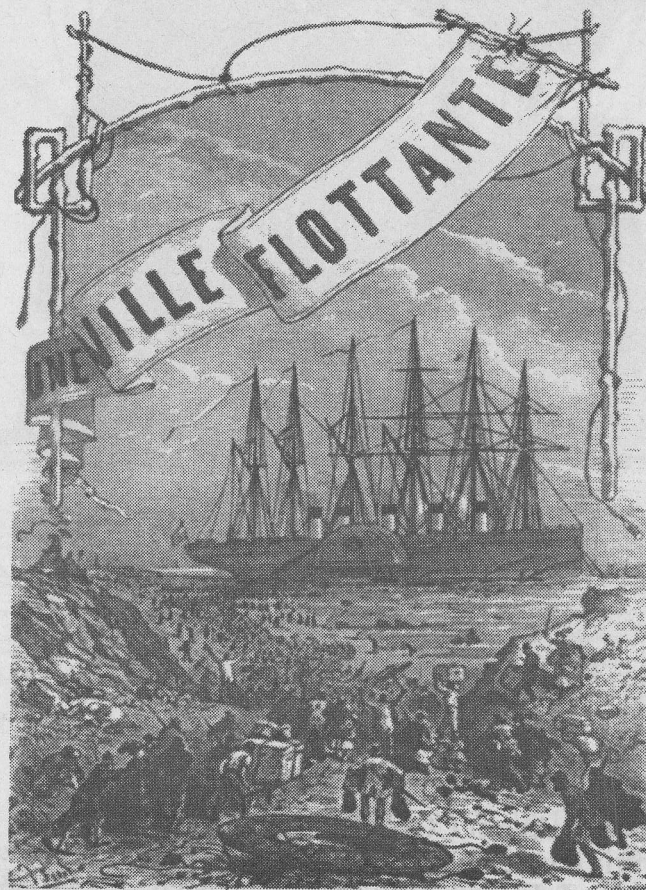


JULES VERNE

Un oraș plutitor



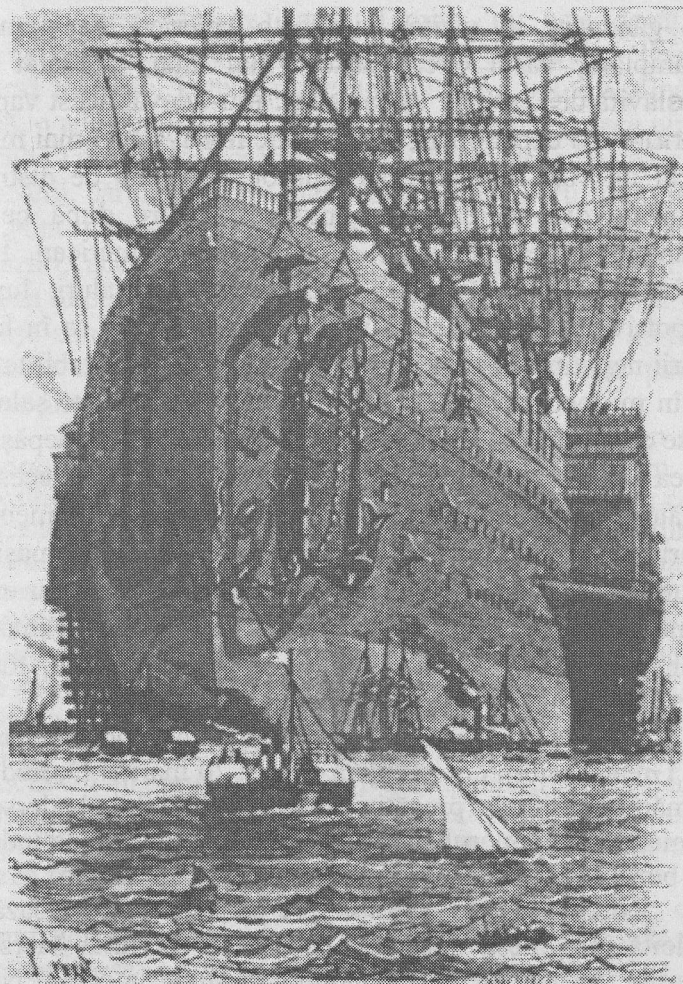
REGIS GROUP

Jules VERNE - *Une ville flottante*

Librairie Hachette, 79, Boulevard Saint-Germain,
Paris

Traducere: Anton CONSTANTINESCU
Gravuri: Pannemaker
Ilustrații: J. Ferat

ISBN:973-85563-0-9



CAPITOLUL I

Am sosit la Liverpool în ziua de 18 martie 1867, Great-Eastern trebuia să plece peste câteva zile la New York. Făceam o călătorie de plăcere, nimic alta. O trecere a Atlanticului pe acest uriaș vapor mă ispitea. Ocazional

mă gândeam să vizitez și North-America, dar numai întâmplător vasul Great-Eastern mai întâi, țara atât de proslăvită de Cooper* după aceea. Într-adevăr acest vapor maritim e o capodoperă de construcție navală. E mai mult decât un vas, este un oraș plutitor, o bucată de district desprins din meleagurile englezești, care după ce a străbătut marea, se leagă cu continentul american. Îmi închipuiam această uriașă masă târâtă pe valuri, lupta împotriva vânturilor ce le înfruntă, îndrăzneala sa în fața mării neputincioase, nepăsarea ei față de talaz, stabilitatea sa în mijlocul acestui element ce zguduie ca niște șalupe vase ca Warrior și Solferino. Dar închipuirea mea depășise astea toate. Am vazut toate aceste lucruri în timpul acestei călătorii și încă multe altele ce nu mai sunt de domeniul maritim. Dacă Great-Eastern nu este numai o mașină nautică, dacă este un microcosmos și dacă duce cu el o lume întreagă, un observator nu se va mira că va întâlni aici, ca în cel mai mare teatru, toate instinctele, toate caraghioslăcurile, toate patimile oamenilor.

De la gară m-am dus la hotelul Adelphi. Plecarea lui Great-Eastern era anunțată pentru 20 martie. Dorind să urmăresc ultimele pregătiri, cerui căpitanului Anderson, comandantul vaporului, învoirea de a mă instala de îndată pe bord. El mă autoriză cu foarte multă bunăvoință.

A doua zi am coborât spre bazinele ce formează o îndoită margine a docurilor pe țărmul fluviului Mersey. Punțile învârtitoare îmi îngăduiră să ajung la cheiul New Prince, un fel de plută mișcătoare ce urmează mișcările fluxului. Acesta este un loc de îmbarcare pentru numeroasele vase ce fac serviciul între Birkenhead, o anexă a Liverpool-ului, așezat pe țărmul stâng al Mersey-ului.

*Vestitul scriitor american, care a scris diverse lucrări intitulate din țara pieilor-roșii.

Acest Mersey, ca și Tamisa, nu este decât un neînsemnat râu, nevrednic de numele de fluviu - deși se varsă în mare. Este o mare adâncitură a solului plină de apă, o adevărată gaură, pe care adâncimea sa o face numai bună să primească corăbiile de cel mai mare tonaj ca Great-Eastern, căruia cea mai mare parte a altor porturi din lume îi sunt cu asprime interzise. Mulțumită acestei firești așezări, aceste râșoare ale Tamisei și Mersey-ului, au văzut întemeindu-se aproape la îmbucătura lor două uriașe orașe comerciale, Londra și Liverpool; tot așa și aproape pentru considerațiuni identice, Glasgow-ul, pe țărmul Clyd-ului.

La cala lui New Prince sta sub presiune un mic vaporas cu aburi, destinat serviciului lui Great-Eastern. Mă așezai pe puntea lui năpădită de muncitori și lucrători ce se duceau pe bordul vaporului. Când sună ora șapte la turnul Victoria, remorcherul își desfăcu odgoanele și urmă cu mare iuțeală valurile umflate ale Mersey-ului. Abia mă urcai pe el și zării pe vas un tânăr înalt de statură, având acea înfățișare aristocratică ce-l distinge pe ofițerul englez. Mi se păru că recunosc în el pe unul din prietenii mei, un căpitan în oștirea colonială, pe care nu-l mai văzusem de câțiva ani. Se vede însă că mă înșelasem, întrucât căpitanul MacErvin nu putuse pleca din Bombay, lucru ce l-aș fi aflat numaidecât. De altfel, MacErvin era un tânăr vesel, nepăsător și acesta din urmă dacă semăna cu prietenul meu, părea trist și copleșit de o tainică durere.

N-am avut timp să-l examinez în amănunțime, căci bacul porni repede și impresia întemeiată pe asemănarea asta se șterse în curând din mintea mea.

Vaporul Great-Eastern era ancorat aproape la vreo trei mile în susul apei, la înălțimea primelor case ale orașului Liverpool. De la New Prince nu-l puteai vedea; abia la întâia întortoचere a râului am putut întrezări volumu-i impunător. Ai fi zis că este o insulă înfășurată în neguri. Îl vedeam numai pe jumătate din pricina bacului, dar în curând am putut să-l văd în toată lungimea lui.

Îmi păru așa cum era aievea: uriaș. Trei sau patru

vaporașe încărcate cu cărbuni se aflau în preajma lui, pentru a-l îndestula cu cărbuni. Vapoarele astea alături de Great Eastern păreau aidoma unor luntre. Coșurile lor nu ajungeau nici până la primul rând de ferestre ale vaporului Great Eastern.

Între timp bacul se apropie de prova vaporului și-n clipa aceea lucrătorii coborâră repede, ca să pună mâna la ultimele pregătiri. Cu capul lăsat pe spate aidoma unui turist ce privește o clădire înaltă, contemplant roțile vaporului Great Eastern. Văzute dintr-o parte, roțile păreau subțiri, delicate, deși diametrul lor avea câteva picioare; din față însă erau cu adevărat monumentale. Armătura lor elegantă, așezarea mai mică a lemnului, rezemătoarele încrucișate menite să mențină deschizătura obezilor - cununa asta de raze roșii, mașinismul încălțit uimeau mintea și aminteau ideea unei puteri sălbatice și misterioase.

Cu câtă tărie trebuia să bată apa în vasele acestea de lemn atât de puternic înțepenite. Ce fierbere trebuia să pricinuiască în masa lichidă a apei vasul acesta uriaș în clipa când spinteca valurile cu toată iuțea roților al căror diametru măsura numai el cincizeci și trei de picioare* și cântăreau nouăzeci de tone**

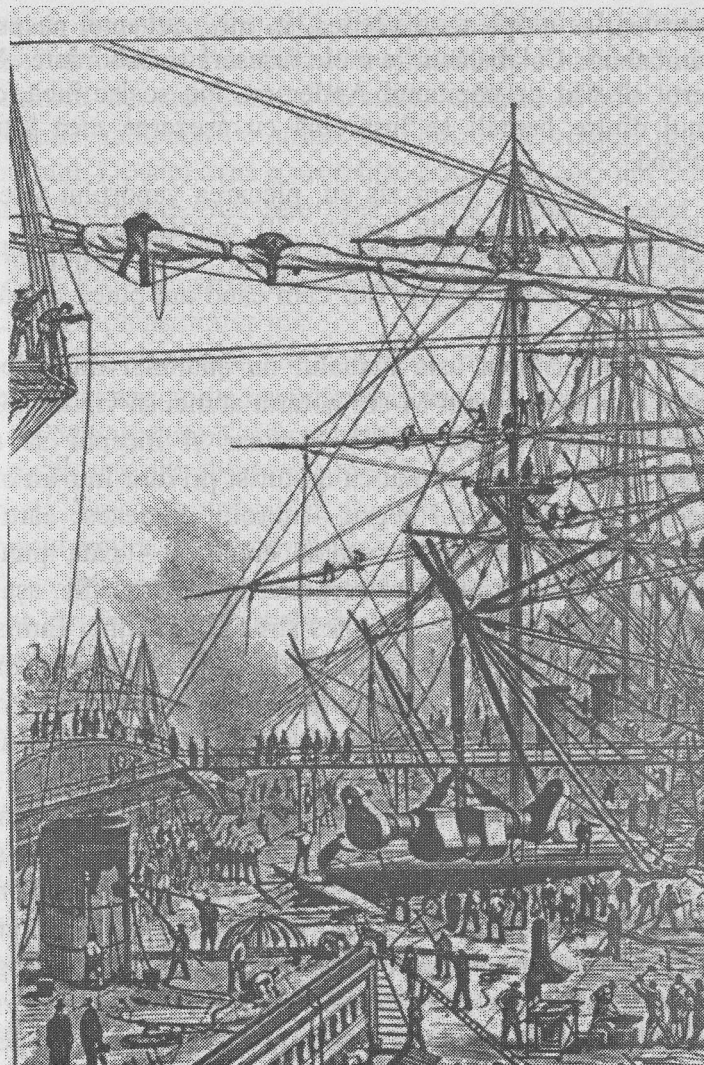
Bacul își lăsa călătorii. Pusei piciorul pe treptele de fier ale scării - și peste câteva clipe mă pomenii pe puntea vasului.

CAPITOLUL II

Puntea nu era încă decât un nesfârșit de mare șantier, unde lucra o întreagă oaste de lucrători. Nu mă puteam crede pe bordul unui vapor. Mai multe mii de suflete, lucrători, oameni din echipaj, mecanici, ofițeri, cârmaci, gură-cască, se încrucișau, se înghesuiau unii pe punte, alții la mașini, alergând de colo până colo. Câteva macarale sau vinciuri, enorme bucăți de tuci și scânduri de

*Piciorul, măsură de lungime egală cu 33 centimetri

**Tona, măsură de greutate echivalând cu 1000 kilograme



toate mărimile; de deasupra camerei mașinilor se mișca un cilindru de fier adevărat trunchi de metal; într-o altă parte a punții se înălța o schelă care pesemne că ascundea o clădire ce se construia, iar pretutindeni se clădea, se

potrivea, se cioplea, se vopsea, în mijlocul unei nespuse harababuri. Calabalăcurile mele fuseseră transbordate. Am cerut să văd pe căpitanul Anderson. Nu sosise încă, dar unul dintre hamali se însărcină cu așezarea mea într-o cabină.

- Prietene, i-am zis eu, plecarea vaporului Great-Eastern era prevăzută pentru 20 martie, dar este cu neputință ca toate pregătirile acestea să fie terminate în douăzeci și patru de ore. Știi cam când am putea pleca la Liverpool?

În privința asta hamalul nu știa mai mult decât mine. Mă lăsă singur. M-am hotărât atunci să vizitez toate deschizăturile acestui uriaș furnicar și începui să mă preumblu pe vas întocmai ca un turist privitor într-un oraș necunoscut. Un noroi negru, - noroiul englezesc care se lipește de caldarâmul orașelor engleze, - păta puntea vaporului. Pâraie murdare șerpuiau în toate părțile, așa că te-ai fi crezut pe Upper-Thames-street, în preajma Tamisei. Mă feream cât puteam mai mult de smârcurile astea. Intre ele și meterezele din preajma punții, se arătau două străzi mari, sau mai curând două bulevarde, pe care se preumbla un furnicar de lume.

Am ajuns astfel la mijlocul vasului, între apărătorile roților legate printr-un dublu sistem de podiște.

Aici se deschidea golul menit să cuprindă mașinismul încâlcit al roților. Vreo cincizeci de lucrători erau împărțiți pe podurile metalice, unii agățați de lungile pistoane aplecate, alții atârnați de biele - unii potrivit excentricul, alții fixând cu piroane șinele roților. Și peste tot un neîntrerupt zgomot alcătuit din sunete ascuțite și asurzitoare.

După ce am aruncat o ochire rapidă asupra tuturor lucrărilor, mi-am reluat preumblarea pe partea dinainte a vasului. Acolo tapițerii sfârșeau de împodobit o încăpere

destul de mare, numită Smoking, odaia de fumat, adevărată cafenea a acestui oraș plutitor, o sală minunat luminată de paisprezece ferestre, tapițată în alb și cu draperii galbene. Pe urmă mă dusei să vizitez prova corăbiei. De-aici avea o priveliște minunată, căci din acest punct mărginaș erau mai bine de doi kilometri până la pupă; de altfel, vaporul acesta uriaș merită cu vârf și îndesat întrebuințarea termenilor sistemului metric pentru măsura dimensiunilor lui.

Mă înapoiai de-a lungul bulevardului drept, trecând printre toate mașinăriile acestea ce se răsărau aici și, în cele din urmă, ajunsei la partea din urmă a vasului, parte pe care am observat-o tocmai din locul unde se ridica schela. Vreo patru mașiniști aproape terminau de așezat, în dreptul roților de la cârmă, un fel de mașină cu aburi.

Mașina asta era alcătuită din doi cilindri orizontali și un sistem întreg de roțițe dințate, de pârgii și cârlige, ce mi se părea foarte încărcat. Dintru început nu înțelegeai menirea ei, dar mi se păru că și aici ca și pretutindeni, pregătirile erau departe de a fi terminate.

Și acum pentru ce toate întârzierile acestea, toate orânduilele acestea noi, pe bordul vasului Great-Eastern, vas relativ nou. O vom spune în câteva cuvinte: după vreo douăzeci de călătorii din Anglia în America, dintre care una fusese plină de accidente foarte serioase, exploatarea vasului Great-Eastern fusese lăsată câțva timp în părăsire; vaporul acesta uriaș făcut pentru transportul călătorilor, nu mai părea bun de nimic. Se vedea pus în disponibilitate de seminția neîncrezătoare a călătorilor pe mări. Când primele încercări de telegrafie dădură greș, nereușită datorată în bună parte neîndestulării vaselor ce transportau cablul metalic, îngerii se gândiră la vaporul Great-Eastern. Numai ei puteau înmagazina pe bordul lui trei până la

patru sute de kilometri de sârmă, cântărind aproximativ cinci sute tone. Numai el putea duce, datorită nepăsării lui față de ocean, cablul acesta uriaș.

Dar pentru a încărca toate firele astea, erau necesare anumite așezări ce dăduseră afară două cazane cu aburi din șase și un coș din trei câte avea vasul și în locul lor se așezară câteva recipiente pentru a adăposti cablul pe care o pătură de apă îl apăra împotriva strecurării aerului. Firul trecea astfel din aceste locuri plutitoare direct în ocean fără să aibă vreo atingere cu aerul.

Operația fusese încununată de succes și o dată căpătat rezultatul acesta, vaporul Great-Eastern fusese lăsat din nou în părăsire. În urmă veni expoziția universală din 1867. O companie franceză numită Societatea Închirietorilor vasului Great-Eastern, cu răspundere limitată și un capital de două milioane franci, se întemeie atunci cu scopul de a întrebuința marele vapor pentru transportul călătorilor de dincolo de ocean. Din această pricină, societatea se văzu silită să construiască din nou cazanele, să mărească saloanele unde trebuiau să stea mai multe mii de călători, să mai clădească alte săli suplimentare și, în sfârșit, să așeze vreo trei mii de paturi în subsolul vasului.

Vaporul fusese închiriat pe prețul de douăzeci și cinci de mii de franci lunar. Se făcură două contracte cu G. Forrester Co din Liverpool, primul pentru cinci sute treizeci și opt mii șapte sute cincizeci de franci, prețul construcției noilor cazane; al doilea pentru șase sute șazeci și două mii cinci sute franci, prețul reparațiilor și instalațiilor vasului.

După o amănunțită cercetare a vaporului, se făcu instalarea noilor cazane și apoi a motorului roților, care se stricase întrucâtva în timpul ultimei călătorii și fusese

înlocuit cu unul nou. În sfârșit, pentru întâia oară trebuia ca cârma să funcționeze cu ajutorul aburului, pentru care, de altfel, mașiniștii așezau acea mașină încălцитă, plasată în mijlocul vasului.

Cârmaciul așezat pe o podișcă, între roți și elice, avea sub ochi un cadran cu un ac mobil, care-i arăta în fiecare clipă poziția pârgheiei. Pentru a o schimba, se mulțumea să imprime o mișcare ușoară unei roți al cărei diametru abia avea un metru. Imediat se deschideau câteva clape, aburul din cazane se năpustea prin niște tuburi lungi în cei doi cilindri ai mașinii; pistoanele se mișcau repede, transmisiunile lucrau și cârma începea să funcționeze. Dacă sistemul acesta izbutea, un singur om, cu vârful degetului, putea conduce mașinăria uriașă a vasului Great-Eastern. Timp de cinci zile, lucrările continuă cu o înfrigurată hărnicie. Întârzierile acestea nu prea foloseau societății, dar antreprenorii nu puteau face nimic. Plecarea fusese fixată irevocabil pentru ziua de 26 martie. La 25, puntea era încă plină cu fel de fel de scule.

În sfârșit, în timpul ultimei zile, schelele fuseseră ridicate și scripeții dispărură; potrivirea mașinilor se termină; cele din urmă cuie fuseseră bătute și șuruburile fixate; obiectele poleite se unseră cu o unsoare albă ce trebuia să le ferească de rugină în timpul călătoriei; rezervoarele se umplură cu untdelemn. În ziua aceea șeful inginerilor probă cazanele. O uriașă cantitate de aburi năvăli în odaia mașinilor. Învăluit într-un nor cald de aburi, nu puteam vedea nimic dar auzeam pistoanele gemând și tot așa cilindrii se oscilau zgomotos. Un vâjâit de ape se produse în timp ce lopețile roților izbeau încet apele cețoase ale fluviului Mersey. La capătul celălalt al vasului, elicea bătea apa iar cele două mașini, cu totul neatârinate una de alta, erau gata să funcționeze.