

colecția CLASICI INTERNAȚIONALI

DOUĂZECI DE MII DE LEGHE SUB MĂRI



După un roman de
Jules Verne

Editura
UNICART

Cuprins

1. O stâncă mișcătoare	7
2. Păreri pro și contra.....	13
3. Cum doriți, domnule!.....	18
4. Începe aventura	24
5. O specie necunoscută de balene	37
6. „Mobilis în Mobili”	45
7. Furia lui Ned Land.....	48
8. Numai electricitate.....	59
9. Plimbare pe fundul mării.....	68
10. O pădure submarină.....	72
11. Patru mii de leghe sub Pacific	75
12. Strâmtoarea Torres.....	84
13. Oceanul Indian	91
14. Marea Roșie.....	94
15. Magnificul arhipelag grecesc.....	100
16. Traversarea Mediteranei	106
17. Marea Sargasselor	111
18. Aisbergul!.....	117
19. Fără aer?	126
20. Pe coasta Americii	143
21. Dezastrul	157
22. Ultimele cuvinte ale Căpitanului Nemo	169
23. Călătoria ia sfârșit	178

Capitolul 1

O stâncă mișcătoare

Anul 1866 a fost marcat de un eveniment bizar, un fenomen enigmatic și de neînțeles, 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 neliniștiți 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 lunguieț în formă de fus, uneori fosforescent 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*, întâlnește 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 țâșnit la

patruzeci și cinci de metri în aer șuierând. Acuma, în cazul în care duna nu fusese supusă erupției 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 prezența 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 închinau 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 imaginară, de la balena albă, înfiorătoarea „*Moby Dick*” din regiunea subarctică, la imensul Kraken, ale

căruia 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 nopții la 27° 30' latitudine nordică și 72° 15' longitudine vestică, a izbit cu tribordul o stâncă a cărei existență nu fusese semnalată de nicio hartă.

Accidentul a avut loc la cinci dimineața, 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 afară 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° 12' longitudine și 45° 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 avusese 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.