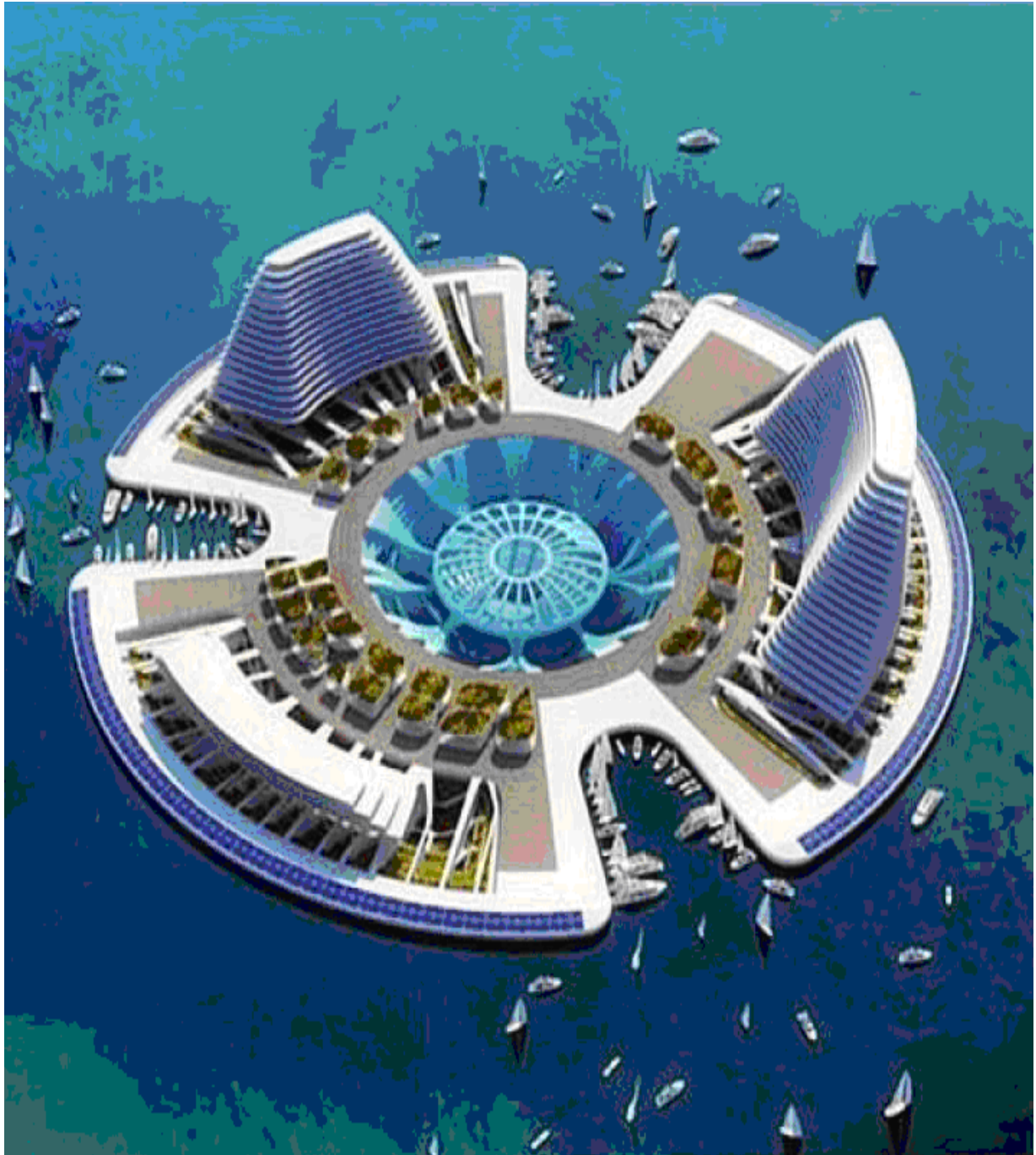


JULES VERNE

UN ORAȘ PLUTITOR



Jules Verne
UNE VILLE FLOTTANTE 1871

CAPITOLUL I

Pe 18 martie 1867, ajungeam la Liverpool, iar vasul *Great-Eastern* urma să plece, doar câteva zile mai târziu, spre New-York. Aveam să urc la bordul său ca pasager, dar nu făceam altceva decât o călătorie de plăcere. Mă tenta o traversare a Atlanticului la bordul acelui vapor uriaș. Voiam să vizitez America de Nord numai datorită conjuncturii, nu pentru un scop anume. În primul rând mă interesa *Great-Eastern*. Vasul cu aburi era o adevărată capodoperă a construcțiilor navale. Un oraș plutitor, o bucată de comitat detașată din solul englezesc și care, după traversarea oceanului, se va suda de continentul american! Îmi închipuiam masa aceea enormă luată de valuri, lupta ei cu vânturile pe care le sfida, îndrăzneala pe care o manifesta în fața mării neputincioase, indiferența sa, stabilitatea în mijlocul acelui tumult care scutură, ca pe niște șalupe, nave precum *Warrior* și *Solferinos*. Dar imaginația mea se oprea cam în acest punct... Toate lucrurile pe care urma să le observ în timpul traversării, din care majoritatea nu țineau de domeniul maritim, mă interesau foarte mult. *Great-Eastern* nu era doar o mașină nautică, ci un microcosmos care purta cu el o lume întreagă, de aceea orice observator nu s-ar fi mirat să întâlnească acolo, ca pe scena unui teatru uriaș, toate instinctele, toate lucrurile ridicole, toate pasiunile omenești...

Lăsând în urmă gara, mă îndreptai către hotelul Adelphi. Plecarea vasului *Great-Eastern* era anunțată pentru data de 20 martie. Pentru că doream să fac ultimele preparative, am cerut permisiunea de a mă instala imediat la bord. Căpitanul Anderson, comandantul navei, mi-a dat voie, politicos.

A doua zi, am coborât spre bazinele care formau o dublă margine a docurilor de pe malurile râului Mersey. Podurile rotitoare mi-au permis să ajung pe cheiul New-Prince, un fel de plută mobilă, care urmează mișcările mării. Reprezenta locul de îmbarcare pentru numeroase nave ce făceau curse către Birkenhead, anexa Liverpoolului, situat pe malul stâng al lui Mersey.

Acest Mersey, ca și Tamisa, nu este decât un râu nesemnificativ, nedemn de a purta titlul de fluviu, chiar dacă se varsă direct în mare, fără să fie, așadar, afluentul vreunei alte ape curgătoare. Reprezintă doar o groapa adâncă, plină cu lichid, o adevărată gaură a cărei adâncime o face aptă să preia nave de mare tonaj. Așa se explică de ce pe acolo putea naviga *Great-Eastern*, căruia cea mai mare parte a porturilor din lume îi era strict interzisă. Datorită acestor dispoziții naturale, râulețele Tamisa și Mersey au văzut fondându-se la gurile lor

două imense orașe comerciale: Londra și Liverpool. La fel, aproape în condiții identice, s-au petrecut lucrurile cu Glasgow, pe râul Clyde.

În cala de la New-Prince era pregătit un tender, mic vas cu aburi ce făcea anumite servicii pentru *Great-Eastern*. M-am instalat pe puntea sa, printre nenumărații muncitori și manevranți care se îndreptau spre uriașul *steam-ship*. Când orologiul din turnul Victoria bătu ora șapte, tenderul își ridică ancora și pomi să urce pe Mersey cu mare viteză, o dată cu marea.

De abia porni, că am observat pe cală un tânăr înalt, cu fizionomie aristocratică specifică ofițerului englez. Mi s-a părut a recunoaște în el pe unul dintre prietenii mei, căpitan în armata Indiilor, cu care nu mă mai întâlnisem de mulți ani. Trebuia să mă fi înșelat însă, căci căpitanul Mac Elwin nu putea să fi părăsit Bombay-ul. Aș fi aflat acest lucru, dacă s-ar fi petrecut. De altfel, Mac Elwin era un tip vesel, nepăsător, un tovarăș vior, iar cel din fața mea, chiar dacă îmi oferea trăsăturile prietenului meu, părea totuși trist și frământat de o durere tainică. Oricum ar fi fost, nu am avut timpul necesar să-l observ mai bine, căci tenderul s-a îndepărtat rapid, iar impresia fondată pe acea asemănare s-a șters ceva mai târziu din cugetul meu.

Great-Eastern era ancorat cam la 3 mile în amonte, în dreptul primelor case din Liverpool. Nu se putea zări de pe cheiul de la New-Prince. Abia după prima cotitură a râului, am văzut masa lui impresionantă. S-ar fi zis că era o insulă pe jumătate ascunsă în ceață. Stătea cu partea din față spre mine, ca să evite marea. Curând, tenderul îl înconjură, și *steam-ship*-ul se arată pe toată lungimea sa. Mi s-a părut așa cum era: enorm! Trei sau patru transportoare de cărbune, acostate în flancurile sale, deversau prin sabordurile deschise, deasupra liniei de plutire, întreaga lor încărcătură. Pe lângă *Great-Eastern*, acele nave cu trei catarge păreau niște bărci. Coșurile lor nu atingeau nici măcar linia hublourilor care se evidențiau în coca sa. Vârfurile catargelor nu-i depășeau puntea. Uriașul ar fi putut ridica navele acelea pe scripeții portmantou, unde stăteau atârinate șalupele de salvare.

Tenderul se apropie de el. Trecu pe sub etrava dreaptă a lui *Great-Eastern*, ale cărui lanțuri se întindeau violent sub forța valurilor. Apoi, aliniindu-se la babord, opri la baza imensei scări ce urca pe flancul său precum un șarpe. Din acea poziție, puntea tenderului ajungea abia până la linia de plutire a *steam-ship*-ului, linie ce trebuia să fie atinsă în cazul încărcăturii maxime și care era încă cu doi metri deasupra.

În acest timp, muncitorii debarcau grăbiți și se repezeau să urce nenumăratele trepte ale scării care se termina abia pe puntea vasului. Eu, cu capul dat pe spate, ca un turist care privește un edificiu înalt, contemplam roțile lui *Great-Eastern*.

Văzute dintr-o parte, acele roți păreau subțiri, scofâlcite, deși lungimea paletelor era mai mare de 4 metri. Din față însă, aveau un aspect monumental. Eleganța lor armură, dispunerea axului masiv, punctul de susținere al întregului sistem, proptelele intercalate destinate să suporte ecartamentul jantei triple, acea aureolă de spițe roșii care adăposteau dispozitivul, tot ansamblul impresiona și trezea ideea unei forțe sălbatice și misterioase.

Cu câtă energie trebuiau să lovească apele, pe care fluxul le izbea de ele, paletele de lemn, atât de temeinic fixate cu buloane! Ce vârtejuri produceau pânzelor lichide, ce mașină puternică le puneă în mișcare! Câte tunete absorbite de caverna tamburilor, atunci când *Great-Eastern* naviga cu toată presiunea, împins de acele roți ce măsurau 53 de picioare în diametru și 166 de picioare în circumferință, cântărind 90 de tone și învârtindu-se de 11 ori pe minut!

Tenderul își debarcase pasagerii. Am pășit pe scările de fier canelate și, după câțva timp, am ajuns pe puntea *steam-ship-ului*.

CAPITOLUL II

Puntea nu era decât un imens șantier ce aparținea unei armate de lucrători. Nu mă puteam crede la bordul unei nave. Mai multe mii de oameni, muncitori, membri ai echipajului, mecanici, ofițeri, manevranți ciudați se intersectau, se înghesuiau fără să se jeneze unul pe altul, atât pe punte, cât și pe la mașini, pe catarge și pe scheletul velaturii, toți într-un amestec de nedescris. Aici, macaralele enorme ridicau blocuri imense de fontă. Mai încolo, bârnele grele erau înălțate cu trolii puse în mișcare de vaporii. Deasupra sălii mașinilor, se balansa un cilindru de fier, adevărat trunchi de metal. Mai în față, vergile urcau în geamătul catargelor lungi. Mai în spate, se ridica un eșafodaj care ascundea, fără îndoială, un edificiu aflat în construcție. Se însăila, se ajusta, se lucra cheresteaua, se ungeau dispozitivele mecanice, se peria, în mijlocul unei dezordini de nedescris.

Bagajele mele fuseseră transbordate. Am cerut să-l văd pe căpitanul Anderson. Comandantul nu sosise încă. Unul dintre stewarzi se îngriji de instalarea mea și-mi transportă coletele în cabinele din spate.

— Prietene, i-am zis, plecarea vasului *Great-Eastern* era anunțată pentru 20 martie, dar e imposibil ca pregătirile să se termine în 24 de ore. Știți cam pe când vom pleca din Liverpool?

În această privință, stewardul nu știa mai multe decât mine. Mă lăsă singur. M-am hotărât atunci să vizitez toate colțișoarele aceluia furnicar imens și mi-am început plimbarea așa cum ar fi făcut un turist într-un oraș necunoscut. Un glod negru, așa cum se întâlnește pe pavajul din

orașele englezești, acoperea și puntea steamerului. Două șanțuri infecte șerpuiau încoace și încolo. Te credeai într-unul dintre cele mai murdare pasaje din strada Upper-Thames, de lângă podul Londrei. Mergeam razant cu acele construcții din spatele navei. Între acestea și bastingaje, de fiecare parte, se distingeau două străzi largi sau, mai curând, două bulevarde acoperite de o mulțime compactă. Am ajuns astfel chiar în centrul navei, între tambururile unite de un sistem dublu de pasarele.

Acolo se deschidea spațiul destinat să conțină organele mașinii ce pune în mișcare roțile. Am privit acea minune. Vreo 50 de muncitori erau repartizați pe pasarelele metalice ale construcției din fontă, unii agățați de lungile pistoane înclinate sub cele mai diverse unghiuri, alții suspendați de biele, câțiva reglând piesa numită *excentric*, alții înșurubând cu ajutorul unor chei imense cuzineții lagărelor. Trunchiul de metal care cobora încet prin tambuchi era un nou arbore cotit destinat să transmită roților mișcările bielelor. Din acel infern venea un zgomot continuu, format din sunete ascuțite și discordante.

După ce am aruncat o privire rapidă asupra lucrărilor de pregătire, mi-am reluat plimbarea și am ajuns pe puntea din față. Acolo tapițerii tocmai terminaseră de decorat o încăpere destul de vastă, cunoscută sub denumirea de *smoking-room*, cameră pentru fumat, o adevărată cafenea a orașului plutitor, luminată de 14 ferestre, cu plafonul alb și auriu și cu lambriuri din panouri din lemn de lămâi. Apoi, după ce am traversat un fel de zonă triunghiulară ce constituia partea din față a punții, am ajuns la etrava care cobora până la suprafața apei.

Din acel punct extrem, am zărit, când m-am întors, printr-o spărtură în ceață, partea din spate a lui *Great-Eastern* aflată la o distanță de mai mult de doi hectometri. Nu se puteau folosi decât asemenea unități de măsură pentru a descrie colosul.

Am revenit pe bulevardul de la tribord, trecând printre clădiri și pavilioane, evitând șocul scripeților care se balansau prin aer și loviturile de bici ale frânghiilor pe care briza le mișca încolo și încoace, ferindu-mă ba de izbiturile unei macarale, ba de zgura inflamata aruncată de vreo forjă ca pe un buchet de artificii. Abia zăream vârfurile catargelor înalte de 200 de picioare, ce se pierdeau în ceața cu care își amestecau fumul negru tenderele de serviciu și navele care alimentau gigantul cu cărbuni. După ce am depășit tambuchiul mașinăriei cu roți, am remarcat un „mic hotel” care se ridica în stânga mea, apoi lunga fațadă laterală a unui palat aflat deasupra unei terase ale cărei balustrade erau curățate. În sfârșit, am ajuns în partea din spate a *steam-ship-ului*, în locul unde se ridica eșafodajul pe care l-am mai pomenit. Acolo, între ultima încăpere și vastul panou cu zăbrele deasupra căruia se aflau cele patru roți ale cârmei, mecanicii terminau de instalat o mașină cu aburi. Aceasta se compunea din doi cilindri orizontali și prezenta un sistem de pinioane,

leviere, întrerupătoare, care mi se păru foarte complicat. Nu i-am înțeles destinația de la început, dar am avut impresia că și acolo, ca peste tot de altfel, pregătirile erau departe de a se termina.

Dar cărui fapt se datorau întârzierile acelea, pentru ce erau necesare atâtea noi aranjamente la bordul lui *Great-Eastern*, o navă relativ nouă? Ar trebui spus în câteva cuvinte.

După vreo 20 de traversări între Anglia și America, a urmat una marcată de accidente foarte grave, iar exploatarea vasului a fost abandonată pentru un timp. Imensul vas, folosit pentru transportul pasagerilor, nu mai părea bun de ceva și se văzu dat la rebut, datorită spaimei pe care le-o insufla călătorilor. Când primele tentative de a pune cablul telegrafic pe platoul submarin atlantic au eșuat, incident datorat în parte navelor ce-l transportau, inginerii s-au gândit la *Great-Eastern*. Doar el putea să înmagazineze la bord cele 3.400 de kilometri de fir metalic, având o greutate de 4.500 de tone. Doar el putea, datorită indiferenței pe care o manifesta față de mare, să deruleze, spre a fi scufundat, imensul cablu. Dar pentru a prinde firul înfășurat pe tambur de flancurile vaporului erau necesare amenajări speciale. Au trebuit eliminate două cazane din cele șase și un coș din cele trei ce aparțineau mașinilor pentru elice. În locul lor s-au instalat recipiente mari pentru a deplasa cablul pe care o pânză de apă îl proteja de alterările cauzate de aer. Firul trecea astfel din acele lacuri plutitoare direct în mare, fără a mai suporta contactul cu straturile atmosferice.

Operațiunea de punere a cablului s-a încheiat cu succes și, după ce rezultatul dorit a fost obținut, *Great-Eastern* a revenit la starea sa de vas abandonat. A intervenit însă Expoziția Universală din 1867. O societate franceză, numită Societatea Celor Speriați de *Great-Eastern*, cu răspundere limitată, luă naștere, având un capital de două milioane de franci, cu intenția de a întreprinde nava uriașă pentru transportul vizitatorilor transoceanici. De unde reapăru necesitatea de a pregăti steamerul pentru această destinație, necesitatea de a acoperi recipientele și a reinstala cazanele, de a mări saloanele unde trebuiau să locuiască atâtea mii de călători și de a construi încăperile folosite ca săli de masă suplimentare. Trebuiau amenajate și 3.000 de paturi în flancurile acelei coci uriașe.

Great-Eastern fu închiriat pentru două luni, la prețul de 25.000 de franci. Două contracte au fost făcute cu firma G. Forrester & Co. din Liverpool. Primul, în valoare de 538.750 de franci, pentru instalarea unor noi cazane care să pună în mișcare elicea. Al doilea, în valoare de 662.500 de franci, pentru reparația generală a navei.

Înainte de a întreprinde aceste ultime lucrări, *The Board of Trade* a cerut ca nava să fie urcată pe un grătar pentru a i se verifica foarte riguros coca. În cursul acestei operațiuni foarte costisitoare, s-a reparat

o fisură lungă la partea exterioară, lucru care a înghițit o grămadă de bani. Apoi s-a trecut la instalarea noilor cazane. A trebuit schimbat și arborele motor al roților, care fusese deformat în cursul ultimei călătorii. Acest arbore, îndoit chiar în mijlocul său pentru a primi biela pompelor, a fost înlocuit cu un altul dotat cu două excentrice, ceea ce asigura rezistența acestei piese foarte importante pe care se exercita întregul efort. În sfârșit, pentru prima oară, cârma urma să fie acționată cu aburi.

Acestei delicate manevre îi destinau mecanicii mașina pe care o ajustau în partea din spate a navei. Timonierul, aflat pe pasarela din centru, între aparatele de semnalizare ale roților și elicei, avea sub ochi un cadran prevăzut cu un ac mobil, care îi dădea în orice clipă poziția barei cârmei. Pentru a o modifica, el se mulțumea să imprime o ușoară mișcare unei roți ce măsura abia un picior în diametru și era plasată vertical, la îndemână. Imediat se deschideau valvele. Aburii din cazane se precipitau prin lungile conducte în cei doi cilindri ai micuței mașini. Pistoanele se mișcau rapid, transmisiile acționau și cârma asculta imediat, făcând vasul să-și schimbe cursul. Dacă sistemul acela ar fi reușit, un singur om ar fi putut conduce, cu un singur deget, masa colosală a lui *Great-Eastern*.

Timp de 5 zile, lucrările au continuat cu o intensitate deosebită, întârzierile produceau multe necazuri întreprinzătorilor, dar antreprenorii nu puteau face nimic în plus. Plecarea a fost fixată irevocabil pe 26 martie. Pe 25, puntea *steam-ship-ului* era încă plină de tot felul de utilaje suplimentare.

În sfârșit, în acea ultimă zi, căile de acces și pasarelele se degajară încet-încet. Schelele fură demontate. Macaralele dispărură. Probele mașinilor se încheiară. Ultimele cuie fură bătute. Piese polizate fură acoperite cu o vopsea albă pentru a fi protejate împotriva oxidării în timpul călătoriei. Rezervoarele de ulei fură umplute. Cea din urmă placă fu pusă pe suportul ei de metal. Chiar inginerul șef încercă toate cazanele. O uriașă cantitate de aburi se precipită în sala mașinilor. Aplecat deasupra tambuchiului, acoperit de emanațiile calde, nu mai vedeam nimic. Auzeam însă pistoanele gemând în interiorul carcaselor, cilindrii groși oscilând cu zgomot în buloanele solide. Un clocot intens se produse din direcția tamburelor, în timp ce paletele loveau încet apele înspumate ale râului Mersey. În spate, elicea bătea valurile cu cele patru ramuri ale sale. Cele două mașini, absolut independente una față de alta, erau gata să intre în funcțiune.

Către ora 5 după-amiaza, o șalupă cu motor acostă vasul. Era pregătită special pentru *Great-Eastern*. Locomotiva sa fu detașată, apoi urcată pe punte cu ajutorul cabestanelor. Dar șalupa nu a putut fi îmbarcată. Coca ei de oțel era de o asemenea greutate, încât pistoalele pe care erau montate palanele se pliară sub încărcătură, efect care nu s-

ar fi produs, fără îndoială, dacă ar fi fost susținute prin intermediul balansinelor. Șalupa trebui, așadar, abandonată. Îi rămânea încă lui *Great-Eastern* un șir de 16 ambarcațiuni agățate de portmantourile-macara.

În seara aceea totul fu terminat. Bulevardele măturate nu mai aveau deloc noroi, căci armata de curățători trecuse pe acolo. Încărcarea vasului se încheiase. Alimentele, mărfurile, cărbunii ocupau cambuzele, cala și buncărele. Totuși, steamerul nu atinsese încă linia de plutire. Era un inconvenient, căci roțile, insuficient scufundate, trebuiau să producă o împingere minimă pentru ca vaporul să se deplaseze. În acele condiții se putea însă pleca. M-am culcat cu speranța că a doua zi vom porni pe mare. Nu m-am înșelat. Pe 26 martie, la revărsatul zorilor, am văzut fluturând pe catargul velei foc pavilionul american, pe catargul cel mare, steagul francez, iar pe cel de lângă cârmă, steagul englez.

CAPITOLUL III

Great-Eastern se pregătea, într-adevăr, de plecare. Cele cinci coșuri scoteau deja rotocoale de fum negru. Un abur cald ieșea din puțurile profunde care permiteau accesul la mașini. Câțiva mateloți pregăteau patru tunuri groase care trebuiau să salute orașul Liverpool la trecerea noastră. Gabierii alergau pe vergi și efectuau o mulțime de manevre. Se întindeau la maxim corzile de la capetele lor agățate de bastingaje, iar către orele 11 tapițerii terminară de bătut ultimele cuie și vopsitorii de zugrăvit ultimele panouri. Apoi se îmbarcară toți pe tenderul care-i aștepta. De îndată ce fu suficientă presiune, aburii fură trimiși în cilindrii mașinii motrice a cârmei, iar mecanicii recunoscură că ingeniosul aparat funcționa perfect.

Vremea era destul de bună. Soarele apărea mai mereu printre norii ce se deplasau cu viteză. Deși pe mare vântul trebuia să fi fost destul de puternic și să sufle tare, lucrul acesta îi preocupa prea puțin pe cei de pe *Great-Eastern*.

Toți ofițerii erau la bord, repartizați în puncte diverse ale navei, pentru a pregăti aparatele. Statul major se compunea dintr-un căpitan, un secund, doi ofițeri secunzi, cinci locotenenți, printre care un francez, și un voluntar, tot francez.

Căpitanul Anderson era un marinar cu mare reputație în domeniul comercial britanic. Lui i se datora dispunerea cablului transatlantic. A reușit acolo unde predecesorii săi eșuaseră, deși e adevărat că a lucrat în condiții mult mai bune decât ceilalți, dispunând de *Great-Eastern*. Oricum a fost, succesul acela i-a adus titlul de „Sir”, care i-a fost conferit chiar de regină. L-am găsit ca fiind un om foarte amabil. Avea în jur de 50 de ani, părul blond menținându-și nuanța în ciuda timpului și a

vârstei. Era înalt, cu fața mare și surâzătoare, o fizionomie calmă, aspect englezesc, mergea cu un pas sigur și uniform, avea vocea plăcută, clipea des din ochi, nu-și ținea niciodată mâinile în buzunare, întotdeauna purta mănuși, îmbrăcat cu eleganță, cu un semn particular, o bucățică din batista sa albă ieșea din buzunarul hainei sale albastre cu trei șireturi aurite.

Secundul navei contrasta vizibil cu căpitanul Anderson. Era ușor de descris: un om plin de viață, bronzat, ochii puțin înroșiți, barba neagră și deasă, picioarele crăcănate ce-l scuteau de orice surpriză pricinuită de rului. Marinar activ, alert, studia orice detaliu, dădea ordine cu voce aspră, ordine pe care le repeta șeful de echipaj cu un răget de leu gripat, specific marinei engleze. Cred că era un ofițer al flotei detașat pentru un timp la bordul lui *Great-Eastern*. În sfârșit, avea alură de lup de mare și trebuia să fi trecut pe la școala acelui amiral francez, un om de toată isprava, care, în momentul luptei, le striga de fiecare dată marinarilor săi:

— Hai, copii, nu vă împiedicați, fiindcă știți că am obiceiul să mă enervez repede!

În afara acelui stat-major, mașinile se mai aflau sub comanda unui inginer șef, ajutat de opt sau zece ofițeri mecanici. Sub ordinele sale se găseau 250 de oameni, un batalion, atât instalatori, cât și fochiști, sau ungători care nu păraseau niciodată adâncurile vasului.

De altfel, cu 10 cazane, având fiecare câte 10 cuptoare, adică 100 de focuri de condus, batalionul era la datorie zi și noapte.

Cât despre echipajul propriu-zis al *steam-ship-ului*, maiștri, ajutori de maiștri, gabieri, timonieri și muși, acesta cuprindea în jur de 100 de oameni. În plus, mai erau 200 de stewarzi, necesari pentru servirea pasagerilor.

Așadar, toată lumea se afla la post. Pilotul care trebuia să-l scoată pe *Greal-Eastern* de pe râul Mersey era la bord încă din ajun. Am zărit și pilotul francez, de pe insula Molene, de lângă Ouessant, care trebuia să conducă traversarea Liverpool—New-York, iar la întoarcere, să introducă nava în rada portului Brest.

— Încep să cred că vom pleca totuși azi, i-am zis unui locotenent.

— Nu-i mai așteptăm decât pe călătorii noștri, mi-a răspuns compatriotul meu.

— Sunt mulți?

— 1.200, 1,300. Era populația unui oraș! ... Un oraș plutitor!

La 11:30 se semnală tenderul, plin de pasageri ascunși prin cabine, agățați de pasarele, întinși pe tambure, cocoțați pe muntele de colete care se vedea pe punte. Așa cum am aflat mai târziu, erau californieni, canadieni, yankei, peruvieni, englezi, nemți și doi sau trei francezi. Între toți se distingeau celebrul Cyrus Field, din New-York, onorabilul Mac Alpine, din New-York, onorabilul John Rose, din Canada, domnul și

doamna Alfred Cohen, din San Francisco, domnul și doamna Whitney, din Montreal. Printre francezi se găsea fondatorul Societății Celor Speriați de *Great-Eastern*, reprezentantul acelei *Telegraph Construction and Maintenance Company*, care contribuise în afacerea respectivă cu 20.000 de livre.

Tenderul ajunsese la baza scării de la tribordul uriașului vapor. Începu apoi nesfârșita ascensiune a bagajelor și a pasagerilor, fără grabă, fără țipete, așa cum fac oamenii echilibrați. Francezii însă au crezut că trebuie să urce ca la asalt și au făcut-o militărește.

De îndată ce un pasager punea piciorul pe puntea *steam-ship-ului*, prima lui grijă era să ajungă în sala de mese și să marcheze locul și tacâmul ce aveau să-i aparțină. Cartea sa de vizită sau numele lui, scris pe o bucățică de hârtie, erau suficiente pentru a-i asigura stăpânirea. De altfel, un prânz se servea chiar atunci, de aceea mesele erau pline de felurite mâncăruri. Nu trebuie uitat că anglo-saxonii știu bine să combată plictiselile unei traversări prin mânuitul furculiței.

Am rămas pe punte să urmăresc toate detaliile îmbarcării. La 12:30, toate bagajele erau transbordate. Am văzut acolo, amestecate, o mie de colete de toate formele, de toate mărimile, lăzi cât vagoanele, care puteau să conțină un întreg mobilier, truse de călătorie micuțe și de o eleganță perfectă, saci, valize americane sau englezești, recunoscute după luxul materialului din care erau confecționate, după încuietorile multiple, după strălucirea aramei, după acoperitoarele din pânză pe care se detașau două sau trei inițiale. În curând, tot acel talmeș-balmeș dispăru în magazii, adică în depozitele uriașe, iar ultimii manevranți, hamali și ghizi coborâră pe tenderul care porni, după ce acoperi pavoazidul lui *Great-Eastern* cu fumul său.

M-am întors spre partea din față a vasului și m-am trezit lângă tânărul pe care-l zărisem pe cheiul de la New-Prince. Văzându-mă, se opri și-mi întinse o mână pe care i-am strâns-o imediat, plin de afecțiune.

— Tu, Fabian, i-am strigat, tu aici?

— Chiar eu, prietene!

— Prin urmare, nu m-am înșelat atunci când am crezut că te-am zărit, acum câteva zile, pe cala destinată plecării.

— Probabil că nu, dar eu nu te-am observat.

— Și mergi în America?

— Desigur. Am un concediu de câteva luni și cum aș putea să mi-l petrec mai bine decât alergând prin lume?

— Binecuvântată fie întâmplarea care te-a făcut să alegi *Great-Eastern* pentru plimbarea asta!

— N-a fost întâmplarea, dragul meu prieten. Am citit într-un ziar că vei merge cu acest vas și, cum nu ne-am mai întâlnit de câțiva ani, am venit să gălesc *Great-Eastern* pentru a face traversarea împreună.

- Vii din India?
- Cu *Godavery*, care m-a debarcat la Liverpool alaltăieri.
- Și de ce călătorești, Fabian? I-am întrebat, observându-l că era palid și trist.
- Ca să mă distrez, dacă pot, îmi răspunse, strângându-mi mâna emoționat, căpitanul Fabian Mac Elwin.

CAPITOLUL IV

Fabian m-a părăsit apoi pentru a se instala în cabina 73, din seria saloanelor de lux, al cărei număr se găsea pe biletul său. În clipa următoare, mari rotocoale de fum au ieșit prin coșurile uriașe ale steamerului. Se auzeau gemetele cazanelor din adâncul navei. Vaporii șuierau prin conducte, prin tuburile de eșapament și cădeau apoi ca o ploaie fină pe punte. Câteva vibrații anunțau că mașinile erau încercate. Inginerul dăduse drumul la presiune. Vasul putea porni.

Mai întâi, au trebuit să ridice ancora. Marea urca încă, iar *Great-Eastern*, ca să-i evite forța, o înfrunta cu partea din față. Era pregătit, așadar, să coboare pe râu. Căpitanul Anderson alesese momentul acela pentru a pleca, fiindcă lungimea lui *Great-Eastern* nu-i permitea să evolueze pe Mersey. Nefiind împins de apă, ci, dimpotrivă, înfruntând-o, era mai stăpân pe navă și mai sigur pe manevrele subtile în mijlocul construcțiilor numeroase care jalonau râul. Cea mai ușoară atingere a acelui colos ar fi fost un dezastru.

Pentru a ridica ancora în acele condiții era nevoie de eforturi considerabile. De altfel, *steam-ship-ul*, împins de curent, întindea la maximum lanțurile. În plus, un vânt violent dinspre sud-est sufla asupra sa și își unea acțiunea cu cea a fluxului. Trebuiau folosite, prin urmare, mașini foarte puternice pentru a smulge ancorele grele de pe fundul norios al apei. Un *anchor-boat*, un tip de vas destinat acestei operațiuni, a venit să trudească la scosul lanțurilor, dar cabestanele n-au fost suficiente și a trebuit să se folosească aparatura mecanică de care dispunea *Great-Eastern*.

În partea anterioară a navei, era disponibilă pentru ridicarea ancorelor o mașină de 70 de cai-putere. Pentru a obține imediat acea forță considerabilă, trebuiau împinși aburii proveniți din cazane în cilindrii respectivei mașinării, care acționa apoi direct asupra cabestanului ce trăgea greutatea. Ceea ce se și întâmplă. Dar, oricâtă putere avea, mașina fu insuficientă. Fură obligați să-i vină în ajutor. Căpitanul Anderson improviza niște pârghii, și 50 de oameni din echipaj înfășurară cablul gros.

Steam-ship-ul își ridică ancorele, dar lucrul acesta se făcea foarte încet.

Eram în momentele acelea pe duneta din fața, împreună cu un mare număr de pasageri. Observam toate detaliile operațiunii și progresul manevrei de plecare. Lângă mine, unul dintre călători, nerăbdător și dezamăgit de încetineala aceea, ridica des din umeri și adresa neîncetat mașinii vorbe de duh. Era un om scund, slab și nervos, cu mișcări febrile, ai cărui ochi abia se vedeau printre pliurile din jurul lor. Un fizionomist ar fi recunoscut, chiar de la început, că lucrurile importante ale vieții trebuiau să-i apară numai prin partea lor plăcută aceluia filozof al școlii lui Democrit, ai cărui mușchi zigomatici, necesari în actul râsului, nu se odihneau nici o clipă. Era de așteptat să fie, așa cum am constatat mai târziu, un foarte bun tovarăș de drum.

— Domnule, mi-a zis el, până azi am crezut că mașinile sunt făcute ca să-i ajute pe oameni, dar acum am înțeles că oamenii sunt făcuți ca să ajute mașinile.

Tocmai vroiam să-i răspund la acea observație justă, când se auziră strigăte puternice. Eu și interlocutorul meu ne-am repezit imediat în partea din față. Fără excepție, toți oamenii care lucrau la pârgii fuseseră măturați. Unii se ridicau, alții zăceau în continuare. Un pinion al mașinii se sfărâmasese, cabestanul se învârtise irezistibil în sens contrar sub acțiunea impresionantă a lanțurilor. Oamenii fuseseră răsturnați, loviți violent în față sau în stomac...

Scăpate din sacșetele lor sfărâmate, barele lovira în jurul lor, ucigând 4 mateloți și rănind 12. Printre cei din urmă se număra și șeful de echipaj, un scoțian din Dundee.

Ne repezirăm spre nefericiți. Răniții erau conduși spre infirmerie, aflată în partea din spate. În privința celor 4 morți, aceia trebuiau debarcați imediat. De altfel, anglo-saxonii au o asemenea indiferență pentru viața oamenilor, încât evenimentul nu produsese un efect deosebit la bord. Nenorociții, uciși sau răniți, nu erau decât o rotiță dintr-un angrenaj și puteau fi înlocuiți fără mult zgomot. Se făcu semn tenderului să se întoarcă, deși se îndepărtase deja. După câteva minute, acesta acostă iar nava.

S-a îndreptat spre zona cu pricina. Scara nu fusese încă ridicată, iar cele 4 cadavre, acoperite de cuverturi, fură coborâte și depuse pe puntea tenderului. Unul dintre medicii de la bord plecă cu ei ca să-i însoțească până la Liverpool, cu recomandarea de a reveni de urgență pe *Great-Eastern*. Tenderul se îndepărta apoi, iar mateloții merseară pe puntea din față ca să spele sângele ce era împrăștiat pe jos.

Trebuie spus, de asemenea, că un pasager, rănit ușor de o bară ruptă, profita de împrejurări ca să se întoarcă cu tenderul. Se săturase deja de *Great-Eastern*.

Priveam micul vas care se îndepărta cu viteza maximă. Când m-am întors, tovarășul meu cu figură ironică murmură aceste cuvinte:

- Călătoria începe bine!
- Foarte rău, domnule! Cu cine am onoarea?
- Cu doctorul Dean Pitferge.

CAPITOLUL V

Operațiunea fu reluată. Cu ajutorul aceluia *anchor-boat*, lanțurile fură ridicate și ancorele părăsiră, în sfârșit, fundul noroios. Ceasurile din Birkenhead anunțau ora unu. Plecarea nu mai putea fi întârziată, dacă se dorea utilizarea mării pentru ieșirea *steam-ship-ului*. Căpitanul și pilotul urcară pe pasarelă. Un locotenent se plasă lângă aparatul de semnalizare al elicei, altul lângă cel de semnalizare al instalațiilor de pornire. Timonierul se afla între ei, lângă mica roată destinată să modifice poziția cârmei. Din prudență, în cazul că mașina cu aburi s-ar fi defectat, alți 4 timonieri vegheau în spatele său, gata să facă manevrele necesare cu ajutorul unor roți imense ce se ridicau deasupra panoului cu zăbrele. *Great-Eastern*, înfruntând curentul din față, era la adăpost, și nu mai lipsea decât ca apa să înceapă să se retragă pentru a coborî și el pe râu.

Se dădu ordinul de plecare. Paletele loviră încet apa, elicea începu să se bălăcească în spate, iar vasul enorm să se deplaseze.

Cea mai mare parte a oamenilor, urcați pe duneta din față, priveau peisajul presărat cu coșuri de uzine, fiindcă în dreapta era amplasat Liverpoolul, iar în stânga, Birkenhead. Mersey, sufocat de nave, unele staționând, altele urcând sau coborând, nu oferea *steam-ship-ului* decât o trecere sinuoasă... Dar, sub mâna pilotului său, sensibil la cele mai mici modificări ale cârmei, vasul luneca prin cursul îngust al râului, evoluând ca o balenieră sub vâsla unui timonier viguros. Pentru o clipă, am crezut că vom lovi un vas cu trei catarge care deviasse în mijlocul curentului și al cărui stâlp orizontal din față atinse coca lui *Great-Eastern*. Șocul fu însă evitat. Și când, din înălțime, am privit nava aceea care nu cântărea mai mult de șapte sau opt sute de tone, mi s-a părut asemenea uneia dintre bărcuțele pe care copiii le lansează în bazinele din Green-Park sau pe Serpentine-River.

Curând, *Great-Eastern* se găsi printre calele-debarcader din Liverpool. Cele 4 tunuri care trebuiau să salute orașul tăcură, din respect pentru morții pe care tenderul îi aducea pe țărm chiar în clipele acelea. Dar strigătele formidabile înlocuiră detunăturile care sunt expresia politetii naționale. În curând se aplauda, se ridicară brațele, se fluturară batistele, cu entuziasmul de care sunt în stare englezii la plecarea unei nave, chiar dacă nu ar fi fost decât o barcă ce ar fi urmat să se plimbe printr-un golf. Și cum se mai răspundea acelor saluturi! Ce ecouri provocaseră pe chei! Mii de curioși acopereau zidurile din Liverpool și

Birkenhead. Bărcile, încărcate până la refuz cu spectatori, forfoteau pe Mersey. Marinarii de pe *Lord Clyde*, navă de război ce staționa în fața bazinelor, erau dispersați pe vergile de pe catarge și aclamau uriașul. Din înălțimea dunetelor de pe vasele ancorate pe râu, muzicile ne trimiteau armonii minunate, pe care zgomotul uralelor nu putea să le acopere. Steagurile urcau și coborau neîncetat în onoarea lui *Great-Eastern*. Dar, în curând, strigătele începură să se stingă în depărtare. *Steam-ship-ul* nostru se aliniea lângă *Tripoli*, un pachetbot al liniei Cunard, folosit pentru transportul emigranților și care, în ciuda capacității sale de 2.000 de tone, nu părea altceva decât o bărcuță.

Treptat, casele de pe cele două maluri începură să se rărească. Fumul nu mai întuneca peisajul. Câmpul luă locul pereților din cărămidă. Apoi, apărură vilele, iar pe malul stâng al lui Mersey, de la platforma farului și de pe parapetul bastionului, câteva strigăte ne salutară pentru ultima oară.

Pe la ora 3, *Great-Eastern* depășise calea navigabilă a lui Mersey și intrase în canalul Saint-Georges. Vântul dinspre sud-vest sufla în rafale. Steagurile noastre, întinse rigid, nu făceau nici un pliu. Marea se agita deja, dar *steam-ship-ul* nu resimțea acest lucru.

Către ora 4, căpitanul Anderson opri. Tenderul făcea eforturi să ne ajungă din urmă. Îl aducea pe cel de-al doilea doctor de bord. Când nava acostă, i se aruncă o scară de frânghie pe care respectivul o urcă, deși cu mare greutate. Mai agil decât el, pilotul nostru coborî în același mod până la barca sa care-l aștepta și ai cărei vâslași erau dotați cu câte o centură de salvare plutitoare. După câteva clipe, ajunse la micuța și încântătoarea goeletă care-l aștepta sub rafalele de vânt.

Ne reluăm drumul imediat. Sub forța roților de lemn și a elicelor, viteza lui *Great-Eastern* crescuse. Deși vântul bătea din față, nu se constatau nici ruliul, nici tangajul. Curând întunericul acoperi marea, și coasta din comitatul Galilor, marcată de înălțimea de la Holy-Head, se pierdu, în sfârșit, în noapte.

CAPITOLUL VI

A doua zi, pe 27 martie, *Great-Eastern* naviga cu tribordul paralel cu coasta accidentată a Irlandei. Îmi alesesem o cabină bine luminată prin intermediul a două hublouri. Un al doilea șir de cabine o separa de salonul din față, astfel că nici zgomotul conversațiilor, nici muzica pianului, care nu lipseau deloc la bord, nu ajungeau până la mine. Era ca o cabană izolată în extremitatea unui oraș de munte. O canapea, un pat, o toaletă o mobilau suficient.

La ora 7 dimineața, după ce am traversat primele două săli, am ajuns pe punte. Câțiva pasageri se plimbau deja încolo și înapoi. Un

ruliu aproape imperceptibil balansa ușor steamerul. Vântul sufla în rafale, dar marea, mărginită de coastă, nu era foarte agitată. Oricum, mă bazam pe indiferența manifestată de *Great-Eastern*.

Ajuns pe duneta fumoarului, am zărit întinderea lungă a țărmului, neuniform profilată, căreia eterna ei verdeață i-a adus numele de Coasta de Smarald. Câteva case singuratice, un drum de vamă, o tramă de abur alb ce marca trecerea unui tren printre două coline, un semafor izolat care se strâmba la navele din larg, iată ce anima ținutul, ici și colo.

Între coastă și noi, marea prezenta o nuanță murdară de verde, ca o placă neregulată pătată de sulfat de cupru. Vântul era încă rece. Ceața, în fâșii, zbura ca un praf. Numeroase nave, bricuri sau goelete, se pregăteau să plece în larg. Steamerele treceau scuipând fumul negru. *Great-Eastern*, deși nu avea o viteză prea mare, le depășea fără probleme.

Făcurăm cunoștința curând cu Queen's Town, un mic port în dreptul căruia manevra o flotă pescărească. Acolo se găseau tot felul de nave, din America sau din Mările Sudului, vase cu aburi sau corăbii, transatlantice sau cargouri, și își lăsau sacii cu corespondența. Un expres, care circula cu o viteză foarte mare, le ducea la Dublin în câteva ore. Un pachetot, fumegând, un steamer pur-sânge, cu mașinile în funcțiune, navă foarte utilă, ca *Gladiator*, lua scrisorile și, traversând strâmtoarea cu o viteză de 18 mile pe oră, le depunea la Liverpool. Corespondența dusă astfel câștiga o zi față de cele mai rapide transatlantice.

Către ora 9, *Great-Eastern* își modifică drumul cu un cart înspre vest-nord-vest. Abia ajunsesem pe punte, că se înființa și căpitanul Mac Elwin. Îl întovărășea unul dintre prietenii săi, un om ce avea 6 picioare înălțime, barba blondă, iar mustățile lungi, pierdute între favoriți, lăsau bărbia descoperită, după cum era moda zilei. Voinicul acela reprezenta tipul de ofițer englez: fruntea înaltă, dar fără a se citi severitate pe chipul său, privirea sigură, umerii degajați, ușurință și libertate în mișcări, într-un cuvânt, toate semnele acelei calități atât de rare pe care o putem numi „curaj fără furie”. Nu mă înșelasem asupra profesiei sale.

— Prietenul meu Archibald Corsican, îmi zise Fabian, e, ca și mine, căpitan al regimentului 22 din armata Indiei.

După prezentări, căpitanul Corsican și cu mine ne-am salutat.

— Abia ne-am văzut ieri, dragul meu Fabian, i-am zis căpitanului Mac Elwin, strângându-i mâna. Eram cu atenția atrasă de manevrele de plecare. Știu doar că nu datorez întâmplării faptul că te-am întâlnit la bordul *Eastern*-ului. Mărturisesc că, dacă datorită mie ai luat decizia de a veni aici...

— Pentru asta, prietene, îmi răspunse Fabian. Căpitanul Corsican și cu mine am sosit la Liverpool și aveam intenția să trecem la bordul navei

China, care aparține liniei Cunard, când am aflat ca *Great-Eastern* urma să încerce o nouă traversare între Anglia și America. Era o ocazie deosebită. Am aflat că vei fi la bord: devenea o plăcere. Nu ne-am văzut de 3 ani, de la minunata călătorie pe care am făcut-o împreună în țările scandinave. N-am ezitat o clipă, și iată că tenderul ne-a adus ieri lângă tine.

— Dragul meu Fabian, i-am răspuns, cred că nici tu, nici căpitanul Corsican nu veți regreta decizia pe care ați luat-o. O traversare a Atlanticului cu acest imens vas nu are cum să nu fie foarte interesantă, îndeosebi pentru voi, care nu sunteți marinari de meserie. Ultima scrisoare pe care am primit-o de la tine, și nu datează de mai mult de șase săptămâni, purta timbrul din Bombay. Aveam dreptul să te cred tot la regimentul tău din India.

— Am fost până acum trei săptămâni, zise Fabian. Ducem o existență pe jumătate militară, pe jumătate țărănească, specifică ofițerilor indieni, în cursul căreia mai mult vânam decât facem expediții războinice. Ți-l prezint chiar pe căpitanul Archibald ca pe un mare nimicitor de tigri. E teroarea junglei. Totuși, deși suntem burlaci, am hotărât să lăsăm pentru un timp în pace carnivorele din peninsulă și să venim să respirăm câteva molecule de aer european. Am obținut un concediu de un an și, imediat, prin Canalul Suez, Marea Roșie și Franța, am sosit foarte repede în bătrâna noastră Anglie.

— Bătrâna noastră Anglie! zise, surâzând, căpitanul Corsican. Deja nu mai suntem acolo, Fabian. Într-adevăr, ne aflăm pe o navă englezească, dar e închiriată de o companie franceză și ne duce în America. Trei flamuri diferite flutură deasupra capetelor noastre și demonstrează că ne aflăm pe un teritoriu franco-anglo-american.

— Ce contează, reluă Fabian, iar fruntea sa se încreți o clipă ca după o amintire dureroasă, ce contează din moment ce concediul nostru se scurge?! Ne trebuie mișcare. Așa e viața. Trebuie să uităm trecutul, să ucidem prezentul, înnoind lucrurile din jur! Peste câteva zile vom fi la New-York, unde îmi voi îmbrățișa sora și nepoții pe care nu i-am mai văzut de atâția ani. Apoi vom vizita Marile Lacuri. Vom coborî pe Mississippi până la New-Orleans. Vom face o trecere pe Amazon. Din America vom merge în Africa, unde leii și elefanții și-au dat întâlnire pentru a sărbători venirea căpitanului Corsican, iar apoi ne vom întoarce să impunem cipailor voința metropolei!

Fabian vorbea cu o volubilitate nervoasă, suspinând adânc din când în când. Exista, evident, o nenorocire în viața lui pe care încă mi-o ascundea și despre care nu amintise nimic nici în scrisorile lui. Archibald Corsican mi s-a părut a fi la curent cu situația. Îi purta o prietenie adâncă lui Fabian, care era mai tânăr decât el cu câțiva ani. Părea a fi fratele

mai mare al lui Mac Elwin acel înalt căpitan englez, al cărui devotament, dacă s-ar fi ivit ocazia, ar fi fost dus până la sacrificiu.

În acea clipă, conversația noastră se întrerupse. Se auzi trompeta. Stewardul anunța, cu un sfert de oră mai devreme, începerea mesei. De 4 ori pe zi, spre marea satisfacție a pasagerilor, instrumentul răgușit răsuna astfel: la ora 8:30 pentru micul dejun, la 12:30 pentru prânz, la 4 după-amiaza pentru cină, la 7:30 seara pentru ceai. În câteva clipe, lungile bulevarde deveniră pustii, și, curând, comesenii se așezau pe locurile lor în vastele saloane, acolo unde am reușit să mă plasez în apropierea lui Fabian și a căpitanului Corsican.

Patru rânduri de mese mobilau acele mari încăperi. Deasupra, sticlele și paharele, dispuse în suporti anti-ruliu, păstrau o imobilitate și o perpendicularitate perfecte. *Steam-ship-ul* nu resimțea undulațiile valurilor. Comesenii, bărbați, femei și copii, puteau mânca fără teamă. Platourile cu bucate, pregătite cu măiestrie, circulau dintr-o parte în alta. Numeroși stewarzi se grăbeau să servească. La cererea fiecăruia, menționată pe o mică hârtie, cei care aduceau mâncarea veneau cu vinuri, lichioruri sau alte băuturi, care făceau obiectul unei plăți separate. Dintre toți, californienii se distingeau prin aptitudinea lor de a bea multă șampanie. Se afla acolo, lângă soțul ei, fost vameș, o spălătoreasă îmbogățită din San Francisco, care bea coniacuri fine de 3 dolari sticla. Două sau trei domnișoare, slabe și palide, devorau fripturile de vacă în sânge. Doamne înalte, cu dinți din argint, goleau în pahare conținutul unui *Oeuf a la coque*. Alții degustau cu evidentă satisfacție tartele și alte bunătăți ale desertului. Fiecare acționa foarte convingător. Te-ai fi crezut într-un restaurant de pe bulevard, în mijlocul Parisului, nu pe valurile oceanului.

Masa odată terminată, punțile se populară din nou. Oamenii se salutau și se comportau de parcă s-ar fi plimbat prin Hyde-Park. Copiii țipau, fugeau, își lansau baloanele, se jucau cu cercurile, așa cum ar fi făcut dacă s-ar fi aflat pe nisipul de la Tuileries. Cei mai mulți dintre pasageri fumau și se plimbau. Femeile, așezate pe scaune pliante, lucrau, discutau sau citeau. Guvernantele și îngrijitoarele supravegheau bebelușii. Câțiva americani burduhănoși se balansau pe scaunele lor. Ofițerii de bord se duceau și se întorceau, unii făcând de cart pe pasarelă și supraveghind compasele, alții răspunzând întrebărilor, deseori ridicole, puse de călători. Se auzeau, în ciuda vâjâitului vântului, sunetele unei orgi plasate într-o mare încăpere din partea posterioară a vasului și acordurile a două sau trei pianе Pleyel care-și făceau o deplorabilă concurență în saloanele inferioare.

Către ora 3, râsete puternice se iscară din senin. Pasagerii invadară duneta. *Great-Eastern* ajunsese la două lungimi de cablu de un pachebot, pe urmele căruia pornise. Era *Propontis*, care făcea cursa

spre New-York și care saluta uriașul mărilor ce trecea pe lângă el. Uriașul îi înapoie, la rândul său, salutul.

Pe la 4:30, pământul încă se mai vedea cam la trei mile distanță de noi la tribord. Se distingea totuși destul de greu, datorită ceții care anunța o furtună. Curând se observă o lumină. Era farul de la Fastenet, plasat pe o stâncă izolată. Noaptea se apropia cu repeziciune, iar în cursul acesteia noi trebuia să depășim Capul Clear, cel mai avansat punct al coastei irlandeze.

CAPITOLUL VII

Am spus că lungimea lui *Great-Eastern* depășea doi hectometri. Pentru cei doritori de comparații, aș putea spune că era cu o treime mai lung decât Podul Artelor. N-ar fi avut, așadar, cum să evolueze pe Sena. Avea 207,5 metri între perpendicularele ridicate, de o parte și de alta, pe conturul dat de linia de plutire. Puntea superioară măsura 210 metri, dintr-un capăt în altul, ceea ce însemna că lungimea vasului era dublă față de a oricărui pachebot transatlantic. Lățimea lui era de 25 de metri, iar dacă socoteai și tamburele laterale, devenea de 36 de metri și 65 de centimetri.

Coca lui *Great-Eastern* rezista la cele mai puternice lovituri date de mare. Era dublă și se compunea dintr-o încrengătură de celule, dispuse între bord și stingher și care aveau 86 de centimetri înălțime. Mai erau 13 compartimente, separate prin pereți etanși, asigurându-le astfel securitatea din punct de vedere al inundațiilor sau al incendiilor. 10.000 tone de fier fuseseră folosite la construcția acelei structuri și 3 milioane de nituri asigurau perfecta asamblare a plăcilor care formau bordul navei.

Great-Eastern deplasa 28.500 de tone. Putea transporta 10.000 de pasageri. Din cele 373 de arondismente ale Franței, 274 aveau fiecare mai puțină populație decât acea subprefectură plutitoare, când își ducea numărul maxim de călători.

Liniile lui *Great-Eastern* erau foarte alungite. Etrava sa dreaptă era găurită de nări prin care ieșeau lanțurile pentru ancoră. Partea sa din față, foarte proeminentă, nu prezenta nici șanțuri, nici ridicături, fiind foarte reușită.

Pe punte se ridicau 6 catarge și 5 coșuri de fum. Din primele 3 catarge, două erau pentru velele foc, iar ultimul, catargul cel mare. Celelalte 3 din spate sunt numite *after-main-mast*, *mizenne-mast* și *after-gigger*. Vele de anumite forme și dimensiuni sunt prinse de aceste catarge și de vergile orizontale. În total, suprafața de velatură a vasului era de 5.400 metri pătrați, din cea mai bună pânză realizată de fabrica regală din Edinburg. Pe velele imense ale celui de-al doilea și ale celui

de-al treilea catarg ar fi putut să facă, cu ușurință, manevre o companie de soldați. Cei 6 stâlpi uriași erau susținuți de hobane și gal-hobane metalice. Al doilea, al treilea și al patrulea catarg erau făcute din țevi fixate cu buloane, adevărate capodopere ale cazangeriei. Cel mai înalt stâlp de susținere al velaturii avea o înălțime de 207 picioare, aceasta fiind, prin urmare, superioară celei a turnurilor catedralei Notre-Dame.

Cât despre coșuri, două dintre ele erau necesare pentru mașina care pune în mișcare enormele roți de lemn, iar trei, pentru eliminarea aburului de la mașina elicei. Erau niște cilindri enormi, înalți de 30 de metri și 50 de centimetri.

În interiorul lui *Great-Eastern*, vasta cocă fusese amenajată judicios. În partea din față fuseseră instalate spălătoria și oficiul echipajului. Urma salonul damelor. După aceea, un alt mare salon, decorat cu lustre, lampadare, geamuri pictate. Acele încăperi minunate primeau lumina zilei prin vitraliile laterale, așezate între elegantele coloane aurite și comunicau cu puntea superioară prin scările largi cu trepte metalice. Mai erau dispuse patru rânduri de cabine pe care le separa un coridor, unele comunicau printr-un palier, altele erau plasate la etajul inferior, cu acces printr-o scară specială. Mai în spate, trei vaste *dining-rooms* prezentau aceeași dispunere față de cabinele din jur.

Mașinile lui *Great-Eastern* puteau fi considerate adevărate capodopere. Nimic nu era mai uimitor decât să constați că imensele agregate funcționau cu precizia unui ceasornic. Puterea nominală a mașinii de abur era de 1.000 de cai. Se compunea din 4 cilindri oscilanți, cu un diametru de 2 metri și 26 de centimetri, cuplați perechi și dezvoltând o cursă de 4,27 metri, măsurată la mijlocul pistoanelor articulate direct cu biețele. Presiunea medie era în jur de 1,76 kilograme pe centimetru pătrat. Suprafața radiantă caloric a 4 cazane era de 780 de metri pătrați. Acel *cogine-paddle* funcționa cu un calm maiestuos. Excentricul său, pus în mișcare de arborele motor, părea că se ridică precum un balon în aer. Avea o turație de 12 rotații pe minut și contrasta evident cu mașina elicei, care era mai rapidă, mai nervoasă, aceasta datorită forței sale exercitate de cei 1.300 de cai putere.

De asemenea, *engine-screw-ul* număra patru cilindri ficși, dispuși orizontal. Lucrau împreună doi câte doi, și pistoanele lor, a căror cursă era de 1,80 metri, acționau direct pe arborele elicei. Sub presiunea produsă de cele 6 cazane, a căror suprafață radiantă era de 1175 de metri pătrați, elicea, cântărind 60 de tone, putea să realizeze până la 48 de rotații pe minut.

Independent de aceste mecanisme, *Great-Eastern* mai avea încă 6 mașini auxiliare pentru alimentare și punere în funcțiune, precum și cabestane. După cum se putea vedea, aburii jucau un rol important în manevrele vasului.

Așa arăta *steam-ship-ul* fără pereche și ușor de recunoscut dintre celelalte. Ceea ce nu-l împiedică pe un căpitan francez să facă această mențiune naivă în jurnalul său de bord: „Am întâlnit azi o navă cu 6 catarge și 5 coșuri. Ar putea fi *Great-Eastern*”.

CAPITOLUL VIII

Noaptea de miercuri spre joi fu destul de rea. Cabina mea se agita foarte tare, și a trebuit să umblu în patru labe pe dușumea. Sacii și valizele se apropiau și se îndepărtau. Un tumult neobișnuit răzbea din salonul vecin, în mijlocul căruia două sau trei sute de colete, aranjate provizoriu, se înclinau într-o parte și-n alta, izbind cu zgomot mesele și băncile. Ușile se închideau și se deschideau, scândurile se crăpau, pereții gemeau, mai ales cei din lemn de fag, sticlele și paharele se ciocneau în suspensiile lor mobile. Vesela se izbea de dușumea. Auzeam zgomotele neregulate ale elicei și bătaia roților care, scufundându-se alternativ, loveau aerul cu paletele. După aceste semne, am înțeles ca vântul se intensificase și că *steam-ship-ul* nu mai rămânea indiferent la valurile care îl luau pe sus în mijlocul mării.

Pe la 6 dimineața, după o noapte nedormită, m-am ridicat din pat. M-am agățat cu o mână de un perete, iar cu cealaltă m-am îmbrăcat chinuit. Dar, fără un punct de sprijin, nici nu m-aș fi putut ține pe picioare și a trebuit să mă lupt serios cu paltonul până ce am reușit să-l pun pe umeri. Am ieșit apoi din cabină, am traversat salonul cu ajutorul mâinilor și picioarelor, prin mijlocul movelei de bagaje. Urcam scările în genunchi, ca un țăran roman care urca treptele de la „*Scola sania*” a lui Pilat din Pont. În sfârșit, când am ajuns pe punte, m-am agățat viguros de un tachtet.

Pământul nu se mai zărea. Capul Clear fusese depășit în cursul nopții. În jurul nostru nu era decât o imensă circumferință marcată de linia apei pe fondul cerului. Marea, de culoarea ardeziei, era foarte zbuciumată. *Great-Eastern-ul*, lovit dintr-o parte de furtună și necontând pe nici o pânză, se deplasa deplorabil. Catargele sale, ca niște lungi compasuri, descriau în aer imense arce de cerc. Recunosc, tangajul era nesemnificativ, dar ruliul era foarte greu de suportat. Era imposibil să te ții pe picioare. Ofițerul de cart, bine înfipt pe pasarelă, părea că se balansează într-un leagăn pentru copii.

Din tachtet în tachtet, am reușit să ajung până la tamburul de la tribord. Puntea, umezită de ceață, era foarte alunecoasă. Mă pregăteam, așadar, să mă proptesc de unul dintre pontilele pasarelei, când un corp mi se rostogoli la picioare.

Era doctorul Dean Pitferge. Originalul personaj se ridică îndată în genunchi și, privindu-mă, îmi zise:

— Asta e! Amplitudinea arcului descris de pereții lui *Great-Eastern* este de 40 de grade, mai bine zis, 20 dedesubt și 20 deasupra nivelului mării.

— Adevărat! i-am răspuns, răsând nu de observație, ci de condițiile în care fusese făcută.

— Adevărat, reluă doctorul. În timpul oscilației, viteza pereților este de 1,744 metri pe secundă. Un transatlantic, care ar fi pe jumătate în lungime cât *Great-Eastern*, ar face oscilația în același timp.

— Atunci, i-am zis, dacă vasul nostru revine așa de repede la poziția inițială, înseamnă că e foarte stabil.

— Ceea ce e bine pentru el, dar nu și pentru pasagerii! replică, vesel, Dean Pitferge. După cum vedeți, oamenii revin la orizontală mai repede decât și-o doresc!

Doctorul, încântat de replica sa, se ridică, și, susținându-ne reciproc, am reușit să ajungem pe una dintre băncile de pe dunetă. Dean Pitferge scăpase doar cu câteva zgârieturi, și l-am felicitat, fiindcă ar fi putut să-și spargă capul.

— Stați, că încă nu s-a terminat, îmi răspunse el, și, peste puțin timp, o s-o pățim!

— Noi?

— Adică nava, și, în consecință, și noi, pasagerii.

— Dacă vorbiți serios, l-am întrebat, de ce v-ați imbarcat pe *Great-Eastern*!

— Pentru a fi martor la ceea ce se va petrece, fiindcă nu mi-ar displace să naufragiem.

— E prima oară când navigați cu *Great-Eastern*?

— Nu. Am făcut deja mai multe traversări cu el. Din curiozitate...

— Atunci nu trebuie să vă plângeți.

— Nici nu mă plâng. Constat faptele și aștept foarte liniștit momentul catastrofei.

Doctorul își bătea joc de mine? Nu mai știam ce să cred... Ochii săi mici mi se păreau tare ironici. Am simțit nevoia să aflu mai multe.

— Doctore, i-am zis, nu știu pe ce fapte se bazează pronosticurile dumneavoastră pesimiste. Permiteți-mi să vă amintesc, totuși, că *Great-Eastern* a străbătut deja de 20 de ori Atlanticul și că s-a comportat suficient de bine.

— Ce contează! Îmi spuse Dean Pitferge. Nu va scăpa de ceea ce îi este destinat. Se știe acest lucru. Amintiți-vă ce greutăți au întâmpinat inginerii ca să-l lanseze! Nu voia să meargă la apă mai mult decât spitalul din Greenwich. Cred că însuși Brunnel, cel care l-a construit, a murit „în urma operației”, cum zicem noi, medicii.

— Ah, doctore, dacă n-ați fi materialist?

— De ce?

— Pentru că am remarcat faptul ca toți oamenii care nu cred în Dumnezeu cred în orice altceva, chiar și în deochi.

— Glumiți, domnule, replică doctorul, dar lăsați-mă să-mi prezint argumentele în continuare. *Great-Eastern* a ruinat deja mai multe companii. Construit pentru transportul emigranților și pentru traficul de mărfuri cu Australia, n-a ajuns niciodată acolo. Realizat pentru a avea o viteză superioară transatlanticelor, le-a rămas totuși inferior.

— În concluzie...

— Așteptați, îmi zise el. Unul dintre căpitani de pe *Great-Eastern* s-a înecat, și era unul dintre cei mai îndemânatici, fiindcă reușea să se țină pe picioare pe un raliu ca ăsta.

— Ei bine, nu ne mai rămâne decât să regretăm moartea unui om atât de îndemnatic, și cu asta basta!

— Apoi, reluă Dean Pitferge, fără a vă face griji de gândurile care mă frământă, se povestesc mai multe despre acest *steam-ship*. Se zice că un pasager s-a rătăcit în adâncurile sale și n-a mai fost găsit niciodată.

— Ah, am făcut ironic, asta e o dovada certă!

— Se zice, de asemenea, reluă doctorul, că, în timp ce se construiau cazanele, unul dintre mecanici a fost sudat, din neatenție, în camera de ardere.

— Bravo! am strigat eu. Un mecanic sudat. *E ben trovato!*. Credeți cu adevărat așa ceva, doctore?

— Cred, răspunse Dean Pitferge, cred că, într-adevăr, călătoria noastră a început prost și așa se va termina.

— Dar *Great-Eastern* este o nava solidă, i-am replicat, și are o rigiditate în construcție care îi permite să reziste ca un bloc compact și să sfideze marea furioasă.

— E solid, fără îndoială, reluă doctorul. E un uriaș, fie, dar forța lui nu este proporțională cu talia sa. Mașinile sunt prea slabe pentru el. Ați auzit ce se spune despre cel de-al 19 drum pe care l-a făcut între Liverpool și New-York?

— Nu, doctore.

— Ei, bine, eram la bord. Părăsisem Liverpoolul pe 10 decembrie, într-o zi de marți. Călătorii erau numeroși și încrezători. Lucrurile decurgeau bine, mai ales că fuseserăm apărați de valurile din larg de coastele irlandeze. Nu era raliu, nu erau bolnavi. În ziua următoare, marea nu se agita deloc. Pasagerii erau încântați. Pe 12, spre dimineața, vântul s-a întetit. Furtuna ne-a luat din lateral, și vasul a început să se clatine. Pasagerii, bărbați și femei, s-au făcut nevăzuți în cabinele lor. Către ora 4, vântul sufla în rafale. Mobilele începură să danseze. Una dintre oglinzile din salon a fost spartă printr-o lovitură de cap pe care a dat-o chiar cel care vă vorbește. Toată vesela s-a spart.

Ce zgomot înspăimântător! 8 ambarcațiuni au fost smulse de pe suportii lor portmantou. În clipa aceea, situația a devenit gravă. Mașina care pune în mișcare roțile a trebuit să fie oprită. O bucată enormă de plumb, deplasată de ruliu, îi pune în pericol existența. În timpul acesta, elicea continua să ne împingă înainte. Curând, roțile începură să se învârtă cu viteză redusă, dar una dintre ele, datorită opririi, se fisurase. Spițele și paletele ei izbeau coca navei. A trebuit să opresc din nou mașina și să ne mulțumim cu elicea, ca să păstrăm direcția. Noaptea a fost oribilă. Furtuna se întetea. *Great-Eastern* căzuse pe o parte și nu se mai ridica din pricina valurilor. În zori, nu mai rămăsese nimic din roți. Am întins câteva pânze pentru a putea naviga și a scoate vasul din imobilitate. Multe pânze au fost luate de vânt, altele erau încordate la maximum. Confuzia domnea peste tot. Lanțurile și cablurile, smulse de la locul lor, se rostogoleau într-o parte și în alta. Un țarc de animale a cedat, și o vacă a picat în salonul damelor prin tambuchi. Altă nenorocire! Manșa cârmei s-a sfărâmat. Nu mai puteam conduce nava. Șocuri îngrozitoare s-au făcut auzite. Era un rezervor de ulei, cântărind peste 3.000 de kilograme, ale cărui odgoane se rupseseră. Ziua de sâmbătă am petrecut-o într-o spaimă generală. Abia duminică vântul a început să se domolească. Un inginer american, pasager la bord, a reușit să repare cârma cu niște lanțuri. Puteam să controlăm, cât de cât, nava. *Great-Eastern* se redresa puțin și, la 8 zile după ce am părăsit Liverpoolul, am ajuns la Queen's Town. Or, se știe, domnule, unde trebuia să fim după 8 zile!

CAPITOLUL IX

Trebuie să vă mărturisesc faptul că doctorul Dean Pittferge nu mă liniștea deloc. Pasagerii nu l-ar fi putut asculta, fără să se înfioare. Glumea, sau vorbea serios? Era adevărat că el călătorise cu *Great-Eastern* de atâtea ori numai pentru a asista la o catastrofă? Totul era posibil din partea unui excentric, mai ales englez.

În timp ce *steam-ship-ul* își continua drumul, deplasându-se ca o barcă, echipajul reușea să păstreze linia de plutire a navei. Se știe că, pe o suprafață plană, drumul cel mai scurt dintre două puncte este segmentul de dreaptă. Pe o sferă, este linia curbă făcută de circumferința cercurilor mari. Pentru a scurta traversarea, navele încearcă să păstreze această linie. Pentru corăbii e mai greu, mai ales când bate vântul din față. Doar steamerele pot menține o direcție riguroasă, navigând pe circumferințele indicate. Ceea ce făcea și *Great-Eastern*, deviind ușor către nord-vest.

Ruliul se făcea încă simțit. Oribilul rău de mare, în același timp contagios și epidemic, făcea progrese rapide. Câțiva pasageri palizi, cu

nasurile umflate, cu obraji ciupiți, rămăseseră totuși pe punte pentru a respira aer curat. Pentru cei din jur, ei își manifestau furia împotriva nefericitului *steam-ship* care se comporta ca o barcă dusă de valuri, împotriva Societății Celor Speriați, ai cărei agenți publicitari spusese că „răul de mare e o maladie necunoscută pe vas”.

Către ora 9 dimineața, se semnala un obiect la trei sau patru mile depărtare, la babord. Era o epavă, o carcasă de balenă sau un rest de navă? Nu se distingeau încă nimic clar. Un grup de pasageri lipsiți de probleme de sănătate, reușiți în partea din față a vasului, observau cu atenție acel rest care plutea la 300 de mile distanță de cea mai apropiată coastă.

În acest timp, *Great-Eastern* se îndrepta spre obiectul semnalat. Binoclurile se schimbau dintr-o mână în alta. Se făceau numeroase presupuneri, mai ales între americani și englezi, pentru care contează foarte mult orice posibilitate de a câștiga ceva. De aceea se paria intens. Printre cei mai înrăiți pariori am remarcat un om înalt, a cărui fizionomie m-a frapat prin semnele neechivoce ale unei duplicități profunde. Individul avea trăsăturile feței impregnate de un sentiment de ură generală, fapt ce nu ar fi putut scăpa nici unui psiholog. Fruntea sa îi era ridată de o cută verticală, privirea îi era, în același timp, îndrăznească și neatentă, indiferentă, sprâncenele erau foarte apropiate, avea, într-un cuvânt, un aer viclean pe care cu greu reușea să și-l ascundă. Cine era? Nu știam, numai că îmi displăcea. Vorbea tare, pe un ton care aducea a insultă. Câțiva prieteni de-ai săi, de aceeași teapă, râdeau de glumele lui deocheate. Personajul respectiv pretindea că recunoaște în acea epavă o carcasă de balenă și își întărea afirmația prin pariuri consistente la care găsea imediat opozanți.

Rămășagurile, care deveniseră de câteva sute de dolari, le pierdu în totalitate. De fapt, epava se arăta a fi un rest dintr-o navă. *Steam-ship-ul* se apropie rapid de ea. Se putea vedea deja cuprul gri-verzui de pe carena sa. Fusesse un vas cu trei catarge. Cântărise în jur de cinci sau șase sute de tone. Câteva lanțuri sfărâmate îngreunau încă nava.

Fusesse corabia abandonată de echipajul ei? Era întrebarea ce începuse să-i frământă pe toți, sau, folosind expresia englezească, *the great attraction* a momentului. Nu se zărea nimeni pe acolo, deși un fir de fum se ridica spre cer. Să se fi refugiat naufragiații în interiorul navei? Mai târziu am înțeles că nu era decât jarul rămas în urma unui foc, pe care îl stârnea vântul.

De la distanța de o jumătate de milă, toate detaliile carcaserii deveniră vizibile. Era nouă și părea foarte bună. Încărcătura sa, care se deplasase datorită furtunii, o forța să rămână aplecată spre tribord. Evident că nava, datorită furtunii, își pierduse toate catargele.

Great-Eastern ajunse în dreptul epavei. Își semnală prezența prin numeroase șuierături. Epava însă nu-i răspunse în nici un fel. În tot spațiul acela circumscris de linia orizontului nu se vedea nimic în afară de apa mării. Nici măcar vreo barcă de salvare a navei naufragiate.

Fără îndoială că echipajul avusese timp să se îndepărteze. Dar cum ar fi reușit naufragații să dea de pământul ce se afla la cel puțin 300 de mile? Puteau bărcile ușoare să reziste acelor valuri care îl zguduiau atât de îngrozitor pe *Great-Eastern*? Când se întâmplase catastrofa? Datorită vânturilor care suflau în perioada aceea, nu trebuia oare să căutăm spre vest locul unde se petrecuse naufragiul? Oare coca acelei corăbii se afla de mult în derivă sub influența dublă a curenților și a brizei? Toate întrebările rămâneau fără răspuns.

Când *steam-ship-ul* ajunse în spatele navei naufragiate, am citit foarte clar pe plăcuță numele *Lerida*. Portul din care plecase nu era menționat. După forma pe care o avea, după modul de construcție imprimat liniilor sale, în mod particular, de avântul etravei, mateloții de la bord afirmau că fusese făcută pe șantierelor americane.

Un vas de comerț sau vreo navă de război n-ar fi ezitat nici o clipă să pună stăpânire pe epavă, care în mod cert ascundea o încărcătură de preț. Se știe că, în cazul salvării unei ambarcațiuni, ordonanțele militare atribuiau salvatorilor o treime din valoarea respectiva. Dar *Great-Eastern*, aflat în cursă, nu-și permitea să remorcheze epava pentru mii și mii de mile. Ca să se întoarcă pe drumul făcut și să o ducă până în cel mai apropiat port era iar imposibil. A fost obligat, așadar, să o abandoneze, spre marele regret al mateloților, și, puțin mai târziu, resturile acelea nu mai constituiau decât un punct în spațiul vast, punct care dispăru apoi cu totul.

Grupul de pasageri se împrăștie. Unii se duseră în saloane, alții în cabine, iar trompeta care anunța masa nu reuși nici măcar să-i trezească pe cei adormiți, răpuși de răul de mare.

Către prânz, căpitanul Anderson instala două pânze goelete și una artimon, pentru a controla mai exact drumul vasului. Mai bine echilibrată, nava oscila puțin. Marinarii încercară să desfășoare și brigantina, pentru a o întinde conform unui nou sistem. Dar probabil că sistemul era „prea nou”, și brigantina nu putu fi folosită aproape tot drumul.

CAPITOLUL X

În ciuda mișcărilor dezordonate ale navei, viața la bord se desfășura organizat. Cu anglo-saxonii nu este foarte greu de realizat așa ceva. Pachebotul reprezintă pentru un astfel de om chiar cartierul său, strada, casa cu care se deplasează, propriul lui cămin. Dimpotrivă, atunci când francezul călătorește, acest lucru se simte în tot comportamentul său.

Când era vreme bună, lumea se plimba pe bulevarde. Toți cei care reușeau să se țină drepti, în ciuda înclinărilor produse de ruliu, păreau niște oameni beți. Când femeile nu urcau pe punte, ele rămâneau fie în salonul lor special, fie în sala cea mare. Se auzeau atunci zgomotoasele „armonii” care ieșeau din pian. Trebuie spus că acele instrumente, gălăgioase ca marea, n-ar fi putut să permită unui talent ca Liszt să se manifeste la toata valoarea lui. Sunetele joase lipseau, când nava se apleca spre babord, și înalte, când o făcea către tribord. De aceea existau pauze în melodie, fapt care nu preocupa prea mult urechile saxone. Între toate acele virtuozități, am remarcat o damă înaltă și osoasă care părea o muziciană foarte bună. De altfel, pentru a-și ușura lectura partiturii, ea însemnase toate notele cu câte un număr și toate clapele pianului cu numărul corespunzător. Dacă nota avea poziția 27, atinge și ea clapa 27. Dacă era nota 53, atinge clapa 53. Astfel, fără a-și face probleme pentru zgomotul din jur, nici de celelalte pianuri care răsunau în saloanele vecine, nici de copiii răi care îi stricau acordurile lovind cu pumnii octavele neocupate, ea își desfășura întregul talent.

În timpul concertului, spectatorii luau la întâmplare cele câteva cărți care se aflau pe mese. Unul dintre ei găsea un pasaj interesant și îl citea cu voce tare, iar ascultătorii lui îi mulțumeau la sfârșit. Câteva ziare zăceau pe canapele, din cele americane sau englezești, care par mereu învechite, chiar dacă nu le-a deschis încă nimeni.

Mi-am petrecut întreaga după-amiază în salonul cel mare, discutând. Conversația era destul de interesantă, căci prietenul meu Dean Pitferge se așezase lângă mine.

— V-ați refăcut după căzătura? l-am întrebat eu.

— În totalitate, mi-a răspuns el. Dar treaba asta nu merge.

— Care treabă?

— Vaporul nostru. Cazanele de la elice funcționează prost. Nu putem obține suficientă presiune.

— Doriți, așadar, foarte mult să ajungem la New-York?

— Deloc. Vorbesc doar din punct de vedere mecanic. Mă simt bine aici și voi regreta sincer când voi parasi colecția aceasta de specimene pe care întâmplarea a adus-o la bord spre... satisfacția mea.

— Specimene! am strigat, eu, privindu-i pe pasagerii care se înghesuiau în salon. Dar seamănă toți între ei!

— Se vede că nu vă pricepeți, îmi spuse doctorul. Specia e aceeași, sunt de acord, dar în cadrul ei exista atâta varietate... Vedeți grupul acela de oameni nesimțiți, cu picioarele întinse pe divane, cu pălăriile îndesate pe capete? Sunt yankei, yankei puri din statele Maine, Vermont, Connecticut, produsele Noii Anglii, oameni inteligenți și de acțiune, un pic prea influențați de reverenzi, dar care fac greșeala de a nu pune mâna la gură când strănută. Sunt saxoni adevărați, domnule, și

dacă închizi doi yankei în aceeași cameră, îndemânatici cum sunt, după o oră fiecare trebuie să fi câștigat 10 dolari de la celălalt.

— Nu vă mai întreb cum, i-am răspuns, râzând. Dar văd printre ei pe unul mic, cu nasul în vânt, un adevărat titirez. Este îmbrăcat într-o redingotă și poartă un pantalon negru, puțin cam scurt. Cine o fi?

— Un ministru protestant, un om foarte important din Massachusetts. Se va întâlni cu soția sa, fostă învățătoare, compromisă în urma unui proces celebru.

— Dar tipul acela înalt și sinistru, care pare absorbit de calcule?

— Omul acela chiar calculează, îmi răspunse doctorul. Și o face aproape tot timpul.

— Rezolvă probleme?

— Nu, își socotește averea. În fiecare clipă știe la centimă ceea ce are. E bogat. Un întreg cartier din New-York e construit pe terenurile sale. Acum un sfert de oră avea un 1.625.367 de dolari și 50 de cenți. Acum mai are 1.625.367 și 25 de cenți.

— De ce apare diferența aceasta în a-i aprecia averea?

— Pentru că a fumat o țigară de câțiva cenți.

Doctorul Dean Pitferge avea replici atât de neașteptate, încât mă lua pe nepregătite. Mă distra. I-am arătat un alt grup aflat într-o zonă a salonului.

— Aceia, mi-a mărturisit, sunt oameni din Far-West. Cel mai înalt, care seamănă cu un preot-șef, este un om important, guvernatorul Băncii din Chicago. Are mereu sub braț un album cu imagini din iubitul său oraș. Este mândru din acest motiv și are dreptate: un oraș fondat în 1836, în plin deșert, și care numără azi 400.000 de suflete, incluzându-l și pe el! Alături puteți vedea un cuplu californian. Tânăra doamnă este delicată și încântătoare. Soțul, un tip foarte civilizat, este un fost căruțaș, care într-o bună zi a descoperit o mulțime de pepite...

— Deci un om important, am adăugat eu.

— Fără îndoială, căci activul său se cifrează la milioane.

— Dar individul acela înalt, care-și mișcă în sus și în jos capul ca limba unui orologiu?

— Acest personaj, răspunse doctorul, este celebrul Cokburn, de la Rochester, un statistician universal, care a cântărit, a măsurat, a dozat și a numărat totul. Întrebați-l ceva pe acest maniac inofensiv. O să vă spună câtă pâine a mâncat în viața sa de om de 50 de ani, numărul de metri cubi pe care i-a respirat. Vă va calcula câte volume *in-quarto* se pot scrie din vorbele unui avocat și câte mile face zilnic un factor poștal doar pentru a duce scrisorile de dragoste. Vă va da numărul văduvelor care stau câte o oră pe Podul Londrei și înălțimea unei piramide construită din sandvișurile consumate de cetățenii Statelor Unite într-un an.

Doctorul, aprins, ar fi continuat mult timp pe același ton, dar alți pasageri defilau prin fața ochilor noștri și provocau remarcile ineptizabilului meu tovarăș. Câți tipi diverși erau în mulțimea aceea! Nu era totuși nici un gură-cască, întrucât nimeni nu se deplasează de pe un continent pe altul fără un motiv serios. În cea mai mare parte se duceau să-și încerce norocul pe continentul american, uitând că, la 20 de ani, un yankeu și-a câștigat deja poziția, iar la 25 de ani, e prea bătrân ca să mai intre în luptă.

Printre acei aventurieri, inventatori, căutători de noroc, Dean Pittferge îmi arată câțiva nu lipsiți de interes. Un savant în chimie, rival al doctorului Liebig, pretindea că a găsit mijlocul de a condensa toate elementele nutritive ale unui bou într-o pastilă de mărimea unei monede de cinci franci și va face monede din toate rumegătoarele pampasului. Un altul, inventator al motorului portativ, un cal-putere într-o cutie de ceas, alerga să-și exploateze brevetul în Noua Anglie. Un francez de pe strada Chapón aducea 3.000 de păpuși din carton care spuneau tata, cu un foarte reușit accent american, și nu se îndoia că avea să facă avere.

În afara acelor oameni ciudați, mai erau destui ale căror secrete nici nu le bănuiam. Poate că, printre ei, vreun casier o tulise după ce-și golise casieria, iar vreun detectiv, care făcea pe prietenul, nu aștepta decât ca *Great-Eastern* să ajungă la New-York pentru a pune mâna pe pradă. Poate că prin mulțime se găsea cineva preocupat de a începe afaceri interlope care prind mereu la funcționarii creduli, chiar când afacerile poartă nume ciudate, precum „Compania oceanică pentru iluminatul cu gaz în Polinezia” sau „Societatea generală a cărbunilor care nu ard”.

Dar, în clipa următoare, atenția mea fu atrasă de intrarea unui cuplu tânăr ce părea împovărat de o plictiseală precoce.

— Sunt peruvieni, scumpul meu domn, îmi zise doctorul, un cuplu căsătorit de un an, care s-a plimbat în luna de miere pe toate meridianele globului. Au părăsit Lima încă din seara nunții. S-au adorat în Japonia, s-au iubit în Australia, s-au suportat în Franța, s-au certat în Anglia, iar în America se vor despărți, fără îndoială!

— Dar cine este omul acela înalt și cu un aer distant, care intră chiar în clipa aceasta? După mustața lui neagră aș zice că e un ofițer.

— Este un mormon, mi-a răspuns doctorul, un helder, domnul Hatch, unul dintre marii predicatori din Orașul Sfinților. Ce tip bine! Are ochii oțeliți, o figura demnă și o ținută atât de diferită de a yankeilor de rând... Domnul Hatch revine dintr-o călătorie în Germania și în Anglia, unde a predicat cu succes mormonismul, fiindcă secta lor numără foarte mulți adepți în Europa.

— Dar știam că în Europa e interzisă poligamia lor.

— Fără îndoială, domnul meu, dar poligamia nu este obligatorie pentru un mormon. Brigham Young are un harem pentru că așa dorește, dar adepții săi de pe malul Lacului Sărat nu-l imita deloc.

— Adevărat? Și domnul Hatch?

— Domnul Hatch nu are decât o femeie și crede că e destul. De altfel, își propune să ne explice sistemul său într-o conferință pe care o va ține într-una din aceste seri.

— Salonul va fi plin, i-am zis.

— Da, îmi răspunse Pitferge, dacă jocul nu-i va răpi prea mulți auditori. Știți că se joacă mult în încăperile de pe puntea din față? Un englez cu mutră urâtă, dezagreabilă, conduce parcă toți jucătorii. E un om cu o reputație detestabilă. L-ați remarcat?

Câteva detalii oferite de doctor m-au ajutat să-l recunosc pe acel individ ca fiind chiar omul ce făcuse pariuri nesocotite cu privire la epavă. Presupunerea mea fusese valabilă. Dean Pitferge îmi zise că se numea Harry Drake. Era fiul unui neguțător din Calcutta, un jucător, un desfrânat, un duelist, aproape ruinat, și care pornea spre America pentru o nouă aventură.

— Acești oameni, adăugă doctorul, găsesc mereu pe cei care să-i flateze și să-i asculte precum credincioșii predica preotului. Acesta are deja un cerc de răufăcători în centrul căruia se află, iar printre ei am remarcat un om mic, cu fața rotundă, nas coroiat, buze groase, ochelari cu rame de aur. Trebuie să fie un evreu german corcit cu un bordelez. Zice că e doctor și călătorește la Quebec, dar eu mi-am dat seama că e un mincinos de cea mai joasă speță și un admirator al lui Drake.

În clipa aceea, Dean Pitferge, care sărea ușor de la un subiect la altul, îmi făcu semn cu cotul. M-am uitat spre ușa salonului. Un tânăr de 22 de ani și o fată de 17 tocmai intrau, ținându-se de braț.

— Tineri căsătoriți? am întrebat eu.

— Nu, mi-a răspuns doctorul, pe un ton înduioșător, doi vechi logodnici care nu așteaptă decât sosirea vasului la New-York pentru a se putea căsători. Au făcut turul Europei, desigur, cu permisiunea familiei, și acum știu că sunt sortiți unul celuilalt. Bravo lor! Ce plăcere să-i privești! Îi văd uneori aplecați pe carcasa mașinii, numărând rotațiile roților care nu se învârt destul de repede față de cum și-ar dori ei. Ah, domnule, dacă ar fi incandescente și cazanele vasului, așa cum sunt inimile lor, ce călătorie am mai face!

CAPITOLUL XI

În acea zi, pe la 12:30, pe ușa salonului cel mare, un timonier afișă biletul următor:

„Latitudine 51°15' nord, Longitudine 18°13' vest, Distanță: Fastenet 323 mile”.

Ceea ce însemna că la ora aceea ne aflam la 323 mile de farul de la Fastenet, ultimul pe care îl zărisem pe coasta irlandeză, și ne găseam la 51°15' latitudine nordică, 18°13' longitudine vestică față de meridianul Greenwich. Era o notă pe care căpitanul o afișa în fiecare zi, pentru ca pasagerii să știe situația. Se putea urmări, în același timp, traiectoria lui *Great-Eastern*. Până acolo, steamerul făcuse doar 323 mile în 36 de ore. Era insuficient, fiindcă un pachebot care se respectă nu face în 24 de ore mai puțin de 300 de mile.

După ce l-am părăsit pe doctor, am petrecut restul zilei cu Fabian. Ne-am refugiat în zona din spate, acolo unde doctorul spunea că „te plimbi pe câmp”. Izolați și aplecați peste balustradă, priveam imensul ocean. Mirosuri puternice ajungeau până la noi. Mici curcubee, produse de razele reflectate, apăreau din spumă. Elicea fierbea la 40 de picioare sub ochii noștri și, când prova se scufunda, tăia valurile cu furie, făcând să-i strălucească metalul din care era construită. Marea părea o vastă întindere de smaralde lichefiate. Dâra care se pierdea în zare se compunea din urmele elicei și aburi. Albeața aceea mi se părea un voal imens și lung, cu un capăt în Anglia și altul aruncat peste ocean.

Fabian privea magia valurilor fără să vorbească. Ce vedea el în oglinda lichidă care se pretează la orice interpretare posibilă? Petrecea, din privire, vreo imagine fugitivă care îi spunea adio? Zărea vreo umbră înecată în valuri? Mi se părea mai trist decât de obicei și nu îndrăzneau să-l întreb din ce cauză era așa.

După o despărțire de durată, care ne îndepărtase pe unul de celălalt, era de datoria lui să mi se destăinuie, iar a mea să-l ascult.

Mi-a spus tot ce doream să aflu din viața lui, felul în care trăia în garnizoana din India, vânătorile sale, aventurile... Dar despre emoțiile care îi umpleau inima, despre cauza suspinelor nu zicea nimic. Fără îndoială, Fabian nu făcea parte dintre oamenii care își ușurează povara povestind altora suferințele lor.

Am rămas, așadar, aplecați deasupra mării, iar când m-am întors, am zărit cum roțile mari se scufundau pe rând în apă datorită ruliului. Deodată, Fabian îmi zise:

— Dâra aceasta este cu adevărat minunată, s-ar spune că undulațiile se distrează trasând diverse litere. Privește, acolo un *ℓ*, dincolo un *e*. Mă înșel? Nu. Sunt litere. Mereu aceleași.

Imaginația lui supraexcitată vedea în spumă ceea ce voia ea să vadă. Dar ce puteau însemna literele acelea? Ce amintiri evocau în inima lui Fabian? El tăcea iar, contemplând marea. Apoi îmi spuse brusc:

— Ah, abisul mă atrage!
— Ce ai, Fabian? I-am întrebat, prinzându-l de mâini. Ce ai, prietene?
— Aici, îmi zise, apăsându-și pieptul, am o boală care mă va ucide.
— O boala? i-am zis. Nu e nici o speranță de vindecare?
— Nici una.
După aceasta, Fabian coborî în salon, apoi se retrase în cabina sa.

CAPITOLUL XII

În ziua următoare, sâmbătă 30 martie, vremea era frumoasă. Vântul abia adia, marea era calmă. Focurile intense crescuseră presiunea. Elicea făcea 36 rotații pe minut. Viteza lui *Great-Eastern* depășea în momentele acelea 12 noduri.

Secundul dădu ordin să se ridice două vele foc goeletă și una artimon. *Steam-ship-ul*, mai bine echilibrat, nu mai oscila deloc. Sub frumosul cer însořit, locurile se animară. Damele apărură cu toalete noi. Unele se plimbau, altele stăteau pe bănci, era să zic pe iarbă, la umbra copacilor, copiii își reluară jocurile întrerupte timp de două zile, și firavele căruțuri cu bebeluși zburdau de colo-acolo. Dacă ar fi fost câțiva trupeți în uniforme, mâini în buzunare și nasul în vânt, ne-am fi putut crede la o plimbare tipic franțuzească.

La 12 fără un sfert, căpitanul Anderson și doi ofițeri urcară pe pasarelă. Timpul era favorabil pentru observații. Fiecare ținea în mână un sextant cu lunetă și, din timp în timp, priveau orizontul spre sud, către care oglinzile înclinate ale instrumentelor trebuiau să poziționeze astrul zilei.

— E ora 12 fix, spuse, curând, căpitanul.

Imediat, un timonier potrivea ceasul de pe pasarelă, și toate ceasurile de la bord se reglară după soarele ce trecea pe cer.

O jumătate de oră mai târziu, se afișă următoarea observație:

Latitudine 51° 10' nord

Longitudine 24° 13' vest

Cursa: 227mle

Distanța: 550.

Nu l-am văzut pe Fabian toată ziua. De mai multe ori, îngrijorat de absența lui, m-am apropiat de cabina sa și m-am asigurat că nu o părăsise.

Probabil că mulțimea care acoperea puntea îi displăcea. Fugea de tumult și căuta singurătatea. Dar l-am întâlnit pe căpitanul Corsican și ne-am plimbat preț de un ceas pe duneț. Am vorbit despre Fabian. Nu m-am putut stăpâni să nu-i povestesc ceea ce se petrecuse în ajun între căpitanul Mac Elwin și mine.

— Da, îmi răspunse Corsican, cu o emoție pe care nu încerca să și-o ascundă, timp de doi ani Fabian a avut dreptul să se creadă cel mai fericit dintre oameni și acum este cel mai nefericit.

Archibald Corsican îmi relatează, în câteva cuvinte, cum Fabian cunoscuse la Bombay o tânără încântătoare, miss Hodges. O iubea și era iubit. Nimic nu părea să se opună căsătoriei între miss Hodges și căpitanul Mac Elwin, când fata, din hotărârea tatălui ei, fu căutată de fiul unui neguțator din Calcutta. Era o „afacere”, o afacere pregătită de mult. Hodges, om practic, dur, nesentimental, se afla într-o situație delicată față de negustorul din Calcutta. Căsătoria ar fi aranjată foarte bine lucrurile, iar el sacrifică fericirea fetei pentru interesele averii lui. Copila nu avu cum să se opună. Acordă mâna fetei unui om pe care aceasta nu-l iubea și de care nu era iubită. Afacere curată, proastă, deplorabilă. Soțul își luă nevasta chiar din următoarea zi după căsătorie și pleacă împreună, iar Fabian, nebun de durere, gata să moară, n-a mai văzut-o niciodată pe cea pe care o iubea atât.

Povestirea se termină astfel, și eu am înțeles că răul de care suferea Fabian era foarte grav.

— Cum se numea fata? l-am întrebat pe căpitanul Archibald.

— Ellen Hodges.

Ellen! Numele ei explica literele pe care Fabian credea că le vede în urma vasului.

— Iar soțul ei? l-am întrebat.

— Harry Drake.

— Harry Drake! am strigat. Dar omul acesta se află la bord!

— El! E aici! repeta Corsican, prinzându-mă de mână și privindu-mă în ochi.

— Da, am repetat, e la bord.

— Să dea Domnul să nu-l întâlnească Fabian! zise, grav, căpitanul. Din fericire, nu se cunosc unul pe altul. Cel puțin, Fabian nu-l cunoaște pe Harry Drake. Doar dacă pronunți acest nume în fața lui și face explozie!

l-am povestit apoi căpitanului Corsican tot ce știam despre Harry Drake, adică ce aflatam de la doctorul Dean Pitferge. l-am spus că acel aventurier, insolent și scandalagiu, ruinat de joc și dezmățat, era în stare de orice pentru a face avere. În clipa aceea, Harry Drake tocmai trecea pe lângă noi. l-am arătat căpitanului. Ochii lui se animară brusc. Avu o pornire furioasă, pe care i-am oprit-o.

— Într-adevăr, mi-a zis el, are o față de tâlhar. Dar unde-i fata?

— O fi părăsit-o?

— De ce n-ar fi la bord? îmi zise căpitanul.

Ideea îmi trecea pentru prima oară prin cap, dar am respins-o. Nu, nu era, nu putea fi. N-ar fi scăpat de privirea inchizitorială a doctorului Pitferge. Nu. Nu l-ar fi întovărășit ea pe Drake în această traversare.

— Pentru a vă spune adevărul, domnule, mi-a zis căpitanul Corsican, doar imaginea bieteii victimei, trăind în mizerie, i-ar da o lovitură groaznică lui. Fabian. Știu ce s-ar întâmpla. Fabian e omul care l-ar ucide pe Drake ca pe un câine. În orice caz, fiindcă sunteți prietenul lui Fabian, ca și mine, v-aș cere o dovadă a acestei prietenii. Să nu-l pierdem niciodată din vedere și să fim pregătiți să ne aruncăm între rivalul său și el. Înțelegeți că o înfruntare cu armele între ei nu poate avea loc nici aici, nici în altă parte, o femeie n-ar putea să se căsătorească cu ucigașul soțului ei, oricât de nedemn ar fi fost acel soț.

Am înțeles raționamentul căpitanului Corsican. Fabian nu putea fi propriul său justițiar. Evenimentele care ar fi putut urma trebuiau prevenite din timp. Un presentiment mă stăpânea. Era oare posibil ca în acea existență comună de la bordul vasului, în acea îngrămădire zilnică, personalitatea deosebită a lui Drake să-i scape lui Fabian? Un incident, un detaliu, un nume rostit, un nimic nu i-ar fi pus în mod fatal pe unul în fața celuilalt? Aș fi vrut să grăbesc vaporul care-i ducea pe cei doi! Înainte de a mă despărți de căpitanul Corsican, i-am promis să-l supraveghez pe prietenul nostru și să-l pândesc pe Drake, pe urmele căruia avea să fie și el tot timpul. Apoi ne-am strâns mâinile și ne-am despărțit.

Spre seară, vântul dinspre sud-vest condensa ceața de pe ocean. Obscuritatea era accentuată. Saloanele, luminate orbitor, contrastau cu întunericul din jur. Se auzeau valurile și romanțele ce se succedau. Aplauzele și uralele nu lipseau.

CAPITOLUL XIII

A doua zi, 31 martie, era duminică. Cum se petrecea o asemenea zi la bord? Duminica, atât la englezi, cât și la americani, barurile sunt închise, cuțitul măcelarului nu mai amenință gâtul victimei, lopata brutarului nu trece de gura cuptorului, se suspendă afacerile, se sting furnicarul uzinelor și fumul fabricilor, se închid magazinele și se deschid bisericile.

Ca o primă observație, în acea zi, deși timpul era foarte bun și vântul favorabil, căpitanul nu dădu ordin să se ridice pânzele. S-ar fi câștigat câteva noduri, dar ar fi fost *improper*. Era, totuși, foarte mulțumitor că li se permitea măcar marilor roți și elicei să-și respecte turațiile. L-am întrebat pe un puritan de la bord care poate fi cauza acestor toleranțe.

— Domnule, mi-a răspuns cu gravitate, trebuie respectat tot ceea ce vine direct de la Dumnezeu. Vântul este în mâna Lui, pe când aburii, în mâinile oamenilor!

M-am mulțumit cu această explicație și am început să observ ce se petrecea mai departe la bord.

Echipajul era în ținuta de gală, și îmbrăcămintea membrilor era foarte îngrijită. Nu m-ar fi mirat să mi se spună că toți cazangii munceau în costume negre. Ofițerii și inginerii purtau uniforme minunate, cu nasturi auriți. Pantofii sclipeau și rivalizau, din acest punct de vedere, cu caschetele lustruite. Căpitanul și secundul său serveau de model, gătiți proaspăt, milităroși, lustruiți și parfumați, plimbându-se pe pasarele.

Marea era minunată și strălucea sub primele raze ale primăverii. Nu se vedea nici o pânză în jur. Doar *Great-Eastern* ocupa întregul centru matematic al imensului orizont. La ora 10, clopotul de la bord bătu rar, la intervale regulate. Cel care-l făcea să sune, un timonier, în ținută de gală, obținea de la clopot un fel de sonoritate religioasă, și nu acele zgomote metalice care acompaniau țiuitul sirenelor de la cazane, când *steam-ship-ul* naviga prin ceață.

Tocmai atunci, numeroase grupuri apărură la ușile de la tambuchiurile din față și din spate. Bărbați, femei, copii, cu toții erau îmbrăcați cu grijă pentru respectiva împrejurare. Bulevardele se umplură în curând. Plimbăreții se salutau discret. Fiecare ținea în mână cartea de rugăciuni, și toți așteptau ultimele țuitori ce ar fi anunțat începerea slujbei. În clipa aceea am văzut că erau aduse o mulțime de Biblii pe un platou care servea de obicei pentru sandvișuri. Aceste cărți sfinte fură distribuite pe mesele templului.

Prin templu înțelegeam sala cea mare unde se servea masa. Era o construcție în zona din spate a navei, care, privită din exterior, amintea prin lungime și regularitate de Ministerul de Finanțe de pe strada Rivoli. Am intrat. Cei așezați la mese erau deja foarte numeroși. Domnea cea mai profundă liniște. Ofițerii ocupau o masă mai înaltă. În mijlocul lor, căpitanul Anderson părea un păstor. Prietenul meu Dean Pitferge se așeză lângă mine. Ochii săi mici se plimbau peste întreaga adunare. Eram acolo, îndrăznesc s-o spun, mai mult din curiozitate.

La 10:30, căpitanul se ridică și începu slujba. Citi în engleză un capitol din Vechiul Testament, al zecelea, cel al Exodului. Se auzeau distinct vocile subțiri ale copiilor și de mezzo-soprane ale femeilor, detașându-se de glasurile baritonale ale bărbaților. Acel dialog biblic dură cam o jumătate de oră. Ceremonia, simplă și demnă în același timp, era completată de gravitate puritană, și căpitanul Anderson, „stăpân după Dumnezeu”, vorbea acelei mulțimi suspendate pe o coajă de nucă în mijlocul oceanului imens, bucurându-se de respectul tuturor, chiar și de al celor mai indiferenți.

Dacă slujba s-ar fi limitat doar la acea lectură, totul ar fi fost bine. După căpitan, urmă un orator care aduse pasiune și violență acolo unde trebuiau să domine toleranța și reculegerea. Era vorba despre reverendul pe care l-am prezentat anterior, acel om mic de stat, foarte schimbător, intrigantul yankeu, unul dintre cei a căror influență era enormă în ținuturile din Noua Anglie. Discursul său fusese pregătit dinainte, și fiindcă avea ocazia să se remarce, nu o lasă să-i scape. Ar fi făcut la fel și abilul Yorick? L-am privit pe doctorul Pitferge. Nu clipea deloc și părea dispus să suporte focul predicatorului.

Acesta, grav, după ce își potrivea redingota neagră, își puse pălăria pe masă, își scoase batista și își șterse ușor buzele, apoi își roti privirea peste întreaga adunare.

— La început, zise el, Dumnezeu a creat America în șase zile și într-a șaptea s-a odihnit.

Auzind așa ceva, am ieșit imediat.

CAPITOLUL XIV

În timpul mesei, Dean Pitferge îmi povesti că reverendul își dezvoltase admirabil textul. Monitoarele, berbecii de asediu, forturile întărite, torpilele submarine, toate acele mașinării fuseseră prezente în discursul său. El însuși crescuse cât toată America. Dacă Americii îi plăcea să fie proslăvită așa, n-aveam nimic împotrivă.

Revenind în salonul cel mare, am citit următoarea notă: *Latitudine – Longitudine, Cursă: 255 mile.*

Același rezultat. Nu făcusem decât 1100 mile, cu cele 310 mile care despart Fastenet de Liverpool. Cam o treime din drum. În restul zilei, ofițeri, mateloți, pasageri și pasagere continuau să se odihnească asemenea Creatorului, după ce „construise America”. Nici un pian nu răsuna în saloanele tăcute. Piese de șah nu ieșiră din cutii, nici cărțile de joc. Salonul rămase pustiu.

Am avut ocazia, în ziua aceea, să-i fac cunoștință doctorului Dean Pitferge cu căpitanul Corsican. Tipul, original, îl amuză mult pe căpitan, povestindu-i cronica secretă a lui *Great-Eastern*. Îi demonstra că era o navă condamnată, vrăjită, căreia în mod fatal urma să i se întâmple o nenorocire. Legenda mecanicului sudat îi plăcu căpitanului Corsican, care, fiind scoțian, gusta asemenea minunății, dar nu-și putu reține totuși un zâmbet de neîncredere.

— Înțeleg, zise doctorul, că domnul căpitan nu crede prea mult legendele mele.

— Exagerați, replică Archibald Corsican.

— Mă veți crede, căpitane, întreabă doctorul, pe un ton mai serios, dacă o să vă spun că nava e bântuită de fantome în timpul nopții?

- Fantome? Cum? Credeți și în astfel de lucruri?
- Da, răspunse Pitferge, cred în ceea ce povestesc persoane ce nu pot fi contestate. Am aliat de la ofițerii de cart și de la câțiva mateloți că, în nopțile adânci, o umbră, de o formă vagă, se plimba pe punte. Cum apare? Nu se știe. Unde dispăre? Nimeni nu poate spune...
- Pe Sfântul Dustan! strigă căpitanul Corsican. O vom pândi împreună.
- În noaptea asta?
- Și-n noaptea asta, dacă vreți. Dumneavoastră, domnule, adăugă căpitanul, întorcându-se către mine, ne veți ține companie?
- Nu, le-am zis, nu vreau să tulbur misterul acestei fantome. De altfel, îmi place să cred că doctorul nostru glumește.
- Deloc, răspunse, încăpățânat, Pitferge.
- Atunci, doctore, i-am zis, chiar credeți serios în morții care se întorc la bordul navei?
- Știu că morții învie, replică doctorul, deși poate că acest lucru vi se pare ciudat, fiindcă sunt medic.
- Medic! exclamă căpitanul Corsican, dându-se înapoi, ca și cum acel cuvânt l-ar fi îngrijorat.
- Stați liniștit, căpitane, răspunse Dean Pitferge, surâzând amabil, în vacanță nu exagerez!

CAPITOLUL XV

În ziua următoare, prima din aprilie, oceanul avea un aspect primăvărat. Era verde ca preria sub razele soarelui ce răsare. Venirea lunii aprilie deasupra Atlanticului a fost superbă. Valurile se rostogoleau cu voluptate și câțiva marsuini, rude apropiate ale delfinului, săreau ca niște clovni în urma vasului.

De cum l-am întâlnit pe căpitanul Corsican, m-a și înștiințat că spectrul despre care vorbise doctorul n-a avut de gând să apară în cursul nopții. N-o fi fost destul de întuneric pentru el... Îmi trecu prin cap că totul fusese o minciuna de-a lui Pitferge cu ocazia zilei de 1 aprilie, căci în America și în Anglia, ca de altfel și în Franța, acest obicei este păstrat cu grijă. Mincinoșii, ca și cei mințiți nu lipsesc niciodată. Unii râd, alții se supără... Se mai schimbă și câțiva pumni, dar, între saxoni, acești pumni nu se transforma niciodată în lovituri de sabie. Se știe, de altfel, că în Anglia duelul atrage pedepse foarte severe. Ofițerii și soldații nu au voie să se bată, sub nici un pretext. Cel care ucide este condamnat la cele mai grele pedepse, iar eu îmi amintesc faptul că doctorul îmi citase numele unui ofițer care se afla la ocnă de peste 10 ani pentru că rănise mortal un adversar, deși întâlnirea fusese foarte cinstită. Se înțelegea

deci că, datorită acelei legi deosebit de excesive, duelurile dispăruseră dintre îndeletnicirile britanicilor.

Datorită unui soare frumos, observarea exactă a orei 12 se făcu foarte precis. Am aflat și latitudinea de 48°47', longitudinea de 36°48' și că parcursesem numai 250 mile. Cel mai lent transatlantic ar fi avut dreptul să ne remorcheze. Acest fapt îl supăra pe căpitanul Anderson. Inginerul atribuia lipsa de presiune ventilării insuficiente a noilor cuptoare. Eu mă gândeam că defectul provenea mai ales de la roți, ale căror diametre fuseseră diminuate imprudent.

Totuși, în acea zi, către ora două, se produse o îmbunătățire în ceea ce privea viteza *steam-ship-ului*. Atitudinea celor doi tineri logodnici îmi relevă acest lucru. Aplecați pe balustradele de la tribord, își murmurau cuvinte frumoase și băteau din palme. Priveau surâzători conductele de eșapament care se ridicau în jurul coșurilor lui *Great-Eastern*, prin deschiderea cărora ieșeau vaporii albi. Presiunea urcase în cazanele elicei. Puternicul agent termic forța supapele cu mai mult de 21 de livre pe un deget pătrat. Totuși, nu era decât o expirație slabă, vagă răsuflare, dar tinerii o sorbeau din priviri. Nu! Nici Denis Papin nu fusese mai fericit când văzuse că aburii ridicau capacul celebrei sale marmite!

— Iese fum! Iese fum! strigă tânăra, de îndată ce câțiva aburi scăpară din conducte.

— Să mergem să vedem mașina, propuse tânărul, strângându-și în brațe logodnica.

Dean Pitferge apăru lângă mine. Urmărirăm cuplul îndrăgostit printre cabine.

— Ce frumoasă e lumea la vârsta lor! Îmi zise el.

— Da, mai ales în doi...

Curând stăteam aplecați asupra tambuchiului mașinii cu elice. Acolo, în adâncul puțului întunecat, la 60 de picioare sub ochii noștri, am zărit cele 4 pistoane orizontale care se grăbeau unul spre altul, umezindu-se, în cursul fiecărei mișcări, cu puțin ulei lubrifiant.

În acest timp, tânărul își scosese ceasul, și fata, aplecată pe umărul său, urmărea tic-tacul care marca secunde. Cât ea socotea secunde scurse, el număra rotațiile elicei.

— Un minut! zise ea.

— 37 de rotații!

— 37,5 completă doctorul, care urmărise operațiunea.

— Și jumătate! strigă domnișoara. Ai auzit, Edward? Mulțumesc, domnule, adăugă ea, adresându-i lui Pitferge cel mai amabil surâs.

CAPITOLUL XVI

Revenind în salonul cel mare, am citit pe ușă:

This Night First Part
Ocean Time
Song: Beautiful isle of the sea. Piano solo: Chant du berger... Scotch song
Mr. Mac Alpine. Mr. Ewing. Mrs. Alloway. Doctor Trent
Intermission often minutes
Piano solo
Burlesque. Lady of Lyons. Entertainment
Mr. Paul Vert. Doctor Trent Sir James Anderson
Song: Happy moment. Song: You remember
Mr. Norville. Mr. Ewing
Finale God save the Queen!

După cum se vede, era un concert întreg, în două acte. Se părea că totuși, îi lipsea ceva, fiindcă am auzit în spatele meu:

— Păcat! N-au nimic de Mendelssohn!

M-am întors. Era un simplu steward care protesta astfel pentru că muzica lui preferata fusese omisă.

Am urcat iar pe punte și am pornit să-l caut pe Mac Elwin. Corsican tocmai îmi spusese că Fabian ieșise din cabina sa, și voiam, fără să-l încurc, să-l scot totuși din izolarea în care se găsea. L-am întâlnit pe puntea din față a *steam-ship-ului*. Am discutat un timp. N-a făcut nici o aluzie la trecutul său. După câteva momente, a tăcut și a devenit gânditor, închis în sine, nu mă mai auzea și își apăsa pieptul ca pentru a comprima ceva dureros. În timp ce ne plimbam împreună, Harry Drake ne-a ieșit în cale de mai multe ori. Gesticula aprins de fiecare dată, încât părea o moară de vânt. Mă înșelam oare? Mi se părea că Harry Drake îl privea pe Fabian cu o anumită insistență. Cred că Fabian a remarcat și el același lucru, fiindcă îmi zise:

— Cine e omul acesta?

— Nu știu, i-am răspuns.

— Nu-mi place deloc! adăugă el.

Dacă două nave se află în mijlocul mării, fără vânt, fără curenți care să le poarte, atunci, în cele din urmă, se vor aborda. Dacă s-ar afla în spațiu două planete imobile, atunci vor cădea una peste alta. Puneți doi dușmani în mijlocul unei mulțimi și se vor întâlni, inevitabil. E fatal. E doar o problemă de timp.

Cum veni seara, începu concertul. Salonul, plin de spectatori, era luminat intens. Printre tambuchiurile întredeschise se vedeau fețele oacheșe și mâinile groase ale marinarilor. Pe ușile care se închideau și se deschideau se înghesuiau stewarzii... Cea mai mare parte a celor prezenți, bărbați și femei, stăteau așezați pe divanele laterale și pe fotolii sau pe scaune.

S-a început cu *Ocean-Time*. Acesta era jurnalul zilnic, politic, comercial, literar, pe care îl făceau câțiva pasageri pentru nevoile de la bord. Americanii și englezii apreciau mult așa ceva.

Onorabilul Mr. Ewing a început să cânte „Frumoasa insulă de pe mare”.

Numărul de 1 aprilie conținea politică generală, faptul divers, cursul bursei, bineînțeles că în glumă, telegrame foarte naive. Trebuie recunoscut însă că distracțiile acelea nu-i amuzau decât pe cei care le redactaseră. Onorabilul Mac Alpine, un american dogmatic, citi cu convingere divagațiile sale prea puțin plăcute, fiind aplaudat furtunos de spectatori, și își termină lectura cu următoarele noutăți:

— Anunțăm că președintele Johnson a abdicat în favoarea generalului Grant. Dăm ca sigură alegerea Alteței Sale Imperiale ca succesor al Papei Pius IX. Ferdinand I-a atacat pe împăratul Napoleon III ca răspuns la cucerirea franceză din Mexic.

După ce *Ocean-Time* a fost aplaudat suficient, onorabilul Mr. Ewing, un tenor care arăta foarte bine, a început să cânte „Frumoasa insula de pe mare”.

„Cântecul pastorului” pentru pian solo, susținut de Mrs. Alloway, o englezoaică, și o farsă scoțiană a doctorului Trent încheiără primul act al programului.

După o pauză de 10 minute, în care nici un spectator nu se ridică de la locul sau, începu a doua parte. Francezul Paul Vert interpretează două valsuri încântătoare, inedite, care fură îndelung aplaudate.

După „burlescă”, urma distracția. Sir Anderson se ridică, surâzător, scoase un joc de cărți din buzunar, își sufleca mânecile albe și făcu fel de fel de scamatorii. După „Happy moment” al lui Mr. Norville și „You remember” al lui Mr. Ewing, urmară imnurile naționale ale Franței și Angliei. În concluzie, în cursul spectacolului s-au produs feluriți amatori, iar reușita a fost pentru autori și prietenii lor. Fabian nu s-a arătat deloc.

CAPITOLUL XVII

În cursul nopții dinspre luni spre marți, oceanul a fost foarte zbuciumat. Pereții despărțitori începură iar să scârțâie, iar pachetele își reluară cursele prin saloane. Când am urcat pe punte, pe la ora șapte, am constatat că ploua. Ofițerul de cart dăduse ordin să se strângă velatura. În cursul acelei zile de 2 aprilie, puntea rămase pustie. Chiar și saloanele erau goale. Pasagerii se refugiaseră în cabine, două treimi din comeseni nu veniseră nici la prânz, nici la cină. Nu se putu juca whist, căci mesele fugeau de sub mâinile jucătorilor. Șahul era impracticabil. Pe punte înfruntai ploaia și vântul. Acolo, mateloții, îmbrăcați în pelerine și purtând căști, se plimbau filozofând. Secundul, urcat pe pasarelă, protejat de o manta din cauciuc, făcea de cart. Sub rafalele de ploaie, ochii lui scânteiau de plăcere. Vremea îi convenea, și steamerul se deplasa după voia lui!

Cerul și oceanul se confundau prin ceață. Atmosfera era apăsătoare. Câteva păsări se azeau zburând pe deasupra noastră. Spre ora 10, se anunță că la tribord se zărise o corabie cu 3 catarge care naviga în sens opus. Nu se putu stabili sub ce pavilion era.

Către 11, vântul se înmuie și își schimba direcția. Azurul cerului se arată prin găurile dintre nori. Soarele apăru pentru câteva clipe, și se făcură observațiile zilnice, mai mult sau mai puțin exacte. Se întocmi următoarea notă:

Latitudine 45°29' nord Longitudine 41°25' vest Distanță: 256 mile.

Așadar, presiunea crescuse în cazane, dar viteza, nu. Trebuia însă recunoscut că totul era din cauza vântului ce bătea dinspre vest, lovind *steam-ship-ul* din față și întârziindu-l.

Pe la două, ceața se intensifica iar. Vântul deveni foarte rece. Vizibilitatea era redusă, iar ofițerii aflați pe pasarele nu mai zăreau oamenii din partea din față a vasului. Aburii scoși de valuri erau un pericol major pentru navigație. Abordajele nu se mai puteau evita, și aceste lucruri erau mai grave chiar decât incendiile.

Astfel, în mijlocul cetii, ofițerii și mateloții vegheau cu cea mai mare atenție. Dintr-o dată, apăru o corabie cu 3 catarge, la mai puțin de 200 de metri de *Great-Eastern*. Datorită vântului, nu avea cum să evite ciocnirea, dar steamerul reuși la timp să se îndepărteze, datorită promptitudinii cu care oamenii de cart îl anunțară pe timonier. Semnalele, bine reglate, se făceau cu ajutorul unui clopot aflat pe duneta din față. Un dăngănit însemna: o navă în față. Două dăngănituri: navă la tribord. Trei: nava la babord. Imediat omul de la cârmă manevra astfel încât să evite accidentul.

Vântul bătu până spre seară. Ruliul scăzu treptat pentru că oceanul se mai liniștise. Se anunță o nouă distracție cu Sir James Anderson. Salonul se umplu iar. Dar de data aceasta nu mai fu vorba despre scamatorii cu cărți. James Anderson povesti cum a pus cablul telegrafic pe fundul mării. A prezentat chiar câteva fotografii cu mașinile folosite atunci. A fost aplaudat și felicitat chiar de către inițiatorul acestei expediții, Cyrus Field, prezent acolo în seara aceea.

CAPITOLUL XVIII

Pe 3 aprilie, în primele ore ale zilei, orizontul oferea o culoare albicioasă, ceea ce anunța că ghețurile nu erau departe. Curând, *Great-Eastern* începu să navigheze printr-o zonă unde pluteau primele iceberguri, detașate din banchiză și provenite din Strâmtoarea Davis. Se organiză o pază specială pentru a se evita lovirea vasului de blocurile uriașe.

Dinspre vest, vântul bătea destul de tare. Norii, adevărate batalioane de vapori, atingeau suprafața oceanului. Prin găurile dintre ei se zărea albastrul cerului. Un clipocit surd ieșea din valurile împinse de vânt, și stropi de apă erau împrăștiați în jur de spuma talazurilor.

Pe punte nu se urcaseră încă nici căpitanul Corsican, nici Fabian sau doctorul Pitferge. M-am dus în partea din față a navei, unde pereții alcătuiau un fel de adăpost în care un pustnic se putea retrage din lume. M-am refugiat acolo, așezându-mă pe un spirai. Vântul, care lovea nava din față, spărgându-se de etravă, îmi trecea pe deasupra capului fără să mă atingă. Locul era foarte bun pentru a visa. Privirile cuprindeau întreaga imensitate a vasului. Marinarii furnicau pe catarge și în jurul mașinilor... De pe ocean nu distingeam nimic în afară de linia albăstruie a orizontului, marcată dincolo de tambure.

Pe la 12 și jumătate, notița afișată indica latitudinea de 44°53' nord și longitudinea de 47°6' vest. Numai 227 de mile parcurse în 24 de ore! Tinerii logodiți trebuiau să blesteme roțile acelea care nu se prea învârteau, elicea care abia se mișca, lipsa de aburi care se împotrivea dorinței lor.

Către ora 3, cerul, curățat de vânt, strălucea iar. Liniile orizontului deveniseră clare și păreau că se îndepărtează de acel punct central în care se găsea *Great-Eastern*. Valurile erau încă foarte mari, prin urmare, Atlanticul mai fierbea încă.

Pe la 3:35, o corabie cu 3 catarge fu semnalată la babord. Era un vas american, *Illinois*, care străbătea ruta spre Anglia.

În acea clipă, un locotenent mă făcu atent că treceam pe la coada bacului de la New-Found-Land, nume dat de englezi pentru Terra Nova. Sunt zone bogate în pește. Mai ales morun.

Ziua s-a scurs fără nici un incident. Puntea a fost frecventată de plimbăreții obișnuiți. Până atunci, nici o întâmplare nu-i adusese față în față pe Fabian și pe Harry Drake, pe care atât eu, cât și căpitanul Corsican îi supravegheam neîntrerupt. Seara ne-am strâns în salon. Izbucni o discuție destul de aprinsă între un nordist și un texan. Unul dintre ei cerea un împărat pentru Statele din Sud. Din fericire, acea discuție politică, ce amenința să se transforme în confruntare, fu întreruptă de sosirea unei depeșe imagineare adresată lui *Ocean-Time* și concepută astfel: „Căpitanul Semmes, ministrul de război, a pus Sudul să plătească pentru pierderile de la Alabama”.

CAPITOLUL XIX

Ieșind din salonul atât de puternic luminat, am urcat pe punte cu căpitanul Corsican. Noaptea era adâncă. Nu se zărea nici o constelație pe boltă, întunericul era de nepătruns în jurul navei. Ferestrele

construcțiilor păreau adevărate guri de foc. Abia se mai vedeau oamenii de cart de pe dunetă. Aerul era proaspăt, iar căpitanul își umplea plămânii.

— Mă sufocam în salon, îmi mărturisi el. Aici e mult mai bine. Atmosfera e așa de curată! Îmi trebuie cam 200 de metri cubi de aer proaspăt în 24 de ore, sau sunt pe jumătate asfixiat.

— Respirați, căpitane, respirați în voie, i-am răspuns. Oxigenul e un lucru minunat, ar trebui să spunem asta și londonezilor sau parizienilor care nu-l cunosc decât din auzite.

— Da, replică el, lor nu le place decât acidul carbonic. Fiecare cu gustul lui. Eu detest așa ceva, chiar în paharul cu vin de Champagne.

Discutând astfel, ne plimbam pe bulevardul de la tribord, adăpostiți de vânt, datorită pereților de la cabine. Am observat că se luaseră numeroase măsuri de prevedere împotriva blocurilor de gheață. Se măsura mereu temperatura apei de mare și, de îndată ce se observa un grad mai puțin, căpitanul schimba cursul. Știa că vasele se puteau bloca ușor în ghețurile de la acea latitudine, de aceea voia să evite un asemenea pericol. Ordinele sale pentru desfășurarea activității în timpul nopții erau îndeplinite întocmai. Căpitanul însuși nu dormea în acea perioadă. Numeroși ofițeri se ocupau de buna funcționare a mașinilor, roților, elicei. Pasagerii puteau sta liniștiți.

După ce am observat toate aceste lucruri, căpitanul Corsican și cu mine am revenit în partea din spate a navei. Am ajuns într-un loc ce ni se părea pustiu. Deși se vedea foarte greu, am zărit totuși un om aplecat peste o balustradă, la marginea vasului. Privea oceanul, dar ce putea zări în noaptea adâncă? Corsican se apropie de el:

— Fabian?

Fabian nu-i răspunse. Nu-l auzise. Corsican îl strigă din nou. Fabian tresări, întoarse capul spre el și îi făcu semn să tacă.

Apoi, cu mâna, îi arătă o umbră care se mișca încet, ceva mai departe. Era o forma abia vizibilă... Fabian zise, surâzând:

— Doamna în negru!

Am tresărit. Căpitanul Corsican mă luă de braț, și am simțit că și el era agitat. Același gând ne fulgerase mințile. Umbra era fantoma despre care ne vorbise doctorul Pitferge.

Mac Elwin recăzuse în contemplarea sa visătoare. Eu, cu respirația tăiată, cu privirea tulburată, mă uitam la forma aceea umană, abia desprinsă din întuneric. Aceasta avansa, ezita, se ducea, se oprea, își relua drumul, părea mai curând să alunece deasupra punții decât să pășească. Deodată, ajunse la 10 pași de noi și ramase pe loc. Am putut să disting atunci silueta unei femei a cărei față era acoperită cu un voal gros.

— O nebună! Nu-i așa ca e o nebună? murmura Fabian. Așa era, dar Fabian nu ne întreba pe noi, ci pe el însuși.

Biata creatura se apropie mai mult de noi. Am avut impresia că ochii ei, în spatele voalului, se fixează asupra căpitanului Mac Elwin. Acesta se ridică, electrizat. Femeia îi puse mâna pe inimă ca pentru a-i număra bătăile. Apoi o luă la fugă spre niște construcții apropiate.

— Ea! murmura Fabian.

Apoi își scutura capul, adăugând:

— Ce halucinație!

Căpitanul Corsican îl luă de mână.

— Vino Fabian, îi zise, ducându-l de acolo.

CAPITOLUL XX

Corsican și cu mine nu puteam să ne înșelăm. Era Ellen, logodnica lui Fabian, soția lui Harry Drake. Fatalitatea îi adusese pe toți trei la bordul aceleiași nave. Fabian n-o recunoscuse, deși strigase: „Ea! Ea!” Nu se înșelase considerând-o nebună. Devenise astfel datorită disperării, durerii, cu dragostea din inimă ucisă, trăind ca un om nedemn, smulsă de lângă Fabian, în mizerie, rușine și ruină. Despre asta vorbeam a doua zi cu căpitanul Corsican. Nu ne îndoiam deloc de identitatea acelei femei. Harry Drake o ducea pe continentul american și o silea să-i suporte viața lui aventuroasă. Privirea căpitanului se aprinse de un foc interior care nu prevestea nimic bun. Eu însă înțelegeam că nu puteam face nimic împotriva soțului și stăpânului ei. Cel mai important lucru era să împiedicăm o nouă întâlnire între Fabian și Ellen, căci până la urmă ar fi recunoscut-o. Nefericita fată nu ieșea niciodată ziua, nici pe punte, nici în saloane. Doar noaptea reușea să-și înșele temnicerul. Știam însă că peste patru zile urma să ajungem la New-York și speram să împiedicăm un eveniment fatal în acea perioadă.

Timpul trecu și, după prânz, mulți începură să parieze pe pilotul ce avea să ducă nava în rada portului New-York. Nu se știa cine avea să fie de cart atunci, și jucătorii își riscau banii într-un asemenea mod.

Onorabilul Mac Alpine luă conducerea afacerii. Reuși ușor să adune 86 de pariori, printre care și câteva femei.

Am coborât în salon și am citit că seara urma să aibă loc o adunare, prezidată de misionarul din Utah, domnul Hatch. Era o conferință a mormonilor. Pasagerii primiră foarte favorabil anunțul. Pe notiță se mai putea citi: *Latitudine 42°32' nord Longitudine 51°59' vest Cursă: 245 mile.*

Către ora 3 după-amiaza, timonierii semnală apropierea unui steamer mare, cu 4 catarge. Nava aceea își modifică puțin cursul, pentru a se apropia de *Great-Eastern*, cu intenția de a-l saluta. Era *Atlanta*, unul

dintre transatlanticele ce făceau legătura între New-York și Londra, trecând pe la Brest. Ne salută și îi răspunserăm la rândul nostru. Puțin mai târziu, cum mergea în sens opus, dispăru pe întinsul oceanului.

După aceasta, Dean Pitferge mă înștiință, fără plăcere, că întrunirea condusă de domnul Hatch nu putea fi audiată și de noi. Puritanii de la bord interzisese tuturor să se inițieze în secretele mormonismului!

CAPITOLUL XXI

Pe la ora 4, cerul se degaja de nori și deveni senin. Oceanul era foarte liniștit. Nava părea că stă pe loc. Ni se năzărea că ne găseam pe pământ. Nemișcarea lui *Great-Eastern* dădu pasagerilor ideea de a organiza curse. Noutatea se răspândi repede. Imediat se strânsesă sportivii, iar spectatorii ieșiră din saloane și din cabine. Un englez, onorabilul Mac Karthy, fu numit comisar, și concurenți se prezentară de îndată. Erau vreo jumătate de duzină de mateloți ce arătau precum centaurii, jumătate cal, jumătate om, gata să-și dispute marele premiu al vasului.

Locul cursei îl formau cele două bulevarde. Concurenții trebuiau să facă de 3 ori turul navei, să parcurgă un traseu de 1.300 de metri. Era suficient. În curând, tribunele, adică dunetele, fură invadate de mulțimea curioșilor, înarmați cu ocheane.

Fabian, căpitanul Corsican, doctorul Pitferge și cu mine ne-am așezat pe duneta din față. Acolo se afla lumea bună. În fața noastră se găseau locul de plecare și linia de sosire. Pariurile se făcură imediat. Fură riscate sume considerabile. L-am văzut pe Harry Drake amestecându-se printre ceilalți cu aplombul său obișnuit, discutând, certându-se, vorbind pe un ton ce nu admitea replică. Din fericire, Fabian, deși angajase ceva bani în cursă, mi se păru destul de indiferent la zarva din jur. Se ținea deoparte, gânditor, cu atenția în altă parte.

Dintre concurenții care se prezentaseră, doi atrăseseră într-un mod cu totul deosebit privirile publicului. Primul, un scoțian din Dundee, pe nume Wilmore, era scund, slab, osos, cu pieptul lat, ochii sclipitori și părea principalul favorit. Celălalt, un irlandez înalt pe nume O'Kelly, ca un cal de curse, cântărea din priviri șansele pe care le aveau cei din jurul său. Tocmai voiam să risc pe el câțiva dolari, când doctorul m-a prins de mână:

— Jucați pe cel mic, credeți-mă. Cel înalt nu merită.

— Ce vreți să spuneți?

— Nu e un pur-sânge. Inițial va avea o viteză bună, dar se va pierde pe parcurs. Cel mic, dimpotrivă, e un scoțian de rasă. Trupul i se ține bine pe picioare, pieptul e bine dezvoltat. Cred că tipul e antrenat în treburile de astea. Pariati pe el, nu veți regreta.

Am urmat sfatul dat de doctor și am jucat pe Wilmore. Ceilalți 4 concurenți nici nu intrau în discuție.

S-au tras apoi la sorți locurile. Norocul îl favoriza pe irlandez, care avea cea mai avansată poziție.

Apoi se dădu semnalul de plecare, în vacarmul general. Cunoscătorii își dădură imediat seama că Wilmore și O'Kelly erau alergători de profesie. Fără a se preocupa de rivalii lor, ei fugeau, cu trupul ușor aplecat înainte, cu capul drept, antebrațul lipit de stern. Erau cu picioarele goale. Călcâiul nu atingea deloc solul, lăsându-le elasticitatea necesară pentru a-și conserva forța. În concluzie, toate mișcărilor lor se completau reciproc.

În cel de-al doilea tur, O'Kelly și Wilmore se distanțaseră deja de adversarii lor epuizați. Demonstrau pe viu axioma pe care mi-o repetase doctorul:

— Nu picioarele aleargă, ci pieptul. Trebuie să ai genunchi buni, dar mai ales plămâni buni.

În penultima turnantă, strigatele spectatorilor salutară favoriții, care se aflau unul lângă altul, pe aceeași linie. Încurajările, uralele, țipetele izbucniră de peste tot.

— Ala mic o să câștige, îmi zise Pitferge. Vedeți, abia dacă respiră, în timp ce adversarul sau gâfâie.

Adevărat, Wilmore avea o față palidă și calmă. Cei doi se țineau însă la același nivel, apropiindu-se de linia de sosire.

— Ura! Ura pentru Wilmore! strigară unii.

— Wilmore a câștigat!

— Nu, au ajuns amândoi în același timp.

Wilmore câștigase, dar abia dacă-și depășise adversarul cu o jumătate de cap. Așa decise onorabilul Mac Karthy. Izbucniră discuțiile și cuvintele tăioase. Partizanii irlandezului, în special Harry Drake, susțineau că era vorba de o „cură moartă”, fără câștigător, și că trebuia reluată de la început.

Antrenat de o mișcare involuntară, Fabian se apropie de Harry Drake și îi zise:

— Greșiți, domnule, învingătorul este matelotul scoțian.

Drake se îndreptă spre el:

— Ce spuneți? îl întrebă, pe un ton amenințător.

— Că greșiți, răspunse, liniștit, Fabian.

— Asta, ripostă Drake, fiindcă ați pariat pe Wilmore.

— Am pariat tot pe O'Kelly, ca și dumneavoastră. Am pierdut și plătesc.

— Domnule, izbucni Drake, drept cine mă luați?

Nu rosti nimic în plus, fiindcă imediat căpitanul Corsican se interpușe între el și Fabian cu intenția de a prelua discuția. Îl trata pe

celălalt cu un dispreț și o duritate foarte semnificative. Dar, evident, Drake nu voia să aibă de a face cu el. După ce Corsican termină, Drake își încrucișă brațele și i se adresă lui Fabian:

— Domnule, aveți nevoie de prieteni ca să vă puteți apăra?

Fabian păli. Apoi se aruncă asupra lui Harry Drake. L-am reținut însă. Pe de altă parte, prietenii lui Drake îl duceau pe acesta din locul cu pricina, îndepărtându-l de noi. Mai apucă însă să-i arunce o privire plină de ură lui Fabian.

Căpitanul Corsican și cu mine coborâram cu prietenul nostru, care se mulțumi să ne spună, cu o voce liniștită:

— Cu prima ocazie o să-l pălmuiesc pe acest personaj!

CAPITOLUL XXII

În timpul nopții de vineri spre sâmbătă, *Great-Eastern* traversă curentul Gulfstream, ale cărui ape sunt închise la culoare și calde. Suprafața curentului, aflat între valurile Atlanticului, este ușor convexă. E un adevărat fluviu care curge printre două maluri lichide, și chiar unul dintre cele mai mari, de nivelul Amazonului sau al lui Mississippi.

Ziua de 5 aprilie începu cu un minunat răsărit de soare. Bătea un vânt calduț dinspre sud-vest. Soarele, care înverzise câmpiile de pe continent, usca pânzele umede. Vegetația mai întârzie câteodată, dar nu și moda. Curând, bulevardele se umplură de numeroase grupuri de plimbăreți.

În cursul dimineții, nu l-am văzut deloc pe căpitanul Corsican. Dorind să aflu noutăți despre Fabian, m-am dus la cabina pe care o ocupa, lângă marele salon. Am bătut, dar nu mi-a răspuns nimeni. Atunci am deschis ușa. Fabian nu era acolo.

Am urcat iar pe punte. Printre plimbăreți nu era nici un prieten de-al meu, nici măcar doctorul. Atunci mi-a trecut prin cap să aflu în ce loc era închisă nefericita Ellen. În ce cabină se alia? Unde o legase iar Harry Drake? Pe ce mâini era nefericita pe care soțul o abandona zile în șir? Dacă voiam să aflu toate acele lucruri, era pentru că doream să evit o întâlnire între ea și Fabian. Nu era, așadar, din curiozitate.

Am început să caut prin salonul cel mare al doamnelor și am străbătut culoarele celor două etaje care deserveau acea porțiune a navei. Inspekția se dovedi ușoară, numele pasagerilor erau afișate pe plăcuțe pe fiecare ușă, ceea ce simplifica și serviciul stewardzilor. N-am găsit nicăieri numele lui Harry Drake, ceea ce m-a surprins puțin, înțelegând că omul preferase cabinele din spate ale lui *Great-Eastern*. Din punct de vedere al confortului nu existau diferențe între cabine, căci Societatea Celor Speriați nu admisesese decât o singură clasă pentru pasageri.

M-am îndreptat, prin urmare, către sălile pentru servirea mesei și am străbătut cu atenție culoarele laterale care se întindeau între cele două rânduri de cabine. Toate camerele erau ocupate, toate aveau câte un nume, numai cel al lui Harry Drake era de negăsit. De data asta, am fost mirat de absența lui, căci credeam ca am vizitat întregul oraș plutitor și nu cunoșteam alt cartier mai retras decât acela. L-am întrebat însă pe un steward și am aflat ca mai existau 100 de cabine sub sălile de mese.

— Cum cobor acolo?

— Pe o scară ce pornește de pe punte.

— Mulțumesc! Și ce cabină ocupă domnul Drake?

— Nu știu, domnule.

Am urcat pe punte și, cercetând cu atenție locurile, am ajuns la ușa dincolo de care începea scara respectivă. Aceasta nu ducea către saloane vaste, ci spre un hol pătrat, întunecat, în jurul căruia se găseau numeroase cabine. Harry Drake, urmărind să o izoleze pe Ellen, nu putea alege un loc mai potrivit pentru dorința sa.

În cea mai mare parte, cabinele erau ocupate. Am parcurs holul și culoarele laterale, cercetând fiecare ușă. Numele căutat nu era scris pe nicaieri... Dezamăgit, voiam să mă retrag, când un murmur vag, abia sesizabil, se ridică din capătul culoarului aflat în partea stângă. M-am întors surprins. Sunetele se intensificau, pe măsură ce mă apropiam. M-am îndreptat într-acolo. Am recunoscut un fel de cântec trist, ale cărui cuvinte nu le înțelegeam.

Am ascultat. Cânta o femeie. În vocea ei se simțea o durere mare. Vocea trebuia să fie a bieteii nebune. Presimțirea nu mă înșela. M-am apropiat încet de cabina cu numărul 775. Era ultima de pe culoarul acela întunecat. Pe ușă nu era pus nici un nume. Harry Drake n-avea nici un interes să facă știut locul unde era închisă Ellen.

Vocea nefericitei ajunsese distinct până la mine. Cântecele ei nu era decât o suită de fraze neîntrerupte, ceva suav și trist, în același timp.

Deși nu aveam cum să-i stabilesc identitatea, eram convins că Ellen era cea care cânta astfel.

Am ascultat timp de câteva minute și tocmai voiam să mă retrag, când am auzit pași în holul pătrat. Era oare Harry Drake? În interesul lui Ellen și al lui Fabian, nu voiam să fiu surprins acolo. Din fericire, culoarul, care ocolea cabinele, îmi permitea să urc pe punte fără să fiu văzut. Țineam totuși să știu cine era persoana ai cărei pași îi auzisem. Puteam să văd, fără a fi văzut, datorită semiîntunericului ce stăpânea culoarul.

Zgomotul înceta. Printr-o coincidență, tăcu și Ellen. Am ascultat iar. Curând, cântecele reîncepu, parchetul scârțâind din nou sub presiunea unui pas de om. Am distins, în fundul culoarului, la lumina slabă ce se scurgea pe sub ușile cabinelor, silueta lui Fabian!

Nefericitul! Ce instinct îl condusesese în locul acela? Descoperise, ca și mine, locul unde era ascunsă tânăra? Nu știam ce să cred. Fabian avansa încet, asculta și părea că e tras de un fir invizibil. Ajunse în dreptul cabinei și se opri acolo.

Era imposibil ca vocea aceea să nu-i trezească amintiri foarte triste... Dar, din moment ce nu știa despre prezența lui Harry Drake la bord, cum ar fi bănuiră existența iubitei lui acolo?

Fabian asculta în continuare. Ce urma să facă? Să apeleze la forță? Dacă Ellen ieșea tocmai în clipele acelea? Orice era posibil și totul însemna pericol. M-am îndreptat spre el.

M-a recunoscut. L-am tras după mine. N-a opus rezistență. Apoi mi-a zis cu o voce spartă:

— Știi cine este nefericita ?

— Nu.

— E nebuna, îmi zise el. Vocea ei parcă vine de pe lumea cealaltă. Simt că puțină grijă, puțină iubire, ar vindeca-o pe femeia aceea.

— Să mergem, Fabian, să mergem!

Am urcat iar pe punte. Fabian, fără să mai spună un cuvânt, se îndepărta imediat de mine, dar eu nu l-am pierdut din privire până ce nu l-am văzut că intră în cabina lui.

CAPITOLUL XXIII

Câteva clipe mai târziu, m-am întâlnit cu căpitanul Corsican. L-am povestit scena la care asistasem. A înțeles, ca și mine, că situația se complica. Puteam să prevenim pericolele? Aș fi vrut tare mult să grăbesc înaintarea vasului, să pun un ocean întreg între Fabian și Harry Drake.

Despărțindu-ne, căpitanul Corsican și cu mine am convenit să-i supraveghem și mai sever pe actorii acelei drame, al cărei deznodământ putea exploda în orice clipă!

În ziua aceea îl așteptam de *Australasian*, un pachebot al companiei Cunard, cântărind 2760 tone, care deservea linia Liverpool-New-York. Probabil că părăsise America miercuri dimineața și trebuia să apară. Îl așteptam să treacă, dar el se încăpățâna să nu se arate.

Pe la 11, pasagerii englezi organizează o subscripție pentru răniții de pe bord, dintre care unii nu-și putuseră părăsi paturile. Printre aceștia se afla și șeful de echipaj, amenințat de o infirmitate fără leac. Lista se acoperi de semnături, dar câteva dificultăți de detaliu n-au putut fi ocolite, ceea ce duse la schimburi de cuvinte urâte.

La prânz, soarele ne permise o observare foarte exactă: *Longitudine 58°37' vest Latitudine 41° 11' nord Cursă: 257 mile.*

Căpitanul Anderson interveni, ca să-i distreze pe pasagerii plictisiți de o călătorie atât de lungă. Organiză exerciții de gimnastică pe care le conduse personal. Altă distracție fu anunțată pentru seara. N-am mai participat la așa ceva, căci glumele, chiar înnoite, mă oboseau.

Primele ore ale nopții le-am petrecut pe punte. Pe ocean se anunța iar vreme urâtă, deși cerul arata încă minunat. Ruliul începu să se accentueze. Admiram constelațiile care străluceau pe firmament. Deși știam că nu se pot număra mai mult de 5.000 de aștri pe întreaga boltă, în seara aceea am crezut că văd milioane. Pegasul, Pleiadele, Gemenii îmi apăreau în toată strălucirea lor. Taurul purta deasupra sa steaua Vega și, nu departe, se zărea acel râu de diamante care formează coroana boreală. Constelațiile imobile păreau că se deplasează o dată cu vasul, iar luna, joasă, scălda orizontul cu razele ei.

CAPITOLUL XXIV

Noaptea fu foarte agitată. Vasul, lovit de talazuri, mergea ca un om nechibzuit. Mobilele se deplasau cu zgomot. Vântul sufla tare.

Pe la ora 6, m-am târât până la scara ce ducea pe punte. Am reușit să o urc, dar cu mare greutate. Apoi m-am îndreptat spre duneta din față. Locul era pustiu, nu se găsea acolo decât doctorul Pitferge. Se ținea bine de pereții din jur și stătea cu spatele împotriva vântului. Îmi făcu semn să mă apropiu, dar din cap, nu cu mâna, pentru că l-ar fi dărâmat furtuna. Nici nu putea să-mi vorbească, fiindcă nu l-aș fi auzit de la distanța aceea. Am ajuns până la el după mari eforturi.

— Ai văzut, îmi zise el, ce ghinion are acest *Great-Eastern*? Exact când să ajungă în America, a început ciclonul, un adevărat ciclon, declanșat la comandă!

Doctorul pronunța numai fraze întretăiate. Vântul îi înghițea jumătate din cuvinte. Totuși, l-am înțeles. De altfel, cuvântul „ciclon” nu cerea lămuriri suplimentare.

Se știe că furtunile acelea rotitoare, numite uragane în Oceanul Indian și în Atlantic, tornade pe coasta africană, taifunuri în Marea Chinei, au o forță uimitoare și pun în pericol serios navele cele mai sigure.

Great-Eastern era prins într-un ciclon. Cum avea să-l înfrunte?

— O să dea nenorocirea peste noi, îmi repeta Dean Pitferge.

Etrava navei dispăru sub munții de apă care ne atacau din față, dinspre babord. Nu se putea vedea nimic la mai mult de un metru în față. Pe la ora 7, apele deveniră monstruoase. Oceanul era zguduit de valuri imense, ale căror vârfuri înspumate se prăbușeau într-un zgomot infernal.

Întorcându-mă, i-am văzut pe căpitan, pe secund și pe primul inginer înfodoliți în haine impermeabile, prinși bine de balustrada pasarelelor. Erau învăluți în ceața cauzată de valuri. Căpitanul surâdea, după cum îi era obiceiul. Secundul râdea și își arăta dinții albi.

Nu-mi puteam explica încăpățânarea căpitanului, dorința lui de a se lupta cu oceanul. Ar fi putut să întoarcă vasul și să o șteargă din calea furtunii, dar el înainta hotărât. Pe la 7:30, aspectul Atlanticului era înspăimântător. Priveam acel spectacol unic, cu mare interes. Lupta colosului cu oceanul. Până la un punct, am înțeles opinia celui care era „stăpân după Dumnezeu” pe navă. Omul nu voia să cedeze. Dar uitase ca puterea mării e infinită și nu-i poate rezista nimic făcut de mână omenească! Oricât de solid ar fi fost, uriașul trebuia să fugă din calea furtunii...

Dintr-o dată, aproape de ora 8, se produse șocul. Nava primi o lovitură formidabilă, din partea oceanului, în zona din față a babordului.

— Asta nu e o palmă, e un pumn în bărbie, îmi zise doctorul.

Lovitura ne năucise. Două bucăți dintr-o epavă apărură pe culmea valurilor. Erau de la vasul nostru? *Great-Eastern* tresărise la acel șoc, dar își continua drumul. Se vedeau mai multe resturi lăsate de apele furioase, care ajunseseră pe punte, deși aceasta se afla la 50 de picioare deasupra nivelului mării. Fuga din fața furtunii era mai necesară ca niciodată, dar, cu toate astea, vasul îi ținea piept mai departe. Nu voia să cedeze și nu avea să se dea înapoi! Un ofițer și câțiva marinari fură trimiși în partea din față a punții ca să o curețe de resturi.

— Atenție, îmi zise doctorul, nenorocirea nu e departe.

Marinarii se duseră la provă. Noi eram în dreptul celui de-al doilea catarg. Priveam prin ceața din care apăreau valurile ce măturau puntea. Urmă o altă lovitură a talazurilor, mai violentă decât prima, care smulse o placă enormă de fontă ce acoperea baba din față, demolă capota masivă situată deasupra postului echipajului și, biciuind în plin pereții de la tribord, îi deșiră și îi târî ca pe niște bucăți de pânză.

Oamenii fuseseră răsturnați. Unul dintre ei, un ofițer, pe jumătate înecat, își scutură favoriții uzi și se ridică. Apoi, văzându-l pe unul dintre mateloți zăcând fără cunoștință, se repezi la el, îl luă pe umeri și îl duse de acolo. Oamenii se apropiară de capota zdrobită. În culoarul de sub ei, apa avea o înălțime de 3 picioare. Alte resturi se zăreau pe mare, și printre acestea, cele câteva mii de păpuși pe care compatriotul meu de pe strada Chapón voia să le aclimatizeze în America.

Urmă o altă lovitură a talazurilor, mai violentă decât prima...

Vasul începea să ia serios apă. Masa lichidă se grăbea să pătrundă prin orice gaură sau deschizătură. Invazia mării era atât de evidentă, încât, după raportul inginerului, *Great-Eastern* promise mai mult de 2.000

de tone de lichid în momentele acelea, cantitate care ar fi fost suficientă pentru a scufunda o fregată.

— E bine! făcu doctorul, a cărui pălărie fu luată de o rafală de vânt. Vasul nu mai putea fi menținut în situația aceea. Trebuia să fugă imediat din calea furtunii. Cu partea din față deformată, steamerul izbea valurile și părea un om care înota printre vârtejuri, epuizat, cu gura deschisă.

În sfârșit, căpitanul Anderson înțelese. L-am văzut alergând spre roata cea mică de pe pasarelă și modificând poziția cârmei. Imediat, aburii se precipitară către cilindrii din spate. Colosul, evoluând ca o barcă, își schimbă direcția spre nord și o șterse din calea furtunii.

În acele momente, căpitanul, care era atât de calm de obicei, atât de stăpân pe situație, strigă furios:

— Nava mea este dezonorată!

CAPITOLUL XXV

De abia virase *Great-Eastern* și-și modificase cursul, că ruliul dispăru. Agitației îi urmă imobilitatea absolută. Se servi apoi masa de dimineață. Cei mai mulți pasageri, liniștiți de nemișcarea navei, coborâră în *dining-room* și mâncară, fără a resimți nici o zguduire sau vreun șoc. Nici o farfurie nu lunecă pe pământ, nici un pahar nu-și goli conținutul. Dar, peste trei sferturi de oră, mobilele își reîncepură balansul, suspensiile se legănav în aer, porțelanurile se ciocniră, iar *Great-Eastern* își reluă drumul spre vest pe care fusese silit să și-l întrerupă pentru scurt timp.

Am urcat pe punte cu doctorul Pitferge. L-am recunoscut pe omul cu păpușile.

— Domnule, i-a zis doctorul, lumea dumneavoastră în miniatură a fost pusă la grea încercare. Bebelușii nu vor mai vorbi în Statele Unite ale Americii.

— Ce să-i faci? îi răspunse industriașul parizian. Acolo vom confecționa alții.

Se vedea că francezul acela nu era omul care să dispere. L-am salutat și am pornit mai departe, spre zona din spate a vasului. Acolo, un timonier ne spuse că lanțurile cârmei fuseseră smulse în timpul când nava primise cele două lovituri din partea oceanului.

— Nu știu ce s-ar fi întâmplat dacă accidentul s-ar fi produs în momentul manevrelor de întoarcere, îmi zise Pitferge, pentru că valurile izbeau foarte tare nava. Pompele au încercat să golească apa care a intrat în vas. Dar mai e destul de lucru.

— Și bietul matelot rănit? L-am întrebat eu.

— E lovit rău la cap. Sărmanul! E un pescar tânăr, căsătorit, tatăl a doi copii, care își făcea prima călătorie peste mări. Medicul de la bord

are grijă de el, și mă tem pentru soarta lui. S-a răspândit și zvonul că mai mulți oameni au fost luați de valuri de pe vas, dar, din fericire, s-a dovedit a fi o minciuna.

— Ne-am reluat, așadar, drumul?

— Da, răspunse doctorul, drumul spre vest, împotriva vântului și a mării. Se simte, nu? adăugă el, agățându-se de un tachet pentru a nu luneca pe punte. Știți, domnule, ce aș face dacă *Great-Eastern* mi-ar aparține? Aș face din el un transatlantic de lux, cu 10.000 de franci locul. N-ar fi la bord decât milionari, oameni care să nu se grăbească. Aș face drumul din Anglia în America într-o lună sau șase săptămâni. Aș merge mereu cu vântul în față sau în spate. N-aș avea niciodată rului sau tangaj. Pasagerii mi-ar fi astfel întotdeauna asigurați împotriva râului de mare.

— E o idee patetică, i-am zis.

În acest timp, steamerul își continua drumul cu viteză redusă. Talazurile erau impresionante, dar etrava tăia valurile cu siguranță. Un munte de metal înaintând împotriva unuia de apă era o imagine care nu mai corespundea realității. Puteam zice că o stâncă aștepta ca valurile să se spargă, neputincioase, de ea. De altfel, începu să plouă torențial, ceea ce ne obligă să căutăm adăpost sub capota marelui salon. Aversa avu ca efect diminuarea vântului și calmarea oceanului. Cerul se curăți de nori spre vest și se luminează. Pe la ora 10, uraganul își dădu ultima suflare.

La prânz, s-a putut observa cu destulă precizie locul unde ne aflam și s-a afișat:

Latitudine 41°50' nord, Longitudine 61°57' vest, Cursă: 193 mile.

Diminuarea considerabilă a drumului parcurs nu trebuia să fie atribuită decât furtunii care, în cursul nopții și al dimineții, suflase asupra noastră. Unul dintre pasageri, un adevărat locuitor al Atlanticului, pe care-l străbătea pentru a 44-a oară, ne-a mărturisit că așa ceva nu mai întâlnise până atunci și nici un uragan nu mai produsese atâtea ravagii. Trebuie repetat însă că admirabilul *steam-ship*, chiar dacă naviga doar satisfăcător, chiar dacă se balansa cam tare, prezenta o perfectă siguranță față de furiile oceanului, rezista ca un bloc masiv și rigiditatea sa era datorată perfecte omogenități a construcției, dublei sale coci și marginilor sale întărite.

Numai că, oricât de mare ar fi fost puterea lui, nu trebuia opus cu orice preț unui ocean înfuriat. O navă nu e niciodată „dezonorată” dacă fuge din calea uraganului, oricât de mare și de rezistentă ar fi. Un comandant nu trebuie să uite că viața unui om e mai importantă decât satisfacerea propriului orgoliu. În orice caz, să te abții este periculos, să te încăpățânezi este condamnat, iar un exemplu recent, o catastrofă regretabilă, ce a afectat un pachebot transatlantic, a demonstrat că un

căpitan greșește când luptă peste măsură împotriva mării, chiar dacă simte că pe urmele sale se află un vas al unei companii concurente.

CAPITOLUL XXVI

În acest timp, pompele continuau să extragă apa din lacul ce se formase în interiorul lui *Great-Eastern*. Puternice și rapide, puse în funcțiune de aburi, ele restituiau Atlanticului ceea ce-i aparținea. Ploaia încetase. Vântul se răcea iar. Cerul, curățat de furtună, era senin. Când se făcu noapte, am rămas să mă plimb pe punte. Saloanele erau puternic luminate. Stele apăreau și dispăreau printre norii duși în viteză de vânt. În jur și în depărtare, totul se stingea în noaptea întunecoasă. Revenind spre capota marelui salon, am fost surprins să văd o mulțime compactă de spectatori care aplaudau o trupă de acrobați.

Oricât de interesant era programul lor, nu m-am oprit acolo. Am trecut pe lângă sala de joc, de unde se auzeau mereu strigate și cuvinte fără perdea. Noroc că pe mine nu mă atrăgea așa ceva. Consideram jocurile drept o plăcere bolnăvicioasă. Nici societatea celor care le practică nu mă atrage. La bord, aceasta era dominată de Harry Drake și de credincioșii lui. Evitam contactul cu acei aventurieri care plecau să facă avere în America. Treceam, așadar, pe lângă sala respectivă, când o explozie violentă de strigăte și injurii mă făcu să mă opresc. Am ascultat și, după o clipă de liniște, spre marea mea mirare, mi s-a părut că aud vocea lui Fabian. Ce căuta el acolo? Se dusesse după dușmanul lui?

Am deschis imediat ușa. În clipa aceea, tumultul atinsese maximum de intensitate. În mijlocul mulțimii de jucători, l-am zărit pe Fabian. Era în picioare, față în față cu Drake. M-am repezit spre prietenul meu. Fără îndoială că Drake îl insultase grosolan, căci mâna lui Fabian se ridică să lovească și, dacă nu atinse obrazul celuilalt, fu din cauza căpitanului Corsican, care-l opri cu un gest rapid.

Inevitabilul se produsese, în ciuda măsurilor noastre, și cei doi dușmani de moarte ajunseseră să se provoace. Era prea târziu ca să-i mai separe. Lucrurile trebuiau să-și urmeze cursul. Căpitanul Corsican mă privi, și în ochii lui am surprins mai multă tristețe decât emoție.

Pe cartea de vizită pe care dușmanul său i-o aruncase ca semn că primește provocarea, Fabian citi un nume. Un răcnet îi scăpă din piept:

— Harry Drake! strigă el. Deci tu ești!

— Eu, căpitane Mac Elwin, îi răspunse, liniștit, rivalul.

Nu ne înșelasem. Dacă Fabian nu știuse până atunci nimic despre Drake, acesta era foarte bine informat despre tot ce făcea căpitanul Mac Elwin la bordul navei.

CAPITOLUL XXVII

Chiar a doua zi, în zori, am mers să îl caut pe căpitanul Corsican. Era în marele salon, petrecuse noaptea cu Fabian. Acesta era încă sub influența emoției pe care i-o provocase numele soțului iubitei sale. Oare o intuiție secretă i-a dat ideea că Drake nu era singur la bord? Sau amintirea Ellenei îi revenise cu maximă intensitate datorită prezenței acelui om? Ghicise că biata nebună era fata pe care o dorise atâția ani? Corsican nu putea să-mi răspundă la întrebări, fiindcă Fabian nu rostise un cuvânt toată noaptea.

Corsican avea pentru Fabian o dragoste de frate. Era descumpănit.

— Am intervenit prea târziu, îmi spuse el. Înainte ca mâna lui Fabian să se ridice asupra nemernicului, ar fi trebuit să-l lovesc pe Drake.

— Era o violență inutilă, i-am răspuns. Harry Drake nu v-ar fi urmat gestul și n-ar fi răspuns provocării. El îl avea în vedere de mult pe Fabian.

— Aveți dreptate, recunosc căpitanul. Banditul îl cunoaște bine pe Fabian, îi știe trecutul, iubirea. Poate că Ellen, înnebunind, i-a spus toate secretele. Sau poate i-a mărturisit chiar ea, înainte de căsătorie, dragostea ei pentru căpitan. Împins de gânduri urâte, găsindu-se lângă Fabian, vrea să se răzbune, pozând în victimă. Banditul ăsta e, probabil, un duelist foarte bun.

— Da, am murmurat eu, am aflat că a ucis în modul acesta 3 sau 4 oameni...

— Domnul meu, îmi zise Corsican, nu pentru duel mă tem eu. Căpitanul Mac Elwin nu se sperie de nici un pericol. Urmările întâlnirii sunt de temut. Dacă Fabian îl ucide pe omul acesta, oricât de ticălos ar fi, se va produce o prăpastie de netrecut între Ellen și iubitul ei. Doar Dumnezeu știe că, în starea în care este, singura ei speranță e să fie alături de Fabian pentru a reveni vreodată în lumea reală.

— Adevărat. În ciuda a ceea ce poate să se întâmple, nu putem dori pentru Ellen și Fabian altceva, decât ca Harry Drake să piară! Dreptatea e de partea noastră.

— Desigur, dar eu tremur pentru prietenul meu și regret nespus că n-am reușit să-l fac să evite întâlnirea asta. Aș fi sacrificat orice să lupt eu în locul lui, mi-aș fi dat chiar și viața.

— Căpitane, i-am zis, strângându-i mâna, n-am primit încă vizita celor pe care Drake și i-a ales ca martori. Poate că încă nu e totul pierdut.

— Cunoașteți vreun mijloc de a împiedica înfruntarea?

— Nu. Dar, dacă duelul acesta trebuie să aibă loc, mi se pare că nu se va desfășura decât în America și n-ar fi exclus ca până atunci să intervină ceva care să modifice situația.

Căpitanul clătină din cap ca un om care nu admite că întâmplarea joacă un rol prea important în problemele omenești. Chiar atunci, Fabian urcă pe punte, în apropierea noastră. L-am văzut doar o clipă. Paloarea lui m-a pus pe gânduri. Rana ce se cicatrizase în sufletul său se deschisese iar. Nu mă vedea. L-am urmat. Rătăcea fără un scop anume și căuta să ne evite.

Prietenia nu e întotdeauna bine venită. Așa că, atât căpitanul Corsican, cât și eu însumi ne-am gândit că era mai bine să respectăm durerea lui și să nu intervenim. Deodată, Fabian tresări, apoi veni spre noi.

— Ea era nebuna? zise el. Ea era, nu? Biata Ellen!

Nu era încă sigur de crudul adevăr și plecă mai departe, așteptând răspunsul pe care nu îndrăzneam să i-l dăm...

CAPITOLUL XXVIII

Nu aflasem până la prânz dacă Harry Drake își trimisese martorii. Acele amănunte ar fi fost, fără îndoială, rezolvate până atunci, dacă soțul lui Ellen ar fi dorit o confruntare cât mai rapidă. Întârzierea lui ne dădea vreo speranță? Știam că saxonii privesc altfel duelul și că acesta dispăruse dintre obiceiurile lor. De data asta însă se căutase așa ceva. Întâlnirea dintre Fabian și Drake părea inevitabilă.

La 12:30, fură afișate următoarele observații:

Latitudine 40°33' nord, Longitudine 66°21' vest, Cursa: 214 mile.

Great-Eastern se afla la 348 de mile de Sandy-Hook, limba de nisip care forma intrarea în punga portului New-York. Curând va pătrunde în apele americane.

În timpul prânzului, nu l-am văzut pe Fabian la locul său obișnuit, în timp ce Drake îl ocupa pe al său. Mizerabilul mi s-a părut îngrijorat. Încerca să-și înece remușcărilor în vin? De mai multe ori se uită spre mine, dar nu îndrăzni să mă fixeze din priviri. Oare îl căuta pe Fabian prin sală? N-aș putea să o spun. Un lucru notabil a fost că a părăsit masa înainte de a o termina. M-am ridicat pentru a-l urmări, dar el s-a dus în cabina lui și s-a încuiat înăuntru.

Am urcat pe punte. Marea era admirabilă, cerul senin. Doctorul Pitferge, pe care l-am întâlnit acolo, mi-a dat știri proaste despre matelotul rănit. Starea sa era foarte gravă, în ciuda eforturilor pe care le depunea doctorul.

Pe la 4:00, fu semnalată o navă la babord. Secundul îmi zise că era *City of Paris*, de 3.000 tone, unul dintre cele mai bune steamere ale

Companiei Inman, dar se înșelă. Apropiindu-se, puturăm citi numele pachebotului. Era *Saxonia*, de la Steam-National Company. Puntea acelui vas era plină de pasageri care ne salutau zgomotos.

Pe la 5, se ivi o altă navă la orizont, prea îndepărtată însă pentru a-i afla naționalitatea. Trebuia să fie *City of Paris*. Întâlnirea între nave constituie o mare atracție pentru cei de la bord, oaspeți ai Atlanticului, care se salută când au ocazia. Pericolul comun pe care îl înfruntă reprezintă, fără îndoială, principala legătură între oameni care nu se cunosc.

Pe la 6, întâlnirăm cea de-a treia navă, *Philadelphia*, a liniei Inman, utilizată pentru transportul imigranților de la Liverpool la New-York. Am înțeles că ne aflăm pe un drum foarte frecventat și că pământul nu putea să fie prea departe. Cum mai doream să-l ating!

A urmat *Europa*, pachebot de 3.200 tone și 1300 cai putere. Steamerul acesta aparținea companiei transatlantice și transporta pasagerii pe ruta Havre – New-York.

Pe la 7:30, se făcu noapte. Luna apăru printre razele soarelui muribund. Un text religios, citit de către căpitanul Anderson în salonul cel mare și completat cu cântece, dură până la 9 seara.

Ziua se termină, fără ca eu sau căpitanul Corsican să primim vizita martorilor lui Drake.

CAPITOLUL XXIX

Ziua următoare, luni 8 aprilie, fu foarte frumoasă. Soarele strălucea cu putere de când răsărise. Pe punte l-am întâlnit pe doctorul Pitferge care se scălda în lumină. Veni în întâmpinarea mea.

— A murit bietul nostru rănit, îmi zise el. A murit în cursul nopții. Pentru sfârșitul lui vor răspunde medicii, numai că ei nu se tem de nimeni. Iată că ne părăsește cel de-al cincilea nefericit, de când am plecat din Liverpool. Drumul nu s-a terminat încă!

— Sărmanul! A murit tocmai când suntem așa de aproape de coasta americană. Ce se va întâmpla cu soția și cu copiii lui?

— Ce putem face? îmi zise doctorul. Asta e marea lege în fața căreia ne supunem toți. Trebuie să ne retragem din calea celor care ne urmează. Părerea mea e că murim pentru că ocupăm un loc la care are dreptul altul. Știți câți oameni vor pieri în cursul existenței mele, dacă voi trăi 60 de ani?

— Nu m-am gândit la așa ceva, doctore.

— Calculul e simplu, continuă Dean Pitferge. 60 de ani înseamnă, în cifre rotunde, cam 2 miliarde de secunde. Așadar, în acest timp vor pieri 2 miliarde de indivizi care își jenau succesorii, și eu, la rândul meu,

voi pleca atunci când voi deveni supărător pentru urmașul meu. Problema e să devin astfel cât mai târziu.

Doctorul mai continuă o vreme această teză. Nu aveam ce să discut asupra subiectului și l-am lăsat să vorbească. Ne plimbam, el vorbea, eu ascultam, și observam dulgherii care reparau stricăciunile cauzate de furtună. Dacă Anderson dorea să intre în portul New-York fără avarii, lucrătorii trebuiau să se grăbească, fiindcă *Great-Eastern* naviga rapid pe acele ape liniștite, și cred că niciodată viteza lui nu fusese atât de mare. Am înțeles bucuria celor doi logodnici care, aplecați peste balustradă, supravegheau mașinile.

Pe la prânz, ofițerii au stabilit poziția și au ajuns la concluzia că pământul trebuia să fie semnalat în curând.

În timp ce mă plimbam după masa de prânz, căpitanul Corsican se apropie de mine. Avea să-mi dea noutăți. Am înțeles acest lucru după figura lui preocupată.

— Fabian i-a primit pe martorii lui Drake, îmi zise el. Mă roagă să-i fiu martor. Vă întreabă dacă puteți să fiți alături de el în problema aceasta.

— Da, căpitane. Așadar, orice speranță de a împiedica duelul s-a spulberat?

— Da.

— Spuneți-mi, de la ce a pornit cearta dintre ei?

— De la o discuție din timpul jocului, un fleac... De fapt, dacă Fabian nu-l cunoștea pe Drake, ticălosul îl știa foarte bine. Numele de Mac Elwin îi provoacă insomnii și vrea să-l îngroape o dată cu omul care îl poartă.

— Cine sunt martorii lui Drake?

— Unul este doctorul Trent, un farsor...

— Și celalalt?

— Un yankeu pe care nu-l cunosc.

— Când trebuie să vă întâlniți?

— Îi aștept aici.

În curând, cei doi martori ai lui Drake se îndreptară spre noi. Doctorul Trent luă cuvântul, după ce ne salută cu importanță, salut la care căpitanul Corsican abia răspunse.

— Domnilor, ne zise el, pe un ton solemn, prietenul nostru Drake, un gentleman ale cărui merite și maniere au fost apreciate de toată lumea, ne-a trimis la dumneavoastră ca să tratăm o problemă delicată. Mai bine zis, căpitanul Mac Elwin, la care ne-am prezentat inițial, v-a desemnat drept reprezentanții săi în această treabă. Cred că ne vom înțelege ca niște oameni bine crescuți, rezolvând toate aspectele delicate ale misiunii noastre.

N-am răspuns și l-am lăsat să bată mai departe câmpii.

— Domnilor, reluă el, nu se discută ce vină îi revine căpitanului Mac Elwin sau lui Harry Drake. Amândoi au motive să se înfrunte și poate că și fără motive tot ar fi ajuns la această situație.

Toată pălăvrăgeala aceea începuse să-l plictisească pe căpitanul Corsican, care își mușca mustața nerăbdător.

— Să n-o mai lungim, domnule doctor, îi tăie el vorba. Lucrurile sunt simple. Prietenul dumneavoastră e cel ofensat. Are dreptul să-și aleagă armele. Altceva?

— Căpitanul Mac Elwin acceptă? Întrebă doctorul, descumpănit de tonul lui Corsican.

— Tot.

— Harry Drake alege sabia.

— Bine. Unde va avea loc confruntarea? La New-York?

— Nu, aici, la bord.

— Dacă țineți... Când? Măine dimineață?

— În seara asta, la ora 6, pe platoul din spate al navei, care va fi pustiu atunci.

— Perfect.

Zicând acestea, căpitanul Corsican mă apucă de braț și-i întoarse spatele doctorului Trent.

CAPITOLUL XXX

Nu mai era posibil să îndreptăm lucrurile. Ne mai despărțeau doar câteva ore de momentul în care cei doi adversari urmau să se întâlnească. De ce atâta grabă? De ce Harry Drake nu aștepta să debarcăm mai întâi? Poate pentru că nava aceea, închiriată de o companie franceză, îi părea un teren mai propice pentru întâlnirea care trebuia să se încheie cu un omor. Sau Drake avea vreun interes ascuns pentru a se debarasa de Fabian, înainte ca el să pună piciorul pe continentul american și să bănuiască prezența Ellenei la bord?

— Nu contează asta, zise căpitanul Corsican. Trebuie ca totul să se termine odată.

— Pot să-l rog pe doctorul Pitferge să asiste la duel în calitate de medic?

— Da, chiar ați face bine.

Corsican se despărți de mine pentru a se alătura lui Fabian. În acea clipă, începu să sune clopotul de pe pasarelă. L-am întrebat pe timonier ce semnifică. Mi-a spus că se anunța „îngroparea” matelotului care murise în cursul nopții. Urma să aibă loc trista ceremonie. Vremea, până atunci frumoasă, începea să se schimbe. Nori negri se ridicau dinspre sud.

La chemarea clopotului, pasagerii se adunară la tribord. Pasarelele, tamburele, bastingajele, ambarcațiunile suspendate pe portmantouri, toate se umplură de spectatori. Ofițerii, mateloții, mecanicii care nu erau de serviciu se aliniară pe punte.

Pe la ora două, apărură un grup de marinari din direcția infirmeriei. Trupul matelotului, cusut într-o bucată de pânză și fixat pe o targă, era dus de 4 oameni. De picioarele mortului se legase o ghiulea. Matelotul era acoperit cu drapelul britanic. Cei care-l purtau pe sărmanul marinăr, urmați de tovarășii dispărutului, avansau încet în mijlocul mulțimii care se dădea la o parte din fața lor. Ajuns în spatele roții mari de la tribord, cortegiul se opri, și cadavrul fu depus pe un altar.

În fața mulțimii de spectatori cățărați pe un tambur, se afla căpitanul Anderson și ofițerii cei mai importanți. Căpitanul avea în mână o carte de rugăciuni. Își scoase pălăria și, timp de câteva minute, în mijlocul unei liniști adânci, citi cu o voce gravă.

Apoi, la un semn, trupul fu ridicat și lunecă până în mare. O clipă se menținu la suprafață, pluti, apoi dispărură în mijlocul unui cerc de spumă.

În clipa aceea se auzi vocea matelotului:

— Pământ!

CAPITOLUL XXXI

Pământul, anunțat chiar în clipa când marea înghițea trupul matelotului, era gălbui și abia se zărea. Linia dunelor ce se ridicau era Long-Island, un mare banc de nisip acoperit de vegetație, cu care începe coasta americană de la Montauk și continuă până la Brooklyn, anexa New-Yorkului. Numeroase goelete stăteau aliniate lângă insula aceea acoperită de vile și de casele de vacanță. Era locul de relaxare preferat de new-yorkezi.

Fiecare dintre pasageri salută cu mâna pământul atât de dorit, după o călătorie îndelungată și presărată cu incidente penibile. Toate binoclurile se concentrară asupra primei mostre din continentul american, și fiecare o vedea diferit, în funcție de regretele sau de speranțele sale. Yankeii își salutau patria-mamă. Sudiștii priveau cu necaz spre ținuturile din Nord. Canadienii, ca niște oameni care nu aveau decât un pas de făcut pentru a deveni cetățeni ai Uniunii. Mormonii abia examinau malurile, privind mai departe, spre deșertul lor inaccesibil, Lacul Sărat și Orașul Sfinților. Cât despre tinerii logodnici, continentul acela reprezenta pentru ei pământul promis.

În acest timp, cerul se înnoura tot mai mult. Spre sud, tot orizontul era acoperit. Norii groși se apropiau de zenit. Presiunea aerului scăzuse. O căldură sufocantă penetra peste tot, de parcă ne găseam în luna iulie.

— Vreți să vă spun ceva care o să vă mire? îmi zise doctorul Pitferge.

— Spuneți-mi.

— Vom avea o puternică furtună chiar azi. Observați norii negri care se ridică. Par animale din alte ere geologice, ce se vor devora între ele.

— Mărturisesc că orizontul este amenințător...

— Vă repet, continua Dean Pitferge, că furtuna va izbucni peste câteva ceasuri. Uitați-vă la aburii care se maschează în înălțimile cerului. Observați norii cirus, aceste „cozi de pisică”, cum li se zice. Va urma curând o condensare rapidă și, prin urmare, vor începe descărcările electrice. De altfel, barometrul a scăzut subit la 721 milimetri, iar vânturile care domină sunt cele dinspre sud-vest, care aduc furtuna în timpul iernii.

— Observațiile dumneavoastră pot fi juste, doctore, i-am răspuns, ca un om care nu vrea să se predea. Dar când s-a auzit de furtună cu descărcări electrice în această perioadă a anului și încă la aceasta latitudine?

— Am citit mai multe anuare, domnule. Iernile dulci sunt frecvent marcate de asemenea fenomene. Dacă ați fi trăit în 1712 sau măcar în 1824, ați fi auzit tunetul în februarie, în primul caz, ori în decembrie, în cel de-al doilea. În 1837, trăsnetul a căzut la Drammen, în Norvegia, și a făcut pagube mari. Anul trecut, pe Marea Mânecii, bărcile de pescari au fost trăsnite. V-aș putea aduce mai multe exemple, dacă aș avea vreun anuar statistic la dispoziție.

— În fine, doctore, m-ați convins. Sper că nu vă sperie trăsnetul!

— Pe mine? Trăsnetul îmi e prieten. Mai mult chiar, e medicul meu.

— Adică?

— Cum mă vedeți, am fost trăsnit chiar în patul meu, pe 13 iulie 1867, la Kiew, lângă Londra, și așa m-am vindecat de o paralizie a brațului drept, care până atunci nu putuse fi tratată de doctori!

— Glumiți?

— Deloc. E un tratament puțin costisitor, mă refer la tratamentul cu electricitate. Scumpul meu domn, există numeroase alte cazuri care dovedesc ca fulgerele pot ține locul celor mai buni doctori și că intervențiile lor fac minuni în situații disperate.

— Ce contează? Eu n-am încredere deloc într-un asemenea medic și nu l-aș chema niciodată să mă consulte.

— Pentru că nu l-ați văzut la lucru. Îmi vine în minte un exemplu. În 1837, în Connecticut, un țăran care suferea de un astm sufocant incurabil a fost trăsnit pe câmp și s-a vindecat complet.

După cum vorbea, doctorul era în stare să facă pilule din fulgere.

— Degeaba râdeți ca un neștiutor! Nu cunoașteți nimic, nici despre vreme, nici despre medicină!

CAPITOLUL XXXII

M-am despărțit apoi de Dean Pitferge. Am rămas pe punte, în așteptarea furtunii care se anunța. Fabian era încă închis în cabina lui, iar Corsican stătea cu el. Fără îndoială, căpitanul Mac Elwin își lua unele măsuri în caz de nenorocire. Îmi trecu prin minte că avea o soră la New-York și m-am cutremurat la gândul că îi puteam anunța sfârșitul fratelui ei, frate pe care-l aștepta de atâta vreme. Doream să-l văd pe Fabian, dar m-am gândit că era mai bine să nu-l tulbur.

Pe la ora 4, am ajuns în dreptul unei limbi de pământ lângă Long-Island. Se numea Fire-Island. În mijlocul ei se ridica un far ce lumina în depărtări. În clipele acelea, pasagerii invadaseră punțile și pasarelele. Toate privirile se îndreptară spre coasta care rămăsese cam la 6 mile spre nord. Se aștepta momentul când sosirea pilotului va rezolva pariul important care se pusese în legătură cu acest lucru. Toată atenția se concentra asupra celor 7 sau 8 persoane pe care soarta urma să-i desemneze să facă de cart în timpul nopții.

Pe la 4:16, se semnală o mică goeletă la tribord, care se îndrepta spre *steam-ship*. Nu mai era nici îndoială, venea pilotul. Pariurile se întetiră. Pilotul urma să ajungă la bord peste 15 sau 16 minute.

- Pe 10 dolari că pilotul e căsătorit!
- Pe 20 că e văduv.
- Pe 30 de dolari că poartă mustață.
- Pe 50 ca are favoriți roșcați!
- Pe 60 că are un neg pe nas!
- Pariez 100 de dolari că va urca pe punte cu piciorul drept!
- Fumează.
- Are pipă!
- Nu! Țigară!
- Nu! Da! Nu!

În acest timp, goeleta, cu pânzele în vânt, se apropia cu repeziciune de *steam-ship*. I se distingeau bine formele elegante care-i dădeau aspectul unui yaht de distracție. Încântătoare și solide, bine construite, pentru a rezista mării, acele ambarcațiuni pentru pilotare cântăreau între 50 și 60 de tone. Cu ele s-ar fi putut face înconjurul lumii, și caravelele lui Magellan nu le depășeau prin nimic. Când goeleta ajunse la două lungimi de cablu de *Great-Eastern*, o mică barcă fu lansată la apă. Căpitanul Anderson dădu ordin ca vasul să se oprească și, pentru prima oară în decurs de 14 zile, roțile și elicea se înfrânară. Un om se urcă în bărcuța goetei. Patru mateloți vâsliră către *steam-ship*. O scară din frânghie fu aruncată pe flancul colosului, aproape de locul unde acosta coaja de nucă a pilotului. Acesta prinse scara, urcă pe ea cu agilitate și sări pe punte.

Îl întâmpinără strigătele de bucurie ale câștigătorilor și exclamațiile celor care pierduseră. Se stabiliră următoarele:

Pilotul era căsătorit.

Nu avea neg.

Avea mustăți blonde.

Sărise pe punte cu amândouă picioarele în același timp. În fine, momentul exact când ajunsese la bord era ora 4:36.

Câștigătorul pariurilor obținea 96 dolari. Acesta era căpitanul Corsican, care nici nu se așteptase la așa ceva. Curând, apăru pe punte și, când i se înmână câștigul, îl rugă pe căpitanul Anderson să păstreze banii pentru văduva tânărului matelot ucis în accident. Comandantul îi strânse mâna, fără a mai adăuga nimic. O clipă mai târziu, la Corsican veni un marinar, care îl salută și-i vorbe bărbătește:

— Domnule, îi zise, camarazii mei m-au trimis la dumneavoastră să vă spun că sunteți un om pe cinste. Vă mulțumesc toți în numele bietului Wilson, care nu mai poate să vă mulțumească.

Emoționat, căpitanul Corsican îi strânse mâna.

Pilotul, un om scund, care purta o șapcă din pânză lucioasă, un pantalon negru, o redingotă maro și o umbrelă, devenise stăpânul vasului *Grent-Eastern*.

După ce sărise pe punte, urcase pe pasarelă și aruncase o legătură de ziare asupra căreia se rezeziră mai mulți pasageri, cu foarte mare curiozitate. Erau ultimele știri din Europa și din America. Era legătura politică și civică renăscută dintre *Great-Eastern* și cele doua continente.

CAPITOLUL XXXIII

Furtuna era gata să înceapă. Lupta dintre elemente se pregătea. O pânză subțire de nori, de culoare uniformă, se întindea deasupra noastră. Atmosfera era închisă. Natura dorea să justifice presimțirea doctorului Pitferge. *Steam-ship-ul* își încetineea viteza. Roțile nu făceau mai mult de 3-4 ture pe minut. Prin supapele întredeschise ieșeau vârtejuri de vaporii albi. Pe prăjina de lângă cârmă flutura pavilionul britanic. Căpitanul Anderson dăduse toate ordinele necesare pentru ancorare. Din înaltul tamburului de la tribord, pilotul conducea evoluția navei prin trecătoarea îngustă. Dar refluxul începuse deja, și linia care taie deschiderea golfului Hudson nu mai putea fi trecută de către *Great-Eastern*. Eram forțați să stăm în mijlocul mării până a doua zi. Încă o zi pierdută!

Pe la 5 fără un sfert, la ordinul pilotului, ancorele fură coborâte pe fundul apei. Lanțurile ieșiră prin nările lor din etravă, cu un zgomot ce putea fi comparat cu tunetul. Chiar am crezut, pentru o clipă, că începea furtuna. După ce ghearele mușcară nisipul, nava se imobiliză. *Great-*

Eastern redevenise o insulă. În clipa aceea, răsună pentru ultima oară trompeta stewardului. Ne chema la cina de rămas bun. Nici un pasager nu a lipsit la acest apel. Un sfert de oră mai târziu, saloanele erau pline de meseni și puntea devenise pustie.

Și totuși, 7 persoane își lăsaseră locurile neocupate. Era vorba de cei 2 adversari care își riscau viețile în duel, cei 4 martori și doctorul. Ora înfruntării fusese bine aleasă. La fel și locul acesteia. Pe punte nu se afla nimeni. Pasagerii coborâseră în *dining-room*, mateloții erau la posturile lor, ofițerii serveau masa la cantina proprie. Nu se zărea nici măcar un timonier în zona din spate a lui *Great-Eastern*, care stătea imobil, ținut de fundul mării, prin ancorele sale.

La 5:10, doctorul și cu mine am fost găsiți de Fabian și de căpitanul Corsican. Nu-l mai văzusem pe Fabian de la scena din sala de joc. Îmi păru trist, dar foarte liniștit. Înfruntarea nu-l preocupa. Gândul îi era în alta parte, iar privirile sale o căutau peste tot pe Ellen. Se mulțumi să-mi întindă mâna, fără a rosti vreun cuvânt.

— Harry Drake n-a sosit încă? mă întrebă căpitanul Corsican.

— Nu.

— Sa mergem în spate, la locul de întâlnire.

Fabian, căpitanul Corsican și cu mine am pornit într-acolo. Cerul se întunecase. Nori grei se rostogoleau la orizont. Câteva fulgere îndepărtate străpungeau pânza norilor. Atmosfera părea plină de electricitate.

Harry Drake și cei doi martori ai săi sosiră la 5:20. Ne salutară și le înapoiarăm salutul. Drake nu spuse nici un cuvânt, îl privi plin de ură pe Fabian. Acesta nici nu-l văzu. Era adâncit într-o contemplare profundă și părea că nu se gândea la rolul pe care-l juca în drama aceea.

Căpitanul Corsican se adresează yankeului, martor al lui Drake, cerându-i săbiile. Acesta le scoase la iveală imediat. Erau săbii de luptă, ale căror mânere protejează în întregime mâinile care le țin. Corsican le luă, le îndoi, le măsură și îl lăsa pe yankeu să-și aleagă arma. În timpul acestor pregătiri, Harry Drake își aruncase pălăria, își scosese haina, își deschisese cămașa la câțiva nasturi și își suflecăse mânecile. Atunci am văzut că era stângaci. Acesta era un avantaj incontestabil pentru el, căci era obișnuit să lupte cu dreptacii.

Fabian nu se clintise de la locul său. Se părea că pregătirile nu-l interesau. Căpitanul Corsican se apropie de el, îi atinse mâna și îi dădu sabia. Fabian privi fierul scânteietor și reveni la realitate.

Luă hotărât sabia.

— Așa e just, murmură el. Îmi amintesc tot.

Apoi se plasă în fața lui Harry Drake, care luă imediat poziția de gardă, în spațiul acela strâmt, eschivele erau aproape imposibil de executat. Cel care ar fi căzut ar fi avut șanse foarte mici să mai scape.

— Începeți, domnilor, le zise căpitanul Corsican.

Săbiile se întretăiară. Încă de la primele ciocniri ale lamelor, câteva un-doi-uri rapide, executate de luptători, câteva degajări și riposte, am înțeles că Fabian și Drake erau foarte buni. Căpitanul Mac Elwin era rece, stăpân pe sine, aproape indiferent, mai puțin emoționat decât martorii săi. Dimpotrivă, Harry Drake îl privea cu ochii injectați. Dinții i se zăreau sub buza ușor ridicată, întreaga sa fizionomie arăta semnele unei uri violente. Venise acolo ca să ucidă și asta dorea să facă din tot sufletul.

După o primă confruntare care dură câteva minute, săbiile coborâră. Nici unul dintre adversari nu fusese atins. O zgârietură se putea observa pe garda sabiei lui Fabian. Drake își ștergea fruntea plină de sudoare.

Furtuna se declanșă cu toată furia. Tunetele bubuiau în serie, într-un zgomot asurzitor. Electricitatea se descărca prin șerpii de foc cu o asemenea intensitate, încât săbiile păreau adevărate paratrăsnete în mijlocul norilor furtunoși.

După cele câteva clipe de odihnă, căpitanul Corsican făcu semn să înceapă cea de-a doua repriză. Fabian și Harry își reluară pozițiile de apărare.

Deodată, după o degajare în trei lovituri, Drake fandă. Am crezut că Fabian a fost atins în piept. Dar el se ferise de acea lovitură joasă și pară, izbind sec lama lui Harry. Acesta se ridică, apropiindu-se cu o trecere circulară, în timp ce fulgerele deșirau norii de deasupra noastră.

Fabian putea profita pentru a riposta, dar nu o făcu. Așteptă lăsându-și adversarul să-și revină. Mărturisesc, acea mărinimie nu era pe gustul meu. Harry Drake nu trebuia menajat.

Deodată, fără nici un motiv aparent, sabia lui Fabian lunecă la pământ. Fusese atins mortal fără ca noi să ne dăm seama? Inima îmi bătu să-mi spargă pieptul...

Privirea lui avea o strălucire neobișnuită.

— Apărați-vă! urlă Drake, ridicându-se pe vârfuri ca un tigrul, gata să se repeadă asupra victimei sale.

Nimic nu-l putea opri să-l răpună pe adversarul său dezarmat. Căpitanul Corsican era gata să se arunce între ei, pentru a-l împiedica pe Drake să-și ucidă partenerul de duel. Dar acesta, uimit, rămase nemișcat, la rândul său.

M-am întors. Palidă ca o moartă, cu mâinile întinse în față, Ellen se apropia de luptători. Fabian, cu brațele deschise, fascinat de aceea apariție, nu mai mișca.

— Dumneata! strigă Harry Drake către Ellen. Dumneata aici!

Sabia lui se ridică tremurătoare, cu vârful ei de foc. S-ar fi zis că era spada arhanghelului Mihail în mâinile unui demon.

Un fulger orbitor, o lumină violentă acoperi întreaga parte din spate a vasului în clipa aceea. Am fost aruncat într-o parte și am simțit că mă sufoc. Fulgerul și tunetul au izbucnit deodată. Un miros de sulf se ridica din jurul nostru. Cu mari eforturi, am reușit să-mi revin. Căzusem într-un genunchi. M-am ridicat. Am privit în jur. Ellen îl strângea în brațe pe Fabian. Harry Drake, pietrificat, rămăsese în aceeași poziție, dar fața îi era neagră!

Nenorocitul fusese trăsnit, sabia sa de fier atrăgând fulgerul!

Ellen îl părăsi pe Fabian, se apropie de Harry Drake, cu privirea plină de milă. Îi puse mâna pe umăr... Acel contact ușor a fost suficient pentru a rupe echilibrul. Trupul lui Drake căzu asemenea unei mase inerte.

Ellen se aplecă asupra cadavrului, în timp ce noi dădeam înapoi înspăimântați. Mizerabilul murise.

— Trăsnit! murmură doctorul, apucându-mă de braț. Trăsnit! Nu credeți nici acum în intervenția Cerului?

Fusese Harry Drake trăsnit, așa cum afirmase Dean Pitferge, sau i se rupsesse un vas de sânge, cum susținu mai târziu medicul de la bord? Nu știu nici azi. Era cert însă că aveam în fața ochilor un cadavru.

CAPITOLUL XXXIV

În ziua următoare, marți 9 aprilie, pe la 11 dimineața, *Great-Eastern* ridica ancora și se pregătea să intre în Hudson. Pilotul manevra cu mare siguranță. Furtuna se terminase în cursul nopții. Ultimii nori dispăreau la linia orizontului. Marea se anima. O flotilă de goelete se deplasa de-a lungul coastei.

Pe la 11:30, veni *Sante*, un mic vas cu aburi care aducea comisia sanitară a New-York-ului. Se apropia cu mare rapiditate și îmi permise să îmi fac o imagine despre acele mici tendere americane construite după același model. De altfel, 20 de asemenea vase ne înconjură mai târziu.

Am trecut apoi *Light-Boat*, linie luminoasă plutitoare care marchează intrarea în Hudson. Punctul de la Sandy-Hook, acea limbă de nisip care se termină cu un far fu depășită ceva mai târziu, și un grup de spectatori ne adresa urale.

După ce am ajuns în mijlocul unei flote pescărești, am zărit înălțimile acoperite de verdeață de la New-Jersey, uriașele forturi ale golfului, apoi marele oraș ce se întinde între Hudson și Râul de Est, precum Lyonul între Ron și Saone.

O oră mai târziu, după ce am pătruns între cheiurile New-York-ului, *Great-Eastern* arunca ancorele în Hudson, iar acestea agățară cablurile telefonice subacvatice, pe care era cât pe ce să le rupă la plecare.

Începu debarcarea tuturor celor care mă însoțiseră în cursul traversării, pe care aveam să nu-i mai revăd niciodată: californieni, sudiști, mormoni, tineri căsătoriți... Îi așteptam pe Fabian și pe Corsican.

Îi povestisem căpitanului Anderson despre incidentele duelului ce avusese loc la bordul navei sale. Medicii își făcură rapoartele. Justiția nu avea ce să cerceteze în ceea ce privește moartea lui Harry Drake, și se dădura ordine ca rămășițele sale să fie îngropate în America.

Statisticianul Cokburn, care nu-mi vorbise tot drumul, se apropie de mine și îmi zise:

— Domnule, știți câte ture au făcut roțile în cursul traversării?

— Nu.

— 100.723.

— Într-adevăr? Dar elicea?

— 608.130.

— Vă rămân îndatorat, domnule!

Și statisticianul Cokburn se despărți de mine, fără a-și lua măcar rămas bun.

Atunci apărură Fabian și căpitanul Corsican. Fabian îmi strânse mâna cu recunoștință.

— Ellen, îmi zise el, se va vindeca! Pentru câteva clipe și-a revenit! Ah! Dumnezeu este drept și îi va reda mintea în întregime!

Vorbind astfel, se gândea cu bucurie la viitor. Cât despre căpitanul Corsican, își luă rămas bun de la mine fără nici o ceremonie.

— Să ne vedem cu bine! Îmi mai strigă el, după ce luă loc pe tenderul pe care se aflau Fabian și Ellen, sub îngrijirea doamnei Red, sora căpitanului Mac Elwin, venită în întâmpinarea fratelui ei.

I-am privit cum se îndepărtau spre punctul vamal. Văzând-o pe Ellen între Fabian și sora lui, nu mă îndoiam că îngrijirea, devotamentul și dragostea vor reuși să aducă la normal sufletul acela rătăcit din cauza durerii.

În clipa aceea, m-am simțit prins de braț. Era doctorul Pitferge.

— Ei, m-a întrebat el, ce aveți de gând să faceți?

— Pe legea mea, doctore, fiindcă *Great-Eastern* va rămâne 192 de ore la New-York și pentru că mă voi întoarce în țară tot cu el, am să petrec acest timp în America. Înseamnă 8 zile, și dacă sunt întrebuințate cu folos, vor fi suficiente pentru a vedea New-York-ul, Hudsonul, Valea Mohawk, Lacul Erie, Niagara și tot ținutul acesta cântat de Cooper.

— Așadar, mergeți la Niagara? Pe legea mea, nu m-ar deranja să o revăd, zise Dean Pitferge.

Doctorul mă amuza. Era un ghid pregătit și găsit pe neașteptate.

— Bateți palma! i-am spus.

După un sfert de oră, ne imbarcam pe tender, și după 3 ore, venind de pe Broadway, ne instalăm în două camere din Fifth Avenue Hotel.

CAPITOLUL XXXV

Aveam să petrec 8 zile în America! *Great-Eastern* urma să plece pe 16 aprilie, și era 9, ora 3, când am pus piciorul pe pământul Statelor Unite. 8 zile! Există turiști bolnavi, așa numiții „turiști-expres”, pentru care acest timp ar fi fost suficient ca să viziteze întreaga Americă. Nu aveam o asemenea pretenție. Nici măcar pe aceea de a vizita New-York-ul în întregime sau de a scrie, după un examen ultrarapid, o carte despre obiceiurile și caracterul americanilor.

Dar New-York-ul e ușor de văzut în ceea ce privește aspectul său fizic. Nu e prea variat. Arterele de circulație se întretaie în unghiuri drepte, fiind numite bulevarde când sunt longitudinale și străzi când sunt transversale. Cine a văzut un cartier din oraș cunoaște toată localitatea. Mai deosebită apare partea sudică, un vast spațiu comercial. New-York-ul este o limbă de pământ, și zona cea mai animată este capătul respectivei limbi. În jurul acesteia se găsesc Hudson și Râul de Est, adevărate brațe de mare înțesate de corăbii și vapoare ce fac legătura cu Brooklyn, iar în stânga, cu malurile lui New-Jersey. O singură arteră taie dintr-un capăt în altul aglomerația cartierelor marelui oraș și aceasta este Broadway, echivalentul marilor bulevarde Strand din Londra și Montmartre din Paris. E aproape impracticabil în partea de jos, unde mulțimea curge fără încetare, și aproape pustiu în partea de sus. E un adevărat fluviu de oameni, autobuze, taxiuri, trăsurile. Pe acel bulevard ne-am plimbat întreaga seară, doctorul Pitferge și cu mine.

După ce am servit cina la Fifth Avenue Hotel, urma să facem o escală la Teatrul Banuim. Se juca o pică cu mare succes la public. Nu am avut însă o seară liniștită. În cursul actului 4, a izbucnit un incendiu, iar panica și pompierii veniți în grabă au constituit marea atracție a zilei.

În dimineața următoare, l-am lăsat pe doctor să-și vadă de treburile. Trebuia să ne întâlnim la hotel, la ora 2. Am făcut o vizită sorei lui Fabian. Acolo am aflat că, la sfatul medicilor, prietenii mei părăsiseră orașul. Doctorii îi recomandaseră Ellenei să-și petreacă timpul în mijlocul naturii. Farmecul acesteia putea să o vindece de boala ce o stăpânea, de aceea Fabian nu mai pierduse nici o clipă și plecase la drum cu iubita sa, însoțită, bineînțeles, de căpitanul Corsican.

Pe la ora două, m-am întors la hotel. L-am găsit pe doctor la bar.

— Când plecăm?

— În seara asta, pe la 7.

— Luăm trenul spre Hudson?

— Nu, *Saint-John*, un minunat steamer, un adevărat *Great-Eastern* al râului. Din păcate, nu circulă decât în cursul nopții. Mi-ar fi plăcut tare mult să văd ziua locurile sălbatice pe unde trecem. Măine dimineață vom fi la Albany. Seara vom lua trenul și vom cina la Niagara-Falls.

N-am mai comentat programul doctorului. Acceptam totul cu ochii închiși.

CAPITOLUL XXXVI

Saint-John și fratele lui geamăn, *Dean-Richmond*, erau cele mai frumoase vase de pe fluviu. O mulțime de pasageri luase cu asalt punțile navei cu care călătoream. Peste tot domneau confortul și luxul.

După ce am servit cina, m-am dus în cabina mea să mă odihnesc. Pe la ora 11, am fost trezit de un șoc. Vaporul se oprise. Căpitanul nu mai putea manevra din pricina întunericii.

Navigația fu reluată abia pe la 4 dimineața. Am ieșit pe punte și l-am întâlnit pe doctorul Pitferge.

— Treburile se complică, prietene, mi-a zis el. Din cauza întârzierii nu vom ajunge la timp la Albany ca să luăm primul tren. Va trebui să ne modificăm programul.

— Nu e bine, doctore, avem puține zile la dispoziție.

— Vom ajunge la Niagara-Falls noaptea, în loc să ajungem seara, într-adevăr, când am ajuns la Albany, trenul deja plecase. Am fost nevoiți să-l așteptăm pe următorul o oră și patruzeci de minute. Am vizitat acel oraș curios, care era centrul legislativ al statului New-York. S-ar fi zis ca era un cartier al marelui New-York, ale cărui case și străzi fuseseră mutate pe o colină pe care Albany se desfășura ca un amfiteatru.

Timpul a trecut iute. Am luat trenul și am pornit mai departe. Am trecut peste vastele câmpii, pe lângă pădurile de curând defrișate, unde riscam să ne izbim de trunchiurile uriașe ce zăceau în jurul căii ferate, am văzut orașele noi cu străzile marcate de urmele căruțelor și trăsurilor, localități ce purtau cele mai poetice nume ale istoriei antice: Roma, Syracuse, Palmyra. Astfel trecu prin fața ochilor noștri valea Mohawk, celebră prin cărțile lui Fenimore Cooper.

Seara, la ora 11, am schimbat trenul la Rochester. Am trecut pe lângă apele iuți ale râului Tennessee, care fugeau înspumate pe sub vagoanele noastre. Pe la 2 dimineața, după ce am înconjurat Niagara, fără însă a o vedea, am ajuns la destinația noastră, superbul hotel Cataract-House.

CAPITOLUL XXXVII

Niagara nu-i un fluviu, nici măcar un râu, ci un canal lung de 36 de mile. Prin acest canal se varsă apele Lacului Superior, ale Michiganului, Huronului și Erie în Ontario. Cascada separa Statele Unite de Canada.

La ora 10 dimineața, pe 12 aprilie, doctorul și cu mine am ajuns pe străzile largi ale lui Niagara-Falls, orașelul creat chiar la marginea

cascadei, la 300 de mile de Albany. Hotelurile luxoase și vilele confortabile, pe care le frecventează yankeii și canadienii, ne-au atras atenția.

După câteva minute, am ajuns la marginea cascadei a cărei prezență se făcuse simțită prin mugetul infernal ce răsuna pretutindeni. Am urcat pe un pod ce lega malul stâng al râului Niagara de cel drept. Cascada nu se putea vedea, fiindcă vaporii de apă rezultați din prăbușirea lichidului înspumat formau o adevărata ceață, dincolo de care nu se deslușea nimic.

— Închideți ochii! Îmi spuse doctorul. Să nu priviți până nu vă voi zice eu!

Nu l-am ascultat. După ce am trecut podul, am ajuns pe o insulă, numită Goat-Island. Era un pământ de 70 de acri pe care creșteau copaci uriași, înconjurați de aleile pline de mașini. Am fugit pe sub copaci. Tunetul apelor se auzea și mai tare.

— Priviți acum! Îmi zise doctorul.

Niagara se putea vedea în toată splendoarea sa. În acel loc făcea o cotitură bruscă, așa că se puteau observa fără dificultate apele ei ce se prăbușeau de la o înălțime de 158 de picioare, pe o lungime de 2 mile.

Acolo natura crease unul dintre cele mai minunate locuri din lume, parcă special pentru a vrăji ochiul. Combinațiile de culori, jocul de lumini și umbre, soarele care atinge apele din toate unghiurile posibile dădeau naștere unor efecte greu de imaginat.

— Și acum, să mergem în mijlocul cascadei, îmi zise doctorul.

Ce voia să spună? Nu știam ce să cred, când am văzut un turn din piatră, la câteva sute de pași, construit chiar la marginea apei. Acel monument măreț fusese ridicat în 1833 de un oarecare Judge Porter și era numit Terrapin Tower.

Am coborât apoi râpele de pe Goat-Island. Ajunși la nivelul cursului superior al Niagarei, am văzut o punte sau, mai degrabă, niște scânduri ce uneau capetele unor stânci. Puntea urma cascada de la numai câțiva pași. Apele înspumate mugeau dedesubt. Ne-am aventurat pe scândurile acelea și, după câteva clipe, am ajuns pe blocul de rocă principal care suporta pe Terrapin Tower. Turnul, rotund, înalt de 45 de picioare, era făcut numai din piatră. În vârf avea un balcon circular. Scara era din lemn. Mii de nume erau gravate pe treptele acesteia.

Din vârful turnului, privirea plonjează în adâncuri. Poți vedea până la gura monstrului lichid care înghite apele. Simți cum vibrează stânca de la baza turnului. În jur se formează prăpăstii lichide, îngrozitoare. Nu se mai aud cuvintele. Spuma sare până în vârful construcției. Apa pulverizată se ridică în aer, dând naștere unui minunat curcubeu. Printr-un simplu efect optic, turnul pare a se deplasa o dată cu apele, dar în

sens opus. Altfel, efectul ar fi fost atât de puternic, încât puțini turiști ar fi scăpat de leșin.

După câteva minute, ne-am retras de pe terasa construcției. Atunci, doctorul mi-a zis:

— Terrapin-Tower, domnul meu, va cădea într-o zi în prăpastie și acest lucru se va întâmpla mai repede decât credem.

— De ce?

— Cascada canadiană se retrage încet și foarte puțin, dar se retrage. Turnul, construit în 1833, se afla mult mai departe de apă. Geologii pretind că, în urmă 35.000 ani, căderea de apă se situa pe la Queen's Town, cam la 7 mile în aval de poziția pe care o ocupă azi. După domnul Bakewell, deplasarea e de vreun metru pe an. După sir Charles Lyell, de doar un picior. Va veni deci clipa când stânca pe care e construit turnul, roasă de ape, se va prăbuși în adâncul cascadei. Ei bine, țineți minte ce vă spun: când se va prăbuși stânca, se vor găsi câțiva excentrici care să coboare în Niagara o dată cu aceasta!

CAPITOLUL XXXVIII

A doua zi, pe 13 aprilie, programul doctorului indica o vizită pe țărmul canadian. O simplă plimbare. Am plecat pe la 7 dimineața.

Pe la 7:30, am ajuns la Suspension-Bridge. Era singurul pe care se putea ajunge în Canada. Podul suspendat era format dintr-o parte superioară, pe care treceau trenurile, și dintr-una inferioară, pe care se deplasau pietonii și mașinile. Fusese construit de îndrăznețul inginer John A. Roebling, din Tredon, statul New-Jersey. Avea o lungime de 800 de picioare și o lărgime de 24. Inaugurat în 1855, costase 500.000 de dolari. În clipa când ne aflam pe la mijlocul său, pe deasupra noastră trecu un tren, și am observat cum partea superioară s-a deformat sub noi cu mai mult de un metru!

Am ajuns pe țărmul canadian și mergeam pe malul stâng al Niagarei pentru a surprinde alte aspecte noi. Am poposit la un hotel englezesc unde doctorul a comandat un dejun foarte convenabil. Pe acolo trecuseră multe celebrități, printre care și Louis Napoleon.

Am pornit iar să vedem cascada. Un negru ne-a condus într-un vestiar, de unde ne-am echipat cu un impermeabil, cizme și pălării cauciucate. Astfel am putut ajunge în mijlocul norilor de apă pulverizată. Cascada se prăbușea în fața noastră asemenea unei cortine la teatru.

Pe la ora 9, am ajuns la hotel, unde ne-am dat jos hainele ude. Am revenit pe țărm și, deodată, am scos un strigăt de uimire:

— Căpitanul Corsican!

M-a auzit și a venit spre mine.

— Dumneavoastră aici! Ce bucurie să vă revăd!

— Și Fabian? Și Ellen? I-am întrebat, în timp ce-i strângeam mâna.
— Sunt și ei aici. Fabian e plin de speranță, Ellen revenindu-și, încet-încet.

— Dar cum se face că vă găsesc aici?

— Acest loc ne-a fost recomandat pentru recuperarea ei.

— Dar l-a recunoscut pe Fabian?

— Nu, nu încă, murmură căpitanul. Dacă o va face vreodată... E calmă, liniștită, doarme bine, iar în ochii ei poți citi că încearcă să-și amintească ceva.

— Dar unde sunt cei doi?

— Priviți! Îi puteți vedea de aici.

În direcția indicată de căpitan, l-am zărit pe Fabian. Se afla lângă o stâncă și, la câțiva pași de el, stătea imobilă Ellen. Ea privea peisajul și părea cufundată într-un extaz mut. Din poziția ei se vedeau cele două cascade, americană și canadiană. Deodată, tânărul făcu un pas spre ea. Ellen se ridicase brusc și se îndreptase spre apa înspumată. Voia să se arunce în valuri? Mâna ei se întindea spre prăpastie. Dacă mai făcea un pas era pierdută.

Se opri brusc. Își duse mâna la frunte, ca și când ar fi vrut să-și alunge o anumită imagine. Fabian, palid ca un mort, se aruncase deja între ea și prăpastie. Ellen își scutură minunatul păr blond. Tresări. Oare îl vedea pe Fabian? Nu. Era ca o moartă care revenea la viață și încerca să înțeleagă ce se petrecea în jurul ei.

Căpitanul Corsican și cu mine nu îndrăzneam să facem nici un pas. Cei doi se aflau atât de aproape de prăpastie, încât ne era teamă de o nenorocire.

Deodată îi scăpară câteva cuvinte:

— Dumnezeuule, unde sunt? Ce e cu mine?

Ellen își dădu seama, dintr-o dată, că cineva se afla foarte aproape de ea. Se întoarse pe jumătate spre noi și ne apărură metamorfozată. O altă privire scânteia în ochii săi. Fabian, tremurând, stătea în fața ei, cu brațele deschise.

— Oh, Fabian, iubitul meu Fabian! strigă ea.

Tânărul o prinse în brațe, iar ea se prăbuși fără putere. El scoase un urlat disperat, crezând-o moartă! Doctorul însă interveni:

— Liniștiți-vă, îi zise tânărului, această criză o va salva!

Am dus-o apoi la Clifton-House și am așezat-o în patul ei, unde, după ce-i trecu leșinul, adormi adânc.

Fabian, încurajat de doctor și plin de speranță, fiindcă Ellen îl recunoscuse, veni spre noi:

— O vom salva, îmi zise, o vom salva. În fiecare zi văd cum se vindecă tot mai mult. Poate azi, poate mâine, Ellen va redeveni a mea.

Ah, Cerule milos, fii binecuvântat! Vom rămâne aici cât va fi nevoie ca să se facă bine. Nu-i așa, Archibald?

Fabian ne privea cu tandrețe. Vindecarea fetei nu era departe...

Dar trebuia să plecăm. Ne mai rămânea abia o oră ca să ajungem la Niagara-Falls. Când a venit clipa despărțirii de bunii noștri prieteni, Ellen încă dormea. Fabian ne-a îmbrățișat. Căpitanul Corsican, emoționat, după ce ne-a promis că ne va trimite telegrafic vești despre fată, și-a luat rămas bun de la noi, și astfel am părăsit, în jurul prânzului, Clifton-House.

CAPITOLUL XXXIX

A doua zi, pe 15 aprilie, în compania neobositului meu doctor, am ajuns la Brooklyn. Seara, mi-am luat la revedere de la el. Îmi părea rău, fiindcă păraseam un prieten.

Mărți, 16 aprilie, era ziua fixată pentru plecarea lui *Great-Eastern*. Puntea vasului era plină de pasageri și de colete. În momentul când mă pregăteam să mă îndrept spre cabina mea, cineva m-a bătut pe umăr. Era doctorul Pitferge!

— Dumneavoastră! am strigat, surprins. Reveniți în Europa?

— Desigur.

— Cu *Great-Eastern*?

— Fără îndoială. Pot lipsi tocmai de la ultimul său drum? Mai mult ca sigur că de data asta se va scufunda!

După 12 zile ajungeam la Brest și, în ziua următoare, la Paris. Traversarea avusese loc fără nici un accident, spre disperarea lui Dean Pitferge, care tot așteptase să naufragieze!

Apoi, timp de 8 luni, n-am mai auzit nimic despre prietenul meu excentric. Într-o zi însă, poștașul îmi aduse un plic plin de timbre multicolore. Scrisoarea începea astfel:

„Sunt la bordul lui Coringuy, reciful Aukland. În sfârșit, am naufragiat...”

Și se încheia în felul următor:

„Niciodată nu m-am simțit mai bine! Vă salută cordial al vostru prieten, Dean Pitferge”.

S F Â R Ș I T