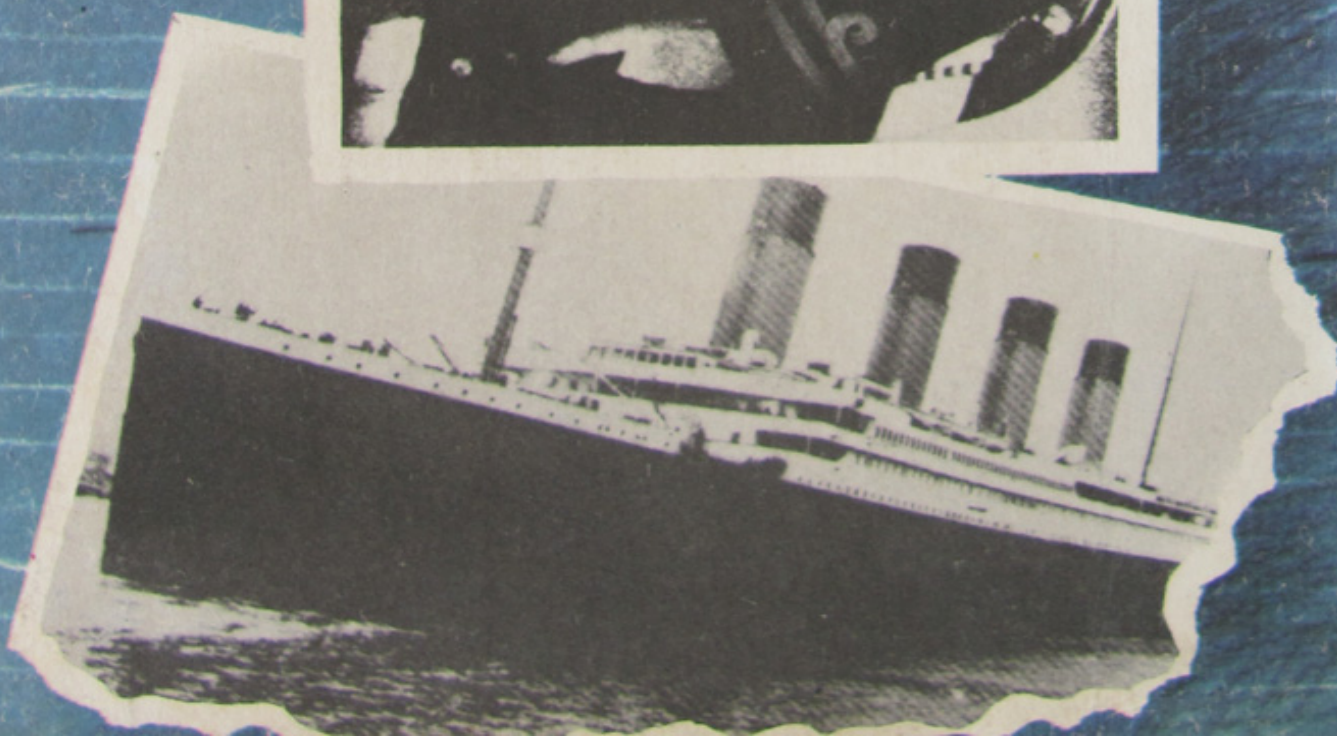


ПАТРИК СТЕНСЪН

ЛАЙТС

или одисеята
на Лайтольър



**ПАТРИК СТЕНСЪН
ЛАЙТС, ИЛИ ОДИСЕЯТА НА
Ч. Х. ЛАЙТОЛЪР**

Превод: Герасим Величков

chitanka.info

Английският журналист Патрик Стенсън възкресява перипетиите и силните преживявания от биографията на Чарлс Х. Лайтолър — Лайтс. Името на този обикновен и необикновен моряк се е знаело по целия свят началото на века — уви, поради трагичната му връзка с гибелта на огромния пътнически параход „Титаник“, на който е бил втори помощник-капитан. Като единствен оцелял от висшия команден състав, нему се пада в ролята на главния свидетел в двете мъчителни разследвания за катастрофата — в САЩ и у дома, в Англия. Това е само епизод от 30-годишната морска кариера на Лайтолър. А тъкмо през тези 30 години парата измества романтичното ветрило от морските простори, налагат се подводниците, първите хидроплани, вихрушката на двете световни войни помита жертвите си както по суша, така и по море. Вплетена в разказа за един живот ни се представя една цяла епоха от морската история.

УОЛТЪР ЛОРД ПРЕДГОВОР

Беше 15 април 1932 година. Заглавието на статията гласеше: „Герой от «Титаник» с разбито здраве в приют за бедни“. Публикуваният в балтиморския вестник „Ивнинг сън“ материал разказваше как Чарлс Хърбърт Лайтолър, втори помощник-капитан на потъналия лайнер, бил забравен от онези стотици хора, на които помогнал да се спасят преди двайсет години. „Днес Лайтолър, останал самотен, без никакви близки, е пациент на болницата към приюта за бедни в областта Сонома, щата Калифорния, схванат от парализа, поразила цялата дясна страна на тялото му.“ Беше почти сигурно, че за впечатлителното четиринайсетгодишно момче, каквото бях тогава, тази история ще остане един незабравим урок за иронията на съдбата.

Получих урок наистина, но... по шарлатанство. Изоставеният стар моряк в приюта за бедни съвсем не беше Чарлс Лайтолър, а се оказа един изпечен мошеник, който се надяваше да получи съчувствие, пък и нещо може би по-материално, като се представяше за знаменития втори помощник на „Титаник“.

Истинският Лайтолър бе жив и здрав и живееше щастливо в една вила край Лондон заедно с очарователната си жена Силвия и петте си предани деца. Никога не се сдобих с честта да познавам Лайтолър лично — той почина няколко години преди публикуването на „Нощ, която не се забравя“^[1] — но успях да се запозная със Силвия. Посещавах я понякога във вилата им (на странния адрес „Патешка пътека“ 1) и прекарах много часове на чай в късните следобеди, докато слушах разкази — все пак от съпругата на очевидец — за гибелта на „Титаник“.

По-късно научих за забележителните подвизи на Лайтолър при Дюнкерк, когато превозил през Ламанша до Острова сто и трийсет британски войници със своята моторна яхта „Съндаунър“. Изглеждаше невероятно, че един и същи човек би могъл да играе такава важна роля

в две толкова различни събития, разделени от цели двацет и осем години.

Но аз не знаех и половината от цялата история. Едва след като прочетох тази великолепно написана биография от Патрик Стенсън, успях напълно да оценя всички удивителни неща, извършени от Лайтолър по време на драматичния му живот. Преживява четири корабокрушения; справя се с пожар в открито море; измъква се от заточение на безлюден остров; търси злато в Клондайк; дамгосва добитък в Далечния Запад и се връща обратно на Изток като скитащ сезонен работник. По време на Първата световна война със своя разрушител удря и потопява германска подводница, а малко преди началото на Втората световна война извършва шпионска мисия, напомняща за „Загадката на пясъците“.

Някои от тия приключения той сам описва в своите спомени, които излизат от печат през 1935 г., ала скоро биват иззети от книжарниците по юридически съображения. Бил е просто твърде откровен за юристите. Навремето си купих тази книга, но не обърнах голямо внимание на първите глави. В тях се говореше предимно за кораби и тяхното управление, докато за мен историята на Лайтолър започваше от страница 214 — началото на епоса за „Титаник“.

Сега разбирам какво съм пропуснал. Въпреки всичко биографията на Патрик Стенсън не е просто съвкупност от спомени. Обсегът на книгата му излиза далеч извън личните приключения на Лайтолър — в нея възкръсва цялата епоха на търговското ветроходство с маршрутите, опасностите, личностите, обичаите, корабите... После виждаме Лайтолър в съвременния свят; живеем, страдаме и се забавляваме заедно с него, докато той напредва по своя житейски път, за да стигне накрая до плаване под пара и до онзи фатален трансатлантически рейс.

Лайтолър никога не постига напълно онова положение и благосъстояние, към които с малко неосъществим копнеж се е стремял. Той е прекалено подчертан романтичен индивидуалист, твърде лесно казва каквото мисли... Влиза в ролята на „галеник на компанията“ единствено по време на официалното разследване на катастрофата с „Титаник“. Казано на съвременен жаргон, той повече или по-малко „играе в отбрана“, ала независимо от всичките му усилия неговите работодатели отклоняват развитието на кариерата му в глуха линия.

Няма значение колко лоялен и смел е бил Лайтолър, да имаш нещо общо с „Титаник“ е било фатално за всеки офицер от „Уайт стар лайн“.

Лайтолър приема съдбата си философски — винаги бързо се е съвземал — и се заема с нови дейности. За известно време между двете войни дори се занимава с отглеждане на пилета — какво по-необичайно занимание за един стар моряк. И така стигаме до Дюнкерк, когато е вече на шейсет и шест години — малко старичък, за да се пази от немските „щуки“, — но, естествено, не може да остане настрана със „Съндаунър“. Изпитанието е мъчително, ала за него трудностите не са нещо непознато. Едно негово писмо, писано седмица по-късно, показва несломимия дух, който никога не го е напуснал, когато шансът е бил против него. То завършва така: „В едно нещо можеш да си абсолютно сигурна и това е, че тази страна никога няма да се предаде. Дори да ни изхвърлят с бомбите си от Англия, ние ще преплуваме до Канада и ще се бием оттам... Духът ни е висок и рано или късно ще победим.“

Този вълнуващ герой заслужава блестяща биография и Патрик Стенсън я е написал.

Уолтър Лорд

[1] Издадена на български език под заглавието „Една нощ на «Титаник»“, книгоиздателство „Г. Бакалов“, 1985. — Б.р. ↑

ПРОЛОГ (1940)

„Говори Би Би Си. Ето първите новини за днес, събота, 1 юни... Военнослужещи от Британския експедиционен корпус продължават да се завръщат на големи групи в Англия — уморени, гладни, но все още обладани от смелост и неукротим боен дух, изгарящи от желание побързо да се върнат на фронта и отново да воюват с врага, който най-брутално бомбардира невинни граждани...“

След като моторната яхта „Съндаунър“ напусна устието на Темза рано сутринта на същия съботен ден, заобиколи Форнес Пойнт и мина под Нордфорландския фар, над спокойното и безветрено море заехтя тътенът от експлозиите на самолетни бомби и артилерийски снаряди, белязани от зловещи облачета черен дим, които се издигаха в иначе ясното синьо небе.

Като се взираше напред от рубката, собственикът на „Съндаунър“ можеше да забележи, че днес Ламаншът е значително по-оживен, далеч по-оживен в сравнение с това, което бе виждал в продължение на много години; десетки съдове сега трескаво сновяха напред-назад, подобно на армия от мравки. Скоро той разбра, че ще стане част от тази армия, макар да изглеждаше като човек, тръгнал на поредно плаване за удоволствие — едно от многото, които бе осъществил в тия води, облечен както винаги в широки сиви панталони, риза с дълъг ръкав и небрежно наложено ветроходно кепе, прикриващо плешивата му глава.

Преди време на кея в Чизуик един реквизиционен офицер от Адмиралтейството се бе качил на борда, за да му каже, че неговата яхта се поема от флота и ще бъде управлявана от военноморски екипаж. „Ако някой закара лодката ми в Дюнкерк, това ще бъдем аз и моят син!“ — бе неговият предизвикателен отговор. Имаше нещо в този широкоплещест стар морски вълк със загоряло лице и провлачен моряшки акцент, което човек не биваше да пренебрегва, още повече ако бе някой префърцунен папагал от Кралския флот, осмелил се да стъпи на любимата му яхта „Съндаунър“, собственост на Чарлз

Хърбърт Лайтолър, капитан трети ранг (в оставка). Последната дума би трябвало на часа да се отстрани.

„В такъв случай върви!“ — беше отговорил служителят през смях, който издаваше повече облекчение, отколкото нещо друго. Поощряваха всеки желаещ да отведе сам своя съд до континента. Имаше собственици, които не бяха толкова склонни да го сторят, както и такива, с които властите не бяха успели навреме да влязат във връзка. Техните лодки така или иначе бяха мобилизирани. А и моряците не достигаха. Колкото до собственика на „Съндаунър“, за него беше абсолютно немислимо някой друг, а не той да управлява яхтата, и то тъкмо на това плаване.

Отначало не му казаха защо флотът се нуждае от „Съндаунър“, но на него и така му бе достатъчно ясно. Предположенията му скоро се потвърдиха и сега той знаеше точно какво става отвъд Ламанша и какви страховити опасности очакваха там неговата драгоценна лодка. Но ако заминаването на яхтата бе неизбежно, то все пак най-големи изгледи да оцелее имаше с него, човека, който я познаваше и разбираше по-добре от всеки друг. По своеобразен начин тя му беше толкова скъпа, колкото и съпругата му и цялото му семейство, на което се бе отдал. Криво-ляво бе успял да събере парите, необходими за превръщането на една вдъхновена идея във великолепна действителност, и нетърпеливо бе проследил всяка фаза от изграждането на „Съндаунър“ в дока до онази паметна пролетна утрин, когато развълнуван видя как яхтата се плъзна по хелинга в морето. Още при първите морски изпитания тя надмина всички очаквания. „Съндаунър“ беше прекрасна лодка и всеки го признаваше. Ала най-ценното за собственика на „Съндаунър“ бе, че яхтата му върна радостта от морето, която така силно му бе липсвала в продължение на дълги години. Ако сега ѝ бе съдено да хвъркне във въздуха, това трябваше да стане задължително с него на борда. Досега морето не му бе отнело живота, а бог е свидетел, че бе имало достатъчно възможности за това!

„Съндаунър“ се плъзна край спокойното, по дикенсовски очарователно крайбрежие на Брудстърс и се насочи към входа на Рамсгейтското пристанище, където шкиперът ѝ трябваше да се отбие, за да получи заповеди. Докато подходеше към входа на

пристанището тази сутрин, той установи, че днес то представлява съвсем различна картина от това, което бе виждал в миналото.

Строгото правило, че само един плавателен съд може да влиза или излиза от пристанището, бе напълно пренебрегнато. Лодки пристигаха и заминаваха на воля, а и каква пъстра колекция представляваха: рибарски лодки с най-разнообразен произход, като се почне от северноморски дрифтери до бриксамски смакове, от ламаншки траулери до скаридоловки. Сетне се появиха влекачите с редици от шлепове, въглевозите, параходите за развлечения, включително няколко с гребни колела, по-малки съдове за развлечения като неговата осемнайсетметрова „Съндаунър“, миночистачи, саморазтоварващи се шлепове от Темза, които обикновено пренасят шлам и тиня, а също дори една драга и една речна ветроходна баржа. Много съдове носеха белезите от непрестанните вражески атаки при преминаването на Ламанша. Достойни и храбри бяха усилията им да натоварят и превозят у дома „войничетата“ при отчаяната и безпощадна съпротива на врага; лодките бяха претъпкани с бойци в опаловозелени униформи, изтощени до краен предел и безкрайно благодарни, че най-сетне са се измъкнали от този ад.

Рамсгейтското пристанище бе под контрола на Кралския флот и представляваше жужащ кошер от плавателни съдове и човешки същества. Тук пристигаха съдовете с по-малък тонаж, ангажирани в евакуацията от Дюнкерк. По-големите кораби, кръстосвачите, разрушителите и транспортъорите бяха на база в Дувър, откъдето се ръководеше цялата Дюнкеркска операция — операция „Динамо“. Някои други пристанища по кентския бряг също участваха в акцията. Големият брой малки съдове, които заминаваха и пристигаха в Рамсгейт, очевидно изискваха сложна координация. Един офицер, ръководещ движението с мегафон от военна моторница, нареди на „Съндаунър“ да изчака пред входа на пристанището до второ изреждане; в крайна сметка на яхтата бе наредено да се привърже до няколко други лодки.

Едва тогава Лайтолър осъзна ужасяващата сериозност на положението. Значи това бяха несломимите мъже, прибрали се славно с дух „висок както винаги“, изгарящи от нетърпение да се завърнат на фронта и „да смажат фасона на немца“. Като оглеждаше безкрайната върволица от войници около пристанището, чакащи да се качат на

автобусите, наредени покрай брега, му стана ясно, че мнозина от тях едва се държаха на краката си, камо ли да воюват; това бяха войници без каски, без пушки, някои дори без ботуши, без ризи и куртки, захвърлени някъде там по отсрещния бряг в отчаяната борба да избягат от оръдията и бомбите на германците, да се измъкнат от „ада на Дюнкерк“. Освен автобусите имаше и много линейки, които сновяха непрестанно, за да прибират ранените — за доста от тях това бе несъмнено първото и последно сражение с немците. А сетне вниманието се спираше на прекрасните жени от Рамсгейт, които без почивка кръжаха около масите за сервиране, набързо подредени под терасата на павилиона. Войниците пристигаха със стотици, с хиляди и на всеки един жените поднасяха чаша чай.

Главната квартира на Кралския флот бе разположена в постройка, чието предназначение бе променяно неколkokратно в нейната житейска история. Сгушена в подножието на скалите над града, първоначално сградата бе служила за жп гара, предлагаща на курортистите неповторимата възможност със слизането си от влака да излязат веднага на плажа. По-късно гарата бе превърната в развлекателен център с фриволното име „Весела Англия“. После дойде войната и Кралският флот. Сега „Весела Англия“ се наричаше „Боеен кораб «Пламтящ»“ и който е избрал това име, изглежда, е бил далновиден. Когато Лайтольър пристигна там, за да получи заповеди, „Пламтящ“ наистина оправдаваше името си.

Като влезе вътре и се отправи към шумотевицата в централните помещения, Лайтольър се озова сред навалица от шкипери, яхтсмени, някои от които познаваше, и смесица от служители на Търговския и Военния флот. Едни като него се готвеха за пръв път да прекосят Ламанша до континента, други току-що се бяха върнали и щяха да потеглят отново. Хората говореха за „същинския ад“ оттатък, разказваха се мрачни истории за гибелта на яхти и лодки, често с големи човешки жертви, които не бяха успели да се спасят от непрестанно налитащите „щуки“. Разправяха как току-що спасени корабокрушенци тутакси попадали отново във водата, след като спасилият ги съд бил сполетяван от същата участ. Постоянно обаче се чуваше един и същ гневен въпрос: „А къде е нашата проклета авиация?“ Кралските военновъздушни сили бяха именно там, ала трудно можеха да се нарекат „сили“. Броят на техните самолети беше

толкова ограничен, че в часовете между отделните полети, извършвани от броящите се на пръсти ескадрили, Луфтвафе контролираше въздушното пространство и напълно се възползуваше от господството си.

От започването на евакуацията преди пет дни днешният ден бе като че ли най-тежкият досега. Очевидно Гьоринг бе решил да докаже един път завинаги на своя фюрер, че Луфтвафе е в състояние да възпре бегълците. Същите намерения имаха и сухопътните части. Контролираната от съюзниците територия около Дюнкерк бързо се смаляваше под силния натиск на противника. Немските танкове можеха да направят пробив всеки момент. Британският ариергард беше сторил всичко каквото би могло да се поиска от него и сега бе негов ред да се изтегли и спаси.

Едно върховно последно усилие се изискваше от дюнкеркската „армада“, но тази сутрин загубите ѝ бяха катастрофални, в това число и на Кралския флот. Шест разрушителя бяха извадени от строя, както и много други съдове, като се започне от два големи войскови транспортъра и се стигне до яхти като „Съндаунър“.

Хиляди хора се бяха избавили, но мнозина не бяха успели, включително немалко цивилни, които може би заповедта на Адмиралтейството да подготвят за мобилизация своите лодки бе заварила на канцеларското им бюро в лондонското Сити.

Техните семейства сигурно още се чудеха къде може да са отишли...

Независимо от сезона Лайтолър облече капитанското си сако, украсено със златни петлици и ленти от ордени — искаше да има колкото е възможно по-професионален вид. Ала това се оказа излишно. Офицерът от диспечерната на „Пламтящ“ бе направо благодарен, че този собственик е готов сам да поеме управлението на лодката си. И да имаше съмнения относно възрастта му, той не ги показва, докато даваше нарежданията си на Лайтолър. А те бяха еднакви за всички: „ПРИДВИЖЕТЕ СЕ КЪМ ДЮНКЕРК ЗА НОВИ ЗАПОВЕДИ.“

Това погъделичка сухото му чувство за хумор, макар да не изчерпваше напълно инструктажа. Препоръчваше се определен маршрут за плаване, по който се очакваха най-малко вражески нападения, ала това е било в началото — сега вече такъв маршрут не съществуваше. Лайтолър познаваше дюнкеркското пристанище. Беше

попадал там по време на предишната война. И тогава върху него бяха хвърляли бомби, но в сравнение с днешния ужас онова беше истинско спокойствие. В следващите години се беше отбивал там със „Съндаунър“ при честите си разходки отвъд Ламанша със семейството и приятели. Този път щеше да бъде по-друго.

Лайтольър се тревожеше за качеството на своите карти, които — каза го на човека зад бюрото — бяха „малко остарели“, и поиска нови. Ала проблемът с картите за тия води през периода май-юни 1940 година се състоеше в това, че морското дъно пред Дюнкерк се променяше всеки час — врагът имаше грижата за това. Той получи нови карти, върху които бяха нанесени значителни корекции с молив около дюнкеркското крайбрежие, където, според пристигнали оттам сведения, лежаха останките на новопотопени съдове, ала да се означат всички беше невъзможно. Дори в последния час броят на потъналите кораби бе значително нараснал. Освен това имаше и мини. През последните няколко дни миночистачите бяха работили без прекъсване, но по този въпрос на Лайтольър отговориха: „Не можем да ти дадем никакви гаранции, приятелче.“

Един месец палец натисна стартера на „Съндаунър“. Последва остро засмукване на въздух и дизеловият двигател с мощност 72 к.с. оживя. Джералд, един млад морски скаут, който Лайтольър и синът му бяха взели, за да им помага, отвърза „Съндаунър“. Яхтата се отдели от рибарското корабче, което бе й послужило за временен пристан при краткия й престой в Рамсгейт, описа къс завой и се сля с флотилията от други съдове, поели към същото местоназначение, за да премине през входа на пристанището и да навлезе във водите на Ламанша.

Беше 10.00 часа според часовника на „Съндаунър“ — съшия корабен часовник, който някога бе отмервал час по час и вахта по вахта живота в морето на един многообещаващ млад офицер на пощенски кораб, плаващ в Западното полукълбо. Имаше моменти, когато мразеше и проклинаше този часовник, и все пак сега, десетилетия по-късно, той продължаваше да отмерва времето на борда на собствения му кораб, напомняйки за отдавна минали времена, за това, какъв е бил някога животът и как би могъл да продължи, ако не бе една жестока прищявка на съдбата.

След като „Съндаунър“ напусна пристанището, месинговият лост на газта отдясно на кормилото бе придвижен докрай напред.

Палубата под рубката започна да трепти все по-яростно под краката на шкипера в съответствие с увеличаващите се обороти на двигателя: 700... 750... 800... 850. Яхтата пореше гладката вода със скорост малко повече от десет възла. Оживлението на рамсгейтското пристанище, самият град и неговият фон от бели скали започнаха да се смаяват откъм кърмата, докато напред се простираха издайнически пипала от черен дим, издигащи се високо в небето — неприятно, грозно тъмно петно, чийто дъх се чувствуваше все по-близо. Примесени с туптежа на двигателя, с плисъка на водата около носа и с писъка на чайките, над морето се носеха ясно различимите шумове на войната.

ЧАСТ ПЪРВА
ОВЛАДЯВАНЕ НА ЗАНАЯТА

1.

Още първия път, когато малкият Хърбърт Лайтольър видя пристанището на Ливърпул, съдбата му бе решена. Привлече го не само морето и всичко, свързано с него. Тук той видя и възможност за избавление.

Семейството му от поколения наред се занимаваше с обработване на памук. Прадядо му Тимоти пръв започнал да преде памук в ланкашърското градче Чорли, след като се преселил там от съседния Рочдейл в началото на XIX век.

Предприятието се разраснало, процъфтяло и Лайтольорови станали заможни и лични обитатели на градеца. Тяхната грамадна пететажна фабрика на ъгъла на Стандиш стрийт и Лайънс лейн нямала конкуренция на много мили околоръст, а собствениците ѝ живеели в разкош и богатство. Фамилният дом, Яроу Хаус, разположен в южния край на града, наистина представлявал внушителна резиденция.

Лайтольорови били обичани и почитани от другите толкова, колкото всеки работодател в тежкия, немилостив свят на ланкашърската памучна промишленост по онова време. Именно Лайтольорови прокарали първото улично осветление в Чорли. Поставили пет улични лампи на Стандиш стрийт, които горели с газ от тяхната фабрика. Изглежда, са искали да оправдаят фамилния девиз „Лукс вестра“ — „Нека свети твоята светлина“.

Построената от Тимоти фабрика продължила благоденствието си и под управлението на синовете Ричард и Хенри. После започнала Гражданската война в Америка и памучният бизнес за Лайтольорови никога не възвърнал старите си позиции. За родения на 30 март 1874 г. Чарлс Хърбърт перспективите, свързани с фабриката, са вече далеч не така обещаващи както за предишните Лайтольорови.

Майка му умира месец след неговото раждане, година по-късно я последва една от сестрите му, а сетне си отива и дядо Хенри, което означава, че сега баща му поема ръководството на фабриката. Ала нанесените поражения са непоправими и предприятието е загубило твърде много пари — във всеки случай твърде много за бащата на Хърбърт, които един хубав ден просто плюе на всичко и заминава за

Нова Зеландия с втората си съпруга, оставяйки Хърбърт и сестрите му на грижите на чичо им и леля им. За тази постъпка неговият син никога няма да му прости.

В детството му, лишено от нормална семейна топлина, сякаш нямаше друго, освен религия, дисциплина и непрекъснат недостиг на джобни пари. Хърбърт просто трябваше да се махне — трябваше да се отърве от каиша и от тези вечни забележки на учителите, които неизменно казваха, че би могъл да учи много по-добре, ако пожелае. Сам знаеше, че би могъл да бъде много по-добър ученик, но не и в прогимназията в Чорли, а вече бе станало очевидно, че и училището е стигнало до същото заключение. И така, когато достигна до „зрялата“ възраст от тринайсет години, той реши да тръгне по море.

При посещенията си в Ливърпул, за да опознае памучната борса и нейния механизъм и да се подготви за деня, когато сам щеше да поеме семейния бизнес в свои ръце, Хърбърт изпитваше неудържимо влечение към пристанището. По това време Ливърпул беше в своя разцвет. Независимо от сезона в пристанището му рядко имаше по-малко от сто плавателни съда, като се почне от най-невзрачни кечове, прекарващи въглища за остров Ман, и се стигне до великолепните трансатлантически параходи, превозващи пътници до Ню Йорк.

Беше пълно с моряци, търговци и докери, които се трудеха по пристаналите кораби: поправяха такелажа, стържеха и боядисваха, товареха провизии или разтоварваха стоки, докарани от някое далечно пристанище.

Парата постепенно изземваше монопола на ветрилото, ала за презокеански рейсове все още се предпочитаха ветрилата, най-вече под формата на три или четиримачтов барк с прави ветрила. Тъкмо тези кораби грабнаха сърцето на момчето в един период, когато ливърпулският хоризонт бе замрежен с по-гъста от всякога „гора от мачти“. Той взе своето решение в деня, когато един дружелюбен помощник-капитан го покани на борда на ветрохода си и дори му позволи да се покатери по такелажа. Мисълта, че би могъл да плава през океаните с някой от тия прекрасни вихрогони и да попадне в далечни и непознати земи, го изпълни с трепет.

Молбата му бе удовлетворена на часа, всичко може би се реши дори прекалено бързо, но в онзи момент той бе твърде възбуден, за да се сети, че чичо му с охота е готов да се отърве от него, успокоявайки

съвестта си: „Може пък да е от полза за момчето... Да му дойде умът в главата...“

Сестра му Джени — единственият му приятел, не бе толкова доволна от това. Липсата на родители ги бе сближила много. Щеше да ѝ е мъчно за него и щеше много да се тревожи.

Един сив февруарски ден на 1888 година Чарлс Хърбърт Лайтолър, доста нисък на ръст юноша за четиринайсетте си години, постъпи като юнга на кораба „Примроуз Хил“. Дадоха му пълен комплект облекло, състоящо се от палто, дебели панталони, две униформи за слизане на брега, два работни комбинезона, вълнено бельо, ботуши и чорапи, щормови костюм, плюс нож, пика и сламеник, всички прилежно прибрани в моряшки сандък. Корабът представляваше две хиляди и петстотинтонен барк с четири мачти, стоманен корпус и реи на три от мачтите, принадлежащ на компанията „Уилям Прайс“ от Ливърпул. Някакъв далечен братовчед бе трети капитан на кораб от същата компания, затова роднините решиха, че за него ще бъде най-подходящо да постъпи там.

Платиха гаранция за чиракуването му — 40 лири стерлинги и с подписването на договора (включващ декларация, че няма да посещава кръчми и бирарии, че ще пази капитанските тайни и че с нищо няма да вреди на своя капитан) той бе обречен на компанията за следващите четири години. Нямаше да получава никаква заплата — нали щеше да се ползува от преимуществото да получи моряшко обучение в морето.

И така той стана един от моряците от средната палуба на „Примроуз Хил“; в тази част на кораба квартируваха „младите джентълмени“. Ала там съвсем не го чакаше просторна каюта или уютен салон, където да откъдне. Спалното помещение представляваше смърдяща дупка в близост до кърмата, до което се стигаше по стръмна стълба от предната част на кърмовата палуба. Койките за спане бяха наредени покрай стените, а в средата имаше груба маса с омазан газеник над нея. Глезотии от сорта на столове и кресла нямаше. Всеки сядаше на моряшкия си сандък. Ето това щеше да бъде неговият дом в идните години на морска робия, дом, който — щеше да открие — бе по-често мокър, отколкото сух. С момчетата от средната палуба не се отнасяха по-добре, отколкото с простите моряци, но за разлика от тях те имаха още много да учат. Ала сега-засега момчето нито за миг не се бе размислило за очакващите го несгоди по избрания път.

— При фаловете!... Обери всички ветрила!...

Пристанищните кранове, складовете и гората от мачти на ливърпулското пристанище започнаха да се смаляват в мъглата отзад, докато парният влакоч извеждаше „Примроуз Хил“ в открито море. Сетне изсвири за сбогом и ветроходът се оживи.

— Вдигни предните ветрила!... Прехвърли шкотите на десния борд!...

„Високо носът му лети, момчета, и всички ние ще лиснем помия в сурата на готвача!“ — пееше екипажът, додето опъваше фаловете. Малките ръчички, несвикнали да теглят груби ръбести въжета, за кратко време се израняваха и покриваха с пришки. „Натопи ги в солена вода, момко, това е най-добрият лек!“ Ала какво е лекарството за неукрепналите мускули, които още болят от съсипващата хамалогия преди отплаването, когато трябваше да се качат на борда безброй сандъци с провизии и да се влачат тежки платна по палубите?

Трийсетина моряци на палубата и по рангоута, всеки един запознат с кораба и работата си, откликваха без колебание на всяка заповед, която изригваше брадатият мъж, крачещ по кърмовата палуба, с четири златни нашивки на ръкавите си.

— Завърти предните рей!... Обърни кливерите!...

Корабът се раздвижи, огромните парчета брезент затрещяха като гръм при първия порив на усилващия се вятър. Полека „Примроуз Хил“ се наклони на една страна и започна; да набира скорост: седем... осем... девет... десет възла, и сега, след като всички млечнобели ветрила се издуха, баркът полетя напред с грацията и бързината, с които се славеше. От време на време подветреният релинг се потапяше в морето и водата с клокочене изпълваше отворите за оттичане, за да се излее миг по-късно на палубата.

В тия моменти възторжено чувство обхваща всеки млад мореплавател, но колкото и да е възхитено от перспективата да плава по море, за всяко момче настъпва часът, когато почва да съжалява за лекомисленото си решение. За младия Лайтолър този момент дойде, когато „Примроуз Хил“ попадна в буря. Докато корабът се люлееше и клатушкаше между големите вълни, момчето вече бе напълно убедено, че стомахът му ще се скъса от повръщане. Морето бе побързало да даде първия си урок на този младок и да му покаже кой е господарят тук. Той с готовност би приел да учи цяла седмица латински без прекъсване,

само и само да стане чудо и да се намери отново на неподвижните и сухи улици на Чорли — ала вече бе твърде късно. „Вържи парче сланина на връв и като го глътнеш, го изтегли обратно. После пак. Така ще спреш да повръщаш!“ Специално тази препоръка от моряшката медицина Лайтолър отказа да послуша.

Едва след като младият юнга напълно престана да се съпротивлява на безпощадната морска болест, той установи, че бунтуващите му се вътрешности започват да се успокояват. Три дни по-късно призрачно-зеленикавият цвят на лицето му изчезна и той постепенно възвърна нормалния си тен. Лека-полека взе да овладява и моряшката походка. Изглежда, беше избързал с разкаянието си.

— Е, момче, качвай се на гротмачтата и спри бунтите на топбомбрасела!



Ветроходът „Примроуз Хил“

Според обичая юнгите за пръв път добиват представа какво значи да се катериш по рангоута, когато корабът е в пристанище, но Лайтолър

щеше да открие, че в морето тази операция придобива съвсем друг смисъл. Юнгите работеха под зоркото око на третия помощник-капитан, който бе техният наставник и покровител, и Лайтолър разбра, че щом той каже: „Горе!“, трябва без ни най-малко колебание да поемеш нагоре, иначе краят на някое въже изплющява върху гърба ти или пък получаваш светкавичен удар в лицето с опакото на ръката, който те праща да лазиш по палубата. „Ръмжиш, не ръмжиш, трябва да се качиш!“ — гласи максимата, която бе закон на „Примроуз Хил“, и Лайтолър скоро щеше да стане стар познайник на бунтите. Бунти на ветроход с прави ветрила се наричат въжетата, свързващи ветрилата с палубите с цел обирание „корема“ на ветрилото до реята при навиване. Когато ветрилото е развито и опънато, бунтите, които вече висят свободно, трябва да бъдат „спрени“, или фиксирани, защото в противен случай могат да протрият платното и в крайна сметка да го пробият. За да се фиксират бунтите (и същевременно да останат отпуснати), е необходимо човек да се изкачи по мачтата, въоръжен с къси въженца, и да завърже краищата на бунтите за определените им места на такелажа. Основното задължение на Лайтолър като юнга на неговия първи рейс с „Примроуз Хил“ бе да се грижи за бунтите на топбомбрамселите, при което отлично разбра какво значи на практика „барк с три топбомбрамсела“, както гордо бе заявил на своите слушащи със завист съученици в прогимназията, когато небрежно съобщи, че напуска и „тръгва по море“. Топбомбрамселите на „Примроуз Хил“ даваха на кораба малко по-особен облик от обикновения ветроход. Стандартният барк от този размер не разполагаше с повече от шест ветрила на всяка от трите мачти с право стъкмяване: най-долното и най-голямо ветрило е гротът, после идват долен и горен марсел, след тях долен и горен брамсел и накрая шестото, обикновено най-високото ветрило — бомбрамсел. „Примроуз Хил“ обаче имаше едно ветрило повече. Над бомбрамсела на всяка от трите му мачти имаше седмо платно — топбомбрамсел. По-обикновените баркове не разполагаха с тия ветрила, тъй като повечето собственици ги считаха за декоративен елемент без особена практическа полза и не смятаха за необходимо да се главоболят с тях. Ала имаше и такива, като Уилям Прайс и неговата компания, които се придържаха към теорията, че топбомбрамселите дават допълнително ускорение на кораба, а в тия времена на засилена конкуренция с параходите всеки ветроход се нуждаеше от

максималната скорост, на която е способен, за да участва в надпреварата. Ако не за неговата бързина, несъмнено тия ветрила допринасяха за външния вид на „Примроуз Хил“. Седмото ветрило отличаваше кораба като един от най-високите на вода — особеност, която го правеше лесен за разпознаване сред множеството мачти във всяко пристанище. Разстоянието от палубата до томбомбрамсела беше приблизително 200 фута — ужасно голяма височина за изкачване от юнга, който прави своя прощъпулник в катеренето по рангоута.

До един момент изкачването беше сравнително лесно. До реята на бомбрамсела, на височина около 180 фута, имаше въжени стъпенки, ала сетне идваше последният етап от изкачването до реята на томбомбрамсела, който представляваше непознато препятствие. Тук стъпенките свършваха и единственият път за преодоляване на оставащите двайсетина фута бе по една ванта от стоманено въже. Изкачването в тази отсечка би било опасно и при тихо време, а от четиринайсетгодишния Лайтолър се очакваше безпрекословно да атакува препятствието денем или нощем, без значение какъв крен може да прави корабът под него, докато щормовият вятър, поройният дъжд и лудешки плющящите ветрила се съюзават, за да направят още понищожни шансовете му за оцеляване. При такива обстоятелства важеше максимата: „Една ръка за теб, една — за кораба“, ала още никой не бе успял да развие ветрило само с една ръка. Немалко момчета загиваха при първото си плаване под ветрила — падаха от мачтите и ставаха на пихтия на палубата или потъваха в морето.

В крайна сметка Лайтолър щеше да намрази тия топбомбрамсели, но не защото се страхуваше, че може да падне от тях. Те направо си бяха една адска тегоба, тъй като се искаха толкова много усилия, за да се достигнат. В действителност той преодоля страха от височината още в самото начало и показва естествен усет за работа по рангоута. А и не би могъл да не признае, че щом се качи веднъж там горе, го обхващаше някакво възторжено опиянение — с лице, брулено от вятъра, застанал прав на реята да оглежда грамадното парче брезент, издуто под него. Понякога му бе трудно да проумее как тази тясна ивица, както изглеждаше палубата от тази височина, успява да запази равновесие и да не се преобърне под тежестта на цялото това количество стомана и платно, което крепеше.

Толкова много неща имаше да учи. На практика тъй нареченото „обучение“ не съществуваше и в общи линии той трябваше да учи сам; нямаше друг избор, защото ако не съумееше да разбере дадена команда, коравосърдечният помощник-капитан щеше силом да го научи. Ето защо първите месеци от чиракуването на Лайтольър по море бяха истинско чистилице, докато не научи предназначението на всяко ветрило, въже и част от такелажа на кораба. „Примроуз Хил“ разполагаше общо с трийсет и шест ветрила, в които влизаха двайсет и едно прави ветрила, кливерите на носа, стакселите между мачтите, и отзад, на бизанмачтата — гафтопсела и контрабизана. За управлението на тия ветрила имаше повече от петстотин въжета и Лайтольър трябваше да научи всяко едно от тях и контролираната от него част, като бе длъжен да ги познава не само на вид, но и на пипане, защото нощем моряците не разполагат с никакво осветление. Той трябваше да намира търсеното въже по усет. „Да изучиш въжетата“ за него не бе образен словесен израз, само дете откри, че рядко им казват въжета. Наричаха ги браси, шкоти, бунти, фалове, ванти, стенги и много други. Момчето вече знаеше да връзва и разни тарикатски възли: тъкачески, двоен рифов, рибарски и фламандска осморка.

Ала едва-що сварваше да се поздравя за придобиването на някое ново зрънце моряшко знание и умение, и ето че ставаше жертва на някой от унижителните капани, които старите вълци винаги поставят пред нищо неподозиращия новак. Любимият номер бе да се изпрати някой юнга да донесе зелена газ за фенера на десния борд и червена — за фенера на левия; друг път на някого ще заповядат да иде долу при парната машина и да донесе една кофа синя пара. „Напълни си“ — ще го подкани параджията, сочейки крана. Някои ден може да се случи нещастен юнга да опъва с все сила дадено въже, което група моряци тайно държат изопнато. В подходящия момент те отпускат въжето и озадаченото момче се просва на палубата.

Всичко това бе част от посвещаването на Лайтольър в един начин на живот, който не след дълго щеше да го превърне от наивен юноша в несломим млад мъж.

Корабът „Примроуз Хил“ бе, както казват американците „лимончо“ — прякорът се дължи на разпоредбата на Търговската

дирекция, според която екипажите на всички британска презокеански ветроходи трябва да получават дневна дажба от едно канче лимонов сок. В съгласие с наредбата всеки ден по пладне на борда на „Примроуз Хил“ чинно се поднасяше лимонов сок. Тази практика е останала още от времето на капитан Кук, който установил, че лимоните са отлично предпазно средство срещу скорбут — обичайната за ветроходното мореплаване болест, дължаща се на продължителна консумация на солено месо и липса на пресни плодове и зеленчуци.

Соленото месо, обикновено конско или свинско, се пренасяше в качета, от които саламурата не след дълго изтичаше, тъй че месото оставаше сухо и твърдо като цимент да трополи вътре. При заболяване от скорбут тялото се покрива с големи, кошмарни на вид рани. Що се отнася до Лайтолър, за него дилемата бе или да яде, или да умре. Когато най-сетне свикна със „солената гадост“, установи, че отпусканото количество изобщо не му утолява глада. Тежък бе животът по море за човек с голям апетит (а условията просто изискваха такъв апетит), но в камбуза цареше правилото: „Полагаемото парче и не повече“. Лайтолър се убеди, че неговото „полагаемо парче“ е несправедливо малко и от този момент основния му интерес бе насочен към това, което винаги е интересувало всеки юнга — храната. Беше вечно гладен и единствен начин за разрешаването на проблема бе кражбата. Краденето на храна за него се превърна в религия, каквото бе и за останалите обитатели на средната палуба. Те стигаха до какво ли не, само и само за да отмъкнат парченце от кейка на шкипера и да разнообразят тази отвратителна диета от солено конско или свинско месо; или, ако имаха късмет, можеха да задигнат малко каша, забъркана от същото солено месо, но смесено с „ливърпулски керемиди“, какъвто бе не особено умилителният прякор за корабния сухар. Дори когато от сърце приемаха перспективата да се нахранят със зеленясало, полуразложено свинско, след като са прекарвали няколко мъчителни часа по мачтите, дажбата им бе толкова нищожна, че трудно би задоволила и мишка.

Колкото до корабния стюард, според него юнгите не бяха нищо повече от ято зли малки лешояди, които в никакъв случай не биха пропуснали и най-малката възможност да връхлетят върху владенията му, само да отслаби за момент бдителността си. Понякога стюардът се опитваше да им устроя клопка, но почти винаги „тия лукави изчадия на

сатаната“ се оказваха твърде находчиви, за да бъдат заловени. Истинското престъпление всъщност не бе кражбата, а пропускът да се възползуваш от изгодна възможност, щом се появи. Друг начин за оцеляване нямаше.

2.

Движеха се на юг, на път за Сан Франциско през нос Хорн, с товар от железопътни релси. По онова време Англия снабдяваше с тях целия свят. Хубав север-северозападен вятър ги откара в зоната на пасатите — зона на попътни ветрове и летящи риби, когато Лайтолър установи, че рибите наистина могат да хвърчат, понякога до двеста-триста ярда.

Времето беше великолепно; за първи път в живота му бе толкова топло. Тежките връхни дрехи бяха захвърлени и заменени с по-леки, обувките също станаха излишни и всички зашляпаха по палубите боси. Най-сетне ветрилата престанаха да се нуждаят от постоянни грижи, но тъй или иначе на борда на ветроходен съд винаги има работа: миене на палубите, боядисване или лъскане на металните части. В неделен ден не само ветрилата на „Примроуз Хил“ се издуваха от топлия свеж бриз — неделята бе ден за пране и тогава навред по палубите настъпваше невъобразим безпорядък от проснати да съхнат дрехи и завивки. Междувременно човек можеше да се поизкърпи. Лайтолър беше научен да поддържа дрехите си чисти и здрави; от друга страна знаеше, че е важно винаги да бъде спретнат.

В тези тропически ширини край тях с часове плуваха делфини, изскачаха над водата и играеха помежду си на какви ли не чудновати игри, преди да заемат позиция под бушприта, където в идеален ред се движеха със скоростта на кораба. Обичаха да се изхвърлят над повърхността с особено странично завъртане на тялото си, след което плясваха плоско във водата с оглушителен шум като от взрив.

Именно тук Лайтолър за пръв път се запозна с уменията на „холандците“ от „Примроуз Хил“ — така казваха на всички северноевропейци, които плаваха с британските океански ветроходи. В случая „холандецът“ беше датчанин на име Кнут. Беше работил като харпунджия на китоловен кораб и не ще и съмнение, че харпунът на Кнут влизаше в употреба, щом наоколо се появяха делфини: от друга страна уловът ги спасяваше от соленото конско месо, което жегата съвсем бе доразвалила в спарените качета. Привлечени от светлините

на кораба, нощем на палубата падаха понякога летящи риби. Изглеждаше кощунство човек да задоволява слабостта на стомаха си с тези великолепни морски обитатели, чиито нежни телца с фини прозрачни крилца предизвикваха възхищение, но месото им ставаше за ядене, а гладът не дава възможност да проявяваш сантименталност.

Дори стюардът беше по-дружелюбен през този период и ако момчетата бяха склонни да му помогнат в работата в камбуза, като измият нещо, почистят и пр., и обещаят да не тършуват, той току-виж измъкнал отнякъде щипка джинджифил и им показал как се прави „дендифънк“.

За непосветените трябва да се поясни, че приготвянето на този толкова обичан, традиционен моряшки сладкиш започва най-напред с изработването на брезентова торба, в която се поставят „ливърпулски керемиди“, като червейчетата от сухара предварително се очистват. После торбата се налага със силни удари с нещо подходящо подръка (осигуряващите клинове вършат отлична работа), докато съдържанието се превърне в субстанция, наричана „брашно“. Сетне така нареченото брашно се изсипва в четириъгълна тава и се смесва за предпочитане с маргарин, ала ако няма, се използва грес — същата, с която смазват мачтите. Ето че се прибавя и най-съществената съставка от всички — смляният джинджифил, и накрая, след сипването на малко солена вода, получената смес с благоговение се разбърква от момчетата и се изравнява в тавата: после се пече, додето „апетитно покафенее“. Когато бъде готов, сладкишът се изважда от тавата и се изнася на палубата, за да бъде грижливо измерен и разделен на равни квадратчета, тъй че всеки юнга да получи „полагаемото парче“. Ничия дажба не трябва да бъде и с милиметър по-голяма или по-малка от другите, защото в такъв случай се разгаря открита ревност. Задължително е порциите да са абсолютно точно отмерени. Така Лайтолър за пръв път опита „дендифънк“.

Винаги е било обичай средната палуба да разполага с някакъв музикален инструмент. На „Примроуз Хил“ имаха банджо. Още при първото си съприкосновение с инструмента, предпазливо опъвайки струните му, Лайтолър прояви вроден музикален усет и не след дълго новооткритата му дарба започна да се търси от другите.

— Хайде, Лайтс, изсвири ни „Щурм-напред“.

*О, Щурми топа хвърли,
а заедно дерзаехме напред.
Между моряците бе първи,
ай, ай, мистър Щурм-напред.*

Докато продължаваха на юг и слънцето се вдигаше все по-високо, палубата взе да се нагорещява все повече и катранът между дъските почна да се размеква и да полепва по голите ходила на Лайтолър. Още непривикнали, те лесно се изприщваха, но кожата му скоро щеше да заякне.

Щеше да открие още, че жегата изважда наяве нови корабни обитатели — плъхове и хлебарки. Веднъж преодолял отвращението си от тия гадинки, Лайтолър стана доста умел изстребител на плъховете, които убиваше или чрез точно попадение с клин, ако го имаше подръка, или просто като ги стъпкваше с босите си крака. Единственото неприятно нещо бе, че плъховете имаха навик да го посещават нощем, докато спи в койката си, и да се хранят с изприщената плът на ходилата му. Разбираше какво се е случило едва след като тръгнеша по палубата и нагазеше в солена вода. Тогава връз малките хищници се изсипваха тежки ругатни. Що се отнася до хлебарките, това бяха несъмнено най-едрите насекоми, които някога бе виждал. Някои достигаха дължина до пет сантиметра, но той се научи да се справя с тях също тъй резултатно. Щом някоя хлебарка се опитваше да го полази, светкавичен удар с четка, предварително потопена в сода каустик, решаваше спора.

Един ден неспирният бриз, който сякаш имаше намерение да съпътствува вечно „Примроуз Хил“, най-ненадейно се загуби. Бяха попаднали в Зоната на безветрие или, както моряците казват, в „Конските ширини“. Бяха ги кръстили така, защото в тия ширини моряците трябваше да работят като коне, прехвърляйки реите от левия на десния борд и обратно, но неведнъж и дважд, а безброй пъти, докато се мъчеха да уловят и най-слабия повей на вятъра и да прекарат час по-скоро кораба си през безветрения пояс около екватора. Понякога минаваха седмици в къртовски труд под изгарящото слънце, преди ветроходът да преодолее въпросните четири-петстотин мили.

Докато корабът се полюшваше обезветрен сред безжизнената водна пустош, „Старият“ неспокойно крачеше нагоре-надолу по кърмовата палуба и час по час тревожно се взираше във върховете на мачтите, очаквайки поне намек за вятър да се появи във ветрилата, висящи отпуснато на реите. Понякога подсвиркваше, зовейки изчезналия вятър, сякаш търсеше загубено куче. Беше в лошо настроение и Лайтолър и останалите юнги бяха предупредени от помощника Хюз да не се вясват пред очите му. Лайтолър изпитваше безкрайно благоговение прел личността на капитан Андерсън, който се разхождаше самотно напред-назад по кърмовата палуба с онази типична за презокеанските моряци поклащаща се походка, на която момчето толкова се старееше да подражава.

Всеки път, щом усетеше и най-нищожния повей във ветрилата, капитанът изреждаше поредица от команди: „Халс наляво!... Прехвърли кливера!“ Тежък труд под безмилостното слънце. Но твърде често небето се заоблачаваше, сетне черните облаци изневиделица се продънваха и от тях се изливаше потоп. Понякога тия тропически порои бяха придружавани от силни гръмотевични бури. Тозчас всичко на борда, което теоретично би могло да задържи вода, като резервни ветрила, платнища, тенти, кофи и тенджери, се изнасяше на палубата, за да се попълнят намалелите запаси от зеленясала ливърпулска вода. Тия валежи бяха и една естествена баня за целия екипаж — нещо, от което моряците изпитваха крещяща нужда. Лека-полека „Примроуз Хил“ пропълзя през екватора и тогава — да се не надяваш! — ветрилата затрептяха: както ненадейно бе изчезнал, така ненадейно вятърът се върна. Бяха попаднали на югоизточните пасати. „Примроуз Хил“ забразди морето отново. През следващите няколко седмици атмосферните условия бяха почти идеални, докато баркът, следвайки приблизително успореден курс на бразилските и аржентинските брегове, проникваше все по-навътре в Южния Атлантук по посока на нос Хорн. След като напуснаха тропиците, сенките постепенно започнаха да се удължават и Лайтолър забеляза как доскоро яносиньото небе, по което дни наред не се бе появявало и най-малко облаче, взе да се заоблачава все повече и повече. Едновременно с помръкването на небосвода въздухът стана по-студен и той скоро щеше да установи, че след като бе изпитал най-идеалните мореходни условия, каквито можеше да предложи земното кълбо, сега му

предстоеше да преживее най-лошите. „Примроуз Хил“ беше преминал паралела на 40 градуса южна ширина, т.е. бе навлязъл в „Ревящите четирийсетградусови ширини“, когато стихията ги връхлетя.

— Всички на палубата!... Рифовай ветрилата!... Прибери топбомбрамселите!

Бяха се натъкнали на свирепа буря от запад. Морето забушува и корабът подхвана луд танц между гребените на водните планини. Едвам бе успял да изкачи увенчания в пяна връх на една планина и ето че в следващия момент трябваше да полети надолу в дълбоката долина, за да срещне идващата насреща друга планина. При сблъсъка помежду им тонове вода се изливаха на палубите и връхлитаха върху моряците, вкопчени в най-близкото въже или скоба. Отпуснеш ли за миг пръстите си, и заминаваш зад борда, без никой да е в състояние да те спаси. Понякога, щом корабът попаднеше под тежестта на особено голяма чупеща се вълна, очакването ветроходът да изплува бе същинска агония. Ала, разбира се, „Примроуз Хил“ се отърсваше след малко от водата, която се опитваше да го смаже, и се изправяше, готов отново за борба. В сравнение с тая хала онова вълнение край английските брегове, което бе поразило Лайтолър с морска болест, изглеждаше като буря във воденичарски вир. В тия години около нос Хорн загиваха повече моряци, отколкото във всички океани, взети заедно, и то не само поради падане от мачтите или зад борда. Сред тези стръвни вълни редовно изчезваха кораби с целия си екипаж, без да остане и следа, която да подсказва как са стигнали до своята гибел. Просто отплаваха от пристанището и никога не се завръщаха. Приемаше се, че нос Хорн им е светил маслото.

След като командата бе дадена, Лайтолър някак успя да пропълзи по последната отсечка от изкачването до топбомбрамселите, вкопчен на живот и смърт във вантите, докато корабът подскачаше като коркова тапа под него в разбеснялото се море. Той вече знаеше принципа „Ръмжиш, не ръмжиш, трябва да се качиш!“, ала този път обстоятелствата бяха извънредни и той нямаше време за негодувание в бързината си да достигне час по-скоро тия проклети топбомбрамсели и да ги скатае, преди да ги разкъса на парчета подивелият вятър, който заплашваше да изтръгне от корпуса и мачти, и ветрила, и всичко останало. Кацнал на шеметно високата рея в шибация дъжд, Лайтолър отчаяно придърпваше обезумялото ветрило, стъпил само на

провисналото въже, което единствено го отделяше от сигурна смърт. По-късно за момчето щеше да стане нещо обикновено да стои горе по осем часа наред, скатавайки само едно ветрило на реята му. Междувременно с усиляването на студа ветрилата ставаха все по-корави, тъй че посинелите и замръзнали нокти на пръстите се отчупваха и на тяхно място оставаха кървящи рани. Колкото до непромокаемото щормово облекло, Лайтольър установи, че при такова време полза от него няма. Все едно бе колко плътно го бе пристегнал в кръста, в китките и над ботушите — водата винаги намираше пролука. Не след дълго той подгизваше до кости, дрехите му се превръщаха на парцали, а ботушите му се напълваха догоре. Ала трябваше да стои горе, додето се свърши вахтата, което означаваше часове наред.

Колко приятно щеше да бъде след цялото това мъчително време, прекарано горе, да слезеш да намериш хубаво топло ядене и димяща гореща напитка, последвани от здрав сън в уютна суха койка. Обаче момчето не можеше да се надява на такива блага. Вместо това при слизането си от мачтата щеше да намери камбуза неизменно ометен от вълните, без нищо друго за ядене, освен червив сухар. Що се отнася до горещата напитка твърде често водната помпа замръзваше, тъй че за пиене нямаше нищо. Ала ако не друго, поне оставаше надеждата да си починеш, слея като изгазиш дълбоката до глезена вода, плискаща в помещенията на средната палуба, и се проснеш на подгизналото си легло. Независимо от всички усилия в да се херметизира корабът и да се уплътнят всички отдушници, люкове и процепи, водата винаги успяваше да се провре вътре, само дето задухата в тия „запечатани“ каюти ставаше толкова плътна, че би могла да се реже с нож. В крайна сметка единственото му желание бе да спи, но нерядко ставаше така, че тъкмо бе на път да постигне тази тъй скромна човешка амбиция, когато вратата на каютата с трясък се отваряше и на прага заставаше третият помощник: „Ставайте, момчета, и по-живо!... Всички на палубата!“ Вятърът беше сменил посоката си и той трябваше отново да се качи горе, за да се бори с изцедените си силици с коравите като желязо ветрила, докато малките му детски ръце се израняваха и отмаляваха все повече, а студът ги правеше съвсем безчувствени, което единствено го спасяваше от непоносимата болка.

Изглежда, всичко това не беше достатъчно, та трябваше да изтърпи и едно от най-неприятните физически затруднения при работа

в морски условия — циреите, предизвикани от морската вода. Това бяха рани по ръцете и китките колкото на пръстник, които се появяваха от постоянното триене на мокрите дрехи о кожата. Бяха направо съсипващи. Никое човешко същество не би трябвало да бъде заставяно да работи в подобно състояние, но той беше длъжен да работи. Бинтоваше циреите колкото е възможно по-добре и продължаваше битката. Лайтолър узна, че във ветроходното мореплаване трябва да си буквално на смъртно легло, за да те признаят за негоден за работа, особено пък при тези обстоятелства.

В продължение на дни, които преминаха в седмици, „Примроуз Хил“ бе тласкан все по на юг, преминавайки през Четирийсетградусовите и Петдесетградусовите ширини, за да се добере до нос Хорн — или нос Непреклонен, както го наричаха моряците, и сега момчето можа да разбере защо са го кръстили така. Кошмарно нещо бе Южният Атлантук през зимата, когато денят трудно се различаваше от нощта при условия, които всеки мореплавател би казал, че трябва да се изпитат, за да се оценят напълно. Шест безкрайни седмици се бориха с кипящото море, но в тази битка те непрекъснато губеха, тъй като корабът им бе отнасян все по на юг, далеч отвъд ширината на нос Хорн.

И тогава най-ненадейно една нощ вятърът и вълните, които дни наред ги бяха блъскали безпощадно, започнаха да отслабват. Отдихът бе добре дошъл, но понеже дотолкова бяха свикнали с непрестанните напади на стихията, сега неочакваната промяна във времето им се стори чудновата; дори капитанът гледаше на всичко това с голямо подозрение. Лайтс взе да усеща още по-остър, пронизващ студ, който се процеждаше през нощния въздух и сякаш го прорязваше, а в това време скоростта на кораба падна съвсем и той запълзя по огледалното море. В атмосферата наоколо витаеше нещо свръхестествено, сякаш в близост се таеше някакво присъствие. Беше полунощ и докато вахтените се сменяха, той забеляза как един от застъпващите моряци — стар вълк — приближи до носа на кораба и издаде глава напред, сякаш душеше нещо.

Всички ветроходи разполагаха поне с една „стара кримка“ като този моряк, чийто дългогодишен опит по море често се оказваше безценен.

Морякът рязко се извърна: „Лед право напред, сър!“ Старецът не бе видял никакъв лед, просто го беше подушил.

Сега възникваха жизненоважните въпроси: „На какво разстояние се намира ледът? На какъв пеленг? Каква площ има?“ Беше непрогледна нощ и макар че на кораба горяха факли, видимостта бе само неколкостотин ярда. Кормчията не можеше да види кой знае какво от своето място на кърмата, където кръгозорът му се препречваше от ветрилата.

За тези ветроходи един дебнещ на пътя им айсберг представлява по-голяма опасност от всички бури на Хорн. Щом ветроходът попадне сред ледени блокове, капитанът му е длъжен да вложи цялото си умение в маневрирането с кораба, за да го измъкне невредим, съзнавайки, че и най-слабият неочакван порив на вятъра в погрешна посока би могъл да тласне неговия съд към някой айсберг и това би било краят на ветрохода и почти сигурно на целия му екипаж. Да се оцелее в този убийствен студ бе достатъчно трудно на борда на самия кораб, да не говорим за открита лодка.

„Примроуз Хил“ за мигове се бе озовал от едно критично положение в друго, и то далеч по-опасно, за което юнгата Лайтолър разбра, че се изискват съвсем нови за него мореходни умения, ако човек иска да избегне корабкрушението. Дори денем срещата с ледени планини носи риск, а сега „Примроуз Хил“ плаваше в черна като катран нощ без никаква луна, което означаваше, че няма надежда за „ледено премигване“ — светлинен ефект, получаван при отразяване на лунната светлина от леда. Освен това, колкото по-тихо ставаше морето, толкова повече намаляваше шансът да се различи близкият айсберг по бележестата го пяна от водата, която обикновено кипи в основата му. Също така съществуваше опасност да се натъкнат на такъв вид лед, който е труден за забелязване при каквито и да било нощни условия — например неотдавна преобърнатата ледена планина, чиято надводна повърхност е цялата тъмна. И накрая идваше ред на страховитите подводни ледени късове, които са най-опасният тип айсберги, защото се носят дълбоко под водата и това ги прави изключително трудни за навременно откриване.

И така Лайтолър преживя своята първа нощна среща с плаващия лед, и то при възможно най-лоши условия: липса на луна и вятър, тихо

море. Една нощ много години по-късно той отново щеше да се срещне с ледените планини.

— Кормилото ляво на борд, сър! Ледът е откъм вятъра! — Стариият моряк най-сетне го бе видял, но бе рисковано да последват съвета му, понеже можеше да има още лед и в посоката, накъдето щяха да завият. После всички го видяха и не ще и съмнение, че беше откъм наветрената страна — гигантска планина от лед изплува над тях от тъмнината и в сравнение с нея корабът заприлича на джудже. Сега вече знаеха, че именно тая грамада ги беше оставила без вятър. Тревогата нарасна от възможността да не би някой издаден леден ръб да стърчи невидим под водната линия, заплашвайки да промуши кораба.

Бавно, но сигурно, с помощта на слабия вятър те се отдалечиха от айсберга и капитанът реши да легне на дрейф до сутринта, когато щеше да има възможност да оцени по-пълно обстановката.

Студът беше непоносим. Всичко по кораба беше замръзнало: талии, блокове и въжета бяха плътно покрити с лед, а ветрилата бяха като от бетон. Дори дрехите по гърбовете на хората бяха вкочанени. Огромна и непосилна работа падна, додето моряците с премръзналите си ръце успеят да скатаят ветрилата за през нощта.

Когато просветна, колкото можеше да просветне в тия ширини по това време на годината, и Лайтолър излезе на палубата, пред очите му се разкри невероятна гледка. Намираха се край шеметно висока ледена стена, която на места се издигаше на десетки метри, а на ширина се простираше додето поглед стига.

Бяха се озовали пред прага на Антарктида. Големият въпрос за тях сега бе как да заобиколят тази гигантска ледена маса отпред, защото тя им препречваше пътя на север. Моряците и юнгите отново се вкопчиха в схватка с вкоравените ветрила и замръзналия такелаж, за да раздвижат ветрохода. Полека-лека „Примроуз Хил“ наистина започна да се движи покрай внушителната ледена стена с всичките и причудливи чупки и форми: зейнали пещери, каньони и дерета, заливи и фиорди с прехвърлени над тях мостове, които в очите на младия Лайтолър сякаш бяха действително проектирани и построени от способни инженери. Понякога ледът придобиваше вид на цял град с чудноват ориенталски облик: с джамии, минарета, пагоди. Ала в този момент никой на кораба, включително и той, не беше в състояние да

оцени красотата. Тази коварна замръзнала пустош, изглежда, нямаше край и ги държеше в плен.

Щом нощта се спусна отново, разбраха, че сега не само имаше опасност да се ударят в айсберг, но можеха несъзнателно да влязат в някой залив и завинаги да останат в капана му, докато вятърът им играе разни номера. Щастиято обаче се усмихна на „Примроуз Хил“: два дни по-късно отминаха ледената бариера и на северозапад пред тях се ширна откритото море.

Ето така Хърбърт Лайтолър заобиколи за пръв път нос Хорн. Беше се държал храбро и с охота, щом имаше смисъл, бе изпълнявал всичко, каквото му бе наредено. Мъките, които преживя, не подлежат на описание и все пак той ги понесе, без да охне — във всеки случай поне доколкото е известно. Щом бе в състояние да понесе всичко това и пак да се усмихва, значи можеше да се справи с каквото и да било. На възраст той все още си беше момче — и то хитро малко дяволче, както би могъл да потвърди стюардът, — ала в духа му личаха заложибите на бъдещия моряк, при това не какъв да е. Морето вече бе проникнало в кръвта му.

Щастливи бяха моряците на „Примроуз Хил“ и с подновена сила и енергия чевръсто се закатериха по такелажата, за да опънат ветрилата в очакване на свежия вятър, който щеше да ги отведе обратно в прекрасния климат на летящите рибки. Не след дълго дружелюбната слънчева светлина щеше отново да стопли гърбовете им, но този път в друг океан, Пасифика, докато го пресичаха надлъж с курс — Фриско.

3.

През осемдесетте години на миналия век Сан Франциско се славеше с най-големите беззакония сред морските пристанища в света. Сега, когато „Примроуз Хил“ се плъзна през потъналите в мъгла Златни врати и навлезе в залива на Сан Франциско, непредпазливите му моряци се изправяха срещу многобройни изкушения, клопки и злочастия. Почти шест месеца бяха изминали, откакто се бяха сбогували с устието на река Мърси, и след като толкова продължително време не бяха стъпвали на суша, можеха да станат лесна плячка на безпощадните лешояди, които само чакаха още с пристигането им да се спуснат върху тях. Дори не бяха вързали кораба на кея, и те връхлетяха: посредниците, които вербуват моряци. Те се изсипаха на борда на „Примроуз Хил“, а капитанът и помощниците му не бяха в състояние да сторят нищо, за да ги спрат. Прескачаха перилата и се смесваха с моряците, сетне се прокрадваха и се скриваха на бака, изчакайки най-изгодния момент, за да направят своето предложение. Първо черпеха жертвите си с питие от донесените бутилки (често подсилено с наркотик), после, щом изпаднеха в полузамаяно състояние, започваха да ги увещават да напуснат кораба си подмамвайки ги с изкусителни обещания за чудесно прекарване на брега. По-простоватият и доверчив моряк би могъл да се подлъже, ала удоволствието му щеше да бъде краткотрайно: все по-трудно се набираха екипажи за ветроходни съдове и в края на краищата шкиперите се принуждаваха да плащат на вербувачите за моряци, които им бяха необходими за попълване на състава.

Щом морякът се излъжеше да напусне кораба си, вербувачите го отвеждаха в бърлогата на техния господар, в така наречения „пансион“ където го очакваше нощ на удоволствията с пиене и жени, колкото би могъл да пожелае. На другия ден обаче почти сигурно щеше да се събуди проснат на палубата на някои кораб на път за Азия, след като е бил упоен до безсъзнание и продаден за петдесет долара на шкипер, комуто не достигат хора. Тази сума ще бъде приспадната от заплатата на нещастния моряк при завършване на рейса.

Що се отнася до полицията в Сан Франциско, нея я интересуваше да получава своя пай от шефа на вербувачите и неговия „пансион“, независимо дали името му бе Шанхай Кели, Черния Боб или Червения Джейк — който се случеше да държи монопола на пристанището в момента, — и оттам нататък го оставяше да върти бизнеса си на мира.

Шкиперът на „Примроуз Хил“ трябваше да приеме нещата философски. Едва ли би могъл да откаже на всички брегова отпуска. Единствено можеше да се надява, че няма да загуби голяма част от екипажа си. Всъщност той се държеше съвсем човешки с тях. След като корабът бе привързан и повечето вербувачи, скочили на борда, бяха насила изтласкани обратно на кея от помощник-капитаните, шкиперът раздаде на всички моряци пари от собствения си джоб като предплата от цялостното им възнаграждение. Каза им да слязат на брега и да се позабавляват, но не пропусна да им даде строг съвет: „Само, за бога, се пазете от тия проклети вербувачи!“

На младия Лайтолър и останалите момчета от средната палуба бе връчен по един долар за джобни пари, след което бяха оставени сами да се оправят. Никой нехаеше, че едно малко момче, което слиза на сушата в спретнатата си униформа, е най-застрашено от опасностите, дебнещи на всеки тъмен ъгъл в това злокобно пристанище. Скитащият сам юноша бе най-лесната възможна плячка. Даже и да нямаше пари, само дрехите му заслужаваха да се откраднат, а заради тях можеха и да го убият. Немалко истории се разправяха за юнги, изчезнали безследно от корабите си, без никой повече да ги види, освен ако дни по-късно голото им и обезобразено тяло не бъде открито във водите на река Сакраменто.

Сан Франциско бе опасен град, но също така безспорно привлекателен, както установи младият Лайтолър, и много живописен със своята богата гама от народности: китайци, испанци, италианци, негри, всички живеещи в обособени по националност квартали. Момчето от ланкашърското градче Чорли за пръв път виждаше представители на раси и религии, за които преди бе чел само в книгите.

Никъде обитателите не бяха така многобройни като в Китайския квартал — юнгите бяха предупредени да стоят настрана най-вече от тази част на града, ала това само подтикна жадните за приключения

момчета от „Примроуз Хил“ да отидат именно там. За Лайтолър светът на „Джон китаец“ се оказа крайно интересен: очароваха го дюкяните с китайски храни и провизии, където всичко бе изписано с йероглифи, продавачите на антикварни предмети, многобройните кафенета и ресторантчета с характерната миризма на кантонски ястия и безбройните перални, от които денонощно се разнасяше пара. Този свят имаше и друга страна: бърлогите за пушене на опиум, комарджийските убежища, еротичните салони и публичните домове, през чийто ярко оцветени входи се точеше постоянна върволица от мъже, предимно моряци. Това беше сърцето на „Дяволския периметър“, то предоставяше най-обилна плячка за крадците, убийците и изнудвачите, които вършеха престъпното си дело безнаказано както нощем, така и денем.

С течение на дните интересът към непознатото постепенно започна да спада и Лайтолър отново усети натрапчивото присъствие на глада. На пристанището положението с храната не бе по-добро, отколкото в морето, но сега усещането бе далеч по-мъчително, тъй като имаше възможност да вижда и надушва храната в магазините и ресторантите — лакомства, от които да ти потекат лигите, ала недостъпни за неговите средства. Все пак намери утеха в един типичен за Сан Франциско деликатес, който беше вкусен, евтин и за известно време разреши проблема му. Това бяха горещи вафлени кори, потопени в масло и сироп от кленова захар. В повечето ресторанти покрай брега можеше да си купи няколко за десет цента плюс голяма чаша кафе. Но с един долар седмично нямаше как да купува безкрай дори от тези евтини вафли.

Изглежда, му бе съдено да е вечно гладен, мислеше си той, скитайки по улиците без пукната пара в джоба, и си представяше какви прекрасни неща би могъл да стори за своя изнемощял стомах, само да имаше един-единствен долар. Вече бе станало късно и нощта приближаваше, когато се озова изправен пред витрината на някакъв ресторант и загледа с копнеж вътре. В следващия момент усети как някаква фигура се приближава зад гърба му. Инстинктивно се обърна и се натъкна на един страшно висок човек в прости дрехи, който го гледаше от безкрайно високо — безспорно по-грамаден човек никога не беше виждал. Досега беше имал късмет в скитанията си из града, но изглежда, сега щеше да заплати прескъпо за небрежното си отношение

към опасностите на брега. Като че ли щастливата му звезда го бе изоставила. Каква ли кошмарна участ го очакваше? — мислеше той, докато извиваше врат, за да погледне едрото брадясало лице на този колос, на когото би било безсмислено да се съпротивлява...

— Искаш ли да хапнеш, синко?

Отначало Лайтолър не можеше да повярва на ушите си. Някакъв абсолютно непознат човек му предлага храна! Момчето не се двоуми дълго. Беше прекалено гладен, за да се замисли за рисковете, които поема. На такова изкушение трудно би могло да се устои. Той съумя само да кимне и двамата влязоха в ресторанта — малкото момче и неговият огромен благодетел.

Оказа се, че гигантът е миньор, дошъл по работа в града, и тъй като беше човек със сърце, съразмерно на неговия ръст, се бе съжалил над трогателното момченце, което безнадеждно копнееше за едно хубаво ядене. А само какво ядене беше: грамадна паница с шунка и яйца, последвана от ябълков пай и много чаши гъст шоколад. За момчето това беше най-сладкото ядене в живота му. Що се отнася до човека, чиято щедрост бе причина за всичко това, той получи също такава удоволствие и наслада, докато гледаше как чинията се опразва, колкото и момчето, което лакомо лапаше храната. Едрият миньор бе обзет от съчувствие към Лайтолър и неговите спътници от средната палуба, след като чу за трудностите, които трябвала понася юнгата на борда на ветроходен кораб. Когато чинията се изпразни съвсем, той взе да моли Лайтолър да хапне още малко. „Поне едно парче ябълков пай?“, ала момчето щеше да се пръсне и не можеше да сложи повече залък в устата си.

Лайтолър се сбогува с благодетеля си и се върна на кораба, но това не беше последната му среща с великодушния гигант. На другия ден той се появи на кея с пълни джобове ябълки, донесени специално за Лайтолър и другите юнги. Човекът не бе мигнал цяла нощ от мисли за клетите изгладнели деца от „Примроуз Хил“!

Накрая дойде часът за отплаване. Натоварен със зърно, „Примроуз Хил“ потегли за дома, премина през Златните врати, изпроводен от рева на морските лъвове и на прочутите сирени за ориентация в мъгла, след което се отправи обратно към нос Хорн. Когато стигнаха до него, вече бе настъпила пролет и заобикалянето му

сега бе съвсем различно преживяване от ужаса на отиване. За Лайтолър обратният път изглеждаше като развлечение.

„Примроуз Хил“ бе изминал около 30 хиляди мили и бе отсъствувал от ливърпулското пристанище почти цяла година.

На борда му имаше един млад юнга, извършил първия си презокеански рейс, който нямаше търпение да се прибере у дома в Чорли и да разкаже на всички за преживелиците си, както и да вдигне краката си на масата — право на всеки моряк, заобиколил нос Хорн.

4.

Ако трябва да се посочи едно-единствено качество, заради което един ветроходен капитан най-вече можеше да се гордее, това бе смелостта да не свива ветрилата. През 80-те години на миналия век в Ливърпул нямаше човек с по-добра репутация в това отношение от прочутия Джок Съдърланд, за когото мнозина твърдяха, че бил „най-дръзкия моряк“, отплавал някога от ливърпулското пристанище. Джок бе въплъщение на всичко, каквото можеше да се очаква от типичния ветроходен капитан: едър грубоват шотландец с разкошна брада, по която моментално го разпознаваха, в което и пристанище да влезеше. Също така незабавно ставаше очевидно кой е командуваният от Джок Съдърланд кораб: лесно се разбираше по фигурата, която крачеше на кърмовата палуба и с рев раздаваше своите заповеди, както и по острия ъгъл, под който корабът плаваше халфвинд с опънати до скъсване всички ветрила чак до топбомбрамселите.

„Да, да, това е точно «Холт Хил»! И ако вашият кораб се случи да плава в същата посока с «Холт Хил», може да сте сигурни, че няма да остане за дълго на хоризонта, защото Джок имаше една прочута фукня: «Никога няма да позволя на друг кораб да ме задмине, докато на мачтите ми има някакви ветрила!».“

Този принцип той отстояваше още по-решително, станеше ли въпрос за параходи. Джок изпитваше крайно презрение към парата и настроението му ставаше все по-агресивно, колкото повече параходите завладяваха търговските пътища на неговите любими вихрогони. Джок твърдо бе решил да докаже, че единственият достоен кораб е ветроходът и че тия смешни плаващи печки трябва да се прогонят от моретата един път завинаги. Според него всеки, който бе зарязал ветрилото и се бе хванал за парата, бе истински предател на морето. Междувременно той ставаше все по-дръзък и по-дръзък в своите скоростни плавания, а щастливата звезда продължаваше да го съпътствува. Поведението на Джок създаваше постоянни главоболия на работодателите му от компанията „Уилям Прайс“, ала с изключение на някоя дребна авария, като разкъсано ветрило или изкъртена планка,

Джок винаги завършваше рейсовете си успешно и — което трябва да се признае — неизменно за отлично време. Той бе капитан, който знаеше до последния шев точно колко платно може да носи корабът му при всякакво време. Просто на Джок му се удаваше да стигне много по-близо до границата на безопасността от повечето останали капитани.

За втория си рейс Лайтолър бе преместен от „Примроуз Хил“ на неговия легендарен двойник — „Холт Хил“, под командата на прословутия Джок. Преди да постъпи на кораба, момчето бе чувало какви ли не чудновати истории за новия си капитан, ала вместо да гледа с опасение на бъдещето, той го очакваше с нетърпение. Беше ли истина, че веднъж, когато по време на тежка буря Джок отказал да рифова ветрилата и уплашеният му екипаж започнал да протестира, вбесен, той се вмъкнал в каютата си и се показал с револвер в ръка, заплашвайки да застреля всеки, който се осмели да приближи до фаловете или шкотите? Да, истина беше.

Но докато капитанът на „Холт Хил“ гордо се кичеше с лаври, неговите юнги се ползуваха с лошата слава на най-дивата и неуправляема глутница от млади зверове, която някога се е събирала на средната палуба. „Момчетата на Джок“ притежаваха способността да хвърлят в смут всяко посетено от тях пристанище. След като Лайтолър се присъедини към „диваците“ от „Холт Хил“, за кратко време влезе в курса на нещата, нещо повече — стана един от тарторите.

Този път нямаше да минават покрай нос Хорн. Първата им спирка беше Рио де Жанейро с най-баналния от всички товари — въглища. Още от самото начало плаването беше преследвано от лош късмет. Броени дни след потеглянето от Кардиф един моряк загина зад борда. Злополуката стана нощем в бурно време, когато „Холт Хил“ бе пришпорен до краен предел в обичайния съдърландски маниер, порейки могъщите вълни с два пъти повече ветрила, отколкото би препоръчал всеки приличен учебник по ветроходство. Клетникът бе изненадан от извънредно голяма заливаща вълна и преди да успее да се залови за нещо, политна зад борда и изчезна. Капитанът за малко не изпотроши мачтите, за да премине на другия халс, но все пак успя да спусне спасителна лодка — за жалост в тъмната нощ и при тази буря нямаше никаква надежда да открият човека.

Не ще и съмнение, че ако „Холт Хил“ не се бе движил с такава скорост, нещастиято нямаше да се случи, ала всеки моряк — би отговорил капитанът — е длъжен да бъде постоянно нащрек за опасността от прииждащи на борда вълни.

Независимо от инцидента Джок нито за миг не се замисли дали не е по-мъдро да намали ветрилата. Напред и все напред пришпорваше „Холт Хил“ и докато екипажът както обикновено негодуваше срещу безразсъдството на Джок, Лайтолър и момчетата бяха очаровани. За тях бе страшно вълнуващо да чувствуват как корабът се накрениява под напора на вятъра и под звуците на стенещите реи и скърцащите въжета, докато вълните връхлитаха непрекъснато върху палубите.

Ала така не можеше да продължи вечно. Трудно може да се каже дали това, което се случи малко по-късно, се дължеше просто на лош късмет поради внезапна промяна на вятъра, или на пропуск в мореходно умение от страна на капитана, станал прекалено самонадеян в стремежа си да вдига колкото е възможно повече ветрила.

Внезапно се разнесе оглушителен трясък, последван от гръмовното плющене на подивели ветрила, от което целият кораб се разтресе. В този момент Лайтолър не беше на вахта и когато той и останалите момчета изтичаха горе да видят какво става, пред очите им се разкри поразителна гледка: горните части на две от мачтите тъкмо се бяха прекършили и сега се стовариха на палубата заедно с ветрилата, реите, такелажа. Лайтолър си помисли, че всичко това е просто някаква голяма шега, макар че една падаща рея, която рухна на няколко крачки от него, за малко не му премаза главата. Ала ето че дойде и краят на шегата, когато екипажът усети как корабът започна безпомощно да криволичи под напора на усиливащата се вихрушка.

Истинско чудо бе, че изсипалите се на палубата тонове дърво и стомана не нараниха никого. Ако не друго, това поне означаваше, че всички на борда са годни да се хвърлят в борба за спасяването на „Холт Хил“, преди бурята да го е довършила окончателно. Целият този ден и през следващата нощ всеки един на борда се труди без прекъсване, без храна или почивка, полагайки нечовешки усилия да придаде на кораба някаква що-годе мореходност, докато развихрилият се атлантически щорм подмяташе осакатения ветроход. Не бе нужно да се казва повече от веднъж какво трябва да се направи. Всички като че

ли на часа разбираха какво се изисква от тях и всеки съзнаваше, че животът му зависи от общите усилия. Те можеха на воля да ругаят Джок, но станалото — станало, сега единствено бе важно да се спаси корабът и екипажът. Независимо че ветроходът часове наред бе извън всякакъв контрол, подложен на ударите на стихията, той храбро „възсядаше“ вълните и издържа достатъчно дълго на напора, за да се разчистят поразените мачти, рей и такелаж, каквото е ненужно — да се изхвърли и да се извършат набързо най-необходимите поправки, тъй че „Холт Хил“ да стане отново управляем. От този момент нататък обаче кормилото трябваше да се върти от двама души.

Все пак имаха късмет, че по време на злополуката се намираха току пред кейп Фрио и само на ден-два от крайната точка на прехода до Рио де Жанейро. Голямо облекчение настъпи, когато на хоризонта се появиха планините на бразилския бряг, сред тях и прочутата скала Захарната глава, издигаща се като страж при входа на пристанището на Рио. „Холт Хил“ се промуши безславно през протока, врязан в планинския бряг, ограден отляво от гладката гранитна скала на Захарната глава, която се извисяваше отвесно на триста метра до върха, докато надясно се очертаваше внушителна редица от крайбрежни скали, осеяни с палми и друга зеленина, вирееща на тропическа почва. След като преминаха през импозантния вход, пред тях се откри грамадният залив на пристанището, което се простираше петнайсет мили навътре в сушата, а най-голямата му широчина достигаше осем мили; заливът бе изпъстрен с безброй островчета и заобиколен от високи планини. Лекият бриз, духащ от брега, носеше странна смес от аромати: дъхавата тежка миризма на борови гори плюс уханието на екзотични подправки и плодове, но и доста неприятната воня от улиците на град с лоша канализация.

Когато „Холт Хил“ бе откаран на своята стоянка, се оказа, че няма да бъде привързан на някой пренаселен кей. В Рио корабите хвърляха котва далеч от брега — десетки плавателна съдове бяха пръснати из целия залив. Ветроходите от типа на „Холт Хил“, повечето под британски и американски флаг, заставаха в средната част на пристанището. Наблизо имаше рейд, предназначен за бойни кораби от всички националности, където в момента имаше два малки кръстосвана от Кралски флот. В друга част на залива пък бяха съсредоточени по-малките, крайбрежни съдове, чиито изрядно бели

корпуси будеха у човек чувството, че се намира в яхтклуб, а не в оживено търговско пристанище.

„Холт Хил“ хвърли котва. Почти едновременно с това един парен катер се опря о борда и на палубата се изсипа навъсена група от местни военнослужещи, които искаха да знаят всичко за кораба: откъде идва, какъв товар носи и пр. „Холт Хил“ очевидно бе пристигнал в Рио по време на революция: Дон Педро бе свален чрез военен преврат и всеки съд, влязъл в пристанището, се посрещаше с крайно подозрение. Войниците обаче се убедиха, че мисията на капитан Съдърланд е напълно миролюбива и преследва само търговски цели, ала в сила бе едно правило, според което след падането на мрака всички моряци трябва да бъдат на корабите си.

Избухналата революция и бездруго бе достатъчно голям проблем, но в Рио същевременно върлуваше и силна епидемия от едра шарка, като смъртните случаи сред местното население биха повече от двеста души на ден. Много от ветроходите, закотвени около „Холт Хил“, бяха напълно опустели, понеже целите им екипажи бяха поразени от болестта.

Някои съдове месеци наред не можеха да напуснат пристанището, защото екипажите им бяха болни до последния човек. Катерите-линейки — или „плаващите катафалки“, както мрачно ги наричаха — сновяха непрекъснато из пристанището, прибирайки болни от корабите, а много често и мъртви. Щом на борда на някой кораб заболееше моряк, националният флаг веднага се издигаше на фокмачтата, за да привлече вниманието на „плаващите катафалки“, които идваха и прибираха заболелия. Междувременно Лайтольър и момчетата от средната палуба на „Холт Хил“ не даваха и петак за риска от едра шарка, както и за наложения полицейски час. Те искаха да идат на брега, да го разгледат и да се позабавляват.

Вече бяха забелязали, че докато „плаващите катафалки“ патрулираха из залива, извършвайки тягостните си задължения, в пристанището имаше и други съдове, занимаващи се с далеч по-ведра дейност — това бяха малки плаващи магазинчета, изпълнени с всевъзможни лакомства, способни да изкушат всяко гладно момче. Тези „лодки на удоволствията“, както ги бяха кръстили американските моряци, бяха отдавна позната атракция на пристанището в Рио и обикаляха от кораб на кораб. Изобщо не беше фатално, ако купувачът

не разполага с пари в брой. Една по-запазена дреха бе в състояние да осигури значително количество стока, като се почне от чували с банани, портокали и круши, та се стигне до различни животни, като маймуни, гризачи и папагали. В това топло време човек бе готов да се раздели с някоя от по-топлите си дрехи, но мнозина юнги по-късно съжаляваха за постъпката си, когато корабът им тръгнеше от Рио да заобикаля нос Хорн през зимата.

На юнгите от „Холт Хил“ не им трябваше дълго време, за да покажат, че са пристигнали в Рио де Жанейро. Първата им дяволия бе да нарушат полицейския час, което доведе до гребно състезание между яла на „Холт Хил“ — лека и бърза лодка за шест гребла — и една гребна лодка на полицията. Независимо от огромното си старание полицейската лодка не можа да настигне бегълците, които ловко маневрираха между закотвените кораби, избягвайки отправените към тях изстрели. В крайна сметка яките млади мишици на „Холт Хил“ спечелиха спора и напълно изтощена, полицията трябваше да се признае за победена. Никой не успя да разбере на кой кораб принадлежи ялт.

Лайтолър бе установил, че „старият Джок“ е арабия със закачливо пламъче в очите. На борда наистина беше безкрайно строг, но на брега сменяше маската — подход, който несъмнено допринасяше за винаги своенравното поведение на юнгите от „Холт Хил“, когато корабът бе и пристанище.

Денем заниманията на момчетата биха малко по-безобидни: използваха всяка възможност, за да спуснат на вода някоя и друга лодка и да идат на сушата, понякога с разрешението на помощник-капитана, но по-често на своя глава, пълно пренебрегвайки голямата опасност да се заразят от холера или едра шарка.

Лайтолър бе установил, че „старият Джок“ е арабия със закачливо пламъче в очите. На борда наистина беше безкрайно строг, но на брега сменяше маската — подход, който несъмнено допринасяше завинаги своенравното поведение на юнгите от „Холт Хил“, когато корабът бе в пристанище.

Денем заниманията на момчетата бяха малко по-безобидни: използваха всяка възможност, за да спуснат на вода някоя и друга лодка и да идат на сушата, понякога с разрешението на помощник-

капитана, но по-често на своя глава, напълно пренебрегвайки голямата опасност да се заразят от холера или едра шарка.

Любимата им лудория бе да се впуснат в набези за грабеж на храна по пазара. Ала продавачите бързо си извадиха поука и настъпи денят, когато, вече подготвени, очакваха да се разправят с тия жалки морски грабители. След като голямата банда юнги от различни кораби в пристанището начело с тарторите от „Холт Хил“ се изсипа на пазара за поредния си разбойнически набег, там ги посрещнаха мъжаги с голи ножове в ръка. Последва свирепа схватка, която обърна наопаки целия пазар: хвърчаха сергии, стока се разпиля навред, а по-миролюбивите граждани на Рио се разбягаха, съпроводени от писъците на изпаднали в истерия жени.

В разгара на ожесточената разправа Лайтолър получи две-три рани по тялото и едно дълбоко намушкване в ръката, когато отбиваше особено коварно нападение. Накрая неизбежно пристигна и полицията, включително един кавалерийски взвод, и сега наистина настана време да се спасяват.

Щом мълвата за побоя стигна до „Холт Хил“, момчетата си дадоха сметка, че колкото и да е благоразположен Джок, всяко нещо си има граници. Известно време юнгите нямаха право да ходят на брега — така бе обещано на британския консул. Юнгите на Джок щяха да получат урок как да се държат в тон с най-добрите традиции на британския търговски флот.

За човек като Лайтолър, в началото на своята морска кариера, това бе неизбежен етап, през който щеше да премине, докато изкачи първите стъпала към капитанския мостик. Само по този път морякът може да разчита на растеж, независимо от бързия напредък на парата. Що се отнася до собствениците на ветрохода, системата им допаднаше идеално. Момчетата на обучение бяха лесно намирана, евтина работна ръка. Те не се нуждаеха от нищо повече, освен от достатъчно храна, за да имат сили да работят. Някой би казал, че това си е чиста експлоатация, ала трудно бихме могли да обвиним собствениците само защото са се придържали стриктно към разпоредбите, наложени им от Търговската дирекция, а от друга страна, така е било винаги за всяко момче, което някога е пожелавало да тръгне по море. Но медалът има и обратна страна. Въпреки че на моменти несгодите са изкарвали на показ необуздания дявол у младия Лайтолър, по-късно ще дойде

време, когато тази жестока спартанска закалка ще му помогне да разкрие най-добрите си качества като моряк, достоен да стане капитан.

5.

След като въглицата бяха разтоварени, а повредените мачти и такелаж поправени, „Холт Хил“ отново бе готов да отплава — във всеки случай толкова готов, колкото бе във възможностите на самия екипаж да го поправи. Установили бяха, че в пристанището на този град, засегнат от революция и поразен от епидемия, беше невъзможно да се набавят необходимите материали, за да се възвърне предишното великолепие на кораба. Беше минало времето, когато екипажите бяха в състояние сами да ремонтират корабите си, като свалят старите мачти и ги заменят с нови, направени от тях. Сега такава работа наистина можеше да се свърши само в корабостроителница. В края на краищата трябваше да се задоволят с едно скалъпено стъкмяване, при което корабът можеше да използва едва две трети от нормалната си ветрилна площ.

Освен затрудненията с новите части от рангоута, които се оказа, че не прилягат добре, новите ветрила сякаш бяха от кожа на носорог, според Лайтольър — съвсем различни от познатия му, хубав британски брезент. Всъщност всички опити да се направи нещо с това, което имаха подръка, бяха довели до един незадоволителен кърпеж. Но трябваше да свърши работа. Щяха да отплават за Калкута, където ги очакваха допълнителни нареждания. Междувременно донякъде посърналият капитан Съдърланд нямаше да може да „пришпорва“ „Холт Хил“ съвсем като преди.

Все пак от престоя им в Рио имаше поне един благоприятен резултат: сега-засега не изглеждаше някой да е хванал едра шарка. Що се отнася до юнгите, те бяха най-много изложени на опасността да се заразят, скитайки на воля по улиците и пазарищата, а и не биваше да се забравя, че веднъж бяха влизали в по-пряк допир с местните жители.

Докато влекачът ги извеждаше от живописното пристанище, чувството на облекчение, че заминават, според Лайтольър беше наистина взаимно.

При сегашното си импровизирано стъкмяване „Холт Хил“ бе труден за управление. Корабът бе старателно конструиран така, че да се постигне максимална скорост и маневреност — това бе чистокръвен,

пъргав жребец, построен по времето, когато ветроходите бяха достигнали върха на своето съвършенство. Сега обаче „Холт Хил“ се гърчеше и все кривеше по вятъра, носен от непривичното и странно стъкмяване: бизанмачтата бе с пълен комплект ветрила до топбомбрамсела — тя бе останала непокътната, но двете счупени мачти бяха като ампутирани крайници.

Двама души трябваше постоянно да държат кормилото, за да крепят кораба стабилно по курса. При засилен вятър „Холт Хил“ заплашваше да се изправи на кърмата си — положението ставаше още по-сложно, защото корабът газеше плитко, останал само на баласт за отсечката Рио де Жанейро — Калкута.

Баластът се състоеше от около хиляда тона гранитни късове, които екипажът беше натоварил на борда от лихтерите в пристанището на Рио. Поради липса на време и съсипващите усилия, необходими за пренасянето на скалната маса в трюмовете, капитанът бе решил да се задоволи с хиляда тона. Сега вече можеше да се убеди, че това изобщо не е достатъчно за добрата устойчивост на кораба.

Затова Джок бе принуден в крайна сметка да вземе решение, което за него бе наистина трудно: налагаше се да намали и ветрилната площ. От този момент нататък поведението на „Холт Хил“ се подобри значително и под крилото на ласкавия западен вятър, който, независимо от скалъпеното стъкмяване движеше кораба с нелоша скорост от деветдесет възла, те напредваха към нос Добра Надежда.

Вятърът се запази и продължиха да плават с добра бързина, като стигнаха носа за по-малко от три седмици след отплаването от Рио. На този етап от рейса, вместо да обърнат на североизток, в естествената посока на тяхното местоназначение, те поеха право на изток със слаба тенденция на юг, за да облекчат напредването си на изток — такъв бе курсът, следвай от всички ветроходи, плаващи за Индия и Югоизточна Азия през нос Добра Надежда. Продължиха да се възползват максимално от благоприятните западни ветрове и се насочиха към остров Сейнт Пол — самотно късче суша, подаващо се от Индийския океан приблизително по средата между Кейптаун и Пърт. Стигна ли в близост до острова, „Холт Хил“ щеше да завие на север и да поеме право към Калкута. Беше следобед на 13 ноември 1889 година и „Холт Хил“ приближаваше Сейнт Пол, когато някакъв друг ветроход с горе-

долу същите размери го догони бързо откъм кърмата и го задмина. Джок бе извън себе си от бяс.

— Никога не съм позволявал на друг ветроход да ме задмине, докато на мачтите ми има някакви ветрила, нямам намерение да го допусна и сега! — изръмжа той на първия си помощник Джеймс Уилямс. — Да се вдигне всичко!

Заповедта бе надлежно изпълнена и „Холт Хил“ препусна напред, като опасно виреше вълнореза си и почти се завърташе около оста си, докато двамата кормчии едвам удържаха кормилото, за да запазят курса. Неведнъж на Лайтольър му се струваше, че корабът ще направи задно салто, но така или иначе това не стана и четиримачтовият барк, който бе имал дързостта да задмине Джок Съдърланд и неговия „Холт Хил“, постепенно остана далеч назад, докато накрая се превърне в малка точица на хоризонта.

„Холт Хил“ изобщо не беше в състояние да плава под пълна ветрилна площ и независимо че вече бе доказал превъзходството си, Джок отказа да рифова ветрилата. Просто остави кораба да препуска, а той продължи се разхожда напред-назад по кърмовата палуба редом с широкоплещестия корнуолец Уилямс — верен помощник-капитан, който винаги подкрепяше Джок. Лайтольър обаче остана с впечатлението, че и двамата поотделно искаха незабавно да се рифоват ветрилата, но никой не желаше предложението да излезе от него. Междувременно „Холт Хил“ летеше безразсъдно напред, гонен от постоянно засилващ се щорм.

Камбаната удари осем пъти, което бе сигнал за смяна на вахтите, и Уилямс трябваше да бъде заместен от Боб Моът, втория помощник-капитан. Едва ли имаше някой по-доволен от Уилямс, че приключва дежурството си. Сега той си измиваше ръцете и отговорността за намаляването на ветрилната площ падаше върху Моът. Лайтольър чу как Уилямс каза на Моът да си отварят очите на четири за суша право напред, тъй като приближаваха остров Сейнт Пол. В момента „Холт Хил“ галопираше с тринайсет възла и почти бе невъзможно да се управлява.

Докато Моът сменяше Уилямс, Лайтольър чу как застъпващият вахта помощник извика сред воя на вятъра:

— Смятам веднага да рифовам ветрилата!

— Както искаш, но колкото по-скоро, толкова по-добре — извика в отговор Уилямс, слизайки надолу към каютата си.

Преди да отиде да си легне след вахтата, Лайтолър забеляза как в падащия мрак на хоризонта се скупчват черни дъждовни облаци.

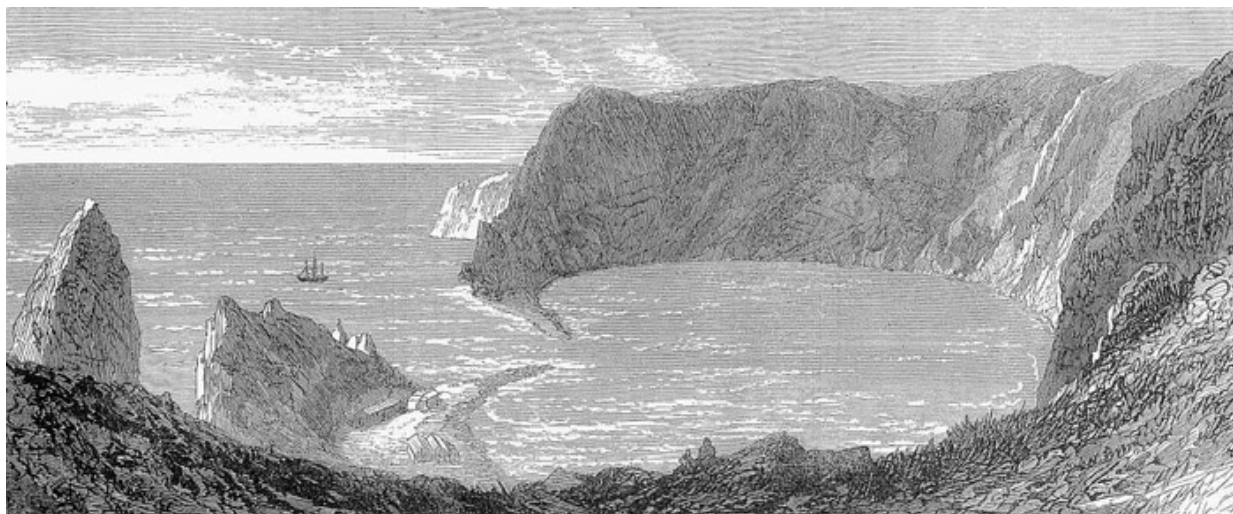
Момчетата от средната палуба тъкмо бяха заели местата си по койките и се канеха да духнат газеника, когато внезапно чуха тежкия тропот от ботушите на Моът по палубата над тях, последван от смразяващия вик:

— Всички на палубата!

Лайтолър бързо се облече и изскочи на палубата. Този път, като се качи горе, не беше посрещнат от стоварващи се върху него мачти, реи и ветрила. Сега гледката беше далеч по-ужасяваща.

Пред него тъмнееше огромен скален бряг, към който корабът летеше с пълна скорост. Вахтените на палубата не бяха забелязали по-рано сушата поради лошата видимост, предизвикана от дъждоносния шквал. Но после облаци се бяха разнесли, за да разкрият пред ужасения поглед на втория помощник истински кошмар — земя право напред, от която при тази скорост на движение ги делиха само минути.

Моът беше изпаднал в паника и в отчаяния си опит да избегне преградата бе наредил на кормчиите да завъртят кормилото докрай към подветрения борд, но щом Джок се качи на палубата и прецени положението, той издаде обратна заповед: „Кормилото до отказ към наветрения борд!“, съзнавайки, че ще има повече морско пространство, ако извие кораба на обратната страна. Но и в двата случая бе вече твърде късно.



Остров Сейнт Пол

Докато корабът се завърти обратно в отговор на новата команда, се загубиха ценни секунди. Сега Джок бе изправен пред страшна дилема. Можеше или да продължи опитите си да отклони ветрохода, поемайки риска „Холт Хил“ да бъде изхвърлен напреки върху остри скали, при което всички ги очакваше почти сигурна гибел, или просто да насочи кораба към сушата с надежда, че би могъл здраво да заседне и всеки да получи възможност за спасение. Едва ли има капитан, който е трябвало да направи по-мъчителен избор.

Междувременно Лайтолър гледаше като омагьосан зловещите скали, които приближаваха все повече и повече, готови да смачкат своята жертва. После през писъка на вятъра той чу как Джок даде своята команда:

— Уравновеси кормилото. Право напред. Вържете всичко!

От началото на първото си пътуване Лайтолър не беше изпитвал такъв голям страх в себе си, но момчето с всички сили се мъчеше да запази самообладание, докато корабът се носеше към своята гибел.

Сега „Холт Хил“ започна неистово да се мятва в прибойните вълни, които неумолимо ускоряваха движението на ветрохода и го тласкаха към неизбежната катастрофа. Колкото до Джок, Лайтолър изпитваше съжаление към него, като го гледаше как стои на палубата с вдигната глава както винаги, очаквайки безпомощно съдбоносния удар.

Момчето беше изненадано от равнодушния тон, с който капитанът каза на Уилямс:

— Вече сме в прибой. Няма да мине много и ще заседнем.

Ала бе очевидно, че зад тия безстрастни думи се криеше предишният непримирим Джок, комуто се бе паднало да постъпи така именно със своя кораб — кораба, който бе командувал още от спускането му на вода и в съдружие с който си бе извоювал име на „най-дръзкия ветроходец от Ливърпул“.

Сега, изглежда, късметът на Джок се беше изчерпал и славата, с която толкова се гордееше, в края на краищата, и може би неизбежно, щеше да обърне гръб на своя галеник и да го остави да се разбие върху скалите на едно островче наскреде Индийския океан. „А какво ще стане с мене?“ — запита се момчето. Още нямаше шестнайсет години, оставаше му да изживее още толкова живот и да продължи да расте в

морското поприще, за което бе показал такива обещаващи способности. Наистина ли всичко щеше да приключи така скоро?

Капитанът и неговите трийсет и двама подчинени гледаха притихнали как грамадната черна маса отпред все повече се уголемява. Никой дума не отронваше, нито се помръдваше от мястото си — стояха като заковани за палубата на обречения си кораб, вкопчени в най-сигурната опора подръка, за да пазят равновесие, докато „Холт Хил“ се подмяташе между грамадните вълни, които се разбиваха в подножието на скалистия бряг.

В тия кратки и все пак безкрайни минути, в очакване да разбере каква участ му е отредила съдбата, Лайтольър изпитваше някакво мистериозно усещане. В повечето случаи смъртта рядко дава възможност на човек да се замисли за нея. Дори след продължителна болест краят винаги идва внезапно. Сега обаче този голоблад юноша бе изправен пред ужасната реалност на надвисналата смърт, която можеше да го сполети само след броени минути — колкото и да не бе за вярване, това бе повече от вероятно.

— Скрийте се под навеса на кърмата!

При тази команда на Джок всички се втурнаха към кърмата, за да се предпазят от падащи части на рангоута и такелажа, щом корпусът удари дъното. Предишното счупване на мачтите щеше да бъде нищо в сравнение с лавината от дърво, стомана и въжета, който можеше да се изсипе върху тях всеки момент.

— Всеки за себе си!

Финалната корабна команда. Ала неизвестността продължаваше да властвува. Имаха чувството, че времето е почти спряло. Най-накрая ударът дойде.

Първото съприкосновение бе с подводните скали, на които корпусът се натъкна с такава съкрушителна сила, че целият ветроход потрепери. Агонията обаче едва сега започваше: носен от вятъра и вълните, „Холт Хил“ заора в смъртоносните скали, които разпориха обшивката на кила му със сърцераздирателен, непоносим звук, от който момчето премаля. Кошмарно бе да усетиш и чуеш как корабът бива изкормен току под краката ти.

Големият въпрос сега бе дали корпусът няма да се разпадне, преди екипажът да успее да се спаси. Ако корабът веднага се раздробеше на части, животът на всички щеше да зависи от волята на

скалите и разгневеното море, а тогава за никого не би могло да има надежда.

Ала дори в най-безпощадното си настроение морето понякога може да предложи спасителна ръка. За „Холт Хил“ тя дойде под формата на една гигантска вълна, която пое кораба, качи го на гребена си и го повлече към скалите с такава сила, че на Лайтольър за момент му се стори, че ще ги изхвърли направо горе на скалистия бряг. Вместо това обаче с почти дяволска точност „Холт Хил“ внезапно спря в самото подножие на скалите, като носът му попадна като в клещи точно между две големи канари, които не позволиха на ветрохода да се изхлузи обратно в морето.

Сега трябваше час по-скоро да напуснат кораба, защото той нямаше дълго да остане цял — прибоят жадно подхвана своята разрушителна работа, започвайки с кърмата, която вече се разпадаше. Дори в тази пределна ситуация на живот и смърт у Лайтольър се натрапваше мисълта колко абсурдно и нелепо изглежда „Холт Хил“, заклещен в скалите, неподвижен, с всички приспособления по местата им на палубата, с все още светещи фенери и издути ветрила в цялото им белоснежено великолепие — ветрила, които нещастният Моът изобщо не бе имал време да рифова и които поради някаква необяснима причина бяха останали непокътнати досега... но все пак едва ли можеха да се запазят така още дълго. После пред очите му падна мрак.

Когато се свести, първото нещо, което осъзна, беше някакво безкрайно кудкудякане, пронизващо ушите му. Това бяха капитанските кокошки, които бяха изпаднали в истерия в кафеза си и даваха своя принос към общата шумотевица. Като се опомни и огледа, момчето се видя заобиколено от изпадали ветроходни съоръжения, които очевидно бяха причината да изпадне в несвяст. Отново се бе отървал щастливо. Каквото и да бе го засегнало по главата, то несъмнено само го бе близнало, защото в противен случай черепът му неминуемо щеше да се пръсне. Нямаше кръв по косата си, чувствуваше само леко главоболие и слабо пицнене в ушите. Вече бе станало почти тъмно и никой не бе го забелязал, тъй като всички работеха по носа в подготовка да напуснат кораба. В замъгленото му съзнание изплува инстинктивната мисъл, че и той трябва ля бъде там, и то бързо, защото, когато изви глава нагоре, забеляза, че още дърво и стомана се кани да

рухне на палубата всеки момент. Изправи се и закриволичи към носа, където екипажът вече бе почнал да се изтегля.

От бушприта беше пуснато въже и моряците по ред се засилваха, скачаха от носа и се улавяха за въжето, по което го спускаха долу на скалите. Въжето беше ново и водата го бе направила хлъзгаво, в резултат на което при своя скок Лайтолър не успя да се хване достатъчно здраво за него с двете ръце и шеметно се изхлузи право надолу. Височината беше около двајсет фута. Извади късмет, че не си прекърши врата при това падане, нито дори крак или ръка — в действителност се размина само с една остра болка в стъпалата от удара при приземяването.

Ала това съвсем не бе всичко. Лайтолър се озова на скалите тъкмо когато идваше огромна вълна, която го заля и за малко не го удави на часа. Въпреки шока от падането обаче той продължаваше да стиска въжето в едната си ръка. Това можеше да се окаже безполезно, защото сега щеше да бъде изложен на напора на връщащата се в морето вода, която лесно би могла да го отнесе. Лайтолър омота въжето около китката си, сграбчи го с все сила и зачака. Тласъкът на отливната вълна беше титаничен. Стисна очи и се напрегна докрай, но въпреки туй усещаше как въжето се изплъзва между пръстите му, докато вълната гърмеше над него. После натискът отслабна — поне за малко. Почувствува как въжето затрепери. Някой друг бе започнал да се спуска, затова той пусна въжето и зацапа към брега. Новодошлият — опитен моряк — се приземи до него и двамата бързо се покатериха по скалите, за да се отдалечат колкото е възможно повече от следващата гигантска вълна. Пътят им обаче се преграждаше от висока надвиснала канара, която момчето бе невъзможно да изкачи без чужда помощ. Сред воя на вятъра ясно се чуваше как морето отново приижда с пълна мощ в непрогледната тъмнина.

— Бързо, дай си крака! — рече морякът и с мълниеносно движение момчето се озова издигнато достатъчно високо, за да се прехвърли на площадката отгоре. Когато се обърна да подаде ръка на своя доброжелател, морякът вече бе успял да се изтегли сам.

Лайтолър тъкмо се оглеждаше и преценяваше следващ участък от изкачването, когато най-неочаквано върху канарата връхлетя нова голяма вълна и тозчас го повали. Отново изпадна в беда, само дето този път нямаше нито въже, нито приятелска десница, която да му помогне.

Морето започна да се излива обратно от скалите в неудържима водна каскада и за Лайтолър се начена тежка борба за оцеляване. Като обезумял той се мъчеше да се вкопчи в скалата в отчаяни опити да не позволи на водата да го изхвърли от току-що изкатерената канара. Ако не успееше, с него бе свършено — кипящата пяна щеше да го погълне и да го отнесе завинаги. Неумолимо Лайтолър се плъзгаше все по-надолу и по-надолу, като през цялото време яростно се съпротивляваше на натиска, стремейки се да сграбчи нещо, което да го задържи, но, уви, нямаше къде да се хване.

Когато краката му бяха вече извън скалата, битката изглеждаше загубена. Лайтолър заложи на последната възможност да се спаси: вкопчи пръстите си в ръба и увисна над бездната. Ако успееше така да се задържи достатъчно дълго, докато потопът отслабне, все още имаше някакви шансове, само че сега водата го блъскаше с пълната си сила право в лицето. Сякаш трябваше или да се удави преждевременно, или да се пусне от скалата. И тогава напорът, който като че ли никога нямаше да свърши, се смили и спря, оставяйки го да виси в полусвяст там, упорито вкопчен в спасителния ръб. Ала вълните скоро щяха пак да дойдат. Трябваше да бяга. Макар и силите му да бяха напълно изцедени, той все още имаше воля и бавно и мъчително се прехвърли обратно на площадката, но този път изобщо не се забави както преди. Мисълта за гонещото го по петите море по чудодееен начин възстанови силите му и той пипнешком се закатери по скалите, препъвайки се и падайки на всяка крачка. Но тутакси ставаше и продължаваше да тича с една-единствена мисъл в главата: да се отдалечи от прибой. С рев пристигна нова гигантска вълна, разби се върху скалите и се добра до него, но сега само нежно го докосна — почувствува как студената вода кротко облизва ходилата му. В крайна сметка везните на съдбата се наклониха в негова полза, ала не ще и съмнение, че за известно време се поколебаха.

След всичко, което бе преживял при рискования си шурм към скалния бряг, Лайтолър се питаше дали изобщо някой друг е съумял да се спаси. Изненада се, когато узна, че е загинал само един човек, но учудването му се увеличи и се примеси с тъга, когато разбра, че изчезналият е мистър Уилямс, първият помощник-капитан. Според Лайтолър това беше последният човек, който можеше да бъде победен от стихията. Явно Уилямс бе изпитал същите затруднения като

Лайтолър, само че не бе имал толкова голям късмет и морето го бе отнесло. Горкият мистър Уилямс. Беше строг наистина, но беше добър и човечен. Винаги се отнасяше с грижа към момчетата, които гледаха на него почти като на баща.

Нощта беше студена, мокра и безкрайна. Момчето успя да се подслони под една канара, ала вятърът и дъждът проникваха и там. Лежеше целият мокър, треперещ, изнемощял до невъзможност, но без да може да заспи, и слушаше през воя на бурята трясъците от крушението на „Холт Хил“ в скалите. До сутринта корабът щеше да стане на парчета. Накрая Лайтолър се унесе в дрямка.

С настъпването на деня щормът отслабна. Момчето се събуди и в първия момент не можа да се ориентира къде е попаднал. Никога не беше нощувал под скала и му трябваша няколко секунди, за да си спомни как е попаднал тук. Изпъзля от примитивния си подслон и се огледа. Малко неща от гледката бяха в състояние да зарадват измръзналото му и мокро тяло. Между него и сивата пустош на океана се простираше голо пространство от зъбати, враждебни скали, спускащи се стръмно към морето — същите скали, които беше изкатерил през нощта като подплашен заек, обхванат от животинска стръв да се спаси.

После видя кораба. Намираше се точно под него и представляваше трагична картина. Всъщност ставаше дума не за „Холт Хил“, а за останките от него, защото единственото, което бе оцеляло от великолепия някога ветроход, бяха няколко тона ненужен метал, представляващи неговия бивш вълнорез, откъснат от корпуса и запокитен от вълните високо върху скалите. Що се отнася до останалата част от кораба, тя просто липсваше. Морето бе свършило добре работата си. На момчето наистина му бе трудно да повярва, като гледаше покъртителните отломки от своя кораб, разпилени по скалите долу, а разкривената коруба на вълнореза му лежеше там, подобна на отсечена глава на грамадна риба, захвърлена и ненужна, докато останалата част беше изядена, включително и неговото скъпоценно банджо.

Добре поне, че бе останал жив, и за това трябваше да бъде благодарен. Още не можеше да осъзнае колко му бе провървяло. Покъсно щеше да стане ясно, че ако „Холт Хил“ беше заседнал неколкостотин метра по на север или по на юг, никой нямаше да оцелее.

На север скалите ставаха отвесни и се превръщаха в непреодолима скална стена, в която ветроходът би се разбил, без да остави надежда за никого да скочи от борда и да се изкатери в безопасност на брега.

В южна посока морето беше осеяно с множество скали, които се простираха половин миля навътре, и ако корабът се беше натъкнал на тях, последиците биха били също катастрофални. Бяха се измъкнали наистина на косъм. А сега бе време да потърси останалите моряци от „Холт Хил“ и да проучат околността.

6.

38°43 южна ширина и 77°31 източна дължина — това са координатите на остров Сейнт Пол, нищожно парче суша с площ само четири и половина квадратни мили сред безграничните простори на океана. С абсолютна точност „Холт Хил“ бе следвал своя курс на изток до острова и се бе блъснал в него.

Слънцето се вдигна и момчето с благодарност посрещна топлите му ласки. Междувременно членовете на екипажа, които бяха преспали пръснати по скалите, се събраха и започнаха да се изкачват към върха на скалистия бряг — едно доста опасно начинание не само поради голямата стръмнина, но и поради лесно откъртващите се камъни. Често се случваше някой да посегне към наглед съвсем сигурна опора, която миг по-късно се раздвижваше под ръката му. Също тъй лесно можеше да се отрони камък и под крака. В края на краищата заплахата да бъдеш ударен от сриващи се отгоре камъни стана далеч по-голяма от риска да се подхлъзнеш.

Накрая излязоха на равно и за момчето бе истинска наслада да се просне на меката суха трева и да чувствува как топлината на слънцето прониква в тялото му. Макар да имаше здраво телосложение, мъчителната борба с морето, последвана от мразовитата нощувка в мокри дрехи под скалата, явно бе му се отразила.

Когато тръгнаха на разузнаване из острова, корабокрушенците осъзнаха, че изгледите островът да е обитаван от хора са незначителни. Имаше обаче много зайци, подскачаха около дупките си. Сегиз-тогиз моряците се натъкваха неочаквано на някое заешко семейство, при което скокливите животинки се впускаха в криволичещ бяг, за да се спасят от чудноватите двуноги нашественици. На Сейнт Пол имаше и кози. Навремени групата съзираше как чифт рога щръкваха над някое възвишение в далечината, ала изчезваха веднага щом хората приближиха. Една пушка щеше да им свърши добра работа. Дори да не можеха да се прокраднат достатъчно близо, за да ударят коза, биха могли скоро да имат изобилие от заешко месо.

Лайтолър недоумяваше как се изхранват дивите животни в тази част на острова, защото растителността беше изключително бедна и се състоеше само от ниска прегоряла трева, толкова ниска, че едва можеше да я отскубнеш, камо ли да осигури храна за живите твари наоколо.

Моряците продължаваха да вървят, като непрекъснато се изкачваха все по-високо. Стремяха се да достигнат някое по-открито място, откъдето да могат да огледат новото си владение и да преценят що за остров е това и какво може да им предложи като средство за оцеляване, ако изобщо имаше нещо да предложи.

Сега вече бяха корабкрушенци и никой не беше в състояние да каже колко дълго ще останат тук. Слънцето, което беше добре дошло сутринта, взе да става все по-неприятно, тъй като жегата затрудняваше изкачването им. Тялото на момчето бе изсъхнало от морската вода, ала на нейно място се появи потта, която се лееше от него, докато отегчението му от този безкраен поход непрекъснато се увеличаваше. Беше уморен, жаден и гладен, както обикновено. Вече загуби интерес дори и към странните големи пукнатини в земята, изпускащи необикновена смес от дим и пара със силна сярна миризма. На много мили под земята създалият Сейнт Пол вулкан продължаваше да диша. Лайтолър се чудеше дали не може да се събуди от дрямката си и отново да изригне. Дано само това да не стане твърде скоро.

Както се влачеше нататък, втрещен безцелно в крачещите ходила на човека пред него, изведнъж Лайтолър се отърси от вцепенението си. Движението на колоната бе спряло. Когато вдигна глава, отпърво помисли, че се намират на ръба на гигантски кратер, и едва после различи простиращата се на стотици метри под него внушителна лагуна — точно такива беше виждал на картинките, изобразяващи необитаеми острови. Всъщност първата му мисъл не бе далеч от истината, понеже там, където някога бе станало колосално вулканично изригване, сега имаше залив, заобиколен отвсякъде със скали, като от двата му края в морето се вдаваха две каменисти коси във форма на дъга, чиито върхове почти се срещаха, разделени от тесен проток. Така се получаваше чудесно естествено пристанище с изключително тихи води. Островът, който отначало изглеждаше толкова безутешен, започна да дава известни надежди. Лайтолър бе чел доста за необитаеми острови, но дори и в най-нереалните си мечти

никога не бе допускарал, че някой ден сам ще претърпи корабкрушение на такъв остров. Всички стояха неподвижно и в пълна тишина съзерцаваха гледката пред себе си. Сетне някой се обади, че със сигурност съзирал нещо като колиба. Никой друг не можеше да я види, но единственият начин да се провери бе да се слезе в лагуната и да се огледа подробно местността.

Преди това обаче трябваше да се справят с отвесните скали, обграждащи лагуната. В крайна сметка намериха едно място, където имаше прорез в отвесната стена, но спускането там беше опасно стръмно. Навред по скалите растеше много дълга и здрава трева, достатъчно яка, за да издържи човек, без да се изскубне. Поеха надолу с непрекъснати пропадания, подхлъзвания, увисване и други изпълнения, напомнящи за маймуните от зоопарка. Докато се спускаха, установиха, че скалите са надупчени от пещери, и неведнъж Лайтолър се озоваваше увиснал над някоя зейнала паст, чудейки се какви загадки и изненади се крият в непрогледната тъма. Мислеше си за пиратски съкровища и колкото повече размишляваше за това, толкова повече се засилваше убеждението му, че пещерите са препълнени със скъпоценности и друга плячка, която — спомняше си от книгите — по традиция никога не се падаше на пиратите, защото животът на всички свършваше преждевременно. Все пак нямаше как да започне издирванията си веднага. Когато най-сетне се добраха до каменистия плаж, откриха, че морякът, който бе забелязал колибата, не страда от халюцинации. В действителност дори имаше още няколко постройки и очевидно не бяха обитавани от години.

Сега вече знаеха със сигурност, че остров Сейнт Пол е безлюден. Ала за тяхно огромно облекчение поне успяха да намерят вода, не в река или вир, а извираща жизнерадостно от бликащите извори около скалите в близост до самия бряг. Дотогава Лайтолър бе толкова зает с други неща, че направо бе забравил колко е жаден. Пи вода едва по-късно, след като разгледа колибите. Едната беше подобна на плевня и бе толкова просторна, че целият екипаж би могъл да се побере в единия край и пак три четвърти от нея да остане празна. Явно това бе някакъв хангар за лодки, който заедно с другите, пръснати наоколо дървени къщурки бе реликва от времето, когато на Сейнт Пол са живеели рибари. Като се заеха да огледат старите изгнили лодки на брега, ръждясалите котви и още най-различни принадлежности,

търкалящи се из камънака, те откриха следи от множество посещения в миналото. Някои предмети сигурно датираха отпреди сто и повече години. После забелязаха останките от последното човешко присъствие на острова: развалините на кораб, стърчащи от водата при входа на лагуната. Тогава някой си припомни зловещата история на парахода „Мегара“, който плавал от Източна Африка за Австралия с триста и петдесет души пътници и екипаж на борда. Корабът бил стар и негоден за презокеански рейсове. При първото по-сериозно вълнение в корпуса му се получила голяма пробойна. Механиците установили, че обшивката му била толкова ръждясала и изтъняла, че всеки опит да се извърши ремонт в открито море щял да завърши с катастрофа за целия параход. Като задействували всички налични помпи и включили в изчерпването на нахлуващата вода целия екипаж наред с офицерите, те се насочили към най-близкия спасителен бряг — Сейнт Пол, където „Мегара“ пристигнал след много тревожни дни и умишлено бил качен на скалите от капитана — друг избор нямало.

Въпреки че хората от „Мегара“ били много повече от екипажа на „Холт Хил“, тяхното положение било далеч по-добро. Те разполагали със значителни провизии, прибрани от заседналия параход, а също и със спасителните лодки, които използвали за риболов.

— И след колко време ги спасили?

— След четири месеца.

Това никак не бе окуражаващо, като се има предвид, че единственото нещо със спасителна стойност, което притежаваше целият екипаж на „Холт Хил“, бяха няколко клечки кибрит, останали по щастлива случайност в джоба на готвача Брейтуейт. Щяха да ги използват за запалването на огън, който трябваше да поддържат постоянно, докато са на острова.

Но слава богу, че поне имаше вода, рече си момчето и тутакси се сети за жаждата си. Върна се обратно около лагуната и се насочи към изворите в скалите; отпи от първия, изпречил се на пътя му.

За негово огромно удивление водата беше солена. Отиде на следващия извор. И от него бликаше морска вода, както и от следващия, и от по-следващия. Не можеше да проумее защо е така. Един моряк от екипажа вече бе пробвал водата и бе казал, че я бива за пиене, а сега от всички извори струеше солена вода.

Положението им стана наистина критично. Някой си спомни, че е видял нещо като вир или кладенец, когато бяха горе на върха на острова. Щеше да се наложи да изкачат отново скалите с всичко, в което можеше да се налее вода, и да се помъчат да намерят мястото.

Скоро обаче щеше да се мръкне и трябваше да изчакат до сутринта. На разсъмване група доброволци тръгна на поход за вода. Включи се и Лайтолър. Реши, че е много по-добре да вземе дейно участие в разрешаването на водния въпрос, вместо да бездействува и да мисли само за усилващата се жажда, отброявайки часовете в очакване водоносните да се върнат — ако изобщо намерят вода. Водачът на „водоносния отряд“ бе снажен моряк, който винаги бе правил впечатление на Лайтолър както с безпогрешните си мореплавателски способности, така и със звучното си име — Бартъл Макинтайър. Откриха процеп в скалната стена, не така стръмен и удобен от маршрута, по който бяха слезли. Нарамили ботуши, мушамы и всичко останало, способно да задържи вода, те започнаха своето изкачване. Изкачване, което момчето никога нямаше да забрави. Бартъл беше безмилостен водач, чиито мореплавателски качества очевидно се равняваха на неговата сила и издръжливост. По време на изкачването той не даде почти никакви почивки и когато стигнаха върха, Лайтолър мислеше, че не е в състояние да продължи. Вече два дни не беше пил глътка вода и тежкото катерене в горещината беше засилил неимоверно жаждата му. Испитваше неудържимо желание да пие, а бе почнал и да се обезводнява.

Оттук нататък щяха да напредват по-лесно и той събра сили, за да се вдигне и продължи с останалите. Ала фигурите пред него ставаха все по-неясни и размазани и като че се отдалечаваха в пространството. Опита се да извика, но нищо не излезе. Езикът му бе загрубял като шкурка, а устните му бяха силно напукани. След известно време осъзна, че някакъв човек приближава. Взе от него непромокаемите панталони с вързани крачоли, които носеше през рамо, за да ги напълни с вода. Сетне остана сам, но трябваше да продължи. Повървя още малко и после ненадейно спря. Беше убеден, че през пелената, замъгляваща зрението му, вижда мираж. Пред него синееше примамливо вирче с гладка, бистра вода. Помъчи се да намери в обърканото си съзнание някакви познания за миражите, защото това положително беше мираж. Сетне си каза, че вижда налягали около

вирчето мъже, които пият от него. „И това ли го има в миражите?“ — недоумяваше той. Но във всеки случай Бартъл Макинтайър не беше никакъв мираж, тъй като съвсем ясно го виждаше как пие вода. Приблужи до брега на вира, все още не вярвайки на очите си, коленичи и пипна водата, за да провери дали е истинска. Беше истинска. Сети се, че носи в джоба си еднолитрова бутилка. Напълни я и допря гърлото до напуканите си, подути устни, след което изпи водата на един дъх. Усещането беше божествено. Още два пъти наля бутилката и я пресуши до дъно, без да го е грижа за опасностите, свързани с обилното поглъщане на течност след продължителен период без вода. Но организмът му явно бе необикновено здрав и би могъл да издържи на всякакво безцеремонно отношение. Последвалата пълна отмала, която го принуди да се просне по гръб и да заспи, беше единствената физическа последица от това.

Никой не беше виждал капитана, откак оставиха мястото на корабокрушението. Той последен напусна кораба и слезе на брега след всички, но после отказа да последва моряците си, когато тръгнаха да проучат острова. Независимо от настойчивите, почти физически увещания Джок Съдърланд бе непреклонен. В крайна сметка нямаха друг избор, освен да го оставят там, загледан скръбно в тъжните останки на своя кораб и обхванат от тежки угризения за това, което бе извършил. Беше убил своя ветроход и най-добър приятел поради трагично безразсъдство. Как бе могъл да е такъв безотговорен глупак? Никога нямаше да си го прости. Колкото и да прехвърляше нещата в главата си, горчивото разкаяние не го напускаше. За кратко „най-дръзкия капитан на Ливърпул“ се бе превърнал в развалина. Джок Съдърланд никога повече нямаше да си позволи да поеме командването на друг кораб.

Водоносната група се отклони на връщане към лагуната и мина през мястото, където за последен път бяха видели капитана. Корабокрушението му се бе отразило толкова тежко и мъчително, че не бе изключено да посегне на живота си. Скалите на Сейнт Пол бяха идеално място за човек, стигнал до заключението, че повече не си заслужава да живее. Екипажът на „Холт Хил“ бе преживял моменти на остри противоречия с Джок, които понякога бяха пред прага на открит бунт, но моряците винаги се бяха въздържали от крайния сблъсък, може би защото уважаваха своя капитан повече, отколкото сами си

даваха сметка. В края на краищата съмненията им относно преценките на Джок се оправдаха. Ала непоправимото бе вече факт и сега изпитваха единствено съжаление към „стареца“.

Намериха го паднал на тревата при скалите. Липсата на вода бе замъглила съзнанието му. Беше припаднал и животът лека-полека бе започнал да го напуска. Повдигнаха го и прекъснаха неразбираемия му брътвеж с гърлото на бутилката, което опряха до устните му — дадоха му да пие и той прие. След като се свести, Джок склони да се откаже от бдението си и къде носен на ръце, къде вървейки сам, напусна мрачните скали, надвиснали над тленните останки на неговия кораб.

При завръщането си в лагуната очакваха да ги нападне полуобезумяла от жажда сган, която отчаяно ще се стреми да се докопа до питейната вода. Ето защо предварително решиха юнгите да носят животворната течност, а останалите ги обкръжиха като кордон от телохранители. Ала за всеобща изненада ги посрещнаха почти с пълно безразличие. Когато подметнаха, че навярно някой би желал да пийне глътка, отговорът бе вдигане на рамене. Не, благодаря, вече са пили от изворите. Но нали водата им бе солена? И тогава истината стигна до съзнанието на водоносния отряд: морската вода беше изчезнала от изворите и сега от тях бликаше отново сладка. Какви глупаци само бяха! Несъмнено изворите се изпълваха със солена вода, щом приливът ги залееше, но настъпеше ли отливът, отново ставаха годни за пиене. Спасителната мисия за намиране на вода се оказа напълно безсмислена. Е, ако не друго, поне бяха открили Джок.

7.

Скоро Лайтолър разбра, че неговият необитаем остров е само едно разочарование в сравнение с това, което знаеше от литературата. Островът наистина беше безлюден, имаше си задължителната лагуна, но тук приликите свършваха.

Земята на Сейнт Пол, с изключение на малобройните участъци със суха трева, беше почти изцяло лишена от растителност. Нямаше го онова изобилие от елегантно полюляващи се палми, шумящи от лекия бриз; нямаше го изобилието от тропически плодове, с които да се храниш до пресита. Не се срещаха и диви прасета, които така хубаво можеха да се опекаат на шиш, макар че корабокрушенците не разполагаха със средства за ловуване, но ако все пак имаха пушки, те с радост биха се задоволили с някой заек или коза.

Що се отнася до водата в изворите, дори по време на отлив, когато морската вода се отдръпваше, тя трудно ставаше за пиене. Според Лайтолър вкусът ѝ беше на смес между развалени яйца и тебешир и след като си пил, дълго време оставаше неприятно чувство в устата. Ала нали беше вода — трябваше да са благодарни, че изобщо я имаше. После на дневен ред идваше проблемът с храната, който бе далеч по-сложен. С изненада откриха, че на острова живеят пингвини. Опитаха яйцата им, но установиха, че съдържанието им се намира в напреднала фаза на излюпване. Пък и никой още не бе чак толкоз изгладнял. Колкото до самите пингвини, те лесно се ловяха и падаха под ножа, но Лайтолър бързо реши, че е ял значително по-поносими храни дори на борда на кораба, което не говореше особено добре за качеството на пингвинското месо. На вкус то бе съчетание от най-лошите особености на птичето и рибешкото месо. В края на краищата прецениха, че пингвините ще свършат най-добра работа като стръв — морето си оставаше тяхната най-голяма надежда за набавяне на храна.

Изгнилите лодки на тяхно разположение бяха в такъв напреднал стадий на разрушение, че никоя от тях не би могла да издържи и най-безобидните вълни. Все пак намериха една, която поне можеше да се държи на водата. С помощта на чифт гребла, които все още бяха

достатъчно здрави, за да понесат някакъв натиск, те успяха да се отделят от брега, макар и само в очертанятия на лагуната. После установиха, че водите наоколо гъмжат от раци. Ала трябваше някак да ги хванат. Междувременно група моряци беше ходила отново до мястото на корабокрушението и въпреки че не бяха открили нищо кой знае колко полезно, все пак бяха извадили едно парче въже, което сега разплетоха на върви. Такова луксозно нещо като кука, разбира се, нямаха, но разрешиха въпроса по друг начин. Връзваха парче пингвински черва за връвта, хвърляха ги в посока на пляката и после внимателно притегляха стръвта, подмамвайки рака подире ѝ. Щом се приближеше достатъчно, някой с рязко движение на ръката се опитваше да го сграбчи, което означаваше един рак в повече за вечеря. Раколовецът обаче трябваше да бъде нащрек да не загуби някой пръст при ловенето, понеже ракът можеше да направи голяма беля с острите зъбци на опашката си.

В цялото начинание имаше едно сериозно затруднение. Рациите можеха да се ловят единствено при прилив — само тогава те се издигаха близо до повърхността. Ограниченото време за лов трябваше да се използва най-рационално. Количеството уловени раци бе различно при всеки прилив, но колкото и обилен да бе уловът, никога не беше достатъчен, за да задоволи глада на повече от трийсет изгладнели мъже, отслабващи с всеки изминат ден. Някои моряци бяха започнали да повръщат кръв. Добре че поне имаха на разположение най-подходящото за оцеляване: неприятната на вкус вода от изворите и нищожната дажба от раци.

В последвалите дни трябваше да идат още няколко пъти на мястото на корабокрушението с надежда, че морето може да върне нещо, което да подобри положението им — ако не точно храна, то някое одеяло или парче платно, с които да се завиват поне някои от тях през студените нощи.

Един ден, когато отново бяха организирали експедиция до мястото на крушението и отрядът вече от няколко часа бе напуснал лагуната, останалите там моряци, сред тях и Лайтолър, най-неочаквано бяха вдигнати по тревога от един от членовете на експедиционната група, който тичаше към тях по плажа, сочейки възбудено към скалите. Трябваше час по-скоро да тръгнат и да вземат със себе си колкото намерят ножове и тояги.

Другарите им бяха в беда.

Лайтолър и останалите се впуснаха към посоченото място при разлома в скалната стена в северния край на лагуната. Тук експедицията тъкмо бе започнала своето спускане на връщане към мястото на корабокрушението, когато ненадейно бе нападната от неприятели.

Щом Лайтолър стигна до сцената на действието, пред очите му се разкри ожесточена битка между хората от „Холт Хил“ и освирепяло ято албатроси, които се мъчеха да докопат с клюновете си носената от групата храна: шесткилограмов къс свинско месо, намерено на скалите, и три заека, хванати с толкова труд, ала за нещастие по пътя си моряците бяха попаднали в сърцето на гъстонаселена албатросова колония.

Веднага щом надушили месото, птиците се спуснали върху корабокрушенците.

Преди да пристигнат „въоръжените“ подкрепления, жертвите на нападението трябвало с голи ръце да се защитава срещу острите, извити клюнове на албатросите. Единственото, което биха могли да сторят, бе да опрат гръб в скалата и да бранят скъпоценното месо, предпазвайки се, доколкото могат срещу масовата атака на пернатите и надявайки се, че помощта няма да закъснее. Щом Лайтолър и останалите пристигнаха и ножовете и тоягите набързо бяха разпределени, силите см поизравниха, ала нямаше и съмнение, че птиците ще водят борба до сетен дъх. Лайтолър се хвърли в разгара на битката и скоро разбра, че тия грамадни птици с размах на крилата повече от три метра без никаква боязън се стрелват върху човека със смъртоносните си човки, взимайки на прицел главата и лицето му; а беше известно, че само с един бърз, рязък удар на клюна си албатросите са в състояние да пробият човешкия череп.

Зашеметяващ удар с тояга не бе достатъчен, за да се извади от строя пернат неприятел. Албатросът скоро идваше на себе си и отново се включваше в сражението. Лайтолър установи, че единственият сигурен начин да бъдат окончателно сразени атакуващите птици бе силен удар по главата със сопата, последван, след като птицата падне, от мълниеносно промушване с ножа между крилете.

Скалният процеп се превърна в окървавено бойно поле, където се размахваха ножове и тояги сред неистово пляскащи криле и

разхвърчана перушина. Някои моряшки глави, уцелени от връхлитащите човки, получиха тежки рани и в отговор количеството избити албатроси се увеличи. През цялото време въздухът се изпълваше с неистов птичи крясък.

Колкото повече птици гинеха, толкова повече подкрепления пристигаха от колонията, за да се хвърлят още по-настървено в атака, сякаш подтикът да се доберат до храната беше останал на заден план в сравнение с желанието да отмъстят за смъртта на своите събратя.

След половин час враждебни действия постепенно птиците започнаха да се признават за победени.

Бяха усетили, че губят, и тъй като инстинктът им подсказваше, че е излишно да дават повече жертви, един по един албатросите взеха да се оттеглят в колонията си.

По време на цялото сражение нито една от птиците не сполучи да се приближи дотолкова до храната, че дори да си клъвне поне веднъж. Същото обаче не можеше да се каже за смелите воители, които макар да нанесоха тежки поражения на противника, не успяха да излязат от сражението съвсем незасегнати, за разлика от свинското и зайците, които бяха защитавали с такава храброст. След края на ожесточената битка се наложи да се погрижат за няколко лошо сцепени глави.

Огънят, използван за приготвяване на оскъдната им храна, се поддържаше денонощно запален, за да привлече вниманието на всеки кораб, който евентуално приближи острова вече се бяха убедили, че ще останат заточени на острова дотогава, докато някой плаващ на изток кораб не се приближи достатъчно до сушата, за да ги забележи, а знаеха, че не всеки капитан се стреми курсът му на изток да минава в такава близост до Сейнт Пол, като Джон Съдърланд.

Беше рано сутринта на осмия ден от корабокрушението им, когато първият излязъл от колибата моряк го видя. Беше принуден да премигне няколко пъти, за да се увери, че не сънува, но нямаше съмнение: недалеч от брега в безветрието се полюляваше ветроход под всичките си ветрила.

При възбудените крясъци на моряка „Ветрила! Ветрила!“, всички се разбудиха и изскочиха навън. Незабавно започнаха да викат с пълно гърло и да размахват ризите си във въздуха, за да привлекат вниманието на хората от екипажа, които ясно се виждаха как сноват по

палубите. Въпреки всичко нямаше никакъв отговор на призивите им, а това бе доста смущаващо и странно.

Междувременно старата лодка, която използваха за ловене на раци, се намираше с Моът от другата страна на лагуната. Вторият помощник-капитан и неговите хора бяха се хванали на работа още от ранни зори, набавяйки в прилива дневната дажба храна, и тъй като се намираха под скалите, не бяха видели ветрохода. Ала не можеше да има съмнение, че корабокрушенците вече бяха забелязани. Огънят гореше добре и в небето се издигаше ясно различим стълб пушек. Само това бе достатъчно, за да подсказва на всеки, че на острова има хора в беда. Явно бе просто въпрос на време, преди да се разбере тежкото им положение. И все пак още по нищо не личеше, че от ветрохода са ги забелязали. Не беше лесно да се привлече вниманието и на ловуващата лодка, но в края на краищата след известно време Моът и хората му видяха кораба и веднага се насочиха към него с най-голяма бързина.

Бяха изминали горе-долу половината разстояние между брега и ветрохода и щяха да стигнат до него след броени минути. Ала най-неочаквано се надигна вятър, изду ветрилата на кораба, който тутакси се завъртя с кърмата към сушата и за ужас на отчаяните корабокрушенци на брега започна да се отдалечава.

Колкото и да се опитваха да го настигнат със старата лодка — гребците напрягаха мишци до краен предел, докато Моът ръководеше и крещеше неистово на носа, — всичко бе напразно.

Ветроходът замина.

Всички бяха като попарени. Никой не можеше да повярва, че случилото се бе истина. Първият кораб, който бяха видели след корабокрушението, и то толкова наблизко. По-близко от това би могъл да дойде само ако беше влязъл в лагуната.

Как не бе могъл да ги забележи? И наистина ли от борда не ги бяха видели? Нещо още по-странно: на кърмата на кораба не беше изписано никакво име. Не че това щеше да ни помогне с нещо в този момент, но поне би могло да им послужи в бъдеще, за справка. Беше ли възможно да са имали халюцинации? В края на краищата всички страдаха от недояждане. Ала все едно в какво здравословно състояние се намираха, нямаше как всичките трийсет и двама души да получат една и съща халюцинация. Не, наистина бяха видели кораб и екипажът

му не би могъл да не ги види, но поради някаква причина бе предпочел да отплава и да ги остави. Единствената разумна причина, за да не им обърнат внимание, бе на кораба да не бяха разбрали, че всъщност става въпрос за корабокрушенци. Спокойно можеха да живеят на острова по своя воля, както други хора преди тях. Едно нещо обаче бе сигурно: трябваше да вземат всички предпазни мерки, за да не се случи подобно нещо отново. От този момент нататък организираха дващест и четиричасово дежурство на хълма над лагуната, откъдето се откриваше поглед на север и на запад от острова. Освен това на хълма щяха да държат стъкмен огън, готов да бъде запален веднага щом се появи кораб. Рибарската лодка, която така превъзходно беше издържала на отчаяния опит да се достигне тайнственият кораб, в бъдеще при никакви обстоятелства не биваше да се отдалечава извън обсега на човешкия глас.

И така, с дух и настроение на най-ниска точка, корабокрушенците нямаха друг избор, освен да се помъчат да прогонят този угнетяващ спомен от главите си и да чакат с надежда следващия кораб. Едно нещо знаеха със сигурност: макар да бяха издържали на острова осем дни, шансовете всички да изкарат още толкова бяха незначителни.

„Ветрила! Ветрила!“ — за тяхна безмерна радост и изненада същия ден следобед се появи друг кораб. Щом този вик долетя от наблюдателницата, на хълма тозчас бе запален огън, а парчето брезент — освен свинското и въжето, единствената друга останка от „Холт Хил“ — веднага бе издигнато на току-що скалпения флагщок.

Лодката бе незабавно вкарана във водата и пое път към изхода на лагуната.

Лайтолър на часа забрави за изнемощялото си тяло и се закатери към върха на хълма, за да види кораба със собствените си очи. Стигна горе и го видя: малък барк, който тъкмо заобикаляше носа в западния край на острова. За него в този момент това беше най-красивият ветроход на земята.

Изгарящият въпрос сега бе дали ще ги забележи? Чакането бе мъчително. Този път сигналите им трябваше да имат резултат. Малкият кораб продължаваше да плава по курса си. Междувременно

Моът и хората му повтаряха сутрешния си опит и гребяха със сетни сили, за да пресекат пътя на ветрохода.

И тогава видяха как на борда започнаха да скатават ветрилата. Бяха ги забелязали и преустановиха хода си. Моът се добра до кораба и се качи на борда.

Последва тревожно очакване.

След около десет минути лодката се отдели от ветрохода и пое обратно към брега. Тогава с ужас корабокрушенците разбраха, че баркът отново потегля.

Ала страховете им бяха напразни. Корабът просто извършваше маневра, за да приближи входа на лагуната, тъй че да се скъси колкото е възможно повече разстоянието между него и брега.

Когато лодката се върна на плажа, се оказа, че в нея не се намират Моът и неговите хора, а четирима моряци от екипажа на барка.

Според плана всички трябваше да се качат в друга една от старите лодки на острова, за която се знаеше, че горе-долу може да плава и с малко зор да побере необходимия брой хора; после не им оставаше нищо друго, освен да се молят да преплава разстоянието от половин миля до кораба. С вяра в успеха лодката бе спусната на вода и корабокрушенците до един се качиха в нея.

Като използваха гребла и дъски, каквито имаха подръка, те прекосиха колкото е възможно по-бързо лагуната, ала тъкмо бяха излезли в открито море, когато една малко по-голяма вълна ги удари и старият гнил корпус тутакси се разпука, след което вътре започна да нахлува вода. Моряците, които не гребяха, се заловиха да изхвърлят водата кой с каквото намери, в повечето случаи просто с шепи. Да се справят с положението, беше невъзможно — лодката бързо се пълнеше. Разцепиха няколко ризи и ги напъхаха в зейналия процеп, за да намалят притока, с надежда да останат поне още малко над водата, преди да се наложи да зарежат лодката и с плуване да се помъчат да достигнат ветрохода. Гледана от борда на кораба, лодката сигурно представляваше наистина комична гледка: едно продънено корито, което потъва все повече въз водата под тежкия си товар от пътници, които пък неистово се стремят да не потънат, докато няколко гребла и разни други примитивни средства за гребане цапат обезумяло без никаква съгласуваност в морето, готово всеки момент да ги погълне.

Мнозина от корабокрушенците бяха вече толкова отслабнали от недояждане, че трудно биха успели да доплуват до кораба, а освен това имаше и неколцина, които изобщо не умееха да плуват.

И все пак тази стара каца не искаше да се предаде. Дори и когато вече до половина бе пълна с вода, пак не пожела да потъне. Накрая в противоречие с всички разумни лодката стигна до барка — но наистина с последни усилия. Едва ли някоя друга потъваща лодка е била напускана с такава светкавична бързина. Що се отнася до стария Джок, който още не бе дошъл на себе си, той държеше като капитан последен да напусне лодката, макар че водата вече бе полазила над коленете му. Тъкмо успя да стъпи и с двата си крака на възената стълба, когато древната „галера“, извадена на арената след десетилетия в оставка, за да извърши сетния си съдбоносен рейс, се залюля за последен път и тутакси се отправи като камък към дъното.

Лайтольър възхитен почувствува отново под краката си палубата на надежден кораб. Намираше се на борда на британския барк „Куронг“ под командуването на капитан Хейуърд. Корабът имаше водоизместимост по-малко от 4 хиляди тона и екипаж едва единайсет души. Само благодарение и настойчивите молби на Моът капитанът се бе смилил да ги вземе всичките. След като преодолял първоначалната си изненада от големия брой корабокрушенци на острова, капитан Хейуърд заявил, че може да прибере само половината. Просто нямал повече място, пък и провизиите му вече не стигали дори за собствения му екипаж. Тогава Моът дал покъртителни обяснения, че който и да остане на острова, само след няколко дни ще бъде мъртъв, при което капитанът пренебрегнал своята предпазливост и се съгласил да приеме всички корабокрушенци.

Дотук добре, но макар капитанът да изглеждал честен човек, Моът не желаел да си позволи никакви рискове, особено като имал предвид пресния спомен за предишния кораб. Моът приложил хитър номер. Казал на капитан Хейуърд, че неговите хора са напълно изтощени и са прекалено слаби, за да откарат лодката обратно на брега. Въпросът лесно можел да се разреши, ако те се качат на кораба, а капитанът даде четирима души от своя екипаж, които да върнат лодката на острова, за да се съобщи на останалите. Моът добре си направил сметката, че по този начин напълно се отстранява вероятността да се повтори случилото се сутринта. Подозрителното

отношение към техния спасител, който почти сигурно бе принципен и честен мъж, разбира се, е недостойно, ала Моът просто не искал изобщо да рискува, още по-малко да се доверява на личната си преценка за хората.

Да, идеята се сторила напълно приемлива на капитан Хейуърд, който нямал понятие за мотивите на Моът. Едва сега Лайтолър си обясни защо четирима души от екипажа на „Куронг“, а не техните хора, бяха дошли на острова да съобщят добрите новини.

Докато Сейнт Пол бавно се смаляваше зад кърмата, наред с радостната възбуда у Лайтолър се натрапваше мисълта, че някой ден трябва непременно да се върне тук.

Колкото строг и отблъскващ да бе островът, той бе убеден, че на него има какво да се намери. Пещерите, които бе видял скалния отвее, не излизаха от главата му. Несъмнено това бяха идеални скривалища, където пиратите са могли да трупат своята плячка. Почти сигурно бяха пълни с несметни богатства, които просто чакаха да бъдат открити, стига само човек да си даде труда да проучи една по една пещерите.

Макар сега корабокрушенците да бяха в безопасност на борда на кораба, проблемите с тяхното оцеляване не бяха напълно приключени. Въпросът бе как да се изхранят над трийсет души допълнително, когато хранителните припаси на „Куронг“ и бездруго бяха намалели. Капитан Хейуърд извади всичкото налично месо, сухар и масло, за да нахрани поне веднъж като хората съсипаните от глад корабокрушенци, ала какво щяха да ядат после? Имаше само един отговор: захар — част от трюмовете на „Куронг“ бяха пълни с тонове нерафинирана захар. Ако нямаха щастieto да срещнат насред океана някой кораб и да помолят за малко храна, това бе единственото, с което трябваше да преживяват през следващите три седмици, докато „Куронг“ пристигне на своето местоназначение — порт Аделаида в Австралия.

Отначало Лайтолър беше страшно ентузиазирани от идеята да яде само захар. Представяше си, че ще бъде едно безкрайно сладко угощение, ала с течение на времето, в което трябваше да яде захар и пак захар сутрин, обед и вечер, той промени становището си. Реши, че повече никога в живота си няма да вкуси нищо сладко. Обратно на общоприетото схващане, захарта не му помогна особено, за да възвърне загубените килограми на омършавялата си снага.

Горещи молитви в благодарност бяха изречени, когато преминаха край Кенгуровия остров и влязоха в залива Сейнт Винсът, за да заплават накрая по Пристанищната река и да съзрат в далечината, сгушен в подножието на високата планина Лофти, красивия град Аделаида.

Беше месец декември, средата на южното лято, когато „Куронг“ хвърли котва в порт Аделаида. Кейовете гъмжаха от народ и Лайтолър се зачуди защо е тази суетня. Не знаеше, че семафорите бяха работили усилено, предавайки сигнала от „Куронг“, че на борда му има корабкрушенци. А това беше голямо събитие, което всеки искаше да види. Кой знае каква окаяна гледка са представлявали, скупчени на палубата на „Куронг“ — ще си рече по-късно Лайтолър, Бяха толкова оклющавели и измършавели, че всеки един от тях спокойно би могъл да се провре през палубните халки, без дори да ги докосне. Ала щедрото австралийско гостоприемство, на което Лайтолър скоро щеше да се радва, бързо щеше да оправи нещата и не след дълго всички щяха да възвърнат нормалния си здрав вид. Докато „Куронг“ приставаше, отворед се разнесоха овации — овации от тълпата на кея, овации от навеки благодарните корабкрушенци от „Холт Хил“, отправени към техните спасители, и овации от екипажа на „Куронг“ към екипажа на „Холт Хил“.

Ала зад цялата трагична корабкрушенска сага, завършила така щастливо на австралийския кей, имаше един необикновен, съдбоносен елемент — историята би могла да свърши съвсем различно, ако капитанът на спасителния ветроход не бил споходен от невероятен интуитивен проблясък.

Рейсът на капитан Хейуърд бил от Мавриций за Аделаида по курс, който би трябвало да го преведе на хиляда мили от остров Сейнт Пол. По някаква причина обаче това място непрекъснато се въртяло в главата му, докато накрая се превърнало в натрапчива идея.

Колкото и да се опитвал да се освободи от нея, островът не го оставял на мира, сякаш нещо му казвало да отиде там. Опитал се да забрави нелепото си хрумване, като слязъл в каютата си да поспи, ала сънят безнадеждно бягал от него, Хейуърд лежал буден на койката си, измъчван от някаква чудновата сила, която го подтиква да смени курса и да се отправи към Сейнт Пол.

Накрая борбата с този вътрешен подтик станала неудържима и против всякаква логика той се качил на палубата, за да нареди промяна на курса в южна посока към острова. Щом свършил това, слязъл отново долу и спокойно заспал, но щом се събудил, се зачудил защо прави такива глупости. Обръщайки се на юг, губел благоприятни западни ветрове в момент, когато вече нямали достатъчно провизии, за да изкарат прилично рейса. Тутакси капитанът върнал „Куронг“ на първоначалния му курс, право на изток.

Още същата нощ обаче Сейнт Пол почнал да го тормози отново. Хейуърд се чудел дали не губи разсъдъка си и крачел напред-назад в каютата си, съпротивлявайки се на налудничавия подтик, който така силно го заставял да се отпрати към Сейнт Пол. Там има хора в беда, убеждавал го някакъв глас и ти трябва да отидеш при тях. В края на краищата той осъзнал, че няма да има мира, докато не вземе решение да се насочи към този „проклет“ остров и да реши въпроса един път завинаги.

И така „Куронг“ отново се обърнал на юг, а екипажът вече имал сериозни съмнения относно здравомислието на своя капитан, но поне този път решението било окончателно. След като почти цяла седмица бил измъчван от колебания и от недоволството на екипажа, Хейуърд най-сетне се добрал до Сейнт Пол и съзрял пушека, който се издигал от върха на хълма.

Когато се оказало, че това е сигналът за бедствие на корабкрушенците от „Холт Хил“, тяхното облекчение, че са спасени, било негласно споделено и от капитан Хейуърд. В крайна сметка решението му, основано на необикновения и могъщ интуитивен подтик, не бе чак толкоз ирационално. Впоследствие обаче никога нямаше да бъде в състояние да даде логично обяснение защо точно тогава — един-единствен път в многогодишната си кариера на способен и трезвомислещ капитан — бе решил да преплава две хиляди мили встрани от предназначения си курс, за да спаси попаднали на пуст остров корабкрушенци, за чието съществуване нямаше как да узнае по разумен път. Колкото до мистериозния кораб, отплавал, без да ги прибере, неговата самоличност никога не се разбра. Лайтольр обаче щеше да се сблъска през живота си отново с подобна ситуация, ала тогава последиците наистина щяха да бъдат трагични.

Лайтолър почти на часа обикна Австралия и нейните обитатели. Където и да отидеше, безгрижните и весели австралийци, които имаха слабост към моряците и бяха склонни да направят чудеса за корабокрушенците от „Холт Хил“, го обграждаха с внимание. Съгласно обичая заплатата на екипажа моментално се преустановява, щом корабът претърпи корабокрушение. На заседание на градската община бе учреден помощен фонд в тяхна полза и бе сторено всичко възможно, за да ги избавят от затрудненото положение. Лайтолър гостуваше в частни домове и с него се отнасяха като с член на семейството.

Местният обичай да се ходи на пикник в неделя бе особено приятно забавление за него. На тези разходки той трябваше да полага специални усилия, за да се държи прилично и да не се забърква в разправии.

Макар че празнуването на Коледа под палещите лъчи на слънцето при температури от трийсет и пет градуса изглеждаше малко странно, за Лайтолър Коледа на 1889 година мина прекрасно. Мисълта, къде би могъл да бъде сега, спомогна да оцени още по-силно празника. Обзелото го чувство, че е чудесно да си жив, бе най-драгоценният подарък, който някога бе получавал.

Беше си наумил да остане колкото е възможно по-дълго в тази великолепа страна и да оползотвори докрай престоя см. Имаше хубавия навик всяка събота да отива с приятеля си Арчър в корабната агенция на компанията „Джордж Уилс“ за да приберат полагаемите им се джобни пари, след което веднага влизаха да се наобядват богато с пържоли, яйца, хляб и масло плюс толкова чай и кафе, колкото можеха да изпият за шест пенса. Градът имаше развито животновъдство и хората знаеха как да приготвят големи сочни пържоли за гладни хора, за които жалките раци и неприятната на вкус вода от Сейнт Пол вече бяха станали далечен спомен.

За Лайтолър главният град на Южна Австралия, закътан под меката сянка на планинската верига Лофти, бе очарователно място, чиито грижливо планирани и прави улици, обточени с редици от дървета, му придаваха особено приятен облик. В някои отношения Аделаида изобщо не му приличаше на град в Австралия, особено когато се разхождаше по главните улици „Ръндъл“ и „Кинг Уилям“,

застроени от двете страни с красиви спретнати къщи; същото се отнасяше и за парка Торенс, увеселителната зона на града, с езерата, ливадите в горите по склона надолу към морския бряг. Всичко бе толкова различно от Фриско и Рио. Освен това установи, че тук има много юноши на неговата възраст, с които бе твърде лесно да се сприятелиш. Това самоуверено английско моряче, изглежда, им се нравеше, пък и бе преживял корабкрушение, което от само себе си го правеше знаменитост в техните среди.

Лайтолър вече се заглеждаше и в по-младите дами и скоро за свое най-голямо учудване започна да „открива“ красивите загорели австралийки, които му се струаха далеч по-привлекателни от техните английски връстнички. Един ден като нищо би могъл да се ожени за някоя от тия австралийски красавици, реши той.

Постепенно Лайтолър започна да излиза извън града, да опитва тамошния живот, където биваше приеман пак така любезно и където се откриваха нови възможности да изкара и малко пари допълнително. Хващаше се да поработи по няколко дни в овчарниците, после отиваше да помогне да прибират стадата от паша. Където и да попаднеш, можеше да бъдеш сигурен, че го очаква радушен прием, като нерядко дори му даваха на заем кон, за да продължи пътуването си.

Лайтолър бе доволен, че още в детството си се бе научил да язди, което му даваше възможност да изпита докрай радостите на живота в австралийската пустош. Промяната беше толкова благотворна, че едва ли имаше по-добър начин да се съвземе от тежките изпитания по време на корабкрушението. И най-вече всичко това допадаше на независимата му природа. Преди всичко Австралия беше точно такава, каквато си я беше представял: кенгура, коали, игуани и кучета динго, обитаващи своя неплоден свят на пясъци и пепел, нарушавани само от рядко срещани водоеми, където случайно бихте могли да се натъкнете на някой пътник, който вари гозба в походното си канче.

Това бяха трудни, мъжки земи, опалени от слънцето, което по пладне го печеше без капка милост към него, а вечер, след залез, липсата му силно се усещаше. Когато отиваше на заник, слънцето разливаше щедър поток от охра и оранж върху пейзажа, който нямаше равен на себе си никъде по света — смяташе той, — дори и в тропиците.

Единствено за капитан Съдърланд животът тъкмо сега не бе в такива красиви багри. Очакваше да го извикат пред комисията за мореходни разследвания при върховния съд в Аделаида, за да отговаря по обвиненията, свързани със загубата на неговия кораб. Джок все още бе доста зле и не бе нито физически, нито психически готов да се яви на съдебните заседания.

Конкретните обвинения срещу него бяха четири: първо, че е плавал с прекалено много ветрила (поради което корабът не е имал подходяща маневреност в случай на обективни усложнения); нощта е била тъмна и се е знаело, че корабът се намира в близост до суша, но капитанът не е поставил достатъчно вахтени и не е пратил никой на марса след падането на мрака; поради нередовното използване на лага изчисленията за местоположението му на картата са били неточни; не е взел всички възможни мерки за установяване на своето местоположение.

Когато Джок се изправи пред съдията Бънди, който разглеждаше случая, той разбра, че следствието прилича повече на криминално, отколкото на мореходно, каквото би трябвало да бъде. Понякога направо се питаше дали не е изправен на съд за предумишлено убийство или някое друго престъпление, вместо за това, че, без да иска, е предизвикал гибелта на своя кораб.

Съдът научи как „Холт Хил“ е напуснал Рио де Жанейро на 14 октомври 1889 г. с баласт в трюмовете си и под командуването на капитан Съдърланд, който притежава капитанско свидетелство от двайсет и три години и досега не е претърпявал никаква злополука с друг командуван от него съд. Също така е трезвомислещ човек, поддържал добри отношения със своите офицери и моряци.

На съда бе казано, че до момента на катастрофата плаването е било спокойно, с изключение на това, че управлението е било трудно и съдът се е отклонявал по вятъра. Съдията реши, че тия подробности нямат пряко отношение към въпроса, и ги пренебрегна. Така и не се узна за първото счупване на мачтите, което бе причина за недоброто управление, иначе този факт сигурно щеше да натежи в обвиненията срещу Джок, които и без туй вече бяха доста тежки.

Обстоятелствата, при които „Холт Хил“ се бе блъснал Сейнт Пол, бяха посрещнати с недоверие. На съда му се струваше невъзможно ветроход да се натъкне на такова незначително парче

суша, което заедно с още едно близко островче на име Амстердам бе единствената земя в пространството от хиляди квадратни мили морска щир между нос Добра Надежда и Австралия.

Още по-непонятно бе решението на капитана в критичния момент да насочи кораба си право срещу препятствието, вместо да се опита да го избегне.

В своето обобщение съдията Бънди всъщност изказа възхвала на Джок за смелостта му да забие кораба право в скалите на острова. Съдията още от самото начало бе осъзнал, че това е единственото разумно решение, което би могъл да вземе капитанът в тази ситуация. Този ход несъмнено е допринесъл за спасяването на целия екипаж, с изключение на един човек. Ала съдията бързо добави, че съдът трябва да борави с наличните доказателства и не бива да позволи симпатиите към смелия капитан на подсъдимата скамейка да попречат на изпълнението на неговия дълг.

Доказателствата говореха, че по залез-слънце ветроходът се е намирал на девет-десет мили от острова и е плавал с около тринайсет възла, което означаваше, че екипажът е разполагал само с пет минути, за да предприеме обходни действия след забелязването на суша. В случая това време е било недостатъчно, за да се спаси корабът. „Капитан Съдърланд е носел крайно неподходяща ветрилна площ, когато е знаел, че се намира в близост до земя, поради което се обвинява в безразсъдна навигация. Също така се обвинява в липсата на подходяща вахта. Бил е прекалено самоуверен, че всичко ще бъде наред, и затова е допуснал корабът да продължи плаването си по този начин. Разрушен бе един хубав ветроход и бе загубен един ценен човешки живот.“ Съдията постанови да се отнеме капитанското свидетелство на Джок, но понеже той вече бе лишен от него за два месеца, а съответно и от средства за живот, имайки предвид доброто му поведение, в името на справедливостта бе отсъдено лишаването му от капитанско право да бъде продължено само с още три месеца.

Нито дума не се каза в съда за появилия се малко преди катастрофата кораб, който несъмнено бе допринесъл за трагичния край. „Никога няма да позволя на друг кораб да ме задмине, докато на мачтите ми има някакви ветрила!“

Ако съдията Бънди бе чул тази част от историята, наказанието на Джок положително щеше да бъде доста по-тежко. Но независимо от

решението на съда Джок вече бе взел своето решение още там на скалите, надвиснали над останките на разбития му кораб — той никога повече нямаше да стъпи на капитанския мостик.

Донякъде бе странно, че първото плаване на Лайтольър под командата на „големия ездач на ветровете“ се оказа последното за Джок, неговия съдбоносен рейс, особено като се има предвид, че дотогава гордият капитан на „Холт Хил“ се бе радвал на дълга и успешна, лишена от злополуки морска биография. Ала все пак прави бяха онези, които повтаряха, че рано или късно късметът на Джок Съдърланд ще свърши.

8.

Макар и не толкова скоро, колкото биха желали неговите работодатели, но затова пък твърде скоро за младия Лайтолър, който бе установил, че Австралия и нейните обитатели (особено тези от женски пол) много му допадат, той трябваше да се качи на борда на отплаващ за дома кораб — прочутия стар клипер „Дук Ейбъркорн“.

Когато стъпи на кея на лондонския док, обслужващ Югоизточна Азия, вече бе изтекла почти цяла година, откак бе напуснал Англия. Освен че бяха раздразнени от пълното незачитане на заповедите им да се върне, работодателите му от „Уилям Прайс“ изискваха обяснение и по други наболели въпроси. За жалост изминалото време не беше достатъчно, за да заличи от досието му някои достигнали до тях донесения за „инциденти“ в Рио де Жанейро. Подобно поведение просто не можеше да му се размине. Юнгите от компанията, които се занимават с кражби и крамоли по пристанищата из света, едва ли са подходящи за репутацията на „Уилям Прайс“.

Хората от „Уилям Прайс“ бяха решили да открият подстрекателя и се бяха спрели на Лайтолър. Момчето считаше тяхното отношение за съвсем неправилно. Излизаше, че го обвиняваха за всяко злодеяние, извършено от юнгите на „Холт Хил“ навред по глобуса, докато той бе участвувал в едно-единствено плаване на кораба, при това незавършено. Поведението му обаче по море беше изненадващо добро и в края на краищата момчето все пак бе преживяло тежки мигове при крушението на кораба, поради което договорът му оставаше в сила, разследването срещу него се прекратяваше. Новината бе посрещната с видимо облекчение.

За следващия си рейс Лайтолър се оказа отново на „Примроуз Хил“ сред група непознати обитатели на средната палуба. Очевидно компанията се бе погрижила да раздели, доколкото е възможно момчетата от „Холт Хил“, като ги пръсне по другите си кораби. Както може да се види от полицейските архиви по пристанищата на земята, много кораби са могли да се похвалят със съмнителната репутация на своите юнги, ала по чиста лошотия малцина са в състояние да засенчат

подвизите на „главорезите“, служили под командата на Джок Съдърланд. Компанията бе решила да приложи принципа „разделяй и владей“ с надежда, че това ще реши проблема един път завинаги.

„Примроуз Хил“ трябваше да отплава за Калкута, което за Лайтолър означаваше завръщане в познати води, тъй като щяха да минат покрай Сейнт Пол.

Когато островът се появи на хоризонта, на Лайтолър му се стори невероятно, че отново вижда това отблъскващо място, където за малко не бе загубил живота си. Но в главата му изплува и картината на препълнените с пиратски съкровища сандъци — продължаваше да е убеден, че са скрити в пещерите по стръмните скали, и вярваше, че един ден ще дойде да ги намери.

Този път се разминаха с острова благополучно, но тъкмо обърнаха на север към Калкута, и пред тях се появи нова заплаха.

В Бенгалския залив забелязаха първите признаци на бедата. Първо барометърът падна рязко, а после на югоизток небето взе да става все по-мътно и тежко. Капитан Уилсън знаеше какво се задава и тутакси прозвуча команда всички да се явят на палубата, за да приберат ветрилата.

Сезонът на циклоните беше в разгара си и на „Примроуз Хил“ му предстоеше да се срещне с един от тях.

Лайтолър наблюдаваше неговото развитие. Скоро щеше да се убеди, че циклонът е най-жестоката буря, която може да връхлети човек в морето. Поведението на морето също бе странно: вълните ставаха все по-неспокойни и объркани, и то при пълното отсъствие на вятър. Момчето научи, че когато ветрилата се прибират в очакване на циклон, трябва да се притегнат колкото е възможно по-плътно. Силният вятър, който щеше да излезе, спокойно би могъл да откъсне дори скатано ветрило от реята му. Всички прибрани ветрила бяха двойно подсигурени.

Никакво ветрило, било то и с размерите на носна кърпичка, не биваше да остане изложено на вятъра. Капитан Уилсън реши да плава в бурята само на долни марсели, което означаваше, че ветрилната площ на „Примроуз Хил“ е намалена с две трети.

Небето продължи да притъмнява, докато накрая стана тъмно като нощ, а морето закипя около кораба с нарастваща сила. Главната задача на капитана бе да се постарее да избегне центъра на смерча, в

противен случай се създаваха предпоставки „Примроуз Хил“ да загине. При подобни ситуации корабът би могъл за минути да бъде погълнат от океана заедно с целия си екипаж.

Бурята се стовари върху тях ненадейно; Лайтолър никога не бе предполагал, че може да съществува хала с такава ярост, пред която бледнееха дори щормовете около нос Хорн. Този път обаче никой не би могъл да оцелее на палубата, камо ли на мачтите, и екипажът се пръсна да търси убежище във вътрешността на кораба. Някои хукнаха към камбуза, други се скриха на бака, а трети — на кърмата, молейки се ужасът по-скоро да премине и животът им да бъде пощаден.

Вълните се надигнаха и се заизливаха върху кораба от всички посоки — отзад, отпред, отляво, отдясно. Сетне светна мълния, жестока и страшна, която освети всичко наоколо. Грохотът на гръмотевицата бе толкова оглушителен, че в ухото ти някой с пълно гърло да крещи, пак не би могъл да го чуеш.

Лайтолър се бе зачудил как при предишното плаване „Примроуз Хил“ бе успял да оцелее в зимното море на Хорн, но сега видя какво значи вълните да заливат кораба изцяло. В такива моменти моряците сякаш с волята си насърчаваха ветрохода да излезе на повърхността, преди да дойде следващата вълна и да се стовари върху предишната, за да го потопи още по-дълбоко.

Бурята продължи да беснее с удвоена злост и тогава, надмогнал кошмарния вой на вятъра, се чу остър пукот като от топовен изстрел. Лайтолър погледна към мачтите и видя как един от марселите тъкмо се изтръгва от мястото си, като на реята му остават да плющят само няколко парцаливи ивици. Последва втори пукот, при което замина още едно ветрило, сетне още едно и още едно.

Вълните обезумели се издигаха. „Примроуз Хил“ заподскача заедно с тях. Това бе признак, че най-лошите им опасения се сбъдват. Корабът се намираше в центъра на циклона. Положението беше много сериозно и имаха само една-единствена надежда за спасение — да обърнат на противоположния халс реите с оцелелите засега ветрила, за да ги подготвят за предстоящата промяна в посоката на коварния, капризен вятър.

Независимо от големите опасности, които криеше излизането на палубата в разгара на този ураган, никой не се нуждаеше от подканяне, за да изпълни заповедта и да се хване за фаловете и шкотите, тъй че

корабът да мине на друг халс, преди да бъде изненадан от стихията. Несъмнено съществуваше огромен риск някой да бъде отнесен зад борда, ала ако не съумееха бързо да прехвърлят реите, сигурно всички до един щяха да загинат.

В тия критични минути и моряците, и юнгите намериха в себе си сила и решителност, каквито никога не бяха подозирали, че притежават. Операцията бе приключена навреме и когато вятърът връхлетя отново с пълна мощ, но този път от обратната посока, „Примроуз Хил“ бе готов да го посрещне. Вятърът налетя с цялата си злоба, сякаш искаше реванш за неуспеха си да потопи ветрохода още при първия си опит. Ала се оказа, че „Примроуз Хил“ е в състояние да понесе всичко каквото подивялото море можеше да стовари върху него.

После чудовищната хала мина и замина, а корабът остана да се люшка замаян в тежкия шквал, който дойде подир циклона. Бяха се отървали от най-лошото. Капитанът и много от по-възрастните моряци, свидетели на най-жестоките капризи на морето, никога не бяха попадали в подобен апокалипсис. „Примроуз Хил“ извърши направо чудеса в борбата си за спасение. Всички бяха единомислени, че малко други кораби биха оцелели в схватката с такава стихия.

Сега на дневен ред дойде задачата да се оправят пораженията и Лайтолър отново се намери по върховете на мачтите, където трябваше да работи безспир часове наред, докато отстраняваше повредените части, подменяше останките от накъсаните ветрила със здрави платна и разплиташе стотици футове въже, оплетени около мачтите и рангоута или усукани с парчета от раздраните ветрила. Макар че най-страшното бе минало, вълните продължаваха с грохот да се стоварват върху палубите и никой нямаше право да се отпусне, тъй като съществуваше опасността да го изненада някой внезапен порой, прескочил перилата, и да го запокити зад борда.

Впоследствие Лайтолър реши, че би предпочел да преживее същински зимен щорм при нос Хорн, отколкото да срещне отново циклон. Ако не друго, поне знаеше откъде идват грамадните вълни на Хорн, докато циклонът беше толкова коварен и непредвидим. Но слава богу, отново бе се измъкнал от критично положение, което лесно би могло да се окаже гибелно за него. Моряците, както и корабът, не бяха минали без рани. Всеки имаше поне по няколко натъртвания. Лайтолър

се бе отървал сравнително леко. Неколцина от екипажа имаха строшени ребра, а един бе със счупена ръка. Ала за щастие все още бяха живи и корабът им плаваше. Другото хубаво нещо бе, че целият рангоут бе непокътнат, тъй че нямаше да се наложи да преодоляват допълнителни затруднения, докато възвърнат предишната мореходност на „Примроуз Хил“. Този факт бе особено облекчителен за Лайтолър, който добре знаеше какви сериозни проблеми има при ремонта в чуждо пристанище след авария с мачтите.

В крайна сметка пораженията от бурята бяха отстранени и ветроходът се отправи към Калкута. Там чиракуващият моряк трябваше да се справи с ново изпитание: обучението му бе завършило и сега беше настъпил моментът да се яви на своя първи изпит пред Търговската дирекция и при успех да получи свидетелство за втори помощник-капитан.

От дъното на моряшките сандъци бяха измъкнати дълго пренебрегваните учебници по морско дело и навигация, след което Лайтолър и още трима юнги, чийто ред също бе дошъл, да кандидатствуват за своето свидетелство, започнаха усилено да се потят над книгите в подготовка за предстоящите изпити. Учебникът на Тод и Уол „Моряшко умение“ се считаше за „библия“ по онова време, тъй като съдържаеше всичко, каквото бъдещият помощник трябваше да знае по астрономия, математика, мореплаване и правилата за движението по морските пътища.

На корицата на учебника имаше снимка на притежавания от компанията „Уайт стар лайн“ параход „Селтик“ — красив четиримачтов кораб с два комина, който за Лайтолър се бе превърнал в символ на всичко, което се надяваше един ден да постигне.

Всеки път, щом вземеше учебника, погледът му спираше прекрасния параход, забързан по своя път на запад през Атлантика, и това го вдъхновяваше в усилията му да разбере и запомни напечатаното вътре. Старият му учител от прогимназията в Чорли несъмнено би останал поразен.

Когато Остин, Дейл, Уитни и Лайтолър влязоха в изпитната зала, те знаеха, че по всяка вероятност само един от тях ще изкара, защото главният екзаминатор на Търговската дирекция, капитан Джени,

предварително бе им се похвалил, че има навика да къса трима от всеки четирима, явили се за свидетелство.

Лайтолър изобщо не вярваше, че ще изкара. Ако се бяха обзалагали кой има най-малки шансове, той щеше да бъде безспорен фаворит. Просто не бе академичен тип, докато Остин например изчисляваше положението на кораба всеки ден.

И така мъчението започна.

— Не, този не става — чу Лайтолър да казва капитан Джени, докато преглеждаше една от предадените работи.

Вече бе готов да си събере нещата, но се оказа, че става въпрос за Остин — човека, за когото всички смятаха, че има най-голяма вероятност да успее, и все пак той пръв се провали. Тогава нямаше такива формалности — работата ти да се оценява впоследствие и резултатът да ти се съобщава допълнително. На изпитвания веднага се казваше, че е допуснал сериозна грешка, и той трябваше да изтърпи унижението да напусне стаята пред очите на останалите. Остин скоро бе последван от Дейл, като само Лайтолър и Уитни издържаха първия ден от изпита и се явиха на втория.

Лайтолър сам се удивляваше как е успял да се справи с такива неща като ветрове, приливи и отливи, течения, точки на компаса, разчитане на карта, използване на хронометър, секстант и небесните звезди за определяне на местоположението на кораба, спускане на лаг за изчисляване на скорост, употреба на лот за проверка на дълбочината, значението на всички различни буйове, правилата за избягване на сблъскване между два приближаващи един срещу друг съдове под ветрило, правилата, когато ветроход приближава параход, различните принципи, които се прилагат при товаренето на разни видове стоки, да не говорим за самото ветроходно управление, как се маневрира при отделни условия и ситуации. Така или иначе правилните отговори, познанията и практическото приложение винаги бяха налице. Уитни също напусна изпитната зала и Лайтолър остана сам, невярващ на очите си — на другарите му от кораба също им бе потребно известно време, за да повярват, след като се завърна на борда на „Примроуз Хил“, крачейки с подсилено „океанско поклащане“, размахвайки така желанието към синя хартия, на която пишеше, че от днес нататък е квалифициран втори помощник-капитан на Търговската дирекция.



Лайтолър на дваисет години

Когато „Примроуз Хил“ напусна Калкута, морето придоби ново значение за Лайтолър. Чувствувахе, че сега има някакво положение в очите на своя суров господар и че занапред морето ще трябва да се отнася с малко по-голямо уважение към него. Вече можеше да погледне океана право в лицето и с право да се нарече моряк — а скоро и офицер. Дори и да беше нескрито горд от това, кой би казал, че удоволствието му е незаслужено? В края на краищата бе получил своето свидетелство в една от най-суровите чирашки школи, каквато би могла да съществува за някой занаят. Сега бе възнаграден за всичко: и за лишенията, и за глада, и за трудностите, които на моменти не подлежаха на описание, и за онези рисковани часове по висините на мачтите при възможно най-лошо време, и за случаите, когато сам той може би не си е давал сметка колко близък би могъл да бъде краят.

Опитът накара Лайтолър да се отнася с трезво почитание към морето, но същевременно и да го обикне по-силно. Най-много се притесняваше сестра му. Веднъж я бе уверил: „Не се тревожи, морето

не е достатъчно мокро, за да ме удави. Никога няма да се удавя.“
Разбира се, вече бе стигнал твърде близко до тази граница и пак щеше да я приближава.

Сезонът на циклоните в Индийския океан беше завършил. Небето бе ясно и синьо, а водата — гладка като огледало, с изключение на породените от топлия бриз нежни вълни, които само напомняха, че морето продължава да диша. Морето можеше да убива, но можеше и да гали — за Лайтолър то бе като една капризна възлюблена.

9.

Параходите се налагаха и бързо нарастваха както по размери, така и по брой. Беше само въпрос на време, докато се сдобият с пълно господство над моретата.

Ала успехът на парата по море не беше дошъл бързо — много десетилетия бяха минали, преди механичните съдове да започнат да съперничат на ветроходите по капацитет, скорост и икономичност.

В продължение на дълги години двата вида кораби съжителствуваха миролюбиво: със своя по-голям комфорт, но по-малко товарно пространство параходите обслужваха пътническите и пощенските линии, докато ветроходите с техните по-обемни трюмове и незначителни двигателни разходи продължаваха да владеят товарните маршрути. През осемдесетте и началото на деветдесетте години на миналия век на ветрилото дори бе вдъхната нова струя живот и настъпилото възраждане намери отклик в корабостроителниците на Великобритания и Съединените щати, където бяха построени стотици баркове, за да задоволят подновеното търсене. Сега ветроходите се строяха от стомана, бяха по-големи, по-здрави и с по-добра обтекаемост от дървените им предшественици, което ги правеше идеални за превоз на такива товари на едро, като гуано и нитрат от Южна Америка, зърно от Калифорния, дървен материал от Канада и Швеция, железопътни релси и въглища от Англия, юта от Калкута и вълна от Австралия.

Ала това не можеше да продължи дълго, тъй като настъпилите нововъведения в парната технология дадоха възможност на параходите да станат по-бързи и по-евтини, поради което към средата на деветдесетте години ветрилото вече губеше все по-осезаемо спора със своя машинно задвижван съперник. Китайският чаен път беше основното доказателство.

Имаше една територия обаче, която остана изключително в монопола на ветроходите дълго след като парата бе пробила по всички други търговски маршрути — това бе западното крайбрежие на Южна Америка, или така нареченият „Нитратен бряг“. През деветдесетте години стотици ветроходи се отправяха нататък и превозваха обратно

край нос Хорн тонове нитрат, предназначен за Великобритания, Европа и източното крайбрежие на Северна Америка.

Сред корабите, редовно участващи в тази търговия, бе и един голям четиримачтов барк на име „Кавалерът на св. Михаил“ — най-големият стоманен ветроход, построен в Клайд и собственост на ливърпулската компания „Грийншилдс и Кауи“, която се славеше със своята фамилия от ветроходи „кавалери“. Тази компания вече напълно бе приключила прехода от прави ветрила към пара и „Кавалерът на св. Михаил“ беше един от последните ѝ ветроходи.

Лайтолър беше неговият трети помощник-капитан. За разлика от повечето юнги, които веднага щом вземат свидетелство, бързат час по-скоро да се махнат от ветрилата и да се набутат в парата с нейните подобри перспективи и по-сносно съществуване, Лайтолър мислеше другояче. Презрението на Джок Съдърланд към тия „плаващи печки“ беше заразило и него. Беше започнал кариерата си под ветрило и твърдо бе решил да остане там.

Вече беше на път да си спечели прозвището „тежък случай“, след като се бе превърнал в як, стоманено твърд младеж, напълно подготвен за живота под ветрило. Като трети помощник още нямаше право да поема изцяло командването на своята вахта на кораба, ала имаше власт и трябваше да го показва — дори ако понякога се изискваше да прибегне до юмруците си, за да докаже, че макар и млад и нов в службата, това в никакъв случай не означаваше, че е мекушав.

Понякога първият помощник предаваше своята вахта на Лайтолър за през нощта, тъй че да му даде възможност да усети какво значи сам да управляваш кораб — сигурен знак за доверието към способностите на третия помощник да се справи с нещата. Така Лайтолър придоби ценен опит в подготовка за деня, когато щеше да заеме поста на вахтен офицер.

„Кавалерът на св. Михаил“ плаваше за Икике, главното нитратно пристанище на чилийското крайбрежие. На отиване караше товар от въглища — нещо обикновено за корабите, отправени се нататък. В онези години да закараш въглища и да докараш нитрат беше съвсем нормално. Ветроходът отплава от Ливърпул в края на една зима, която ще се запомни като една от най-тежките в историята на мореплаването край британските брегове и в Северния Атлантук. Корабокрушенията

достигнаха рекордни размери, като само за един месец десетина съда бяха сполетени от гибел в Ламанша.

И „Кавалерът на св. Михаил“ не мина безнаказано, докато с мъка си пробиваше път към Южния Атлантук във вълни, които съперничеха на тези край нос Хорн. Фалшбордът беше повреден, имаше скъсани ветрила, а всички спасителни лодки бяха или счупени, или отнесени. Да бъде подмятан от разбеснялото се море вече бе станало неотделима част от живота на Лайтольър. В края на краищата той обикновено отърваваше кожата и този път явно нямаше да бъде другояче, щом като „Кавалерът на, св. Михаил“ остави яростните бури зад себе си и след отстраняване на повредите навлезе в зоната на пасатите, където го споходи първият му ескорт от летящи риби. Докато постоянният и топъл тропически бриз ги носеше на юг през огряното от слънце море, изобщо не ги бе грижа, че корабът вече не разполага със спасителни лодки. Ала скоро щяха да се сетят за това. Лошото време им беше оставило още едно, неизвестно за никого наследство, и то такова, че за да го открият, трябваше да минат седмици.

Накрая го надушиха — трудно доловимо отначало, но постепенно ставаше все по-осезаемо. Миризмата беше от изгоряло и те тогчас разбраха откъде идва.

Товарът им от въглища гореше.

В продължение на дни пожарът кротко беше тлял в трюмовете под тях; предизвикала го бе топлината, получена от триенето при дългото люлеене на кораба от бурите.

Рискът от пожар в морето се бе превърнал в нарастваща професионална опасност за екипажите на ветроходните кораби, за които въглищата по онова време бяха един от главните източници на печалба. Като последица застрахователните такси на „Лойд“ за ветроходи, пренасящи въглища, постоянно се увеличаваха. Твърде много въглевози бяха загубени поради пожар или пък бяха изчезнали безследно, оставяйки предложението, че огънят е бил техният палач.

Пожарът в морето винаги е бил една от най-сериозните опасности за мореплавателите, но нещата значително се усложняват, когато се подпали кораб без спасителни лодки.



Ветроходът „Кавалерът на св. Михаил“

За екипажа на „Кавалера на св. Михаил“ този потенциален кошмар се превърна в реалност. Разполагаха само с една лодка, и то най-малката, която можеше да побере най-много десетина-дванайсет души, но само ако морето е тихо.

Междувременно палубите се нагряха все повече, миризмата на пушек и въглероден окис се увеличи. Надеждата да се справят с пожара бе малка, понеже топлината и газовете бяха прекалено силни, за да може някой да се приближи, когато трапът е отворен. Освен това пожарът явно бе възникнал надълбоко, скрит някъде в дълбините на трюмовете, което във всеки случай го правеше труднодостъпен.

Решено бе люковете да се държат затворени, за да се допуска колкото е възможно по-малко въздух вътре за подхранване на пламъка. Ала от своя страна това създаваше друга опасност, понеже затвореният и набъбващ газ в трюма лесно би могъл да се подпали и да ги хвърли във въздуха. Както и да се погледнеше, положението беше тежко.

Задачата на капитан Дод сега бе да откара с максимална бързина кораба до най-близката суша. Той взе единствени възможен курс и потегли право на запад, към източното крайбрежие на Южна Америка. Ала съдбата отново бе против тях. Натъкнаха се на насрецен вятър, който рязко намали скоростта, докато екипажът се съсипваше от работа

да сменя халсове, тъй че ветроходът да може да лавира срещу вятъра. Сушата в този момент беше отдалечена на повече от хиляда мили.

Проблемите на капитана се увеличаваха и от факта, че единствената му карта за тия ширини бе на Южния Атлантук. Нямахме такава, на която подробно да е изобразен южноамериканският бряг, тъй че когато отпрати кораба си към едва точка на аржентинското крайбрежие, носеща името Байя Бланка, той съзнаваше, че може да се „приземи“ и на сто мили от двете страни на целта си, ако, разбира се, корабът изобщо се добереше до суша.

С течение на дните напрежението сред екипажа стана нетърпимо. За Лайтолър този вид напрежение беше ново, нещо абсолютно различно от това, което човек изпитва в бурно море. При буря, макар да чувствуващ страх, винаги идваше момент на облекчение, когато свърши вахтата и слезеш долу да дадеш отдиш на умореното си тяло. При сегашните обстоятелства никой не беше в състояние да се отпусне дотолкова, че да си почине, още по-малко да слезе долу, където огнената топлина от горящия трюм бе превърнала кораба в плаваща пещ. Тропическият климат още повече утежняваше обстановката. Не беше възможно под палубата да се остане по-дълго от няколко минути, а и съзнанието, че корабът може всеки миг да експлодира, и без това отблъскваше екипажа оттам. В крайна сметка се наложи да прекарват цялото време на палубата и ако нямаха работа по такелажа, обикновено се скупчваха на кърмата, за да бъдат колкото е възможно по-далеч от опасната зона. След като катранът потече разтопен от шевовете на палубата непосредствено над огъня, по нея вече трудно можеше да се ходи с боси крака и наистина бе смешно да се гледа как моряците са принудени да танцуват жига по нагорещените дъски, докато работят с въжетата за смяна на халса. Но Лайтолър рядко бе виждал корабен екипаж да действува така трескаво и целенасочено. Никой вече не се интересуваеше дали е на вахта или не, щом се чуеше команда реите да се завъртят на другия борд. Мъжете направо се бутаха кой да се добере до въжетата и лебедките.

Дните се нижеха и ветроходът бързеше напред срещу неотслабващия насрещен вятър, при скорост малко повече от един-два възла.

Междувременно построиха един сал от рангоута и останките от спасителните лодки, които бурята бе изпотрошила. Скършеното

приспособление не би могло да даде особени гаранции за сигурност, ако се наложи животът на човек да зависи от него. Ала ако не друго, така екипажът имаше поне с какво се занимава, за да отвлече вниманието си от горящата пещ под него и да повдигне духа си със съзнанието, че се стареа да направи нещо, което би го подпомогнало, ако се случи най-лошото. Сред екипажа имаше и по-черногледни, които бяха стигнали до заключението, че ще бъде далеч по-добре, ако корабът избухне и всичко се свърши на часа. Така краят щеше да бъде съвсем бърз, вместо да агонизират, оставени на милостта на морето върху паянтовия сал, който щеше или да се разпадне и да предаде пътниците си на акулите, или щеше да ги носи, докато изпукат от жажда. Понякога се опитваха да пеят моряшки песни, за да забравят бедата, но дори и в песента не успяха да се отърват напълно от нея:

*Моряци весели, кръстосващи морета безчет,
и вие юнги палави, чуйте този мой съвет:
Пазете се от кораби горящи, с тях не можеш се
оправи —
един такъв ми изгори парите и просяк ме остави.*

Тогава обикновено някой от групата ставаше и отиваше да сложи ръка на люка над пожара, за да провери температурата. Песента, естествено, секваше и всички угрижено зачакваха да чуят присъдата. По-горещо ли е? Отговорът почти винаги беше еднакъв: „Да, малко.“

Ето така протекоха следващите две безкрайно дълги седмици, през които нервите се опъваха все повече, а търпението се изчерпваше. Понякога Лайтолър се чудеше дали атмосферата на палубата не е по-нажежена, отколкото в трюма, тъй като възникваха спорове и препирни за най-дребни неща. Ала бе достатъчно вятърът да промени само с няколко градуса посоката си и всички несъгласия тутакси се забравяха, екипажът като един скачаше да нагласи реите, готов на всичко, за да накара кораба да заплава поне малко по-бързо към сушата и спасението.

През цялото време юнгите стояха постоянно горе на фокбомбрасела с очи жадно впити напред в очакване да се появи земя. Сега всички единствено се молеха да чуят заветния вик! „Земя!“, както и да задуха хубав вятър, който да увеличи скоростта им. Ала от суша

нямаше и следа. Дори при това слабо придвижване вече трябваше да съзрат нещо. Но хоризонтът беше пуст.

Все пак в едно отношение досега имаха късмет. Въпреки ужасната горещина, обхванала целия кораб, от която даже боята на корпуса бе започнала да се лющи, пожарът не се бе разпространил извън трюма. Освен това не бяха станали и никакви експлозии. Бяха чували за други въглевози, изпаднали в същата беда, които макар и пощадени от унищожителен гигантски взрив, били сполетени от поредица частични експлозии, предизвикани от подпалването на насъбрания се газ. Колкото до това, съдбата засега беше благосклонна към тях.

Не след дълго тя реши да увеличи своята благосклонност. Ненадейно от югоизток духна хубав вятър и преди да прозвучи командата на капитана, всички се втурнаха да завъртят реите и да напълнят ветрилата на кораба с този прекрасен дар, дошъл в отговор на техните молитви. Големият въпрос сега бе дали вятърът ще се задържи така достатъчно дълго, за да ги отнесе до сушата, или отново ще стане насрещен. Междувременно ветроходът, подгонен от свежия бриз, се понесе с цели десет възла. Часовете се извъртяха, настъпи нощ, вятърът не се промени, но още нямаше земя. Миризмата от пожара доста се бе засилила и за пръв път изпод люковете започна да бълва дим, който дразнеше гърлото и очите на моряците. Седнали сгушени на кърмата, те усещаха как корабът под тях се нагорещява все повече и повече. Тази нощ никой не мигна. На разсъмване хоризонтът упорито оставаше празен. Момчетата се покатериха по мачтите и всички зачакаха добри новини, ала и от височината на фоктопбомбрамсела не се виждаше никаква земя.

През целия ден вятърът се задържа и когато настъпи вечерта и моряците взеха да се питат дали капитанът не е сгрешил в изчисленията си, през шума на вятъра и вълните долетя внезапен вик от върха на фокмачтата: „Земя!“

В този момент от палубите на „Кавалера на св. Михаил“ гръмнаха възторжени възгласи и се възцари такава радост, че моряците забравиха за нагорещените дъски под краката ся и заподскачаха прегърнати наоколо, обхванати от неизказано облекчение. Най-сетне бяха съзрели спасителния бряг, след толкова дни на съсипващо нервно напрежение, с

ясното съзнание, че под тях клоkochи вулкан, който може да изригне всеки момент.

Сега важното бе огънят да не се разпространи само още няколко часа и тогава щяха да бъдат в пълна безопасност.

Междувременно другата голяма грижа на капитан Дод бе да установи къде точно се намират. Беше се насочил към Байя Бланка, но като приближиха брега, не успяха да забележат никакви признаци на живот, камо ли цял град. Стъмваше се, когато капитанът нареди да рифоват ветрилата и внимателно подходи към сушата. Налагаше се да прояви изключително внимание в тия непознати води.

— На отметка 7!... На 6!... На 5!... На 4 и половина!...

Измерванията с лота показваха, че морското дъно се издига и дълбочината рязко намалява. „Кавалерът на св. Михаил“ пусна котва и прибра ветрилата си. Корабът се намираше на неколкостотин ярда от брега и за всички бе ясно, че ако се наложи сега да напуснат ветрохода, онези, които не успеят да намерят място в лодката или на сала, спокойно ще успеят, да доплуват до сушата. Лайтолър уверено убеждаваше моряците, които се опасяваха от акули, че водата е твърде студена за тях. Никой обаче не му вярваше. Все пак най-тежката част от бедствието беше минала и през последните няколко часа настроението на борда забележимо се бе подобрило.

Капитан Дод реши да изчака до сутринта, след което двамата с Лайтолър щяха да отидат на брега със спасителната лодка, за да разберат точно къде се намират. Капитанът съзнаваше, че по този начин отнема единствената лодка на кораба, но просто нямаше друг изход. Утешаваше се, че сушата е твърде близо и всеки почти сигурно щеше да се добере дотам, ако пожарът ненадейно се разпростре и екипажът трябва да се спасява. Ала никой не споделяше нетърпението, с което Лайтолър очакваше предстоящата забава при изпробването на сала им в прибоа.

На сутринта капитанът и неговият трети помощник се отправиха към празния плаж, докато първият помощник и останалият екипаж се заеха да отварят люковете, за да подхванат борбата си с пожара. Наистина в открито море тази работа бе твърде трудна и рискована, но сега спокойно можеха да се заемат с нея, знаейки, че земята е на една

крачка, при това, както беше казал мистър Лайтольър, колко смях само щеше да им предложи плаването със сала!

Щом отвориха люковете, гъст дим изригна навън, но пламъци не изскочиха. Дотук добре. Ала им предстоеше да се справят с пушека. Направиха нещо като противодимни маски от мушама и платно и установиха, че дават резултат и позволяват на човек да работи в трюма десетина минути без прекъсване, след което се налагаше друг да го смени. Първата им задача бе да обърнат тонове въглища в дълбочина, за да се доберат до източника на пожара.

След много часове непосилно копаене в ужасната жега и лютивия дим успяха да го достигнат. После съединиха всички корабни маркучи, спуснаха ги до огнедишащата жарава и започнаха да помпат.

Бавно, но сигурно моряците овладяха бедствието, ала пожарът в корабен трюм е измамна работа и никога не биха могли да бъдат напълно сигурни, че са го угасили докрай, преди да се опразнят трюмовете.

Засега обаче те се задоволиха да потушат видимия огън и да държат положението под контрол, докато се завърнат капитанът и Лайтольър с очакваната вест, че са намерили пристанище, където да се освободят веднъж завинаги от коварния си товар.

Ала капитанът и Лайтольър нямаха особен успех. След като преминаха прибой и излязоха на плажа, двамата окрилени тръгнаха да търсят следи от човешко присъствие. Скоро обаче им стана ясно, че това ще се окаже доста по-трудно, отколкото бяха предполагали — от дълго време вече вървяха през пуста, неприветлива местност от безкрайно редуващи се стръмни пясъчливи дерета. Тъкмо с цената на много усилия бяха сполучили да преодолеят едно препятствие, и ето че ги очакваше друго.

Напълно изтощени, най-сетне се натъкнаха на първия признак на живот — малък табун коне, който кротко пасеше в една просека. И двамата незабавно стигнаха до еднакво решение. Все едно дали някой ще стреля по тях като по конекрадци, но те ще яхнат по един кон и ще яздят, додето попаднат на хора. Харесаха си две животни и предпазливо ги доближиха. На капитана всичко му се струваше много лесно, но от своя минал опит с коне Лайтольър се бе научил да бъде малко побдителен.

След доста сладкодумие, цъкане с език и няколко потупвания по главата капитан Дод бе напълно убеден, че е спечелил доверието на своя жребец. Прецени, че няма повече какво да чака, и скочи върху него. Но не се оказа прав. Веднага щом прилепи дългнестата си снага върху гърба на животното, последва силен къч и ездачът полетя в красива дъга, докато тупна на земята с ясен звук.

Това вече бе твърде много за неговия трети помощник, който не успя да се удържи и избухна в бурен смях. Колкото до капитана, за щастие бе надарен с достатъчно чувство за хумор и след като полека се изправи на крака, очевидно без да е пострадал много при акробатичния си летеж, рече, намигвайки, че май ще е по-добре да вървят пеша.

След още един час ходене и катерене стигнаха до някаква колиба. Мъките най-сетне свършиха, рекоха си те. Ала щом влязоха вътре, Лайтольър се намери изправен пред най-заплашителната на вид банда главорези, която някога бе виждал. Усещайки как техните стоманено остри погледи под сянката на сомбрерата им се впиват в двамата пришълци, Лайтольър се примири с перспективата да бъде заклан набързо и ограбен, макар единственото му притежание да бяха дрехите на гърба му. За негова изненада капитан Дод не изглеждаше ни най-малко обезпокоен, докато се опитваше да завърже разговор със слабите си познания по испански език. За него тия хора бяха просто някакви фермери, гаучоси или каквито и да било други хора, изкарващи прехраната си по тия места. Все пак неговият млад помощник остана ужасен, когато видя как капитанът извади кесията си, натежала от златни гвинеи, и започна да раздава. Сега вече ще ни видят сметката, помисли е Лайтольър. Очакваше всеки миг да го промушат с нож. Може би единствено внушителната фигура на капитана и великолепието на неговата крайно официална на вид капитанска униформа ги караха да се колебаят. Междувременно разговор между Дод и техните домакини криво-ляво продължаваше, като капитанът се мъчеше да го разбере какво казва и да схване какво му отговарят.

Изглежда, се намираха доста далеч от Байя Бланка — на трийсетина мили по безлюдна, труднопроходима местност, дори ако имаха достатъчно голям късмет, за да си отидат здрави и читави оттук, пак нямаха големи изгледи да се доберат до пристанището, където разчитаха да подслонят „Кавалера на св. Михаил“, за да се освободи от опасния си товар, а също се надяваха да намерят и влекач, който да ги

изтегли обратно в открито море, тъй че да могат да доплават до Байя Бланка.

И тогава за най-голямо удивление на Лайтолър техните нови познати предложиха да им помогнат — но само срещу още няколко монети от капитанското злато. Ще им дадат коне и ще ги придружат до желаното място. Капитан Дод реши, че най-добре ще е той сам да отиде в Байя Бланка, а Лайтолър да се върне на кораба и да съобщи на екипажа какво е положението.

Животните, които им предложиха, трудно можеха да минат за коне. През живота си Лайтолър не беше виждал такива дърти кранти. Освен всичко хич не му харесваше идеята да яхне без седло тоя подвижен скелет. Все пак трябваше да признае, че е за предпочитане да язди, вместо да блъска пеша; от друга страна животните изглеждаха съвсем хрисими, което вече едва ли имаше особено значение след неотдавнашната злополука с шкипера.

Лайтолър и капитан Дод тъкмо бяха готови всеки да поеме по своя път, когато се начена кървавата касапница...

Когато третият помощник пристигна обратно на кораба със спасителната лодка, в която липсваше капитанът, а самият той бе целият оцапан в кръв, екипажът тутакси реши, че нещо ужасно е сполетяло двамата мъже. Всъщност Лайтолър изобщо не изглеждаше ранен. Но тогава къде е капитанът? Разтревожени, те искаха да узнаят час по-скоро. Лайтолър им обясни цялата ситуация, уверявайки ги, че всичко е наред: „бандитите“, които срещнали, в действителност се оказали много дружелюбни и готови да им помогнат хора и той беше сигурен, че капитанът благополучно ще пристигне в Байя Бланка. Ами каква е тая кръв по дрехите му, запитаха учудени моряците, като си казваха, че щом не е нито от капитана, нито от Лайтолър, все трябва да е от някого. Това е резултат от благородната щедрост от страна на техните домакини, които настояли — заразказва Лайтолър — на раздяла да му дадат един много специален подарък, който да занесе на целия екипаж.

— Подарък ли? Къде е този подарък?

Тогава Лайтолър скочи обратно в лодката и изпод платнището измъкна половин овца, която продължаваше обилно да кърви.

Когато на другия ден капитанът пристигна на борда на гиздав малък влекач, който весело бумтеше покрай брега, още не бе дошъл на себе си от ездата до Байя Бланка. Дългото пътуване в жегата върху гърба на неоседланата дръглива кранта го бе съсипало дотолкова, че при пристигането си в покрайнините на града капитанът загубил напълно съзнание и рухнал на земята.

Накрая влекачът ги изтегли от залива и те заплаваха по крайбрежието към Байя Бланка, където най-сетне получиха възможност да се отърват завинаги от проклетия товар в трюмовете си.

Така завърши епопеята с пожара на „Кавалера на св. Михаил“.

Преди да напуснат Байя Бланка, Хърбърт Лайтолър беше повишен. Вторият помощник, който отдавна им създаваше ядове с пиенето, се бе отдал на тежко пиянство в града, което преля чашата на търпението и капитан Дод го уволни. Третият помощник, реши той, е напълно способен да заеме неговото място. И така Лайтолър вече бе пълноправен офицер на кораб, и то на четиримачтов барк с три топбомбрамсела!

10.

„Кавалерът на св. Михаил“ отплава от Байя Бланка с остатъка от товара си и се отправя на юг, за да заобиколи нос Хорн и после да продължи на север до Икике.

Когато Лайтольър зае мястото си на кърмовата палуба при първата си вахта като втори помощник-капитан, обзе го прекрасното усещане, че командува такъв горд ветроход с издути пирамиди от ветрила, накачени една връз друга високо в небето над него. Корабът се бе справил със зловредното въздействие на пожара и освен олющената от корпуса боя, други видими последици нямаше. Не ще и съмнение, че само стоманеният корпус го спаси — ако беше изцяло дървен съд, историята щеше да завърши съвсем различно.

Първото нещо, което направи силно впечатление на Лайтольър при пристигането им в Икике, беше големият брой ветроходи от разни националности, накацали из широкия, кръгообразен залив, полюшвани леко на котвите си от равномерните тихоокеански вълни. Между корабите и брега сновяха постоянно малки лихтери, обикновено с по двама гребци. Някои от тях се придвижваха догоре натоварени с въглища, току-що изгребани от трюмовете, докато други отиваха към корабите, пълни с нитрат, готов за товарене.

Отвъд залива се извисяваха Андите, които стръмно се спускаха почти до самото безплодно крайбрежие, съставено от скали, пясъци и безлесни хълмове, където слънцето печеше непрестанно и дъждове никога не падаха. Ето това, наред с мухите, вонята, прахоляка, грубоватите кирпичени къщурки тесните криви улички и неизбежните кръчми, предлагащи „огнена вода“ под названия от рода на „анисадо“, „агуардиенте“ в „писко“, представляваше Икике — главното пристанище на нитратния бряг.

След като в историята си беше преживял земетресения, пожари и цунами, сега Икике процъфтяваше повече от всякога благодарение на нитрата, който пристигаше в пристанището, за да тръгне оттам по целия свят като суровина за производството на експлозиви и изкуствени торове.

На този бряг моряците гледаха със смесени чувства. За някои не беше нищо повече от кошмарно, забравено и от бога място, носещо проклятието на жегата, сушата и тежкия труд, за други беше романтично кътче със спомени за юнашко пиене, хубави жени и много веселби. Имаше и моряци, които веднъж пристигнали в Икике, повече не го напускаха, като отваряха кръчми, странноприемници или дори ставаха съдържатели на танцувални салони. Други просто напускаха корабите си и се отдаваха на пълен разгул, скитаха и пиеха или пък в отчаянието си постъпваха в чилийската флота, която можеше на бърза ръка да промени порочните навици на човека, тъй като беше от последните, които забраниха боя като педагогическо средство.

На Лайтолър не му бяха потребни много дни, за да опита всичко, каквото Икике имаше да му предложи, след което се присъедини към корабните си другари в тяхното увлечение по риболов. Акулите бяха избивани най-безмилостно, защото към тази риба моряците се отнасяха с особена враждебност и рядко изпитваха по-голямо задоволство от момента, в който приковат опашката на звяра към мачтата, след като го извадят от водата. Бяха открили, че в Икике има и други начини за риболов, освен с кука и влакно — Лайтолър се убеди каква хубава работа върши едно парче динамит, хвърлено във водата. А динамит можеше да се купи в неограничени количества от всяка бакалия в пристанището. Та нали на Нитратното крайбрежие се произвеждаше най-важната съставка на експлозивите. По време на неделните си почивки Лайтолър качваше в лодката порядъчен товар динамит и една голяма мрежа, след което се отправяше да търси пасажи от моруна и херинга — рибите, които най-успешно се ловяха по описания метод. Понякога херингата нахлуваше в залива на такива гъсти пасажи, че плуващите най-отгоре риби буквално биваха изтласквани над водната повърхност. Тогава на Лайтолър не му оставаше нищо друго, освен да ги загребва с ведро. Ала когато плуваха надълбоко, динамитът влизаше в действие.

Приготвяше заряда си, като първо с молив пробиваше отвор в средата на парчето динамит. После вземаше детонатор и внимателно вкарваше крайчеца на фитила в него, след което го притискаше със зъби, като си даваше сметка, че ако детонаторът гръмне, главата му ще експлодира заедно с него. Вече готови, фитилът и детонаторът се

поставяха в дупката на парчето динамит и цялата система бе в готовност за драсването на кибрита.

Колкото по-дълбоко плуваше рибата, толкова по-дълъг фитил трябваше да се използва. Откри, че ако иска да постигне най-добри резултати, най-подходящият метод бе да върже експлозива на връв, дълга колкото е дълбочината, на която се намира рибата, да запали фитила и сетне да го пусне във водата, закачен за парчето динамит. Ако пресмятанията му се окажеха точни, последвалият взрив изкарваше толкова много риба на повърхността, че храната на екипажа за следващите няколко дни беше осигурена.

Ала този метод имаше и своите недостатъци, както установи един от помощник-капитаните на кораба в съседство с „Кавалера на св. Михаил“. След като нагласил заряда си и видял къде е рибата, той запалил фитила и хвърлил експлозива встрани от кораба. Без да забележи обаче, бил настъпил връвта с крак и зарядът, съскайки, отскочил обратно на борда. Морякът бързо грабнал динамита и го хвърлил обратно в океана, но този път се изхитрил да заплете връвта около глезена си, в резултат на което зарядът отново скочил на палубата само на няколко крачки пред него. Докато оправи връвта, фитилът бил почти изгорял и вече нямало време да направи друго, освен да се хвърли към най-близкото прикритие зад един от корабните люкове. Не пострадал от последвалия взрив, но корабът не сполучил да се отърве така безболезнено. Най-силно пострадал стюардът, който малко по-късно открил грамадна дупка в палубата точно над камбуза му, където всичката стъклария и глинена посуда била станала на сол. Ако и той е бил там по време на експлозията, сигурно е щяла да го сполети съдбата на чашите и чиниите му!

Лайтольър стана свидетел и на едни сериозен инцидент, които нагледно показва какви поражения може да нанесе нитратът дори в сурово състояние. Жертвата беше американският ветроход „Фредерик Билингс“, на чийто екипаж дошло до гуша от лошото отношение на помощник-капитаните, и моряците решили да дезертират. Ала си наумили да напуснат кораба не как да е, а с фойерверк. След като приготвили лодките за бягство, последният беглец хвърлил един парафинов фенер в трюма, пълен с нитрат.

Веднъж Лайтольър бе видял как само една стокилограмова торба с нитрат, запалена на местния плаж по време на едно нощно

увеселение, беше осветила целия залив, отделяйки огромна топлина. На почти догоре натоварения „Фредерик Билингс“ имаше хиляди торби. Корабът пламна като гигантска факла и след четвърт час изгоря до водолинията и потъна, като междувременно причини значителни щети на близкостоящите ветроходи, унищожавайки целия им такелаж и стопявайки всички пластове боя по корпусите им. Странно как никой не пострада. Колкото до виновниците, те изобщо нямаха време да стигнат до лодките и трябваше да скочат във водата и да доплуват до брега — бяха решили, че да се предадат на властите е безкрайно по-добре, отколкото да търпят повече тиранията на безчовечните си капитани.

Този случай показва на Лайтолър колко опасна е стоката, която превозват. Ако подпалилите се въглища в трюма им бяха оставили някакви възможности, то с нитрата не можеха да имат никакъв шанс. Наистина пожарът на „Фредерик Билингс“ беше предизвикан нарочно, ала в Икике няколко кораба бяха вече станали жертва на спонтанно избухнал огън. Като втори помощник-капитан тон отговаряше за товаренето и разполагането на стоката и предпазните мерки срещу пожар бяха първата му грижа. Единственият начин, по който запаленият нитрат би могъл да бъде угасен, е незабавно да се залее с вода, тъй че възпламененият участък напълно да бъде покрит. Тъй наречената „нитратна вода“ се държеше в бъчви, подредени в готовност около люковете, докато товарът се качваше на борда. За Лайтолър цялата тази работа с нитрата беше мрачна и потискаща — още от момента, в който напускаше мините в солената пустиня Тарапака и се товареше върху разранените гърбове на едва кретащи от жажда мулета, та до пристигането му в пристанището, където корабните екипажи блъскаха безспирно от шест сутринта до шест вечерта и така седмици наред в изпепеляващия зной, за да го качат на борда и да го вкарат в трюмовете.

В Икике товаренето и разтоварването се извършваха из цяло на котва в залива. Преди „Кавалерът на св. Михаил“ да бъде готов да приеме нитрата, първите три-четири седмици бяха отишли в разтоварване на въглищата — сама по себе си пределно тежка задача под безмилостното слънце, и то за хора, въоръжени единствено с лопати и кошове, задавяни непрестанно от гъст, задушаваш облак черен прах. После лихтерите превозиха до кораба опакования в

стокилограмови торби нитрат, който трябваше да се качи на борда с лебедка. Някои ветроходи разполагаха с парни лебедки, но „Кавалерът на св. Михаил“ не притежаваше такова луксозно удобство. Неговата лебедка беше ръчна, обслужваше се от шест души и когато работеше на нея, екипажът повече от всякога чувствуваше, че заслужено си е изкарал заплатата.

Веднъж качени на борда, всички торби с нитрат се пренасяха в трюма от един-единствен човек — местен чилиец. Работейки с помощта на специална платформа, издигната в трюма, така че да отговаря на височината му, той взимаше на гръб всяка торба с тегло сто килограма и я поставяше на мястото ѝ. Лайтольър никога не беше виждал човек с такъв гръб. Многогодишното упражняване на този жесток труд бе превърнало човешката плът в корава кожа. Изглежда, животът на местните обитатели не се беше променил много, откакто испанците за пръв път бяха дошли тук и бяха ги заробили.

Тежестта на нитрата се понасяше трудно не само от хората, но и от корабите. При подреждането на торбите в обичайните им пирамидални купчини във всеки трюм корабният корпус започваше да се изкорубва навътре. Това обаче се считаше за съвсем нормално и просто изискваше редовно пренатягане на такелажа винаги щом някое въже се отпуснеше.

Два месеца по-късно най-сетне и последната торба беше натоварена. Настана време за церемонията „Приветствие за потеглящите към дома“ — традиция, родена в дните, когато корабите, отправящи се към къщи от някое далечно пристанище, винаги са имали повод да празнуват. А за екипаж на ветроход, напускащ Нитратното крайбрежие, празненството беше още по-голямо.

И сега с порядъчно количество „писко“ — много силен и евтин местен алкохол, — доставен от шкипера специално за случая, „Кавалерът на св. Михаил“ беше готов да започне ритуала. Щом последната торба беше изтеглена на борда, най-младият и най-дребен на ръст юнга скочи върху нея и докато лудо размахваше британския флаг, за да демонстрира националността на своя кораб, останалите моряци го издигнаха нависоко с лебедката, тъй че всички да го видят. После с цяло гърло момчето се провикна: „Три пъти ура за капитана, офицерите и екипажа на «Кавалера на св. Михаил»!“ В отговор от другите кораби в залива се разнесе мощен приветствен вик. След това

юнгата на три пъти бе вдиган и спускан заедно с торбата и когато за трети и последен път се отправи надолу към трюма, тон извика: „Три пъти ура за всички кораби в пристанището!“, при което отново екнаха приветствия, а това бе само началото на церемонията.

В осем часа същата вечер камбаната на „Кавалера на св. Михаил“ заби, последвана от камбаните на други кораби, че заливът и хълмовете около Икике загърмяха от неистово звънтящите корабни камбани. Този звънтеж продължи близо четвърт час.

Докато ставаше всичко това, на гротмачтата на „Кавалера на св. Михаил“ беше издигната дървена рамка, украсена горящи светлини във формата на съзвездието Южен кръст, целият екипаж стоеше строен на палубата със запалени факли в ръце. Настъпил бе моментът за започване на същинската приветствена церемония и ето че най-силният и могъщ глас на борда се провикна: „Три пъти ура за «Кавалера на шотландския бодил»!“ — друг барк на компанията „Грийншилдс и Кауи“, закотвен до тях. Екипажът на „Кавалера на шотландския бодил“ моментално отговори: „Три пъти ура за отплаващите за дома!“, и отново избухнаха възторжени възгласи, с намиращите се петдесет-шейсет ветрохода в пристанището този ритуал трябваше да се извърши с всеки един поотделно. Ако някой кораб бъдеше пренебрегнат от „Кавалера на св. Михаил“ и пропуснат да бъде поздравен, екипажът му щеше да се почувствува дълбоко засегнат. И обратно, ако някой кораб пропуснеше да отговори на поздрава, все едно дали бе закотвен на една миля разстояние и спокойно можеше да не чуе името си, това щеше да предизвика презрението и негодуванието на останалите кораби.

Часове по-късно, след като всички кораби бяха поздравени, а много моряци вече бяха изпаднали под въздействието на „писко“, Южният кръст, който през цялото време беше блестял на мачтата на „Кавалера на св. Михаил“, бавно беше свален на палубата. И тогава с изнемощели и пресипнали гласове всички на борда запяха любимата моряшка песен, която Лайтолър умееше да изпълнява с банджото по-добре от всеки друг:

*Вълните прииждат и бризът свири —
сбогом, щастливо да е плаването ви.*

*Те нас поздравяват и ето ни на път —
Ура! Момчета, към къщи плаваме сега.*

Ала този път думите „Сбогом, щастливо да е плаването ви“ придобиха допълнителен смисъл за Лайтольър, защото, когато на следващата сутрин „Кавалерът на св. Михаил“ вдигна котва и отплава от суровия, изпечен от слънцето, неплоден бряг, Нитратното крайбрежие не беше единственото нещо, което той щеше да каже сбогом.

ЧАСТ ВТОРА
ВАХТА НА МОСТИКА

11.

— Пълен напред, мистър Лайтолър — командата на капитана беше последвана от серия позвънявания по телеграфа на мостика, докато третият помощник завъртя два пъти напред ръчката и сетне я въртна назад, за да я спре в положението, което бе означено с „пълен напред“.

Настъпи пауза от няколко секунди и след това телеграфът иззвъня отново в потвърждение, дошло някъде от дълбините на кораба. Заповедта беше получена, разбрана и надлежно изпълнена. И това беше цялата работа, ако изключим увеличаването на вибрациите, разнасящи се през преградите, докато машините долу набираха инерция, и кълбата черен дим, който високият комин започна да бълва, съпроводени от кратко изтръбяване на сирената сякаш в предупреждение към наблизо минаващи кораби.

— Имате пълен напред, сър — отговори третият офицер. От този момент нататък единственото му задължение бе да стои на мостика, напълно защитен от природните стихии, и зорко да бди какво става напред, поглеждайки от време на време компаса, за да бъде сигурен, че кормчията държи курса, докато вълнорезът на кораба уверено цепеше вълна подир вълна, а машините, които даваха възможност да се осъществи всичко това, нито за момент не нарушаваха монотонния си ритъм.

Този свят беше абсолютно нов за Лайтолър и изискваше известно време, за да свикне с него, ала той беше разбрал, че ако не е готов да се примири само с плавания до Нитратното крайбрежие — единствения маршрут, останал за ветроходите, — тогава би трябвало да промени възгледите си.

Рейсът от Икике до Англия с „Кавалера на св. Михаил“ беше дълъг и мъчителен. Най-големи главоболия им създаде не нос Хорн, а Зоната на безветрие, където прекараха цели шест седмици в денонощно прехвърляне на реите от единия борд до другия, борейки се да прекосят екватора и да хванат отново пасатите. Когато слънцето не ги опичаше живи, връз главите им се изливаха такива проливни

тропически дъждове, че направо отмиваха пласта мас от непромокаемите им дрехи. Неведнъж припълзяваха през екватора с надежда, че скоро ще духне вятър, но теченията ги връщаха обратно на юг, понеже вятърът изобщо не се появяваше. Това им се случи пет пъти. Цялото плаване от Икике до Ливърпул им отне 165 дни, почти двойно повече от средното времетраене на този рейс. След приключването му Лайтолър беше абсолютно изтощен и неохотно стигна до заключението, че колкото и да обичаше ветроходите, имайки предвид както хубавите, така и лошите страни, параходите все пак имаха нещо положително. Даде си сметка, че повече не може да отлага. С лекота взе свидетелството си за параходен помощник-капитан и реши, че „Елдър Демпстър“ е компанията, предлагаща най-добри перспективи за един млад човек, решил да се посвети на парното мореплаване. По това време ситуацията бе многообещаваща на Западноафриканския бряг, където бе главният пазар на „Елдър Демпстър“. Напоследък британското правителство беше вложило значителни капитали в своите колонии по тия места, което бе довело до съответното оживление в търговията, и „Елдър Демпстър“ се възползуваше максимално от това. Натам се отправяха все повече кораби, а за тях бяха нужни хора. Директор на обслужваната от „Елдър Демпстър“ Африканска пощенска служба беше капитан Джон Ратрей със забулени в тъмна слава прякор Трипръстия Джак, тъй като два от пръстите на едната му ръка били отхапани от някакъв негър по време на сбиване, станало някъде по Западноафриканското крайбрежие. На него му се понрави видът на младия моряк, който му разказваше преживелиците си с такава непретенциозност, че дори и такъв стар морски вълк като Ратрей не би могъл да остане равнодушен.

И така, на двацет и една годишна възраст, но вече ветеран от едно корабокрушение, корабен пожар в открито море, циклон и редица други приключения, Чарлс Хърбърт Лайтолър каза с тъга сбогом на своите стари приятели от ветроходството и премина в параходството. Разбира се, че щеше да му липсва онова чувство, което човек изпитва на летящ по вълните ветроход, както и свистенето на вятъра в такелажата, ала не можеха да се отрекат преимуществата на параходите: далеч по-големи удобства, по-добра и по-разнообразна храна и не на последно място, по-високо заплащане. Плаванията бяха по-къси: вместо да се губи по море по цели месеци, които можеха да прераснат

в година и повече, сега рейсовете му траеха седмици, което му помагаше да държи връзка със света.

Откри, че Западна Африка има да му предложи нови преживявания. При тукашната търговия товаренето и разтоварването на стоки, както и качването на пътници се извършваха от плоскодънки, докато корабът оставаше на котва далеч от брега. При крайбрежните си плавания параходите работеха с два екипажа. Екипажът от бели управляваше кораба, а екипажът от негри се грижеше за товара, използвайки методи и техники, характерни за прибойните пристанища. Първата им спирка обикновено беше във Фрийтаун, Сиера Леоне, откъдето взимаха „докерите“ — около шейсет момчета, ръководени от старши и неговия помощник. После корабът се отправяше нататък покрай крайбрежието, отбивайки се в определените пристанища: Гранд Басам на Брега на слоновата кост, Такоради, Уинеба, Кейп Коуст и Акра на Златния бряг, Лагос, Оболо и Калабар по нигерийското крайбрежие.

В повечето случаи „пристанището“ не беше нещо повече от незащитен рейд. При пристигането си корабът се закотвяше на две-три мили зад прибоа и с пукването на зората на следващата сутрин цяла армада от лодки, на брой може би петдесет-шейсет, се отправяше към парахода, като екипажите им с мощни удари на греблата преодоляваха прибоа. Лодките бяха собственост или на мореходната компания, или на някой местен търговец и се обслужваха от момчета, наети от близкото село. Между параходния агент и старейшината на селото се сключваше договор относно условията за плащане в съответствие с необходимия брой курсове. За изненада на Лайтольър договърът предвиждаше заплащането да се извърши, преди да е започнала работата.

Щом се стигнеше до товарене и разтоварване, всички на кораба, включително офицерите, а често и капитанът, участваха в докерския труд, като разпределяха, складираха и обслужваха лебедките, за да прехвърлят товарите от кораба на лодките или обратно. Яките и построени специално за целта плоскодънки можеха да носят до два тона. Щом дадена лодка завършеше определеното по договор число курсове, на носа ѝ се развяваше пъстроцветен флаг и с това екипажът се прибираше в селото си.

Още от първата си среща с морето Лайтолър изпитваше голямо влечение да плава с малки съдове и за него нямаше нищо по-вълнуващо от това да препускаш с плоскодънка, докато пет момчета от всяка страна гребат с пълни сили, а застаналият на кърмата боцман държи необикновения си рул — почти двуметров прът с три стърчащи пръчки накрая — и умело управлява сред надигащите се зелени планини.

Условията в прилива можеха да бъдат изключително опасни и изискваха много специални моряшки умения — не само на борда на лодката, но и на брега, където се намираше т.нар. „диспечер“. Диспечерът стоеше там с дълга бамбукова пръчка, завършваща с флагче, което развяваше във въздуха, щом забележеше, че е настъпил подходящият момент лодката да предприеме своя финален спринт към брега. На половин миля или повече преди прибоя екипажът на плоскодънката чакаше сигнала, задържайки с греблата лодката на място, докато боцманът я държеше насочена с кърмата към вълните, които ту я повдигаха високо на хребетите си, ту я смъкваха в падините помежду им.

Можеха да минат десет, двацет, трийсет минути, преди да дойде сигналът, че моментът е удобен да тръгнат, но те трябваше да бъдат търпеливи — нали животът им зависеше от това. От своето положение на брега диспечерът можеше да види това, което гребците не бяха в състояние да видят от лодката в началото на прибоя.

Накрая флагчето на диспечера се вдигаше във въздуха и той, размахвайки го, се затичваше по брега, за да е сигурен, че от лодката са успели да го забележат. И ето, доверявайки се всецяло на неговата преценка, с туземни крясъци гребците задълбаваха с греблата си водата и подкарваха като луди към брега. Изведнъж гигантска прибойна вълна подемаше лодката на гърба си и я понасяше към брега. Ала самообладанието и съобразителността на гребците трябваше да бъдат на висота. Необходимо бе да държат носа на лодката си съвсем малко издаден пред гребена на вълната, но не повече, защото в противен случай кърмата ѝ постепенно щеше много да се повдигне и накрая цялата плоскодънка щеше да направи салто напред в морето, при което всички почти сигурно щяха да се издавят. Но в същото време гребците не биваше да си позволят да изостават прекалено много зад гребена, тъй че да го изпуснат и да останат безпомощно на пътя на

следващата вълна, която би се разбила върху тях със същите катастрофални резултати.

Екипажите на плоскодънките и техните диспечери бяха толкова опитни, че злополуките бяха твърде редки, ала Лайтолър щеше да узнае колко опасен би могъл да бъде западноафриканският прибой, когато към него не се отнасят с подобаващ респект.

Не всички пристанища, в които се отбиваха, бяха по крайбрежието. Понякога се налагаше да плават по реки до места като Уари, Сапеле и Бенин, представляващи пълен контраст с прибойните пристанища на Кейп Коус и Акра. За да се достигнат тези влажни, разположени навътре в сушата местоназначения, се изискваше продължително плаване по криволичещи реки през джунгли и мангрови блата. Тази работа понякога можеше да се окаже сложна за един 5-хиляди тонен кораб. На някои места завоят на реката беше толкова остър, че се случваше вълнорезът му да се вреже в джунглата и да остане така, докато настъпилият прилив завърти кърмата и позволи на парахода да вземе завоя. Много лесно бе да се загубиш из тия места, осеяни с множество ръкави и разклонения, които изглеждаха абсолютно еднакви. Не един и два кораба се бяха оказвали забутани в погрешен ръкав, при което понякога засядаха и не бяха в състояние да се измъкнат дни наред.

В някои случаи взимаха местен пилот, но обикновено разчитаха единствено на познанията на капитана, натрупани от многогодишния му опит по Западноафриканския бряг, който знаеше ориентирите и импровизираните знаци, маркиращи пътя. Издълбан върху дърво белег можеше да означава: „Хвани дясното разклонение за Уари“, а поставеният бял знак върху дънер: „Завий надясно за Бенин.“

Твърде често корабът минаваше край просека, разкриваща туземно село, чийто обитатели стояха смаяни и наблюдаваха как бълващото черен дим желязно чудовище прогърмява нататък кажи-речи на една ръка разстояние от тях.

Лайтолър беше доволен от Африканската пощенска служба — никога не се отдалечаваше прекомерно от пристанище, имаше твърде много нови неща да види, както и доста интересни хора, с които да се запознае. Увеселенията, устройвани на борда на кораба, често бяха забавни и нелишени от инциденти, особено когато имаше поканени и туземни главатаря.

Лайтолър никога не престана да се удивлява на гледката, която представляваше украсеният с всички племенни знаци главатар, приближаващ кораба със своето великолепно бойно кану, карано от общо двацет гребци и движещо се с цели десет възла. Когато посрещаше госта, Лайтолър установи, че нерядко, вместо да поздрави с непонятна туземна фраза, главатарят благовъзпитано протягаше десница и на перфектен английски език казваше „добър вечер“. А изненадата му ставаше двойно по-голяма, след като узнаеше, че новодошлият не само е получил образование в Англия, но е завършил с отличие право в Оксфорд или Кеймбридж. Така и не можеше да проумее как тези хора, завърнали се в родината си, възстановяват навиците и стария си начин на живот.

Но имаше и случаи, когато откриваше, че колкото и човек да е възпитан в цивилизован дух, неизменният войнствен инстинкт лесно можеше да се прояви, ако даден главатар влезе в противоречие с друг или неволно стане някакво недоразумение. Понякога приемаха на борда по петдесетина главатара, между които все имаше неуредени стари сметки. Достатъчно бе нечие кану да удари кануто на съперника в разгорилата се надпревара кой ще стигне пръв до кораба и можеше да произлезе истинска кръвопролитна битка. В такива случаи капитанът трябваше да прояви целия си такт и лично въздействие, за да успокои нещата.

Понякога вечерята протичаше съвсем нормално, всички се забавляваха добре и изведнъж положението се обръщаше с главата надолу само заради някаква дреболия, както буквално стана в следния случай: „Елдър Демпстър“ се бе заел да постави на корабите си хладилни инсталации и освен очевидните преимущества при съхраняването на провизиите в тропическия климат те даваха и възможност за направа на сладолед и включването му в менюто на банкетите. И за най-традиционно мислещите бели хора едва ли има нещо по-безвредно и приятно от малко сладолед за десерт, ала веднъж вкусът на гостите реагира различно. След като сладоледът бе поднесен и неколцина от вождовете опитаха по лъжичка, те моментално наскочаха от местата си и с огнен поглед затърсиха нещо подходящо, с което да пречукат най-бързо човека, допуснал тази дързост. Капитанът изглеждаше разтревожен. Той не се сети веднага, че тези хора просто никога не са яли сладолед и изненадата от попадналото в устата им

леденостудено нещо ги беше извадила от равновесие. За тях сладоледът беше същото, каквото е за белия човек парещото блюдо, и следователно те бяха убедени, че тук има някакъв номер. А за един африкански главатар това е сериозна обида. Създаде се напрегнат момент и само бързата намеса на онези от гостите, които бяха по-добре запознати с тънкостите на английските десерти, спокойствието, с което капитанът и офицерите му продължиха да се хранят, успяха да склонят засегнатите туземци да погледнат с по-добро око на сладоледа. На подобни приеми сладолед повече не бе сервиран.

Ако през следващите няколко години моряшкият живот на Лайтолър бе по-добър от всякога, то нещата изцяло се промениха с назначаването му на парахода „Ниагара“ от Африканската пощенска служба. Това бе старо ръждясало корито, което явно бе преживяло и по-добри дни, ала не корабът създаде толкова грижи на Лайтолър, колкото неговият капитан Уилям Уотърс, по-добре познат в Ливърпулското пристанище под прякора „Бъли“^[1] Уотърс.

Уотърс, беше прословут тиран, мразен от всички, които някога са имали нещастията да попаднат под негова команда. Толкова голяма беше ненавистта към него, че той не смееше да се движи пеша по улиците на Ливърпул. Където и да идеше, взимаше файтон от страх да не попадне на някого, който му има зъб. Уотърс обичаше да се фука, че бил убил двама души. Това донякъде бе вярно. Всъщност двамата моряци се бяха самоубили, принудени да посегнат на живота си поради непрестанния тормоз и насилие от страна на капитана. За Лайтолър животът под командата на Уотърс нямаше да е по-различен. Обаче бе твърдо решил да не отстъпва пред този закръглени дребен деспот с истеричен тънък гласец и подпухнало алено лице, лъснало под огнените лъчи на западноафриканското слънце.

Лайтолър не беше в състояние да си обясни защо досега никой не бе се разплатил с Уотърс веднъж завинаги, а и нещо друго, което бе даже още по-загадъчно — как беше успял да запази капитанското си звание. После се разбра, че бил колега на Трипръстия Джак, някога му бил помощник-капитан, освен всичко били стари приятели. Ратрей несъмнено беше единственият приятел на Уотърс. И при това явно верен приятел, защото злокобната репутация на Уотърс беше така добре известна в Ливърпул, че никой друг и за момент не би помислил да му повери командването, на който и да е кораб.

Досега в морската си кариера Лайтолър бе имал късмет с капитаните си — дори и с Джок Съдърланд, който въпреки цялото си безразсъдство поне беше приятен човек. Обаче единственото чувство, което Уотърс можеше да предизвика у хората, беше ненавист. Също така пиеше много и колкото повече се наливаше, толкова по-зъл ставаше, особено рано сутрин, когато корабът се товареше или разтоварваше. Излизаше махмурлия от каютата си и клатушкайки се по палубата, почваше да обикаля траповете, като постоянно бършеше потта от моравото си лице, викаше, ругаеше и мърмореше, че работата върви бавно. Спореше и се караше с офицерите, измъчвайки ги до полуда. Уотърс беше непоносим и при нормални обстоятелства, а като се прибавеха жегата, тежката работа и постоянната жажда, вече не бе никак чудно, че бе успял да докара не един и двама до предела на търпимостта, а някои и отвъд тази граница.

Лайтолър просто стоеше насреца му и му отговаряше, но винаги смогваше да се овладее, докато Уотърс се откажеше и отиваше при следващия трап да се заяде с друг. Лайтолър забеляза, че Уотърс умееше да спре точно в момента, когато човекът, с когото се разправяше, беше готов да избухне. Като всички тирани, особено пък тия с дребен ръст, и той беше страхливец. В крайна сметка Лайтолър уцели много добър начин за общуване с Уотърс.

Рано една сутрин по време на товарене Уотърс се появи с обичайните си критики и оплаквания от мудността на работата и самото ѝ извършване. „Преустанови всичко, преустанови!“ — нареди Лайтолър. Работата бе спряна и скръстил ръце, Лайтолър впери поглед в капитана, давайки ясно да се разбере, че не той, а капитанът желае вниманието на всички да бъде насочено към това, което има да каже. Преди Уотърс да приключи със забележките си, работата нямаше да бъде подновена. За първи път капитанът не намери думи. Само измърмори нещо несвързано, че бавно се работело, и се затътри обратно към каютата си, бършейки по-ядно от всякога лицето си, вмъкна се вътре, изпи още един джин и се просна пак да спи. Ала Уотърс не беше приключил сметката си с Лайтолър — нямаше намерение да позволи на своя подчинен да вземе връх.

„Ниагара“ беше пристигнал пред Гранд Басам в Брега на слоновата кост, за да вземе товар от махагонови трупи. Но в Атлантика наскоро бе имало буря и в резултат морето по крайбрежието се беше разбъркало, а прибойт беше станал твърде силен, за да могат плоскодънките да плават в него. Уотърс трябваше да решава дали да изчака подобряване на времето или да зареже стоката и да се отправи към дома, понеже това беше последната спирка от плаването. Нареди на първия офицер да вземе корабната плоскодънка, да се приближи колкото е възможно повече до прибой и да се опита да влезе във връзка с брега, за да разбере дали имат намерения да им изпратят трупи. Офицерът взе няколко момчета и се отправи към брега. Щом стигна дотам, докдето му позволяваше смелостта, той закотви лодката и почна да отправя сигнали към брега. Прибойт беше ужасяващ и шансовете бяха малки днес да се свърши някаква работа, но Уотърс не беше удовлетворен. Взе да става все по-нетърпелив, твърдейки, че ако офицерът се придвижи по-напред, ще има по-голяма надежда да привлече нечие внимание. После извика Лайтолър да се качи на мостика. „Защо, по дяволите, не може да влезе във връзка с брега? Много е далече!“ — отсече той. Лайтолър каза, че е трудно да се определи от кораба, но се съгласи, че както изглежда, сигурно би могъл да се поприблужи още малко.

Лайтолър беше паднал в капана. Уотърс му се ухили злобно с малките си тесни очички. „Не мога да проумея от какво толкоз се боите, мътните ви взели“ — изсумтя той. Предизвикателството беше идеално премерено и Лайтолър се хвана на въдицата — досега никой не беше го обвинявал в страхливост. Уотърс презрително подхвърли: „Тогава взимай спасителната лодка и виж какво можеш да направиш.“

Цялата идея беше лудост. Условията бяха достатъчно опасни за плоскодънка, която е остра и отпред, и отзад и е специално предназначена за целта, а за една гребна лодка с пресечена кърма рискът се удвояваше. Лайтолър обаче бе всецяло погълнат от желанието да поеме хвърлената от Уотърс ръкавица, за да прецени опасността. На излизане от мостика, за да подготви лодката и екипажа ѝ, чу Уотърс да вика подире му; „Като си тръгнал, вземи поне един дълбокомер и виж колко мога да приближа кораба!“ Това означаваше, че трябва да включи в екипажа и един старши кормчия.

Придружен от три момчета и един доста смутен кормчия, Лайтолър потегли с лодката и най-напред се зае да измери дълбочината, както бе наредил Уотърс, след което се отправи към сушата да установи връзка с другата лодка. Когато я достигнаха, Лайтолър разбра, че първият офицер изобщо не би могъл да се доближи повече до брега. Застанали една до друга двете лодки се издигаха и пропадаха като камъни между грамадните талози точно на границата на прибойя. Връзка с брега все още нямаше.

Лайтолър реши да се придвижи малко по-нататък успоредно на брега и да провери дали няма да извади по-добър късмет. Необходимо бе да вложи цялото си умение в управлението, за да маневрира сред прииждащите талози. В даден момент момчетата гребяха с пълни сили до върха на някоя вълна, а в следващия лодката се стрелваше в дълбока падина, като през цялото време се намираще опасно близо до прибойя. Чрез енергично размахване на сигналния флаг Лайтолър и старши кормчията се опитваха да привлекат вниманието на хората от брега, ала при това море работата беше безнадеждна. Половината от времето лодката оставаше скрита в падините между талозите — нещо, което, разбира се, не подпомагаше техните усилия. Лайтолър взе да се изнервя и да губи търпение. Беше решил в никакъв случай да не достави удоволствието на Уотърс да тържествува над неговия провал.

И тогава непоправимото стана. Дали защото бяха съсредоточили почти цялото си внимание към брега, вместо да се грижат повече за маневрирането на лодката, или защото една вълна беше решила да се пречупи по-рано от другите, или просто защото офицерът на кормилото беше погълнат от желанието си да докаже нещо на своя капитан в това Лайтолър никога нямаше да е сигурен. Тъкмо обърна глава към морето и я видя — огромна надвиснала стена от зеленикава вода, по-висока от всички останали с прозиращи през нея слънчеви лъчи, готова да се стовари върху тях. Лайтолър незабавно нареди на гребците да карат право срещу нея, но независимо че успя да обърне навреме носа, положението вече беше безнадеждно. Гигантската вълна се сгромоляса отгоре им и ги притисна под тежестта си. Лайтолър усети как килът удари пясъка и сетне като по чудо лодката изплува на повърхността с всичките си пътници на борда. Ала ето че се зададе нова исполинска вълна и този път нямаше да има спасение. Вече бяха влезли в пределите на прибойя и връщането беше невъзможно.

Лайтолър извика на момчетата да гребат срещу вълната, обхванат от последна отчаяна надежда, че все пак ще успеят да се измъкнат, но гребците просто се бяха свили по местата си при вида на чудовищната стена, настъпваща гръмовно към тях. Когато се стовари отгоре им, лодката моментално се преобърна.

Като попадна под водата, Лайтолър разбра, че въжето на лота се е омотало около краката му. Последва неистова подводна борба да се освободи. Докато се бореше с въжето вълните неспирно го премятаха. След дълги усилия най-сетне случи да се отърве. Когато се показа отново на повърхността видя лодката с дъното нагоре, но от другите нямаше ни след. После забеляза ръцете на кормчията, които немощно пляскаха по водата. Човекът се давеше. Лайтолър го сграбчи за китката и го притегли към преобърнатата лодка, като му помогне да се хване за кила. Кормчията имаше все още достатъчно сили, за да се опита да се качи върху лодката, но тъкмо беше на път да успее, когато нова вълна се разби връз тях и го отнесе. Лайтолър отново се помъчи да го качи върху лодката и почти беше успял, но пак ги удари вълна и отнесе кормчията. Междувременно Лайтолър също започна да губи сили. Постара се да стори каквото може за кормчията, като улови няколко плаващи в прибойна скари и гребла и ги пхна в ръцете му. Трябваше да се раздели с него, тъй като инстинктът му подсказваше, че сега е необходимо да положи всички усилия да плува към брега.

Съблече куртката си и се опита да свали и панталоните, но крачолите се запънаха в глезените му. Опитът му да улесни плуването си само го беше поставил в още по-голямо затруднение. При разбиването на всяка прибойна вълна тонове вода се стоварваха върху него, притискаха го надолу и го търкаляха по дъното. Едва смогнал да се добере до повърхността, да си поеме глътка въздух, и ето че вълните безмилостно го натикваха отново под водата.

Давеше се и вече започваше да се предава, когато в съзнанието му изплува сестра му Джени и думите, които веднъж ѝ бе казал: „Не се притеснявай, морето не е достатъчно мокро, за да ме удави... Никога няма да се удавя... Никога няма да се удавя...“ Тази фраза непрестанно се връщаше в главата му и го изпълваше с все по-голяма ярост. След всичките тия обещания, които бе дал на сестра си, ето че сега наистина се давеше. Взе да ругае морето заради това, което се опитваше да му стори. Проклето да бъде, той няма да му се остави да го победи. Не

бива да се предава. Отнякъде изцеди последна капка сила. Искаше да живее. Тогава нещо му подсказа: не бягай навън, а плувай навътре.

Обърна се с лице към морето. Ако то наистина толкова настояваше да го вземе, тогава ще трябва с бой да го спечели. И той се хвърли право срещу поредната прибойна вълна. В същия момент почувствува как вълната го изхвърля нагоре и го понася напред, сякаш бе яхнал някакъв крилат жребец, който милостиво бе дотичал на помощ и бе го изтръгнал от стихията. Ако наистина съществуват чудеса, на Лайтольър му се струваше, че с него се бе случило именно това, когато се намери изхвърлен на пясъка пред самия плаж — но още не беше в пълна безопасност.

Плажът беше стръмен, а на него не му беше останала капка сила, за да изпълзи тия решителни няколко метра. Белите му дробове бяха пълни с вода и самият той се намираше в полусъзнание. Морето можеше отново да го грабне, тъй като сега оттичащата се вода от вълните го повлече пак навътре. После поредната прибойна вълна го върна обратно на пясъка.

Морето си играеше.

Сетне видя някакви фигури, тичащи към него, които се хванаха в човешка верига. Усети как някаква ръка го сграбчи за китката и загуби съзнание.

Когато дойде на себе си, видя, че лежи сам на плажа, а панталоните още са усукани около глезените му. Имаше чувството, че дробовете му горят и сякаш ги притискаха оловни тежести. Задъхваше се непоносимо, отчаяно се мъчеше да си поеме дъх и се задави от пристъп на кашлица. От гърдите му излезе още морска вода и дишането му се облекчи. Оправяше се. Обаче негрите, които бяха го извадили, явно бяха сметнали, че няма да го бъде. След като бяха го изтеглили на плажа, бяха стигнали до заключението, че е мъртъв, и понеже за тях е табу да докосват бял мъртвец, просто бяха отишли да уведомят властите. Като се върнаха обаче, не намериха никакъв труп. „Удавникът“ беше обул панталоните си и беше се добрал до една близка дъскорезница, за да се заеме с изпиването на няколко чашки неразредено уиски. Несъмнено бяха напълно заслужени, тъй като Лайтольър бе първият бял човек, успял да преплува прибой на Гранд Басам и да се добере жив до брега.

За зла чест старши кормчията и тримата гребци не бяха оцелели и Бъли Уотърс за пръв път в живота си изпита разкаяние за постъпката си. Разбра, че е сгрешил, като предизвика Лайтолър да тръгне на тази самоубийствена мисия, макар и самият Лайтолър да бе приел прекалено честолюбиво отправеното предизвикателство. Уотърс получи горчив урок, но на трагично висока цена и нищо добро не го очакваше, щом се върне в Ливърпул и Ратрей узнае какво се е случило.

Колкото до Лайтолър, той беше спазил обещанието си, дадено на сестра му Джени, и по забележителен начин се бе измъкнал още веднъж от лапите на морето.

Но докато се колебаеше дали не е време да скъса с Бъли Уотърс и Западна Африка, мъките му, изглежда, още не бяха свършили. При плаването към къщи го порази тежък пристъп на малария. Температурата му скочи над 40 градуса и животът му като че ли отново увисна на косъм. В един последен опит да го спасят другарите му го увиха плътно като мумия със затоплени одеяла и грейки, натъпкаха го с хинин и успяха да прекъснат треската, след което той бързо оздравя.

След тази история Лайтолър вече нямаше никакви съмнения, че е плавал достатъчно по Западноафриканското крайбрежие, дори бе започнал да се пита дали не е настъпил моментът да се раздели завинаги с морето.

[1] „Бъли“ на англ. език означава „тиранин, побойник, грубиян“.
— Б.пр. ↑

12.

Лайтолър беше стигнал на кръстопът. Двоумеше се за бъдещето. След като прекара няколко седмици в ливърпулската си квартира, той вече почти напълно се съвзе от прекараната малария, както и от преживяванията с Бъли Уотърс и в боя на Гранд Басам. Ала неясно защо за пръв път идеята да се върне към морето не му се нравеше. Обмислял бе и някои други възможности — всички те обаче изискваха капитал и следователно не можеха да бъдат осъществени. Постоянната мечта на Лайтолър беше да намери своето гърне със злато, да стане богат и сам да си е господар. В едно бе сигурен — в морето никога нямаше да забогатее, тъй че защо да си губи повече времето с него? Ето какво разочарование беше обхванало Лайтолър, когато един ден разтвори вестника и прочете едро напечатаните заглавия:

НОВИТЕ ЗЛАТНИ НАХОДИЩА НА ЗЕМЯТА!

В НОВОТО ЕЛ ДОРАДО СЕ КРИЯТ БАСНОСЛОВНИ БОГАТСТВА

УДИВИТЕЛНИ ДОБИВИ В КЛОНДАЙК!

Ето това му трябва! Лайтолър потегли за Юкон. Не бе видял другите заглавия, които говореха за: „Ужасно висок смъртност! Две хиляди смъртни случая за три години! Неизбежно увеличаване на глада и смъртността! Предупреждение към емигрантите!“ Дори да беше прочел тия редове и да им бе обърнал внимание, това нямаше да промени нещата. Беше решил да замине. Продаде почти цялото си имущество: секстанта, далекогледа, бинокъла, дори и капитанските си униформи. Не се раздели само с една своя вещ — банджото. Взе го със себе си.

Качи се на параход за Монреал, този път като пътник в най-евтината възможна класа, след което му предстоеше дълго и бавно

пътуване с влак в продължение на хиляди мили през Уинипег до Едмънтън. По пътя срещна един моряк на име Бил, който отиваше в същата посока и със същите амбиции, тъй че двамата се съюзиха. Пътуването беше отегчително и Лайтольър беше доволен, че носеше банджото си. Инструментът разнообрази скучните часове не само за него и Бил, който се случи нелош певец и танцьор, но и за другите пътници, тръгнали по златната следа, макар моряшките песни да бяха малко неподходящи за тази обстановка.

Едмънтън благоденствуваше от златната треска, като се възползуваше много изгодно от усилената реклама, направена от местната търговска дирекция, според която през града минавал „идеалният път“ за златоносните полета. „Задната врата към Юкон“ — гласяха обявите; „пътят е проходим през цялата зима“, а „Клондайк може да се достигне с коне за деветдесет дни“. В действителност от четирите основни маршрута до Юкон едмънтънският беше възможно най-неизгодният. Предлагаше или 2500 мили път по течението на река Маккензи почти до Полярния кръг, или един „по-къс“ вариант през Пийс Ривър с дължина 1700 мили. Тези два пътя бяха не само неизгодни, те бяха направо убийствени.

Преди Едмънтън да се самоналожи на златотърсаческите карти, той беше нищо и никакво село със седемстотин жители, една главна улица, хотел и банка. Когато Лайтольър пристигна в началото на 1898 година, улиците бяха задръстени от четири хиляди души и толкова товарни животни. Цялата околност на мили околоръст беше побеляла от палатки. Лайтольър никъде другаде в живота си нямаше да срещне такъв конгломерат от хора като хилядите пришълци, които се бяха поддали на рекламата и се бяха стекли в Едмънтън, за да хванат „идеалния път“ за златоносните полета. Тук имаше трапери, тексаски каубои, китайци, индийци, лекари, адвокати, голяма група моряци, един оперен певец, който изобщо не спираше да пее, както и някакъв английски лорд, дошъл с компания от петнайсет приятели, плюс армия от прислужници и повече от четири тона провизии, които включваха седемдесет и пет каси първокласно шампанско.

„Техническите“ приспособления, които видя, бяха толкова разнообразни, колкото и хората. Имаше един „всъдеход“ с колела от винени бъчви, чийто собственик го беше кръстил „Патицата“ и твърдеше, че за него блатата, снеговете, реките и планините не са

препятствия. Цялата конструкция се разпадна след няколко мили. Имаше и една парна машина, наречена „Аз искам“, задвижвана от огромен зъбчат барабан, а отзад допълнена с ремаркета за превоз на съоръжения и провизии и, разбира се, за извозване на златото. Около шейната се струпва огромна тълпа, за да види как ще потегли към Клондайк сред облаци от дим и пара. Шейната обаче успя само здраво да заседне, изхвърляйки сняг и буци замръзнала пръст в лицата на зрителите. Толкова за „Аз искам“. Най-забавната гледка за Лайтолър беше един мъж, който се отправи към Клондайк на велосипед с буркани консервирано месо на гърба си.

Не толкова забавна беше температурата. Преди Лайтолър смяташе, че никога няма да му е по-студено от дните, прекарани с „Примроуз Хил“ в преддверието на Антарктида, ала се оказа, че греши. Установи, че температурата в Едмънтън понякога пада до 40 градуса под нулата и когато имаш само палатка за подслон, дори за „здравеняк“ като него не бе лесно да свикне. Ала от главата му не излизаше мисълта голямото количество блестящо злато в Клондайк, която го убеждаваше, че мъките му не са напразни. Докато се приготвяше за път, вече сдобил се с кон, припаси, пушка и задължителната тава за промиване на злато, двамата с партньора му решиха да не обременяват себе си и конете с прекалено много ненужни провизии. Разчитаха, че ще могат да ловуват по пътя и да си набавят месо. Междувременно основната им храна щеше да бъде боб и бекон.

И така, след като се съюзиха с още двама млади златотърсачи от Блек Хилс, те се отправиха в северозападна посока към Клондайк и късмета си. Лайтолър все се чудеше какво ли биха си помислили корабните му другари за него, ако можеха да го видят в този момент. Наистина всичко бе твърде, твърде далеч и от „Ниагара“, и от Западноафриканското крайбрежие, а и вероятността да се зарази отново от малария беше нищожна.

Все още бе зима и условията бяха жестоки, но Лайтолър оставаше неустрашим. Един стар златотърсач му беше казал, че пътуването няма да затрудни моряк като него, и той твърдо смяташе да го докаже. Неопитен новак не беше. Придвижваха се мъчително бавно, на час изминаваха малко повече от миля през смърчови гори, осеяни с безброй нападали дървета, които препречваха пътя. После дойде ред на блатата, където конете затъваха до корем и се налагаше парче по

парче да разтоварват сто и трийсеткилограмовите им дисаги, преди да успеят да ги измъкнат. А когато конете не се препъваха в повалени стволове и не затъваха в тресавищата, златотърсачите бяха принудени да се сражават с виелици и снегове, дълбоки понякога по два метра.

Сетне се появиха реките — такива реки Лайтолър никога не беше виждал. Положението беше наред, докато бяха замръзнали, но когато зимата свърши, златотърсачите трябваше да прекосяват беснеещи водни потоци, набъбнали от топящия се сняг по планините. А това съвсем не беше единствената трудност, изпречила се насреща им. Бързите води влачеха огромни ледени блокове, които лесно можеха да сплескат човека и коня му, ако се случеха на пътя им.

Едва сега Лайтолър разбра какво е имал предвид старият златотърсач, уверявайки го, че след като е моряк, ще се справи. Неизменно той бе този, който пръв преминаваше реките и прехвърляше въжето на другия бряг, като предварително избираше подходящо място малко по-надолу на отсрещната страна с оглед на напора, оказван от водата върху въжето и коня му. После тръгваше по предначертания диагонален курс през леденостудената вода, която се плискаше около бедрата му.

Длъжен бе точно да преценява положението, защото ако пропуснеше определеното място от първия опит, се налагаше да се върне в изходната си точка на брега и да започне цялата операция отново. Минеше ли веднъж отсреща с въжето, салът почваше да снове напред-назад, докато целият багаж се прехвърли оттатък. Фериботната операция беше станала по-дълга, след като още трима души се бяха присъединили към групата им, за да станат близо седем.

Всички бяха много горди от прекосяването на река Пембина, но гордостта им се изпари в момента, в който пред тях се изпречи Атабаска. Когато Лайтолър я видя, сърцето му се сви. Изглеждаше най-малко две мили широка. Двамата им първоначални спътници от Западните щати, които дотогава непрекъснато бяха повтаряли: „Ние сме от Блек Хилс и сме много печени“, сега тутакси отказаха дори да опитат да преминат през изпречилата се пред тях бариера от устремена, гърмяща вода. Колкото до Лайтолър, духът му не остана задълго смутен. Трябваше да прекосят реката, нещо повече — щяха да започнат с прехвърлянето веднага. И дума не можеше да става да чакат до сутринта само защото вече се свечеряваше. По-добре беше на

сутринта реката да е зад гърба им и дрехите им да са сухи, отколкото да се събудят и работата да им предстои. До мръкване успяла да изпълнят само половината от задачата: намериха брод и излязоха на един остров в средата на реката. Но докато се приготвяха за нощуване, осъзнаха, че ги заплашва нова опасност. Равнището на реката бързо се повишаваше и не след дълго целият остров щеше да бъде залят. Имаше доказателства, че водата редовно го покрива.

На разсъмване Лайтолър тръгна да търси брод, докато реката продължаваше да набъбва и островът забележимо се смаляваше. Следващата им цел все още не беше отсрещният бряг, а един друг остров, отдалечен на около стотина метра. Той изглеждаше далеч по-солиден от парчето суша, на което се намираха, и те се надяваха, че това ще бъде последната им спирка, преди да се прехвърлят на другия бряг. Лайтолър не можа да намери брод и се наложи да прекара коня си с плуване. Досега животното бе изпълнило всичко, поискано от него. Лайтолър беше уверен, че конят му би се качил и на покрива на къща, ако го накара, което го подтикна да го кръсти Руфъс. Беше го избрал измежду петдесетина други животни. На вид не правеше особено впечатление с рошавата си грива и малко вдървените си движения, но в него имаше нещо, което бе привлякло Лайтолър. Изразът му подсказваше, че този кон ще бъде верен на своя господар и няма лесно да се откаже от него. Но ако досега Руфъс оправдаваше очакванията, ловко справяйки се с всички срещнати реки, планини и блата, то буйните побелели води на Атабаска положително не му понравиха. Самият изглед на реката възбуждаше и безпокоеше животното, но нямаше как — трябваше да се опита. След като го върза с ласо, Лайтолър яхна Руфъс и с доста убеждаване и пришпорване склони коня да нагази в беснеещото течение. Сумтейки силно в знак на протест, конят влезе навътре и ледената вода взе да се пени около краката му. Стъпка по стъпка Руфъс слизаше все по-надълбоко и когато усети, че губи допир с дъното, конят се уплаши, опита се да завие и да се върне обратно на островчето. Лайтолър знаеше колко е опасно да принуждаваш уплашен кон да отиде там, където не иска, но в момента просто нямаше избор. С юмрук нанесе тежък удар в носа на коня, което се оказа достатъчно за целта. Изведнъж Руфъс наостри уши, изопна се и заплува в буйната вода сякаш цял живот не беше правил

нищо друго. Преди ездачът да разбере, вече изкачваха брега на острова, докато Руфъс подскачаше и трепереше, обезумял от възбуда.

Сега обаче предстоеше операцията по прехвърлянето на останалите начело с Бил, който, като колега на Лайтолър се чувствуваше пределно уверен в съприкосновението си с водата, ала за разлика от Лайтолър не беше толкова опитен с конете и веднага изпадна в затруднение. Щом навлезе в дълбоката вода, конят му се подплаши и течението взе да ги носи към бързеите. Изглеждаха обречени и Лайтолър бързо схвана, че има само една възможност да спаси своя приятел. Навивайки ласото, той загалопира по течението към края на острова. Щом стигна там, подкара коня си навътре, докато имаше дъно под краката му. Тук зачака да се появи Бил, влачен от течението. Вярваше, че преценките му трябва да бъдат почти съвършени. Можеше да метне ласото само веднъж. Задължително бе да падне някъде наблизко, тъй че Бил да може да се добере до него, или, ако наистина му провърви, да му го прати така, че ездачът да успее да го сграбчи, без да изпуска коня си. Били конят му се появиха. Лайтолър изчака момента и хвърли въжето. По-сполучливо не би могло да бъде — ласото падна точно до Бил. Междувременно Лайтолър беше омотал своя край на въжето около китката си и след като извика на другаря си да не изпуска коня, започна да тегли. Борбата беше тежка: с едната ръка Бил държеше ласото, а с другата — повода на коня, докато Лайтолър опъваше с все сила въжето, внимавайки да не бъде повлечен и той във водата. Постепенно, като отстъпваше полека с коня си назад, Лайтолър успя да ги откъсне от центъра на течението и ги изтегли в безопасни, по-плитки води. Бил се отърва на косъм. Ако бяха заминали надолу към бързеите, нито той, нито конят му щяха да имат някаква надежда за спасение.

Що се отнася до останалите, те просто не можеха да се решат. В крайна сметка останаха да чакат до следващия ден в плен на потъващия остров, когато Лайтолър, който вече бе съумял да се прехвърли на отвъдния бряг, пристигна при тях с едно взето назаем индианско кану и ги прекара оттатък, теглейки и конете им отзад. Междувременно островчето беше почти изцяло залято и останалите там златотърсачи тъкмо се готвеха да потърсят убежище по дърветата. Колкото и да повтаряха „Ние сме печени“, те явно разчитаха твърде много на Лайтолър. Ала целият багаж и провизиите на групата все още

се намираха на бързо потъващия остров. За да реши този проблем, Лайтолър трябваше да започне с кануто да пренесе нещата, преди всичко да е изчезнало под водата.

Лайтолър отново беше в стихията си. Да се маневрира с такова кану в бърза вода се изисква много умение и опит, ала на него управлението му се отдаваше така естествено, както и на индианците, които ги използват непрекъснато. Веднъж натоварил кануто, той го довлечаше до някой подмол с тиха вода, след което избираше подобно място на отсрещния бряг надолу по течението и се отправяше към него. Рязко тласкаше кануто във водата, скачаше вътре, като ловко се приземяваше на колене, и се залавяше колкото може по-яко да гребе към брега. Кануто цепеше водата с такава скорост, че на вси страни хвърчаха пръски. Щом наближеше подмола, към който се стремеше, той не се поддаваше на изкушението да забави ход, а продължаваше да гребе с максимална мощ, тъй че когато носът на лодката влезеше в тихата вода, течението завърташе кърмата и прилепяше кануто по дължина към брега с едно-единствено елегантно движение. Колкото и голяма да бе насладата на Лайтолър от плаването с индианското кану, в края на деня той беше капнал от умора след целодневната совалка между двата бряга. В момента, когато пренасяше на отвъдния бряг последните торби с багаж, островът изчезна напълно под водата заедно с дърветата. Бяха успели да прекосят Атабаска, и то най-вече благодарение на ездаческото умение на един морски офицер!

От всички предмети чудно как банджото беше останало невредимо. Изглеждаше способно да издържи и най-суровото отношение, на което може да бъде подложен един музикален инструмент. Дори след продължително киснене във водата звукът му оставаше все така мелодичен. Банджото не само им осигуряваше някакво развлечение в края на деня около лагерния огън, но и помагаше да се разсейва натрупалото се напрежение от изнурителната целодневна борба с тежкия терен в природните стихии — това бяха моменти, когато Лайтолър трябваше да влага цялата си воля, за да запази самообладание и да не се впусне в разгорещен спор с всеки, който дръзнеше да го доближи.

Златотърсачите не бяха единствените любители на музика. Засвиреше ли Лайтолър, местните индианци изникваха от мрака и ги набикаляха, внимателно заслушани в песента, докато изсечените им

сякаш от гранит лица не издаваха никакво чувство. После, когато оставеше банджото, те се скупчваха около инструмента да го разглеждат, мъчейки се да разбере откъде идва звукът. Тези индианци бяха дружелюбни, но не всички бяха такива. Те продължаваха да са господари по тези места и не одобряваха нашествието на заразените от златна треска чужденци.

След като една група златотърсачи бяха унищожили някакви индиански капани за мечки, в които били попаднали конете им, индианците си отмъстили, като нападнали лагер на пришълците, опожарили фургоните и съоръжения им и отвлекли конете. Лайтолър от своя страна никога не бе имал проблеми с индианците и в крайна сметка той и спътниците му дори не си правеха труд нощем да оставят пазач.

Групата напредваше неотстъпно, понякога с дни вървяха през гори, където не проникваше дневна светлина, а после най-неочаквано излизаха на открито и пред тях се ширваха безкрайните простори на засипаната със сняг прерия. Пейзажът беше сив и монотонен, излъчваше безутешност и пустота. Докато се движеха през тия места, неизменно попадаха в снежни бури и бяха непрекъснато мокри до кости. Но най-страшен от всичко беше студът. Несгодите не затрудняваха Лайтолър. Здравето му и силата на неговия организъм бяха доказали неведнъж в миналото, че може да разчита на тях. Единствената му грижа беше да намери злато. Треската го бе пипнала неудържимо и ако питаха него, де да можеше денят да настъпва по-рано, за да потегли отново и да се приближи с още един ден до осъществяването на своята мечта. Всичко в тази страна изглеждаше много по-близо, отколкото бе в действителност. Насочиш се към дефиле в планината отпред, което ти се струва отдалечено на не повече от един ден път, а се окаже, че са ти потребни три, за да го стигнеш. Оглеждайки изправените в небето Скалисти планини, Лайтолър си казваше, че ако пожелае, подир час би могъл да се пързала по склоновете им. Само до предпланините разстоянието беше петдесет мили. Лайтолър беше поразен от злокобната тишина, която царуваше тук. В прозрачния, разреден въздух звукът от счупване на клон някъде на мили от теб заехтяваше между хълмовете подобно на пушечен изстрел, даден на няколко метра от ухото ти. Когато валеше сняг, снежинките бяха толкова ситни и се сипеха така на гъсто, че понякога

Лайтольър се опасяваше да не би да го задушат. Случваше се и да загубят пътеката — доколкото изобщо я имаше. Всъщност тъй нареченият „Път през река Пийс“ на практика не съществуваше, а беше просто част от рекламната кампания, разгърната от едмънтънската търговска дирекция за извличане на облаги от треската за злато. Наистина това обществено начинание беше крайно успешно, ала мнозина от тия, които бяха се подвели, заплатиха с живота си.

„Злато!“ — появи се, когато промиваха в един поток по пътя. Винаги щом срещнеха вода, те вадеха златотърсаческите тави с надежда, че нещо може да излезе. В случая така и стана. След като обичайният ритуал по промиването беше извършен и към утайката от черен пясък прибавиха живак, пред очите им заблестя злато, ярко и чисто. Остана да се направи последната проба — със солна киселина, която щеше да накара метала да лъсне още по-силно, ако беше злато. Така се случи, че човекът, в чиято раница се намираше солната киселина, бе тръгнал да удари с пушката си нещо за вечеря, но имаха малко оцет и решиха междувременно да опитат с него. И наистина люспите заблестяха още по-ярко. Злато, бяха намерили злато! Заловиха се да промиват наново и получиха още от благородния метал. Всички бяха извън себе си от вълнение и тутакси се заеха да планират разположението на лагера си, местата на шлюзните камери и всички други технически приспособления, задължителни за една съвършена златна мина. И така най-сетне бяха богати.

Малко по-късно техният спътник се върна с обичайната лоша вест, че не е застрелял нищо, но в замяна на това го посрещнаха с радостната новина, че са открили злато. Между другото той извади солната киселина и предложи да изпита находката, просто за да потвърди това, което вече се знаеше. Всички се събраха да гледат как златото им ще заблести още по-ярко. Ала за техен ужас, щом сипаха киселината, лъскавото злато почерня и изчезна. Оказа се железен пирит, тъй нареченото „злато на глупака“, и духът на групата беше сломен. Лайтольър обаче не се обезсърчи за дълго. Какво пък, нищо чудно големият залеж да ги чака зад отсрещния хълм. Но и цялото злато на света не би могло да разреши новата трудност, изправила се пред тях. Бяха започнали да изпитват остър недостиг на храна. Независимо от наложените строги дажби напоследък, припасите им от бекон и боб бяха почти привършени. Първоначалната им идея да

задоволяват нуждите си от храна чрез лов се оказа напълно несъстоятелна. За цялото си досегашно пътуване бяха успели да застрелят всичко на всичко един мускусен бик, един пъдпъдък и един таралеж. Лайтолър хвана таралежа, който трябваше да варят по три пъти на ден в продължение на седмица, преди да успеят да сдъвчат месото му с разклатените си от недояждане зъби. Ала не само те изпитваха затруднения. Толкова жестока беше отминалата зима, че дори и индианците гладуваха и почнаха да подпалват гори на огромна площ в търсене на дивеч. Щом индианците в своята естествена среда срещаха такива трудности при изхранването си, изгледите за чужденеца да оцелее бяха буквално никакви и някои от групата на Лайтолър започнаха да го осъзнават, но сега-засега за него изглеждаше немислимо да се върне. В края на краищата беше принуден да го стори.

Решението дойде, когато един ден двамата с Бил бяха напуснали лагера да търсят злато и при завръщането си откриха, че останалите ги няма. Бяха решили да се върнат. Това не разтревожи толкова Лайтолър, колкото жалкия дял от храната, която бяха им оставили. След като двамата успокоиха гнева си и седнаха да преценят положението, се съгласиха, че ако трябва да продължат, за целта им е необходима доста повече храна от наличната. Имаха само един изход. Налагаше се да убият единия от конете, да опушат месото и да се надяват, че ще им стигне, докато се доберат до следващата си цел — пристана на река Пийс. Взетото решение беше драстично, но нямаше друг избор. Можеха да хвърлят чоп, за да определят кой кон да бъде пожертвуван. Всичко беше толкова безсърдечно. Но как да постъпят другояче? Да застреляш животното, което ти е било верен приятел във всевъзможните прекеждия по пътя, изглеждаше жестоко и безчовечно. За Лайтолър само мисълта да убие скъпия си стар другар Руфъс беше достатъчно нелепа и просто не беше в състояние да допусне, че после ще седне да яде от месото му.

Изгледа продължително коня и почна да го товари за връщане. Гнетеше го чувството за ужасен провал и горчивото разочарование, но знаеше, че няма друг избор. Също си даде сметка, че дори ако се бяха заставили да застрелят единия от конете, изгледите им бяха нищожни да преодолеят стотиците непосилни мили, отделящи ги от северозападните територии, където се намираше истинското злато.

Цялата експедиция и начинът, по който беше подходил към нея, бяха обречени на провал още от самото начало.

От този момент нататък търсенето на злато беше изместено от нова цел — оцеляване. Преценявайки, че им е останала храна за около три дни, те поеха по обратния път, като се стремяха здраво да набият в главите си максимата: „Не губи кураж в планините“ — принципът на всички опитни авантюристи, странствували по тия сурови, безпощадни места. Сред пустошта на прерията, скалистите урви и безкрайните хълмисти планини Лайтолър осъзна колко е лесно просто да легнеш и да умреш. Ала отново моряшкото му възпитание изпъкна на преден план, за да се пребори с това опасно чувство на безнадеждност и безсилие, което така силно се налага из тия затънтени пущинаци дори и в компанията на друг човек.

Настигнаха бившите си спътници при Атабаска. Като ги видяха как отчаяно седят на брега и мрачно наблюдават враждебната река, Лайтолър и другарят му схванаха техния замисъл: оставяйки твърде малко храна, те са очаквали, че Лайтолър ще се замисли дали да продължи, но все пак провизиите бяха достатъчни, за да могат двамата с Бил да стигнат Атабаска и да им помогнат в преминаването ѝ. Като осъзна това, Лайтолър изпита желание да ги остави да изпукат всичките, но сетне съобразителността взе връх над гнева и той се зае да организира прехвърлянето. След като прекара двама от тях на отвъдната страна, докато останалите плюс цялата храна тепърва трябваше да минат, той реши, че е настъпил моментът да изиграе своя коз. Лайтолър им заяви, че поради егоистичната им постъпка с храната той повече не смята да им бъде превозвач и оттук нататък могат да вземат кануто и да се оправят сами. Изпитваше угризения, че предприема такава жестока мярка, ала в случая смяташе, че е оправдано, и наистина целта беше постигната. Двамата с Бил получиха полагащия им се дял от провизиите, в замяна на което Лайтолър довърши превоза на хората, конете и багажа през коварното течение. После ги прекара и през река Пембина. Ако момчетата от Блек Хилс вече бяха забравили как самодоволно твърдяха, че са „печени“, Лайтолър със садистична наслада се възползваше от всеки удобен случай, за да им го напомни. Оставаше им приблизително още една седмица път, когато храната окончателно приключи и те започнаха да се изхранват с кората на дърветата. Смолата от кея полепваше по

дългите им бради и Лайтолър се чудеше дала след завръщането си няма да може да продаде своята във вид на входна изтривалка. Несъмнено щеше да се наложи да намери отнякъде пари, защото, когато двамата с Бил най-после се дотъртриха до Едмънтън полумъртви от глад, общо разполагаха само с три цента. Ала си даваха сметка какъв късмет бяха извадили, че все пак се връщат живи.

Макар че цялото начинание завърши с разочарование, Лайтолър трябваше да бъде благодарен на обстоятелствата, които навреме го заставиха да потегли обратно. От двехилядната армия златотърсачи, тръгнала по така наречения „Едмънтънски маршрут“ в края на зимата на 1897–98 г., загинаха около петстотин души. Един от тях бе написал, преди да се самоубие от отчаяние: „Адът не може да бъде по-страшен от този път. Ще рискувам.“

Мнозина като Лайтолър бяха разчитали, че ще имат възможност да се изхранват с дивеч, ала надеждите им бяха напразни поради тежката зима и липсата на животни. Имаше и такива, които някак бяха успели да преодолеят стотиците мили през планини и реки до Доусън — столицата на Златната треска, но бяха пристигнали там чак в края на 1899 г. — от осемнайсет до дваисет и четири месеца след тръгването си, — когато всичко бе вече свършило. Никой от тръгнали от Едмънтън за Клондайк не откри злато. Лайтолър не беше сам в неуспеха си. От приблизително 100 хилядите златотърсачи, поели по златните пътеки към Клондайк, около една трета сполучиха да се доберат дотам, а само неколкостотин намериха злато в достатъчно големи количества, за да кажат, че са забогатели. Историята пък показва, че от тях само шепа са съумели да запазят богатството си.

Колкото до младия моряк и неговия кон, който той нямаше сърце да убие, те бързо прежалиха загубеното и се отправиха към прерията, където поеха по нова диря — този път с друг вид спътници. Морякът беше станал каубой.

Не би могло да има по-добро лечебно средство за угнетения му дух от това да препуска из канадската прерия, мъчейки се да накара няколко хиляди глави едър рогат добитък да се движат в права линия. Не само че мечтите му бяха разбити, той изпитваше срам повече от неуспеха си и това по особен начин още по-малко му позволяваше да се примири с положението. Мизерните няколко долара, които получи от продажбата на палатката, пушката и другите си златотърсачески

вещи, само подсилиха провала му, но береше душа от глад и нямаше друг избор. Поне парите му стигнаха да се наяде прилично два-три пъти и да изкара няколко дни, додето се яви възможността да се захване с дамгосване на говеда. Злато в тази страна можеше да не е намерил, но, виж, добитък срещна колкото щеш. С напредването на пролетта из прерията настъпи оживление и се търсеха хора за дамгосването. Този вид работа не беше по вкуса на Бил, тъй че двамата се разделиха и след седмица Лайтолър и Руфъс — и, разбира се, банджото, което все още бе цяло и свиреше сладко както винаги — заживяха по абсолютно нов начин, който имаше своите определени преимущества пред безконечното бъртане по стръмнини и долини, в снежни бури и ледени води. Не бе нужно повече да мисли за виелиците и студа, когато в края на всеки работен ден доволно се просваше сред прерията, за да заспи на часа под звездите. За него този живот беше щастлив, безгрижен и оholen откъм храна, макар понякога труден и опасен, особено когато бикове не се държаха прилично и им хрумнеше да хукнат. Тогава майсторлъкът бе да ги върне, без да го стъпчат или промушат с дългите си смъртоносни рога. Но той беше отличен ездач и макар че нямаше опит с добитък, се справяше съвсем добре.

Седмиците минаваха и Лайтолър имаше достатъчно време, за да прецени цялото си положение. В крайна сметка реши, че както нещата биха могли да бъдат по-зле, така можеха да бъдат и значително по-добре. Каубойският живот беше без грешка, но не бе трудно да разбере, че за него в прерията няма бъдеще — а положително и за джоба му. Работата по дамгосването беше му осигурила средства в момент, когато страшно се нуждаеше от тях, ала сега трябваше да внимава с навика да се скита безделно, да се лута без посока и битието му да загуби всякакъв смисъл — все му се натрапваше чувството, че в сегашния му живот нещо определено липсва.

Дълбоко в съзнанието си не забравяше договора, който беше сключил със себе си, преди да потегли за Канада и златоносните Северозападни територии: ако не сполучи, щеше да се върне у дома. Не можеше да отрече, че не бе сполучил, и затуй трябваше да спазва обещанието си. Окончателното решение взе една нощ, когато седеше загледан втренчено в лудуващите пламъци на огъня. Трябваше да си

върви у дома, и то веднага — у дома?... къде е у дома? Дълбоко в себе си той знаеше твърде добре къде е това „у дома“.

Но първо се налагаше да преодолее най-трудната част от осъществяването на намерението си. Много би искал да вземе стария Руфъс със себе си, но нямаше как. Освен това му беше нужна всяка стотинка, която можеше да намери, за да напусне Канада и да се върне в Англия. Парите, получени за Руфъс, далеч не покриваха необходимата сума и всъщност представляваха крещяща обида спрямо коня, който би го пренесъл и през океана, стига да имаше и най-малка възможност. Ала защо да обвинява и търговеца за това, че не бе в състояние да види в Руфъс нещо повече от занемарено, трмаво животно, което беше вече на години, и стойността му, измерена в конско месо, откровено казано, не беше голяма. Отново въпросът бе сведен до „да“ или „не“ и със сълзи на очи и свито сърце Лайтолър каза сбогом на най-добрия приятел, който някога бе имал. Никога нямаше да го забрави.

Качи се на влак и започна своето пътуване от две хиляди мили до Монреал и парахода, който щеше да го върне в Англия. Ала за него нямаше удобно място в купе. Пътуваше скрит под вагоните, както бе открил, че правят „чергарите“. В тази част на света се беше натъкнал на ново значение на тази дума, което сега важеше и за него. Не беше непременно скитник в английския смисъл, а по-скоро пътник, който не разполага със средства да заплати пътуването си. Да се возиш върху ресорите на влака беше опасно начинание и изискваше безкрайна находчивост в схватките със спирачите на Канадската тихоокеанска железница. Скоро Лайтолър опозна любимия им трик, чрез който се разправяха с гратисчиите. Ако имаше подозрения, че на ресорите се е качил скитник, спирачът връзваше масивен клин на дълго въже и го провесваше под вагона, тъй че при движението желязото се удряше в траверсите и отскачаше с голяма сила нагоре, нанасяйки многократни удари на онзи, който е дръзнал да се скрие отдолу. Най-опасно бе клинът да не те събори, при което тутакси попадаш под колелата; иначе въпросът бе просто да издържиш, като се мъчиш да избегнеш тежките удари, надявайки се, че садистично настроеният спирач скоро ще се отегчи от игричката си. Ето така Лайтолър пропътува първите хиляда мили с помощта на десетина неприятни прехвърляния от влак на влак, додето най-накрая стилна Уинипег — средата на пътя до

Монреал, до който му оставаха още хиляда мили. Установи, че е пристигнал в Уинипег във възможно най-подходящия момент — градът се готвеше за голям международен фестивал и изложение. Отлична възможност да се изкара някоя пара. На следващия ден Лайтолър вече имаше работа: помагаше в строежа и боядисването на щандовете за голямото събитие. За работодателите му по-добра препоръка от стажа му в британския ветроходен флот не можеше да има. Лайтолър остана да работи в Уинипег три седмици, след което реши, че е спечелил достатъчно, за да продължи. Още в началото на пътуването си към дома беше дал дума да не похарчи нито стотинка за пиене, додето не събере достатъчно средства, които да му осигурят завръщането в Англия. Отново се качи на железницата, но този път като пътник с билет.

Когато влакът спря в Монреал, за Лайтолър бедите приключиха и той се почувствува като у дома си. Сега попадна в познато обкръжение, намираще се пак сред кейове и кораби. Нататък щеше да бъде лесно. Прекосяването на хиляди мили морска шир бе далеч по-малък проблем, отколкото преодоляването на неколкостотин мили суша. Намери кораб за Ливърпул и отплава с него. Но не като пътник или офицер, нито дори като прост моряк, а като говедар. Все пак щом свикна с отвратителната воня от изпражненията и предизвиканото от морска болест повръщане на говедата, както и тяхното постоянно мучене и паниката, която ги обземаше при силно клатушкане на кораба, реши, че службата не е чак толкова лоша. Важното бе, че се връща в Ливърпул, където скоро щеше да поднови изоставената си кариера. Вече май му бе все едно, че се завръща фалирал, сполетян от неуспех. Не изпитваше съжаление. Даваше си сметка, че цялата авантюра със златната треска беше чиста лудост и още от самото начало е била обречена на провал. Хубавото бе, че имаше смелостта да си го признае. Наистина набра полезен опит и получи няколко добри урока както за себе си, така и за хората изобщо. Пред затрогващата гледка на подплашените говеда в клетките на кораба, неволно му се натрапваше сравнението между тях и човешките стада, които бе срещнал по златната пътека. Добре, че поне бе намерил начин да се върне. Когато напускаше Едмънтън, там останаха в капан хиляди хора, които нямаха никаква идея как да се доберат до дома, ако изобщо имаха дом, където да се върнат.

И така малко повече от дванайсет месеца след отплаването от Ливърпул в търсене на сигурна слава и пари един доста неприятно миришещ млад мъж, облечен в еленови кожи, стиснал в ръка единственото нещо, което притежаваше на този свят — банджото, слезе на пристанището и тихо се отправи в тъмнината към моряшкото общежитие, за да се изкъпе и наспи, след което го очакваше дълъг и сериозен размисъл.

13.

Завладян от решителност и нова амбиция (както и подтикван от няколко неизплатени дълга), Хърбърт Лайтольър без сянка от колебание се отправи към ливърпулската улица Касъл Стрийт, където се намираха канцелариите на корабната компания „Грийншилдс и Кауи“.

Вече притежател на капитанско свидетелство (№ 029, 706), което току-що бе получил, той бе решил, че щом бъдещето му е в морето, отсега нататък трябва да се посвети изцяло на него и да се развива в професията си както подобава. Никога повече нямаше да си позволи нещо да го отдели от неговия господар, колкото и суров да бе понякога към него. Струваше му се, че техните отношения са стигнали до крайност — или любов, или омраза, но нима точно тези отношения не са най-трайни?

При наличието на необходимия мореплавателски стаж той бе добил капитанско звание от първи опит и сега смяташе, че няма да е лошо, ако набере опит в плавания из Северния Атлантик. Директорът на „Грийншилдс и Кауи“ го помнеше добре от „Кавалера на св. Михаил“. След още два пожара в открито море бяха продали ветрохода на някаква френска мореходна компания, която го беше преименувала на „Пасифик“, и с това „Грийншилдс“ напълно бяха скъсали с ветроходството. Директорът си припомни какъв добър и обещаващ млад помощник-капитан бе Лайтольър на последния ветроход на компанията и веднага му намери място в екипажа на техния най-нов и най-голям лайнер, „Найт Бачелър“.

Да, това би било отлично, помисли си Лайтольър, очаквайки да му предложат поста на първи помощник или в най-лошия случай на втори. Ала последва известно разочарование: назначаваха го като трети помощник-капитан (на по-престижен съд щяха да го наричат „трети офицер“, но пак си оставаше с един ранг по-ниско от третия помощник на ветроходен кораб). Получи обаче уверения, че с оглед на добрата му служба в миналото и тъй като не ще и съмнение, че ще се прояви като изключително способен трети помощник, би могъл очаква бързо повишение. Лайтольър не беше особено възторжен, но „Найт

Бачелър“ беше превъзходен параход, с него щеше да има възможност да плава на запад, а освен всичко се нуждаеше час по-скоро от работа. Не биваше да губи време в излишно двоумение. Новият му кораб се намирал на Тибърския док в столицата и той трябваше веднага да се присъедини към екипажа.

По време на пътуването с влака до Лондон Лайтолър почувствува недобре. Отначало помисли, че е хванал някаква настинка, което — знаеше — бе необичайно за него. Часовете минаваха, а треската и изпотяването се засилваха. Тогава разбра, че не е простуда, и си спомни, че за последен път е бил така зле на борда на „Ниагара“ край западноафриканските брегове. Беше получил нов пристъп на малария. Когато най-сетне се добра до Тилбъри, единственото му желание бе да намери кораба си и някоя койка, където да се просне да забрави целия свят. Попита носача на входа къде се намира „Найт Бачелър“ и получи отговор, че е привързан непосредствено зад моста. Забелязвайки колко зле изглежда младият корабен офицер, носачът предложи да качи багажа му на количка и да го откара до кораба. Какъв любезен човек, помисли си Лайтолър. Още съвсем малко и щеше да се намери легнал между белите чаршафи в хубава проветрива каюта, прислужник щеше да се грижи за задоволяване на всичките му нужди, а лекарят щеше да направи всичко възможно за бързото му оздравяване.

Лайтолър се затътри през моста и продължи по кея след своя добродушен носач, отпадайки с всяка измината крачка. В един момент носачът спря и Лайтолър, който едва пристъпяше с наведена глава, без мисъл за нищо друго, освен за засилващата се треска и краката на човека отпред, вдигна замътените си очи и видя най-ръждивото и мръсно старо корито, на което погледът му някога бе спирал. Беше озадачен: та това не беше „Найт Бачелър“, защо тогава спират тук? „О, та «Найт Бачелър» отплава миналата седмица — осведоми го носачът. — Това е «Найт Къмпениън».“ Лайтолър бе обзет от отчаяние. Дори в този напреднал стадий на треската той моментално прозря какво се е случило. Директорът изобщо не беше имал намерение да го включва в екипажа на „Найт Бачелър“. Бяха го преметнали. Разбира се, че „Найт Къмпениън“ е новият му кораб! Как би могло да стане такова недоразумение, чудеше се той. Но вече бе твърде късно, а и беше прекалено болен, за да обърне гръб и да си иде вкъщи. Сега

единствено го интересуваше да намери място, каквото и да е място, където да положи глава и кротко да умре.

Още като приближи стълбата на кораба, в носа го удари остра миризма — миризма, която познаваше и му напомняше за кораба, докарал го наскоро от Монреал. „Найт Къмпениън“ превозваше добитък. Докато се качваше по стълбата, забеляза, че ръждивите бордове са набраздени от гнусната бълвоч на говедата. Щом се качи на борда, тутакси се намери заобиколен от разнебитени говежди клетки, които се търкаляха на палубата сред пепел, въглища и друга мръсотия, включително и такава, в която е особено неприятно да нагазиш.

Тъкмо в този момент пършив на вид, небръснат мъж с риза без яка, напомнящ повече говедар, отколкото моряк, пресрещна Лайтолър и го попита какво иска. Отговори, че търси първия помощник-капитан; човекът каза, че той е първият помощник. Лайтолър го изгледа от горе до долу и хладно му съобщи, че не е в настроение за шеги, тъй че нека да бъде така любезен и го уведоми къде се намира първият помощник-капитан. При тия думи мъжът доби явно обиден израз, изпъна се, наду гърди и гледайки гневно Лайтолър, твърдо му заяви, че именно той е първият помощник.

Този път Лайтолър му повярва, извини се и се представи. Когато първият помощник го попита кога възнамерява да се яви на работа, Лайтолър отвърна, че засега възнамерява да си легне и ако обича, да му каже къде е стюардът, който би могъл да го заведе до каютата му. На този кораб, научи Лайтолър, всеки сам намира каютата си. След като изкатери камара с въглища, пепел и други мръсотии, най-сетне успя да я открие и тук свършиха илюзиите му за хубава проветрива каюта с чисти бели чаршафи. През целия си живот не беше попадал в помръсна каюта, дори на средната палуба на ветроходите беше по-чисто. Преди да може да се измие, каютата се нуждаеше от хубаво изстъргване, но за момента нищо не интересуваше Лайтолър: свлече се върху неравния матрак на койката, притегли върху себе си няколко одърпани вехти одеяла и излезе от играта.

Когато първият помощник разбра колко е тежко състоянието на Лайтолър, много се разтревожи и се зае да направи всичко каквото може, за да му помогне. Лайтолър обаче знаеше, че ако иска да се отърве от маларията веднъж завинаги, има само един сигурен лек: „западноафриканският цяр“, драстично, но просто лекарство срещу

малария. Необходими са две неща: кутийка с хинин на прах и пакетче цигарени хартийки. Взимаш цигарената книжка, слагаш хинин колкото може да побере, свиваш я, подлепяш и я гълташ. За мнозина една доза би могла да свърши работа, но Лайтолър беше решил да се излекува както трябва и погълна няколко дози. От този момент нататък в главата му загърмяха духови оркестри и продължиха свирнята си цели два дни, докато накрая се развихри такъв пристъп на треската, който — беше убеден — със сигурност щеше да го ликвидира. Ала вместо това маларията му свърши и повече никога не го обезпокои. Това се случи в устието на Темза след отплаването на „Найт Къмпениън“ и вече бе късно да избяга. Измамата бе сполучила и сега не оставаше нищо друго, освен да си почине, да възвърне колкото е възможно по-скоро силите си, за да бъде годен за работа.

Оказа се, че плаването му с ръждивия, вонящ обор за известно време бе почти приятно. Отново видя нови места — този път Карибско море и Мексиканския залив. Обитателите на Антилските острови го привличаха, харесваше му тяхната музика със своя отчетлив лек ритъм и хармония, които го караха да потръпва и силно да съжалява, че не е взел банджото със себе си.

В края на краищата „Найт Къмпениън“ като че ли не беше чак толкова лош кораб, или поне така си мислеше до пристигането им в Ню Орлиънс, където натовариха стоката за обратния рейс До Англия — в трюмовете зърно, а на палубата добитък! От този момент нататък приятните дни свършиха и се започна истинска мъка, докато силно накреният параход се тътреше между вълните на път за Атлантическия океан. Лайтолър бе сметнал, че е скъсал окончателно с говедата, когато слезе от кораба, който го докара от Монреал, ала, изглежда, му бе съдено вечно да си има работа с тях. О, само как воняха, как повръщаха от морската болест и колко се бояха от неестественото си обкръжение, при което се създаваше постоянна опасност да разбият клетките и да се юрнат по палубата! И това безконечно мучене щеше ли да свърши някога?

После ги връхлетя буря.

Лошото на „Найт Къмпениън“ бе, че не бе построен да издържа тежките удари на океана в Западното полукълбо и по-голямата част от активния си живот бе прекарал в Индийския океан и Китайско море, закъдето бе по-подходящ. Този факт беше известен на собствениците

му и това трябваше да бъде последното му плаване под флага на „Грийншилдс и Кауи“, след което корабът щеше да бъде продаден на някаква италианска мореходна компания, за да плава в доста покритките води на Средиземноморието. Но когато сега параходът се натъкна на гигантските вълни над обширната плитчина пред Нюфаундленд, Лайтольър сериозно започна да се пита дали това корито ще успее да издържи достатъчно дълго, за да смени поне собствениците си? Големите вълни, които се образуваха в плитките води, бяха особено опасни за кораби с малък и среден размер, а рискът се увеличаваше, ако се случеше да са така претоварени, както бе „Найт Къмпениън“ при този рейс. Лайтольър скоро разбра, че не само параходът е неподходящ за тия условия, но и капитанът му, чийто опит в Атлантика незначителен. Правилният ход при тия обстоятелства бе да се спрат машините и на дрейф да се изчака стихването на щорма. Лайтольър предпазливо предложи идеята си на капитан Финис, който му се присмя: разбира се, третият му помощник не иска да каже, че се бои от малко лошо време. Лайтольър нищо не отговори и слезе долу да поспи, но корабът се люлееше и тресеше толкова силно, че колкото пъти се опита да легне, толкова пъти бе изхвърлян от койката.

Без да му мигне окото, той се зае да си направи постеля на мръсния под на каютата в положение, в което да не позволи да бъде подмятан от яростните тrusове на кораба. Като лежеше на пода, опитвайки се да забрави бурята и да заспи, той почувствува как ударите на вълните се засилват и параходът започна да се накренява все по-опасно. Сети се за говедата — какво ли правеха на откритата палуба? Слава богу, че воят на вятъра и морето заглушаваше ужасното мучене, което издаваха, подмятани в клетките си, непрестанно заливани от стоварващите се върху тях вълни. Капитанът все още не желаше да спре машините. Що за проклет глупак, помисли си Лайтольър, проклинайки деня, в който допусна да се качи на тая жалка продънена кофа. Кой казва, че „плаващите ковчези“ са спомен от миналото?

„Найт Къмпениън“ плаваше, гонен от попътни вълни, но Лайтольър можеше да усети как корабът агонизира и му е все по-трудно да се справя с атлантическите талази, които го връхлитаха отзад.

Знаеше какво ще последва и се боеше. И неизбежното се случи: грамадна вълна се разби върху кърмата на парахода, като помете

палубите и го наводни от край до край. Кърмата остана под водата и сега вече наистина изпаднаха в беда. Когато буйният воден поток нахлу в каютата му, той прецени, че няма смисъл да тича на палубата и да бъде отнесен зад борда. Ако корабът бе тръгнал да потъва, можеше да замине с него и отгук. Водата в каютата се плискаше около колената му, когато започна да усеща, че корабът силно се накланя на борд. Можеше да определи, че сега параходът се намира перпендикулярно на вълните и все повече поляга на борд. Едва ли би могъл да се изправи обратно, рече си той, като се опря на преградата, която обикновено беше във вертикално, а в момента се оказа почти в хоризонтално положение. Сетне последва една от онези мъчителни паузи, докато корабът реши какво да прави: дали да се изправи, или да се преобърне?

Бавно, но сигурно, а според него и чудодейно, „Найт Къмпениън“ започна да се изправя. Лека-полека корабът надигна глава, отървал се повече благодарение на божията милост, отколкото на моряшко майсторство, за да се обърне с нос срещу вятъра и да получи пощада. Лайтолър изгази през водата и излезе на палубата, където остана ужасен от гледката. Морето беше всяло опустошение сред добитъка, помитайки много животни зад борда, които се давеха сред разперените вълни, а други бяха тежко ранени и лежаха издъхващи навред по палубите. Ала най-неприятното предстоеше: необходимо бе да се отърват от говедата, които не можеха да бъдат вдигнати на крака, като ги хвърлят зад борда. По време на плаванията са по море Лайтолър беше изпадал в няколко кошмарни ситуации, но такава никога не беше си представял: да се бориш с подплашени до смърт говеда, много от които лошо осакатени, докато масивни вълни продължават да се изливат върху люлеещата се палуба. Едно е да се стремиш да се задържиш при лошо време на борда, а съвсем друго да попаднеш насред океана сред стадо обезумели от страх говеда, готови да се юрнат в морето. Все пак редът на палубата криво-ляво бе възстановен и оцелелият добитък бе затворен в клетките. „Найт Къмпениън“ беше поел много вода и помпите работеха без отдих, мъчейки се да я изхвърлят. Корабът и без това газеше ниско, а сега взе да се потапя още посече и палубите му бяха непрестанно заливани при непрекъснатите атаки на вълните. Капитан Финис беше сериозно уплашен и не се нуждаеше от ново подканяне, за да спре машините и да изчака бурята да премине. Лайтолър беше сигурен, че ще трябва да

мине дълго време, преди този капитан да се пошегува отново за сметка на бурите в Северния Атлантик.

За щастие на всички корабни котли бяха наводнени от внезапно излялата се вода и съумяха да вдигнат достатъчно пара, която да даде необходимата мощност на машините, за да държат кораба с нос срещу вятъра. В това положение параходът подскача и се мята в продължение на няколко дни, след което времето се подобри и позволи на „Найт Къмпениън“ да поднови плаването си на изток, към Ливърпул, докато животинският му товар — по-точно останките от него — продължаваше жално да мучи в клетките си.

Едва ли някой друг изпита по-голямо облекчение от третия помощник на „Найт Къмпениън“, когато се показа „бразилският“ буй и корабът най-сетне се довлече до залива на Мърси, което бе и краят на този мъчителен рейс. Лайтолър вече твърдо бе решил, че фермерът си е фермер, а морякът си е моряк — той не хранеше никакви съмнения относно това, какъв иска да бъде занапред. Точка на говеждите кораби. Що се отнася до даденото му обещание, че за нула време ще бъде повишен във втори помощник, той просто нямаше как да не изпитва недоверие към обещанията на своите настоящи работодатели. Може би ще е най-добре, реши той, да пожертвува перспективите си в „Грийншилдс и Кауи“ — чието име само дори излъчваше силния аромат на тяхната търговия^[1] — и да потърси нещо, което ще му гарантира по-сигурно бъдеще.

Съкровеното му желание бе да започне да работи за своята морска кариера както подобава и след като вече притежаваше капитанско свидетелство, нищо не би трябвало да му попречи. Беше навършил двацет и пет години — възраст, на която повечето амбициозни млади хора вече са поели своя път нагоре, а той имаше десет години стаж в избраната професия и положително не му липсваше нито опит, нито квалификация. Тогава какво чакаше? Ако наистина искаше да не тъпче на едно място, несъмнено сега бе моментът да стори нещо положително в тази насока, още повече — настъпваше нова година и ново столетие.

Обхванат от нова решителност, един ден в началото на януари 1900 г. Хърбърт Лайтолър отново закрачи по ливърпулските улици в търсене на работа. Целта му този път беше Джеймс Стрийт № 30 —

главната квартира на престижната мореходна компания „Уайт стар лайн“.

[1] Алюзия за името „Кауи“ и „кау“ — крава. — Б.пр. ↑

14.

В края на миналия век корабите на „Уайт стар лайн“ представляваха елита на Британския търговски флот. С включването на „Океаник“ — безспорно най-хубавия и луксозен съд на вода, към трансатлантическата им флотилия от пощенски параходи „Уайт стар“ взе солиден аванс пред най-силния си съперник „Кунард“.

В съответствие с репутацията на своите кораби „Уайт стар“ избираше най-добрите капитани, офицери и моряци, които да ги обслужват. Тези хора също бяха считани за каймака на гражданското мореплаване. За един млад корабен офицер не би имало по-голямо признание от това да бъде избран сред стотиците кандидати за служител на някой от пощенските параходи на „Уайт стар лайн“. Основните изисквания към всеки кандидат бяха: цялостно обучение във ветроходството, капитанско свидетелство и готовност при постъпване в компанията да се зачисли към Кралския военноморски запас. С тях Лайтолър нямаше проблеми, но това бяха само задължителните условия. Най-важното в крайна сметка бе цялостното впечатление от самия човек. Освен безспорните моряшки умения компанията търсеше и някои специфични качества на личността. Тук влизаха честност, отговорност, бдителност, увереност, трезв разум и предприемчивост, съчетани с твърдост и решителност; тези черти съставляваха тестото, от което трябваше да бъде замесен морякът, на когото един ден щяха да поверят командуването на някой от „морските крале“.

След като морският директор на „Уайт стар лайн“, капитан Джоузеф Хюит, го увери, че ще бъде повикан на разговор веднага щом се появи вакантно място, само седмица по-късно Лайтолър получи покана да се яви в дирекцията — явно беше направил добро впечатление. Понастоящем основните сили на компанията бяха насочени към обслужване на възловата линия Ливърпул — Ню Йорк, но Лайтолър трябваше да се отправи в противоположна посока като четвърти офицер на кораба „Медик“ — първия от петте 25-тонни товарно-пътнически лайнери, поставящи началото на нова, обслужвана от „Уайт стар“ линия до Австралия през Южна Африка. Компанията не би могла да уцели по-подходящ момент за откриването на тази линия.

Южна Африка беше обхваната от Бурската война и „Медик“ работеше изключително като войсков транспортър не само за хилядите войници от Великобритания, но и за тези от Австралия, където патриотизмът и желанието да се сражават за Британската империя бяха дори по-силни, отколкото в метрополията.



Параходът „Медик“

На борда на „Медик“ всичко се изпълняваше по книга — книгата на „Уайт стар“. Под командуването на капитан Рансън всяко нещо трябваше да се извърши педантично, навигацията беше задълбочена и прецизна, каквато Лайтольър не познаваше досега, корабът винаги беше безукорно чист, а дисциплината бе от най-строгите в интерес на добре управлявания морски съд.

Когато „Медик“ премина през широкия една миля отвор на „Главите“ и навлезе в тъмносините води на сиднейското пристанище при първото плаване на Лайтольър, той разбра защо това огромно естествено пристанище се счита за най-красивото на света. Не можеше да се сравнява нито с Фриско, нито дори с Рио. Отвъд окъпаните в слънце бели плажове на Сидней Лайтольър забеляза голямото зелено петно на главния сиднейски парк „Домейн“ със сградата на правителството, сгущена по средата; в съседство се намираще

живописната ботаническа градина с нейните чадърообразни смокинови дървета, пръснати по стръмните склонове, които се спускаха към брега на пристанището. На север се издигаха засадени с овошки хълмове, където се издигаха красивите домове на сиднейските богаташи, построени сред портокалови и кайсиеви горички; още по-нататък в далечината се извисяваха сините планини на Голямата разделителна верига.

Освен оживения мореходен трафик, в това пристанище — едно от главните на Британската империя — имаше и много малки съдове, някои за развлечение, други — търговски, като например многообразието от пътнически фериботи, напомнящи на речните параходи от Мисисипи, които сновяха из пристанището, покрай силно насечената му брегова линия с дължина около 150 мили.

Когато „Медик“ бе привързан на Кръглия кей — малко синьо заливче, обточено с докове, складове и хамбари за вълна, където приставаха всички по-важни кораби в Сидней, — многолюдна тълпа на брега очакваше да го поздрави. За австралийците всеки пристигаш от Великобритания кораб бе истинско събитие, но „Медик“ беше още по-специален. Това бе най-големият и най-хубав параход, влизал някога в сиднейското пристанище, и нещо повече — „Медик“ бе дошъл да отведе австралийските войници на бой срещу сили, враждебни на Британската империя, част от която бе и Австралия. Като офицер на „Медик“ Лайтолър установи, че към него се отнасят почти с благоговение. Той не бе забравил добротата на австралийците, проявена след корабокрушението му с „Холт Хил“ преди толкова години. Сега отново беше приет в техните домове, където се отнасяха с него като с лорд и му оказваха най-сърдечно гостоприемство. Пикниците и увеселенията, организирани в чест на моряците от „Медик“, сякаш нямаха свършване.

Тъй като за него бе голяма радост да се занимава с ветроходки, Лайтолър стъкми една от корабните лодки с кил и ветрило и в продължение на много часове обикаляше из пристанището. Именно при един от тия морски излети с още двама курсанти от „Медик“ се роди идеята за една лудория, която за малко не прекъсна обещаващия възход на Лайтолър в „Уайт стар лайн“. Въпреки всичките обещания, които бе дал пред себе си, че ще се стреми да пази досието си чисто, Лайтолър

все пак не можа да се въздържи да не участвува в една безобидна дяволия.

Един ден заедно с младите си колеги се бе отправил през залива към Ръшкътър Бей, за да донесат пясък за почистване на корабните палуби. На връщане минаха под стените на форт Денисън — масивно каменно укрепление, построено на скалисто островче в средата на сиднейското пристанище. Идеята за форта възникнала през 1839 година, когато флотилия от американски бойни кораби без предупреждение нахлула в залива, ала при завършването на крепостта двайсет години по-късно пристанището вече нямало нужда от такава защита. Големите оръдия, наредени по бойниците на форт Денисън никога не бяха стреляли по неприятели и по това време укреплението се бе превърнало в обикновена историческа забележителност. Оръдията обаче бяха останали по местата си, включително едно особено грамадно, чието дуло стърчеше от амбразурата на висока кръгла кула в единия край на крепостта. Докато плаваха под завета на кулата, моряците забелязаха дулото на голямото оръдие, насочено към залива. Именно тогава някой на глас си представи какъв фурор ще бъде, ако оръдието гръмне някоя нощ. Всички се спогледаха, хвърлиха още един поглед към оръдието и... повече думи не бяха необходими. Щяха да гръмнат, разбира се! Но всичко трябваше грижливо и подробно да се планира и операцията да се извърши в пълна тайна. „Медик“ беше отскоро в пристанището и тъй като обикновено оставаше от четири до шест седмици, щяха да имат предостатъчно време, за да изпълнят този номер.

Най-напред бе нужно да разберат нещо повече за оръдието и дали изобщо може да стреля. Това изискваше предварително посещение във форта, за да се провери. Следващият проблем обаче бе как да се доберат до острова. Тяхната превърната в яхта спасителна лодка очевидно не бе възможно да се използва, понеже тутакси щяха да ги хванат, още щом се опитат да я спуснат посред нощ. Но се сетиха за малката гребна лодка, използвана за почистване на плувните басейни до парка „Домейн“, и решиха временно да я присвоят. И така ден или два по-късно те крадешком се измъкнаха от кораба в полунощ и се запътиха към парка, намериха лодчицата и потеглиха за острова.

Скоро разбраха, че избраното от тях превозно средство е, меко казано, неподходящо за целта. Старото корито, което обикновено се

използуваше само от един човек в тихите води на басейните, беше съвсем друга работа с трима души на борда сред не толкова кротките води на пристанището, за което отлично знаеха, че гъмжи от акули. Трябваше да се стремят да не гребат прекалено силно, защото образувалите се вълни прехвърляха носа, а същевременно се налагаше да изгребват водата, която проникваше през многобройните дупки и овехтелите шевове. Но криво-ляво стигнаха и след като вързаха лодката между скалите под кръглата кула с тяхното оръдие, се заеха да измислят начин как да се качат до него. Доколкото знаеха, фортът беше необитаем, имаше само един стар пазач, но въпреки всичко трябваше да пазят пълна тишина. Ако ги откриеха, това щеше да бъде краят на лудорията им, а навярно и началото на доста неприятности. Накрая откриха най-добрия път да стигнат до оръдието: гръмоотвод, който се спускаше по цялата дължина на кулата. Тръгнаха нагоре. Изкачването бе дълго около петнайсет метра, но изобщо не беше в състояние да затрудни тези акробати на ветроходния такелаж.

Като стигнаха върха и се прекатериха през бойниците, Лайтолър видя, че вътрешността представлява широк кръгъл кладенец, предназначен за кръгообразното насочване на оръдието, монтирано върху голям лафет. Прецениха, че цялата система тежи около дваайсет тона.

Сега настъпи часът на истината. Щеше ли да гръмне? Работната част, цевта, беше чиста. Сетне провериха отвора, където се поставяше фитилът. Да, и той е чист. Щастие то им се усмихна и дори намериха специален прът, с който да натъпчат заряда. Номерът ставаше. Това, което не можеше да стане, бе да се насочи оръдието към някаква цел. Все пак им хрумна друга идея, която им се хареса даже повече: след изстрела щяха да издигнат на кулата вражески флаг: знамето на бурите. Което щеше да накара Сидней да заподскача, решиха те, тъй като тукашната омраза към бурите бе по-силна откъдето и да било другаде в империята.

През следващите седмици „заговорниците“ прекарваха цялото си свободно време в подготовка за „Нощта на оръдейния салют“, както нарекоха своята лудория, като всичко се вършеше в най-строга тайна. Събраха ограничените си средства и установиха, че са точно толкова, колкото им трябват, за да направят необходимите покупки. Ако искаха да свършат работата като хората, Лайтолър изчисли, че са нужни седем

килограма барут, плюс същото количество бавно горящ, по-фин барут, който да се постави в задната част на главния заряд и да осигури необходимото възпламеняване. За да се уплътни експлозивът в дулото, трябваша три големи топки от памучни парцали. Освен това, за да е сигурна работата и да разполагат с достатъчно време да офейкат, щом драснат клечката кибрит, се нуждаеха и от петнайсет метра фитил.

Колкото до знамето, корабните флагчета биха били идеални за целта с единствения недостатък, че притежателят им лесно можеше да се установи. Няколко дни по-късно от долапа с белъто в лазарета, когато докторът отсъствуваше, изчезна незабелязано един долен чаршаф, на който за нула време бяха изрисувани разноцветните ивици на бургския флаг, като основна грижа бе първо да се отреже етикетчето в ъгъла с издайническият надпис „Уайт стар лайн“.

И ето че настъпи нощта, когато всичко бе готово. С падането на мрака немирниците се събраха в каютата на Лайтольър да си поделят товара. Лайтольър носеше торбите с барут, преметнати през рамо и наместени под мишниците, около кръста му бе навит фитилът и всичко това бе скрито под куртката му, докато останалите двама взеха памучните парцали за натъпкване на заряда и въжето, с което възнамеряваха да изтеглят нещата горе на форта.

Щом удари полунощ, направиха последна проверка, да не би да са забравили нещо и се изнизаха от кораба в нощта. За късмет успеха безпрепятствено да се промъкнат в парка и да вземат лодката. Времето също беше на тяхна страна. Ситен дъждец ръмеше над сиднейското пристанище и видимостта бе прилично намалена, когато се натовариха на продъненото корито и загребаха към острова.

Щом пристигнаха до форта, Лайтольър взе въжето, изкатери се по гръмоотвода до върха на кулата и почна да изтегля амунициите, подавани от съучастниците му долу, които сетне го последваха. Уговорката бе те да се погрижат за поставянето на знамето на флагщока, който се намираще в средата на кулата, докато Лайтольър се зае с операцията по зареждането и подготовката на оръдието. Тази работа нямаше да бъде лека. Понеже дулото стърчеше доста извън амбразурата, единственият начин да се достигне отворът бе, като човек легне под оръдието и изнесе тялото си от кръста нагоре вън от кулата. Да се работи от това положение бе не само трудно, но и опасно.

Лайтолър установи, че е в състояние да се протегне достатъчно само ако другите двама го държат здраво за краката.

Първо пъкна торбата с по-финия барут, натъпквайки го с пръта, после сложи основния заряд и накрая набута памучните топки, последната от които бе накисната във вода, за да е сигурно, че целият „снаряд“ е здраво уплътнен на мястото си. Лайтолър се стараеше с все сили и продължи да блъска с пръта, докато глухото бълхтене не се засили дотолкова, че заплашваше да събуди пазача. След като тази част от операцията беше завършена, Лайтолър се вмъкна обратно в кулата, за да подготви фитила.

Първата задача бе да се вкара шилото — в случая стоманена игла за плетене — в отвора, за да се пробие торбата с филия барут. После Лайтолър вкара вътре единия край на петнайсетметровия фитил.

Направи около задния край на дулото няколко намотки с фитила и го пусна в пълната му дължина по стената на кулата до мястото, откъдето щеше да мине на слизане по гръмоотвода. Другарите му вече се бяха спуснали и го чакаха при лодката. Бяха свършили своята работа: Лайтолър вдигна поглед и забеляза очертанията на знамето, трептящо на фона на нощното небе, там, където досега не бе издигано никакво знаме.

И така настъпи време за последното действие, най-простото, но и най-важното от цялата операция. Когато Лайтолър прасна кибрита и го допря до фитила, той запраця, пропука и засъска яростно, горейки доста по-бързо, отколкото Лайтолър би искал, на път към своето местоназначение. Не се бави да го гледа повече, ами се хвърли към гръмоотвода и се запремята надолу по стената като обезумял паяк. Когато стигна лодката обаче, го чакаше катастрофална вест. Вдигнатата от минаващ кораб вълна беше ударила лодката в скалите, при което се бе получила пробойна и въпреки отчаяните усилия на другите двама да възпрат притока, черупката вече бе до половина пълна с вода. Ето че тоя път загазиха сериозно, освен ако... Лайтолър нареди на другарите си да се качват и им каза да гребат така, както не са гребали никога в живота си. Скачайки след тях вътре, той разпра ризата си и я натика в дупката, притискайки я с крака, докато изхвърляше прииждащата вода като луд.

Трябваше да се откажат от доброто си намерение да върнат лодката там, откъдето я бяха взели. Сега бе жизненоважно да се насочат

към най-близката суша в пристанището и да се надяват, че ще се доберат дотам, преди лодката да е потънала под тях. Лайтолър беше благодарен, че гребците му бяха обучавани в Конуей и знаеха как да изцедят всичко от себе си. Ако въобще съществуваше двойка, която можеше да успее, рече си той, това бяха те. Двамата курсанти не измамиха надеждите му. Ала работата беше на косъм: когато стигнаха плажа, водата в лодката вече ближеше бедрата им. За малко щяха да осигурят вечерята на акулите. Изтеглиха лодката на пясъка и я зарязаха. Над форта все още цареше пълна тишина. Беше ли направил всичко както трябва? — попитаха го те, докато тичаха през парка, за да прескочат после високите порти на правителствения дом и да нагазят в розовите лехи, изпречили се на пътя им. Беше ли запалил фитила? Да, запали го. Прекачиха се през врата. Правилно ли е вкарал фитила за отвора? Да, сигурен е в това. Островът продължаваше да тъне в безмълвие.

Когато най-сетне пристигнаха задъхани на Кръглия кей, вече се бяха примирили с горчивото разочарование от провала. „Оръдейният салют“ не се състоя. Единственото обяснение за Лайтолър бе, че не е продупчил достатъчно добре брезентовата торба с финия барут, откъдето би трябвало зарядът да се възпламени. Добре че поне им оставаше утехата от бурския флаг, чиято поява щеше да изненада всички утре сутринта и щеше да даде изобилен материал за приказки.

После най-неочаквано нощното небе над Сидней се освети от страхотен блясък. Отначало тримата помислиха, че това е светкавица, и зачакаха да чуят гръмотевицата, ала това, което последва, бе нещо съвсем друго. Разнесе се грандиозна експлозия, от която земята под краката им потрепери. Взривът беше зашеметяващ — за силата му можеха да съдят по труса, достигнал до тях.

УСПЯХА! Тримата нададоха радостни възгласи и замятаху фуражките си във въздуха, като подскачаха и неистово стискаха ръцете. После съобразиха, че ще е по-добре да се успокоят, защото биха могли да привлекат вниманието върху себе си. Трудно бе да укротят възбудата си, докато се промъкваха обратно на борда в ранните часове на утрото и на пръсти се прибраха в каютите си, без никой да разбере, че изобщо са напусkali кораба.

На другата сутрин, когато стотиците пътници, отиващи на работа с фериботите, минаха покрай форт Денисън и видяха вражеския флаг

гордо да се все на пилона, целият град онемя от почуда. В действителност тази афера в течение на дни бе основна тема на разговор навред из Сидней, като всички коментираха какво би могло да означава този изстрел с оръдието, стреснал хората в леглата им посред нощ, и сетне тази мистерия с „проклетото бурско знаме“, развято току под носа им. Положението бе крайно обезпокоително. Към австралийския парламент дори бе отправен въпрос, какви мерки взима правителството, за да защити страната в случай на бурско нападение. Вестниците бяха пълни с тази история.

Междувременно тримата палави младежи на борда на „Медик“ едва успяваха да прикрият задоволството си, че са предизвикали такава олелия. „Оръдейният салют“ беше надхвърлил всичките им очаквания. Докато коментарите продължаваха, постепенно се стигна до заключението, че някой си е направил шега, но кои бяха шегаджиите? Армията обвини военноморския флот, но флотът отказа да поеме каквато и да била отговорност, твърдейки, че фортът е сухопътно бойно съоръжение и те нямат нищо общо с него. После пръстът на обвинение взе да сочи различни хора в Сидней, известни с чувството си за хумор, ала истинските виновници така и не бяха открити. Продължаваха да се правят най-невероятни предположения. Още не бяха престанали, когато един хубав ден кралският пощенски параход „Медик“ напусна пристанището, натоварен с нови австралийски войски за участие във войната срещу омразните бурки, а заедно с тях си замина и тайната за великолепната шега, която Сидней щеше да помни дълго време.

Лайтолър предпочете да си подаде оставката, вместо да чака уволнението си, а той изобщо не се съмняваше, че ще бъде уволнен, когато застана пред внушителната белобрада фигура на капитан Хюйт, морския директор на „Уайт стар лайн“. По време на плаването към дома тайната по някакъв начин беше излязла наяве сред екипажа на кораба и сега Лайтолър трябваше да понесе последствията от своята неразумност и да заплати за стореното. Хюйт седеше, строго вперил очи в Лайтолър, чиято молба за напускане лежеше на бюрото пред него, и след малко се впусна в атака. Що за идиотщина бе направил! Това е срамно петно върху униформата на „Уайт стар лайн“! С какво смята, че си играе? Достатъчно голям е, за да върши такива глупави, лекомислени истории!

Лайтолър се съгласи напълно с него, докато се чудеше дали не е най-добре да потегли отново към Канадския север и да опита още веднъж късмета си в Клондайк. В края на краищата Канада е голяма страна, все може да е останало някъде малко злато... И не само че е изложил на опасност живота на курсантите, продължи Хюйт, ами беше извършил нещо, което мнозина биха изтълкували като акт на предателство, а всеки знае какво е наказанието за това!

Хюйт се успокои. За да се спазят формалностите, той трябваше да знае в пълни подробности фактите по инцидента. Лайтолър нямаше какво да губи. Спокойно можеше да разкаже всичко и да му сложи точка. Залови се да разказва: как видели голямото оръдие да стърчи от форта и си помислили каква хубава идея е да опитат да гръмнат с него някоя нощ, как отишли на разузнаване да се уверят, че оръдието е в състояние да стреля, после как планирал всичко в пълна секретност, как събрали необходимите материали за изпълнението — барута, памучните парцали, фитила и знамето, изработено от чаршаф, който откраднали от лазарета; сетне настъпила нощта, когато отишли и направили каквото направили, за да открият накрая, че лодката им се е пробила в скалите, което предизвикало паническите им усилия да се доберат до брега, преди да е потънала...

Хюйт прикри уста зад ръката си, създавайки впечатление, че търка брадата си, но Лайтолър за момент си помисли, че е забелязал сянка от смях в израза му. Не, излъгал се е, реши той, като продължи да описва как накрая стигнали до парка „Домейн“ и търтили да бягат, натъквайки се на розовите храсти в градината на правителствения дом, преди да стигнат в крайна сметка до Кръглия кей; нощната тишина оставала ненарушена и те били вече убедени, че са се провалили, ала настъпил онзи незабравим момент, когато ослепителният блясък бил последван от страхотен гръм... Капитан Хюйт повече не можеше да се въздържи и избухна в смях. По зачервените му бузи се търкулнаха сълзи и потънаха в брадата му, а Лайтолър неловко запристъпва по килима, без да знае дали да се засмее с него, само да се усмихне или просто да запази безизразно лицето си, както по време на целия разказ. Когато капитан Хюйт най-после се овладя, за което му бяха необходими няколко минути, той погледна усмихнат Лайтолър, поклати дълбокомислено глава, а сетне бавно и многозначително вдигна молбата за оставката накъса я на възможно най-ситни късчета, хвърли

ги в кошчето и с бумтящ глас, могъщ като смеха му, изрева на моряка отсреща: „Изчезвай оттук и се връщай на кораба си!“ След като доста озадаченият Лайтольър затвори вратата зад себе си, чу как Хюйт избухна в нов пристъп и все още долавяше смеха му, когато излизаше през парадния вход на главната кантора на „Уайт стар лайн“.

Лайтольър не участва в следващото плаване на „Медик“, тъй като прецениха, че ще е по-разумно да не посещава Сидней за известно време. Затуй го извадиха от австралийската линия и го прехвърлиха на атлантическата. Малко по-късно обаче, след повишаването му, той се върна за кратко на „Медик“ и именно тогава изкова доживотна връзка със своята любима Австралия. Верен на заканата си отпреди години, Лайтольър се ожени за една от нейните дъщери. Силвия Хоули-Уилсън беше най-красивата жена, която беше виждал някога, и се влюби в нея от пръв поглед. Това сиднейско момиче, дребно като кукла, беше гостувало в Англия на леля си, където бе вземало уроци по музика и бе гледало крикет. Гостуващият във Великобритания австралийски отбор по крикет я беше избрал за свой талисман. Тъй като тя не можеше да стъпва здраво поради получената в детството деформация на ходилото и люлеенето на кораба, с който пътуваха за Австралия, постоянно заплашваше да я повали, Лайтольър ѝ помагаше, взимаше я на ръце и я пренасяше нагоре-надолу по коридорите.

При обратния рейс за Англия тя пътуваше с Лайтольър като негова съпруга.

15.

Новобрачната двойка се засели в Кросби — приятно крайбрежно предградие на Ливърпул, и започна своя семеен живот. Вече за постоянно прехвърлен на нийоркската линия, Лайтолър междувременно сериозно се зае да подобри положението си в компанията, където вече го считаха за един от обещаващите й млади офицери. Първото нещо, което направи, бе да вземе висше капитанско свидетелство — най-високата квалификация, която може да има един моряк.

Първите години от работата си по атлантическата линия прекара предимно на „Маджестик“ под командата на капитан Едуард Дж. Смит — типичен командир на параход, плаващ в Северния Атлантик. Когато Лайтолър за пръв път се изправи срещу този висок, широкоплещест мъж с бяла брада, той очакваше да срещне характерния безцеремонен капитан с подходящ за телосложението му гръмовен бас, но установи, че „Е. Дж.“ с непринудената си усмивка всъщност бе доста тихоглас човек, докато не се наложи да дава заповеди. На капитан Е. Дж. Смит бе съдено да играе по-значителна роля в морския път на Лайтолър, отколкото всеки друг, под чиято команда бе плавал.

Първите стъпки на Лайтолър в атлантическото параходство бяха изпълнени с нервно напрежение. „Маджестик“ биваше прищпорван до крайност при всякакво време. Всичко се правеше, само и само шестдневното плаване да завърши навреме. Конкуренцията от страна на лайнерите на „Кунард“ и „Континентал“ беше прекалено голяма, за да се допусне закъснение. Това се отнасяше и за разгара на зимата, когато бедният „Маджестик“ плаваше на пълни обороти във възможно най-лошите атлантически вълнения, без някой да обръща голямо внимание на нанесените щети. Неведнъж параходът приставаше с разбити или отнесени спасителни лодки и сплескан о мачтата наблюдателен кош, унищожен от някоя особено голяма вълна, стоварила се връз кораба. При бурно време всичко на парахода се фиксираше неподвижно, а пътниците се държаха затворени в помещенията, далеч от палубите. Да стигнат навреме (те и пощата) бе

далеч по-важно от всякакво неудобство, морска болест и паника, които можеше да предизвика ужасното клатушкане.

Мъглата не променяше нещата. Само при нищожна видимост капитанът би се замислил дали да не пожертвува цял възел от скоростта си. Пощенските кораби бяха обвинявани за изчезването на много рибарски шхуни и дорита в района на голямата плитчина пред Ньюфаундленд по време на мъгла, ала обвиненията рядко се доказваха. Параход от типа на „Маджестик“, цепещ океана с осемнайсет-деветнайсет възла, трудно би могъл да почувствува сътресението от сблъскването с крехка дървена черупка, която се разбива на трески, докато бумтящата грамада продължава своя път, без някой на борда да е разбрал нещо, дори и вахтеният офицер — или ако е разбрал, нищо чудно да е пропуснал да го спомене.

Ако се знае, че има лед в района на Голямата плитчина, курсът се измества малко на юг — но едва забележимо, — за да се избегне сблъскване. Междувременно още някой и друг котел се подклажда, за да е сигурно, че забавянето ще бъде сведено до абсолютен минимум. Само при най-критично положение вахтеният офицер има право да се докосне до телеграфа, без да е упълномощен от капитана. Изглежда, общовалидната максима на пощенските параходи бе „Или щещ, или беж“. Имаше офицери, които бягаха, защото не бяха в състояние издържат на напрежението да работят в условия, където Златните правила на мореплаването непрекъснато се пренебрегваха, често до степен на безразсъдство.

Лайтолър се превърна в образцов северноатлантически параходен офицер: хладнокръвен, спокоен, самоуверен, и повишението не закъсня. От „Маджестик“ беше прехвърлен на „Океаник“ и повишен в трети помощник-капитан.

Известен под прозвището „Кралят на моретата“, „Океаник“ беше великолепен кораб, гордостта на компанията. „Уайт стар лайн“ имаше практиката да строи параходите си по двойки, например близнаците „Маджестик“ и „Тевтоник“ или „Седрик“ и „Селтик“. „Кунард“ следваше същия принцип с „Иверния“ и „Саксония“, с „Умбрия“ и „Етрурия“. Ала 17-хиляди тонният „Океаник“ беше единствен, ненадминат дотогава лайнер по размер, лукс и дизайн. Изящният двеста и двайсет метров параход побираше две хиляди души: близо

четиристотин екипаж, повече от четиристотин пътници в първа класа, триста във втора, а в трета можеха да пътуват хиляда.



Параходът „Океаник“

Влиятелни, богати и известни личности от двете страни на Атлантика плащаха по 150 лири стерлинги (годишният доход на мнозина работници) за привилегията да бъдат настанени в един от двайсетте свръхлюксозни, тапицирани с коприна апартаменти с мраморни бани и тоалетни. Скоро след първото плаване на „Океаник“ списанието „Марийн ендживиър“ изрази възхищението си, че в столовата на първа класа имало толкова места, колкото били пътуващите в тази класа, тъй че пътниците можели да се хранят едновременно. „Залата е забележителна със своята украса — пише авторът, — ламперията е дъбова, а сводът на салона (проектиран от член на Кралската художествена академия) е изрисуван с внушителни фигури, символизиращи Великобритания и Съединените щати, както и градовете Ливърпул и Ню Йорк.“ Стойките на лампионите в пушалнята бяха от позлатен метал, по стените висяха ценни живописни платна, изобразяващи сцени от живота на Христофор Колумб, а в нишите по ъглите бяха поставели изящно издялани италиански скулптури. Такъв лукс досега в морето никой не познаваше.

За разлика от цялата тази прелест долу в котелното отделение картината беше съвсем различна. Далеч от богатството, финеса и суетата на горните палуби, тук на смени непрестанно се трудеха четирийсет и пет потънали в пот огняри, които всеки ден хвърляха в гладната паст на пещите по седемстотин тона въглища — поглъщаното количество от лайнера при максималната му скорост от двайсет възла, постигани благодарение на мощността на две парни машини с тройно разширение — най-големите, които някога бяха създавани от този тип.

Понякога Лайтольър изпитваше искрено съчувствие към нещастниците от „черната бригада“ с техния ужасно изнурителен труд в огнената горещина, която надхвърляше границите на нормалната човешка издръжливост. По време на плаване през гълфстрийма в разгара на лятото не беше рядкост да се види как двама, трима или четирима работници биват изтеглени нагоре с верига по улея за изхвърляне на пепелта, за да бъдат оставени в безсъзнание на палубата. Сетне ги заливаха с няколко кофи вода и ги зарязваха да се оправят, но те не можеха дълго да се „излежават“, защото в противен случай главният огняр скоро щеше да се появи и с ритници и юмруци щеше да ги натика отново долу, където им бе мястото, в адската жега на котелното.

Тяхната задача бе да държат стрелката на манометъра вдигната и тежко на онези мързеливци, които ѝ позволяха да падне. Огнярите бяха навъсени, враждебни хора и винаги когато долу възникнеше свада, обикновено причината идваше от котелното отделение. Сбиванията бяха често срещано явление, като за оръжия се използваха смъртоносните лопати. След подобни инциденти нерядко някой изчезваше безследно и никой повече нищо не знаеше за него. Обикновено се допускаше, че е паднал зад борда, ала имаше хора, на които много добре бе известно къде действително е отишъл. А докато станеше възможно да се прегледат пещите, в тях не оставаха никакви доказателства.

От трети офицер на „Океаник“ Лайтольър беше повишен на втори; като вахтен офицер той поемаше грижата за кораба, когато бе негов ред да дежури на мостика. Нямаше да мине дълго и щяха да му поверят цялостната команда на някой параход, макар да разбираше, че ще бъде трудно да подражава на морските вълци от рода на Джон Дж. Камерон, капитана на „Океаник“. Висок, внушителен мъж с остри сини очи и

голяма кафеникава брада, Камерон беше великолепен мореходец, който управляваше своя кораб с железен юмрук и често всяваше ужас сред екипажа с непоклатимите си, диктаторски методи, но никога не стигаше дотам, че да загуби уважението на подчинените си. По време на вахта помощниците му не можеха да си позволят минутка отдых, защото Камерон имаше навик да се появява най-неочаквано на мостика и да изстрелва залп от въпроси, на които трябваше да се отговори без секунда колебание. Лайтолър скоро научи кои бяха най-обичайните въпроси и предварително се подготвяше за тях: „Добър вечер, мистър Лайтолър, къде се намираме?“, „Каква е скоростта ни?“, „Как е вятърът?“.

Лайтолър рядко биваше неподготвен. Все пак веднъж изпадна в конфузно положение, когато Камерон го хвана натясно, но не с някое от прословутите си запитвания. Мостикът на „Океаник“ имаше изкуствена бяла настилка, доста красива, но не особено практична. Освен че се нуждаеше от постоянно жулене, за да се поддържа чиста, когато беше мокра, настилката ставаше много хлъзгава, най-вече след някой посилен шквал. За Лайтолър обаче това бе една отлична възможност да наруши еднообразието и да се отдаде на малко спортно занимание. Едновременно с люлеенето на кораба той се пързеляше от единия край на мостика до другия, като най-голямото постижение бе да премине право през рулевата, преодолявайки коварния завой в носовата ѝ част, и да стигне срещуположната страна, без да се опре никъде. Веднъж беше напълно погълнат от пързелянето, когато капитанът изненадващо се появи на мостика. Лайтолър не успя да се спре и се блъсна право в него. Камерон целият почервения и викна: „Дявол да го вземе, какви са тия игри, сър?“ На което Лайтолър невинно отговори, че се бил подхлъзнал. Камерон, който винаги се обръщаше със „сър“, когато беше ядосан, остро го сряза: „Подхлъзнахте се, така ли? По-добре да си бяхте счупили врата, сър, защото за малко не счупихте моя!“ От този момент нататък Лайтолър преустанови пързалката. За никой моряк, който се стремеше към повишение, не бе препоръчително да се сблъсква с капитан Джон Дж. Камерон.

С течение на годините северноатлантическият рейс се превърна в познато ежедневие за Лайтолър. На път за Америка потегляха надолу по река Мърси, сетне завиваха край бреговете на Северен Уелс, продължаваха по протока до Куинстаун в югоизточния край на

Ирландия, където хвърляха котва пред Рош Пойнт, за да вземат последните пощенски пратки и пътници — главно ирландски емигранти, превозвани до лайнера с леки кораби, собственост на компанията. После отново поемаха „пълен напред“ и високите параходни комини почваха да бълват гъсти кълба черен омаслен дим, докато „Океаник“ заобикаляше край скалистите, насечени брегове на Южна Ирландия, за да подмине кацналия връху отвесните скали фар на Олд Хед ъф Кинсал, зад който следваше още около петдесет мили начленен бряг с много заливи, протоци, носове и островчета, бележещи пътя към откритите простори на Атлантика — ориентири, които Лайтолър своевременно опозна: широките, обточени с плажове заливи Кортмакшери и Клонакилти, после идваха изпъкналите, скалисти издатъци на носовете Гали и Тоу, около които морето стръвно се пенеше и клокочеше. В посока запад-югозапад подминаваха високите брегове на Кейп Клиър Айлънд, след което идваше последният ориентир — изящната кръгла постройка на фара, кацнал връху Фастнет Рок, откъдето се засичаше последен пеленг и лайнерът навлизаше в Северния Атлантик, за да подхване своето плаване от 2800 мили през открития океан до Ню Йорк. Ако всичко се развиваше нормално, след малко повече от пет денонощия щяха да съзрат фара Нантъкет, бележещ началото на последната отсечка от двеста мили до нос Сенди Хук — финала за атлантическите хрътки, преди да влязат в Нюйоркското пристанище. От фара на Сенди Хук поемаха право на север през Главния проток на Долния залив, минаваха през широките една миля теснини между остров Стейтън отляво, а Бруклин отдясно, след което влизаха в Горния залив.

Ала първо трябваше да хвърлят котва под бдителния и непроницаем поглед на Статуята на свободата, за да качат на борда емигрантските и санитарни власти, които проверяваха пътниците и екипажа, докато пощата се превозваше до брега. После машините отново се пускаха в действие и параходът по река Хъдсън достигаше кейовете на „Уайт стар лайн“ № 59 или 60, в нюйоркския квартал Челси.

Лайтолър установи, че Ню Йорк е бързо растящ, шумен и неспокоен град, който постепенно опозна добре. Това беше последното място на света, където би могъл да очаква, че открие у себе си интерес към религията. Така се случи, че Християнската наука навлезе в живота

му по начин, характерен за много хора: на улицата някой му пхна в ръцете брошура, която той равнодушно прибра в джоба си, а после в свободното си време я прегледа на кораба. Тогава се разгоря онази искра на любопитството, която предизвика силно желание да узнае повече за тази вяра, където болестите и смъртта не играят никаква роля, където не се зачитат такива неща като грях и зло, а всички предмети, от кухненската мивка у дома, до парахода, с който плаваше, са нереални и абсолютно илюзорни. В книгата на Мери Бейкър Еди „Наука и здраве с оглед на Светото писание“ той прочете, че християнската наука лекува болестите, като помага на човек да разбере, че той не е действително болен, че болката му е въображаема и че неговото „измислено заболяване“ е само резултат от „погрешна вяра“. Следователно верният последовател на християнството не би трябвало да има нужда от лекари и хирургически скалпел.

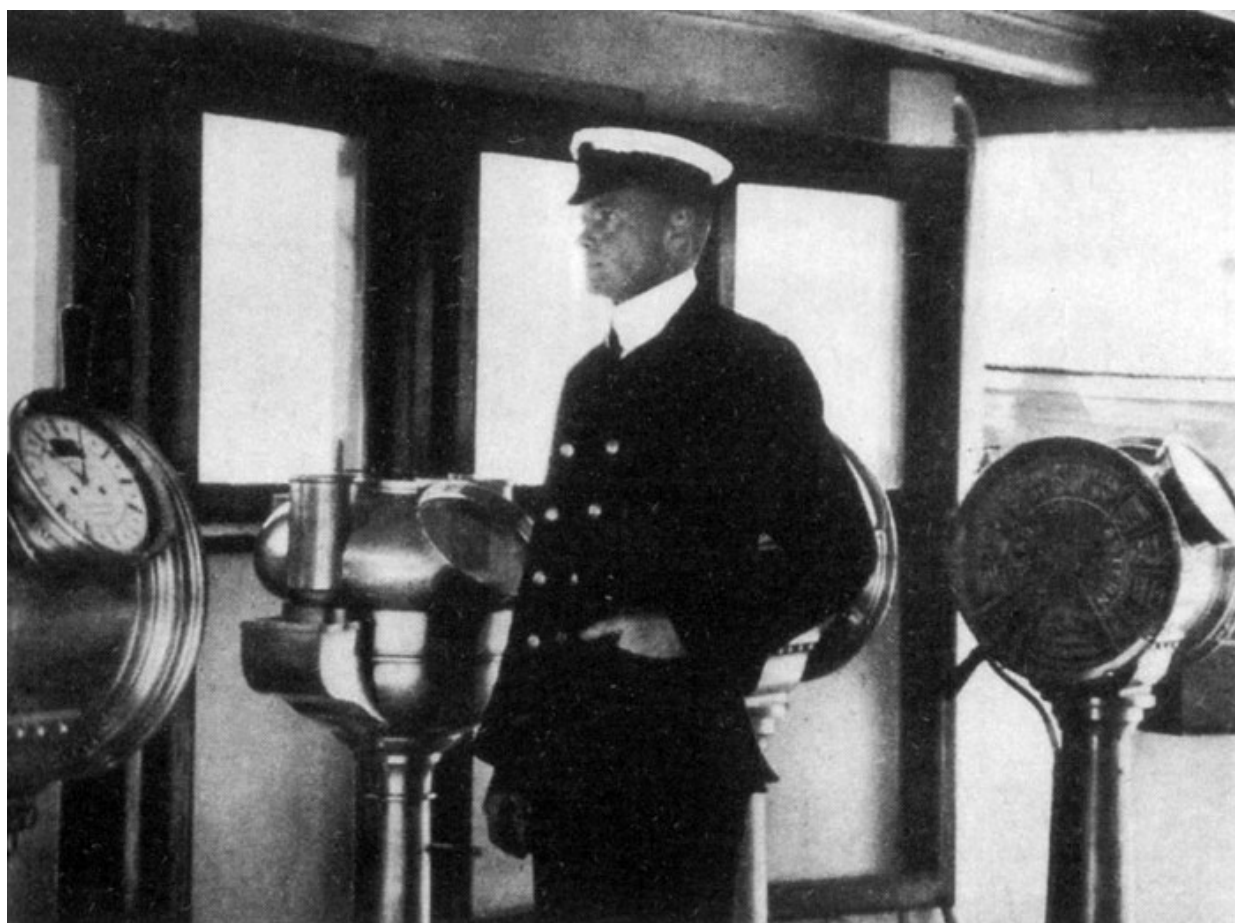
За Лайтольър доктрината на християнството, описана в книгата на Мери Еди, звучеше достатъчно убедително. Макар и подсъзнателно, от известно време имаше чувството, че някой отнякъде бди над него. Неведнъж се бе изправял лице в лице със смъртта и крайното му спасение винаги се бе дължало на силата и волята, които бе успявал да призове отнякъде, за да победи. Сега му се удаде да свърже това с идеите на християнството. Лайтольър стана последовател на тази вяра, както и Силвия.

През 1907 г. „Уайт стар лайн“ взе решение да открие нов маршрут за Ню Йорк от Саутхамптън, чието разположение бе по-удобно за Лондон, Югоизточна Англия и Европа. Тази линия скоро се превърна в главната връзка с Ню Йорк и бе обслужвана от най-добрите и бързи съдове на компанията. Рейсът включваше спирания в Шербург и Куинстаун.

Промяната на базата на „Океаник“ означаваше нов дом и за семейството на Лайтольър, което вече включваше тригодишния син Роджър, а междувременно Силвия очакваше ново дете. Заселиха се в Нетли Аби, тихо селце над Саутхамптънския залив. Новата им къща на Стейшън Роуд беше далеч по-голяма и по-представителна резиденция от предишния им дом на Кеймбридж Авеню в Кросби. Постройката имаше десет стаи, беше снабдена със собствена пекарна, помещения за

прислугата, обори и голяма градина в задния двор с тенис корт. Тази къща щеше да се окаже много подходяща за уголемяващото се семейство на Лайтолър, чийто редовни повишения в службата непрестанно подобряваха фамилията жизнен стандарт. Разположението на къщата, освен това даваше възможност на Лайтолър да упражнява любимото си занимание, когато не е на презокеанско плаване — ветроходството. Купи си малка яхта, която държеше вързана на кея, достигащ водите на Саутхамптънския залив от територията на Кралската болница в Нетли.

От втори офицер на „Океаник“ Лайтолър беше повишен в първи офицер на „Маджестик“. Беше доволен от повишението, но „Океаник“ му липсваше. Ала не мина дълго и отново се върна под командата на капитан Камерон, запазвайки своя чин на първи офицер, което означаваше ново повишение.



Лайтолър като първи офицер на „Океаник“

Междувременно, далеч от света на Лайтолър и „Океаник“, една вечер на 1907 г. директорът и председател на „Уайт стар лайн“ Брюс Исмей и неговата съпруга бяха поканени на гости в лондонския дом на лорд Пири, главата на белфастката корабостроителница „Харланд и Уулф“. След като вечерята приключи, двамата мъже се оттеглиха в кабинета на лорда и се заеха да обмислят плановете за строежа на три нови сродни парахода за „Уайт стар лайн“. Те щяха да бъдат по-големи и по-хубави от всичко, което досега бе плавало по трансатлантическите пътища.

От няколко десетилетия между „Харланд и Уулф“ и „Уайт стар лайн“ съществуваха хармонични и успешни делови взаимоотношения, като условието винаги беше „Харланд и Уулф“ никога да не приемат да строят кораб за конкурентна фирма на „Уайт стар“, а мореходната компания на свой ред се задължаваше да не сключва никакви договори с конкуренти на „Харланд и Уулф“.

Докато Пири и Исмей размишляваха върху своите идеи тази вечер и начертаха общи планове за „корабите чудо“, които трябваше да оберат каймака на трансатлантическите плавания, те стигнаха до заключението, че е безсмислено да се опитват да конкурират скоростта на новия лайнер на „Кунард“ който наскоро се беше появил на сцената. „Лузитания“ и корабът близник „Мавритания“, чието спускане на вода предстоеше, бяха по-големи и по-бързи от всички съдове, с които разполагаше „Уайт стар“ по това време. Короната на „Океаник“ като „крал на моретата“ бе започнала да губи своя блясък. Доста по-големият, 31-хиляди тонен лайнер „Лузитания“ със своята максимална скорост от 26 възла се беше утвърдил като най-бързия кораб по маршрута между Ливърпул и Ню Йорк и беше настоящият носител на „Синята лента“. Ала голямата скорост гълташе много въглища и намаляваше печалбата. Исмей и Пири решиха, че ще е по-добре да пренебрегнат скоростните рекорди на съперника, а да наблегнат върху размерите и лукса с кораби двойно по-големи от тези на „Кунард“, които да гарантират плаване с продължителност не повече от седмица при такъв разкош и комфорт, какъвто никой досега не е предлагал и едва ли някой би могъл да достигне. Тези гигантски параходи все пак щяха да бъдат в състояние да развият доста повече от 20 възла.

Без да се губи време, плановете започнаха да се привеждат в изпълнение — цяла армия от проектантите и инженери се заловиха за

работа. Предвиждаше се да се излеят килове за два кораба, като по-късно щеше да бъде построен и трети. Един до друг двата исполина взеха да добиват плът и кръв. Всеки от тях щеше да има брутна водоизместимост повече от 45 хиляди тона, дължината му щеше да бъде близо 300 метра, а височината от кила до мостика — 32 метра. Първият от гигантите, „Олимпик“, бе спуснат на вода през 1909 г. и на 31 май 1911 се впусна в първото си плаване от Саутхамптън до Ню Йорк.

„Олимпик“ е истинско чудо!“ — заяви Исмей в телеграма от Йорк до неговия строител лорд Пири.

Лайнерът стана толкова популярен сред заможните класи, особено сред американските богаташи, че първокласните каюти не стигаха, за да се задоволи търсенето. „Уайт стар лайн“ беше постигнала целта си и бе сложила в джоба си всички конкуренти на северноатлантическата арена.

Същия ден, когато „Олимпик“ напусна Саутхамптънския залив и започна първото си плаване под командата на капитан Е. Дж. Смит, вторият от грамадните близнаци се плъзна по хелинг № 3 в корабостроителницата на „Харланд и Уулф“ и влезе във водата. Корабът беше кръстен „Титаник“.

Месеците минаваха и колкото повече приближаваше срокът за окончателното завършване на „Титаник“, толкова по-често в печата се появяваха главозамайващи статистики, изумителни технически данни и характеристики за новия „кораб чудо“, който светът предстоеше да види. Брутният му тонаж беше с над един тон повече от този на „Олимпик“. Точната водоизместимост на корпуса бе 46 328 тона, а самият той бе скрепен с около три милиона нитове, които тежаха хиляда и двеста тона. Четирите великански комина, всеки с тегло от 60 тона, бяха толкова широки, че през тях един до друг можеха да минат два локомотива. Стотонният рул беше висок колкото голяма сграда. Котвата тежеше 15 тона и бяха потребни няколко яки коня, за да я изтеглят на специална платформа до кораба за поставянето ѝ. Мощността на машините, които щяха да задвижват грамадните винтове, възлизаше на повече от 50 хиляди конски сили, а за получаване на необходимата за това пара бяха предвидени 29 котела с твърдо гориво, през всеки от които спокойно можеше да се провере двуетажен трамвай. Освен че осигуряваха максимална скорост на

кораба от 23 възла, машините захранваха с електричество осем товарни крана, четири асансьора за пътниците, телефонна централа с петдесет отделни поста на борда, радиотелеграфна станция, неколкостотин отоплителни тела и многобройни кухненска приспособления във вид на най-модерни електрически резачки, белачки, мелачки, бъркачки и пр. От кухните, работещи денонощно, щеше да идва храната, необходима за задоволяване на ежедневните нужди на повече от 3300 души — пътници и екипаж, колкото беше капацитетът на „Титаник“.

Най-добро обслужване щяха да получават пътниците от първа класа — 735 на брой. Тъй като търсенето на първокласни места на „Олимпик“ далеч надхвърляше възможностите на лайнера, Исмей реши да увеличи луксозните кабина на „Титаник“ със сто. Също така въведе някои усъвършенствувания и преобразования, които щяха да превърнат „Титаник“ в най-комфортния лайнер досега. Гвоздеят на програмата бяха двата апартамента за милионери, които струваха зашеметяваща сума от 870 лири стерлинги, и то само в едната посока — тези пари бяха между четири и пет пъти повече от средната годишна заплата на един висш морски офицер от компанията. Избраниците, които бяха в състояние да пожертвуват такава огромна сума, щяха да плават във възможно най-разкошна среда. „Апартаментите се състоят от спални, хол, баня и тоалетна. Двойните легла, съвършени образци на стила си, символизируют романтиката, на която и най-екстравагантният лукс на света не е нищо повече от слуга“ — казва един съвременник за тези изумителни първокласни апартаменти, в които разглезеният обитател може да се радва на „привилегията да бъде напълно сам, откъснат от общото стадо, което навярно плаща само по двайсет и пет лири на ден, и ако пожелае, би могъл да прекара така, че да няма нищо общо с кораба, а даже и с морето.“ Никой лайнер, дори и „Океаник“, не беше в състояние да се сравни с първокласния ресторант на „Титаник“ по елегантност с неговите ламперии от кестеново дърво, дебели килими и просторни еркерни прозорци с копринени пердета. В съседство с ресторанта под стъклена тераса се намираше Парижкото кафене, украсено с перголи, покрити от пълзящи растения, тъй че превъзходно се възпроизвеждаше ефектът от френския булевард и тротоарното кафене. Само лекото поклащане можеше да подсказва на човек, че се намира на кораб, а не на Шанз Елизе. Това особено щеше да допадне на по-младото поколение. Помислено бе и за факта, че богатите често

обичат да пътуват със своята прислуга, тъй че бе предвиден специален салон за икономите и камериерките на първокласните пътници, като не бяха забравени и помещения за кучетата им. За да е сигурно, че елитната клиентела изобщо няма да се отегчи по време на шестдневното плаване, бяха осигурени различни развлечения за всички вкусове. Имаше гимнастически салон, корт за скуош с действителни размери, миниатюрно игрище за голф, плувен басейн, турска баня с мавърски лампи, фотостудио, за да могат нетърпеливите фотографи да проявят снимките си още в морето, както и голяма библиотека с богата палитра от книги. Втора класа също притежаваше библиотека, защото дори на простосмъртните от втора класа „Титаник“ предлагаше далеч по-голям комфорт, отколкото много кораби не осигуряваха и в своята първа класа. Колкото до „общото стадо“ от около хиляда души, които „Титаник“ имаше възможност да приеме в третата си класа, мнозина от тях намираха, че удобствата и храната са далеч по-добри от това, на което бяха навикнали у дома.

За управлението на големия лайнер, както и за обслужването на всички нужди и желания на бъдещите 2400 пътници беше нает персонал от деветстотин души с най-разнообразни задължения. Освен хората, заети със самия кораб, като моряци, механици и огняри, на борда щеше да има готвачи, касапи, пекари, келнери, бармани, стюарди, камериерки, касиери, чиновници, счетоводители, бръснари, музиканти, теляци в турската баня, треньор по скуош и още един по гимнастика.

„Титаник“ обаче притежаваше и една друга особеност, която го правеше още по-изключителен. Това беше система от електрически задвижвани водонепроницаеми врати, които при натискането на един ключ на мостика можеха да се спуснат и затворят при авария, например ако корпусът бъде пробит под водолинията. Следователно лайнерът можеше да продължи да плава дори ако две от водонепроницаемите му отделения се наводнят. „Титаник“ беше непотопяем.

Човекът, който щеше да командува това презокеанско чудо по време на неговото първо плаване, определено за месец април на 1912 година, беше капитан Едуард Дж. Смит, вече произведен в комодор на „Уайт стар лайн“. Той бе може би най-ценният и положително най-високо платеният капитан в британския търговски флот, със своите хиляда двеста и петдесет лири стерлинги годишно, сиреч получаваше два пъти по-голяма заплата от капитаните на „Кунард“.

„Е. Дж.“ обаче бе пред пенсия и вероятно щеше да командува „Титаник“ само при първото му плаване. За да му помагат в навигацията и управлението на кораба, бяха ангажирани седем офицери, в това число трима вахтени офицери: старши, първи и втори, плюс четирима младши помощници: трети, четвърти, пети и шести.

За първи офицер на „Титаник“ беше назначен Чарлс Хърбърт Лайтолър.

ЧАСТ ТРЕТА
КРАЛСКИ ПОЩЕНСКИ ПАРАХОД
„ТИТАНИК“

16.

Когато Лайтольър за пръв път видя „Титаник“, остана абсолютно смаян от размерите му. Лайнерът изглеждаше наистина титаничен в монтажния док на „Харланд и Уулф“, бордовете му се издигаха като скали, а два̀сет метра над тях стърчаха четирите огромни комина, които се извисяваха подобно на мрачни стражи в небето над Белфаст. В сравнение с този кораб „Океаник“ приличаше на парна яхта.

През последните няколко месеца корабостроителите хвърлиха много извънреден труд, за да спазят датата за отплаването на „Титаник“. Когато Лайтольър за пръв път се качи на борда, основните строителни работи бяха завършени и сега лайнерът гъмжеше от дърводелци, декоратори, електротехници, текстилци, мебелисти и множество други занаятчии и търговци, сновящи из лабиринта на палубите. На този етап самият Исмей беше направил няколко препоръки. Настояваше за потвърди дюшеци — човек не спи така добре, беше установил той, на прекалено мек дюшек. Също искаше да има пуродържатели в тоалетните на първа класа. На „Олимпик“ ги бяха пропуснали, но „Титаник“ нямаше да има този недостатък. За по-добро задоволяване на хранителните нужди на екипажа Исмей поръча в моряшкия камбуз да бъде поставена и електрическа картофобелачка.

Оставаха само две седмици до определения срок за отплаване и Лайтольър на свой гръб изпита колко напрегната е работата по подготовката на този великан за срещата му с морето. Само да се ориентираш по дългите няколко мили палуби, коридори и стълбища бе нужен цял ден, да не говорим за цялата организационна работа, която трябваше да се извърши: определяне на различните задължения на моряците по постове, приемане и разписване на документи за тонове материали, провизии и оборудване, изпробване на множество апарати, монтирани на борда, някои от които бяха абсолютно непознати за Лайтольър, като например системата от електрически задвижвани водонепроницаеми врати, модерните електрически товарни кранове и новият тип висилки за спасителните лодки. Последните действаха различно от системите, с които беше запознат. Един комплект висилки можеше да поема до четири спасителни лодки. Преценено бе, че ако са

повече, прекалено много ще се ограничи палубното пространство. Въпреки това лайнерът имаше необходимия брой спасителни лодки, за да удовлетвори изискванията на Търговската дирекция, според която кораб над 10 хиляди тона трябваше да разполага с шестнайсет спасителни лодки с посочен минимален брой на местата. Освен това „Титаник“ имаше четири допълнителни съда със сгъваем брезентов борд. Корабът като че ли отговаряше на правилата, а дори разполагаше и с нещо повече.

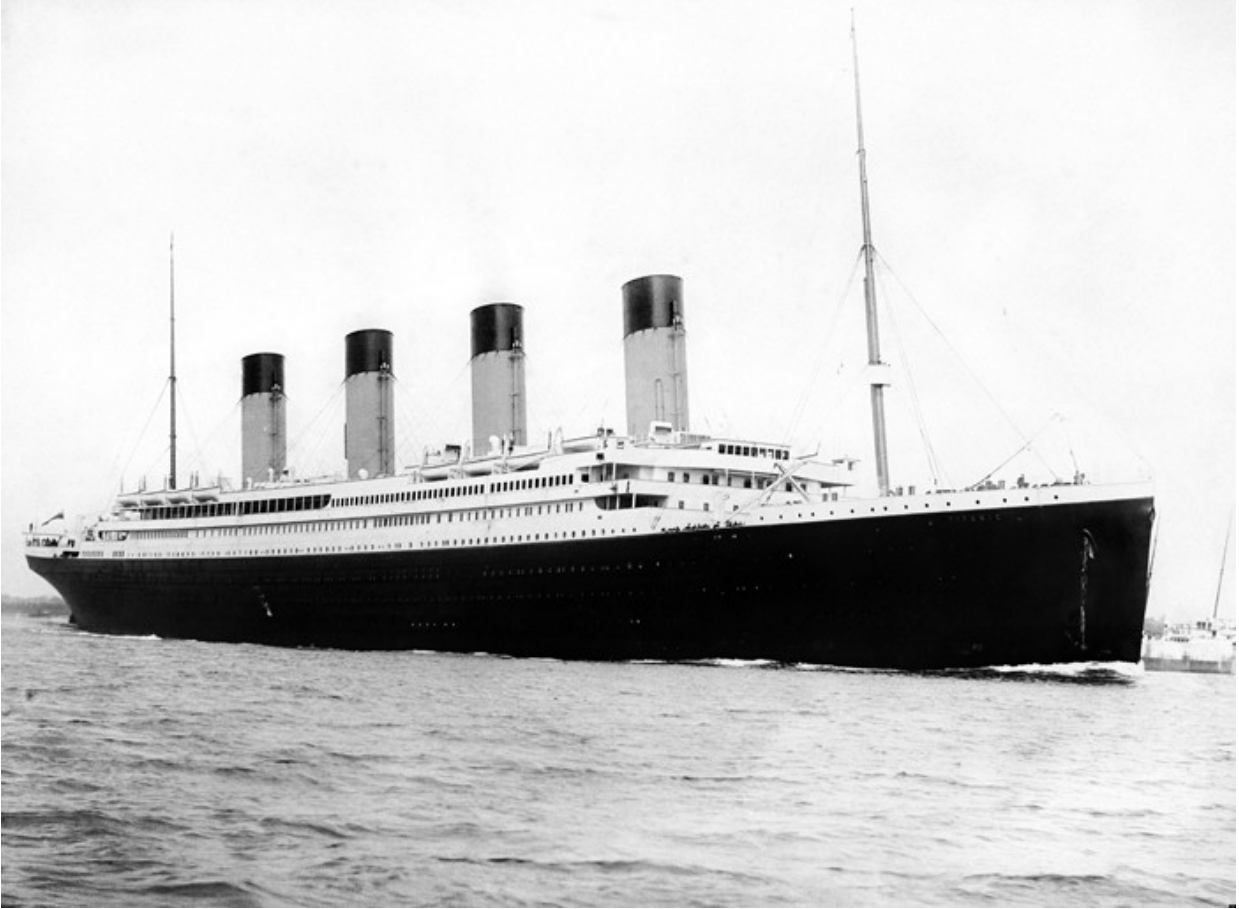
Докато разглеждаше лайнера, на Лайтольър му направи впечатление значителното разстояние между помещенията на трета класа и лодъчната палуба и си помисли какви затруднения ще срещнат третокласните пътници, додето налучкат верния път към лодките, и колко много време ще им отнеме това в случай на авария. Разбира се, имаше и такива, които намираха спасителните лодки на „Титаник“ по-скоро за излишно приспособление — нали корабът беше непотопяем.

Една от най-важните задачи на Лайтольър преди отплаването на „Титаник“ беше да осигури пълното му снабдяване с всички необходими навигационни уреди и инструменти и да провери дали механичните уреди функционират нормално. Така например хронометрите трябваше да бъдат синхронизирани и изпробвани за точност, а навигационната зала бе нужно да разполага с пълен комплект от пергели, компаси и чертожни линии, плюс мореходни алманаси и таблици за ползуване при изчисляване и определяне на корабното местоположение, както и, разбира се, със самите карти, които трябваше да бъдат всеобхватни и най-точно осъвременени, особено карта № 2058 на Северния Атлантик.

По време на изпитанията в Белфасткия залив поведението на „Титаник“ беше безупречно. Никакви дефекти не бяха открити при направените различни маневри, като например завои при разни скорости, движение по зададен курс за проверка на прецизността на кормилната уредба и тъй наречения тест „пълен назад“, с помощта на който се определяше колко време е потребно на кораба да спре при плаване с максимална скорост. Измереното време при теста беше повече от три минути, като спиращото разстояние бе малко над половин миля. Времето за спиране не беше малко, но трябваше да се признае, че това можеше да се очаква от лайнер с такава големина и мощност. „Харланд и Уулф“ бяха свършили добре работата си. По

време на изпитанията Лайтолър като първи офицер се намираше на определеното му място на кърмата, следейки най-вече лага, чието звънче удряше на всяка шеста от милята, за да регистрира изминатото разстояние, и така даваше възможност да се изчисли скоростта. Най-високата скорост, постигана при изпитанията, беше 18 възла, но всички бяха убедени, че „Титаник“ ще бъде способен да развива по-голяма скорост, вероятно 23–24 възла, щом машините заработят под пълна пара.

Изпитанията приключиха успешно и „Титаник“ отплава през Ирландско море за Саутхамптън, където в полунощ на 3 април 1912 г. влезе в Океанския док. Не след дълго на Лайтолър му предстоеше да премине през ново изпитание, този път под орловия поглед на капитан Морис Кларк, морски инспектор на Търговската дирекция. Работата му бе да провери всички спасителни съоръжения и да се увери, че цялостното оборудване на лайнера отговаря на изискваните от Търговската дирекция стандарти за безопасност. Нямаше друг служител, който да върши тази работа така педантично като Кларк. Той гледаше абсолютно равнодушно на цялата шумотевица около „най-големия и най-хубав кораб на света“, да не говорим за твърденията, че е „непотопяем“. Капитан Кларк твърдо бе решил да инспектира всичко по цялата дължина и ширина на лайнера. Дори когато ставаше въпрос за най-дребна подробност, Кларк не се доверяваше на думата на Лайтолър, а настояваше да види с очите си: има ли корабът достатъчно спасителки ризи за всички пътници, поставени ли са необходимият брой спасителни буйове на определени интервали по палубите, налице ли са нуждите сигнални ракети, факли и останалите горивни материали за подаване на сигнали при бедствие и най-важното — работят ли правилно спускащите механизми на шестнайсетте спасителни лодки. По отношение на това проверката на Кларк беше особено строга. Когато приключи със спускането и вдигането на спасителните лодки от височина над двайсет метра, като понякога се налагаше да повтаря операцията с една и съща лодка, ако Кларк не беше напълно доволен, Лайтолър си даде сметка, че не е изпитвал такъв вътрешен бяс от времето на общуването си с Бъли Уотърс. Сега вече знаеше защо всяващият страх капитан Кларк имаше славата на най-вбесяващия инспектор от Търговската дирекция.



Параходът „Титаник“

Дълбоки въздишки на облекчение се чува отвред, когато Кларк най-сетне се сбогува и си замина, оставяйки изкарания с толкова мъка подпис върху одобрителния протокол, който свидетелствуваше, че „Титаник“ е в състояние безопасно да превозва пътници по море.

С приближаването на деня за отплаване Лайтольър беше сполетян от служебна несполука. Беше понижен, макар че нямаше никаква вина, и това наказание щеше да остане в сила само за първото плаване на „Титаник“. Капитан Смит беше решил да привлече като старши помощник Хенри Т. Уайлд, който бе заемал същия пост на „Олимпик“; Смит смяташе, че няма да е лошо, ако използва опита му от кораба близък на „Титаник“. Макар и в някои отношения идеята да изглеждаше добра, на практика се получи сериозно разбъркване. Самият Уайлд, който очакваше скоро да бъде произведен капитан, не беше особено доволен от смяната, която означаваше, че първоначално назначеният старши помощник на „Титаник“ У. М. Мърдок трябва да слезе едно стъпало по-ниско — на поста първи помощник, поемайки

задълженията на Лайтолър, който от своя страна ставаше втори помощник на мястото на своя добър приятел Дейвид Блеър, взет на кораба в Белфаст като втори помощник, а сега за негово горчиво разочарование изваден от състава на екипажа. Четиримата младши офицери — Питман (трети), Боксхол (четвърти), Лоу (пети) и Муди (шести) — оставаха без промяна.

Отначало Лайтолър беше дълбоко засегнат от понижението си, но нямаше друг избор, освен да приеме. Това бе просто едно от нещата в живота и щеше да остане в сила само за първото плаване на лайнера, а освен всичко корабът се казваше „Титаник“ и за него не съществуваше по-уважаван и почитан капитан от стария „Е. Дж.“ — капитан, с когото, за да може да плава човек, би трябвало да е готов на всякакви жертви. Всъщност Смит се радваше на голяма популярност не само сред екипажа, но и сред пътниците. Мнозина от най-богатите и прочути личности на западния свят често планираха пътуванията си така, че да имат възможност да плават със Смит и да се радват на неговия весел нрав и отлично чувство за хумор, които никога не влизаха в противоречие с авторитета и такта му дори когато бърбореше с децата, на които неизменно отделяше време.

Лайтолър винаги бе изпитвал голямо вълнение в моментите, когато капитан Смит вкарваше „Маджестик“ в Нюйоркското пристанище под пълна пара, без даже да намали при взимането на един доста остър завой, известен под името Югозападната плитчина, който се преодоляваше със завъртане на кормилото до крайно положение, тъй че корабът минаваше на метри от тинестите плитчини. Косата на Лайтолър се изправяше всеки път, щом „Е. Дж.“ изпълняваше тази дръзка маневра!

След няколко дни Лайтолър и Мърдок завършиха реорганизацията и всеки зае новия си пост на „Титаник“, но в резултат на промяната остана нещо неуредено, което така и никога не се разреши, а колко сериозен бе наистина проблемът, Лайтолър разбра едва след отплаването на кораба. Ала тогава бе твърде късно...

С настоящето докладвам, че корабът е зареден и готов за отплаване. Машините и котлите са в ред, всички карти и мореходни инструкции са на съвременен равнище.

Ваш покорен слуга, Едуард Дж. Смит

След като капитанският доклад бе приет от компанията и надлежно подписан, „Титаник“ най-сетне бе свободен да се отправи на първия си рейс. Поради стачка на възгледобивните работници гориво взеха от другите лайнери на „Уайт стар“ в пристанището, включително от „Океаник“ и „Адриатик“, чиито плавания бяха отменени, а пътниците им прехвърлени на „Титаник“. Въглища бяха закупени дори и от трюмовете на кораби, принадлежащи на други компании, за да се попълнят необходимите 6 хиляди тона, които щяха да захранват пещите на „Титаник“, на брой 159.

С приближаването на часа на заминаване — 12 ч. на обяд в сряда, 10 април 1912 г. — най-заетият човек на борда сега бе главният домакин Хю Макилрой, който по популярност сред пътниците отстъпваше само на капитан Смит.

„Добро утро, мистър Стед, радвам се, че отново пътуваме заедно... Вашата каюта е С89, сър... Стюардът ще дойде всеки момент да ви заведе... Да, мадам... Тръгнете по коридора и после свийте вдясно, там ще намерите стюард, който ще ви упъти нататък... Да, сър, багажът ви веднага ще бъде отнесен в каютата ви... Уведомете ме, ако имате някакви затруднения.“

„Титаник“ нямаше да бъде пълен за своя процъпулник. Половината от първа класа бе празна, но така или иначе общото богатство на първокласните пътници възлизаше на стотици милиони — повечето в американски долари. Тук можеха да се срещнат такива имена като Бенджамин Гугенхайм, който бе натрупал милионите си от рударство и леярство, и Айсидор Строс, който бе започнал като беден млад емигрант, за да превърне веригата от универсални магазини „Маси“ в национална институция на Америка. Тук бяха и колоритната Моли Браун — съпруга (макар че понастоящем живееха разделени) на Джеймс Джоузеф Браун от Денвър — собственик на златни мини, Джон Б. Тайър — президент на Пенсилванската железница, Чарлс М. Хайс — също председател на железница, майор Арчибалд Бът — военен съветник на американския президент. Джордж Уайдънър — син и дясна ръка на трамвайния магнат от Филадельфия П. А. Б. Уайдънър, както и Артър Райърсън — магнат от стоманодобивната промишленост, който беше посетил Европа заедно с жена си, трите деца, една прислужница, гувернантка и шестнайсет куфара. Тук беше и най-богатият от всички

изброени личности — Джон Джейкъб Астър, за когото се мълвеше, че притежава 150 милиона долара, и когото веднъж бяха окачествили като световен паметник на нетрудовия доход. В последно време Астър беше в центъра на много клюки и коментари, и то не само в американската преса, поради развода му и последвалата женитба с едно осемнайсетгодишно момиче, по-младо от собствения му син. Новата му съпруга беше на борда на „Титаник“, след като двамата младоженци бяха прекарвали зимата далеч от неодобрителните погледи на нюйоркското общество. Ето какви бяха хората, които олицетворяваха тъй наречената „позлатена епоха“, за която бе създаден „Титаник“. Участвайки в първото плаване на лайнера редом с тях, Дж. Брюс Исмей имаше всички основания да бъде доволен от себе си.

Галактики дележа богатството и великолепието на първа класа от втория офицер Лайтолър, който бе заел мястото си на бака, щом наближи часът на отплаването. До него стоеше старши помощникът Уайлд заедно с боцмана Никълс и неговите хора, готови да се погрижат за носовите вързала и за влекалните въжета веднага щом дойде заповед от мостика.

После „Титаник“ проговори. След като трите гръмогласна сирени, най-големите и най-мощните в досегашното корабостроене, нададоха поредица от изсвирвания, които отекнаха над Саутхамптън, изпращачите се сбогуваха със своите близка и побързаха към брега. На кея вече се бе събрала голяма тълпа, за да наблюдава отплаването. Някъде сред множеството се намираще една горда съпруга с двамата си синове, съответно на осем и четири години, източили шии с надежда да зърнат поне за секунда втория офицер, който изпълняваше задълженията си на бака. В момента Лайтолър стоеше до телефона в очакване на командите, които трябваше да постъпят от мостика. Ето че в слушалката прозвуча отчетливият уелски диалект на петия офицер Лоу, който обслужваше телефоните на мостика. „Подготви влекалните въжета!“ — съобщи Лоу, предавайки заповедта на пилота Джордж Бойър. Лайтолър подаде командата на Уайлд, който от своя страна започна да дава поредица от напътствия на Никълс и неговите хора, докато мощните лебедки затракаха и заизпускаха пара, а тежките въжета засвистяха, навивайки се около барабаните. Навред от кея и от претъпканите високи палуби се разнесоха възгласи, когато корабът отначало едва забележимо започна да се отделя от брега, теглен от

димящите влекачи. „Отдай носовото вързало!“ — долетя гласът на Лоу. Лайтолър предаде заповедта, като същевременно помагаше на Уайлд да напътствува Никълс и неговите помощници, които сновяха по палубата, отдавайки десетките въжета, придържачи „Титаник“ към кея. Също толкова вързала трябваше да се отдадат и в кърмовата част, където тази процедура в момента се извършваше под надзора на първия офицер Мърдок.

„Отдай предното влекално въже!“ — предаде Лоу по телефона на Лайтолър. Стоманеното влекало цопна във водата и предният влекач се отдели, което съвпадна с далечно подрънкване на телеграфни звънци горе на мостика, последвано почти незабавно от едва доловимо затреперване под палубата. Машините на „Титаник“ оживяха. В отговор на командата „Малък напред!“ се задвижиха двата трийсет и осемтонни винта на кораба.

Най-големият лайнер на света запълзя напред, насочвайки се полека към изхода на Океанския док. В това време много от изпращачите затичаха по кея успоредно с „Титаник“, за да махнат за последен път на приятелите и роднините си на борда. Тогава се случи един инцидент, който накара Лайтолър да разбере колко мощни са машините и винтовете на този гигантски кораб. Когато „Титаник“ минаваше край доста по-малкия от него лайнер „Ню Йорк“, засмукването от заминаващия левиатан изтръгна пристаналия кораб от стоянката му. Над пристанището проехтяха няколко силни пукота, подобни на пушечни изстрели, при което стоманените вързала на „Ню Йорк“ се изпокъсаха като памучни върви и изсвистяха във въздуха, предизвиквайки паника сред публиката. Лайтолър видя как кърмата на „Ню Йорк“ се насочи неудържимо към „Титаник“. Сблъскването изглеждаше неизбежно. На борда на „Ню Йорк“ настъпи трескава дейност — моряците се щураха насам-натам и спускаха подложки край борда в опит да омекотят почти сигурния удар. Все пак сблъсъкът по чудо бе избегнат и „Титаник“ продължи нататък, разминавайки се из сантиметри с „Ню Йорк“. Влекачите, които бяха изтеглили „Титаник“ от кея и сега го съпровождаха във от пристанището моментално се отклониха към „Ню Йорк“ и го върнаха на брега. По-късно Лайтолър узна, че капитан Смит е реагирал незабавно на създалото се положение, като наредил да се увеличат съвсем малко оборотите на лявата машина на „Титаник“, което всъщност бе изтласкало „Ню Йорк“ и бе забавило

хода му до намесата на влекачите. Колкото до Лайтолър, той просто изпита облекчение, че не се случи авария, която щеше да остави петно върху първото плаване на „Титаник“, преди още корабът да е напуснал пристанището. Разминаването стана на косъм и на борда се намериха такива, които приеха инцидента за лош знак. В съзнанието на всички от екипажа изникна злополуката от миналото лято, когато техният близък „Олимпик“ се бе сблъскал с военния кръстосвач „Хоук“ точно по същия начин, засмуквайки го от курса му. Очевидно имаше още какво да се научи за управлението на тия гиганти в ограничено водно пространство.

В този момент всички се надяваха на пилота Джордж Бойър, а от него нямаше по-опитен и способен да прекара кораб с такива грамадни размери като „Титаник“ през коварните чупки и плитчини на Саутхамптънския залив, преди да излязат в открито море. Бойър преведе кораба по неудобния завой вдясно от Калшотската плитчина, сетне през тесните плитчини на Торнския канал, последван от друг десен завой този път вляво от Уестбрамбълския буй; минаха през протока Каус и оставиха дясно на борд остров Уайт, по чиито брегове се беше струпала многолюдна тълпа, за да види великолепия лайнер; заобиколиха отляво военноморския рейд при Спитхед и после продължиха до плаващия фар Наб, където „Титаник“ намали ход, за да остави пилота. Отправяйки пожелания за добър път към екипажа, „чичо Джордж“ се сбогува и слезе в очакващия го пилотски катер, като пътем подхвърли, че след петнайсетина дни отново ще се качи при фара Наб на „Титаник“, за да го преведе обратно в саутхамптънското пристанище при триумфалното му завръщане у дома.

След неколкominутно изчакване, докато пилотският катер се отдалечи, телеграфите на мостика предадоха команда „Пълен напред!“ и „Титаник“ пое към Шербург — първата спирка от плаването му.

— Какво има, Саймънс? — Лайтолър позна по гласа единия от наблюдателите и излезе от каютата си да види какво иска.

— Нямаме бинокъл на марса — последва тревожният отговор.

— Сега ще видим — отвърна Лайтолър и отиде да намери Мърдок, за да разреши въпроса. Първият офицер каза на Лайтолър, че знае за това и ще се погрижи.

Бинокълът обаче така и не се появи и групата шести наблюдатели на „Титаник“ взеха да се притесняват все повече и повече. Не можеха да разберат защо сега ги лишават бинокъл, след като на „Океаник“ винаги бяха имали. Още по-необясним бе фактът, че по време на плаването от Белфаст до Саутхамптън на марса имаше бинокъл, който междуременно беше изчезнал. Малко по-късно двама други наблюдатели, Хог и Евънс, отново дойдоха да питат Лайтолър за бинокъла.

Вторият помощник с нищо не можа да им помогне, но вината не беше изцяло негова. Основната причина се криеше в объркването, причинено от разместването на старшите помощник-капитани в Саутхамптън. Бинокли за наблюдателите бяха осигурени в Белфаст от предишния втори помощник Блеър, отпаднал впоследствие от екипажа, но при напускането на кораба в Саутхамптън, без да уведоми Лайтолър, той наредил биноклите да се свалят от марса и ги заключил в каютата си. После търсените бинокли изобщо не бяха открити, нито пък се намериха резервни. Излезе така, че лайнерът, който беше последна дума на техниката във всяко отношение и не му липсваха дори пуродържачи в тоалетните на първа класа, не беше в състояние да осигури чифт бинокли за своите наблюдатели. Тъй като никой от офицерите не желаше да сподели своя бинокъл с марса, което не само бе трудно изпълнимо, но щеше да се счете и за крайно ненормално, наблюдателите нямаха друг избор, освен да карат без бинокъла. Само за това плаване се налагаше да разчитат на просто око.

В четвъртък привечер на 11 април „Титаник“ заобиколи южния бряг на Ирландия и се отправи към просторите на Атлантика след двете си кратки спирания в Шербург и Куинстаун, където окончателният брой на пътниците възлезе на 1300 души, а пощата — на близо 3500 чувала. На борда се намираха и различни видове багаж и колети, включително ценна пратка с диаманти от Амстердам, стотици каси най-добро френско вино, богата колекция от изящна дантела от Кале, няколко автомобила и последните пролетни творения на парижките моделиери, очаквани с нетърпение от модните къщи в Ню Йорк. Освен това се носеха слухове, че на борда се намират голямо количество златни кюлчета, а заключено в някой от многобройните сейфове на кораба

пътуваше безценно копие на Омар Хаямовия „Рубаят“, инкрустирано със скъпоценни камъни. Личните бижута на елитните пътници от първа класа имаха стойност колкото няколко царски откупа, а безкрайно далеч от цялото това богатство се намираха пътниците от трета класа, около 700 на брой, повечето емигранти от почти всички националности в Европа, които се бяха отправили към Новия свят, главозамаyani от мечти за парични успехи в предстоящия нов живот.

През следващите два дни Лайтольър привикна към задълженията си на новия си кораб. Едновременно с него „загрываше“ и „Титаник“. Първоначално корабът беше проектиран като двувинтов съд с максимална скорост от 21 възла, но в процеса на строителството беше решено да се прибави трети винт в средата, задвижван от парна турбина, която беше последна дума в развитието на мореходните машини и с успех беше изпитана на по-малки кораби. Тази допълнителна мощност означаваше, че теоретически „Титаник“ бе в състояние да развива доста повече от 21 възла и с разпалването на котел след котел теорията се приложи на практика. Ала въпреки че „Титаник“ се движеше с все по-голяма скорост през Атлантика от тази страховита парна централа, Лайтольър забеляза, че шумовете и вибрациите, с които толкова много бе свикнал на „Маджестик“ и в по-малка степен на „Океаник“, тук почти напълно липсват. Времето продължаваше да бъде хубаво и пътниците, които се ползуваха от целия лукс на този забележителен плаващ дворец, просто не можеха да повярват, че наистина пътуват по море, макар да бе малко студеничко за по-продължителен престой във на палубата. Докато за повечето хора на борда плаването имаше повече или по-малко увеселителен характер, за Лайтольър горе на мостика то беше преди всичко работа, при която рядко имаше възможност да поспи повече от няколко часа наведнъж.

Неговият два̀сет и четиричасов ден се състоеше от осем часа дежурство и шестнайсет часа почивка, което за поста му на втори помощник бе разделено на една вахта от 6 до 10 сутринта и още една по същото време вечерта. Но след като предадеше вахтата на следващия дежурен офицер, той трябваше да извърши своя обход, което в кораб с размерите на „Титаник“ отнемаше повече от час, дори човек да знаеше пътя си по километричните палуби и коридори. Освен това винаги можеха да го повикат да замести някого от другите вахтени офицери по време на обяд, а на пладне бе задължително да присъствува на

ежедневния сбор за „сваляне на слънцето“. Заедно с останалите Лайтолър насочваше секстанта си, проследяваше възхода на слънцето и щом то достигнеше зенита си, измерваше височината му спрямо хоризонта. Определената по пладне географска ширина на кораба се съпоставяше с наблюденията при изгрев-слънце и така получаваха местоположението си в средата на деня, което в неделя на 14 април показваше, че за последните двацет и четири часа „Титаник“ беше преплавал 546 мили, или с 27 мили повече от предишния ден.

Капитан Смит беше уверен, че през следващото денонощие ще постигнат още по-добра скорост, и сподели с някои пътници, че ако хубавото време се задържи, нищо чудно да постигнат в Ню Йорк още във вторник вечерта, сиреч с няколко часа по-рано от определеното време за пристигане — 5 сутринта на 17 април, сряда. Междувременно в котелното отделение бяха разпалени допълнителни котли.

В 12,30 същия ден Лайтолър замести първия офицер Мърдок, додето се наобядва. Денят беше чудесен с лек бриз, който едва разрошваше спокойното море, искрящо под пролетното слънце. В сравнение с условията, които Лайтолър бе свикнал да среща в Атлантика през този сезон на годината, времето беше необикновено благосклонно.

Не след дълго на мостика дойде „Е. Дж.“ и му показа телеграмата, получена неотдавна от „Карания“, пощенския параход на компанията „Кунард“.

ДО КАПИТАНА НА „ТИТАНИК“

Плаващи на запад параходи съобщават за айсберги, подводни ледени блокове и паков лед на 42° N от 49° до 51° W.

Според това съобщение ледът се намираше на 2501 мили западно от сегашното местоположение на „Титаник“. Изглежда, това не предизвика преждевременно безпокойство у капитан Смит, докато с втория си офицер оглеждаше морето напред от мостика, след което остави дежурния и слезе в трапезарията да обядва. Когато в 13 ч.

Мърдок се върна, Лайтолър му каза за телеграмата, съобщаваща за леда. Мърдок за пръв път чуваше за нея.

След като предаде курса и скоростта („Всичко както преди“), Лайтолър също слезе да се нахрани и да поспи няколко часа. В 18 ч. трябваше отново да се качи на мостика за своето следващо четиричасово дежурство.

17.

ДО КАПИТАНА НА „ТИТАНИК“

От отплаването сме съпътствувани от умерени променливи ветрове и ясно време. Гръцкият параход „Атина“ съобщава за срещнати айсберги и големи площи паков лед на 41°51' N и 49°51' W. Желая на вас и „Титаник“ успешно плаване.

Телеграмата от „Балтик“ беше едно от многобройните нови предупреждения за срещнат лед, които стигнаха до радиотелеграфната кабина на „Титаник“ през втората половина на неделния ден 14 април, наред с всички останали съобщения, приети и обработени от двамата потънали в работа и зле заплатени радисти Филипс и Брайд. Основната част от времето им бе заето с изпращане на телеграми от пътниците, както и с получаването на най-новите вести от външния свят за поместването им в изданията на борда вестник „Атлантик дейли бюлетин“, включително, и най-важно, последните събития на Уол Стрийт, на Лондонската и Парижката борса. Телеграмата от „Балтик“ прекара следобеда в джоба на Дж. Брюс Исмей, след като по време на обяда, когато пристигна, капитанът официално го извести за нея и му я предаде. „Е. Дж.“ обича да държи своя работодател в течение на нещата. Понякога ставаше въпрос за важни неща, друг път — за незначителни. Командният състав разбра за телеграмата чак вечерта, когато Смит я поиска обратно от Исмей, за да я окачи на мостика за информация. Междувременно телеграфистите бяха засекли нови предупреждения за наличие на лед: „Америка“ подмина два големи айсберга на 41°27' N и 50°08' W.

ДО КАПИТАНА НА „АНТИЛИЪН“

18,30 ч. корабно време, ширина 42°03' N, дължина 49°09' W. Три големи айсберга на юг от нас.

Беше на здрачаване, когато Уайлд предаде вахтата на Лайтолър и след като уведоми новозастъпилия за курса и скоростта на кораба, се оттегли. Машините работеха със 75 оборота в минута, което подсказа на Лайтолър, че в момента „Титаник“ с лекота надвишава 21 възла, най-голямата си скорост досега.

Малко преди да застъпи, лайнерът беше „минал ъгъла“. Това беше въображаемата точка на около 300 мили югоизточно от Ньюфаундленд, където всички трансатлантически пощенски кораби, следващи така наречения „Път на големия кръг“ през Голямата плитчина, внасяха значителна промяна в курса си повече надясно, с цел да подходят по-пряко към местоназначението си. „Титаник“ следваше ледения път. Правилният курс за този сезон на годината минаваше по на юг и бе по-дълъг от маршрутите, използвани през есента и зимата, като основната цел бе да се плава по-далеч от ледовете, които пролетно време слизаха на юг от Арктика. Имаше капитани, които не взимаха предпазни мерки и следваха северния маршрут по всяко време на годината, излагайки на голям риск съдовете и пътниците си, само и само да завършат по-бързо плаването.

Докато изчисляваше последното местоположение на „Титаник“, единият от младшите помощници — Боксхол, забеляза, че в писмената заповед за часа на промяната в курса капитанът бе посочил тя да се извърши с около четирийсет и пет минути по-късно, отколкото по принцип би трябвало. Единствено можеше да се предположи, че имайки предвид съобщенията за лед, „Е. Дж.“ беше решил да остане малко по-дълго на южния курс, за да намали опасността от среща с айсберги. Изглежда, бе обърнал внимание на предупрежденията и искаше да се застрахова. Разбира се, подобни рапорти за плаващ лед са нещо съвсем обикновено по това време на годината, ако изключим факта, че поради неестествено меката арктическа зима доста повече лед от обичайното се бе спуснал на юг от Лабрадорското течение.

Между 19 и 19,30 ч. същата неделна вечер Лайтолър бе временно заместен от Мърдок, додето слезе да се навечеря. Когато се върна на мостика, Мърдок го уведоми, че за кратко време температурата рязко е

спаднала до плюс 4 градуса по Целзий, и го остави да продължи вахтата си.

Вече бе станало съвсем тъмно и безоблачното небе беше покрито от безброй звезди. От мостика Лайтольър виждаше как небосводът е осеян с тях чак до хоризонта. Беше време да определи вечерното местоположение и условията за това не биха могли да са по-добри. Взе секстанта си и поръча на третия офицер Питман да засече по хронометъра — прецизния корабен часовник, поставен на шарнири в своята махагонова кутия, който се използваше за измерване на времето при звездни наблюдения. Лайтольър се взря през секстанта към небето: Поларис, Сириус, Арктур, Капела, Алфа, Алтаир... Всички звезди блестяха ярко и чисто, докато той си избираше обекти за ширина и дължина. Всеки път, щом „хванеше“ звездата, Лайтольър извикваше „Стоп!“ и младши офицерът записваше името на звездата и точното време, показано от хронометъра.

След като приключи работата със секстанта, Лайтольър се съсредоточи върху морската шир отпред, а Питман слезе да изчисли положението на кораба въз основа на свалените от Лайтольър звезди с помощта на логаритмичните таблици и навигационния алманах. Преди Питман да се заеме сериозно със задачата си, камбаната удари осем пъти, което означаваше, че е станало осем часа и младшите помощници трябваше да си предадат вахтата. С известно облекчение Питман прехвърли работата на Боксхол. „Ето ти тук малко звезди, приятелю. Дерзай!“ Боксхол с ентузиазъм се отдаваше на навигационното изкуство и когато се зае със започнатото от своя колега, остана поразен. По-добър набор от звездни наблюдения направо не би могло да има. Ако изобщо съществуваха идеални наблюдения, рече си той, Лайтольър ги беше направил тази вечер.

Тогавя Боксхол още не знаеше колко много ще зависи от точността на корабното положение, което той трябваше да изчисли по тези звезди.

Лайтольър продължаваше да се взира напред с впити в хоризонта очи, като от главата му не излизаше вписаната от капитана забележка в заповедната книга зорко да се бди за лед. Междувременно температурата непрекъснато падаше. Когато стигна до 1 градус над нулата, нареди на Хитчънс, дежурния кормчия, да поздрави дърводелеца и да го посъветва да внимава с водата си, понеже е на път

да замръзне, и същевременно предупреди машинното отделение, че е необходимо да се вземат подобни предпазни мерки и спрямо парните лебедки. Лайтолър не видя нищо обезпокояващо в рязкото понижение на температурата. Беше свидетел на случаи, когато посред лято температурата бе падала до нулата в Северния Атлантик.

Беше около 21 ч., когато капитан Смит реши, че е време да напусне жизнерадостната вечеря, дадена в негова чест от подбрана група американски милионери на борда. Това беше знак на признателност към този популярен параходен капитан, който винаги се бе грижил така добре за тях. Последният му кораб бе бляскав завършек на изключително богатата му кариера, през която бе командувал седемнайсет кораба на „Уайт стар лайн“. Сега беше дошло време да зарови корабната котва и да заживее с пенсията си в покоя и тишината на скромния си дом в Ню Форест заедно с преданата си съпруга и младата си дъщеря. Командуването на „Титаник“ при първия му рейс беше възможно най-високото признание за Смит и с малко късмет, ако времето се задържеше хубаво, е, нямаше голяма вероятност да поставят нови рекорди този път, но все пак щяха да направят образцово плаване, каквото всеки, и най-вече мистър Исмей, с право очакваше от прощъпулника на „най-добрия кораб на света“.

Капитан Смит угаси втората си пура под полилеите на първокласния ресторант, поднесе подходящи извинения на своите богати американски приятели и приятелки с техните прословути норки и искрящи бижута и се отправи към мостика; в този момент хармонията на нещата не би могла да бъде по-пълна.

Първото нещо, което направи впечатление на капитана, бе студът; после различи фигурата на втория си помощник в тъмнината на мостика и се отправи към него. Лайтолър тутакси докладва на своя капитан, че вече е осведомил машинното отделение за рязкото спадане на температура и се е погрижил да бъдат взети мерки за предпазване на корабния водопровод от замръзване.

После двамата заобсъждаха странното поведение на времето: пълното отсъствие на вятър и равното като тепсия спокойно море. Макар че досега предупрежденията за плаващи ледове се отнасяха за по-северни ширини и като че ли не ги заплашваха пряко по настоящия им курс, капитан Смит въпреки това изглеждаше загрижен от трудностите, които тези извънредни условия създаваха за

навременното забелязваме на лед в морето. Лайтольър не по-зле съзнаваше това и сподели с капитала си колко е жалко, че вятърът не се е задържал, докато преминат през ледената зона. Опитът, който имаше с плаващ лед в Северния Атлантик, го бе научил да търси определени знаци за разпознаване на опасността. Дори най-незначителният ветрец е в състояние да предизвика вълни, разбиващи се в основата на айсберга, при което се получава фосфоресциращо сияние, видимо от мили разстояние. А и всички айсберги имат кристализирала под въздействието на въздуха повърхност, която излъчва тъй нареченото „ледено премигване“ — отразената от ледената планина светлина, която често може да се забележи още преди ледът да е дошъл на хоризонта. „Леденото премигване“ обаче е най-силно, когато има луна, а тази нощ беше безлунна — още един фактор към необикновената комбинация от атмосферни условия. Всъщност през целия си дългогодишен опит в Северния Атлантик Лайтольър никога не бе виждал подобна нощ: без никакъв вятър, а морето плоско като огледало. Ала все пак от високия мостик на кораб като „Титаник“ нещата може би изглеждаха не такива, каквито са в действителност. В този океан трябваше да има поне някакво минимално вълнение, па било то и незабележимо от двайсет метра над морската повърхност.

— Все пак е съвсем ясно — забеляза капитанът, докато изчакваше зрението му да се нагоди към тъмнината. Вторият помощник се съгласи и добави, че ако наоколо има айсберги, те просто няма как да не отразят някаква светлина. „Е. Дж.“ не се съмняваше в това, като подчерта, че дори ако „синята страна“ е обърната към кораба, т.е. страната, чрез която леденият къс доскоро е бил свързан с друго, по-масивно ледено тяло, те пак биха имали достатъчно време да различат белия силует. Очевидно капитанът си даваше сметка, макар да не споделяше опасенията си, че не е изключено да срещнат лед. Това се подразбираше от инструкциите, които даде на Лайтольър, напускайки мостика — според тях той бе длъжен веднага да го уведоми, ако се появят и най-малки съмнения за опасност. При първия признак на мъгла скоростта трябваше да се намали.

Междувременно машинните телеграфи на мостика оставаха на команда „пълен напред“ и Лайтольър не виждаше основание да поставя това под въпрос. През всичките години трансатлантическо плаване с пощенските параходи на „Уайт стар лайн“ той не си спомняше случай

в ясно време, денем или нощем, скоростта да бе намалявана дори когато със сигурност се знаеше, че корабът плава в зона с лед, който се намира непосредствено на пътя му. Всички конкурентни компании се придържаха към същата практика. Айсберг, който се появяваше в полезрението на миля и половина до две, лесно би могъл да се избегне чрез завъртане на кормилото.

Въпреки че отначало на Лайтолър му бе трудно да привикне със следваната от компанията политика на форсиране „до дупка“ при каквото и да е време и вълнение, вече отдавна за него това бе станало нещо съвсем обикновено при пощенските рейсове в Северния Атлантик. А нямаше и съмнение, че той не би могъл да си спомни каквато и да била заслужаваща да се спомене злополука, която да подтикне към възприемане на по-разумен подход към скоростта. Отдавна бяха минали дните, когато като помощник-капитан на ветроход от рода на „Кавалера на св. Михаил“ прекарваше вахтата си в зорко наблюдение на поведението на всяко ветрило и на всяка рея, постоянно нащрек за всеки каприз на морето и вятъра, както и за всяка опасност, която би могла да дебне отпред. Изглежда, този непоколебим респект към „суровия господар“, който така настойчиво бе вкоренен в него през авантюристичните години на първоначалното му ветроходно обучение, вече не важеше със същата сила в днешно време. А на кораб като „Титаник“ това имаше дори още по-малко значение.

Обаче тази нощ моряшкото му чувство за опасност го подтикваше да бъде по-бдителен от обикновено. Скоро след като капитанът се запъти към каютата си, Лайтолър реши да се погрижи, щото Джуъл и Саймънс на марса да си отварят очите на четири. Обади се на Муди, дългия и сух като върлина шести офицер, и му нареди да телефонира горе и да им каже да внимават за лед, особено за дребни късове и подводни блокове. Муди вдигна телефона, завъртя ръчката и след като единият от двамата наблюдатели горе в гнездото на фокмачтата отговори, шестият офицер предаде указанията на Лайтолър зорко да се следи за поява на лед, особено за дребни късове, и затвори. Лайтолър не беше задоволен. Муди беше забравил да спомене за подводните ледени блокове. Отново вдигна слушалката и повтори изцяло нареждането.

Лайтолър искаше да бъде абсолютно сигурен за себе си, че ако се появи плаващ лед на пътя им, опасността ще бъде установена

своевременно. Наличната информация за плаваща ледове го бе подготвила за вероятността да види лед, но все пак не очакваше това наистина да стане. През последните три години по тази линия не беше виждал нито един айсберг, независимо от обичайните предупреждения, които постъпваха всяка пролет. Но тъй като тази година плаващите ледове, изглежда, бяха слезли по на юг и бяха в по-големи количества, не беше изключено дребни блокове, които обикновено бележат ледената граница, да попаднат в ширините, откъдето минаваше техният курс.

Въпреки големия студ той реши да стои почти в края на откритата част на мостика, тоест встрани от мачтата, вантите, шаговете и прочие, откъдето нищо не пречеше на погледа напред. Според него появата на мъгла в района на Голямата плитчина бе най-злокобният признак, че наоколо има айсберги, но засега видимостта изобщо не бе намалена. Нощта продължаваше да бъде абсолютно ясна с милиарди звезди по небосвода.

На шейсет метра пред него вълнорезът на лайнера сечеше гладките води на Атлантическия океан със скорост двайсет и два възла и половина, като бързината непрестанно се увеличаваше. В премръзналите му уши звучеше приглушеното свистене на въздуха в такелажа наред с плисъка на разпенените вълни, които се образуваха от хода на кораба и се отделяха равномерно от двете му страни, а белите им гребени проблясваха под ярките корабни светлини, разположени по цялата почти тристаметрова дължина на лайнера, плаващ в нощта. Застанали на самотния си пост високо горе на марса, Джуъл и Саймънс не отделяха очи от морето пред тях, спазвайки инструкциите на вахтения да бдят за появата на дребни ледени късове и подводни блокове. При техния работен режим от два часа вахта и четири часа почивка те си даваха твърде добре сметка, че в тази дяволски студена нощ напълно заслужено изкарват допълнителните пет шилинга вахтено възнаграждение на рейс. На всеки половин час покоят внезапно се нарушаваше от камбанен звън на мостика, на който отговаряше камбаната на марса и викът на вахтения: „Всичко е наред и светлините са ярки!“

В мрака на мостика кормчията Оливър, меко осветяван от бледото сияние от компаса, държеше кормилото и водеше лайнера по пеленг 71 градуса, следвайки курса както бе очертан с тебешир на

окачената до него дъска, осветена от заслонена слаба светлина, която бе достатъчна за разчитането на курса, без да смущава нощното бдение на вахтения офицер.

Компания на Оливър правеше неговият колега Хитчънс, който трябваше да го смени в 22 ч., но междуременно помагаше на вахтения офицер, като предаваше по телефона негови нареждания, следеше работата на компасното осветление и показанията на термометъра и барометъра. В задната част на мостика се намираше врата, водеща към щурманската, където на голяма махагонова маса в средата беше разпъната картата на Северния Атлантик с курса на „Титаник“, очертан с плътна линия. На стената висеше капитанският часовник, който контролираше всички останали часовници на борда и отмерваше корабното време с безотказна точност. Беше 21,30 ч. и не след дълго Хитчънс щеше да събуди първия помощник Мърдок, за да заеме мястото си на мостика, докато старши помощникът Уайлд и младшите помощници Питман и Лоу щяха да останат в леглата си още няколко часа, преди да поемат дежурството. До офицерските каюти се намираше радиотелеграфното помещение, където главният радист Филипс се трудеше неуморно, макар много да му се искаше да се отпусне и поспи в койката си, но работата все не намаляваше. Предишния ден беше възникнала повреда в предавателя и след като почти цяла нощ двамата с помощника му Брайд се бяха мъчили да я открият и отстранят, сега за телеграфистите се бе натрупало огромно количество работа. Пребледнял и изтощен, Филипс седеше превит над морзовия ключ: „да, дит, дит... да, дит, дит...“. Струваше му се, че никога няма да се справи с купчината от телеграми на пътниците, които трябваше да предаде. Тъкмо беше преполовил тази камара от частни съобщения, когато ненадейно пристигна телеграма от друг кораб:

ОТ „МЕСАБА“ ДО „ТИТАНИК“

От 42 N до 41°25 N и 49° W до 50°30 W видяхме много сериозен паков лед и множество големи айсберги. Също ледени полета. Времето добро, ясно.

Филипс набързо записа съобщението, потвърди, че го е приел, и го сложи настрана. Щеше да го занесе на мостика веднага щом привършеше с останалата работа. Обаче след приключване на самото телеграфиране трябваше да подготви и сметките за подадените телеграми. Съобщението от „Месаба“ остана забравено.

Дежурството на Лайтолър бе към своя край. Беше премръзнал и вече копнееше за топлото си легло, но продължа да стои отвън, на открито, откъдето бе преценил, че се открива най-безпрепятствен поглед напред, и току вдигаше бинокъла до очите си и грижливо оглеждаше хоризонта. Видимостта продължаваше да бъде отлична без никакви признаци за поява на лед. Лайтолър не знаеше за току-що пристигналата телеграма, която моментално щеше да му подсказва, че на малко повече от 40 мили пред „Титаник“ морето е покрито с голямо количество лед и множество масивни айсберги.

Иначе Лайтолър не би могъл да бъде в по-добро настроение. Щастлив семеен човек на трийсет и осем годишна възраст с бъдеще, което изглеждаше безкрайно обещаващо. Още някоя и друга година и щяха да го повишат в старши помощник, ако не на „Титаник“, то поне на „Олимпик“ или на третия от гигантските близнаци, който още бе в строеж, а после след две, най-много три години щеше да стане и капитан! Разбира се, на някой от по-малките кораби на компанията, но така или иначе щеше да го командува той. Този миг щеше да изпълни с гордост Силвия, която не по-малко от съпруга си желаше той да върви напред в кариерата си.

В откритото крило на мостика беше мразовито. Паметта му го върна към онези кошмарни бури край нос Хорн, където едва четиринайсетгодишно момче той бе принуден за пръв път да се сражава на живот и смърт със стихии, през безкрайно дългите, мъчителни часове горе по мачтите. А после настъпи онази тъмна безлунна нощ след бурята, когато морето стана равно като тепсия и вятърът изчезна напълно, а ветрилата безжизнено увиснаха на реите. Намираха се сред плаващи ледове и условията бяха възможно най-лошите за навременното забелязване на ледените планини: никакъв вятър, дори и най-нищожен повей, гладко като огледало море, липса на луна... Момчето никога не беше изпитвало такъв ужасен студ...

— Какъв студ, а? — рече Мърдок, като се появи на мостика, облечен в дебела връхна дреха, и затупа ръце о тялото си, за да се

стопли. Лайтолър отговори, че температурата вече е паднала до нулата. Рядко бе посрещал с такова голямо облекчение дългоочакваните четири удара на камбаната, означаващи края на мразовитата му вахта.

Двамата стояха втренчени в морето напред, докато очите на Мърдок привикнат към мрака. Мърдок и Лайтолър бяха стари корабни другари, след като дълги години бяха плавали заедно с пощенските параходи на „Уайт стар“. Малко по-възрастен от втория помощник, Мърдок произхождаше от шотландска моряшка фамилия и се надяваше скоро да стане капитан, макар че и той бе донякъде смутен поради временното му понижаване от старши на първи помощник. Преди да се разделят, поговориха за „Титаник“, изтъкнаха колко безпогрешен изглежда този лайнер — колко стабилно и леко плава, без да се усещат никакви вибрации. „Титаник“ се различаваше напълно от „Океаник“, а дори и от близнака си „Олимпик“, където Мърдок бе работил преди. Досега лайнерът беше показал, че е способен да развива добра скорост, ала и двамата се съгласиха, че в крайна сметка би могъл да бъде дори още по-бърз.

После преминаха към по-непосредствени дела: съобщенията за наличие на лед и атмосферните условия. Освен че бе неприятен, режещият студ не събуди никакви други подозрения у Мърдок, който подобно на Лайтолър знаеше, че в тия води температурата може да се понижи до нула по всяко време на годината.

Лайтолър спомена за посещението на капитана на мостика и за техния разговор относно възможността да срещнат лед, но изглеждаше съвсем успокоен от факта, че видимостта е достатъчно добра, за да може опасността да бъде забелязана навреме. Впоследствие не бе настъпило чувствително влошаване на обстановката, макар че линията на хоризонта вече не се открояваше така ясно както преди.

Сега „Титаник“ се намираще в зоната, където от собствен опит Лайтолър и Мърдок знаеха, че трябва да бъдат нащрек за поява на лед, но все още нямаше налице нито един от познатите им признаци, подсказващи, че при настоящия курс на лайнера рискът от среща с плаващ лед при това априлско плаване е чак толкова по-голям, отколкото през същия сезон миналите години. Наистина знаеха, че този път ледът е повече, но доколкото им беше известно, „Титаник“ би трябвало да се движи на юг от него. Все пак Лайтолър осведоми Мърдок, че за всеки случай е предупредил вахтените на марса да си

отварят очите на четири. Всъщност Лайтолър добре си даваше сметка, че едва ли някой друг бе в състояние да се справи по-успешно от първия офицер, ако възникне опасна ситуация.

Една мъглива нощ преди няколко години той беше доказал това с друг лайнер на „Уайт стар“. Тогава Мърдок беше втори офицер и тъкмо бе дошъл да приеме вахтата на мостика, когато от марса долетя ненадеен вик: „Светлина откъм левия борд!“ Оказа се, че един голям ветроход бе на път да връхлети върху тях. „Дясно на борд!“ — ревна първият офицер, който все още не бе напуснал мостика, ала преди кормчията да успее да завърти кормилото, Мърдок скочи към него, изтласка го настрани и сграбчи ръчките, задържайки парахода твърдо на първоначалния му курс, докато всички останали на мостика гледаха ужасени. „Надясно, за бога!“ — изкрещя отново първият офицер, но Мърдок стоеше като вкаменен, без да помръдне нито на сантиметър кормилото, а междувреме от мъглата се показа 3-хиляди тонният четиримачтов барк и се устреми към тях. Щеше ли да ги блъсне? Никой не се съмняваше в това и всички на мостика потърсиха прикритие, очаквайки всеки момент рейте на ветрохода да се стоварят върху тях. Но по някакво чудо корабите се разминаха, макар и само на сантиметри.

Опасявайки се от недоразумение, Мърдок беше действувал светкавично и решително на своя отговорност и бе задържал парахода по предназначения курс. Всяка промяна в посоката би могла да доведе до сблъскване. Не, нямаше съмнение, че малцина бяха способни в аварийна ситуация да действуват по-точно от Бил Мърдок.

Междувременно предупреждаващата за лед телеграма от „Месаба“ стоеше затисната под други книжа в радиотелеграфната, докато Филипс продължаваше да се труди над предавателя.

При предаването на вахтата на марса Джуъл и Саймънс съобщиха на новозастъпващите Флийт и Лий нареждането зорко да се бди за малки ледени късове и подводни блокове, а на мостика Лайтолър премина към последните формалности, давайки на Мърдок информация за курса на кораба, скоростта му и оборотите на машините, след което му пожела лека вахта през следващите четири часа и тръгна да направи своя обход. Това означаваше, че ще трябва да обиколи палуби с дължина около миля, плюс неколкостотин метра стълби.

Неделното вечерно увеселение на „Титаник“ беше към своя край. Почти всички бяха единомушни, че тази вечер ще се помни дълго време. Със смях и безгрижен бърбреж пътниците се отправяха към каютите си по голямото стълбище, където бе поставен великолепен стенен часовник, ограден от две бронзови фигури, символизиращи Честта и Славата, които увенчават Времето. В „Палмовия двор“ осемчленният корабен оркестър под диригентството на Уолъс Хартли завършваше своя концерт с потпури от операта „Хофманови разкази“, която мнозина от пътниците бяха гледали в прочутите оперни театри на Европа по време на своите странствувания. Хартли винаги знаеше как да достави удоволствие на гостите; в зависимост от общото настроение малкият му оркестър майсторски успяваше да създаде подходяща атмосфера. От Рагтайм до Бетовен, всичко се свиреше с абсолютно съвършенство. Отекнаха аплодисменти, Хартли се поклони, а Лайтолър продължи нататък.

В окупираната от мъжете пушалня все още имаше няколко групички, някои от които играеха бридж, други просто четяха, а трети пушеха последна пура с чашка коняк и разговаряха било за любопитни лични преживелици, било за по-сериозни проблеми от икономиката и политиката. Сред англичаните на борда основните теми бяха стачката на миньорите, бюджетът на Лойд Джордж и събитията на борсата, докато за американците най-голямата сензация беше предизборната победа на Рузвелт над Тафт в щата Пенсилвания.

Лайтолър продължаваше обширния си обход, мина последователно надолу през палубите, през другите общи помещения и заведения, които вече се опразваха: първокласният салон на палуба А, пушалнята и барът на втора класа на палуба В на пушалнята на трета класа на палуба С, където тазвечерната поява на един плъх беше предизвикала комично оживление. Различните трапезарии и ресторанти на борда отдавна бяха затворени, ала тракането на кухненски съдове и прибори подсказваше, че сервитьорите и общият кухненски персонал са заети в подготовка на закуската за утре сутринта. Повече от петстотин души работеха денонощно, за да осигурят изхранването на пътниците и екипажа, сиреч почти осем

пъти повече от броя на моряците, необходими за управлението и обслужването на „Титаник“.

Слизайки още по-надолу, Лайтолър бързо премина по широкия служебен коридор, проточил се по почти цялата дължина на кораба, който някои от екипажа наричаха „Парк Лейн“, а други — „Скотланд Роуд“, после се спусна в самите недра на парахода, където се озова сред най-мизерни във всяко отношение условия за съществуване, толкова различни от дворцовото разкошество на горните палуби. Потънали в мръсотия и пот, с псувни и ругатни огнярите се мъчеха в жегата и шума да задоволят глада на 150-те пещи; изопнатите мускули на голите им ръце и гърбове лъщяха от пот, докато тон подир тон въглища потъваха в огнената паст. Лопатите неуморно мятаха гориво, а превозвачите с техните колички сновяха напред-назад по тъмните и тесни коридори, между бункерите и пещите. Пълнеха, превозваха, изсипваха и сетне пак, за да поддържат постоянен приток на гориво, което бе нужно, за да стои стрелката на манометрите вдигната. Тази вечер манометрите се колебаеха около 210 либри на квадратен инч, или само с 5 либри по-малко от максималното работно налягане, до утре вечер се очакваше стрелките да се заковат на крайно положение и тогава „Титаник“ щеше да направи своя най-бърз преход. По-назад към кърмата механиците под ръководството на своя шеф Бел се подготвяха за това в пещероподобното машинно отделение, изпълнено с оглушителен шум от тракане и съскане на машини. Механиците работеха усилено през по-голямата част от деня, настройвайки всяка подвижна част на трите огромни парни машини за увеличаването на скоростта, което щяха да поискат от тях на следващия ден.

Когато Лайтолър отново се показва на палубата при кърмата, си помисли, че хората, които работеха на двацет метра под него в убийствена горещина, никога не биха могли да повярват какъв жесток студ цари навън. На кърмовата палуба Лайтолър провери дали кормчията Роу и неговите хора са по местата си, след което обходът му бе приключен и той с бърза крачка се упъти към бака, преминавайки отново по цялата дължина на кораба до офицерските помещения зад мостика, за да се прибере най-сетне в топлината на малката си каюта. Отдавна не бе изпитвал такова блаженство, когато най-накрая се уви в одеялата и затвори очи.

Вече се унасяше в тихия покой на закътаното си убежище, когато изведнъж усети как корабът зловещо потрепери.

18.

Гладкото и равномерно движение на „Титаник“ до момента само подчерта още по-силно тази внезапна стържеща вибрация, продължила едва няколко секунди. Лайтолър незабавно скочи от койката и както беше по пижама, изхвърча на палубата и надникна зад левия борд. Погледна към носа и кърмата на кораба, но не видя нищо в тъмнината. Хвърли поглед към мостика и видя Мърдок да стои изправен с вперени очи напред в обичайната поза на вахтения, без да показва явни признаци на безпокойство. Изтича до десния борд, надвеси се и отново огледа кораба по дължина, но пак не забеляза нищо. Усети обаче, че „Титаник“ тутакси бе намалил ход. Образоващите от вълнореза вълни не се пенеха както обикновено той прецени, че скоростта е паднала до около 5–6 възла. Обърна се пак към мостика и видя силуета на капитан Смит застанал в същото положение като Мърдок, само че от другата страна, загледан неподвижно напред.

Тъкмо тогава се натъкна на третия офицер Питман, който също бе вдигнат от постелята си от неестественото смущение в хода на кораба. „Май се ударихме в нещо“ — рече Питман „Очевидно!“ — отвърна навъсено Лайтолър, чувствувайки как студът го прерязва като с нож през пижамата. Инстинктивната му мисъл бе да се качи на мостика и да разбере какво става, обаче там всичко изглеждаше съвсем спокойно, нямаше тревожно раздвижване, освен това присъствието на офицери свободни от вахта, не беше желателно, особено пък по пижама. Лайтолър предпочете да се върне в каютата си и да изчака — ако се нуждаеха от него, по-добре бе да стои там, където биха могли да го намерят. Легна обратно в койката и се замисли в какво точно се бяха ударили. Не беше усетил същинско сблъскване, по-скоро беше някакво потръпване, преминало през целия кораб. Беше сигурен, че са се натъкнали на лед, ала не бе видял нищо, когато огледа зад борда. Вероятно някой от винтовете беше ударил подводен къс, при което някоя и друга перка се беше счупила.

Не остана за дълго в недоумение. Не бяха минали и десет минути, когато четвъртият офицер Боксхол отвори вратата на Лайтолър

и подаде глава: „Знаете ли, че се ударихме в айсберг?“ „Във всеки случай знам, че се ударихме в нещо“ — отговори Лайтольър, раздразнен, че го откъсват от скъпоценния му сън. „Водата вече стигна до палуба F в пощенското отделение“ — добави спокойно Боксхол. Повече не бе необходимо. С излизането на четвъртия офицер от каютата Лайтольър бе на крака и след като обу панталоните и облече пуловер и палто върху пижамата, изтича на палубата. Първото нещо, което го порази, беше невъобразимият шум. „Титаник“ беше спрял и тъй като доскоро беше плавал под пълна пара, сега всички предпазни клапани се бяха отворили и парата излизаше с грохот. Свистенето беше оглушително и бе невъзможно човешки глас да го надмогне.

Веднага щом бе усетил слабия удар, капитан Смит се бе качил на мостика и сега преценяваше положението.

Флийт, който заедно с Лий бе на вахта на марса, беше първият човек на борда, различил тъмния силует, изплувал срещу тях в нощта. Осъзнавайки на часа какво е това, той бе ударил бързо три пъти камбаната на марса и сетне моментално бе позвънил по телефона на мостика: „Айсберг право напред!“ „До отказ надясно!“ — бе наредил Мърдок, а после: „Пълен назад!“. Но вече бе твърде късно, дори и за Мърдок.

След агонизиращо очакване от 37 секунди „Титаник“ се бе ударил в ледената планина, която бе отворила почти стометрова пробойна по дължина на десния борд, започнала малко преди фокмачтата, като при сблъскването на бака се бяха изсипали тонове лед. Капитанският часовник показваше 23 часа и 40 минути.

Водонепроницаемите врати бяха спуснати и сега „Е. Дж.“ наблюдаваше инклиномера — уреда, който показва какъв крен дава корабът. „О, господи!“ — промърмори той в брадата си. Беше видял, че „Титаник“ вече се е наклонил с 5 градуса към десния борд. Капитанът и Томас Андрюс, главният конструктор на „Харланд и Уулф“, който бе на борда, за да следи дали няма да се появят някакви недостатъци, провериха какъв е размерът на поражението и установиха, че шест от отделенията на „Титаник“ бяха пробити на двайсет фута под водолинията. При две наводнени отделения корабът би могъл да плава с лекота, при три — също не бе страшно, дори и при четири може би имаше някакви шансове, но при шест отделения, отворени към океана,

който изливаше вътре стотици тонове вода в минута, за „Титаник“ нямаше никаква надежда.

Капитан Смит даде заповед на Уайлд да се разкрият спасителните лодки и в отговор на сигнала, подаден от боцмана Никълс, целият екипаж на кораба започна да се изсипва на палубата. Алармените звънци вече дрънчаха в моряшките помещения из целия кораб. Лайтолър се зае с номерираните с четни числа лодки на левия борт, започвайки от носа, но ужасният грохот на излизащата пара над главата му все още не позволяваше на човешкия глас да го надмогне. Отначало се възцари истински хаос в оглушителния шум, докато моряците, още непознаващи достатъчно добре своя кораб, бяха икономично разпределени по лодки и с жестове им бяха възложени задачи. Лайтолър установи, че едно махване с ръка или потупване по рамото са достатъчно красноречиви за общуването му с неговите хора, които бързо се заеха да свалят покривалата от лодките, да поставят лостовете за работа с висилките. Да натегнат въжетата и да ги навият на палубата в готовност за изтегляне на лодката извън борда и спускането ѝ на вода. На „Титаник“ никога не беше правено учебно разкриване на спасителните лодки, не беше свикван дори и сбор за разпределение на задълженията в случай на работа с тях и Лайтолър беше благодарен, че точно в тоя момент моряците от Британския търговски флот демонстрираха съобразителност при трудни обстоятелства. Вече се бе убедил, че положението е сериозно — плаващите пощенски чували в трюма очевидно не бяха шега работа, — но сега-засега нито за миг не бе помислил, че корабът действително ще потъне.

На лодъчната палуба започнаха да се появяват пътници, облечени по най-различен начин: някои бяха с върхно облекло, други — във вечерни тоалети, трети — просто загърнати в нещо. Повечето носеха спасителни ризи, набързо надянати им от стюардите, които обикаляха каютите, за да събудят пътниците и да ги изведат на палубата. Мнозина бяха излезли неохотно. Едва ли е голямо удоволствие да те изкарат на открито посред Атлантика, и то в такава леденостудена нощ! Хората стояха слисани и объркани, а гръмовният рев на парата горе ни най-малко не съдействуваше за изясняване на положението.

Лайтольър почна да губи търпение. Неговите лодки бяха освободени от платницата и той бе готов да ги провеси зад борда. Спря Уайлд, когото видя да минава през лодъчната палуба между комините, сви длани около ушите му и извика: „Да изнасям ли лодките?“ „Чакай!“ — отговори Уайлд, изглежда, се колебаеше дали да се заеме с това. Лайтольър се върна на левия борд леко смутен от бездействието, докато неговите хора подскачаха на място, опитвайки се да се стоплят. Тъкмо тогава забеляза капитан Смит да излиза от радиотелеграфната, отиде при него, сви длани около ушите му, както бе направил с Уайлд, и го попита дали да изнася лодките. „Да, изнасяй ги!“ — извика в отговор „Е. Дж.“ Лайтольър и хората му отново се хванаха на работа. Дори и ако това се окажеше просто предпазна мярка със стойност на нищо повече от едно доста ненавременно упражнение за спускане на спасителните лодки, моряците бяха длъжни да свършат работата, и то качествено. Но Лайтольър тогава още не знаеше, че капитанът бе ходил в радиотелеграфната и бе наредил на Филипс и Брайд да изпратят в ефира международния сигнал за бедствие. Цялата идея изглеждаше напълно абсурдна на двамата телеграфисти, когато Филипс започна да предава:

CQD... CQD... CQD... MGY... (кодовото название на „Титаник“)

Блъснахме се в айсберг. Засегнати сме тежко.
„Титаник“. Местоположение: 41°44 N, 50°24 W.

Доскоро CQD беше утвърденият международен сигнал за бедствие, но по предложение на Брайд Филипс го замени с новоприетия SOS. „Друг шанс да го използват може би няма да имаш!“ — закачи Брайд своя колега. Капитан Смит още бе при тях и всички се засмяха. Секунди по-късно „Титаник“ стана първият пътнически кораб в историята, подал SOS.

Лайтольър отново бе започнал да губи търпение. Лодките му бяха изнесени и готови. Потърси високата едра фигура на Уайлд и го попита дали да започне да евакуира жените и децата в спасителните лодки. Уайлд нямаше желание да бърза: „Почакай!“ Този отговор не удовлетвори Лайтольър. Отиде на мостика, намери капитан Смит и

извика в ухото му: „Да товарим ли жените и децата, сър?“ Капитанът само кимна. Лайтолър се върна на левия борд и заповяда лодка № 4 да бъде свалена до равнището на следващата палуба — А. Беше преценил, че за хората ще бъде по-лесно и безопасно да се качат оттам. Наравно с палуба А по цялата дължина на парахода минаваше здраво манилено въже, което обикновено се употребяваше за товарене на въглища, но сега можеше да се използва за прикрепяне на лодките, докато пътниците се настанят в тях. Колкото му глас държи, Лайтолър нареди жените и децата да бъдат отведени на долната палуба и да се качват в лодка № 4, щом пристигне. Ала след като № 4 беше спусната, стана ясно, че прозорците на закритата предна част на палуба А са заключени, което не позволяваше на бъдещите корабкрушенци да минат през тях. Лайтолър нареди прозорците веднага да се отворят, а междуременно всички хора, слезли вече долу, трябваше да се качат обратно горе. Лодка № 4 се налагаше да почака и той премина към следващата — № 6. За първи път Лайтолър забеляза, че носовата част на кораба забележимо е потънала. Досега никой не му беше казал колко е сериозно положението, пък и той не бе имал време да попита. Представяше си, че по всяка вероятност „Титаник“ е закачил с вълнореза си айсберга отстрани, при което бе получил пробойна в едно, най-много две от предните водонепроницаеми отделения и нахлуващата там вода беше причината за чувствителното потапяне на бака. На практика той очакваше, че щом отделенията се напълнят догоре, корабът ще балансира своята плаваемост и ще продължи да плава — под много неудобен ъгъл, разбира се, но все пак ще плава.

CQD... CQD... SOS... SOS... CQD... елате веднага.
Ударихме се в айсберг. CQD... Положение: 41°46' N,
50°14' W.

Филипс не вдигаше глава от апарата си. Сега предаваше нови координати. Първоначално му бяха дали местоположение въз основа на предполагаеми данни, но после „Е. Дж.“ възложи на Боксхол да изчисли по-точно положение, основано на звездните наблюдения, направени по-рано същата вечер. Не един и два човешки живота щяха

да зависят от тези наблюдения, извършени преди няколко часа от Лайтолър...

MGY... SQD. Положение: 41°46' N, 50°14' W.
Нуждаем се от незабавна помощ. Сблъскахме се с айсберг.
Потъваме. Не чувам нищо поради шум от пара.

Тъкмо тогава умопомрачаващият рев на излизащата пара секна, след което настана мъртва тишина, докато пътниците се щураха по лодъчната палуба, изпълнени повече с любопитство, отколкото с тревога от цялата суматоха около спасителите лодки. Мнозина бяха усетили потръпването, преминало през парахода, и повечето вече бяха научили, че „Титаник“ се е ударил в айсберг. Някои дори бяха ходили на бака да вземат буци лед, за да ги покажат на другите, но все още на никого и през ум не му минаваше, че корабът потъва. Та той е непотопяем, нали?

Най-сетне човешкият говор можеше да бъде чул и Лайтолър отначало беше доста изненадан от мощта на собствения си глас. Докато подготвяше лодка № 6, той нареди на шестима моряци да слязат долу и да отворят бордовите врати откъм левия борд. Възнамеряваше да попълва донякъде лодките от горната палуба и после да ги запълва докрай по въздени стълби от бордовите врати, щом слязат на вода. По този начин щеше да спести страха на жените и децата, които иначе трябваше да се качват в лодките на главозамайваща височина от морската повърхност — около 20 метра. Тази тактика имаше и друго, по-важно предимство: всеки моряк знае, че ако спасителната лодка се натовари прекалено много, докато още е на висилките, върху самата нея и механизма за спускане се създава опасно напрежение. В действителност обаче, както нямаше представа за трагичното положение на „Титаник“ в момента, така Лайтолър не знаеше, че спасителните лодки са конструирани и щателно изпробвани да се товарят на висилките и да се спускат до водата с пълния им капацитет от 65 души — ето още нещо, за което той не беше предварително информиран. Поставил единия си крак на палубата, а другия на ръба на лодката, той започна да призовава жените и децата. Отговорът не беше ентузиазизиран, но полека-лека по една, по две

дамите пристъпяха напред, често убеждавани от своите съпрузи... „Хайде, качвай се в лодката, скъпа... Всичко е наред... Няма за какво да се тревожиш... Аз ще дойда по-късно...“ Много жени не искаха да се отделят от мъжете си и вече в лодката, настояваха да ги върнат обратно на кораба. Докато траеше тази операция, хората нееднократно питаха Лайтолър защо спускат лодките и качват жените и децата в тях. Той бодро ги уверяваше, че това е просто предпазна мярка и че до изгрев-слънце всички ще се върнат отново на борда, а в най-лошия случай ще бъдат прибрани от кораба, който всички можеха да забележат на няколко мили от тях. Светлините му ясно се виждаха отляво на „Титаник“, но досега той не беше отговорил нито на телеграфните позиви, нито на сипналите с морзовата лампа, независимо че много други съдове в тази част на Атлантика вече бяха чули подаденото SOS и бързаха към посоченото място. Лайтолър продължи да търси жени и деца за своите лодки: „Има ли още жени? Има ли още жени?“ Все още на никого не му се нравеше идеята да напусне топлината и сигурността на „Титаник“, за да бъде спуснат в студените и черни води на Атлантика. Изглежда, увереността на Лайтолър, че параходът няма да потъне, се предаваше на околните по-силно, отколкото би желал.

Изведнъж над палубите грейна ослепителна светлина, която накара пътниците да забравят за спасителните лодки и да насочат вниманието си към небето. „Ракета!“ — възкликна хор от гласове, докато очите поглъщаха водопада от бели искри, изригващи с приглушен пукот над морето. Всекиму бе известно кога от корабите се изстрелват ракети и онези, които до момента се съмняваха доколко е сериозна бедата на „Титаник“, започнаха да осъзнават истината. Нов рой звездици озари нощното небе, последван от още един и още един.

Лайтолър беше успял да убеди около 25 души да заемат места в лодка № 6, когато реши, че е време да я спуска, ала от хората, които беше изпратил да отворят предните бордови врати, за да могат оттам да се качат още пътници, нямаше никаква следа и повече никой не ги видя. По-късно се прие предположението, че сигурно са били издавени от ненадеен воден поток. „Титаник“ наистина беше в по-тежко положение, отколкото си мислеше Лайтолър. Загубата на шестимата моряци го изправи пред сериозен недостиг на жива сила. Още от самото начало беше очевидно, че работещите на спасителните лодки

хора са страшно малко. Оказа се, че няма достатъчно моряци за спускане на лодките. „Някой да застане на задния фал!“ — извика той, когато № 6 бе готова да поеме надолу, но на задния фал нямаше човек. „Да, сър, готово!“ — отговори матросът Хеминг, който, без Лайтолър да разбере, бързо бе изскочил от лодката, към която беше прикрепен, за да отговори на командата. Със скърцане и потръпване № 6 заслиза към водата. Бе слязла наполовина, когато се разнесе вик: „В лодката има само един моряк!“ Лайтолър извика да дойде някой моряк. Не последва отговор. Тогава от тълпата зрители излезе някакъв мъж: „Аз не съм моряк, но съм яхтсмен. Ако с нещо мога да ви бъда полезен...“ Човекът беше канадски майор на име Артър Почън. Лайтолър го огледа от горе до долу и просто отвърна: „Ако имате достатъчно моряшка смелост да се заловите за онези въжета и да се спуснете в лодката, нямам нищо против.“ Майор Почън се поколеба за момент, обзет от уплаха пред перспективата да извърши рискован триметров скок до фаловете, но събра смелост и скочи. Успя да се хване за въжетата и се плъзна по тях до лодката. Това беше храбра постъпка, въпреки че по-късно майорът щеше да бъде несправедливо критикуван. Тогава Лайтолър щеше да застане на негова страна. Той му бе дал заповед да постъпи така и майор Почън беше единственият пътник от мъжки пол, на когото Лайтолър позволи да се качи в спасителна лодка тази нощ. Сред дамите в № 6 беше и мисис Дж. Дж. Браун, която впоследствие се превърна в легендата, наречена „Непотопяемата Моли Браун“.

Лайтолър премина към качването на пътници в следващите лодки. Недостигът на моряци правеше задачата му още по-тежка. Над жуженето на тълпата се чу, че оркестърът е за почнал да свири. Облечени в спасителни ризи, музикантите бяха излезли на палубата и развличаха множеството с ритмите на рагтайм. На човек, свикнал да изпълнява моряшки песни на банджо, парчета от сорта на „О, ти каква голяма красива кукла си“ и „Александровия рагтайм бенд“, не бяха съвсем по вкуса, ала, изглежда, помагаха. Макар че му липсваха достатъчно помощници, Лайтолър беше успял да организира доста добре нещата на левия борд, където силният му звучен глас надмогваше целия шум по палубата.

На десния борд положението не бе така добро. Още от самото начало Лайтолър бе наредил пътниците да стоят по-настрана, за да има

свободно пространство за работа. На другия борд обаче те се пречкаха на Мърдок и Уайлд, затрудняваха моряците в тяхната работа, препъваха се в намотаните на палубата въжета и се заплитаха в тях, а освен това там не се държеше толкова строга сметка в лодките да се качват само жени. Лайтолър стриктно съблюдаваше правилото да се евакуират първо жените и децата, държейки да се спазва „хуманният закон“ — разбира се, когато успяваше да намери жени и да ги убеди наистина да се качат в спасителните лодки. На този етап мъжете, които предлагаха да поемат моряшкото обслужване на лодките, се считаха за по-смели, отколкото онези, които предпочитаха да останат на все още солидните палуби на „Титаник“. Една лодка на десния борд тръгна само с 12 души, сред които имаше само две жени: известната лейди Дъф Гордън от аристократичното лондонско общество и нейната секретарка. Останалите бяха сър Космо Дъф Гордън, двама други пътници от мъжки пол, плюс екипаж. По-късно на семейство Дъф Гордън се наложи да отговаря на много въпроси.

Лайтолър продължаваше да призовава: „Още жени?“ „Още жени и деца?“ Но все още имаше колебание. Лодка № 8 потегли с 24 жени, един моряк, двама стюарди и един готвач със заповед от капитан Смит да гребат към светлините на кораба, който се виждаше, но не отговаряше. Изглеждаше толкова близо, че капитанът през рупора нареди на Джоунс, който отговаряше за № 8, веднага да се върне, щом остави пътниците си. На някои лодки беше наредено да се навъртат около парахода, след като слязат на вода, ала наредбата явно не се спазваше.

Лайтолър вече усещаше, че носът на „Титаник“ е потънал още повече. Беше си намерил добро мерило за оценка на положението: темпото, с което водата се качваше нагоре по дългото аварийно стълбище, водещо от лодъчната палуба чак до палуба Е. Докато качваше пътниците в спасителните лодки, току отскачаше до входа, поглеждаше надолу и преброяваше колко стъпала се е качила водата. Всеки път установяваше, че са залети нови стъпала, а лампите продължаваха да светят под водата със зловещо, призрачно сияние. Независимо че машините бяха спрени и котлите — угасени, Бел и неговите трийсет и петима механици бяха останали долу в машинното, за да поддържат работата на помпите и на аварийните динамови устройства. Ако не бяха техните усилия, „Титаник“ щеше да се

напълни много по-бързо с вода, осветлението нямаше да грее ярко на лодъчната палуба и Филипс нямаше да разполага с необходимата електроенергия, за да продължи да изчуква най-важното телеграфно съобщение в своя живот:

MGY. CQD. SOS. Сблъскахме се с айсберг. Потъваме.
С носа напред 41°46' N, 50°14' W. Елате час по-скоро.
MGY... CQD... SOS... „Титаник“ до всички кораби.
Машинното е пълно до котлите.

Огнярите бяха вече освободени от работните си места, но Бел и неговите хора останаха. Те щяха да изпълняват своя дълг до края.

Постепенно пътниците взеха да разбират все по-ясно, че параходът се намира в сериозно затруднение, ала повечето пак проявяваха неохота да го напуснат. Като се връщаше от поредната си проверка на покачващата се вода в аварийното стълбище, Лайтолър подмина възрастната двойка мистър и мисис Айсидор Строс, които се бяха облегли на една каюта и безгрижно разговаряха. „Искате ли да ви заведе при лодките?“ — попита той мисис Строс. „Да, скъпа, защо не отидеш с него?“ — намеси се съпругът ѝ. „Не, не — отговори тя. — Където си ти, там съм и аз...“ После Лайтолър се натъкна на младо семейство, за което предположи, че е от Западните щати, явно наскоро бяха се оженили. Запита момичето дали не иска да я качи в някоя от лодките. „В никакъв случай! — отвърна тя с решителна усмивка. — Заедно започнахме и заедно ще свършим.“ Лайтолър отмина нататък, питайки се колко ли ги дели от свършека. Никога нямаше да може със сигурност да каже кога напълно бе осъзнал, че корабът потъва. Сега реакцията му се изрази единствено в това, че започна с удвоена настойчивост да качва все повече жени и деца в лодките по левия борт. Лайтолър вече знаеше, че няма никаква надежда да допълва лодките от по-долните бордови врати, които вече се намираха под водата. В 1,25 ч. потегли лодка № 12 с 40 жени и деца на борда; на екипажа и Лайтолър нареди да стоят близо до парахода. В 1,30 ч. слезе на вода лодка № 14 под командата на петия офицер Лоу и с 50 жени на борда. Преди това Лоу бе казал на Дж. Брюс Исмей „да се разкара по дяволите“, без да успее да разпознае кой е този натрапчив пътник, който неистово му

командува: „Спускай! Спускай! Спускай!“ Пет минути след като потегли № 14, лодка № 16 пое своя път към водата, претърпана с жени от втора и трета класа. За известен период пътниците от трета класа бяха останали изолирани; сега обаче жените на групи бяха извеждани на лодъчната палуба, за да се качат, но стотици продължаваха да чакат.

Лайтолър предусещаше, че няма никакво време за губене и за него бе разхищение на скъпоценни минути, когато Уайлд дойде да го пита къде се намират огнестрелните оръжия. Едно от задълженията на Лайтолър, докато заемаше поста първи помощник-капитан, бе да се погрижи и съоръжи кораба с тях. Първоначално те изглеждаха като безсмислени украшения на параход като „Титаник“. А сега ги търсеха от него. Беше ги хвърлил в един шкаф в каютата на първия помощник, която впоследствие беше предал на Мърдок. Под погледите на капитана, Уайлд и Мърдок Лайтолър измъкна чисто новите револвери „Уебли“, гресирани и увити в хартия.

„Ето, вземи, може да ти дотрябва“ — рече Уайлд, като му подаде един револвер и известно количество патрони. Независимо че считаше всичко това за излишно откъсване от пряката му работа по спасителните лодки, по-късно щеше да бъде благодарен, че стана така, но не и за револвера. Тъкмо се канеше да се върне на лодъчната палуба, когато чу Уайлд да казва, че възнамерява да си сложи спасителната риза. В същия момент Лайтолър погледна през отворената врата на своята каюта и видя спасителната си риза, хвърлена върху гардероба. Взе я и я надяна. Иначе изобщо не би се сетил за нея. После се върна при лодките. Корабните светлини продължаваха да работят, макар и не така ярко, но осветлението беше достатъчно за нормална работа. В един момент Лайтолър беше озадачен от ослепителен светлинен лъч, който обхождаше палубата и причиняваше черни кръгове пред очите му. Разбра, че това е фенерче, монтирано в дръжката на дамски бастун, чиято притежателна бе решила да започне да ръководи операциите с него. Лайтолър моментално прати моряк да ѝ каже да го изключи, иначе лично ще изхвърли „тази идиотска измишльотина зад борда“.

От левия борд беше останала за спускане само една голяма спасителна лодка, № 4, която продължаваше да виси наравно с палуба А след първоначалното затруднение със затворените прозорци. В крайна сметка те бяха отворени и сега бе време да я напълнят и

отпратят. Недостигът на моряци донякъде беше облекчен от малките попълнения, изпратени от десния борд на левия. Неколцина стюарди, а дори и капитанът, помагаха при работата с висилките. Известен брой пътници също помагаха, с каквото могат на Лайтолър. Между тях бе един благороден и храбър армейски офицер от САЩ — полковник Арчибалд Грейси. Той и още един мъж събираха жените и децата, а също вършеха и обща работа по лодките. Силно впечатление бе направил на полковник Грейси резултатният и категоричен начин, по който „великолепният офицер Лайтолър“ се справяше със задълженията си така, сякаш спускането на спасителните лодки беше ежедневно събитие. По-късно Грейси ще заяви: „Лайтолър изричаше своите заповеди със силен и непоколебим глас, чийто ясни и твърди нотки внушаваха увереност и подчинение.“ Обаче надеждите на Лайтолър, че тайнственият кораб, чийто светлини все още ясно се виждаха от „Титаник“, скоро ще ни се притече на помощ, започнаха да отслабват. Корабът не бе на повече от 5 мили, но въпреки това екипажът му остана напълно безразличен към сигналните ракети и сигналите по радиото и с морзовата лампа. „Не могат да не ни видят; ей сега ще доплават дотук и ще приберат всички“ — нееднократно уверяваше той пътниците. Ех, каква хубава работа би могло да му свърши онова грамадно оръдие в Сиднейското пристанище, за да събуди заспалия екипаж...

При товаренето на № 4 една от пътничките, които настани, се оказа младата бременна съпруга на най-богатия пътник на „Титаник“ Дж. Дж. Астор. Тя не се чувствуваше добре и докато Лайтолър я качваше на борда, Астор се надвесил над перилата и попита дали не може да бъде със съпругата си, тъй като била в „деликатно положение“. „Не, сър — отговори Лайтолър. — Не се допускат мъже, преди да са се качили всички жени.“ После Астор попита кой номер е лодката. „Четвърти“ — изръмжа Лайтолър, опасявайки се, че мъжът, когото не бе разпознал, възнамерява да направи оплакване. Не му дойде наум, че Астор попита най-вече, за да облекчи намирането на съпругата си по-късно.

После Лайтолър видя с жените да се качва и едно тринайсетгодишно момче. „Това момче да слезе!“ — викна той. Бащата на момчето, стоманолеярният магнат Артър Райърсън, се изстъпи напред. „Това момче е с майка си, разбира си, то е само на тринайсет

години.“ Лайтолър го остави, промърморвайки: „Никакви момчета повече.“ В света, който познаваше, момчетата на тази възраст бяха изложени на всички опасности, заплашващи възрастните. Лайтолър отскочи до аварийното стълбище да провери своето мерило. Водата сега като че ли се покачваше по-бързо, осветлението излъчваше призрачни зеленикави отблясъци под повърхността, а носът на „Титаник“ продължаваше да потъва все по-дълбоко. Тъкмо тогава някой му каза, че група мъже са се качили в спасителна лодка № 2, една от по-малките лодки на бака. Лайтолър отиде на местопроизшествието, скочи в лодката и насочи пистолета си срещу пътниците, които, изглежда, бяха някакви чужденци: „Марш навън, проклетите страхливци! Ей сега ще ви пратя всичките зад борда!“ Пътниците чевръсто се разбягаха, без да знаят това, което Лайтолър знаеше: револверът не беше зареден. „Още жени и деца?“ — затърси той пътници за лодката, която току-що освободил от мъжете. И сега не бе лесно да се намерят желаещи, но в крайна сметка лодката започна да се пълни. „Здрасти, Лайт, да не ти е топло?“ — закачи го Симпсън младшият хирург на кораба, известен шегобиец. Лайтолър отдавна беше захвърлил палтото си, но макар и само по пуловер, от него пак се лееше обилна пот в арктическият студ. Симпсън беше на лодъчната палуба редом със своя шеф — д-р О’Лофлин, както и главния домакин Макилрой, който заедно с двамата си помощници Баркър и Денисън носеше корабните документи. Всички те настояха да стиснат десницата на Лайтолър и да се сбогуват. Той беше прекалено зает за шегички и закачки, но докато бързаше обратно към № 4, не можеше да не признае, че това „сбогом“ придобиваше все по-трагична многозначителност.

19.

На „Титаник“ не му оставаше още дълго да живее и Лайтолър го знаеше. Повече не бе необходимо да проверява аварийното стълбище, за да разбере докъде е стигнала водата. Можеше вече да се ориентира по увеличаващия се наклон напред, който говореше, че бакът отдавна бе отишъл под водата. Не трябваше да губят нито секунда, ако искаха да избегнат непростимия позор да потънат с несвалени от висилките спасителни лодки.

Като се има предвид, че не бе провеждано учебно спускане на спасителните лодки и че никой от ограниченя брой моряци на кораба не беше запознат с новия тип висилка, цялата операция беше проведена забележително ефикасно без никакви значителни затруднения или тягостни несполуки. Навремени се бавеха със спускането, но в повечето случаи причината за това бе липсата на жени и деца, склонни да се качат в лодките. Благодарение най-вече на усилията от страна на полковник Грейси и неговия приятел Клинч Смит в крайна сметка бяха събрани 36 жени и деца, които заеха места в лодка № 4. Когато в 1,55 ч. Лайтолър даде заповед лодката да потегли, нареждайки на кормчията Пъркис да стои колкото е възможно по-близо до парахода, спускането ѝ до водата продължи само три метра и половина. При нормални обстоятелства разстоянието щеше да бъде близо двайсет метра. Това беше последната от основните спасителни лодки на „Титаник“. Всичките четиринайсет големи лодки плюс двете по-малки бяха отплавали. Много мъже продължаваха да стоят на лодъчната палуба, без да предприемат никакъв насилствен опит да се качат в някоя от лодките. Дори ако бяха в църква, помисли си Лайтолър, пак не биха били толкова тихи. На левия борт сега бяха останали само още две сгъваеми лодки тип „Енгелхард“ с брезентови бордове, едната беше вързана на лодъчната палуба зад мостика, а другата се намираше над офицерските помещения. По-достъпната лодка на палубата бързо бе изправена и закачена на висилките, където бе стояла лодка № 2. Опасявайки се, че може да последва паническо настъпление към нея, Лайтолър организира около нея кордон от моряци, през който се пропускаха само жени и деца. „Жени и деца! Още жени и деца!“ —

извика той, застанал в обичайната си поза с единия крак в лодката, а другия на палубата.

Бяха се качили около петнайсет жени, когато отекна вик: „Няма повече жени!“. Лодката побираше 47 души. Мъжете почнаха да се качват в нея и Лайтольър не ги опря. Повече жени нямаше и те имаха право на своето място. После някой извика: „Има още жени!“ Без подканяне мъжете почнаха да излизат от лодката и да правят път на новопристигналите жени, сред които бяха две от петте дами „без закрила“, на които полковник Грейси беше предложил своето покровителство още в началото на плаването. Лайтольър настаняваше жените в лодката, когато се появи старши помощникът Уайлд и му рече: „Поеми командуването на тази лодка, Лайтольър!“ „В никакъв случай!“ — последва незабавният отговор и той се върна обратно на палубата. Постъпката му не беше продиктувана от някакво чувство за мъченичество, а бе просто плод на импулс. Въпреки всичко вече бе започнал да изпитва страх, но бе твърдо решил да го овладее. Взе да насочва мисълта си към хранителницата на своите духовни убеждения. Не трябва да се страхува. Трябва да се държи за Истината. „Животът е действителен, смъртта е илюзия.“

„Спускай!“ — извика той, като сам се хвана за една от висилките. Докато брезентовата лодка слизаше по въжетата, Лайтольър видя как двама мъже скочиха в нея от по-долната палуба А, която бе започнала да се наводнява. „На добър час“ — промърмори Лайтольър. Доколкото му беше известно, освен майор Почън, това бяха единствените пътници от мъжки пол, които се качиха на спасителна лодка от левия борд на „Титаник“ тази нощ.

Капитан Смит беше отишъл да освободи Филипс и Брайд от техния пост на радиотелеграфа. „Изпълнихте дълга си докрай, момчета. Повече нищо не можете да направите. Напуснете каютата. Оттук нататък всеки да се погрижи за себе си.“ Сякаш изпаднал в транс, Филипс продължаваше да работи, превит над морзовия ключ. Отдавна беше забравил, че бе стигнал предела на силите си още преди всичко това да се случи. Капитанът отново се опита да го убеди: „Оправяйте се сами. Освобождавам ви.“ После след кратка пауза тихо доба „В такива моменти е така.“

Десетки кораби, отдалечени на различни разстояния от „Титаник“ в Северния Атлантук, бяха отговорили на сипналите бедствие и под

пълна пара се движеха към местопроизшествието. Най-близко бе параходът „Карпатия“, собственост на компанията „Кунард“, който се намираше на около 60 мили, когато неговият радист улови сигналите на „Титаник“. До четири часа този кораб щеше да достигне съобщеното от Филипс местоположение на потъващия лайнер.

Междувременно корабът, който би могъл да извърши най-полезната спасителна операция и ясно се виждаше на хоризонта по време на цялата трагедия, оставаше абсолютно безучастен към драмата, която се разиграваше на няколко мили от него. Лайтолър беше извън себе си от гняв спрямо този пасивен зрител, който просто не би могъл поне да не види изпратените в небето светлинни сигнали и все пак по някаква причина ги беше пренебрегнал — но в края на краищата подобно развитие на нещата не му бе напълно непознато...

Водата вече започна да клоkochи по лодъчната палуба и хората захвърляха зад борда шезлонги, варели и всичко друго, каквото бе в състояние да плава и да даде опора на човешкия живот в морето, подготвяйки се за момента, когато щяха да съберат смелост да скочат от потъващия кораб. А до този момент оставаха броени минути. Палубните лампи продължаваха да горят, ала сега светеха със злокобно червеникаво сияние.

На Лайтолър му оставаше да спусне само още една спасителна лодка от левия борд, втората от двете сгъваеми брезентови енгелхардки, която бе скътана с дъното нагоре върху покрива на офицерските помещения. Прииждащата вода забълбука около краката му, когато той скочи на покрива, свали платницата и с даденото му от полковник Грейси джобно ножче трескаво се зае да разреже обврзките. Вече нямаше смисъл да окачват лодката на висилките, понеже водата беше стигнала до тях. Трябваше само да я отблъснат от борда. Лайтолър извика неколцина моряци да му помогнат в спускането на лодката до бързо наводняващата се палуба. „Титаник“ вървеше напред, сякаш действително беше отново в движение. Корабът наистина се движеше, но по последния участък от своето първо плаване, който щеше да го отведе на две мили под водата, до дъното на Атлантика.

„Всичко е готово, сър!“ — това беше отново Хеминг, човекът, когото Лайтолър смяташе, че е изпратил с една от предишните лодки. „Защо си се върнал?“ — попита Лайтолър, докато двамата бързаха да спуснат лодката на вода. „О, има време, сър!“ — бодро отговори той.

Лайтолър никога нямаше да забрави Хеминг. Не беше лесно да свалят ангелхардката на палубата при увеличаващия се наклон на кораба, защото буквално трябваше да я тикат по нагорнище, ала с много усилия някак успяха да я стоварят на палубата, където цопна с дъното си нагоре. Навярно малцина пътници съумяха да се покатерят върху нея, преди да отплава. На левия борд работата на Лайтолър приключи. Всичките му лодки бяха потеглили. Двамата с Хеминг притичаха по покрива на офицерските помещения до десния борд да проверят дали не могат с нещо да помогнат. Мърдок и Муди пълнеха последната съгваема лодка на своя борд и се подготвиха да я отпратят от кораба.

За Лайтолър повече работа нямаше. Всички спасителни лодки бяха заминали и капитан Смит, човекът, който веднъж бе казал, че не може да си представи авария, която да причини потъването на кораб, сега обикаляше надводните части на „Титаник“ и даваше последната си заповед: „Всеки за себе си!“ Оркестърът на Хартли продължаваше да свири, вече не рагтайм, а нещо не толкова жизнено както преди. Някои разпознаха томлението на „Есен“, а други решиха, че са чули химна „По-близо до тебе, господи“.

Тъкмо тогава „Титаник“ рязко се гмурна напред и водата във вид на огромна вълна заля мостика, където се намираше Лайтолър. Той се обърна и погледна назад, където с ужас видя как множеството хора с писък и вой, а сред тях и немалко жени, се затичаха по непрестанно увеличаващия се наклон към кърмата, за да избегнат настъпващия потоп. Мнозина не успяха да избягат и се удавиха още там. Наблюдавайки сърцераздирателната сцена, Лайтолър изпитваше пълна безпомощност да направи каквото и да е за тези многобройни човешки същества, които пъкаха отвсякъде, за да се скупчат заедно, повечето коленичили в молитва, докато палубите под тях продължаваха да се издигат все по-високо и по-високо.

Лайтолър си даде сметка, че е безсмислено да стане част от тях, отчаяно вкопчен в нещо, което беше несъмнено вече бита карта. По този начин само се отлагаше неизбежният завършек. Ако е речено, всичко би могло да свърши и по-бързо. Обърна се към морето и скочи. Тъй като усилената работа през изминалите два-три часа го беше загряла значително, чувството от съприкосновението с ледената вода беше убийствено. Като че ли хиляди ками се забиха в тялото му. Последвалият от това шок го зашемети, за миг той напълно загуби

самообладание и инстинктивно се отправя към марса, който обикновено се намира на десетки метри над морето, а сега бе почти наравно с него. Като се окопоти, осъзна колко е глупаво да се стреми към каквото и да е, свързано с кораба. Обърна се и заплува обратно. Независимо от спасителната риза на гърба му откри, че трудно се държи над водата. Почуди се защо в после разбра, че големият револвер „Уебли“, който още беше в джоба му, го тегли надолу. Бързо се освободи от него и продължи да плува колкото може по-бързо, като си каза: „да видим сега какво съм научил от християнската наука.“ После забеляза, че го възпира някаква сила, която го тегли обратно към „Титаник“. В следващия момент се озова засмукан към решетката на голям отдушник, който се намираше в основата на първия комин и се спускаше чак до котелното отделение. Буйният воден поток, който се изливаше в шахтата, го държеше абсолютно прикован към решетката. Опита се с всички сили да се освободи, но полза нямаше. Рано или късно крехката скара положително щеше да поддаде и той щеше да полети трийсет метра надолу към сигурна смърт в недрата на поразения лайнер. Но дори и решетката да издържи, шансовете му за спасение изглеждаха нищожни. „Титаник“ бързо потъваше и щеше да го завлече със себе си в морските дълбини. Колкото и да се мъчеше, не можеше да се отърве. Усети, че потъва все по-надълбоко — 2 метра, 3 метра, 5 метра, вече не съзнаваше нищо друго, освен че се дави, но се стремеше да не изпитва страх, съсредоточавайки съзнанието си върху вратата, че ако не оцелее в този свят, в другия ще го бъде. Прибоят на Гранд Басам беше играчка в сравнение с това, но ако тогава в паметта му беше изплувало самоувереното обещание, че никога няма да се удави, сега се сети за думите на 91-ни псалм: „Той ще възложи на своите ангели да те закрилят...“ Внезапно почувства как гореща въздушна струя мощно го блъсна в гърба; долу бе станала някаква експлозия, причинена вероятно от съприкосновението на тоновете ледена вода с все още топлите парни котли. Силата ѝ го изхвърли нагоре и той се озова обратно на повърхността, жадно поглъщащ живителен въздух сред множеството хора, подмятани от коварните водовъртежи около потъващия кораб. После водата отново го засмука надолу и го прикова към решетката на друг отдушник. Изобщо не помнеше как бе успял да се освободи този път, защото вече бе почнал да губи съзнание. Когато отново се върна на повърхността, се намери край една преобърната спасителна лодка.

Докато се съвземаше, му хрумна, че това е енгелхардката, която двамата с Хеминг бяха хвърлили в морето от покрива на офицерските каюти. Впоследствие тя беше отнесена от другата страна на кораба, към десния борд, където сега се намираще Лайтолър. Попадна на някакво вързано за нея въже и отчаяно се вкопчи за него, без да прави опит да се покатери върху лодката, заобиколен през цялото време от стотици хора, които се бореха за живота си във водовъртежите, викайки за помощ. Оставил се на волята на леденото море, той наблюдаваше как предният край на „Титаник“ взе да потъва все по-бързо, а кърмата му почти изцяло излезе от водата. После сред апокалипсиса се разнесе остър режещ звук, който предният комин се откъсна от основата си и плавно започна да пада в посока на Лайтолър. По една случайност гигантската тръба с цялото си тегло от 60 тона, през която можеха да минат два локомотива един до друг, се стовари в морето сред дъжд от искри буквално на няколко метра от него и предизвиканата от падането вълна го отдалечи заедно с лодката от „Титаник“. Други корабкрушенци нямаха това щастие. Сред десетките хора, смачкани от комина, беше и Дж. Дж. Астор, чието обгорено и обезобразено тяло по-късно бе идентифицирано по големия диамантен пръстен на платинена основа и пачката от 4000 долара в джоба.

Плувачи наоколо мъже започнаха да се катерят по обърнатата лодка и Лайтолър последва техния пример тъкмо навреме, за да види края на „Титаник“. Всички бяха направо хипнотизирани от гледката: изправеният нагоре масивен черен силует на фона на звездното небе, осветен от мъждукащите корабни светлини, които продължаваха да светят от люковете и останалите все още над повърхността палуби, където стотици мъже и жени се бяха скупчили безпомощно, обхванати от паника. Вторият комин тъкмо изчезна под водата, когато цялото осветление внезапно угасна, проблесна отново за секунда-две и сетне угасна завинаги, след което потъващият параход заприлича на гигантски черен пръст, сочещ към небесата. Хората на кърмата започнаха да политат към водата, поединично, на двойки и на малки групички, някои скачаха, други просто падаха. После над отчаяните писъци се разнесе гръмовен тътен, който според Лайтолър беше предизвикан от парните машини и котли, които се бяха откъснали от фундаментите си и бяха разбили преградните стени. Краят приближаваше. Кърмата се издигаше все по-високо и под звездната

светлина ясно се очертаха винтовете и рулят, увиснали безтегловно във въздуха и продължаващи да се изкачват нагоре, докато накрая корпусът застана абсолютно перпендикулярно на морето. В това невероятно вертикално положение „Титаник“ се задържа около половин минута, след което безшумно, отначало бавно, а сетне все по-бързо корабът, който „самият бог не би могъл да потопи“, величествено изчезна под гладките тъмни води на Атлантическия океан. След като кърмата потъна, на мястото, където корабът изчезна, се образува слаб водовъртеж, а над разплисканата вода увисна прозрачен сив облак от изпарения. „Потъна!“ — възкликна увеличаващата се група мъже, които наред с Лайтолър бяха потърсили убежище на преобърнатата спасителна лодка.

Тогава над водата в ясната нощ се разнесоха по-отчетливо от всякога кошмарните звуци на отчаяната, безнадеждна борба за живот, която се развихряше наоколо. По случайност един от мъжете, успели да се доберат до преобърнатата енгелхардка, беше полковник Грейси, който бе помагал на Лайтолър спускането на спасителните лодки. Ужасяващият патос на цялата трагедия го беше довел до пълно умопомрачение. „Агонизиращите звуци на настъпващата смърт, издавани от хиляди гърла, стенанията и воят на страдащите клетници, писъците на ужас и сърцераздирателните вопли на даещите се — това са неща, които никой от нас няма да забрави до сетния си дъх: «Помощ! Помощ! Насам! Насам!» и «О, боже мой!» бяха виковете на хората, които непрекъснато стигаха до нас над тъмните води в продължение на цял час.“

Лайтолър твърдо беше решил да запуши ушите си за тези викове. Нямахте с какво да помогне. Беше направил всичко каквото бяха поискали от него, и сетне беше рискувал до краен предел заедно с останалите — дотолкова, че за малко не бе повлечен от потъващия кораб, приемайки, че това е краят на живота му. Но по някаква приумица на съдбата се беше оказал отново в света на живите. За пореден път се беше изплъзнал от ноктите на смъртта. Дали това бе просто късмет, или нещо друго? Реши да се държи за Истината, и то потвърдо от всякога, защото смъртта още съвсем не беше победена тази нощ.

Лайтолър седеше смълчан при носа на преобърнатата лодка, която междуременно го беше завъртяла с гръб към кошмарната сцена на

крушението. Хората, които се бяха покачили на лодката зад него, в голяма степен му бяха попречили да добие пълна представа за последните мъчителни епизоди непосредствено след потъването на „Титаник“. Върху хлъзгавата дървена повърхност на крехката плаваща платформа вече се бяха събрали повече от 30 души и лодката потъваше все по-дълбоко, щом някой нов корабокрушенец се сместваше при другите. Беше страшно претоварена и в крайна сметка един-двама души, които се опитаха да се изкатерят на кърмата, трябваше да бъдат разубедени. „Дръж се за това, което имаш, момче! Още един човек, и ще потънем всичките!“ — извикваше някой от групата. Лайтолър мълчеше. Нямаше възможност да види какво става, а и не искаше да чуе, защото също като полковник Грейси зад него се страхуваше, че няма да намери сили да откаже на някой умоляващ за помощ нещастник във водата. Освен да скочи и отплува в нощта, което и бездруго щеше да наруши равновесието на лодката, Лайтолър можеше само да стои неподвижно там, където бе, и да благодари за подареното му ново продължение на живота.

Накрая някакъв моряк от задния край на лодката се обади: „Не смятате ли, че трябва да се помолим?“ Последва единодушно въодушевено съгласие и всички корабокрушенци върху преобърнатата лодка подеха молитвата, която знаеха най-добре. Откакто Лайтолър бе чул за пръв път „Отче наш“ в детството си, никога не бе попадал сред множество, което да влага такова чувство и убеденост в молитвата като неговите спътници този момент. Всеки един около него съзнаваше пределно ясно, че ако им е съдено да преживеят тази нощ, ще имат нужда й цялата възможна подкрепа, която биха могли да получат независимо откъде. От другите спасителни лодки нямаше никаква следа. Те просто бяха изчезнали в тъмнината. Вече беше настъпила пълна тишина; виковете на даещите се бяха заглъхнали. Корабокрушенците бяха останали сам-сами върху една преобърната спасителна лодка, носеща се над студените неизмерими дълбини на Атлантика.

Освен Лайтолър и полковник Грейси тук бяха двама пътници от първа класа, двамата радисти Филипс и Брайд, а останалите бяха членове на екипажа, предимно огняри. Тъй като всеки се беше свил в мрака, мина известно време, преди корабокрушенците да се разпознаят. Скоро стана ясно, че има голяма група от „черната бригада“, което се

разбра по грубоватия език. След като познаха Лайтолър по гласа му, надеждите на останалите тозчас се увеличиха. Особено се насърчи полковник Грейси. Бе забелязал авторитетното поведение на Лайтолър при спускането на спасителните лодки и съзнаваше, че ако изобщо имат изгледи за спасение, този офицер е способен да ги изведе в безопасност. „Ще се подчиняваме на заповедите на офицера!“, извика един от покуражлиите членове на екипажа, чийто глас звучеше подчертано бодро. В този момент обаче Лайтолър не можеше да даде никакви полезни заповеди на никого. Някои започнаха от време на време да викат: „Лодка! Насам! Лодка! Насам!“, но действията им имаха за цел повече да поддържат висок дух у корабокрушенците, отколкото да привлекат нечие внимание.

Накрая Лайтолър нареди всички да млъкнат, за да пестят енергията си. Когато разбра, че радистите са тук, той ги попита кои кораби идват на помощ. От всички съдове най-големи надежди се възлагаха на „Карпатия“, която според изчисленията на Лайтолър трябваше да бъде при тях на разсъмване. Именно в този момент научи за предупредителната телеграма от „Месаба“, която не беше стигнала до неговото знание по време на последната му вахта. А сега беше прекалено късно...

Лайтолър съсредоточи съзнанието си върху борбата с мъчителния студ, който той и останалите пътници, сместени по хлъзгавите дъски на преобърнатата лодка, вече едва издържаха. Ледената вода се плискаше под краката им. Може би нямаше да бъде чак толкова лошо, ако можеха да се движат малко повече, за да поддържат по-активно кръвообращението си, ала беше пределно ясно, че и най-малкото непредпазливо движение би могло да катурне по-голямата част от тях в морето. Макар че сериозното претоварване на лодката беше голям недостатък, от друга страна, това имаше и своето малко преимущество — притиснатите едно в друго тела все пак се топлеха взаимно, което без съмнение намаляваше опасността от измръзване.

Ала независимо от всичко имаше и такива, които не успяха да оцелеят.

Три души умряха през нощта; единият от тях беше старши радистът Филипс. По природа с крехка физика, а и прекомерно уморен още преди „Титаник“ да потъне, той не можа да понесе студа и корабокрушенческите терзания, загуби съзнание и се свлече зад борда.

Нямаше как да му се помогне. Всеки, паднал в морето, беше загубен безвъзвратно, тъй като за останалите, които едва се крепяха върху неустойчивия сал, беше невъзможно да предприемат опит да го изтеглят. Някой предложи на Лайтолър глътка от някакво шише, което миришеше на мента. Отказа. Самата мисъл да пие или яде каквото и да било тъкмо в този момент му се стори противна. Решил бе да разчита само на собствените си сили. Държеше се твърдо за Истината. За него това беше ключът към спасението, ако изобщо му бе съдено да се избави.

Чувствуваше как ледената вода бавно пълзи нагоре по краката му. Подводните въздушни джобове в брезента, който при нормални обстоятелства оформяше бордовете на спасителната лодка, явно бяха почнали да се наводняват и енгелхардката взе да потъва още повече. Шансовете да остане на вода до утрото бяха незначителни. Навремени надеждите на корабокрушенците се увеличаваха от появата на зелени светлини, примигващи на определени интервали в далечината. Трудно беше да се каже дали принадлежаха на параход, или на спасителна лодка, но бяха твърде далеч, за да стигне дотам звуков сигнал, и като че ли изобщо не се приближаваха, при което надеждите преминаваха в още по-дълбоко отчаяние.

Изминаха два, три, четири часа и ето че на хоризонта се появиха първите признаци на новия ден, а заедно с настъпването на светлината се разкри друга, възхитителна гледка: среден по големина пътнически лайнер с един комин приближаваше към тях. Сигурно беше „Карпатия“. Параходът криволичеше между айсбергите, които с идването на зората почнаха да се очертават по повърхността на океана — пръснати наоколо острови от лед, някои с гигантски размери, извисени като катедрали с височина до шейсет метра. Ето тези ледени планини бяха изпратили „Титаник“ на дъното.

„Карпатия“ беше безнадеждно далеч, когато забелязаха, че спира и прибира корабокрушенците от най-близката спасителна лодка. После продължи, а междувременно други спасителни лодки вече гребяха към парахода. „Карпатия“ все още бе отдалечена на 3–4 мили от Лайтолър и неговите спътници. Щеше ли да ги забележи? Неизвестността беше влудяваща. Но мъжете върху преобърнатата енгелхардка трябваше да справят с по-належащ проблем. Беше излязъл вятър и морето взе да се вълнува, при което техният полупотопен сал почна жестоко да се

люлее. Ако не искаха да бъдат обърнати в океана и издавени на място, корабокрушенците незабавно трябваше да предприемат някакви задружни действия.

Лайтолър тутакси заповяда всички, които могат, да се изправят на крака и да застанат в две редици с лице към кила. При всяко поредно надигане на лодката той даваше команда „Наклони се надясно“ или „Наклони се наляво“, както и „Стой прав“ — в зависимост от това, какво движение беше най-подходящо, за да се запази равновесието на лодката. Подобна работа би била изнурителна, при каквито и да е обстоятелства, ала за хора с изцедени сили това беше повече, отколкото можеха да издържат омекналите им крака. Въпреки всичко Лайтолър беше безпощаден: „Наклони се наляво“, „Наклони се надясно“ ...

Междувременно „Карпатия“ продължаваше да обикаля наоколо, без да се приближи ни на йота, докато енгелхардката потъваше все повече. После Лайтолър забеляза група спасителни лодки на около четвърт миля от тях. Бяха твърде далеч, за да чуят виковете им, но той се сети за офицерската си свирка. Извади я от джоба, приближи я до измръзналите си устни и нададе продължително, остро изсвирване. За неизказано облекчение на всички корабокрушенци върху преобърнатата лодка сигналът бе чул. „Елате и ни приберете!“, изкрещя Лайтолър. „Слушам, сър!“, дойде радващият отговор в потвърждение на това, че символът на офицерския ранг е разпознат. Две от лодките се отделиха от останалите и загребаха към тях, ала напредваха мъчително бавно. Щяха ли да стигнат навреме? Когато лодките постепенно приближиха, причината за охлювната им скорост стана очевидна: гребците бяха предимно жени.

Накрая дойдоха до тях. Едната от лодките беше претъпкана. Всички трябваше да се качат в другата. Организирайки прехвърлянето, Лайтолър нареди на мъжете да не се бутат и всеки търпеливо да изчака реда си. Последен прескочи той, вдигнал на ръце безжизненото тяло на един член от екипажа. Спасителната лодка беше № 12 и Лайтолър скоро разбра, че няма да му е никак лесно да я задържи продължително време на вода. Бързо преброи хората в нея и установи, че в лодката с капацитет 65 души се намират 75. Корпусът беше потънал до ръба и той, след като разпредели мъже по греблата, хвана румпела и насочи вълнореза срещу надигащите се вълни, които заплашваха да наводнят лодката всеки момент. Опита се да преразпредели товара, като

прехвърли повече хора на кърмата, за да повдигне носа, ала резултатът беше незначителен.

Лодката беше неимоверно претоварена и на практика беше невъзможно да се движи чрез гребане. „Карпатия“ продължи да кръжи наоколо, прибирайки корабокрушенци от пръснатите в морето спасителни лодки, но засега пренебрегваше лодката на Лайтольър. Сигурно скоро щеше да ги види и да дойде при тях. Положението им беше критично. Междувременно една любезна дама настоя Лайтольър да облече пелерината ѝ, тъй като беше станал вир-вода на румпела и съвсем се беше вкочанил от студ (облеклото му все още се състоеше от пуловер и панталони върху пижамата). След като състрадателната жена преметна пелерината върху плещите му и надяна монашеската качулка на главата му, той се почувствува неловко в странното си одеяние. Но това нямаше никакво значение. В момента този сърдечен жест беше добре дошъл. Полковник Грейси се опита да съживи човека, когото Лайтольър беше пренесъл на борда, ала се оказа твърде късно. Беше починал. Първоначално Лайтольър смяташе, че това е Филипс, но се оказа друг член на екипажа.

Накрая „Карпатия“ се насочи към тях. Само нещастната им черупка да можеше да издържи, додето параходът стигне до нея. Лодката не беше в състояние да остане на вода още дълго. Вълнението се бе засилило още повече, когато Лайтольър се отправи към вълнореза на „Карпатия“. Няколко вълни, една от друга по-големи, се стовариха върху лодката, която криво-ляво успя да ги преодолее и в следващия момент се озова сред гладките води в образувания от корпуса на парахода завет. Бордовите врати бяха отворени и от тях провесиха въжени стълби, както и боцмански столове за онези, които не бяха в състояние да се изкачат. Лайтольър не се церемонеше много-много, докато независимо от възрастта, теглото и неистовите писъци на жените ги настаняваше във висящите столчета, за да ги изтеглят на борда. След като всички напуснаха спасителната лодка и благополучно бяха качени на парахода, включително трупът на покойника, Лайтольър заизтегля премръзналото си пребито тяло нагоре по въжената стълба и с благодарност се прехвърли на борда. Спасителна лодка № 12 беше последната, а Лайтольър беше последният корабокрушенец от „Титаник“, стъпил на борда на „Карпатия“. „Здрасти, Лайтс, какво правиш тук, човече?“ — това беше Дийн, първи офицер на „Карпатия“

и негов стар приятел. Часът беше 8,30, малко повече от 6 часа след потъването на „Титаник“. „Само какво изумително местоположение ни дадохте!“ — подхвърли капитан Артър Роустрън на Боксхол, който от своя страна си спомни за звездните наблюдения на Лайтолър. Стотици спасени корабокрушенци трябваше да им бъдат благодарни, ала, уви, в крайна сметка това съвсем не беше достатъчно. Докато „Карпатия“ се отдалечаваше от 41°46' N и 50°14' W, Лайтолър научи ужасяващата статистика на катастрофата. Малко повече от 700 души бяха спасени от „Карпатия“, което означаваше, че са загинали около 1500 души. Освен всички издавени пътници, механиците до един, общо 36 човека, включително шефът им, бяха потънали с „Титаник“, изпълнявайки дълга си до край, както и целият оркестър, който храбро беше продължил да свири до последната секунда. Що се отнася до командния състав, капитан Смит, старши помощникът Уайлд и първият офицер Мърдок също бяха загинали, тъй че Лайтолър беше единственият оцелял старши офицер на „Титаник“.



*Преобърнатата спасителна лодка на „Титаник“, в която се е спасил
Лайтолър*

20.

- Как се казвате?
- Чарлс Хърбърт Лайтольър.
- Къде живеете, мистър Лайтольър?
- В Нетли Аби, Хампшър.
- В Англия?
- В Англия.
- Колко сте годишен?
- Трийсет и осем.
- Занятие?
- Моряк.

Щастието беше изневерило на Лайтольър. Вместо да пътува към дома си в Англия, където го очакваше семейството му, той се намираще под кристалните полилеи на Източната зала на нийоркския хотел „Уолдорф Астория“, изпълнен с омерзение към енергичния самоуверен джентълмен със скромен ръст, който в момента го разпитваше. За Лайтольър беше върхът на нахалството фактът, че американците си позволяваха да започнати собствено разследване за крушението на британски параход, който при това дори не беше потънал в техни териториални води. Но какво да се прави, друг избор нямаше. Още щом „Карпатия“ пристигна в Ню Йорк, където на кея я очакваше жадна за сензация тълпа от 40 хиляди души, плюс възбудена сган от нетърпеливи журналисти, и призовките тозчас им бяха връчени. Председателят на „Уайт стар лайн“, офицерите Лайтольър, Питман, Боксхол и Лоу, както и всички оцелели от екипажа бяха задържани, докато американските власти извършат пълни разследвания.

След като действителните факти за трагедията започнаха да излизат наяве в американската преса, се установи, че между загиналите 1500 души бяха някои от най-богатите и заможни синове на нацията като Астор, Строс, Гугенхайм, Хейс, Тайър, Уайдънър, Харис, Бът — загубата на майор Бът, един от най-близките съветници на президента Тафт, изигра немалка роля за взетото от Сената решение

американците да направят свое собствено разследване; освен това страната бе загубила и стотици емигранти, отпразвили се към Америка, където се надяваха да започнат нов живот.

Както във Великобритания, така и в Съединените щати новината първоначално беше посрещната с недоверие, което премина във вълна от скръб, заляла и двете държави в непознат дотогава мащаб. Особено остро трагедията беше преживяна в Саутхамптън. Градът беше поразен. Шестстотин семейства бяха засегнати от катастрофата, а в едно училище имаше повече от сто деца, чиито родители или роднини бяха отплавали с „Титаник“.

На Лайтолър също му бяха потребни усилия, за да приеме загубата на толкова много свои приятели и колеги: старият „Е. Дж“, Хенри Уайлд, Бил Мърдок, Муди, Макилрой и неговите помощници Денисън и Баркър, а също Бел и всичките му механици, с мнозина от които имаше близки отношения. В този момент Лайтолър се чувствуваше изключително самотен, лишен дори от утехата да има до себе си своето семейство.

Сякаш за да налее масло в огъня, реакцията към корабокрушението в САЩ разгоря други страсти — гняв и омраза, и то най-вече към един човек: Дж. Брюс Исмей. Председателят и директор на „Уайт стар лайн“ се беше качил в една от последните спасителни лодки, потеглили от десния борт, и американската общественост искаше да знае защо неговият живот е бил пощаден, след като толкова други са загинали. Един сенатор настоя Исмей да бъде подведен под отговорност за цялата трагедия и да бъде изправен пред съда. Печатът безмилостно го позореше. Обвиняваха го, че се бил бъркал в навигацията на кораба, че искал да счупи рекорда за най-бързо прекосяване на Атлантика, че бил скочил още в първата спасителна лодка и дори, че се бил преоблякъл в женски дрехи. Най-безпощадната атака обаче излезе във вид на жестока карикатура, отпечатана на цяла страница във вестник „Ню Йорк америкън“, която изобразяваше как Исмей се спотайва в една спасителна лодка, докато на фона отзад „Титаник“ потъва; горе се четеше надпис: „Лаври на позора за Дж. Брюс Исмей“, а отдолу пишеше: „Почтително предлагаме названието на компанията «Бяла звезда»^[1] да бъде променено на «Бяло малодушие»“.

Ето такава беше настроението на обществеността в САЩ по време на следствието, което Американският сенат пое инициативата да организира. Самозваният главен следовател беше сенаторът Уилям Олдън Смит, човек с юридическо образование, който компенсираше дребния си ръст с неудържима енергичност, но не и с познания по морско дело, както по-после установи Лайтолър.

След като Смит разбра, че вторият офицер е най-старшият член от оцелелия екипаж, той се зае подробно да го разпитва. На свой ред Лайтолър беше решил да дава колкото е възможно по-кратки отговори. Не трябваше да издаде нищо пред този човек, което би могло да насочи пръста на обвинението към когото и да било, свързан с кораба и компанията, включително и себе си. На много въпроси имаше да се отговаря: защо корабът е продължил да плава под пълна пара, след като са били получени предупреждения за наличие на плаващ лед; защо толкова много спасителни лодки са напуснали кораба, без да са били напълнени изцяло; защо не е имало достатъчно спасителни лодки; защо обслужващият персонал на лодките е бил толкова малоброен; защо такава голяма част от оцелелите корабокрушенци се състои от членове на екипажа и от първокласни пътници, когато толкова много жени и деца от трета класа са загинали.

Докато неговият директор понасяше основната част от ударите на клеветническата компания, върху раменете на втория офицер падна цялата отговорност да защити всички от нападки, не само Дж. Брюс Исмей, но и капитан Смит, Уайлд, Мърдок, всъщност политиката на цялата компания относно безопасното управление на нейните кораби. Освен това голям въпросителен знак стоеше и пред дейността на Британската търговска дирекция, чиито остарели разпоредби за броя на спасителните лодки в съответствие с тонажа на съдовете сега бяха абсолютно компрометирани. Дори ако всички спасителни лодки на „Титаник“ бяха запълнени с хора според капацитета си пак щеше да има място само за 1170 души, което е смешно малко за параход, който е в състояние да побере повече от 3300 пътници и екипаж.

Всички тези въпроси, а и много други безспорно щяха да бъдат подробно разисквани и на следствието, което го очакваше в Англия. Разбира се, то бе по-важното, но първо Лайтолър трябваше да преодолее настоящото препятствие, като се постарее да не предизвика

предубеждение у английските съдебни власти. Сенаторът Смит се залови за работа:

— Кога за пръв път се качихте на „Титаник“?

— На 19 или 20 март.

— Направихте ли тъй наречените пробни плавания?

— Да, сър.

— В какво се състояха те?

— В правене на завои и настройка на компасите.

— Къде стана това?

— В Белфасткия залив.

Първоначалните диалози на Смит и Лайтольър засягаха изпитанията на кораба, изпробването на спасителното оборудване, броя на спасителните жилетки и начина на боравене с тях. Лайтольър пожела да илюстрира устройството на спасителната жилетка със скица:

— Състои се от няколко коркови парчета — позволете да я нарисувам. Ето тук има отвор за главата, като тази част минава отпред, а тази отзад, където има връзки, които се връзват отпред. Моделът е нов и е много подходящ, тъй като никой не би могъл да сгреша при обличането на жилетката.

— Обличали ли сте някога такова нещо? — попита сенаторът Смит.

— Да, сър.

— Къде?

— На „Титаник“.

— По време на катастрофата?

— Да, сър.

— Колко време прекарахте в морето със спасителна жилетка?

— Между половин и един час.

— Кога напуснахте кораба?

— Не съм го напускал.

— А може би той ви напусна? (смях)

— Да, сър — последва твърдият и напълно достоверен отговор на Лайтольър.

В претъпканата със зрители и журналисти зала заскърцаха столове и всички проточиха любопитно шии да чуят как този „силен и добре сложен“ параходен офицер със среден, ръст и „загоряло от

морската стихия лице“ разказва за драматичното си избавление от потъващия лайнер. Лайтолър беше хилядократно благодарен за разумното си решение да не се подчини на заповедта на Уайлд да поеме командването на една от спасителните лодки. Докато разказваше, на присъстващите им направи впечатление неговият ясен, неприятен стил на изразяване, както и звучният му, плътен глас. Държането му предполагаше хладнокръвие, самоувереност и смелост, когато говореше за отчаяната си борба със смъртта. Ала сенаторът Смит си състави друго мнение, след като осъзна, че този моряк може да бъде много хитър и уклончив, особено що се отнася до предупреждаващите за лед телеграми. Сенаторът беше крайно заинтересован от телеграмата, изпратена от „Америка“, която „Титаник“ от своя страна беше разпространил в ефира и бе уловена от телеграфната станция във Вашингтон.

— Знаехте ли за телеграмата от „Америка“ до „Титаник“?

— Не мога да кажа, че съм видял с очите си това конкретно съобщение.

— А чухте ли за него?

— Не бих могъл да кажа, сър.

— Трябваше ли да узнаете за него?

— По всяка вероятност, сър.

— По-точно?

— По всяка вероятност, сър.

— Всъщност човекът, получил телеграмата, е бил длъжен да ви я предаде, защото вие сте били на вахта по това време, нали?

— Само по заповед на капитана, сър.

— Но вие не сте получили никакво подобно съобщение, нали?

— Не мога да кажа дали съм получил съобщението от „Америка“. Знаех, че са пристигнали телеграми от някои кораби. Но не знаех дали предаденото ми съобщение е било от „Америка“.

Лайтолър имаше предвид телеграмата от „Карония“, която капитан Смит му беше показал сутринта, въпреки че не можеше да си спомни името на кораба, който я беше изпратил. Специално това предупреждение се беше запечатало в съзнанието му, тъй като съобщаваше за наличие на лед в най-голяма близост до тях и според направените от него изчисления наум, „Титаник“ щеше да достигне посочената в съобщението географска дължина, когато той трябваше

да се върне на мостика за вечерната си вахта. Лайтольър отказа да признае, че е виждал други предупреждения. Телеграмата от „Америка“ беше сред съобщенията получени следобед, когато той почиваше. Знаеше, разбира се, за тях, но не им бе обърнал особено внимание, понеже не смяташе, че пряко го засягат. Единственото, което имаше жизнено значение — предупреждението от „Месаба“, получено към края на вахтата му, — той изобщо не беше видял; чу за него, когато вече бе твърде късно. Не трябваше да споменава думица за това, доколкото бе възможно; във всеки случай никой не можеше да разпита Филипс радиста, получил телеграмата. Достатъчно бе да отговаря въпросите „достоверно“, повече не бе необходимо. За нищо на света не биваше да лъже. Това беше най-строгото правило и заемаше водещо място в личния му кодекс от принципи.

Сенаторът Смит продължаваше разпита на Лайтольър, но понякога начинът му на задаване на въпроси изглеждаше странен и несвързан, често пъти многократно разискваше един и същ проблем, който имаше съмнителна връзка с основната тема, и се създаваше впечатление, че невинаги разбира даваните от Лайтольър отговори.

В един момент сенаторът реши, че трябва да узнае с какво се е занимавал капитанът вечерта преди катастрофата.

— Капитанът появи ли се изобщо на мостика между 18 и 22 ч.?

— Да, сър.

— Кога?

— В 20 часа и 55 минути.

— В 20 часа и 55 минути, така ли?

— Да, сър.

— А през времето от 18 ч. до 20,55 ч. не е бил там?

— В този период не съм го виждал, сър.

— Щяхте да го видите, ако беше дошъл, нали?

— Да, ако беше се качил на самия мостик, щях да го видя.

— Но не сте го видели?

— Не съм.

— През цялото време ли бяхте там?

— През цялото.

— Когато капитанът дойде на мостика в 20,55 ч., какво ви каза той или какво му казахте вие? Кой заговори пръв?

— Не мога да кажа, сър. Вероятно някой от нас е казал „добър вечер“.

— Не знаете кой?

— Не.

— Нещо друго казахте ли си?

В този момент Лайтолър реши да разнообрази монотонния диалог и предаде разговора, който беше провел с капитан Смит за времето, за спокойствието на морето, за ясната видимост и за това, как настроиха сетивата си, за да отгатнат присъствието на ледовете веднага, щом се появят; спомена и забележката на капитана, че при най-малката поява на мъгла трябва да намалят скоростта.

— А намалихте ли я наистина? — запита сенаторът.

— Това не зная, сър.

— Би трябвало да знаете, ако действително е станало по време на вашата вахта, нали?

— Не е задължително, сър.

— Кой издава заповед за това?

— Капитанът нарежда на главния механик долу в машинното да намали хода на машините с необходимите обороти.

— През рупор ли му нарежда?

Докато Лайтолър търпеливо се зае да обясни, че капитанът не дава заповедите за намаляване на скоростта по рупор, нито по рупорна тръба, стана ясно, че знанията на сенатора Смит по корабно дело са твърде бедни. Всъщност той не притежаваше и елементарни познания за морето. Когато Лайтолър му каза, че предният комин на „Титаник“ се е стоварил върху плуващите във водата корабокрушенци, Смит запита: „Пострада ли някой?“ Примирен с явното невежество на събеседника си, Лайтолър отговори, че не знае. Впоследствие Смит попита един от младшите офицери от какво се състоят айсбергите. „Предполагам, че от лед“ — беше му пояснено. Но сенаторът Смит надмина себе си, когато попита Лайтолър дали е възможно някои от екипажа или от пътниците да са потърсили убежище във водонепроницаемите отделения на „Титаник“, „като последно спасение, като място, където да умрат“?

— Не съм в състояние да кажа, сър — тактично отговори Лайтолър.

— Все пак има ли някаква вероятност? — настоя сенаторът.

— Не, никаква — отвърна свидетелят, преценявайки, че ще е добре, ако даде малко по-категоричен отговор на този въпрос.

След този епизод сенаторът си спечели прозвището „Водонепроницаемия Смит“, както шеговито взе да го нарича голяма част от британския печат. Ала независимо от факта, че Лайтолър имаше голямо преимущество пред своя противник по мореходните въпроси, сенаторът все пак беше в състояние да го постави натясно, особено след като разбра, че именно той е отговарял за попълването и спускането на спасителните лодки откъм левия борд. Провалът на първоначалния план на Лайтолър да допълва лодките от бордовите врати, щом слязат на вода, несъмнено го правеше уязвим.

— Казвате, че в първата спасителна лодка е имало 25 души?

— Приблизително.

— И че е била напълнена под ваш надзор?

— Да.

— Какво стана с тази спасителна лодка, първата, която е била натоварена с хора?

— Беше натоварена и изпратена от борда в морето.

— Не се ли върна, защото е била само наполовина пълна?

— Доколкото знам, не, сър.

— В действителност тя не е била повече от половината пълна, нали?

— Имате предвид до половината на нейния капацитет?

— Да.

— Не, не беше.

— Как стана така, че не качихте още хора в тази лодка?

— Не смятах, че е безопасно.

— При такава сериозна авария, когато спасителните средства са ограничени, не бихте ли могли да си позволите да качите повече хора в тази лодка?

— Тогава още не знаех какво е действителното положение. Нямах представа, че е толкова сериозно.

— Не знаехте, че е сериозно, така ли?

— Точно така.

— А ако знаехте, че положението е сериозно, какво щяхте да направите?

— Щях да постъпя, както бих намерил за най-целесъобразно в този случай.

— Кажете ми, какво бихте сметнали за подходящо...

— Щях да рискувам повече — прекъсна го Лайтолър. — Може би нямаше да сметна за разумно да кача повече хора, но сигурно щях да поема допълнителни рискове.

— В действителност тези спасителни лодки не са ли конструирани да побират 40 души?

— Те са за 65 души, но когато лодката е на вода, сър.

Лайтолър не пропусна да натърти на „когато лодката е на вода“.

— 65, когато лодката е на вода, и 40, когато са във водата ли?

— Не, сър.

— А как?

— Вижте, сър, всичко зависи от спускащия механизъм. Ако корабът е стар, никой не би посмял да качи повече от 25 души.

— Но този кораб беше нов.

— Именно затова по-късно си позволих да рискувам повече.

Всъщност Лайтолър и сенаторът още не знаеха, че спасителните лодки и спускащите механизми са били така конструирани, че пълният брой от 65 човека да може спокойно да се качи в лодките още докато са на висилките. Впрочем Лайтолър пропусна да каже с какъв труд беше успял да събере 25 жени, съгласни да се качат в първата спасителна лодка.

После сенаторът премина към въпроса за обслужването на спасителните операции и за очевидния недостиг на моряци, които да поемат командването на лодките във водата. Тука Лайтолър се възползва от възможността да обясни как беше наредил на канадския яхтсмен майор Почън да се качи на една лодките в момент, когато нямаше под ръка професионални моряци. Майорът беше остро критикуван за своите действия, но Лайтолър даде ясно да се разбере, че канадецът е действувал по негова заповед и пое цялата отговорност за решението си. Но тогава как би могъл Лайтолър, който твърди, че е следвал стриктно правилото да качва само жени и деца, да обясни присъствието на известен брой мъже, очевидно отплавали със спасителните лодки, както и факта, че от спасените седемстотин корабокрушенци повече от двеста са членове на екипажа?

— Не зная, сър. Зная само, че голям брой са били прибрани от морето. Разпитах и установих, че от всеки шест души, прибрани от водата, поне пет са били огняри или стюарди.

— От това, което казвате, излиза, че при пълненето на спасителните лодки сте давали предимство изцяло на пътниците и най-вече на жените и децата, така ли?

— Да, сър.

— Защо постъпихте така? Такава беше заповедта на капитана, или защото такъв е законът на морето?

— Защото такъв е законът на човечността — последва твърдият отговор, съпроводен от одобрителни възклицания в залата. Когато сенаторът Смит приключи с разпита на Лайтолър в този петъчен ден, часът вече приближаваше 19,30. Разпитването беше продължило повече от пет часа. А това беше едва предварителното разследване.

Нови тягостни часове очакваха Лайтолър във Вашингтон, където разследването щеше да се поднови в Сената през следващата седмица. Тук щяха да бъдат изслушани целите показания на всички офицери и членове на екипажа, призовани да се явят.

Междувременно Дж. Брюс Исмей, който пръв бе дал показания на предварителното следствие в Ню Йорк, за втори път отправи молба да бъде освободен и да се върне в Англия. Подобно на Лайтолър и останалите оцелели членове на екипажа, и директорът на „Уайт стар лайн“ беше задържан в САЩ пряко волята му. Но въпреки твърдението на Исмей, че „при сегашното си развитие следствието по-скоро може да причини голяма несправедливост, отколкото да изясни спорните моменти“, сенаторът Смит не искаше и да чуе. Следствието трябваше да продължи и Дж. Брюс Исмей беше длъжен да присъствува. За Лайтолър тъй нареченото „следствие“ представляваше пълен фарс, където правилата и обичаите на морето сякаш нямаха място просто защото водещите следователи не ги познаваха. Лайтолър беше напълно отвратен от цялата история и като всички останали копнееше да се прибере у дома, но вместо това се намери на път за Вашингтон, където заедно с другите членове на екипажа беше натикан в някакво подобие на хотел, което според него не беше нищо повече от приют за бедни и бе абсолютно недостоен подслон за хората от екипажа на „Титаник“. Отношението към тях наистина беше унижително. Мнозина от екипажа отказаха да сътрудничат повече на следствието. Те не чувстваха

ангажимент към никого. Според точките на трудовия им договор заплатата им бе спряла да тече в момента на потъването на кораба. В родината им ги очакваха семейства, за които трябваше да мислят. Лайтолър направя остро оплакване и след намесата на британския посланик лагера на корабокрушенците настъпи, макар и напрегнато спокойствие, а отношението към тях се подобри. Но това пак не ги освободи от присъствието на батальоните от журналисти, които ги следваха навсякъде и стигаха дотам, че да надничат над рамената им, когато вписваха имената си в регистрационната книга на хотела. „В нашия край казват, че ако някой наднича в книгата за гости, заслужава да получи един по носа!“ — заяви пламенният уелсец Лоу на любопитните журналисти. Като че ли нямаше средства до които американските журналисти да се посвелят да прибегнат, за да изстискат докрай сензационното събитие. Когато в понеделник сутринта разследването се поднови в сградата на Сената във Вашингтон, заседанието бе тутакси прекъснато от експлозиите и блясъците на фоторепортерските апарати. Сенаторът Смит нареди всички фотографии моментално да напуснат, а също и операторът с кинокамерата.

Така се случи, че едно особено многозначително съобщение в печата подтикна Лайтолър да излезе от черупката си и да направи изявление пред комисията. Ставаше дума за телеграмите, които Дж. Брюс Исмей беше изпратил от борда на „Карпатия“ до кантората на „Уайт стар лайн“ в Ню Йорк, искайки заминаването на лайнера „Седрик“ да се отложи до пристигането на „Карпатия“ в Ню Йорк, тъй че той и оцелелият екипаж на „Титаник“ да се приберат с него в Англия. Журналистите бяха узнали за това и сега с неизказана наслада започнаха да сипят обвинения по адрес на Исмей, че искал да избяга от следствието. Лайтолър искаше да разясни, че не това е била причината и че целта е била екипажът да се върне час по-скоро за разследването в Англия:

„Добре разбирате, че след като са пристигнали в Ню Йорк, тези хора няма за какво да се бавят там, нито пък където и да било другаде. Тяхната работа е да плават по море, за да изкарат пари, с които да издържат семействата си...“

По-нататък Лайтолър каза на комисията, че Исмей е изпратил телеграмите за задържането на „Седрик“ най-вече по негово

настояване, добавяйки, че по това време директорът на компанията не е бил в достатъчно добро психическо състояние, за да реши сам какво да прави:

„Положих големи усилия, за да помогна на мистър Исмей да се съвземе, понеже страдаше от натрапчива идея и непрекъснато повтаряше, че е трябвало и той да потъне с кораба, след като бе разбрал колко много жени са загинали. Казах му, че няма основания за това... Опитах се да му избия тази мисъл от главата, но той беше изцяло завладян от нея. Знаем, че и докторът се опита, но и той се затрудни в опитите си да подобри състоянието на мистър Исмей, който се измъчваше изключително заради това, че са се удавили жени, а той е останал жив. Можете да повикате лекаря на «Карпатия» да потвърди тази декларация.“

Някои наблюдатели видяха в този акт подмазване пред работодателя. Обаче онези, които познаваха по-добре Лайтолър, биха могли да заявят, че в критично положение малко хора биха проявили по-голяма лоялност от него, стига да е убеден в справедливостта на защитаваната кауза. През цялото време измъченият Исмей беше понасял яростни удари, които самият Лайтолър смяташе за непочтени, и сега беше решил да направи опит да облекчи натиска върху директора на компанията. В края на краищата опитът му се оказа доста безрезултатен, ала това беше единственият коз на Лайтолър в усилията му да възстанови поне част от загубеното достойнство на клетия човек. Накратко казано той просто изпитваше съжаление към него. „Лайтс винаги е бил един от онези странни хора, които имат естествената склонност да се притичват на помощ на онеправдания и слабия“ — твърди един негов стар приятел, а няма съмнение, че тогава едва ли е имало по-онеправдан човек от директора на. „Уайт стар лайн“.

По-нататък Лайтолър сподели с комисията, че в действителност Исмей не се е качил в спасителна лодка по собствено желание, а е бил насила вкаран вътре от Уайлд. Лодката е била от сгъваемия тип и е била предпоследната от страната на десния борд. Когато сенаторът Смит го помоли да каже каквото знае за бягството на Исмей от потъващия кораб, Лайтолър заяви:

„Старши помощникът Уайлд отговаряше за сгъваемата лодка на десния борд, с която отплава мистър Исмей. Той му казал: «На кораба вече няма жени.» Уайлд беше едър и силен мъжага и не беше човек на

многого приказки. Мистър Исмей стоял наблизо. Естествено е да е бил близо до лодката, защото помагал при подготовката ѝ и именно заради това е бил там, а мистър Уайлд, който се намирал до него, просто го е бутнал вътре.“

Лайтолър никога не бе твърдял, че е видял това с очите си, и не можеше да си спомни откъде го е научил, ала всички подозрения, че Исмей може би сам го е накарал да даде такива показания, по-късно бяха разсеяни, когато самият директор декларира, че в крайна сметка се е качил в лодката по своя воля. Свидетелството на Лайтолър доведе до една от най-смешните поредици от въпроси и отговори през цялото следствие. Сенаторът вече подробно беше разпитал Лайтолър доколко познава Исмей и дали е разговарял с него в нощта на крушението, опитвайки се явно да установи дали вторият офицер не е помогнал на своя работодател при измъкването му от потъващия кораб. Ала отново се създаде впечатление, че Смит или не го е разбрал, не му е повярвал, или чисто и просто е забравил първоначалните показания на Лайтолър. Той настоя да се разнищи всичко наново и подложи свидетеля на пореден залп от въпроси.

— Тази нощ не сте разговаряли с него, така ли?

— Разговарях.

— Казахте ми, че сте се спогледали и не сте си казали нищо.

— Нищо чудно и да съм му казал „добър вечер“.

— Става дума след сблъскването...

— А, след сблъскването... Не, не съм. — Лайтолър се обърка.

— Момент. Казахте, че след сблъскването сте видели мистър Исмей да стои на палубата.

— Да.

— И да гледа към морето?

— Не знам къде е гледал.

— Вие сте се намирали на палубата, на около 20 крачки от него, нали така?

— Не, сър.

— Твърдите, че не сте казвали подобно нещо, така ли?

— Не съм, сър.

— А не беше ли така?

— Не мисля. Вървах отстрани на палубата.

— На какво разстояние от мистър Исмей?

— Минах на няколко крачки от него.

— И нищо не си казахте?

— Може и да съм му казал „добър вечер“. Повече от това — не. Чакаше ме работа и няхах време за приказки.

— А той каза ли ви нещо?

— Не зная. Не е изключено да ме е поздравил. Може аз да съм го поздравил, а може и да не съм. Не си спомням.

— При такова голямо бедствие минавате край директора на компанията — собственик на кораба, подминавате го и му казвате само „добър вечер“?!

— Постъпих така, както бих постъпил с всеки пътник, когото познавам.

— И той ви отговори също с „добър вечер“, така ли?

— Не зная. Казах вече, че може и да съм поздравил, а може и да не съм. Същото се отнася и за него.

— Искам да знам само това, което можете да си спомните.

— Не мога да кажа със сигурност.

— От първите ви показания си спомням, че казахте, че сте говорили с него.

— Не съм сигурен. Ако наистина съм говорил с него, то е било чисто и просто поздрав — ни повече, ни по-малко.

— Колко време след сблъскването стана това?

— Струва ми се, че този факт ще го намерите в предишните ми показания.

И така нататък продължи този разпит, от който Лайтолър изпаднаше във все по-голямо недоумение, чудейки се какво друго се мъчи да докаже сенаторът Смит, освен че той лъже, а Дж. Брюс Исмей е „виновен“.

Обаче не Смит, а един от неговите колеги, сенаторът Флечър, получи най-обобщаващия отговор от Лайтолър, на който цялата работа вече му бе дошла до гуша. Във всеки случай никой не би могъл да отрече, че сенаторът Флечър не беше вложил много мисъл в своя крайно „завързан“ въпрос:

— Искам да ми поясните, не само от гледна точка на действителните ви познания за непосредствената последица, но също и от гледна точка на вашия опит като навигатор и моряк, каква беше последицата от сблъскването за кораба, като се започне с първото

въздействие, непосредственото въздействие; как се отрази това на кораба, ако изобщо се е отразило, какъв беше ефектът тогава и какъв, според вас, беше ефектът върху кораба в резултат на сблъскването.

— В резултат корабът потъна.

[1] В превод „Уайт стар“ означава „Бяла звезда“. — Б.пр. ↑

21.

В красивата майска утрин на 1912 г. едва ли имаше по-щастлива жена в Лондон от Силвия Лайтолър, очарователна с новата си шапка, движейки се под ръка със съпруга си към внушителния вход на Скотиш Хол. Мъжът на Силвия се беше завърнал — наистина отслабнал може би с десетина килограма и с доста изпито лице, но все пак нали беше жив и беше пак до нея, нищо друго нямаше значение. Силвия знаеше, че сега основното ѝ задължение бе да даде на мъжа си цялата морална подкрепа, на която беше способна, за да го облекчи в очакващото го ново изпитание.

Британското разследване във връзка с потъването на „Титаник“ беше вече започнало, когато преди няколко дни „Адриатик“ пристана на Принцовия док в Ливърпул, довеждайки у дома Исмей, Лайтолър и останалите оцелели офицери, след като най-последно се бяха отървали от ноктите на сенатора Смит.

Въпреки очевидните слабости на сенатора, проявени по време на разследването, което подтикна британското списание „Сайрън анд Шипинг“ да постави под въпрос неговото здравомислие и да стане инициатор на слуха, че му бил предложено ангажимент в Лондонския хиподром, по някои въпроси заключителното му слово се доближи твърде много до истината. Несъмнено той бе доста по-проницателен човек, отколкото подсказваше поведението му в дадени случаи:

„Нека оставим на честния съд на Англия да осъди действията на Британската търговска дирекция, заради чиято мекушавост най-вече се стигна до това ужасно нещастие. А допълнителните причини са твърде много. Независимо от предупредителните сигнали скоростта е била увеличена и съобщенията за дебнеща опасност като че ли са подтикнали кораба към дързост, вместо да го накарат да се бои. Капитан Смит е познавал морето: ясният му взор и твърдата ръка неведнъж са превеждали командуваните от него кораби по рисковани пътища. В продължение на четиридесет години «Царят на бурите» напразно се е опитвал да го уязви и да порази неговия съд; никога досега в цялата му достойна кариера неговата гордост не е била

накърнена, нито корабът му — осакатен... Загадъчно е неговото безразличие към заплахата, когато други, не толкова модерни съдове са удвоили своята бдителност или са спрели машините си, но за това разумно обяснение не може да се намери в направените предположения и хипотези! Смята се, че корабостроителната наука е стигнала до съвършенство, че е казала последната си дума и най-сетне властвува над океана, ала прекалената самоувереност, изглежда е притъпила сетивата, които досега са били толкова бдителни.“



Лайтолър (вторият отляво) заедно със Силвия по време на следствието във връзка с потъването на „Титаник“

В края на краищата сенаторът Смит пощади Дж. Брюс Исмей от допълнителни мъки, като не го обяви за главен виновник за катастрофата, нито пък намекна, че е виновен, задето съзнателно е спасил собствената си кожа за сметка на нечий човешки живот. Ала имаше един друг човек, който бе остро нападнат за своите действия или по-скоро за липсата на такива! Това беше Стенли Лорд, капитан на 6-хиляди тонния товарен съд на име „Калифорниън“, пътуващ от Ливърпул за Бостън, който бе спрял машините си за през нощта в същото ледено поле, където „Титаник“ беше намерил своята гибел. (В действителност сенаторът Смит беше попитал дали „Калифорниън“ бил хвърлил котва там!) Беше прието предположението, че това е корабът, който бяха видели от „Титаник“ и който не беше отговорил на подадените сигнали за бедствие. Цялата история се изясни след

пристигането на кораба в Бостън, когато моряк от екипажа направи изявление пред американски вестник (което, разбира се, му бе добре заплатено); той разказа как излязъл на палубата през онази нощ и видял, че от „някакъв много голям параход на десетина мили от тях“ изстрелвали ракети. Офицерите на „Калифорниън“ също ги видели, но когато уведомили почиващия по това време капитан Лорд, той запитал: „Кодови сигнали на компанията ли са това?“, на което му отговорили, че са просто бели ракети. Фактът, че бялото е международно утвърдението цвят на ракети, сигнализиращи бедствие, не се оказал достатъчен да подтикне към действие капитан Лорд, който посъветвал своя подчинен да започне да предава с морзовата лампа. Единственият радист на „Калифорниън“ в момента бил свободен от вахта и затова не чул призивите за помощ на „Титаник“. Накрая големият кораб, който бил заел твърде „странно“ положение според офицера на вахта Стоун и помощника му на мостика Гибсън, постепенно изчезнал. Лорд бил уведомен, че параходът заминал, след като бил изстрелял общо осем ракети.

„Всичките ли бяха бели?“ — попитал той. Като му казали, че са били бели до една, той попитал колко е часът. Било 2.05 ч. Капитанът на „Калифорниън“ не предприел нищо и отново заспал. Косвените доказателства срещу него бяха унищожителни и той не стори нищо в своя защита, когато се яви на разпит пред британските следствени органи. Случаят с „Калифорниън“ беше разгледан няколко дни, преди да бъде призован Лайтолър. Незадоволителните отговори на Лорд, дадени на някои твърде неудобни въпроси на следствието, го очерниха още повече.

— За какво, според вас, бяха изстреляни тези ракети?

— Кога? Аз научих за тях едва в седем часа на следващата сутрин.

— Но нали видяхте една в небето?

— Чух за такава ракета. Лично не съм я виждал.

— Чули сте за такава ракета, тъй ли?

— Да.

— Това стана, преди да отидете в щурманската?

— Не, стана в един без четвърт след полунощ. — Лорд току-що бе заявил, че е узнал за ракетите в седем часа на другата сутрин.

— Тогава ли наредихте на своя подчинен да се свърже по морза и да разбере какъв е този кораб?

— Да.

— След като бялата ракета е била изстреляна?

— Да.

— И вие му казахте да прати помощника си Гибсън долу, за да ви съобщи отговора му?

— Да.

— Наистина ли?

— Наистина.

— Следователно вие изобщо не сте знаели защо е изстреляна тази ракета?

— Не знаех.

— И останахте в щурманската?

— Да.

— Не предприехте нищо, така ли?

— Не.

— Щом ракетата не е била кодов сигнал на компанията, задължително ли е да не бъде и сигнал за бедствие?

— Ако беше сигнал за бедствие, вахтеният офицер щеше да ми съобщи.

— Но на вас са ви казали, че той не знае.

— Сам той каза, че не знае.

— Добре. И това не ви задоволи, нали?

— Не, не ме задоволи.

— Тогава щом не е било кодов сигнал, значи може да е било сигнал за бедствие, нали?

— Може.

— И вие въпреки всичко останахте в щурманската?

— Останах.

Капитан Лорд изглеждаше напълно неспособен да даде задоволително обяснение защо не е станал от канапетото в щурманската, където си е почивал и не е отишъл лично да провери каква е работата или най-малкото не е събудил радиста, за да се свърже с плавателния съд, който е изстрелял ракетите. Силвия Лайтольър беше посветила много време на разговори с офицерите на „Калифорниън“, докато траеше следствието, и докладва на съпруга си как те открито са й

признали, че са направили няколко опита да вдигнат от леглото капитан Лорд и да му обяснят за ракетите, ала той не се трогнал. Силвия бе останала с впечатлението, че офицерите му се страхуват от него и не смеят да сторят нищо, което би предизвикало неговото недоволство. По-късно Силвия си припомни един случай, в който съпругът ѝ се опитал да я представи на капитан Лорд през една от почивките по време на следствието, но тя възмутено отказала да стисне ръката му. „Недей, Силвия — рекъл сериозно Лайтолър, като я прегърнал. — Не наранявай човек, когато е паднал.“ Колкото и да е странно, капитан Лорд впоследствие ще твърди, че никога не е познавал нито Лайтолър, нито жена му. Независимо от това по-късно той се обръща към Лайтолър с писмо, искайки от него подкрепа в усилията си да се реабилитира, след като британските следствени органи остро го порицават, заедно не е обърнал внимание на ракетите, за които бе прието, че са същите, изстреляни от „Титаник“. Лайтолър прояви разбиране в отговорна си до Лорд, ала самият той можеше да направи твърде малко, за да му помогне. През нощта на трагедията той просто бе видял светлините на кораб, отдалечен на около 5–6 мили от тях. Нямахше други конкретни доказателства, които би могъл да предложи в защита на Лорд. Така или иначе капитан Лорд продължи до края на живота си своята борба да очисти името си от хвърлените върху него обвинения, като се аргументираше с местоположения, часове и видове ракети, твърдейки, че корабът, видян от „Титаник“, не е бил неговият.

Но дори сигналите, забелязани от „Калифорниън“, да не са принадлежали на „Титаник“, срещу Лорд винаги щеше да остане обвинението, че тези сигнали все пак са били от някакъв плавателен съд и той би трябвало да стори повече, за да разбере кой и защо изстрелва ракетите. Нямахше доказателства за никакъв друг кораб, който през същата нощ да е изстрелвал ракети или да е подавал каквито и да било сигнали за бедствие в този район.

Макар че се стремеше да не си позволи да се поддаде на предубеждения, в края на краищата Лайтолър просто нямаше как да не повярва, че корабът — „зрител“ е бил „Калифорниън“. Все пак споровете по този въпрос продължават до ден-днешен.

Понеделник, 20 май 1912 г., се очакваше да бъде решаващ ден в залата на Скотиш Хол. В този единайсети ден от началото на следствието трябваше да се яви най-важният свидетел: Чарлс Хърбърт Лайтолър, но първо щяха да се разгледат деянията на семейство Дъф Гордън. Лейди Дъф Гордън и нейният съпруг сър Космо бяха сред дванайсетте корабкрушенци, които бяха тръгнали в полупразна спасителна лодка от страната на десния борд. Секретарката на лейди Дъф Гордън беше единствената друга жена в лодката, която отплава от потъващия кораб и повече изобщо не се върна назад, въпреки ясните викове за помощ на хората, даващи се във водата. Впоследствие много се коментираше подаръкът от 5 лири стерлинги предложен от сър Космо на всеки от огнярите и стюардите в лодката като компенсация за загубата на тяхната заплата и имущество. В резултат спасителна лодка № 1 беше получила прякора „Паричната лодка“. Репутацията на семейство Дъф Гордън беше сериозно разклатена.

Когато сър Космо се яви пред следователите, залата изглеждаше така, сякаш в нея се разиграваше събитие от висшето лондонско общество: обикновено мрачната съдебна обстановка грееше от цветовете на ярките пролетна рокли на елегантните дами, част от тях искрени приятели на семейството, а други не чак толкова големи доброжелатели, които бяха дошли да наблюдават през оперните си бинокълчета представянето на Дъф Гордънови.

Мистър Томас Сканлан, човекът, който се оказа най-опасният противник на Лайтолър, се захвана със сър Космо:

— Твърдите ли, че докато са се чували виковете на даващите се след потъването на „Титаник“, между вас и другите пътници в спасителната лодка, както и между вас и членовете на екипажа не е възникнал никакъв разговор?

— Казах, че след потъването на „Титаник“ настъпи мъртва тишина.

Колкото повече Сканлан го притискаше към стената, толкова повече сър Космо губеше своята самоувереност.

— Когато хората викаха за помощ, всички ли в лодката мълчахте?

— Струва ми се, че щом това се случи, гребците веднага започнаха да гребат.

В този момент председателят на следствието, лорд Мърси, се намеси:

— Доколкото разбирам, започнаха да гребат по-надалеч от виковете, така ли?

— Предполагам, милорд. Не зная защо.

След като сър Космо категорично отрече, че жена му е настояла пред останалите в лодката да не се връщат назад, защото я било страх да не се удавят, адвокатът на пътниците от трета класа, мистър Харбинсън, пое разпита. Той особено се заинтересува от предложението на сър Космо да подари по 5 лири на всеки от екипажа на лодката:

— Не беше ли моментът крайно неподходящ само двайсет минути след потъването на „Титаник“, за раздаване на банкноти от 5 лири в спасителната лодка?

— Не, не мисля — настоя сър Космо. — Според мен това беше съвсем естествено. Наоколо беше настъпила тишина, гребците бяха спрели да гребат, мълчаха, облегнати на греблата си, без да предприемат нищо, и тогава, след като корабът беше вече потънал, смятам, че беше повече от естествено да се каже нещо от рода на: „Загубихте всичко, нали?“

Харбинсън представляваше клиенти, които бяха загубили сродници при корабокрушението, като мнозина от тях произхождаха от бедни семейства и никога през живота си и бяха виждали банкнота от 5 лири. И той беше ирландец, подобно на своя колега Сканлан. Мнозина от загиналите бяха негови съотечественици. Харбинсън притисна сър Космо:

— Не би ли било повече според традициите на морячеството, ако в този момент бяхте предложили на моряците да се върнат и да се опитат да спасят някого?

— Вече казах, че не помислих за тази възможност, или по-точно казано — възможността, че сме в състояние да помогнем някому, изобщо не ми мина през ум.

— В такъв случай правилно ли ще изразя вашата позиция ако я обобщя по следния начин: намирайки се в безопасност вие сте сметнали, че всички останали могат да загинат?

— Не, този начин не е най-сполучлив.

След като лорд Мърси се намеси, гневно порицавайки адвоката, задето поставя такъв пристрастен въпрос (което беше посрещнато с бурни аплодисменти от цялата зала), дойде ред на лейди Дъф Гордън да се яви пред следователите. Главният прокурор, сър Руфъс Айзакс, пое разпита на свидетелката от момента, в който тя заяви, че когато двамата със съпруга ѝ попитали офицера, работещ на спасителните лодки, дали могат да се качат, той бил отговорил: „О, разбира се. За мен ще бъде удоволствие!“

— После някой ме вдигна от палубата и ме сложи в лодката...

— Чухте ли нещо да се говори за „всмукване“? — попита сър Руфъс.

— Може и да съм чула, но ми беше ужасно лошо и не бих могла да твърдя със сигурност.

— Чухте ли някой да казва: „Пуснете ни да тръгваме“?

— Да, мисля, че чух.

— Чухте ли също някой да казва: — продължи главният прокурор — „Това е такъв огромен кораб и никой не знае какво всмукване би могъл да предизвика, ако започне да потъва“?

— Да, чух да се говори за „огромен кораб“. Но не съм сигурна за думата „всмукване“. Разбирам какво имате предвид.

— Не това имам предвид, лейди Дъф Гордън — отвърна сър Руфъс, решил да сломи явните опити на дамата да се маскира под булото на женска плахост и да избегне същината на въпроса. — Става дума за нещо, което се твърди, че сте казали на вашия адвокат. — Очевидно някъде беше станало прекъсване на доверителните взаимоотношения. Поддръжниците на Дъф Гордън придобиха разтревожен вид, докато други започнаха да тържествуват.

— Може и да съм казала, но...

В края на краищата храненияте от Дъф Гордънови надежди, че следствието ще очисти името им от фаталното петно, не бяха напълно оправдани. Решавайки да дадат показания за собствените си действия, те само раздухаха още повече клюките около тях.

Следващият призован свидетел щеше да срещне по-малки затруднения, ако трябваше да разказва за „всмукването“. На собствен гръб беше изпитал цялата му ужасна мощ. Беше дошъл редът на втория помощник-капитан Лайтолър да даде показания и в този момент нямаше човек, който по-ясно да съзнаваше от единствения

оцелял старши офицер на „Титаник“ какви опасности го чакат при срещата му с някои от най-способните правни умове на Великобритания. Една грешка от негова страна и щяха да го смелят на кайма. Наистина той се беше защитил великолепно на следствието в Америка, ала в сравнение със сегашното изпитание, онова бе просто едно загряване. За разлика от сенатора Смит, комисарят по корабокрушенията лорд Мърси, определен за ръководител на британското следствие, най-малкото можеше да претендира за елементарни познания по морско дело и бе взел мерки всички лица, които щяха да разпитват свидетелите, да знаят за какво точно става дума и същевременно дадените показания да бъдат изцяло разбрани от съда.

Лайтольър положи клетва в препълнената зала. Зад гърба му се намираще голям макет на „Титаник“, като мястото, където айсбергът го беше ударил под водолинията, беше отбелязано с бял кръст. До макета беше поставена карта на Северния Атлантик. Картата и макетът заемаха около половината от задната част на залата. Отляво на подиума седеше закръглената фигура на лорд Мърси, заобиколен от петимата си помощници, докато долу пред тях бяха разположени различни чиновници и правни служители, които даваха съвети и водеха бележки, а отдясно пред публиката и журналистите се намираще батареята от адвокати, които последователно щяха да разпитват Лайтольър. Несъмнено малцина от тях не изпитваха желание да завъртят на шиш главния свидетел. Всеки държеше да получи своя дял: главният прокурор сър Руфъс Айзакс, правителственият юрисконсулт сър Джон Саймън, представителят на Търговската дирекция Бътлър Аспинол, представителят на моряшкия и огнярския профсъюз Томас Сканлан, Клемънт Едуардс от името на докерите, Харбинсън от името на третокласните пътници... Това беше една от най-страховитите колекции на правни умове, които някога са се събирала под един покрив, и сега всички те се изправяха срещу един-единствен моряк, като всеки се подготвяше да го подведе под отговорност за най-голямото крушение в мореходната история при един процес, на който каузата на защитата беше твърде, твърде уязвима. Но той не трябваше да губи ума и дума. Както пред сенатската комисия, за Лайтольър беше необходимо да дава конкретен отговор на зададените въпроси — ни повече, ни по-малко, и да се

придържа към истината, без обаче да уличава себе си, капитан Смит и онези от офицерите, които не можеха да се явят и сами да се защитят, а също и компанията, разбира се. Според разсъжденията на Лайтолър, след като имаше какви поуки да се извлекат от трагедията, беше безполезно да се обвинява за случилото се даден човек или организация. Но той знаеше, че работата му няма да е лесна.

Все пак от цялата плетеница на тази юридическа злонамереност едно нещо можеше да се яви в негова полза: сенаторът Смит беше казал, че оставя „на честния съд на Англия да осъди действията на Британската търговска дирекция“, ала не беше разбрал, че тъкмо това ведомство организира цялото следствие. Следователно Търговската дирекция едва ли щеше да търси доказателства, които да обърнат обвинението срещу нея. Нещата щедро щяха да се замажат, където беше възможно, и Лайтолър отлично го знаеше. Колкото „Уайт стар лайн“, толкова и Търговската дирекция, макар и негласно, разчиташе на него. Но ако посочването на виновник беше неизбежно, Търговската дирекция не желаше да се превръща в изкупителна жертва.

Независимо от тази прикрита подкрепа на втория офицер пак му предстоеше рисковано жонглиране по въже, по което дори най-ловките политици биха се побояли да преминат.

Правителственият юрисконсулт сър Джон Саймън пръв се зае да го разпита. След като уточни подробностите около ранга му, часовете на вахтите му, както и маршрута и разписанието на „Титаник“ от отплаването до сблъскването, той премина направо към предупрежденията за наличие на плаващ лед. Лайтолър се придържаше към линията, следвана по време на американското следствие, признавайки, че му е било известно едно такова съобщение, което капитан Смит му бе показал, докато заместваше Мърдок на мостика по обяд.

— Научихте ли в течение на следобед за някаква друга информация за лед, достигнала „Титаник“?

— Не, доколкото си спомням.

— Естествено, мистър Уайлд по принцип би трябвало да Ви предаде всички сведения, които биха могли да са ви от полза при вахтата, нали?

— Да.

Нищо не пречеше на сър Джон да задълбочи нещата, като подчертае, че в определен момент Лайтольър просто е бил задължен да узнае за новопостъпилите предупреждения за лед и че Уайлд, от когото той бе поел вахтата, не може да не му е споменал за тях, но така или иначе правителственият юрисконсулт остана напълно доволен от отговора. Хладнокръвното поведение на Лайтольър вече беше започнало да дава резултати. Ако наистина тогава му бяха известни други съобщения за лед, сега той не можеше да си ги спомни. Следователно казваше истината, но също се налагаше да призове цялата си изобретателност, за да успокои собствената си съвест, че не лъже. Сър Джон премина към въпроса за спадането на температурата на водата по време на вахтата му през онази фатална нощ:

— Какво ви подсказа чувствителното спадане на температурата във връзка с възможната поява на лед?

— Нищо — отговори Лайтольър с непоколебима увереност.

— Не смятате ли, че това все пак показва нещо?

— Не, нищо. Може да се случи по всяко време на годината, зиме и лете, при прекосяване на Атлантика. През зимата не е толкова забележимо, защото температурата на въздуха обикновено е ниска.

— Може и да е така — намеси се лорд Мърси, — но нима не е факт, че когато се приближаваме към масивни ледени образувания, температурата на водата се понижава?

— Такова нещо не съм виждал в практиката си, милорд.

— Все пак водата не става по-топла, предполагам? — подметна двусмислено лорд Мърси, но Лайтольър го изненада с отговора си:

— Колкото и странно да изглежда, напълно е възможно температурата на водата да се повиши, ако се случи ледените блокове да плават в малко по-топла вода или ако вятърът духа от юг... Често пъти се преминава през студен поток и ако вятърът духа от юг, задължително трябва да се очаква мъгла, която се вдига при срещата на топлия вятър със студената вода. Въздухът през това време може да бъде сравнително топъл. Но щом вятърът отново задуха от север, времето обикновено се изяснява и става много по-студено, разбира се.

Някои биха могли да изразят несъгласие с предположението на Лайтольър, че следователите са в състояние да проумеят неговото обяснение, но той беше професионалистът с познанията и опита и те нямаха друг избор, освен да приемат казаното от него.

— В такъв случай разбирам, че спадането на температурата не е засилило вашите подозрения?

— Не, ни най-малко.

Преминаха към вечерното посещение на капитан Смит на мостика и Лайтолър отново преразказа своя разговор с него относно общото състояние на времето. Лорд Мърси забеляза, че щом са разисквали видимостта във връзка с появата на лед, значи са имали предвид вероятността да срещнат айсберги:

— Не, милорд, това не е задължително.

— Във всеки случай звучи така — настоя лорд Мърси.

— Не е задължително, милорд.

— Двата сте разговаряли за това, какви признаци бяха ви предупредили за айсберги, нали?

За някои това предизвикателство на лорд Мърси може би изглеждаше доста трудно преодолимо, но не и за Лайтолър:

— Знаехме, че се намираме в близост до лед, и макар години наред да сме пресичали Атлантика и да сме получавали съобщения за лед, без изобщо после да го видим, докато друг път сме виждали лед без никакви предварителни предупреждения, ние все пак винаги вземаме необходимите предпазни мерки, за да сме абсолютно сигурни, че пътят е чист и че офицерите разбират признаците, говорещи за поява на лед и прочие. Това са предпазни мерки, които винаги са се взимали.

Какво повече можеха да питат? Лайтолър отново се справи добре, но съвсем скоро следователите стигнаха до един въпрос, който не изглеждаше толкова лесен за парирание. Когато го зададоха, формулировката му се оказа грижливо изпипана:

— Щом някой има задължението да бди през нощта за поява на лед, какво е вашето мнение за ползата от бинокъл в случая?

Вахтеният Флийт беше се изпуснал по време на американското следствие, когато, притиснат до стената, призна, че на марса не е имало бинокъл. Като втори помощник-капитан Лайтолър беше задължен да осигури това помощно средство, но както знаем, в настъпилото объркване при разместването на офицерите в Саутхамптън проблемът с биноклите беше пренебрегнат. Сега Лайтолър трябваше да отговаря за това.

— Никога не съм различавал нощно време ледени блокове с бинокъл, тъй че ми е трудно да кажа — беше предпазливият отговор.

— За какво използвате бинокъла на мостика? — намеси се лорд Мърси.

— За да ми помага при воденето на наблюдение.

— Значи все пак го използвате, нали сте наблюдавали дали ще се появи лед?

— Да, наблюдавах дали ще се появи лед.

Ето че този път Лайтолър се намери в беда, попадайки в капан, след като призна, че е използвал в нощта на катастрофата бинокъл на мостика. Добре че тъкмо тогава се проведе кратък разговор между лорд Мърси и правителствения юрисконсулт относно установените факти във връзка с употребата на бинокъла, та Лайтолър намери време да се подготви за очаквания директен въпрос. Откривал ли е някога плаващ лед с бинокъл?

— Не, никога — последва незабавният отговор, а сетне той обясни: — Не ми се е случвало досега да забележа лед най-напред през бинокъла, такъв случай нямам в цялата си практика. Винаги при поява на айсберг първо съм го различавал с просто око, а после съм го разглеждал с бинокъла.

Намекът на Лайтолър беше повече от ясен. Щом винаги е виждал айсбергите първо без бинокъл, следователно същото трябва да важи и за вахтените от марса. Ето защо бинокълът не би трябвало да се счита за задължителен инструмент във вахтения занаят. Този извод беше приет без възражения. Но въпросът щеше да бъде поставен отново по-нататък и тогава нямаше да бъде разрешен толкова набързо.

Междувременно сър Джон пристъпи към момента на предаването на вахтата от Лайтолър на Мърдок и обмяната на мисли между тях относно посещението на капитана на мостика малко по-рано.

— Спомняте ли си да сте съобщавали нещо за заповед във връзка със скоростта?

— Не е имало такива заповеди. Никакви заповеди не са били давани относно скоростта.

Сетне последва най-важният въпрос, зададен на Лайтолър по време на разпита му досега:

— Вие познавате отлично Северния Атлантик през всички годишни времена. Кажете ми, когато се знае, че даден лайнера приближава лед, обичайно ли е, съдейки от вашия опит, да се намали скоростта?

— На никой кораб, с който съм плавал в Северния Атлантик, скоростта никога не е била намалявана при ясно време, независимо дали наблизко има лед или не.

— В случай, че времето е ясно, така ли?

— Да, точно така.

В залата се надигна приглушен шепот, но това беше факт, потвърден от много трансатлантически капитани на пощенски параходи, и то не само от компанията „Уайт стар“, когато по-късно ги призоваха да свидетелствуват.

След като заседанието за деня най-сетне приключи, Лайтольър имаше право да се чувства доволен от представянето си. Беше се справил изключително добре с няколко много деликатни въпроса от страна на правителствения юрисконсулт, както и неизменните забележки на комисаря лорд Мърси. Лайтольър отговаряше на всеки въпрос внимателно, без извъртане, като нито за миг не даваше вид, че е смутен или че не говори абсолютната истина. Разбира се, той винаги имаше верен съюзник, на когото безрезервно можеше да разчита: задълбоченото познаване на морето и на Северния Атлантик, което му даваше възможност да бъде с една крачка пред своя опонент, когато се случеше да изпадне в затруднение. Нещата се развиха по същия начин и на другия ден, когато правителственият юрисконсулт поднови разпита. Беше ли се появила мъгла, или това не беше от възлово значение — следствието настойчиво се стараяше да разбере истината, защото по този начин би могло да се обясни защо гибелният айсберг не е бил забелязан по-рано. Лайтольър вече бе свидетелствувал, че капитанът беше наредил веднага да му се съобщи, ако видимостта стане и най-малко съмнителна.

— След злополуката в течение на тези час и половина — два чухте ли някаква информация от страна на по-високостоящите вас как се е стигнало до сблъскването с този айсберг?

— Не, нищо не ми е казвано.

— Никой не е споменавал нищо за това, какво е било времето след 22 ч.?

— Не. Времето беше съвършено ясно, когато излязох на палубата след сблъскването, и дори най-незначителните изпарения над повърхността на водата щяха да бъдат съвсем забележими, ако ги имаше.

По-нататък Лайтольър сподели своето мнение, че и ако е имало някаква мъгла, светлините на видения в далечината кораб нямаше да се различават толкова ясно.

— Можете ли да обясните защо айсбергът не е бил забелязан от по-голямо разстояние? — попита сър Джон.

Лайтольър не беше в състояние да отговори, но изложи своята теория:

— Сега вече знаем какво извънредно стечение от обстоятелства се е получило тогава, това се среща веднъж на сто години. Фактът, че всички те са съвпаднали в тази нощ, разбира се, показва доколко всичко е било срещу нас.

Лорд Мърси помоли Лайтольър да обясни.

— На първо място нямаше луна... Освен това нямаше вятър, дори и най-слаб повей. И накрая най-особеното обстоятелство от всички, според мен, беше пълното отсъствие на вълнение. Ако в морето имаше дори съвсем малки отразени вълни, аз изобщо не се съмнявам, че айсбергът щеше да бъде забелязан достатъчно рано, за да се избегне. За липсата на луна и вятър знаехме, но че няма никакви вълни — не знаехме.

Въпреки че екипажът на „Титаник“ си даваше сметка за изключителното спокойствие на морето тази нощ, от опит беше известно, че гледан от мостика на голям параход, океанът често може да изглежда безжизнено плосък, а в действителност да има вълни. Лайтольър искаше да каже, че колкото и спокойна да изглежда морето от голяма височина, на повърхността му винаги се очаква да има някакво движение, което да предизвика видими вълни в подножието на ледените планини.

Вторият помощник-капитан продължи:

— Естествено е човек да заключи, че рядко може да се види такова море, гладко като тепсия или огледало, което само по себе си представлява повече от извънредно обстоятелство, и аз ви гарантирам, че от 100 моряци 99 никога през живота си не са виждали такова абсолютно равно море... По моя преценка айсбергът, в който се

блъснахме, много скоро преди това се е бил преобърнал и поради тази причина по-голямата част от надводната му повърхност е била съставена от черен лед.

— Това ли е, според вас, причината човекът на вахта да не забележи навреме айсберга?

— Да.

Интересната теория на Лайтолър за „извънредното стечение от обстоятелства“ като че ли прозвуча убедително на следователите. В края на краищата никога нямаше да се намери човек, който да стане и да я опровергае. Вторият офицер печелеше спора, но битката още не беше приключила.

22.

Томас Сканлан беше адвокат, действащ от името на моряшкия и огнярския профсъюз. Неговата основна грижа бе да предпази вахтените на марса от пряко обвинение и да докаже, че „Титаник“ не е разполагал с достатъчно спасителни лодки и редови моряци, но той имаше и друг морален дълг. Като парламентарист в Камарата на представителите и ирландец по произход като колегата си Харбинсън, Томас Сканлан се чувствуваше силно ангажиран към онези ирландски семейства, които бяха загубили сродници в корабокрушението. Беше талантлив и както Лайтолър сам щеше да го излита, агресивен адвокат. Свидетелят се беше справил блестящо с правителствения юрисконсулт, сър Джон Саймън, ала нямаше и съмнение, че по някои въпроси вторият помощник-капитан на „Титаник“ се беше отървал твърде леко. Всичко това вече беше свършило и сега предстоеше истинското изпитание.

След като не сполучи да накара Лайтолър да се съгласи, че е имало нужда от повече редови моряци на „Титаник“, които първо да спуснат и после да обслужат спасителните лодки, Сканлан премина към въпроса за видимостта. Лайтолър вече беше заявил на следователите, че по негово мнение тази нощ имало никакви изпарения и изобщо не е било опасно да се плава под пълна пара, но Сканлан беше решил да докаже обратното и вече беше получил подкрепа от показанията, дадени предварително от наблюдателите както в Америка, така и пред британското следствие, че била започнала да се образува мъгла.

— Вие не забелязахте никаква мъгла. Възможно ли е морякът на марса да е в по-добра позиция от вас за установяване наличието на изпарения?

— Не.

— Смятате, че от вашата позиция на мостика имате не по-лоша и възможности, така ли?

— Дори по-добри.

Отвисоко изпаренията трудно се различават, както и вълнението на водата, и според мнението на Лайтолър вахтеният на марса, който гледа надолу към морето, едва ли би могъл да види ниско лежащата мъгла по-добре от офицера на мостика, чието зрение е насочено напред и е под по-малък ъгъл. Сканлан цитира свидетелствата на вахтените, които твърдяха, че били видели мъгла, и се зае отново с Лайтолър:

— Ако свидетелствата на тези хора са достоверни, можете ли да ми обясните как е станало така, че те са забелязали мъгла, а вие на мостика — не сте?

— Не, не мога да ви обясня.

В края на краищата Лайтолър беше напуснал мостика един час и половина преди сблъскването. Нищо чудно видимостта да се е влошила впоследствие и ако е било така, Мърдок би трябвало да го отчете и да вземе съответните мерки. Сега Лайтолър беше поставен в положението да защитава човек, който не може да се яви пред съда, без дори да знае каква е била цялата обстановка. Вахтените обаче я знаеха и твърдяха, че е имало изпарения. Разбира се, те трябваше да защитават собствените си интереси. Айсбергът беше забелязан едва когато „Титаник“ се намираше на 500 метра от него.

— Ако на хоризонта се покаже айсберг, дали човекът на мостика има същите възможности да го забележи като вахтения на марса? — попита Сканлан.

— Напълно същите.

— Не ви ли прави впечатление като необикновено обстоятелство това, че когато айсбергът се е появил и е бил забелязан, пръв го е видял човекът на марса, а не дежурният на мостика?

— Имаме ли някакви категорични доказателства в полза на подобно твърдение? — последва предпазливият отговор на Лайтолър.

Наистина това нямаше с какво да се докаже, макар досегашните свидетелства убедително да говореха, че айсбергът най-напред е бил забелязан от марса. След катастрофата Лайтолър се постара да установи кой в действителност пръв е видял айсберга: Мърдок от мостика или Флийт от марса. В крайна сметка стигна до заключението, че двамата са го видели едновременно. Някои може би недоумяваха защо се отдава такова значение на това. Ако не за всички, поне за Сканлан значението беше голямо, както не след дълго се разкри:

— Вчера заявихте, че сам вие използвате бинокъл, за да откривате плаващи ледени блокове. Смятате ли, че би било.

Лорд Мърси незабавно прекъсна адвоката:

— Според мен свидетелят не каза това. Доколкото си спомням, заяви, че при откриването на айсберги би предпочел да разчита на невъоръжено око.

— Точно така, милорд — начаса потвърди Лайтолър.

Ето че Сканлан си беше поставил за цел да го атакува относно липсата на бинокъл на марса и беше повече от ясно, че този път на Лайтолър няма да му бъде позволено да се измъкне така безболезнено, както предишния ден. Все пак лорд Мърси сякаш проявяваше стремеж да му помогне в преодоляването на това препятствие, като направи продължителен опит да разколебае Сканлан:

— ... и след като е разпознал айсберга с просто око, тогава взима бинокъла, за да го разгледа по-подробно.

— Да — съгласи се усмихнато адвокатът, без да има ни какво намерение да се откаже: — Не смятате ли, че преди вахтеният на марса да реши да докладва за появата на айсберг, той би искал да се увери, че видяното от него наистина е айсберг?

Преди Лайтолър да проговори, лорд Мърси се намеси отново:

— Прощавайте, но вахтеният на марса не докладва за айсберг. Той удря три пъти сигналната камбана, което означава, че има нещо по курса на кораба. (Всъщност комисарят беше на пълно прав. Флийт беше дал предупреждаващия за сблъскване сигнал и едва тогава бе телефонира на мостика, за да съобщи, че на пътя им стои айсберг.)

Лорд Мърси затрудняваше Сканлан в усилията му да следва избраната от него линия за задаване на въпроси относно употребата на бинокъла. За известно време между комисаря, адвоката и свидетеля се завърза препирня във връзка с ролята на постоянния вахтен, за това, кога трябва и кога не трябва да се удря камбаната на марса, за стойността на биноклите при откриване на айсберги. Сканлан не се предаваше. Твърдо бе решил да се добере до желаната цел. Цитира показанията, дадени от вахтения Флийт в Америка, където той твърди, че с бинокъл би могъл да види по-рано айсберга — всъщност навреме, за да успее параходът да го избегне. Сканлан подхвана свидетеля:

— Като продължение на свидетелствата, които дадохте вчера: на какво разстояние, според вас, сам вие бихте могли да забележите един

айсберг при необикновените условия, преобладаващи през онази неделна нощ?

— От около миля и половина до две мили.

— Имате предвид с просто око, нали?

— Да.

— А с бинокъл не бихте ли могли да го различите от по-далеч?

— По всяка вероятност.

— Не ви разбирам — отново го прекъсна лорд Мърси. Беше сигурен, че не това е отговорът, който Лайтолър има предвид. Свидетелят се коригира:

— Искан да кажа, че ние не държим бинокъла на очите си цялото време и затова е естествено първо да го видя с просто око. Ако стане така, че оглеждам хоризонта в момента, когато се появи айсберг, и бинокълът именно тогава е на очите ми, напълно е възможно да го видя по-рано, докато с просто око не би трябвало да го забележа толкова скоро.

Лайтолър се стремеше да обясни, че макар бинокълът да приближава обекта, той същевременно ограничава ползрението и това е негов недостатък, освен ако случайно не попадне право на обекта. Лорд Мърси пожела да зададе няколко въпроса на Лайтолър:

— Очевидно бинокълът обикновено се държи в торбичка или в кутия горе на марса. По време на злополуката се твърди, че не е имало бинокъл на марса на „Титаник“. Вярно ли е това?

— Че не е имало бинокъл?

— Не. Че има място, където да се държи на марса.

— Да, сигурно.

— Тогава би могло да се допусне, че бинокълът е трябвала да бъде на своето място, нали?

— Да.

— И че е бил там, за да се използва, нали?

— Да.

Лорд Мърси като че ли нападна Лайтолър, но дали беше така наистина?

— Когато бинокълът се използва на марса, той винаги ли е на очите на вахтения или просто се употребява, ако ситуацията го изисква?

— Точно така, милорд.

— Значи вахтеният не стои през цялото време с бинокъл на очите, така ли?

— Разбира се, че не стои.

— Бинокълът е поставен там за ползуване, когато вахтения намери за подходящо, така ли?

— Точно така.

Несъмнено лорд Мърси полагаше усилия да помогне на Лайтолър. Беше му не по-малко полезен, отколкото ако се беше явил като негов личен адвокат, но Сканлан все още не отстъпваше:

— Казахте, че можете да видите айсберг с просто око от миля и половина до две, сетне аз изказах предположение, че с бинокъл сигурно бихте могли да го видите от по-далеч и вие се съгласихте, нали?

— Да, съгласих се.

— Естествено, същото се отнася и за вахтения, нали?

— Да.

— Тогава приемате ли, че е належащо вахтените на марса да разполагат с бинокъл?

За пръв път Лайтолър започна да дава признаци, че губи самообладание:

— Искате от мен мнение дали бинокълът на вахтените е трябвало да бъде на марса или не? Това ли е?

— Не, аз не мисля, че това е въпросът — намеси се лорд Мърси. — Ще ви го задам по същия начин. Адвокатът иска да знае дали вахтеният е длъжен да държи бинокъла до очите си?

— Не! Не, разбира се.

Дали точно това имаше предвид Сканлан или не, за лорд Мърси беше без значение. Сканлан обаче упорито продължаваше да преследва своята цел:

— Не е ли желателно за вахтените на марса да бъде осигурен бинокъл, тъй че да го ползват, когато намерят за необходимо?

— Въпрос на становище от страна на вахтения офицер. Някои офицери предпочитат вахтеният да има бинокъл, други не. Няма общоприето становище.

— Не говоря за становищата на офицерите изобщо, а ме интересува вашето лично мнение относно ползата от бинокъла на марса?

— Да. Сега мога да ви отговоря конкретно. Без съмнение аз държа на бинокъла.

Най-после! Сканлан успя да пробие защитния вал на Лайтолър. Сега оставаше да се възползува от добитото преимущество:

— Радвам се, че мислите така. Известно ли ви е, че още в Саутхамптън вахтените са направили оплакване, задето на марса не е осигурен бинокъл?

— Не знам за такова оплакване.

— А знаете ли, че на марса не е имало бинокъл?

— Зная.

Макар вече да бе установено, че на марса не е имало бинокъл, до момента не беше разисквано кой е отговорен за това. Сканлан през цялото време знаеше, че като втори офицер Лайтолър е бил задължен да се погрижи за снабдяването на марса с бинокъл и че нееднократно е бил питан от вахтените по този въпрос, но адвокатът искаше първо да обработи свидетелите. Междувременно лорд Мърси за малко не провали усилията му, ала в края на краищата защитната стена беше съборена — ако не напълно, то поне отчасти. Колкото до Лайтолър, официално оплакване наистина нямаше. Не му се нравеше думата „оплакване“, но беше принуден да признае, че му е докладвано. Сканлан продължи:

— Можете ли да обясните на следствието защо, след като е било докладвано, не е бил осигурен бинокъл за наблюдателите на „Титаник“?

— Не, не мога да дам обяснение.

Безспорно Лайтолър би могъл да се опита да обясни проблема, но това само щеше да усложни нещата.

— Ако беше въпрос на ваше лично виждане, щяхте ли да осигурите бинокъл?

— Сигурно, ако се намереше такъв на кораба.

— Имаше ли на кораба бинокъл, предназначен за марса?

— Не мога да кажа.

— Имаште ли бинокли на мостика?

— Да.

— Колко?

— По един на всеки старши офицер плюс капитана и един допълнителен за мостика, който обикновено наричаме „пилотски

бинокъл“.

— Значи почти непрекъснато през цялото плаване на борда е имало един свободен бинокъл, така ли?

— На мостика.

— Но от мостика той би могъл да бъде предаден на наблюдателите, нали?

Лорд Мърси реши, че е време отново да се намеси, като използва много успешно един аргумент от досегашните разисквания:

— Струва ми се, че наличието или отсъствието на бинокъл не е от почти никакво значение, тъй като наблюдателят не би го държал през цялото време на очите си, и когато е забелязал айсберга, вече е било твърде късно да го използва.

Устремът на Сканлан за момент беше възпрян и Лайтолър се възползува от предоставената възможност, за да възвърне загубеното:

— Бих искал да подчертая, че като се изказвам в полза на бинокъла, аз имам предвид наблюдател, на когото мога да разчитам, но ако той е човек, който вдига бинокъла, преди да докладва на офицера, в такъв случай съм абсолютно против бинокъла. Наблюдателят трябва първо да докладва каквото е видял и после да прави каквото иска.

— Смятам, че това е правилно, мистър Сканлан — забеляза лорд Мърси. Би било съвсем неподходящо наблюдател, който види нещо напред с просто око, първо да го разгледа с бинокъла, а чак после да докладва.

И така с енергичната подкрепа на комисаря Лайтолър в крайна сметка успя да прокара твърдението, че бинокълът не е бил от решаващо значение за навременното откриване на айсберга, причинил гибелта на „Титаник“, независимо от показанията на Флийт, говорещи за обратното. Любопитно е защо лорд Мърси положи такива старания да помогне на Лайтолър в този случай. Едва ли беше заради това, че не съществуваха разпоредби на Търговската дирекция относно притежаването на бинокъл от наблюдателите, което би могло да се приеме за пропуск от нейна страна — сред многобройните изменения, направени по-късно вследствие на катастрофата, нямаше никакво постановление във връзка с биноклите.

Най-цинично настроените наблюдатели сигурно биха казали, че причината се крие в желанието на лорд Мърси да държи колкото може по-стегнати юздите на Сканлан, защото си дава сметка, че той е

човекът, който има най-големи възможности да извади на показ кирливите ризи. Колкото до твърдението на Лайтолър, че винаги бил забелязвал айсбергите първо с просто око, а после ги разглеждал през бинокъла, малцина биха се съгласили с него, и най-малко вахтените на „Титаник“. Но кой би могъл да оспорва нещо, което бе установил от личен опит? Във всеки случай никой не беше в състояние да докаже, че лъже.

След като престоя на свидетелската трибуна през цялото сутрешно заседание на 21 май, веднага след обедната почивка Лайтолър отново беше призван и Сканлан поднови разпита. Запита Лайтолър защо „Титаник“ не е намалил скоростта си с оглед на предупрежденията за наличие на плаващ лед. Свидетелят упорито се придържаше към тезата си, че много често се съобщава за лед, но на практика после не се среща. Разговорът помежду им взе да става разгорещен:

— Значи да разбирам, че дори с поуките, извлечени от катастрофата на „Титаник“, ако сега ви поставят при същите обстоятелства, вие пак ще летите с 21 възла и половина. (В действителност „Титаник“ се бе движил по-бързо.)

— Не смятам, че изобщо бих летял. Възразявам срещу думата „летя“.

— Искам да кажа — да се носите напред.

— Знаете ли, това би намирисвало на безразсъдство. Излиза, че ние лекомислено летим с кораба напред, независимо от всичко. Не ще и дума, че така не бива да се постъпва.

— Мисълта ми е, че е било проявено безразсъдство, крайно безразсъдство да се плава с 21 възла и половина при условията, които сам вие нарекохте ненормални, и с оглед на информацията, която сте били получили от различни източници, че се намирате в непосредствена близост до плаващ лед?

— Тогава единственото, което мога да кажа, е, че на практика всеки капитан, чийто параход пресича Атлантическия океан, може да бъде обвинен в безразсъдство.

— Не искам да споря с вас по този въпрос, но може ли да квалифицирате такова поведение другояче, освен като крайно безразсъдно?

— Да.

— Нима може да се нарече предпазлива навигация според вас?

— Това е нормална навигация, която включва необходимото внимание.

— В такъв случаи вашето становище на човек, преживял катастрофата с „Титаник“, е, че намирайки се в близост до участък с обилен плаващ лед, вие пак бихте продължили да водите параход от типа на „Титаник“ със скорост 21 и половина възла, така ли?

— Не, не бих си позволил.

— Значи не бихте продължили да плавате с 21 и половина възла нощно време, когато условията са ненормални, както сам описахте?

— Преди всичко условията за нас не бяха очевидни. Абсолютно гладкото море стана очевидно чак по-късно. Естествено, че бих взел предпазни мерки при такива условия.

Създаваше се впечатление, че Лайтольър вече не е свидетел, а подсъдим.

— А какви други предпазни мерки бихте взели, ако не намалите скоростта?

— Не съм казвал, че няма да намаля.

— Не можете ли да кажете дали ще намалите, или няма да намалите скоростта?

— Не, струва ми се, че не бих могъл да кажа в момента какво бих направил. Ще взема всички предпазни мерки, които сметна за необходими.

— Според мен ще постъпите благоразумно, ако намалите, а ако не намалите, ще постъпите безразсъдно. За описаните от вас ненормални условия вие казахте, че са били очевидни по време на вашата вахта. Разкажете подробно на следствието за тях, а нима в разговорите си с капитана не ги обсъдихте? От друга страна казахте, че не сте разбрали колко гладко е морето, нали така?

Сканлан беше намерил противоречие в показанията на Лайтольър. Първоначално той беше предал пред съда разговора си с капитана на мостика за „гладкото и спокойно“ море, а по-късно заяви, че това е станало очевидно за тях едва впоследствие. Сканлан се сдоби със силен коз. Докато той препрочиташе отново пред следователите показанията на Лайтольър, свидетелят си спомни, че напълно е разбрал колко спокойно е морето едва след като му се е наложило да плува в ледените води, ала той не пожела да се възползува от това обяснение.

Когато Сканлан го попита дали факторите, които са обсъждали с капитана на мостика, не са били достатъчни, за да ги предупредят за грозящата опасност, Лайтолър отговори отрицателно.

— Тогава не виждам какво би могло да ви убеди, че нещо ви заплашва тази нощ!

— Бях убеден, че има заплаха — отговори равнодушно Лайтолър, след което в залата се разнесе сподавен смях.

— Става дума за това, че описаните от вас условия са криели опасност.

— Така се оказа.

Лайтолър оставаше непреклонен, а Сканлан започна все повече да се обърква.

— Искам да кажа, че условията са били крайно опасни, но въпреки това командувачите кораба са проявили небрежност и са продължили с такава висока скорост.

— Не е така.

Сканлан беше принуден да се откаже. След като загуби половин час за повторно разглеждане на такива въпроси като броя на спасителните лодки, качеството на тяхното обзавеждане и следваната политика за наемане на редови моряци и вахтени, което имаше пряко отношение към неговите клиенти, той стигна до последния си коз. Контекстът на въпроса беше повече от очевиден:

— Знаете ли дали капитанът на първокласен параход, какъвто беше „Титаник“, има твърде много задължения от социален характер, освен преките си задължения на мостика? Имам предвид, да се грижи за пътниците?

— Не — отговори твърдо Лайтолър. — Разбира се, домакинът му е подчинен, както и всички останали на кораба.

— Капитанът не отсъства ли твърде продължително от мостика?

— О, не, в никакъв случай. Не се налага изобщо да отсъства от мостика.

— На практика капитанът не се ли появява рядко?

— Не — настоя Лайтолър. Отлично съзнаваше какво преследва Сканлан и не се поколеба да доизясни въпроса: — Не ме разбирайте неправилно. Да речем, че времето е мъгливо или нещо подобно — в такъв случай капитанът няма да мръдне от мостика. По целия път от

Ню Йорк до Саутхамптън капитанът може нито веднъж да не слезе при пътниците.

Сканлан спокойно можеше да предвиди, че Лайтолър ще му даде подобен отговор, но все пак нали успя да прокара идеята си. Адвокатът седна и стори място на своите опитни колеги, които на свой ред се заеха да разпитват Лайтолър през цялата останала част от деня. Пръв стана мистър Рош, адвокатът на Асоциацията на морските механици, който го пита за действието на водонепроницаемите врати и за плана на машинното отделение. Всички механици бяха потънали с „Титаник“ и Лайтолър не можеше да даде кой знае каква полезна информация за тази част на кораба или за разигралите се там събития, докато корабът потъваше. После думата взе мистър Харбинсън от името на пътниците от трета класа. Той би могъл сериозно да изпоти Лайтолър, ако беше повдигнал въпроса, защо са загинали толкова много третокласни пътници, но поради някакви необясними причини изобщо не го засегна, ограничавайки се накратко да разпита за въжетата на спасителни лодки. Мистър Едуардс, адвокат на Докерския профсъюз, нямаше какво да пита по отношение на своите клиенти и потъването на „Титаник“, поради което се заинтересува относно възможността около айсберга да са се образували локални изпарения — това Лайтолър сметна за изключено, сетне поиска да знае как Търговската дирекция е инспектирала спасителните съоръжения — нещо, което свидетелят си спомняше твърде добре и накрая защо „Титаник“ се е накренил подчертано към левия борд, след като е получил пробойна на десния борд.

— Корабът обикновено не се ли накланя към борда, откъдето влиза водата? — попита мистър Едуардс.

— Не е задължително.

— Би трябвало да се очаква крен от страната, от която нахлува вода, нали така?

— Не е така.

— Защо?

— А защо пък да е така? — проехтя гласът на Лайтолър в залата.

Мистър Едуардс не успя да задоволи любопитството си. Беше се надявал да докаже, че кренът на левия борд е бил предизвикан от вода, нахлула през бордовите врати, които Лайтолър беше наредил да се отворят.

После дойде ред на мистър Люис, адвокат на Британския мореплавателен съюз. В началото на следствието Лайтолър беше казал, че зрението на постоянните вахтени редовно се проверява. Мистър Люис реши да се хване за това. Беше открил нещо, с което да препъне свидетеля, или поне така си мислеше:

— Доколкото разбирам, според вас компанията „Уайт стар“ държи да се прави проверка на зрението, така ли?

— Доколкото има нужда от това.

— По принцип ли знаете това или от опит?

— От личен опит.

— Сигурно ще ви изненада фактът, че от доста време насам в Саутхамптън вече не се прави проверка на зрението.

— А ще бъде ли от някаква полза за вас, ако ви кажа, че аз държа да се прави такъв преглед? — Лайтолър отново оживи залата.

До края на следствието, продължило 36 дни, той отговори на 1600 въпроса, като само в няколко случая изпадна в затруднение. През цялото време се представяше отлично, макар че на моменти се поогъна под силните удари на мистър Сканлан. Като доказателство за това, когато всичко приключи, лорд Мърси го дръпна настрана и доверително го попита дали някога не е имал намерения да се посвети на правото вместо на морето. Както пише известният морски историк Джефри Маркъс в своята книга „Първото плаване“, „той беше толкова полезен за компанията пред Следствения съд, колкото и на корабния мостик“. Не ще и съмнение, че благодарение най-вече на усилията на главния свидетел „Уайт стар лайн“, а и Търговската дирекция, се отърваха така безнаказано. Неговата теория за крайно необикновените обстоятелства: отсъствието на всякакъв вятър, абсолютно спокойното море и безлунната нощ, допринесе много, за да се убеди съдът, че голяма роля в трагедията е изиграл лошият късмет. Естествено, мистър Сканлан не беше толкова убеден в своята заключителна реч и обвини екипажа в мореплавателско неумение и небрежна навигация поради пълното пренебрегване на получените предупреждения за наличие на лед. Отправи остра критика и към Търговската дирекция заради липсата на достатъчно спасителни лодки и недостига на редови моряци, които да ги обслужват. Неговият ирландски колега следваше същата линия и обвини Търговската дирекция в придържане към

остарели разпоредби за безопасност, довели до несъответствия в спасителното обзавеждане на „Титаник“.

Лорд Мърси обаче имаше други виждания. В обобщението си той каза, че тъй като капитан Смит просто е следвал утвърдената от години мореходна практика, не може да се твърди, че е била проявена небрежност, и затова срещу него не бива да се хвърлят никакви обвинения. Лайтолър неизменно си беше давал сметка, че при следваната практика да се плава под пълна пара в близост до райони с плаващ лед, като всичко се залага на зоркото наблюдение, за да се избегне евентуалното сблъскване, винаги беше съществувала опасност от такава катастрофа. Тъй като досега не се беше случвало нещастие, никой не е виждал основание за по-голяма предпазливост. Ала когато злополуката дойде, последиците от нея надминаха всички представи. Като освободи капитан Смит от отговорност за гибелта на „Титаник“, лорд Мърси заключи:

„Нека се надяваме, че отсега нататък на тази практика ще се сложи край и в бъдеще ще бъде заменена с по-благоразумни и мъдри действия. Това, което считаме за грешка в случая «Титаник», занапред несъмнено ще се смята за небрежност при всеки нов подобен инцидент.“

И така, замазването на нещата беше завършено. Беше станала грешка и според лорд Мърси никой не трябваше да се извинява — нито капитан Смит, нито „Уайт стар лайн“, нито Търговската дирекция, нито Чарлс Хърбърт Лайтолър, въпреки че марсът на „Титаник“ беше останал без бинокъл. Едно нещо обаче беше сигурно: повече никой, най-малко от всички Лайтолър, нямаше да повярва отново в съществуването на непотопяем кораб. Мнозина проповедници се вдъхновиха да използват гибелта на „Титаник“ като урок за всички. На другата неделя след корабокрушението Уинчестърският епископ например подчерта пред богомолците в саутхамптънската църква „Дева Мария“:

„Нацията получи суров урок за цялата своя самоувереност и доверие към силата на машините и парите. Името и трагедията на «Титаник» ще останат като паметник и предупреждение към човешката самонадеяност.“

Но ако Лайтолър си мислеше, че със заключение на британското следствие историята приключи, той дълбоко се лъжеше. Един дребен

земевладелец от ирландското графство Корк на име Томас Райън се погрижи за това. Синът му беше загинал при корабокрушението и отказвайки да приеме присъдата на лорд Мърси като окончателна, без да му мигне окото от могъщата юридическа батарея, която несъмнено щеше да бъде строена срещу него, бащата беше решил да съди „Уайт стар лайн“ за обезщетение. И така Лайтолър трябваше отново да премине през всички изпитания, но този път не в почти карнавалната атмосфера на Скотиш Хол, а във Върховния съд, където подходът беше съвсем различен. Вместо лорд Мърси, който му помагаше при всяко затруднение, сега Лайтолър имаше насреща си непредубедения съдия мистър Бейлхач, който проницателно претегляше и анализираше всички изложени пред него свидетелства, тъй че правилно да бъдат изтълкувани от съдебните заседатели, които щяха да произнесат крайната присъда. Лайтолър отново застана лице в лице със стария си противник Томас Сканлан, който се явяваше като пълномощник на ищеца. Този път голяма част от показанията на Лайтолър не бяха така убедителни, включително теорията му за „извънредните обстоятелства“. В резултат „Уайт стар лайн“ загуби делото, след като съдът прецени, че капитанът е проявил небрежност по отношение на скоростта. Обаче съдът не намери доказателства относно небрежно водене на вахтата. Компанията обжалва пред Апелативния съд, но присъдата беше потвърдена. Капитан Смит беше признат за виновен в небрежна навигация. Заплашващите „Титаник“ опасности, произтичащи от наличието на плаващи ледове, би трябвало да бъдат предвидени, а не да се пренебрегват. Пластът белило, който така ловко беше нанесен с помощта на Лайтолър по време на следствието, сега изцяло беше свален и под него се показва съвсем друг образ на фактите във връзка с корабокрушението.

В крайна сметка Лайтолър имаше чувството, че е по-скоро юридическа машина, отколкото параходен офицер. Усилието да понесе буквално целия товар по разискванията във връзка с катастрофата на „Титаник“, извършени на две следствия, а сетне и в ред граждански съдилища, беше прераснало в почти непоносимо тегло. Каквито и да бяха обстоятелствата, все пак той не беше капитан на този кораб. Беше просто един втори офицер, който бе имал щастието да оцелее, но за негово нещастие беше единствен от висшия команден състав. Дори не беше на вахта, когато стана сблъскването, макар че по-критичните

наблюдатели биха казали, че в дадени отношения той е подходил също така нехайно към заплахата от плаващи ледове, както и останалите. Но такава беше утвърдената практика, на която го бяха приучили през дългогодишната му служба, като немалко участие в този процес имаше и самият капитан Смит. Както Лайтолър каза пред британското следствие: „ако това е безразсъдство, тогава всеки капитан, чийто параход пресича Атлантическия океан, може да бъде обвинен в безразсъдство“.

Ала изглеждаше, че в края на краищата Лайтолър се превръща в изкупителна жертва за всички, и в един момент му стана ясно, че всъщност шефовете на компанията никога не са помисляли — или просто не ги е интересувало — какво огромно напрежение му струва цялата история. В противен случай може би щеше да чуе някоя и друга насърчителна дума от тях или някой накрая щеше да му каже поне едно „благодаря“. Нямаше нищо подобно. Сякаш направо се бяха отказали от него. Човекът, който във всеки случай нямаше възможност да изрази пред Лайтолър благодарността на компанията, беше Дж. Брюс Исмей. Като пряка последица от катастрофата, директорът на „Уайт стар“ беше отстранен от Управителния съвет. Ако компанията искаше да закрепил разклатеното си положение и да спечели обратно заможната американска клиентела, която сега избягваше като прокажени параходите на „Уайт стар лайн“, тогава последният човек, който трябваше да стои начело на фирмата, беше „Дж. БРУТ Исмей“. Клетият Исмей беше изстрадал жестоко заради избавлението си в една от спасителните лодки, но Лайтолър нямаше защо да се бои от подобна участ. Той храбро беше поел риска да скочи в морето и оцеля, за да разкаже на света трагичната история. Навярно не е за учудване, че впоследствие той стана още по-предан на религиозните си вярвания. Няколко месеца по-късно написа материал в списание „Християнска наука“, където описва как се е спасил от корабкрушението и изтъква убеждението, че неговата решителност да се придържа към Истината му е спасила живота. Също му хрумна, че разместването на командния състав на „Титаник“ беше изиграло роля в неговото оцеляване, вземайки предвид факта, че ако Уайлд не беше на борда, нямаше да има кой да му напомни да облече спасителната си риза. Обаче той би могъл да си даде сметка за това, че ако не беше станала смяната на офицерските постове, бинокълът нямаше да липсва от марса и, нещо

по-важно, Лайтолър щеше да запази ранга си на първи офицер и според разписанието на дежурствата вместо Мърдок на мостика щеше да бъде той, когато айсбергът се появи на пътя на „Титаник“. Ако не по-бързо, Лайтолър би могъл да реагира по-различно от Мърдок и трагедията сигурно никога нямаше да се случи.

В следващите години много се писа за гибелта на „Титаник“ и автор на една от първите книги, излезли по повод събитието беше полковник Арчибалд Грейси, чиято участ във фаталната нощ беше толкова сходна с Лайтолъровата. Публикувана през 1913 г., книгата се наричаше „Истината за «Титаник»“ и представляваше внушителен издирвачески труд, в който от гледната точка на пътника от първа класа се описват събитията, довели до катастрофата и последвалото спускане на спасителните лодки: кога кой в коя лодка се е качил, плюс щастливото бягство на полковника от потъващия лайнер и намереното спасение върху преобърнатата лодка. Лайтолър достави на полковник Грейси много сведения, които му помогнаха при съставянето на книгата. За нещастие авторът, който никога не успя напълно да се възстанови от преживяното изпитание, почина наскоро след отпечатването на книгата.

Макар да не си затваря очите пред „проявеното нехайство към опасността“ от страна на капитан Смит и офицерите на „Титаник“, за Лайтолър полковник Грейси великодушно пише: „За това, което стори на кораба през тази нощ, спасявайки толкова жени и деца, колкото можеха да се поберат в шест-седем лодки, за дисциплината, която поддържаше на борда на потъващия параход, както и на преобърнатата енгелхардка, той заслужава почитта и благодарността не само на своите съотечественици, но и нашата, на американците.“

Партиите тенис бяха в разгара си на корта в Нико Лодж през морния, горещ ден на 1913 г. Отдавна Лайтолър не се беше чувствувал толкова отпуснат и примирен с околния свят, както сега, когато напускаше игрището в края на един приятен и интересен мач. Беше се сгорещил и целият бе вир-вода от играта. Извини се на компанията и се запъти към къщата малко да се поразхлади.

След като мина повече от час, а той така и не се появи Силвия влезе вътре да го търси. На партера го нямаше и тя се качи на горния

етаж. Може би беше в банята. Вратата беше леко открената. Силвия почука, но не получи отговор и надникна, при което се ужаси от видяното. Съпругът ѝ лежеше във ваната, изпаднал в някаква кома с вдървено тяло и безизразен, втренчен поглед. Още дишаше. Тя извика за помощ и двама мъже успяха да го извадят от ваната и да го положат на легло. Лека-полека Лайтолър взе да идва на себе си и като че ли се пооправи. Изглежда, беше получил някакъв удар — съобщиха на дошлия лекар.

Оказа се точно така и трябваше да мине дълго време, преди Хърбърт Лайтолър да реши отново да се разхлажда със студена вана: това будеше у него куп кошмарни спомени.

ЧАСТ ЧЕТВЪРТА
ДУВЪРСКИЯТ ПАТРУЛ

23.

След толкова седмици, прекарани в прашните съдилища под адвокатски обстрел, беше неизказано хубаво отново да почувствува корабна палуба под краката си. Според Лайтолър „Океаник“ винаги е бил най-великолепният кораб, браздил някога Атлантическия океан. С времето „Титаник“ може би щеше да промени становището му, но „Титаник“ потъна под него.

От катастрофата на „Титаник“ се извлякоха много поуки. Колкото и ясно да бе времето, повече никога параходите не плаваха под пълна пара в застрашения от ледове район. При най-малкия признак за поява на лед отсега нататък движението на корабите се извършваше с повишена предпазливост и се осигуряваше подаването на многобройни предварителни предупреждения. За това се грижеха съдовете на новоосновения Международен ледови патрул, които бяха постоянно на пост в опасните участъци, като непрекъснато бдяха за безопасността на морските пътища. Освен това самите параходни маршрути бяха изместени по на юг като допълнителна предпазна мярка.

Гибелта на „Титаник“ извади на бял свят и други недостатъци, като например безнадеждно остарелите разпоредби на Търговската дирекция относно броя на спасителните лодки, които всеки съд е задължен да притежава. Сега на борда беше задължително да има достатъчно лодки за всички, независимо от тонажа на кораба, както и достатъчно количество обучени моряци, които да ги обслужват. Беше установено, че дори ако „Титаник“ беше носил достатъчно лодки, за да се качат всички, наличните моряци нямаше да стигнат, за да ги спуснат навреме и да им осигурят екипаж. Корабът „Олимпик“, близък на „Титаник“, беше върнат в корабостроителниците „Харланд и Уулф“, за да се извършат подобрения срещу убийствената за „Уайт стар лайн“ сума от 250 хиляди лири стерлинги. Освен че броят на спасителните лодки беше утроен, височината на водонепроницаемите прегради беше увеличена, тъй че сега параходът беше в състояние да остане на вода дори при шест наводнени отделения. Корпусът му беше подсилен с

двойна обшивка — нещо, което беше пропуснато при първоначалното проектиране на двата великански близнака. Това беше сторено, с цел да се намалят разходите. Ако „Титаник“ беше построен с двойна обшивка, вероятно айсбергът нямаше да успее да му нанесе такава сериозна рана и лайнерът може би нямаше да потъне. Лайтолър до края на живота си твърдеше, че ако на мястото на „Титаник“ беше „Океаник“, неговият далеч по-дебел и здрав корпус в никакъв случай не би получил такава пробойна, каквато се отвори в борда на „Титаник“.

Ала в един топъл ден в началото на август, когато „Океаник“ се прибираше под пълна пара от Ню Йорк, страшните айсберги щяха да бъдат заменени от нова опасност за морските пътища. Покушението на австрийския монарх Франц Фердинанд предизвика въоръжен сблъсък между европейските сили. Беше 4 август 1914 г. Започваше Първата световна война.

Тревожно време беше това за „Океаник“, който при последния рейс се отклони значително от нормалния си курс и започна да се приближава към ирландските брегове, когато на хоризонта се появиха два стълба черен дим и взеха да се придвижват към тях. Като достигнаха в близост до лайнера, стана ясно, че това са два големи бойни кораба. Чии бяха все лак? На мостика настъпи облекчение, когато в полезрението се появи флагът на Кралския флот, за да извести пристигането на два кръстосвача, които имаха за задача да ескортират „Океаник“ през останалата част от пътя му до дома.

Веднага щом параходът пристана в Саутхамптън, на борда му се изсипаха множество военноморски конструктори, инженери, техници, както и служители на правителството. „Океаник“ трябваше да бъде подготвен за война. Триъгълното флагче с бяла звезда на червен фон щеше да бъде свалено от кораба, който някога беше гордостта на „Уайт стар лайн“, за да бъде заменено от отличителните знаци на Кралския флот. Преди години „Уайт стар лайн“ наред с други мореходни компании се бяха споразумели с Адмиралтейството техните параходи да бъдат конструирани така, че да позволяват бързото им обзавеждане с бойна техника, в замяна на което правителството отпускате субсидии за тяхното поддържане.

Конструкцията на „Океаник“ беше такава, че палубите му лесно можеха да се видоизменят и на тях да се монтират оръдия, макар че

Лайтолър недоумяваше колко полезни щяха да бъдат старите малокалибрени оръдия в случай на морско сражение. Но други в наличност нямаше и тези трябваше да свършат работа. За две седмици от пощенски параход „Океаник“ се превърна в боен кораб на негово кралско величество и бе готов да отплава на бой, зачислен като въоръжен търговски кръстосвач. Първият помощник-капитан на „Уайт стар лайн“ Чарлс Хърбърт Лайтолър сега се оказа лейтенант от Кралския флот. Ако му липсваше ентузиазъм, това не беше от нежелание да се сражава за родината си. Вътрешно беше напълно подготвен. Но Лайтолър беше търговски моряк от главата до петите и за него прийомиите на Кралския флот бяха неимоверно далечни. Като офицер от Военноморския запас той беше длъжен всяка година да участва в неколкодневни учения на кралските бойни кораби и установи, че нередко прилаганите там методи, според неговия начин на мислене, са направо пародийни. Той не можеше да възприеме тяхната парадност с всичките им гайди, рогове и традиционни ритуали. Ако трябваше да се свърши някаква работа в службата, където беше обучен, хората просто се залавяха за нея без никаква суетня, често пъти дори без да им се каже, но в бойния флот не беше така, както скоро щеше да разбере и останалата част от екипажа на „Океаник“.

Назначиха им нов капитан — Уилям Слейтър от Кралския флот. Обаче капитан Хенри Смит (нямаше родствена връзка с капитана на „Титаник“ Едуард Смит), който беше командувал „Океаник“ през последните две години, също щеше да остане в ролята на капитан, но с неопределените пълномощия на консултант. На практика „Океаник“ щеше да има двама капитали и Лайтолър на часа предсказа, че това ще създаде проблеми не само за него и останалите офицери, но и в личните отношения между Слейтър и Смит, за които не се оказа никак лесно да свикнат с тази съмнителна политика на двувластие. Подобно положение неизбежно щеше да доведе до затруднения в командването. Военноморски офицери и матроси също се присъединиха към екипажа на кораба, с което само се засили цялостното объркване. Също като Лайтолър, всички останали търговски моряци на „Океаник“ се считаха за съвсем различна порода от хората на Кралския флот. Те негодуваха от ненадейното нашествие на „сините куртки“ в техните владения, което незабавно отвори

пропасть между двете групировки. За да се прехвърли мост над тази празнина, беше необходимо известно време.

Когато наближи денят за отплаването на „Океаник“ под новия му флаг, всички от стария екипаж на парахода бяха събрани, за да ги попитат кои от тях желаят да останат на кораба с неговите нови функции. В тази фаза на войната хората все още имаха избор и докато Лайтолър оглеждаше добре познатата, малко разпасана на вид група моряци, застанал на палубата, той не се съмняваше в отговора им. „Океаник“ беше техният живот, за мнозина — още от построяването му, тъй че никой не виждаше причина да го изостави точно сега, особено след като им предстоеше да излязат от обичайното си ежедневие, при което може би ги очакваха немалко вълнуващи моменти. Вече бе плъзнал слухът, че „Океаник“ ще се отправи към Далечния изток.

— Онези, които желаят да останат на кораба, една крачка напред, марш! — излая старшината, възпитаник на Кралския флот до върховете на излъсканите си до блясък ботуши.

Това беше първият намек за атмосферата, която щеше да преобладава отсега нататък на „Океаник“ — поне за следващите няколко седмици, защото никой не вярваше, че войната ще продължи по-дълго. Военноморският старшина не остана очарован от реакцията на екипажа на неговото „крачка напред!“, след като видя ужасен как близо триста души вяло пристъпиха напред. Лайтолър спокойно обясни, че в това се изразява положителният отговор на всички към поканата да станат доброволци.

На 25 август „Океаник“ гордо потегли на война, но се оказа, че няма да воюва в Далечния изток. Отправи се на север с нареждане да продължи до Скапа Флоу, главния военноморския рейд на Оркнейските острови, разположени северно от шотландските брегове. За Лайтолър следващите две седмици представляваха смесица от недоумение, смут и... същинска комедия. Първото действие на предстоящата комедия започна, когато боцманът и дърводелецът бяха произведени в чин „мичман“ — ранг, който нито един от двамата не разбираше напълно, но за тях най-озадачаващо от всичко бяха кортиците, които им връчиха успоредно с новото звание. „Какво, по дяволите, трябва да правя с това проклето желязо? — изръмжа пред Лайтолър дърводелецът Боб Колинс. — За дялкане си имам по-добри инструменти.“

После дойде епизодът, когато бе дадена заповед да се спусне стълбата. Обикновено боцманът Джонс с неколцина помощници я сваляше за броени минути на кея. Но сега вече бяха в състава на Кралския флот. Джонс не беше повече боцман, а мичман и не биваше да прегъва гръб за такъв ръчен труд. Матросите първо трябваше да бъдат призовани с тръба, после инструктирани и накрая разпределени, след което изпълнението на задачата най-сетне можеше да започне. Междувременно Джонс взе да става все по-раздразнителен и нетърпелив, тъй като времето минаваше, а никой не се появяваше. Когато групата се събра, смес от военни матроси и неколцина от неговите хора, в изпълнението на тази елементарна моряшка работа настъпи такова объркване, че Джонс повече не можа да издържи. Със сведущ вид Лайтолър надзираваше операцията, като все по-трудно успяваше да удържи смеха си. С порой от нецензурни слова, които биха могли да излязат само от устата на един трансатлантически параходен боцман, Джонс в крайна сметка наруга матросите и им заповяда да се махат от очите му, след което призова двама свои хора и пренебрегвайки напълно чина си и военноморския церемониал, за минути хвърли стълбата на кея, както го беше правил стотици пъти преди това. Този случай едва ли би имало особено значение, ако не се разиграваше пред очите на група озадачени знатни служители и техните съпруги, които чакаха на кея в исландската столица Рейкявик, където „Океаник“ беше дошъл да направи приятелско посещение. Лайтолър не беше сигурен с какво впечатление са останали исландските видни особи от действията на Кралския флот, но ако не беше безцеремонната намеса на Джонс, сигурно щяха да почакаят още доста на кея, преди да се качат на борда.

Като се върнаха в Скапа Флоу, военното им обучение започна вече на сериозно, при което ударението беше поставено преди всичко на оръдейната стрелба. Тук също възникнаха забавни моменти, тъй като „топчиите“ бяха хора, които рядко бяха виждали оръдие, камо ли да стрелят с него. Липсата на опит беше повече от очевидна и това си каза думата в един епизод по време на упражнение по нощна стрелба, когато корабът, изтеглящ мишената в морето, учтиво сигнализира на хората от „Океаник“, че не трябва да се целят в него, а в поставената цел.

За капак на всичко, сякаш съществуващото безредие и объркване на борда не бяха достатъчни, към екипажа на „Океаник“ се присъедини голяма група рибари от Шетландските острови, които се записаха доброволци, за да се попълни необходимото число бойци. До момента на Лайтолър му беше пределно трудно в необичайната обстановка, но при наличието на тия нови хора, макар да бяха отлични моряци, положението се усложни съвсем, защото нареждайки им нещо, той първо трябваше да се постарее да го разберат, а после и да се справи с личните си затруднения при разбирането на техния странен диалект и психика. Това ставаше особено очебийно по време на пробните вдигания по тревога за такива неща като „Нападение“, „Сблъскване“, „Пожар“, и прочие, за които новите доброволци не бяха чували през живота си, тъй че как биха могли да разпознаят съответния сигнал? Лайтолър се стремеше да ги въведе в нещата с продължителни и обстойни обяснения, за да разберат значението на всеки сигнал и да знаят къде трябва да отидат в случай на тревога. После изпробва наученото на практика. Рогът изсвири за пожар в предния погреб. Всички се втурнаха нанякъде, с изключение на трима рибари. „Хайде! — извика Лайтолър на изостаналата тройка, която продължаваше да виси на палубата с недоумяващ израз на лицето. — Какво чакате още? Има пожар в предния погреб!“ Настъпи моментална пауза, сетне най-едрият от тримата мъжаги, истински великан, зяпна срещу Лайтолър, а очите му направо щяха да изхвъркнат и изломоти: „Божкее! Чи що ни ни каза, бе, сър!“

В края на краищата всеки, доколкото можеше, посвиква с военния занаят и наред със своите стъклени кубета, резбовани махагонови врати, копринени тапети, мраморни тоалетни, шетландски рибари, 12-милиметрови оръдия и всичко останало „Океаник“ се присъедини към Северния патрул. Задължението му бе да охранява участък с дължина от 150 мили, който се простираше северно от Шотландия до Фарьорските острови, и по-специално зоната около Шетландтските острови. Също така имаше право да прави проверки на място на цивилни кораби, като преглежда товара и пътниците им, с цел да се убеди, че на борда няма скрити германци или хора с прогермански настроения. Тази работа щеше да бъде извършвана от абордажни групи, съставени от морските пехотинци на „Океаник“. Първото бойно действие за Лайтолър беше в деня, когато се наложи да

изстрелят един снаряд пред вълнореза на кораб, който не уважи техния сигнал да спре. Оказа се един съвсем невинен и безвреден каботажен кораб от Уик на име „Уочфул“. За жителите на Шетландските острови появата на такъв голям и прочут параход като „Океаник“, хвърлил котва на един разкрач от брега, беше истинско събитие. Стоотици хора се бяха струпали на пристанищния кей в столицата Леруик в онзи паметен ден на 6 септември, за да наблюдават как гордият гигант на „Уайт стар лайн“ вдигна котва и се отправи към открито море, подновявайки военновременния си патрул. След като остави Леруик на изток, „Океаник“ се отправи на юг и на зигзаг заплава към малкото островче Феър, разположено на средата на пътя между Шетландските и Оркнейските острови.

Матросите от събраните в Скапа големи военноморски кораби бяха дали прякор на екипажа на „Океаник“ — наричаха ги „Хусарите от Мъкъл Флуга“. Мъкъл Флуга беше най-северната точка на Шетланд, а съответно и на Британските острови, като алюзията в прякора бе, че хората от „Океаник“ ще свършат по-добра работа, ако станат кавалеристи в Макъл Флуга, вместо да управляват кораб. „Хусарите от Макъл Флуга“ не бяха в особен възторг от шегата, защото си даваха сметка, че в нея има далеч повече истина, отколкото биха могли да си представят флотските шегобийци. В момента „Океаник“ плаваше във води, които се славеха с коварството си. Не можеше да се отрече, че 17-хиляди тонният лайнер с дължина повече от двеста метра е прекалено грамаден и абсолютно непригоден за изпълнение на възложените му задачи в море, което е осеяно с рифове, плитчини и единични подводни скали, дебнеци на всяка крачка невнимателния мореплавател. А като се прибави и хаосът от непрестанно променящи се бързо настъпващи приливи и отливи, работата по безопасното управление на кораба се превръщаше в навигационен кошмар, особено за моряците, свикнали с широките открити простори на Северния Атлантук.

Капитан Смит беше категорично против идеята корабът му да се подлага на такива рискове. За него това беше лудост. Чувствуваше се единствено спокоен в открито море. Смит изрази ясно мислите си пред Слейтър в няколко разгорещени разговора между двамата, които Лайтольър дискретно беше дочул. Ала сега „Океаник“ беше кораб на Кралския флот, а Слейтър беше военен и следователно трябваше да се

приеме за върховен командир. В качеството си на старши вахтен офицер Лайтолър беше постоянно в напрежение, още повече нерядко се случваше да получава противоречиви нареждания. На кой капитан трябваше да се подчинява? След като беше в редовете на Кралския флот, значи трябваше да слуша заповедите на капитан Слейтър, но същевременно той чувствуваше дълбока лоялност към капитан Смит, когото в края на краищата Лайтолър винаги беше признавал за единствен господар на кораба — опитен командир с повече от четиридесет години стаж в морето, когото първият офицер обичаше и уважаваше. Сега на моменти се създаваше впечатлението, че Смит не е нищо повече от почетен наблюдател на кораба, който някога беше командувал.

Ала на борда на „Океаник“ имаше още един човек, чийто живот тъкмо тогава не беше никак лесен — Дейви Блеър, старият корабен другар на Лайтолър от ранния период на службата му в „Уайт стар лайн“. Блеър беше този, който трябваше да отстъпи поста „втори помощник“ на „Титаник“ непосредствено преди първия му рейс, за да бъде горчиво разочарован отначало, а впоследствие неизказано благодарен на щастливата си звезда. Единствената неприятна последица бяха упреците, които Лайтолър в частен разговор отпрати към него във връзка с някакъв бинокъл, тайнствено изчезнал от марса на „Титаник“. Но двамата не допуснаха да се скарат заради това и винаги си останаха добри приятели. Обаче точно сега Блеър беше под пара: той беше отговорен за навигацията на грамадния лайнер сред тия коварни води, като задачата му още повече се затрудняваше от непрекъснатия лъкатушен курс, който трябваше да следва, за да избегне евентуалните нападения на вражески подводници. При нормални обстоятелства Блеър беше отличен навигатор, но сега уменията му бяха поставени на крайно изпитание. Дори и за майстор като него беше трудно да прокара „Океаник“ през иглени уши, както понякога му нареждаха да стори, при което се налагаше денонощно да се рови в непознати объркани карти с подпухнали от напрежение очи. Не беше за завиждане в това, че нерядко Блеър първо чертаеше един курс, а сетне друг, тъй като всеки от двамата капитани решаваше да направи промяна в курса, когато му хрумне. Всъщност цялата ситуация сякаш предлагаше готова рецепта за нещастие.

В този период на дейността си „Океаник“ регистрира своя първи, а както се оказа и единствен военен успех. Един ден след като напуснаха Леруик, спряха някакъв норвежки барк. При обиска морските пехотинци откриха един уплашен до смърт германец с неизяснени намерения, който триумфално беше откаран на борда на „Океаник“. След като заключиха пленника на сигурно място, те продължиха патрула си, насочвайки се обратно на север, но този път към островчето Фоула. Разположено на двайсетина мили западно от Шетланд, то представляваше най-отдалеченото населено кътче суша от Британските острови. Според капитан Слейтър това място беше много подходящо за скривалище на някоя германска подводница или друг шпионски съд, които може би се бяха притаили там и следяха дейността на британските бойни кораби в Скапа Флоу.

Обаче далеч по-голяма опасност за мореходния трафик в околностите на суровата и внушителна Фоула бяха подводните скали и рифовете около нейните брегове, особено страховитият риф Шаалдс, известен също под името Хъовди Грунд, който се намираше на две мили източно от острова; криеше се само на няколко фута под бързо променящо се приливно-отливно течение и при тихо време с нищо не издаваше заплашителното си присъствие, както немалко кораби бяха имали нещастieto да узнаят през изминалите векове. Ако имаше зона, от която „Океаник“ трябваше да се пази, това бяха именно водите на Фоула и капитан Смит отлично го знаеше, но въпреки отправените към Слейтър предупреждения, че е върховна глупост да си играят с коварството на Фоула, той не искаше и да чуе. Беше си наумил да плава към острова и нищо не беше в състояние да го разубеди.

На 8 септември призори Лайтольър беше на вахта. Понастоящем суша не се виждаше, макар че по време на снощната му вахта островът се беше появил и той беше ходил при Блеър в щурманската каюта, за да го наблюдава как изчислява местоположението на кораба, като използваше за отправни точки северния и южния край на Фоула. Докато Лайтольър беше почивал през нощта, „Океаник“ беше продължил да плава на зигзаг в района, а Блеър очертаваше курса при всяка поредна промяна, наредена от Слейтър. Двамата капитани бяха успели да се споразумеят поне за едно нещо: Смит командуваше кораба през деня, а Слейтър — през нощта. По едно време през нощта падна гъста мъгла и машините бяха спрени, но когато пукна зората и

Лайтолър се върна на мостика да поеме сутрешната си вахта, видимостта се беше подобрила, имаше само лека мъглица и параходът браздеше тихото море с предпазливата скорост от осем и половина възла. Според изчисленията на Блеър в момента „Океаник“ се намираще доста на юг от острова и въз основа на това местоположение Слейтър беше заповядал да се направи нова промяна в курса, за да се приближат обратно към сушата. Преди да се оттегли в покоите си под мостика, Слейтър нареди на Лайтолър да държи същия курс, да бди зорко за появата на земя и да му съобщи, щом се появи. След като капитанът си отиде, Блеър и Лайтолър отново проучиха картата. Никой от двамата офицери не се чувствуваше спокоен относно местоположението на кораба. Не ще и дума, че Блеър си знаеше работата, и ако изобщо съществуваха изчисления, на които Лайтолър би заложил живота си, те бяха на Блеър, но тъкмо сега навигаторът вече бе стигнал до предела на силите си. Като че ли работата му не беше достатъчно тежка, та трябваше нещата допълнително да се усложняват от факта, че понастоящем на „Океаник“ важаха две различни времена. Слейтър дълбокоумно беше решил да върне корабните часовници с четирийсет минути назад, разсъждавайки, че когато целият корабен състав се събере на общ сбор призори — времето, по което корабът беше най-уязвим на подводно нападение — хората от средната вахта, прекарали цяла нощ при оръдията, трябваше веднага пак да станат и да се включат към сбора, след като вече бяха дали пълно дежурство. Слейтър бе пресметнал, че като върне часовниците с четирийсет минути назад, средната вахта ще свършва едновременно с началото на общия сбор и така се спестява излишно натоварване върху една част от корабния състав. Обаче смяната на часовете увеличи натоварването върху клетия Блеър, който установи, че като изчислява корабното местоположение с хронометъра, винаги се налага да приспада четирийсет минути, колкото беше разликата между времето ма „Океаник“ и времето по Гринуич. Защо, по дяволите, питаше се той, Слейтър просто не промени крайния час на вахтите, без да пипа часовниците? Странен подход наистина, който само му създаваше нови главоболия.

Блеър беше изтощен докрай. Реши да иде да полегне, като помоли да го вдишат след час и половина. Колкото и да изнемогваше, повече от тази почивка не смееше да си позволи. Когато го повикаха да се качи на мостика, капитан Смит вече беше пристигнал и тримата заедно с Лайтолър и Блеър отново внимателно проучиха картата. Суша още не беше забелязана, а и не очакваха скоро това да стане, тъй като изчисленията на Блеър показваха, че при сегашния им курс на североизток те се намираха на около 14 мили югозападно от Фоула. Смит продължаваше да се тормози над картата. Плаването към острова ужасно го терзаше. Взимайки инициативата в свои ръце, той реши да промени курса, без да се съветва със Слейтър. Възнамеряваше да обърне кораба право на запад към открито море, по-далеч от опасностите около острова — или поне така си мислеше. На този етап никой на мостика не вярваше, че някаква реална заплаха дебне кораба, макар да ги измъчваше съмнение, което подтикна Блеър да предложи за всеки случай да проверят дълбочината. Смит отхвърли идеята. Дори ако навигаторът беше допуснал незначително отклонение в изчисленията си, видимостта бе от четири до пет мили, независимо от разкъсаната мъглица, което им осигуряваше достатъчно време, в случай че сушата се появи пред тях. Междувременно на наблюдателите беше наредено да гледат напред и надясно, където очакваха да се покаже островът. С приближаването на утрото хоризонтът се изчисти, но до края на Лайтолъровата вахта земя все още не беше забелязана.

Двайсет минути след като Лайтолър се оттегли в каютата си да почива, от марса се разнесе вик, че право напред се вижда суша, което от своя страна предизвика ужас на мостика. Това беше Фоула. На мостика настъпи невероятен хаос, когато разбраха, че вместо да видят как островът остава встрани от тях, те се носят право срещу него. Очевидно Блеър беше сгрешил с цели мили в изчисленията си. За капитан Смит имаше два варианта. Той или можеше да направи пълен завой и да се оттегли, разчитайки, че щом не се бяха ударили в нищо, докато се движеха напред, същото ще важи и при връщането; другата възможност бе да отдалечи кораба от острова с надеждата да излезе в безопасни води. Смит прецени, че засега се намира поне на четири мили от сушата, което според него поставяше „Океаник“ доста далеч от Шаалдс. Смит избра втория вариант и завъртя кораба няколко румба

надясно с намерение да го обърне отново на юг, описвайки широка дъга. Унасяйки се в сън, Лайтолър изобщо не подозираше каква паника цари на мостика, където в най-неподходящия момент се беше появил и Слейтър.

Ето че настъпи кулминационната точка на раздора, който тлееше на този параход с двама капитани. След като набързо прецени положението и разбра, че се намират по-близо до острова, отколкото смяташе Смит, Слейтър отмени командата на другия капитан и нареди кормилото да се даде докрай и да се направи остър завой надясно, за да се излезе веднага от обсега на сушата, докато на Блеър беше поръчано да не изпуска от внимание острова, който с всяка измината минута се уголемяваше. Секунди по-късно Блеър излетя от щурманската и изкрещя: „Близо сме до рифа Хъовди“. Едва бе изрекъл тези думи, преди още дори да успее да хване телеграфа за връзка с машинното отделение, когато „Океаник“ затрепери от смразяващ стържещ удар, засядайки върху Шаалдс, докато бързо изтеглящият се отлив се погрижи да го вкара още по-навътре в скалите и да го прикове яко върху тях. В полусън Лайтолър имаше чувството, че сънува кошмари от ужасяващото минало, ала като се събуди напълно и побърза към палубата, разбра, че не е сънувал. Историята наистина се повтаряше отново.

Скалите Шаалдс бяха стегнали в прегръдките си „Краля на моретата“, който вече беше изгубил кралския си вид; възседнал коварния риф с обърната към острова кърма, той приличаше на впримчен кит, неспособен да заплува нито напред, нито назад. Единственото добро беше, че не съществуваше непосредствена заплаха за кораба и живота на екипажа, понеже морето беше сравнително спокойно. Ако в момента бушуваше някоя от прословутите за този район бури, положението щеше да бъде съвсем различно, но при преобладаващото вълнение от два бала имаше дори шансове „Океаник“ да бъде изтеглен и спасен. Не след дълго на местопроизшествието се появи траулърът „Гленогил“ от Абърдийн, който се опита да го извлече откъм кърмата, ала огромното тегло на лайнера в съчетание със силния отлив скоро го принуди да се откаже. „Океаник“ не искаше да мръдне. После на сцената дойде кръстосвачът от Кралския флот „Форуърд“. С помощта на дебело влекално въже „Форуърд“ се помъчи да успее в операцията, в която „Гленогил“ се бе

провалил, обаче докато обираха образувалия се „корем“ на въжето, то просто се скъса като прост канап от усилието. Положението започна да става безнадеждно и скоро най-лошите страхове на моряците се потвърдиха: при направения оглед се оказа, че независимо от своята дебелина и якост двойното дъно на кораба беше лошо пробито и три от предните трюмове бързо се пълнеха с вода. Дори в да успееш да свалят „Океаник“ от скалите, той за нула време щеше да потъне.

Шокът от усещането как любимият му кораб се разпаря под краката му върху скалите доведе Лайтолър почти до сълзи. Вече беше претърпял не едно корабокрушение, но „Океаник“ заемаше особено място в сърцето му: на никой друг кораб не беше прекарал толкова години от моряшкия си живот. Подобно на „Титаник“, сега и той изглеждаше загубен. Ако не беше войната, това никога нямаше да се случи; и все пак по ирония на съдбата „Океаник“ не загина под удара на вражето торпедо или снаряд. Погуби го рифът Шаалдс. Немците несъмнено щяха да останат много доволни от този факт.

По-късно същия ден най-сетне дойде заповедта да напуска кораба и на Лайтолър отново му се наложи да надзирава работата по товаренето и спускането на спасителните лодки. Никой не би казал, че в това отношение му липсва опит, но този път, слава богу, нямаше човешки жертви. Екипажът от около шестстотин души (плюс самотния германски пленник, който смяташе всичко за някаква абсурдна шега) се изтегли от парахода организирано и бързо и бе прибран от намиращите се наблизо кораби. Този ден най-силно впечатление направи на Лайтолър поведението на шетландските рибари — държаха се така, сякаш корабокрушението е за тях кажи-речи ежедневие.

Вече хванал румпела на спасителната лодка, която се полюляваше на няколко метра от „Океаник“, Лайтолър изведнъж беше обзет от внезапен порив да хвърли един последен поглед из вътрешността на своя стар любимец. Нареди на гребците да се приближат до кораба, хвана се за въжената стълба и се изкачи обратно на борда. Когато zakрачи по опустелите, притихнали палуби, които близо петнайсет години бяха кипели от живот и дейност по време на толкова много трансатлантически рейсове, го побиха ледени тръпки. Под командата на Джон Дж. Камерон „Океаник“ беше направил три последователни курса между Ливърпул и Ню Йорк за абсолютно еднакво време, без минута разлика! О, да можеше да го види сега

старият капитан! Нямахме вече кой да се възхищава от красивите каюти, обитавани напоследък от военноморски офицери, които не можеха да повярват на предлагания лукс. Каква цена имаха сега копринените тапети, мраморните тоалетни и позлатените стойки на осветителните тела, да не говорим за дъбовата ламперия в салона, за изящната резба по махагоновите врати и за стъклените куполи? С буца на гърлото Лайтолър се качи на мостика и за сетен път застана там, където беше прекарал безброй часове в бдение — часове, изпълнени със спомени, някои весели, други — не толкова, като онзи жесток северноатлантически щорм, връхлетял върху тях посред зима, но пък колко беше забавно да се пързала по мокрия гумен под от единия край на мостика до другия — умение, което беше овладял до съвършенство, прекъснато в деня, когато се блъсна в капитан Камерон.

Тъкмо излизаше от щурманската каюта, когато го зърна: старото познато лице, на което колкото се бе мръщил с омраза, толкова и се бе усмихвал с любов. Стоеше си там и го гледаше както винаги с обичайната си двулична усмивка, дружелюбно, но и с явно самодоволство — корабният часовник. Отиде до него, изгледа го право в циферблата и обзет от спонтанно хрумване, сграбчи часовника с две ръце и го изтръгна от стойките му. Пъхна го под мишница и радостно си помисли, че не би могъл да има по-хубав спомен за своите прекарани на „Океаник“ години. Часовникът щеше да стои много добре в хола на Нико Лодж или пък, кой знае, навярно някой ден щеше да намери място на борда на командувания от него кораб.

В продължение на три седмици „Океаник“ остана да стърчи като величествена статуя върху рифа, където славният му жизнен път завърши така безславно. После една нощ излезе свирепа буря, каквито могат да бъдат бурите само по тия места, и на следващата сутрин параходът изчезна, погълнат от морето, което вече беше дарило Лайтолър със съмнителната чест на участник в три корабокрушения. Но още не беше приключило сметките си с него.

24.

За Лайтолър загубата на „Океаник“ като че ли означаваше прекъсване и на последната му връзка с търговския флот и „Уайт стар лайн“. Сега той се чувствуваше като изоставен сирак, който недоумява каква съдба го очаква.

Засядането на рифа беше резултат на слабо умение и неточни действия; тежестта на обвинението падаше колкото върху несработения команден състав на „Океаник“, толкова и върху необмисленото решение поначало да му се даде такава неподходяща роля. Все пак на военния съд, който последва в главната квартира на военноморския флот в Дейвънпорт, където този път Лайтолър имаше щастието да бъде второстепенен свидетел, единствен получи черна точка в досието си Блеър. И капитан Смит, и капитан Слейтър бяха напълно оправдани. Лайтолър отново видя как щедро се замазват нещата, но за жалост сега всичко беше за сметка на нещастния Блеър. Съдът установи, че той е виновен, задето не е взел мерки да провери дълбочината и не е препоръчал машините веднага да се спрат, щом се е появила суша. По една или друга причина не беше взето под внимание, че всъщност Блеър беше предложил да се мери дълбочината — предложение, отхвърлено от капитан Смит, и второ, тъй като и двамата капитани бяха на мостика в критичния момент, не той, а те несъмнено трябваше да вземат решение за спиране на кораба. Ако преди Лайтолър беше узнал какво означава, да бъдеш изкупителна жертва за всички, сега беше ред на Блеър да го опита. Ала санкциите срещу навигатора бяха незначителни и той не подлежеше на по-нататъшно съдебно преследване. Въпреки всичко процесът унищожи и последните илюзии на Блеър. Като се сещаше как по волята на съдбата неговият приятел избегна гибелта на „Титаник“, Лайтолър не можеше да се въздържи да не се засмее вътрешно на иронията в нещастieto, сполетяло по-късно Блеър.

По това време враждуващите армии бяха заседнали в окопите на Западния фронт. Следващата бойна задача на Лайтолър беше на няколко хиляди фута в небето, където той се чувствуваше твърде

уязвим, докато седеше в откритата камбана на един хидроплан „Шорт 184“ с авиаторски очила в необичаен кожен шлем на главата, извършвайки несвойствен за него оглед на океана от въздуха. Морякът беше станал летец и изобщо не беше сигурен дали тази рязка промяна му подхожда — особено поради факта, че новото му превозно средство беше далеч не толкова надеждно. Липсваха и спасителни лодки, които да му дадат някакъв минимален шанс за спасение, ако двигателят откаже и малкото летателно апаратче цопне в морето, стига летецът да преживее удара, разбира се.

Лайтолър за пръв път се запозна с опасностите на летенето благодарение на назначението му в екипажа на „Кампания“, носач на хидроплани от Кралския флот в Скапа Флоу. Този параход беше един овехтял 13-хиляди тонен лайнер на компанията „Кунард“, обслужващ линията Ливърпул — Ню Порк. Макар и той да бе също толкова непригоден за новата си роля, колкото и „Океаник“, в този случай корабът не се излагаше на такава опасност, каквато заплашваше летците, които летяха с носените от него летателни машини. Първоначалното намерение на Адмиралтейството беше да превърне парахода във въоръжен търговски кръстосвач, подобно на „Океаник“, но по време на преобразуванията в Ливърпулските докове беше решено да поставят на бака голяма дървена платформа, от която да излитат хидропланите, докато корабът е в движение. След тази промяна лайнерът придоби твърде чудат вид. Лайтолър помнеше „Кампания“ като параход с красиви линии, ала сега той приличаше на някакво уродливо създание с тази нелепа площадка на носа си. На Лайтолър му бе трудно да оцени, че под командата на капитан Оливър Шоун, самоук пилот, който страстно вярваше в решителната роля на летателните апарати във военноморската стратегия, „Кампания“ обръща нова страница в морската история. С нейната поява се откри нова ера в мореходната бойна техника — ерата на самолетносачите. Обаче Лайтолър се отнасяше с известно недоверие към привилегията да бъде един от пионерите на капитан Шоун — особено след като се наложи да пожертвува сравнителната безопасност на корабния мостик заради ужасите на небето и два ж по-големия ужас, докато се добере до него. Според Лайтолър морякът и летецът бяха две съвсем различни неща, ала корабните офицери нямаха избор, ако се случеше да ги

повикат за ролята на съгледвачи, когато хидропланите тръгваха да патрулират, или по-точно — когато успееха да се вдигнат във въздуха.

Досега нито един летателен апарат не беше сполучил да излети от „пистата“ на „Кампания“, за която скоро се видя, че не е достатъчно дълга за целта. Неколцина безстрашни летци бяха изпитали това на свой гръб, когато самолетите им, вместо да се вдигнат към небето, недодялано и тромаво се стоварваха от кораба във водата; все пак пилотите се отърваваха само с една студена баня в Северно море. Ето защо за момента се налагаше да спускат с лебедки хидропланите зад борда и с помощта на своите поплавъци те излитаха от морето. Но този компромис криеше много опасности, особено при вълнение. Нерядко крехките машини получаваха сериозни повреди по време на спускането, удряйки се тежко в борда на клатушкация се кораб. Във водата проблемите далеч не свършваха. Ако поплавъците имаха късмет да не се счупят при подготовката на хидроплана за излитане, това положително ставаше при опита да се отдели от морската повърхност. Раздразнението на Лайтолър нарастваше непрекъснато, тъй като повечето време прекарваше в плуване, за да си спасява кожата, вместо да води наблюдения от въздуха, където смяташе, че му е мястото. Независимо че за него тия изпълнения не бяха особено забавни, съвсем другояче мислеха зрителите от останалите съдове на бойния флот. За тях това беше едно смехотворно зрелище, нарушаващо скучното ежедневие, което на този етап от войната още не беше смутено от схватки с врага. Не мина дълго и хидропланът „Шорт 184“ си спечели прозвището „Белия ковчег“, което според Лайтолър беше напълно подходящо. Обичайната гледка на бял корпус, стърчащ вертикално от водата след поредната несполука, създаде у него трайна представа за идеалния плаващ надгробен камък.

Един юнски ден на 1915 г. край бреговете на Исландия настъпи часът, когато „Кампания“ и нейните хидроплани трябваше да докажат истинската си стойност. Цялата кралска армада беше потеглила от Скапа Флоу на голямо учение, в което самолетоносачът щеше да играе централна роля. Главното командване беше решило да раздели армадата на две части, изпращайки едната половина — „Синята флота“ зад хоризонта, докато другата половина — „Червената флота“, към която спадаше и „Кампания“, трябваше да открие „неприятеля“ и да го

атакува. Задачата на хидропланите беше да намерят „врага“ и да разузнаят силите му.

С приближаването на решителния час капитан Шоун нареди всичките дванайсет машини да бъдат готови в очакване на адмиралтейската заповед за излитане. Ала уви — когато настъпи моментът, от всичките хидроплани само един сполучи да се вдигне във въздуха — този, в който се намираше Лайтолър.

След като с мъка се отправи към небето, оставяйки комичен безпорядък под себе си, хидропланът се насочи към приблизителното местоположение на „Синята флота“, като постепенно се изкачи до своя таван от 9 хиляди фута за минималното време от 45 минути. Двигателят „Сънбийм“ с мощност 225 к.с., осигуряващ постоянна скорост от 80 мили в час, работеше ритмично и Лайтолър за пръв път в летателната си практика беше изпълнен с оптимизъм. Докато седеше доволен зад пилота, оглеждайки безбрежните простори на синия океан, той си мислеше, че най-после може би „Белите ковчези“, или поне един от тях, ще докажат, че са по-полезни, отколкото предполага техният прякор. А сега да търсим „врага“!

Имаше доста ниска облачност, която беше идеална за тяхната цел, тъй като им даваше възможност час по час да слизат за бърз оглед на морето долу, след което се изкачваха обратно и по този начин намаляваха шансовете „противникът“ пръв да ги забележи.

Продължиха да изпълняват мисията си още около половин час, без да открият нищо в празния до хоризонта океан. Лайтолър разполагаше само с приблизителното местоположение на „Синята флота“, понеже учението не би имало смисъл, ако двете флоти нямаха равни възможности за ненадейно „нападение“.

Отново се спуснаха под облаците и този път не беше напразно: прилични на скупчени миниатюрни играчки, корабите се виждаха под тях, всеки обвит от издайническо валмо бял пушек. Силно развълнуван, Лайтолър нагласи антената и се приготви да предаде по радиото, че „врагът“ е открит. Закръжиха по небето сред облачната маса, докато той внимателно изуча на морзовия ключ цялата необходима информация, като същевременно я зашифрира, гледайки в наръчника на коленете си. В базата съобщи броя на линейните кораби, кръстосваните и разрушителите, тяхното местоположение, в каква посока се движат и с каква скорост. Всички усилия като че ли бяха

възнаградени. Събитието беше историческо. За пръв път летателен апарат, изпратен от кораб в открито море, беше успял да открие вражески флот и да го шпионира.

Макар че Лайтолър можеше да предава от хидроплана, безжичната съобщителна техника още не беше напреднала дотолкова, че да се получи отговор във въздуха, и за да е абсолютно сигурен, той повтори всички данни, след което прибра антената, напълно удовлетворен от добре свършената работа. Сетне потупа пилота по кожата шлем и радостни те се отправиха обратно към „Кампания“, където ги очакваше заслужена чаша чай и, без съмнение, личните поздравления на самия адмирал сър Джон Джеликоу.

Ала за нещастие, когато се върнаха над мястото, където би трябвало да се намира „Червената флота“, там ги посрещна празно море. След като бяха успели да открият противниковата флота, сега бяха изгубили своята. Продължиха да кръжат наоколо, докато Лайтолър проверяваше своите изчисления, след което взе да дава инструкции на пилота да завие ту натам, ту насам в отчаян опит да открият корабите си. Докато се лутаха по небето, възникна нов проблем: „Шорт 184“ почти беше изразходвал тричасовото си гориво. Ако скоро не откриеха кораб, все едно „син“ или „червен“, мисията им щеше да приключи във водата. Лайтолър отново чукна разтревожения пилот по главата и му посочи нов курс. Хидропланът изви; Лайтолър вече напълно се беше отказал от опитите си да излезе от затруднението чрез конвенционалните методи за навигация. Решението му този път се основаваше на чист инстинкт, беше си наумил просто да продължат летежа си в тази посока и да се оставят в ръцете на съдбата. Уредът за измерване на горивото вече беше казал своята дума: с нервни жестове пилотът, сочеше стрелката, която непоколебимо стоеше на „празно“. Лайтолър се замисли какви изгледи имат за оцеляване, ако двигателят угасне, преди да са намерили кораб. Положението им не беше цветущо. Дори и да успееш да се приведнеш сполучливо, малкият летателен апарат, изчезнал някъде между Шетландските острови, Норвегия и Исландия, едва ли можеше лесно да бъде намерен. Телеграфът не беше в състояние да им помогне, понеже не знаеха къде се намират, за да изпратят поне приблизително местоположение. Морето в момента беше спокойно, но в тия ширини това не продължаваше дълго и за вълните нямаше да е трудно да видят

сметката на крехкото аеропланче. След всичките корабокрушения на Лайтолър наистина имаше ирония във факта, че морето сега се канеше да го погълне от небето.

Кораби! Да, нямаше никакво съмнение — през бинокъла Лайтолър успя да различи на хоризонта редица от силуети. Техният произход нямаше никакво значение, дори да бяха кораби на истинския неприятел, и те се насочиха към тях с двигател, който все по-зловещо започваше да се задавя. Понастоящем хидропланът се движеше само от бензиновите пари, но ако успееше да издържи още няколко минути, щяха да се приберат сухи в базата. За Лайтолър тия минути продължиха цяла вечност, докато малкият апарат задъхано летеше — о, колко бавно! — към далечните силуети, които сякаш изобщо не се приближаваха.

Но постепенно очертанията на корабите наедряха достатъчно, за да може Лайтолър с огромно облекчение да различи неповторимите форми на „Кампания“ сред бойните кораби на армадата. Никога с такава радост не беше посрещал появата на този грозен морски изрод. Двигателят вече издъхваше, когато, влагайки цялото си умение, пилотът сполучи да приводни хидроплана и не след дълго се озоваха край борда на „Кампания“, за да бъдат вдигнати от лебедките на палубата.

И така, какво е станало с тях? — поиска да узнае началството. Лайтолър заобяснява как са се загубили, ала се оказа, че не точно това ги интересува. От излитането им не бяха получавали никаква вест от тях. Телеграфните сигнали на Лайтолър изобщо не бяха стигнали до базата. Цялата операция беше пълен провал. С това свършиха надеждите на Лайтолър за новаторство във военноморската стратегия, да не говорни за личните поздравления от адмирал Джеликоу...

От този момент нататък единствената цел в живота на Лайтолър бе да се махне от „Кампания“. До гуша му бе дошло и от парахода, и от жалките му хидропланчета. Копнееше да си намери кораб, какъвто и да е, с палуба, на която да може да стъпи и да изпълнява това, на което е обучен, а не да дивее по небесата (и по-често във водата) с разни недомислени съоръжения, по-опасни за хората в тях, отколкото за врага. С последната мисия се затвърди съмнителната стойност на задачата да се „обучават нови съгледвачи“, навярно защото Лайтолър беше единственият, който досега беше успял да „съгледа“ нещо,

независимо дали бе сполучил да го съобщи в базата или не. Ето защо нямаше по-доволен човек от него, когато се разбра, че „Кампания“ се връща в Ливърпул за ремонт и удължаване на „пистата“ си. Най-после възможност да избяга. Твърдо беше решил да не бъде на борда на парахода при завръщането му в армадата. Съобщи намеренията си и на капитан Шоун, който беше разочарован. Лайтолър беше полезен помощник въпреки закоравелите си навици на моряк от търговския флот и според Шоун добре се беше пригодил към необичайните изисквания на „Кампания“, произлизащи от специалната роля на лайнера. Все пак той обеща да види какво би могъл да направи.

Новината дойде няколко дни преди Коледа на 1915 г. и Лайтолър едва ли можеше да получи по-хубав коледен подарък. Имаше свой кораб! Корабът му нямаше име, а само номер: „117“. Беше торпеден катер и той трябваше веднага да го поеме от военната корабостроителница в Шиърнес на северното крайбрежие на графство Кент, където завършваше ремонтът му. „117“ беше зачислен към малка флотилия от разрушители, торпедни катери и миноносци, които имаха за задача да патрулират из устието на Темза, като охраняват реката и столицата от вражески атаки по море и въздух.

„117“ беше поостарял катер и не притежаваше бързоходния, стегнат вид на съвременните му събратя, но Лайтолър щеше да бъде горд с него. Нямаше особено значение това, че ако войната не беше заварила Кралския флот неподготвен, „117“ вероятно скоро щеше да бъде бракуван. В период, когато двигателите с течно гориво бяха станали нещо обикновено, особено за по-малките бойни съдове, „117“ вървеше с въглища, но като се понапъне, пак можеше да развива нелоша скорост от 25 възла. Този факт Лайтолър установи с голямо задоволство, когато за пръв път изведе катера от Шиърнес, за да го изпробва. Главното оръжие на „117“ не бяха трите малки оръдия „хочкис“, а трите торпедни тръби, които на теория бяха в състояние да нанесат смъртоносна рана и на най-големите бойни кораби, ако, разбира се, му се даде възможност за точен изстрел.

Такова нещо бе малко вероятно да се случи на Лайтолър и неговия катер в състава на защитната флотилия, поне в тази фаза на войната. Вместо това той узна, че работата в малкия отряд на адмирал

Калахан, съставен от 10 стари разрушителя и 17 торпедни катера, включва патрулиране в продължение на дълги часове. Базата им беше удобно разположена в Стангейт Крийк, на късо разстояние от Шиърнес. Само колко различен беше този живот от досадната и опасна служба на „Кампания“ в негостоприемните води между Северно море и Атлантическия океан, където зимните дни бяха съпроводени от продължителен мрак, а човек там нямаше какво друго да очаква, освен кога ще бъде следващата ледена баня с недодялания хидроплан. Лайтольър не само се радваше на независимостта, която му осигуряваше неговият скромнен кораб, но сега имаше възможност да бъде по-често и със своето уголемяващо се домоцадие, което вече се състоеше от две момчета и две момичета плюс още едно дете в перспектива; всички те се бяха настанили в новия им дом на остров Шепи.

Лайтольър се оказа властен и способен командир, който скоро спечели уважението, а след време и обичта на своя трийсетчленен екипаж. Матросите разбираха, че капитанът не е човек, пред когото могат да минат метър, но от друга страна, самият той не се големееше пред тях, както правят други капитани. Беше си поставил за цел да опознае всеки от хората си поотделно, да прецени техните достойнства и слабости и да ги накара да почувствуват, че работата на всеки от екипажа не е по-маловажна от тази на ближния му. Изискваше ли го ситуацията, той очакваше всеки да действа по собствена инициатива, а не да получава нареждане посредством официалните процедури на командване, на които толкова се държеше в Кралския флот. Според него за кораб с такива размери най-добър беше подходът на търговския моряк. Повече от двайсет години беше работил с тези изпитани методи и не виждаше причина сега да ги променя. Имаше и такива, които казваха, Лайтольър демонстрира прекалено презрение към системата на военноморския флот, докато всъщност би трябвало да бъде по-гъвкав, но те така и нямаше да имат възможност някога да го обвинят, че становището му го е компрометирало. Под негово командване „117“ щеше да се окаже един от най-умело и гладко ръководените съдове в защитната флотилия, докато духът на екипажа винаги беше висок, а атмосферата — ведра. Нещо повече — никога не се наложи Лайтольър да накаже матрос, нито на „117“, нито на някой от другите кораби, които щеше да оглави по време на войната.

Седмиците прераснаха в месеци и той постепенно свикна с ежедневието на Норската защитна флотилия, която се наричаше така по името на плаващия фар Нор, който бе разположен точно на устието на Темза и представляваше възлова точка на патрулирания участък. Несъмнено войната можеше да се преживее далеч по-зле от това да плаваш на воля с торпеден катер, и то не само в сравнение с предишните „военни“ преживелици на Лайтолър, но и с изпитанията на хиляди бойци, които според обезпокоителните съобщения от фронта бяха подложени на големи страдания. От друга страна, да участвуваш във война, без да си видял лицето на врага, беше доста монотонно съществуване. После започнаха ученията с подводници. Флотското командване разработваше различни варианти за борба с нарастващата заплаха от страна на немските подводни лодки. Британският риболовен флот беше твърде лесна плячка и понасяше особено тежки загуби. Един от тактическите планове на Адмиралтейството се състоеше в следното: в група рибарски съдове се включва за примамка военноморски траулер, теглец потопена подводница, с която е свързан чрез телефонна линия. Щом нападателят излезе на повърхността, за да атакува с палубното си оръдие, траулерът алармира подводницата, която заема позиция за торпилиране на вражеската лодка. Този ход беше дал резултат в няколко случая, но нерядко системата се проваляше: или телефонната линия се прекъсваше, или прикрепеното към подводницата влекално въже отказваше автоматично да се откачи, както би трябвало. На „117“ беше възложено да участвува във влекачни упражнения за усъвършенстване на системата. Ала след няколко безплодни седмици, през които си играеха с подводниците на война и редовно се оплитаха с въжета и телефонни жици, цялата идея беше изоставена. Облекчен, Лайтолър се върна към старото ежедневието на ескортиране, разнасяне на поща и патрулиране около устието на Темза, очаквайки нещо да се случи. Не се наложи да чака дълго.

След близо тримесечно прекъсване към края на месец юли 1916 г. германците подновиха въздушните си нападения над източните и югоизточните брегове на Англия. Досега нанесените от вражеските бомби щети бяха причинили повече тревога, отколкото истински поражения. Най-често бомбите падаха в морето или сред голото поле, като в редки случаи унищожаваша хамбари или оранжерии, или

убиваха някоя крава без късмет. Понякога обаче цепелините доказваха, че са в състояние да поразят целта, както се случи една нощ, когато един от тях долетя над Лондон и хвърли смъртоносния си товар в сърцето на града, при което загинаха двайсет души и бяха нанесени щети на стойност половин милион лири стерлинги. В действителност цепелините бяха изложени на по-голяма опасност от разрушение, отколкото търсените от тях обекти за бомбардиране. Поради огромните си размери те лесно можеха да бъдат свалени, което често протичаше по грандиозен начин. Силно възпламенимият водород, който изпълваше въздушния кораб, изригваше в огнен вулкан и цялата пламтяща маса се стовареше на земята.

Беше около полунощ на 31 юли 1916 г., когато съдовете от защитната флотилия получиха сигнал да се приведат в бойна готовност, тъй като е постъпило съобщение за предстоящо въздушно нападение. Лайтолър изведе „117“ под пълна пара от базата и го разположи на обичайната му позиция край плаващия фар Тонг, отдалечен на няколко мили от Нор в средата на речното устие. Като военновременна мярка, фаровете в устието на Темза не светеха с пълен блясък, но Лайтолър сигнализира на Тонг с молба да му дадат ориентировъчна затъмнена светлина, която да му помогне да пусне котва на определеното място, сетне угаси машините, зареди противосамолетното оръдие, подготви го за стрелба и зачака. Нареди на всички да пазят абсолютна тишина и съсредоточено да се ослушват. След като толкова пъти досега беше откликвал на „сигнала за тревога“, без да се случи нищо съществено, той се беше подготвил за обичайното разочарование и очакваше след половин-един час да получи сигнал за отбой и връщане в базата.

Над реката се стелеше рехавя мъгла, а „117“ се поклащаше леко върху равномерните талази, без да издава друг звук, освен приглушеното съскане на излизаща от комините му пара и пляскането на водата о борда. Минутите течаха и Лайтолър продължаваше търпеливо да чака. Скоро щеше да се отпрати обратно нагоре по реката към ръкава, където приставаше, завършвайки поредната безплодна мисия. Реши да слезе за малко в каютата си, като поръча на първия си помощник-лейтенант Хюйтсън да го извикат веднага щом забележат нещо.

Не мина много време и зад вратата прозвуча глух вик: „Цепелин пред нас, сър!“ Лайтольър изскочи на палубата и се втрени в небето, но отначало не можа да различи нищо, защото след яркото осветление в каютата зрението му още не беше привикнало с тъмнината. Засега можеше само да го чуе — отчетливото бръмчене на самолетен двигател.

„Ето го, сър!“ — възкликна с приглушен шепот топчията Бол, сякаш се страхуваше, че ако извика по-силно, врагът може да го чуе. После Лайтольър започна да различава очертанията му: голяма черна пура, толкова дебела и масивна, че закриваше почти цялото мрачно небе. Но макар да бе тлъста и апетитна, плячката се намираще точно над главите им, а противосамолетното оръдие не можеше да бъде насочено съвсем вертикално нагоре. Лайтольър незабавно повика механика и го попита каква пара е в състояние да вдигне, без да разбута огъня и да предизвика излитането на искри от комините, които биха могли да издадат присъствието им. Напрежението на борда нарасна неимоверно, когато Лайтольър даде команда „малък напред“ и се зае да изведе „117“ в позиция за стрелба. Винтът бавно се завъртя и катерът тихо потегли напред, докато вниманието на всички беше съсредоточено върху топчията, чийто очи бяха залепени за оптичския мерник, очаквайки цепелинът да дойде на мушка.

— На мушка е, сър! — извика той най-накрая.

— Огън! — По заповед на Лайтольър малкото противосамолетно оръдие на „117“ тутакси оживя и снарядът полетя към небето, оставяйки подире си огнена следа.

Не уцели. Първият изстрел мина над целта.

— Свали мерника! — прогърмя гласът на Лайтольър, докато нов трифунтов снаряд изтрополя в затвора на оръдието.

— Огън!

В отговор на командата оръдието изтрещя за втори път и всички, притаили дъх, наблюдаваха как нова огнена стрела полита към целта със скорост 620 метра в секунда.

— Уцели! — Снарядът премина точно през опашката на цепелина.

— Огън! — отново ревно Лайтольър и екипажът видя как опашката за втори път беше поразена. Оръдието гръмна още веднъж и този изстрел също беше сполучлив. Ала независимо от трите успешни

попадения, този дяволски газов мях в небето упорито продължаваше да стои във въздуха, отказвайки да се огъне пред смъртоносните рани, които без съмнение беше получил, и да полети обхванат в пламъци надолу към своята гибел. После ненадейно видяха как опашката започна да пада. Ала се оказа, че не е точно опашката. Вместо нея от нощното небе долетя злокобният писък на падащи бомби, които, съдейки по силата на звука, бяха в голямо количество. Всеки моментално потърси каквото и да е прикритие по палубата и зачака да настъпи кошмарът. След секунди сякаш самият ад се възцари на земята, когато дъжд от бомби се изсипа в реката. Нямаше начин поне една да не засегне „117“, който се залюля като обезумял под въздействието на вълните, предизвикани от експлозията на тонове взрив, осеял с гигантски гейзери морето навред около катера. Но по щастлива случайност нито една бомба не улучи целта, макар че някои от тях сигурно бяха паднали буквално на няколко крачки от борда. След като ужасяващата канонада пресекна и грохотът на изригваща вода заглъхна, над тях се разнесе ръмженето на форсирани движели. Свършил пакостното си дело, при което значително се беше олекотил, цепелинът направи завой и потегли обратно, като по този начин не даде повече възможност на Лайтольър да го обстрелва. Щом неприятелят се изгуби в нощната тъма, той ядно запроклина лошия си късмет заради изпуснатата сигурна плячка, която беше напълно уверен, че е прострелял, на каквото мнение бяха и останалите членове на екипажа. Все пак оставаше утехата, че той и хората му се измъкнаха на косъм от преминалия ад, както и че една голяма порция от предназначените за Лондон бомби бяха отишли на вятъра.

За него винаги щеше да си остане загадка как така цепелинът продължи да се носи невредим във въздуха, когато освен него още десетина мъже с очите си бяха видели да го пронизват три снаряда. Отговорът беше много прост, макар че Лайтольър не можеше да го приеме. Всъщност цепелинът изобщо не беше засегнат. Просто им се беше сторило, че е ударен поради възникналата зрителна измама. Лайтольър се ядоса още повече от факта, че въздушният кораб, по който беше стрелял „117“ и който в отговор беше изсипал значително количество бомби върху него, не беше от обикновения тип. Впоследствие Лайтольър научи, че това е бил най-новият и най-голям цепелин, изпратен от Германия срещу Англия. Наричаше се „Ел 31“,

имаше дължина 200 метра и безспорно беше най-страховитото творение, излизало досега от хангарите във Фридрихсхафен. Капитанът му Хайнрих Мати се смяташе за най-опитния командир на цепелини в Германия и беше нанесъл големи поражения на Лондон в едно предишно нападение. Ако Лайтольър беше свалил Мати и „Ел 31“, нацията наистина щеше да има основание за благодарност. Но вместо това Мати отлетя към родината си невредим, като при несигурните атмосферни условия оптимистично вярваше, че е повторил стария си успех над Лондон, макар да се бе натъкнал на доста прецизен противовъздушен огън, чиито изстрели бяха преминали в неприятна близост до цепелина му. Същевременно екипажът на торпедния катер „117“ се прибираше щастлив и горд в базата си, уверен, въпреки липсата на потвърждение, че обстрелваният цепелин никога няма да успее да се прибере до дома си. Все пак Лайтольър имаше какво да покаже от тази схватка. В признание на военните му заслуги беше награден с Кръст за достойна служба. Освен това бе повишен като командир на друг военноморски съд.

25.

Беше 1916 година и войната не се развиваше добре за съюзниците на Антантата. Единственото голямо морско сражение, избухнало между германския и британския флот, беше Ютландската битка край бреговете на Дания, при която и двете страни твърдяха, че са победили: германците — защото бяха нанесли по-значителни поражения на английската армада, отколкото бяха понесли самите те, и англичаните — защото немците подвиха опашка и до края на войната не посмяха да излязат на открит бой в морето. Що се отнася до „Кампания“, нейните хидроплани така и не успяха да се проявят; на път за Ютландия параходът беше върнат обратно от адмирал Джеликоу, който се опасяваше, че „Кампания“ повече ще пречи, отколкото да помага. По-късно се чува гласове, че нейните хидроплани биха могли да сторят достатъчно, за да решат изхода на сражението убедително в полза на британската армада, но върховното командване не беше посмяло да рискува.

Ала борбата за господство по море продължаваше и може би най-възловият воден участък беше Дувърският проток, откъдето преминаваше потокът от войски за Западния фронт, както и доставките от храна, гориво и боеприпаси. За защита на тия води беше сформирана разнородна флотилия от овехтели, износени разрушители, въоръжени риболовни съдове и особен вид непривлекателни бойни кораби с едно оръдие, наричани „монитори“, които допълваха пъстрия изглед на Дувърския патрул — или „Цирка на Фред Карно“, както го кръстиха моряците, които служеха в него.

Армадата беше взела всички най-нови и хубави кораби на Кралския флот, тъй че Дувърският патрул трябваше да се примири с това, което беше останало. Един от тези съдове бе торпедният разрушител на име „Фалкон“. Негов капитан беше лейтенант Ч. Х. Лайтольър. Ето какво беше повишението му, на което отначало не се зарадва особено, тъй като се чувствуваше напълно щастлив със „117“. Би бил предоволен да изкара войната със своя катер и Норската защитна флотилия, особено след като вече бе намерил удобен дом за семейството си в съседство с базата си. Ала, разбира се, бе немислимо

да откаже да поеме командването на разрушител, и то в състава на неповторимия Дувърски патрул!



Торпедният разрушител „Фалкон“

Трябваше да приеме и цялата фамилия, която вече се състоеше от пет деца (Роджър, Тревър, Мейвис, Дорийн и последната добавка Брайън), отново си събра багажа и вярно го последва, заселвайки се в Дувър на улица Ийст Клиф № 8, точно над пристанището.

Патрулът беше на бойна нога през цялото денонощие, за да поддържа открита жизненоважната връзка през Ламанша. Германците бяха завзели двете основни белгийски пристанища Зеебрюге и Остенде, разположени по-нагоре по крайбрежието, съюзническите сили бяха успели да запазят контрол над Кале, Булон и Дюнкерк. Не биваше да ги изпускат на никаква цена. Загубата на белгийските пристанища беше достатъчно сериозен удар, но ако на противника бъдеше позволено да овладее и френските пристанища, тогава войските на фронта щяха да

бъдат обградени и отрязани, при което пътят за нахлуване на Острова ставаше открит.

Въпреки че засега немците бяха възпирани по суша, съществуваше постоянна опасност от вражески опити за завземането на Дюнкерк и Кале по море. Докато базираната в Дувър флотилия патрулираше тъй наречената „фронтowa линия на Кралския флот“, разположените в Зеебрюге и Остенде германски разрушители и подводни лодки непрестанно търсеха възможности да направят поразии сред мореходния трафик на съюзниците. Вражеските разрушители никога не проявяваха охота да влизат в пряк бой и незабелязано напускаха базата предимно нощем, за да извършат светкавичен рейд надолу по Ламанша, обстрелвайки безразборно всеки срещнат кораб, като жертвите обикновено бяха закотвени в Дувърския проток параходи или миноносци, които залагаха мини и мрежи против подводници. За минути схватката приключваше и нападателите вече бързаха към къщи, оставили зад себе си диря от разрушение, когато единиците от Кралския флот най-после тръгнаха да ги преследват и да отвърнат на огъня. Немците строго се придържаха към тази тактика на „удряй и бягай“, защото, изглежда, се бояха да не загубят кораби, макар че техните съдове бяха по-нови, по-бързи и далеч по-добре въоръжени от всяка бойна единица в ескадрата на Дувърския патрул, особено от „Фалкон“.

Заплахата от немските подводници беше много по-голяма и с тях трябваше да се внимава не само заради пораженията, които можеха да нанесат в протока с торпедата и заложените мини по мореходните линии, но и поради опасността да преминат Ламанша и да навлязат в Атлантическия океан, където можеха да обикалят на воля и да обстрелват каквото им падне. Системата на конвоите още не беше въведена в практика, понеже не всички водещи светила на Адмиралтейството бяха убедени, че това е най-добрият метод за защита на корабоплаването. Междувременно Кралският флот се стремеше да положи минирани мрежи в различни точки на Ламанша, опитвайки се да възпре подводниците. Тази мярка донякъде ограничаваше техните действия, но не ги спираше напълно, най-вече поради това, че за продължителен период нямаше в наличност достатъчно мини, за да се изгради пълноценна бариера, и макар минирани зони да се

увеличиха, подводниците пак успяваха да се промъкнат през тях, като излизаха на повърхността под прикритието на нощта.

В хода на войната Лайтолър силно намрази вражеските подводници, особено след потопяването на пътническия лайнер „Лузитания“, собственост на компанията „Кунард“, който потъна край бреговете на Ирландия заедно с хиляда и двеста души на борда. За него торпилирането на „Лузитания“ представляваше безпощадно масово убийство и впоследствие беше обхванат от натрапчивия стремеж да унищожава вражески подводници. Ала скоро щеше да установи, че подобна амбиция не се постига лесно.

И „Фалкон“, като предишния кораб на Лайтолър, беше стар и плачеше за бракуване. Построен в края на миналия век, той беше един от десетината торпедни разрушители клас „С“ в Дувърската ескадра, наричани още „30-възлови“. В действителност това беше измамно название, понеже никой от тях не беше в състояние да развие такава скорост. По-точно определение беше „25-възлови“. Най-могъщото от старомодната батарея, която притежаваше, беше едно 12-фунтово оръдие, монтирано пред мостика. Огневата мощ на „Фалкон“ беше подсилена от две торпедни тръби за обстрелване на подводни обекти и няколко подводни бомбомета. Екипажът се състоеше от 60 души. „Фалкон“ и останалите „30-възлови“ действуваха в тандем с поголемите разрушители от клас „Трейбъл“, оформяйки състава на несравнимата Шеста флотилия на Дувърския патрул, командуван от адмирал сър Реджиналд Бейкън и пришпорван от него до краен предел.

Подобно на Лайтолър повечето капитани бяха от военноморския запас, т.е. бивши офицери от търговския флот, на които най-неочаквано бяха поверени капитански постове, за да задоволят изискванията на войната. Както и на „117“, Лайтолър упорито продължи да се придържа към своите навици на търговски моряк и отново, макар новият му кораб да бе по-голям и обслужван от два пъти повече хора, системата му действаше резултатно, макар че пак предизвика учудването на военноморски служители със своите необичайни идеи. Една от тях бе да държи по всяко време всичките си оръдия заредени със снаряди и готов механизъм за незабавна стрелба, в случай че изневиделица, да речем, на повърхността се покаже вражески перископ. В подобна ситуация всеки член на екипажа имаше пълномощия да стреля, както

веднъж стори това един огняр, прицелвайки се в забелязания „перископ“, който се оказа морска костенурка.

Но няма значение — човекът беше постъпил правилно. Според теорията на Лайтолър, ако костенурката беше подводница, даденият изстрел, дори и несполучлив, щеше да алармира незабавно всички на борда за дебнешката опасност; иначе огнярят трябваше да иде да докладва на старшината, който сетне щеше да съобщи на мостика и ако Лайтолър не се окаже там, можеха да се пропилят още ценни минути, докато го открият и свирят тревога. А дотогава подводницата спокойно би могла да изчезне или нещо по-лошо — щеше да има време да насочи някое торпедо към избраната цел, която можеше да бъде и самият „Фалкон“.

Лайтолър никога не беше работил така усилено, както в Дувърския патрул. Един ден разнасяше поща или ескортираше кораби с войски и амуниции през Ламанша, на другия ден охраняваше миноносци, поставящи мини пред белгийските брегове понякога под обстрел от бреговите батареи, на третия можеше да се наложи да прави димни завеси за едва кретащите „монитори“, които от предната база на патрула в Дюнкерк се отправяха край брега към Зеебрюге и Остенде с надежда да изнесат някакви поражения на немската флота. Резултатите рядко биваха положителни, понеже по дългобойност „мониторите“ не бяха в състояние да се мерят с бреговите батареи. Ако изобщо удареха нещо по-значително, то беше повече по случайност, отколкото благодарение на точна стрелба. Тези набези имаха по-скоро психологически ефект и служеха за отдушник на насъбралата се омраза вследствие на щетите, причинявани от нощните нападения на германците, както и да се даде на врага да разбере, че Дувърският патрул все още господствува в Ламанша. Именно при един от тези рейдове по белгийското крайбрежие в по-ранната фаза на войната мостикът на „Фалкон“ бил засегнат от изстрелян от брега снаряд, при което били убити осем души, включително капитана, а десет сериозно ранени. Оттогава на бреговата артилерия започна да се гледа с по-голям респект.

Лайтолър рядко имаше възможност от четири нощи да почива една, тъй като от него се искаше да поддържа пара в продължение на седемнайсет последователни дни и се налагаше да остава на кораба дори в пристанището, за да бъде в готовност да отплава за десет

минути, ако е необходимо. Голяма беше радостта му, когато седемнайсетте дни свършваха и настъпваше време за тридневна чистене на котлите.

Понякога времето в Ламанша ставаше жестоко и по нищо не се отличаваше от най-лошото му лице в Атлантика, при което мъничкият „Фалкон“ се заравяше във вълните чак до мостика. Достигайки Дувър, след като бе преплавал Ламанша в буря, проблемите на капитана съвсем не свършваха. По-трудно пристанище за влизане дори и при умерен вятър Лайтольър не беше виждал през живота си. Неведнъж се случваше да проклина умниците, които бяха решили да построят толкова зле проектирано пристанище на такова открито място. Дувър имаше два входа, източен и западен, и при силна буря вълните нахлуваха и от двете страни, за да се срещнат в средата и да всеят опустошение сред съдовете, които се опитваха да пристанат. При вълнение задачата беше достатъчно трудна за изпълнение по светло, а нощем ставаше определено опасна. Плаващият бараж за защита на пристанището, включващ два нарочно потопени стари парахода в западния край, би трябвало да възпира озлобилото море, ала на практика не вършеше работа. Имаше случаи при особено свирепи югозападни щормове, когато Лайтольър часове наред се опитваше да влезе в пристанището и да се върже за своя буй, за да бъде принуден накрая да се признае за победен и да пренощува на котва отвън. В такава нощ всички надежди за неколкочасов сън бяха напразни.

При това положение в пристанището неизбежно ставаха чести сблъсквания, в които „Фалкон“ също имаше своето участие. При първия подобен инцидент „Фалкон“ нямаше никаква вина, тъй като стоеше привързан, когато при опита да достигне стоянката си някакъв друг разрушител се заби в кърмата му. За следващата злополука вината беше на „Фалкон“, но не и изцяло на Лайтольър. Вече беше заключил, че единственият начин за влизане в Дувърското пристанище при силно вълнение се състои в енергично придвижване към входа със скорост около 16 възла и сетне, щом влезе вътре, да завърти „Фалкон“ в остър завой и с добре репетирана поредица от команди, давани по машинния телеграф от мостика, да доведе кораба точно до неговия буй. В това отношение подражаваше на капитан Е. Дж. Смит, припомняйки си с какво умение той вкарваше „Маджестик“ под пълна пара в нюйоркското пристанище. Ала в Дувър тази маневра трябваше да се

извършва много прецизно, понеже пристанището винаги гъмжеше от движещи се кораби, освен другите, които стояха привързани. Един ден Лайтолър влетя в пристанището с обичайните 16 възла, но завивайки към буя си, установи, че мястото му е заето от друг кораб. Веднага нареди кормилото да се извие докрай, а двете машини да дадат пълнен назад. В момента едната машина работеше на „среден напред“, докато другата беше на „среден назад“, но в паниката си човекът на мостиковия телеграф, който се оказа, че за пръв път върши тази работа, бутна и двете ръчки на положение „пълнен напред“. Вместо да забави ход „Фалкон“ препусна напред, насочвайки се право срещу изпречилия се плавателен съд, голям и масивен транспортен кораб на име „Акрингтън“. Макар че Лайтолър се хвърли на ръчките и ги върна обратно, вече беше твърде късно. „Фалкон“ се заби в парахода, при което сериозно повреди крехкия си вълнорез. Можеше да се очаква, че ще се наложи Лайтолър да дава подробни обяснения за случката пред началниците си, ала тъй като това беше първата злополука, по вина на „Фалкон“, санкции не се предвиждаха. Сблъскванията бяха дотолкова неизбежно явление в действията на Дувърския патрул, че адмирал Бейкън бе отпуснал на всеки капитан по три такива инцидента, преди да нареди да се извърши пълно разследване относно капитанското умение на провинилия се. Що се отнася до клетия свързочник, който беше блокирал на телеграфа и по този начин беше унищожил всички надежди за избягване на сблъскването, след първоначалния гняв на Лайтолър бързо му беше простено.

Адмирал Бейкън може би недоволствуваше, задето отсъствието на „Фалкон“, който бе отишъл на ремонт, отслаби мощта на флотилията му в продължение на цяла седмица, но за Лайтолър и неговите хора краткият отдых от непрестанното напрежение, в което живееха, беше добре дошъл.

Когато бе „на повикване“, „Фалкон“ влизаше в състава на четирите разрушителя, които се намираха в готовност да отплават под тревога, ако се получеше сигнал за вражеско нападение или за поява на немска подводница в Ламанша. На Лайтолър никога не му се случи да влезе в бой с неприятелски разрушители, понеже те не желяеха да влизат в открито сражение въпреки че бяха далеч по-съвършени от „Фалкон“ и нему подобните, които не биха имали никакви изгледи за успех.

Вражеските кораби нанасяха ударите си с поразяваща бързина, както стана една безлунна нощ през октомври на 1917 г., когато четири разрушителя изпълзяха от Зеебрюге, навлязоха в Ламанша и там потопиха три миноносеца, а четвърти подпалиха. Междувременно един „30-възлов“ на име „Флирт“ излезе да види какво става и запали прожектора си, предполагайки, че миноносците стрелят по подводница, ала тозчас го посрещна преграден огън и моментално го прати на дъното. Само шепа хора от потопените през тази нощ кораби се спасиха, като всичко стана за десет минути. Когато „Фалкон“ и останалите три разрушителя достигнаха мястото на действието, врагът отдавна беше побягнал към леговището си.

Въпреки че бурите никога не се посрещат с радост, Лайтольр предпочиташе всеки божи ден да се бори с вълнение от 10 бала вместо с гъста мъгла. Това беше най-големият кошмар на всички командири на разрушители от състава на Дувърския патрул, и то не само заради увеличениния риск от сблъскване, но и поради опасността да се отклонят от безопасните мореходни линии и да навлязат в миниран участък, все едно дали е немски или английски. Една вечер в края на усилен работен ден, в който бяха ескортирали транспортни и санитарни кораби през Ламанша, „Фалкон“ попадна на мъгла. Плаваха от Фокстоун за Дюнкерк в компанията на друг разрушител — „Рейсхорс“, с когото по това време действуваха като двойка. Още преди да тръгне, Лайтольр знаеше, че го чака мъгла, но вместо да пренощува във Фокстоун и да потегли рано на другия ден за Дюнкерк, той реши да прекоси протока още вечерта, за да могат цялата нощ да спят в пристанището. Командирът на „Рейсхорс“, Уелч, взе решение да го последва. Ала едва напуснаха Фокстоун и ето че двата кораба навлязоха в мъгла, която беше гъста като всички мъгли, познати на Лайтольр над плитчините пред Нюфаундленд. Напред не се виждаше нищо, освен потискащ сивкав мрак, в който те продължиха, като „Рейсхорс“ вярно ги следваше отзад. Но вместо да се отправи директно за Дюнкерк, Лайтольр се насочи към Кале, за да избегне опасността от навлизане в минираните води около буя Хот Фонд пред входа на дюнкеркското пристанище. Щеше да намери зеления буй на Кале на около миля пред пристанището, след което трябваше да завие ляво на борд по посока изток-североизток и да налучка пътя си покрай брега до Дюнкерк, като прекара „Фалкон“ през процепа между бреговата линия и мините. При

тази гъста мъгла нямаше на какво друго да разчита, освен на своите слепи изчисления кога точно при поддържаната скорост от 20 възла трябва да се появи зеленият буй на Кале. В типичния стил на пощенското параходство, той нямаше да се остави на някаква си мъгла да го спре. За нещастие тази вечер, като стигнаха мястото, където очакваха да се намира буят на Кале, морето там беше празно. Уверен, че не е възможно да е сгрешил чак толкова в навигацията си, Лайтолър все пак извърши замисления завой, сигурен, че сега се движи нагоре по френското крайбрежие на около миля от брега и скоро ще попадне на следващия ориентир — буя Грейвлайнс Пайл, поставен по средата между двете пристанища. Грейвлайнс се намираше в най-южния край на минирания участък при Хот Фонд и той очакваше всеки момент да се появи отляво на борд. Ала времето минаваше и по всичко изглеждаше, че са пропуснали и този буй. Сега Лайтолър се разтревожи — не толкова заради мините, колкото че може да заседне. Тъкмо се канеше да намали ход и да провери дълбочината, когато един от вахтените извика: „Ето го, сър!“ Наистина беше буй, но като го огледаха по-отблизо под светлината на прожектора, се установи, че не е черен на цвят, какъвто би трябвало да бъде Грейвлайнският, а е червен. В тия води съществуваше само един буй с червен цвят — Хот Фонд, който се намираше в средата на минирания участък! Когато Лайтолър отпрати поглед към кърмата и видя как бодро „Рейсхорс“ го следва по петите, на гърлото му заседна буца и го обзе страх както за своя, така и за другия кораб. Лекомислено беше вкарал доверчивия му капитан в беля. Нямаше какво друго да се направи, освен да се продължи със същата скорост от 20 възла. Дали ще се блъснеш в мина с 5 или с 20 възла, резултатът в крайна сметка щеше да бъде един и същ. Все пак имаше една малка утеха. Ако „Фалкон“ не засегне мина, другият кораб също трябваше да се измъкне цял; Лайтолър сигнализира на „Рейсхорс“ да следва плътно курса му, смятайки, че засега е по-добре да не дава друга информация. Единственото положително нещо бе, че сега знаеха точното си местоположение и той обърна „Фалкон“, но крайно предпазливо, за да не предизвика ненужно раздвижване сред мините, и се насочи към плаващия фар Мидъл Дик, който щеше да ги изведе по най-краткия възможен път във от триъгълния участък. Целият екипаж на „Фалкон“ знаеше отлично какво се е случило и всички стояха замръзнали по местата си, с настръхнали коси и разтреперани колена,

очаквайки всеки миг да хвъркнат във въздуха. При удар в мина от кораб като „Фалкон“ нямаше да остане и помен.

После забелязаха смътен силует под светлината на прожектора, който се приближаваше към тях в полумрака. Беше плаващият фар. Не беше запален, но беше той — красивият Мидъл Дик. Вече бяха в безопасност. На „Рейсхорс“ все още дори и не подозираха, че току-що бяха преминали през минирани води, които напоследък бяха причинили гибелта на пет кораба.

След като пристигнаха в Дюнкерк, Лайтольър покани Уелч да вечерят заедно на „Фалкон“.

— Чудесен курс избра, Лайтс — похвалят го Уелч, като се залови с яденето.

— А? Забеляза ли буйовете?

— Не видях зеления на Кале, но, разбира се, видях Грейвлайнс.

— Това не беше Грейвлайнс, а Хот Фонд — отговори Лайтольър с престолено равнодушие, наблюдавайки реакцията.

— Какво!? — Вилицата на Уелч изтрополи в чинията му. Апетитът му мигом се изпари.

Колко пъти още Лайтольър щеше да се отдава на страстта си към високите скорости, без да пострада? По-долу следва един инцидент, при който желанието на Лайтольър да плава колкото е възможно по-бързо му създаде доста главоболия. Седемнайсетдневното дежурство на „Фалкон“ беше изтекло и той трябваше да закара кораба на обичайния преглед и почистване на котлите. Този път го пратиха не в Шиърнес, а в Портсмут. За първи път посещаваше тамошната военноморска база, но не виждаше защо е необходимо да се отнася с нея по-различно, отколкото с дувърското пристанище, и нахлу през входа ѝ с нормалните си 16 възла, без да знае, че тук има строго ограничение на скоростта до осем възла. Сигурно и този път щеше да му се размине, ако не беше изключително високият прилив, поради което предизвиканите от „Фалкон“ вълни прехвърлиха пристанищния вълнолом и плиснаха на улицата отгатък, окъпвайки местните граждани, които минаваха по нея. Градската община се оплака на флотското командване и макар да мина известно време, преди да бъде открит виновникът, в края на краищата Лайтольър беше уловен за яката и бе принуден да се извини на градските старейшини за безотговорното си и небрежно боравене с един от корабите на негово кралско величество, както и тържествено да обещае,

че това няма да се повтори. Колкото до неговите началници, те съвсем не бяха толкова възмутени, колкото предполагаше той, но за жалост никога нямаше да има възможност да сподели смеха им, когато тази история се разказваше в техните кръгове.

Славата на Лайтолър като любител на високи скорост се ширеше в Дувърския патрул, но не до такава степен, че да го обвинят в безразсъдство. Наричаха го наистина непоправим „пощенец“, ала слаб моряк — никога. Казваха, че няма друг в Шеста флотилия, който да работи с „30-възловите“ по-добре от Лайтолър, независимо че понякога попрекаляваше със скоростта. Но нали от толкова време беше страстен поклонник на това изкуство, много преди да попадне под влиянието на Е. Дж. Смит, Джон Дж. Камерон и останалите капитани на трансатлантическите хрътки. Да, ако оставим параходните комини настрана, старият Джок Съдърланд наистина би бил страшно горд със своя някогашен ученик.

26.

В края на 1917 г. Дувърският патрул можеше гордо да се похвали, че е ескортирал превоза на пет милиона войници през Ламанша без нито една жертва. Статистиката за участието на войниците след морската част от пътуването им до фронтовата линия не бе толкова оптимистична. Доказателство за това са превозените за същия период един милион ранени, върнати обратно в Англия от санитарни кораби, охранявани от Дувърския патрул.

В Дувър адмирал Бейкън беше сменен от адмирал Кейс, който за два месеца превърна патрула в съвършено нова бойна част. Ламаншът на север и на юг от Дувърския проток на практика стана недостъпен за врага, след като Кейс започна да прилага по-агресивна тактика, която включваше планове за организиране на масирана атака срещу Остенде и Зеебрюге, с цел да се прогонят германците от техните солидно укрепени бази.

Оказа се, че Лайтолър с неговия „Фалкон“ няма да участва в тази операция, която за мнозина представляваше втора по значение военноморска офанзива във войната след Ютландската битка. През месец февруари 1918 г. „Фалкон“ беше прехвърлен към Северноморския патрул с база Имингъм и му бе възложено да ескортира идващите от Канада, САЩ и Скандинавия конвои по последната отсечка от тяхното пътуване до Великобритания. След много спорове и съмнения конвоите най-сетне бяха утвърдени като най-доброто средство за защита на товарни кораби от нападения на вражески подводници. След като Ламаншът вече бе буквално непристъпен за немските подводници, за да навлязат в Атлантика, те бяха принудени да правят широк обход отгоре покрай Шотландия, но от друга страна това също означаваше, че с присъствието си ще създават проблеми и в Северно море. Както беше заявил адмирал Джеликоу, „подводниците представляват най-сериозната опасност, която някога е заплашвала населението на страната, както и цялата Британска империя“.

За дванайсетте месеца преди прехвърлянето на Лайтольър в Северноморския патрул немските подводници бяха потопили кораби с обща водоизместимост около шест милиона тона и половина и като че ли Германия беше в състояние само с тяхна помощ да спечели войната. В един момент зърнените запаси на Англия възлизаха на количество, достатъчно едва за 6 седмици, страната беше лишена от подкрепления и жизненоважни доставки от чужбина. При това положение системата на конвоите се яви като последна надежда да не се загуби войната поради глад. Засега резултатът изглеждаше положителен. Аргументите, че не може да се разчита на търговските капитани за позиционно плаване, както и че събраните закуп съдове ще бъдат полесна плячка за подводниците, се оказаха безпочвен. Съсредоточени в големи отряди, корабите бяха по-трудни за откриване от вражеските подводници, а при нападение срещу конвоя охраняващите ги разрушители принуждаваха подводничарите да стоят на разстояние и да изстрелват своите торпеда от по-голяма дистанция, при което шансовете за точно попадение намаляваха.

Лайтольър се убеди, че конвойната работа не беше по-лека от службата му в Дувърския патрул. Времето в Северно море съвсем не беше ласкаво. Остарелият „Фалкон“ ставаше все по-негоден да се справя с ударите на бурното море. Построен бе с намерение да се използва само пет години, а вече бе почти двайсетгодишен. Тънкият му корпус едва устояваше на непрестанното блъскане сред големите вълни, докато разрушителят полагаше усилия да държи в пакет четирийсетина тромави търговски кораба, които не биваше да се отклоняват от съответните си позиции по предварително начертания лъкатушен курс. Отгоре на всичко Лайтольър непрекъснато се безпокоеше, че някоя подводница може да преследва конвоя или пък да дебне в засада някъде по пътя, търсейки възможност да нападне изостанал от групата съд. Това беше нов вид заплаха, която изискваше изключителна бдителност, и човек трябваше да бъде постоянно нащрек, за да забележи овреме предупредително щръкнал перископ или злокобната бяла диря на торпедото, което цепеше морето на път да прибави още една жертва към общо пет хилядите търговски кораба, които подводниците вече бяха пратили на дъното през тази война.

Много скоро и Лайтольър чу за пръв път зловещата експлозия, придружена от висок воден стълб, бликнал край борда на един товарен

кораб, след което пораженият съд безпомощно се килна като промушено с копие животно и за няколко минути изчезна в дълбините, преди „Фалкон“ и другите съпровождащи конвоя кораби да сварят да предприемат нещо. Хидрофолетните уредби току-що бяха въведени в употреба, и то само на новите разрушители, тъй че единственото, което можеха да направят Лайтольър и неговите колеги, бе с максимална бързина да се отправят към предполагаемото местоположение на подводницата и да посипят морето с подводни бомби с надеждата поне хубавичко да пораздрусат неприятеля, ако не сполучат наистина да го унищожат. Лайтольър копнееше да ликвидира някоя от тия „акули“, но така, че да получи и категорично доказателство за стореното. Ако изобщо му се отвореше такава възможност, това нямаше да бъде с „Фалкон“: службата на този разрушител приближаваше своя край.

Краят настъпи малко след полунощ на 1 април, когато „Фалкон“ се движеше на юг към Имингъм, придружавайки едни конвой от Норвегия. Нощта бе най-мъчното време за конвойна работа: охраняващите кораби трябваше да кръжат сред голяма група съдове, плавайки без светлини на зигзаг, като се стремяха да поддържат връзка с подопечните си, за да са сигурни, че всички са налице. Зимата вече бе отминала и условията в Северно море не бяха така сурови, но все пак беше неприятна нощ — влажна, студена и ветровита, с намалена видимост поради честите шквалове и със силно мъртво вълнение.

С приближаването на полунощ Лайтольър реши да напусне мостика и да полегне за малко, като остави кораба в ръцете на топчията Сам Шонк, който беше действащ вахтен офицер на „Фалкон“ още преди да напуснат Дувърския патрул. Шонк беше доказал, че е способен да изпълнява тази длъжност, и Лайтольър му имаше доверие. Обаче тъкмо тази нощ клетият топчия щеше да се изложи, докато на Лайтольър отново му бе съдено да се унася в дрямка точно в критичния момент.

Когато корабът се разтресе от смразяващия трясък, отначало Лайтольър си помисли, че са ударени от торпедо, но щом изтича на мостика, всичко веднага стана ясно: „Фалкон“ се беше сблъскал с друг съд, адмиралтейския траулер „Джон Фицджералд“, изпратен в помощ на охраната. С изключение на една грозна вдлъбнатина във вълнореза, траулерът беше невредим, но „Фалкон“ беше в окаяно състояние.

Разрушителят беше ударен малко пред мостика и в резултат бакът беше буквално разцепен на две, поради което „Фалкон“ безпомощно се заравяше в талазите на Северно море. Машините бяха спрени и Лайтольър трескаво оценяваше ситуацията. Тъй като двете разкъсани половини бяха се нагънали като хармоника нагоре, корабът не се пълнеше така бързо, както би могло да се очаква. Дърводелецът го увери, че „Фалкон“ може да остане още известно време на вода, в случай че запази сегашното си положение; обаче образуваше ли се крен, имаше голяма опасност да се преобърне. След като парата от котлите беше изпусната и огънят угасен, Лайтольър реши да евакуира механиците и огнярите. Нямаше смисъл да ги задържа на борда, понеже и „Фалкон“ не беше в състояние да иде никъде на собствен ход. Цялата група беше прехвърлена на „Джон Фицджералд“, включително и един огняр, който беше получил тежки обгаряния от скъсването на главната паропроводна тръба при удара между двата кораба. Човекът беше зле и Лайтольър съзнаваше, че съществува риск да умре. Добре че все пак не бяха далеч от Имингъм и след няколко часа пострадалият щеше да бъде настанен в болница.

Надеждите, които Лайтольър хранеше, че като намали корабния екипаж наполовина, „Фалкон“ ще олекне и ще има по-големи шансове за оцеляване, бързо се изпариха. Кърмата забележимо потъваше и беше само въпрос на време, за да се отделят напълно двете части на кораба. Решаващият момент да даде нареждане за напускане на потъващия съд, и останалата част на екипажа, с изключение на него, топчията Шонк и първия офицер Ерик Гордън, отплава с двете спасителни лодки на „Фалкон“. По-късно те бяха прибрани от един друг „30-възлови“ на име „Петръл“, който действуваше редом с „Фалкон“ при ескортирането на конвоя и след злополуката беше в непрекъснатата близост до него.

Скоро след като лодките се отделиха от „Фалкон“, корабът рязко се килна напред, при което се разнесе остър пукот и бакът се отцепи от корпуса, потъвайки моментално. Лайтольър и двамата му колега все още нямаха намерение да изоставят разрушителя си. Шонк се измъчваше от угризения: беше убеден, че той е виновен за крушението. Лайтольър прояви характерния си философски подход, мъчейки се с всички сили да утеши несретника и да го накара да повярва, че не е нужно да се самообвинява. Траулерът най-ненадейно

беше изскочил от тъмнината и нямаше време за измъкване. Вината и на двата кораба беше еднаква. При нощните конвои беше достатъчно и най-малкото отклонение, за да се стигне до сблъскване. Такива инциденти ставаха непрекъснато и флотското командване отчиташе напълно риска. Но независимо от всичко Шонк продължаваше да се терзае. Освен това беше подвел своя капитан, който му се бе доверил.

За известен период Лайтолър се надяваше, че има някакъв шанс останалата задна част на „Фалкон“ да се задържи над водата и като настъпи утрото, да бъде изтеглена в пристанище. Но след като бакът се откъсна, корабът започна да се накланя назад поради липсата на онова допълнително тегло отпред, което дотогава му беше помагало да пази някакво равновесие. Успокояващ донякъде бе фактът, че зейналият отвор на мястото на носа не поемаше твърде много вода, понеже стърчеше над повърхността.

Докато тримата седяха сгущени един до друг в капитанската каюта, премръзнали, мокри и нещастни, Лайтолър реши, че няма какво друго да направят, освен да запалят огъня, да сложат чайника да ври и да навият пружината на грамофона. Шонк прилежно се съгласи и не след дълго те пиеха горещ чай, топлеха се на огъня и слушаха изтърканите плочи на Лайтолър с моряшки песни, чиито ритъм периодично се менеше в зависимост от люлеенето на кораба, като час по час някой подлагаше нова книга под грамофона, за да стои на равна повърхност и да свири хубаво. Осъзнавайки абсурдността на ситуацията, Лайтолър си помисли, че едва ли някога е имало по-големи първоаприлски глупаци от него и двамата му верни спътници, седнали да слушат музика и да пият чай в един съсипан военен разрушител, който береше душа сред просторите на Северно море и заплашваше всеки момент да потъне под тях. Но си спомни, че не за пръв път му се налага да слуша музика на изпаднал в беда кораб, която и сега, както и преди, укрепваше духа.

Вече бяха останали напълно сами. „Петръл“ не можеше повече да стои при тях, защото трябваше да настигне конвоя и да продължи да изпълнява своите задължения в последния участък от пътуването до Англия. Тримата добре си даваха сметка, че повече спасителни лодки няма, в случай че „Фалкон“ реши да се отправи към дъното, и като мина един часът след полунощ, за всички взе да става все по-ясно, че краят не е далеч. Според преценката на Лайтолър „Фалкон“ вече се бе

изправил до около 30 градуса и морето почна да залива кърмата му. Знаеше, че при този наклон не е възможно да останат на вода до безкрай. Сега обаче изникна нов повод за тревога. Шонк редовно слизаше в котелното да проверява положението и всеки път докладваше, че равнището на водата продължава да се вдига, но при последния си оглед се върна с още по-обезпокоителни новини. Натоварен да мине пред палубата и да обезвреди всички подводни бомби, той съобщи на своя капитан, че не е напълно убеден в безопасността на една от тях. Ако опасенията му бяха основателни, при потъването на кораба зарядът щеше да експлодира и по всяка вероятност щеше да възпламени и останалите. Лайтольър отдавна се беше примирил с идеята, че рано или късно ще се наложи да спасяват кожата си и в случая нямаше какво друго да направят, освен да се надяват, че страховете на топчията са безпочвени. Ако не друго, тази заплаха поне щеше да им даде добър начален тласък за плуване. Може би така щеше да стане и по-добре, вместо да стоят на едно място в морето, чакайки напразно някой да ги прибере. Знаеше, че водата няма да е толкова студена, колкото бе последният път, когато трябваше да скача от потъващ кораб, но все пак щеше да бъде достатъчно неприятно. От Имингъм към тях бе тръгнал траулер, но ако „Фалкон“ потънеше преди неговото пристигане, екипажът му щеше да види голям зор, додето ги открие във водата, понеже морето междуременно ги беше отнесло доста на изток от мястото на катастрофата.

За Лайтольър най-тежко бе чувството за пълна безпомощност, която го заставяше да седи със скръстени ръце и да се чуди кога най-сетне корабът му ще потъне. За разлика от сегашния случай при гибелта на „Титаник“ той беше погълнат от работа до самия край. Този път имаше прекалено много време за размисъл, време, през което почна да го завладява страх. Помисли за Силвия и за децата — как ли щяха да се оправят без него? Не, не биваше да допуска такива черни мисли. След „Титаник“ беше убеден, че е намерил разковничето. „Смъртта е илюзия“ — не трябваше да го забравя.

Ненадейно под тях се разнесе гръмовен трясък, последван от шума на нахлуваща вода. Някоя от корабните прегради беше поддала. Сетният час на „Фалкон“ беше ударил: потъваше, и то бързо. Докато разрушителят се изправяше вертикално, подобно на „Титаник“, но с кърмата надолу, тримата изхвъркнаха от капитанската каюта и скочиха

зад борда. Щом паднаха в морето, всички яростно заплуваха, отдалечавайки се от кораба не толкова, за да избегнат очакваното засмукване при потъването му, колкото да избягат възможно по-далеч, ако онзи подозрителен заряд случайно реши да гръмне и да взриви останалите. Ако това станеше, нищо добро не ги очакваше, но все пак трябваше да направят каквото могат. Плувайки с всички сили, Лайтолър дочу познатия тътнещ грохот, който му подсказа, че вътрешността на кораба се срутва, но този път звукът не бе така гръмовен, както преди, защото имаше значителна разлика между кораб от 400 тона и лайнер от 45 хиляди тона. Спря за момент в студената вода и погледна назад, за да види как „Фалкон“ изчезна с кърмата надолу във вълните на Северно море, обгърнат в облак от съскаща пара. Картината твърде силно му напомняше за онази априлска нощ на 1912 година, при което той внезапно осъзна, че „Фалкон“ беше потънал по абсолютно същото време почти до минутата — 2,20 ч. след полунощ. Бяха изминали само шест години и ето че отново му се случи! Забрави да плува и поддържан от спасителната риза, безжизнено се отпусна на водата, докато го заливаха кошмарните спомени от миналото: писъците... давенето... неистовото пляскане на издъхващите във водата хора... виковете за помощ от стотици умиращи гърла... Внезапно една по-голяма вълна го плисна и напълни устата и носа му с вода, което го накара да се закашля и останал без дъх, да почне да плюе солената вода, част от която вече бе нагълтал. Това го върна към действителността. Тук не беше Северният Атлантис, а Северно море и какво ставаше с тия подводни бомби? Беше минало твърде много време, за да има опасност сега да експлодират. „Фалкон“ вече би трябвало да е на дъното.

Обади се на Шонк и Гордън и като се хванаха за няколко плаващи останки, които бяха започнали да се появяват около тях, тримата се приготвиха за дългата мъчителна нощ в морето. Както и очакваше, температурата на водата този път беше далеч по-поносима отпреди и те сигурно щяха да бъдат в състояние да изкарат няколко часа, най-малкото до разсъмване, преди да започнат да измръзват. Същевременно Лайтолър си даваше сметка, че в предишния такъв случай беше имал под себе си някакво подобие на плавателен съд, морето беше изключително тихо и се знаеше, че помощта е съвсем наблизо.

В това отношение сега нещата не изглеждаха никак сигурни. Единствено можеха да се надяват, че пръснатите наоколо останки ще привлекат вниманието на спасителния кораб с настъпването на деня.

Измина половин час, през което време тримата периодично викаха в хор и свиреха с уста, осланяйки се на слабата надежда, че наблизо може да има кораб, който да ги чуе. После доловиха отчетливо бумтене на корабни машини, което все повече се засилваше. Корабокрушенците закрепяха с цяло гърло, молейки се горещо да ги чуят. Нямаше и съмнение, че корабът се движи към тях, и скоро от мрака изплуваха очертанията на малък съд. Беше траулер, но като че ли нямаше никакви намерения да намали ход, даже нещо по-лошо: корабът вървеше право срещу тях. Каква жестока ирония на съдбата — вместо да ги прибере, корабът ще ги премаже! Тогава Лайтолър се сети за изпитания си другар, бръкна в джоба и извади своята офицерска свирка, която веднъж му бе послужила така добре. Захапа я с безчувствени устни и я наду. Траулерът незабавно се отклони встрани, при което вълните от вълнореза му подеха корабокрушенците и яростно ги заподмятаха, докато те отчаяно се мъчеха да отплуват надалеч от винта. Ала винтът беше спрял да се върти. Офицерската свирка бе свършила работата си и траулерът започна да се връща към мястото, откъдето бе дошло изсвирването. Последваха нови викове и сигнали със свирката, за да помогнат на прожектора да ги открие, и скоро корабът застана до тях, а от борда му бе хвърлена въжена стълба — след малко множество приятелски ръце ги посрещнаха на палубата. Оказа се, че това е траулерът, изпратен да ги търси. Спасителната акция завърши успешно — дори прекалено успешно, мислеше си Лайтолър, докато седеше увит в одеяла и сърбаше чаша горещо какао.

Ето че имаше да разказва нова история на Силвия. Тя щеше да бъде безкрайно радостна, че съпругът ѝ е жив и здрав, но едва ли щеше да бъде много доволна, като узнае, че при последното му корабокрушение беше потънала цялата покъщнина — включително грамофона на семейството, която бе на път към техния нов дом в Имингъм. Идеята да се използва един от корабите на негово кралско величество като фургон за местене на мебели в крайна сметка не се оказа толкова сполучлива.

Две седмици по-късно Лайтолър се върна в морето с нов кораб под негова команда. Разрушителят „Гари“ беше от тъй на наречения клас „Река“ и беше два пъти по-малък от „Фалкон“, но макар да бе по-тежко въоръжен, също като своя предшественик щеше да бъде пратен на претопяване или продаден на чужд флот, ако не беше избухнала войната. Корабът се числеше към Седма флотилия на Северноморския патрул. По устав командирът му трябваше да бъде капитан 3-и ранг и тъй като Лайтолър беше само лейтенант, при това от запаса, мина известно време, преди назначението му да бъде потвърдено. Освен това военният съд още не беше се произнесъл във връзка със загубата на „Фалкон“. Лайтолър беше окуражен от факта, че флотското командване беше сметнало за уместно да му повери друг кораб, преди да се разгледа делото — свидетелство, че мореходните му умения не се поставят под съмнение.

Независимо от обстоятелствата при потъване на военноморски съд винаги се назначаваше следствие, в което участваха командирът и другите потенциални виновници, в случая лейтенант Ерик Гордън и топчията Самюъл Шонк, за да се установи официално причината за крушението и дали някой носи определена вина. За голямо огорчение на Лайтолър обгореният от парата огняр почина, което придаде доста по-сериозен облик на цялата история.

Според Лайтолър в сблъскването нямаше нищо извънредно и никой не биваше да се обвинява за този инцидент. Нямаше какво да се крие и ако се придържаха към действителните факти, нещата щяха да станат съвсем ясни. Но същевременно той добре си даваше сметка колко мъчителни са тези дълги и подробни разпити. В предишните случаи му се налагаше да бъде само свидетел и процедурата пак беше достатъчно неприятна. Този път командуваният от него кораб беше потънал и той наистина беше изправен на съд, заедно с Гордън и Шонк.

Военният съд представляваше внушително зрелище и се оглавяваше от съдия, нарочно изпратен в Имингъм от Адмиралтейския съд в Лондон, като от двете му страни седяха не по-малко строги и заплашителни висши военноморски офицери с натезали от златни нашивки ръкави. Ако другите ответници бяха тутакси обзети от страхопочитание, това не важеше за Лайтолър — не попадеше за пръв път в такава обстановка.

Този път той бе решил да опита друг подход; предварително беше събрал цялата съответна информация за събитията, довели до сблъскването, както и за станалото впоследствие, като всичко всеобхватно бе изложено на хартия и размножено в няколко екземпляра, за да се предостави на съдебните заседатели. Макар и необичаен, той се надяваше, че с този метод ще избегне голяма част от въпросите, които иначе щяха да бъдат зададени.

Самият главен съдия се зае да изчете на глас цялото изложение, включително и блестящата характеристика, която Лайтолър беше написал на топчията: първокласен моряк, изключително способен и съвестен вахтен офицер, след като бе призован да заеме този пост, човек, чието поведение в нощта на крушението би могло да служи за пример, особено решението му да остане на борда, когато на всички бе дадено право да напуснат кораба. Лайтолър дори бе споменал като допълнение старанието на Шонк да поддържа висок дух у останалите, варейки чай и навивайки грамофона да свири. Наистина Лайтолър се почувствува малко неловко, когато съдията прочете и тази част. Някак не се връзваше с останалото, но така или иначе предизвика усмивка у всички. Именно върху топчията щеше да бъде съсредоточено вниманието на съда, понеже той беше дежурен на мостика по време на злополуката. Лайтолър отлично съзнаваше това и по-късно, прибегвайки до ново необичайно отклонение от установената процедура на военния съд, лично разпита Шонк, за да му даде максимална възможност да внуши на съда, че независимо от тази скъпо струваща грешка, на него все пак може да се разчита и той е достоен да заеме отговорен пост на някой от корабите на негово кралско величество.

Часът на истината настъпи, когато тримата бяха призвани обратно в залата да чуят присъдата. Погледът на Лайтолър попадна най-напред върху сабята му, която бяха му отнели при започване на съдебното заседание. Дръжката ѝ сочеше към него. Значи го бяха оправдали. А останалите? Излишно се безпокоеше. Не стига, че и тримата бяха напълно оправдани, за радост и облекчение най-вече на Шонк, но когато съдията се впусна във възхвала на демонстрираната от тях смелост при решението им да останат до края с обречения си кораб, на ответниците им стана чак неудобно.

Шонк и Гордън бяха повишени да служат на някои от новите разрушители в състава на армадата, докато Лайтолър щастлив се завърна на „Гари“ в Северноморския патрул с потвърдително назначение. За безболезненото приключване на делото несъмнено помогна статистиката, която сочеше, че от загубените досега във войната шейсет разрушителя почти половината са потънали поради сблъскване или някаква друга причина, неизтъчаша от враждебни действия. Впрочем Лайтолър трябваше да помисли и за личната си статистика. Да претърпиш четири корабокрушения, едно от които с най-много жертви в мореходната история, и да се отървеш от всички здрав и читав, това, виж, наистина бе нещо.

27.

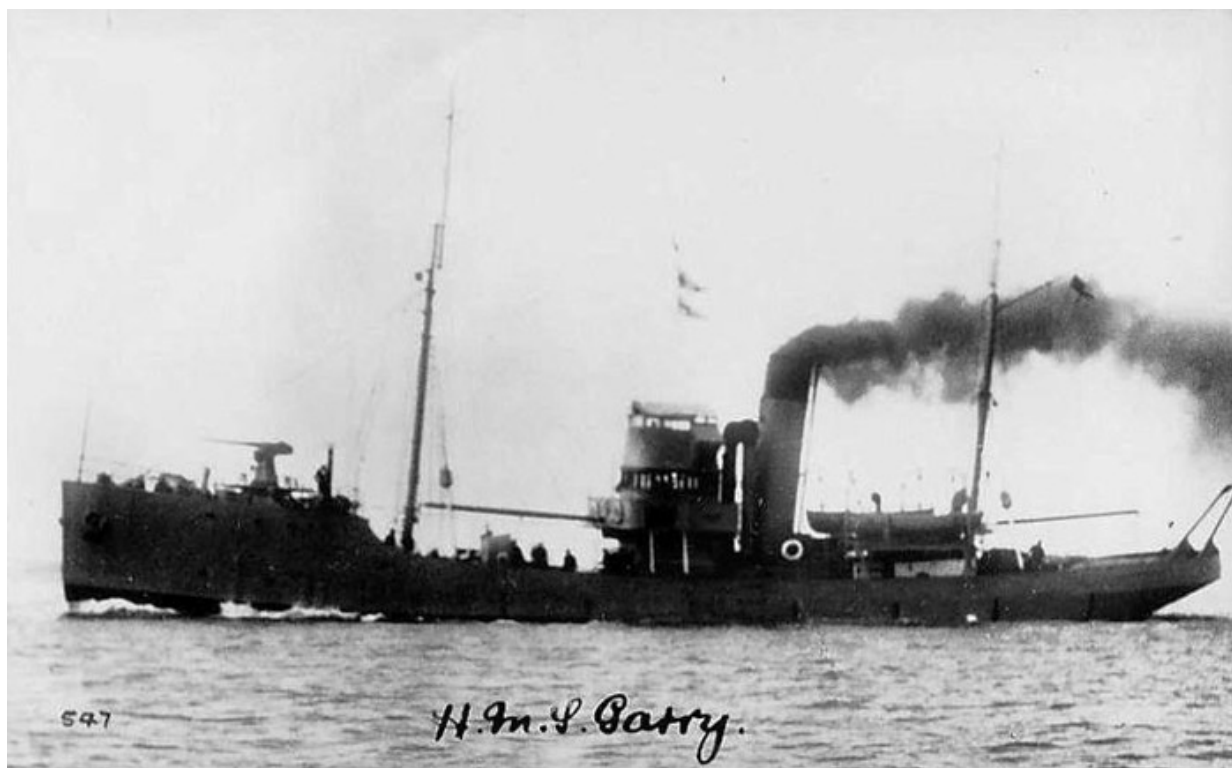
През месеците април и май на 1918 г. загубите на търговския флот бяха намалени до една трета от катастрофалните щети за същия период на 1917 г. Примката около подводниците на германците най-сетне започна да се стяга: броят на унищожените неприятелски подводници рязко се повиши и през пролетните месеци на 1918 г. 25 от тях със сигурност бяха изпратени завинаги на дъното.

Все по-трудна ставаше дейността на подводничарските командири, които откриваха, че ако преди винаги можеха да намерят самотни и беззащитни кораби, сега образуваните конвои се пазеха от разрушители, които правеха задачата на подводниците далеч по-сложна и опасна. На собствен гръб те започнаха да изпитват какво значи да си преследван и с вечно опънати нерви да се прокрадваш в дълбините под постоянната заплаха от атака с коварните подводни бомби, в случай че имаш неблагоприятното да покажеш перископа си в неподходящ момент. А едва ли имаше някой, който да те обстреля с по-яръстна решителност от капитана на „Гари“.

Лайтольър още не беше регистрирал потвърдено потапяне на немска подводница, макар да беше убеден, че на няколко пъти подводните му бомби са нанесли достатъчни поражения, за да свършат работа. Засега обаче му липсваше материално доказателство за успеха и докато не покажеше някаква годна за идентифициране останка, сметката му оставаше празна, независимо че бе получил поздравления за храбростта, с която беше отбил няколко атаки на подводници. Сега бе върховен командир на малка ескадра от четири разрушителя и вече бе прекарал през Северно море шест последователни конвоя средно с по четирийсет кораба и бе загубил само един съд. Жертвата беше рудовоз, който се взриви сред облак червен прах и изчезна под водата за броени минути. От екипажа се спасиха едва шепа хора. Наистина това беше просто един от стотиците потопени през войната кораби, ала за Лайтольър не беше така. Рудовозът беше част от поверения му конвой и той прие загубата му като лично поражение. Макар да бе сигурен, че е отмъстил на виновната подводница, все пак му липсваше тъй важното доказателство.

Лайтолър смяташе, че малкото жертви на охраняваните от него конвои се дължат на специфичната му стратегия на ескортиране, въпреки че по този повод си имаше непрекъснати разpravии с главнокомандувачия на източното британско крайбрежие адмирал Никълсън. Неговото повишение и произтичащата от това допълнителна отговорност ясно показаха, че независимо от неконвенционалния си подход, който беше в разрез с порядките на Кралския флот, Лайтолър беше заслужил уважението на своите командири. Въпреки противоречията с някои от тях Лайтолър упорито се придържаше към своите идеи и опонентите му трябваше да признаят, че дейността му даваше положителни резултати, които подкрепяха неговите теории.

Утвърденият от Кралския флот метод за охрана на конвой с ескорт от четири разрушителя изискваше един разрушител да плава на около миля пред четирите редици с товарни кораби, два да патрулират отстрани и последният да охранява отзад. Според Лайтолър по този начин конвоят оставаше твърде оголен, без да получава максимална защита от и без това ограничения военен ескорт. По неговата система два разрушителя се разполагаха напред от двете страни на водещите конвойни кораби, а другите два заемаха положение на двата фланга отзад. Така, твърдеше той, подводницата има по-малко време да изстреля торпедото си и да избяга. Ако врагът останеше незабелязан от челната охрана, задните разрушители имаха добра позиция, за да го видят навреме и да предприемат успешна атака.



Разрушителят „Гари“

Тактиката за борба с подводниците беше вечната тема на разговор в каюткомпанията на „Гари“, когато командирите на други разрушители при престой в пристанището идваха на борда да пийнат по чашка джин и да побъбрят с Лайтс. „Гари“ беше един от шлагерите на патрула и щом пристанеше, капитаните се трупаха около него като пчели на мед. Обичаха да слушат как Лайтольър убедено излагаше с дълбокия си, звучен глас своите идеи за защита от немските подводници. После, ако имаха късмет, Лайтольър току-виж започнал да разказва случки от миналото, стига някой да не пуснеше нетактична шега за „Титаник“ — тогава в помещението наставаше пълна тишина и разговорът набързо се сменяше. Лайтольър се ласкаеше, че е център на такова внимание, макар че предпочиташе гостите понякога да ходят да пият и нечий друг джин, защото запасите на „Гари“ вечно се нуждаеха от попълване.

Истинският последовател на християнската наука не би трябвало да пие алкохол, но от време на време на Лайтольър му бе трудно да спазва правилата, пък не ще и съмнение, че един-два джина с мъничко вода всекиму биха се отразили добре.

Лайтольър беше много уважаван и от собствения си екипаж, особено след като моряците на „Гари“ станаха най-добре хранените в

цялата флотилия. Но зад това се криеше една тайна, за която всички се бяха заклели да мълчат, иначе играта щеше да се разкрие и тогава сбогом, сити обеда и вечери!

Разочарован от неуспеха на подводните си бомби, които не даваха видим резултат от действията му срещу врага, Лайтолър междуременно им намери много плодородна допълнителна употреба. Опитът му отпреди години на Нитратното крайбрежие го беше научил, че хвърлен на подходящо място, един експлозив може да извади на повърхността изобилие от риба, и сега той отново прилагаше на практика наученото с отлични резултати. Северно море е богато на риба и с помощта на малки подкупи във вид на една-две бутилки джин Лайтолър научи от неколцина капитани на траулери, с които се сприятели, къде са най-добрите риболовни участъци. Ала всичко трябваше да се върши много предпазливо. Ако Адмиралтейството надушеше, че един от неговите капитани използва подводните бомби на негово величество (на стойност 400 лири стерлинги) всеки път да избива риба за екипажа си, доста високопоставени служители в Уайтхол биха изпаднали в недоумение. Риболовът, естествено, не можеше да се извършва по време на ескорт, тъй че единственият удобен момент бе, когато „Гари“ се отправяше на север да поеме конвоя. Пристигаха на мястото, където знаеха, че има риба, и с хитра усмивка Лайтолър подхвърляше на своя пръв помощник-лейтенант Гилеспи, че току-що е забелязал да изскача от водата перископ на подводница. На „Гари“ тозчас прозвучаваше заповед „По местата!“ и атаката с подводни бомби започваше. „За крал Джордж и за весела Англия!“ — извикваха матросите всеки път, щом бомбата политаше зад кърмата и морето потреперваше от взрива. Два заряда обикновено бяха достатъчни за целта, след което спускаха лодки и с импровизирани мрежи прибираха улова, докато готвачът, надвесен над перилата, даваше наставления и потриваше ръце при вида на планината от чудесни моруни, които скоро щяха да зацвърчат в камбуза му. Трябваше да действуват бързо, защото зашеметената на повърхността риба не след дълго се съвземаше и отплуваше. Не по-малко важно бе да не се застояват продължително на едно място, тъй като не беше изключено някоя вражеска подводница да се върти в околността.

Веднъж обаче тайният риболов на Лайтолър за малко не беше разкрит. Бяха намерили един особено богат на моруна участък край нос

Фламбъро Хед на норкшърския бряг между Бридлингтън и Скарбъро и рано една сутрин, когато се движеха на север да посрещнат конвой, те решиха да спрат там за закуска. Взривиха обичайните две подводни бомби и лодките бързо бяха спуснати, за да оберат зашеметената риба от повърхността. За нещастие, всичко това се разиграваше пред очите на фаровия пазач, който моментално се свързал с главното командване на източното крайбрежие и съобщил какво е видял. Не след дълго „Гари“ получи запитване от адмирал Никълсън, който искаше да знае какво са правили лодките му във водата в 7,00 ч. на тази дата. Когато Гилеспи предаде съобщението на Лайтолър, той си даде сметка, че на този въпрос много трудно ще отговори, особено след като знаеше, че неговият командир винаги е държал да се казва истината, пък и освен това едва ли би могъл да заяви, че са използвали лодките, за да търсят подводници. „Не се притеснявай чак толкова, Гиди — рече той на първия си помощник. — Предай на вицеадмирала следното: «Относно Ваша телеграма № 0014: лодките търсеха останки във водата».“ Кое то беше самата истина, и с това въпросът приключи. Този дребен инцидент помогна на Алфред Гилеспи да опознае своя командир. Независимо че Лайтолър беше доста по-възрастен от него, между двамата се създаде близка дружба, която се запази цял живот. В светлоокия буден момък от Дънди Лайтолър виждаше много неща от себе си на младини. И Гилеспи беше възпитаник на търговския флот, тъй че между тях веднага се породил непринудено единомислие.

Дълги часове разговаряха за тактиката за борба с подводници, при което Лайтолър изтъкваше своето мнение, че на всеки кораб в ескорта трябва да му бъде позволено да работи като самостоятелна единица в определени граници, за да може първо да действа и чак после да докладва, тъй че ако се появи подводница, да премине в атака без загуба на никакво време. Освен основните четири разрушителя ескортът обикновено включваше и пет-шест малки моторници, въоръжени с едно оръдие и подводни бомби, както и същия брой траулери със сходно въоръжение; понякога ги придружаваше и двойка разузнавателни самолети, за които Лайтолър без изненада установил предвид миналия си опит, че трябва да се грижи не по-малко, отколкото за корабите от конвоя. Всяка бойна единица в ескорта имаше право да стреля при най-малкия признак на опасност, макар че на няколко пъти, когато тревогата в действителност се оказала лъжлива, положението стана кажи-речи

неуправляемо, понеже всички съдове взеха безразборно да изхвърлят подводни бомби в пространството помежду си, при което имаше опасност да се сблъскат, че и нещо по-лошо — да се взривят един друг.

Лайтолър вече бе напълно убеден, че единственият начин да унищожи подводница, получавайки абсолютно сигурно доказателство за това, е посредством добре изпитания челен удар — тогава съмнение не можеше да има. Имаше едно обнадеждаващо обстоятелство. В първите години на войната „Гари“ беше ударил и потопил неприятелска подводница, което потвърждаваше, че корабът е способен на такъв подвиг, а имаше и нещо още по-насърчително: при ремонта повреденият вълнорез бе значително подсилен, за да се представи още по-добре в случай на повторно изпълнение от този род. След като беше видял с очите си какво могат да причинят подводниците на търговското корабоплаване, Лайтолър считаше, че една пратена на дъното подводница е равностойна на десет разрушителя. „Те са по-ненаситни и от най-кръвожадните акули, които съм виждал през живота си“ — казваше той на Гилеспи. Независимо от строгото му придържане към нормите на християнството, опреше ли до германски подводници, той като че ли не беше в състояние да се откаже от желанието си да убива.

В началото на лятото на 1918 г. в Северно море упорито се задържаше лошо време. Тъкмо когато изглеждаше, че се подобрява, бурите връхлитаха с удвоена ярост. Най-тежко бе, когато се налагаше да спрат машини край Фърт при силен североизточен щорм в очакване да срещнат конвоя при приближаването му до шотландските брегове. Отдавна Лайтолър не беше хващал морска болест, но в такива дни нерядко се питаше дали стомахът му няма да го предаде. Щом поемеха конвоя, положението слабо се променяше, докато се люшкаха сред надигащите се зелени планини през следващите два дни, следвайки курс на зигзаг с мъчителната скорост от 8 възла при вълни, които непрестанно заливаха открития мостик на „Гари“ и през цялото време ги мокреха до кости. Макар да бе в общи линии добър кораб, „Гари“ бе просто малко „по-мокър“, отколкото би предпочел Лайтолър. Както бе характерно за много разрушители с тези размери и конструкция, „Гари“, без да е нито подводница, нито хидроплан, имитираше най-лошите черти и на двете. Лайтолър смяташе, че подобно на морската болест, обривите от солената вода също са напад, останала в неговото ветроходно минало, но при триенето на мократа мушама о кожата му в

продължение на безкрайните бурни часове, прекарани на мостика, те отново се появиха, болезнени както винаги. Времето се оправяше обикновено, когато приставаха в Имингъм, и тогава със слънчевата топлина идваше и вонята от близката рибена фабрика. Понякога тя беше нетърпима, особено за най-близко разположените кораби, сред които почти винаги беше и „Гари“, и тогава моряците с охота гледаха да излязат отново в морето, независимо какво е времето.

Един подобен топъл ден в средата на юли „Гари“ получи вече станалата обичайна заповед да се отпрати на север, за да посрещне идващ от Норвегия конвой и да го съпроводи по пътя му край източното британско крайбрежие. Когато излязоха от естуара на река Хъмбър и потеглиха на север край нос Спърн, в морето имаше слабо вълнение, придружено от лек и топъл вятър. Лайтолър и Гилеспи бяха единомисленици, че ще е хубаво, ако просто за разнообразие времето този път е добронамерено към тях. Но те знаеха, че такива условия ще бъдат идеални и за техните смъртни врагове, които в спокойно време са най-точни и безпощадни и със сигурност ще дебнат да нанесат своя удар.

Капитан-лейтенант Вернер Фюрбингер засега нямаше успех със своята чисто нова подводница „110“, която беше извел от базата ѝ в Зеебрюге на пиратски рейд в Северно море.

Ежедневието на Фюрбингер вече не бе същото като в началния период на войната, когато беше толкова лесно всяка седмица да се потопяват неприятелски кораби с хиляди тонове водоизместимост без особена опасност от ответни действия. „110“ трябваше вече да се е върнала в Зеебрюге, но понеже този първи неин рейс се бе оказал толкова разочароващ, Фюрбингер реши да остане в морето още няколко дни с надежда нещата да се подобрят. Постоянното лошо време беше донякъде причина за липсата на успех, но дори когато имаше възможности за нападение, той не сполучи да потопи жертвата си. Най-близко беше до триумфа при торпилирането на петролния танкер „Спрукол“, който плаваше самостоятелно под охраната на три траулера, ала корабът не потъна и беше откаран на влекало в пристанището. Следващото си нападение осъществи почти седмица по-късно над един съд в конвой, но не успя да поразии целта, тъй като трябваше бързо да се потопи, за да избегне атакуващите го разрушители. Преди да се изтегли

в безопасност, преброи двайсет и шест подводни бомби, които избухнаха в близост до подводницата му.

В този период Фюрбингер почти непрекъснато стоеше под водата, с изключение на дългоочакваните кратки часове през нощта, когато излизаше на повърхността да вземе чист въздух и да зареди акумулаторите си, след което отново се потапяше преди разсъмване, за да продължи с трийсетчленния си екипаж своето безконечно подводно плаване с постоянно намаляващи изгледи за успех.

Докато „110“ се плъзгаше крадешком под водите на Северно море на няколко мили от Хартълпул в този хубав летен ден на 19 юли 1918 г., психическата и физическата издръжливост на Фюрбингер и неговия екипаж приближаваше пределната си точка. Горе на морската повърхност беше слънчево и горещо, рядък случай за това лято, но долу в подводницата беше дяволски студено и влажно и почти всички бяха премръзнали и простинали, макар да бяха дебело облечени. Самият Фюрбингер бе с плътен вълнен пуловер, шал и три чифта панталони, ала пак мръзнеше.

Беше някъде към 13,30 ч., когато германецът реши да качи подводницата си на перископна дълбочина, за да провери дали няма нещо на хоризонта. След като перископът изскочи на повърхността и бавно описа пълен кръг, очите на Фюрбингер светнаха. На по-малко от миля в северна посока право към тях приближаваше конвой от поне трийсет кораба. Забеляза, че е грижливо охраняван от разрушители и много други патрулни съдове, но той отдавна беше приел риска при своите набези да хвърля ръкавица на ескорта, като се уповава на бога и на щастливата си звезда, че ще се отърве невредим. Трябваше бързо да избере целта си, да изстреля четирите си носови торпеда и сетне с максимална бързина да изчезне в дълбините, определи най-големия кораб, който можа да открие в конвоя, и реши да го атакува. Ала осезаемото присъствие на охраняващите съдове затрудняваше заемането на добра позиция. Освен това този конвой имаше различен ескорт. Забеляза, че няма разрушител начело на корабите, както беше обичайно. Охраната изглеждаше много по-плътна, тъй че пролуките, от които можеше да се възползува, бяха твърде малко. Реши да чака. Наблюдаваше как корабите се изнизват пред погледа му и накрая съсредоточи вниманието си върху един товарен съд от около 3000 тона, който завършваше колоната. Още не беше дошъл достатъчно

близо, но може би след минутка-две ще му дойде хубаво на прицел. Завъртя отново перископа в пълен кръг и внезапно го спря. На стотина метра откъм кърмата му бързо приближаваше разрушител, който като че ли се движеше право срещу него. Дали ги бе видял, зачуди се Фюрбингер, или беше просто съвпадение? Предпочете да заложи на сигурността, прибра перископа и незабавно нареди да се потопят на двайсет метра дълбочина. Ала подводницата вече беше забелязана.

Пръв я видя един хидроплан, а моторният катер, който улови алармения сигнал на пилота, предупреди всички за грозящата опасност чрез многократни изсвирвания със сирената си. От мостика на „Гари“, разположен в ариергарда на конвоя, Лайтольър съзря как перископът се скри под водата почти право напред и в отговор на командата му „Пълен напред! По местата!“ разрушителят се понесе в атака. След като перископът изчезна под вълните, големият въпрос бе дали подводницата вече е изстреляла торпедата си и Лайтольър очакваше да чуе познатия тътен, придружен от воден стълб, избликнал край корпуса на още една жертва на коварните и безпощадни „акули“. Но Фюрбингер още не беше стрелял. Главната му грижа в момента бе да разбере дали са го открили. Надяваше се, че не са, и щом „110“ наближи двайсетметровата граница, нареди да останат на място. Вибрациите от тътнещите винтове над главата му станаха по-силни, докато накрая той прецени, че разрушителят е точно над тях. Зачака да настъпи моментът на истината, който не закъсня. От мостика на „Гари“ Лайтольър даде сигнал дълбоководната атака да започне. Един, два, три, четири — зарядите падаха последователно в морето, изстреляни от кърмата на разрушителя, последвани секунда по-късно от изскочил във въздуха висок воден стълб, докато „Гари“ целият се тресеше под напора на експлозиите. Напрегнат до крайност, Лайтольър нареди пълен завой, за да се върнат за нова серия от снаряди. Докато корабът извиваше в остър завой, очите му не се отделиха от обширния участък побеляла завихрена вода, където бяха хвърлени подводните бомби. Този път сигурно я удари. Сигурно. Не беше възможно да е издържала на такава канонада.

На двайсет метра под водата подводните бомби бяха избухнали в бърза последователност край корпуса на „110“ и бяха разкъсали обшивката на машинното отделение, откъдето главният механик съобщи на своя капитан, че през получената пробойна стремително

нахлува вода. Същевременно подводницата започна да се накрениява към кърмата, но не поради постъпващата вода, а защото при дълбоководната атака бяха пострадали хоризонталните ѝ кормила. Въпреки настойчивите команди на Фюрбингер „110“ отказваше да се гмурне на по-голяма дълбочина. Капитанът незабавно даде заповед да се напълнят резервоарите за потапяне и всички матроси да отидат на носа, за да се помъчат да върнат подводницата в равновесно положение. Промяна не настъпи. Нещо по-лошо — Фюрбингер осъзна, че подводницата не само не е в състояние да се потопи, ами започва да изплава нагоре и като че ли нищо не можеше да я възпре. Докато „Гари“ се завърташе в полукръг, заемайки позиция за нова атака, Лайтолър жадно наблюдаваше мястото, където разбърканите води вече се успокояваха, и търсеше да открие някакъв знак — маслено петно, плаваща останка, матроска фуражка, труп — въобще нещо, което да потвърди, че този път е успял.

„Пълнете! Пълнете! Всички резервоари да се отворят!“, крещеше Фюрбингер, но нищо не помагаше. „110“ упорито продължаваше да се издига. „Постъпва ли вода? Всички кранове отворени ли са?“, питаше отчаяно капитанът. Подводницата не реагираше. Последната му надежда за бягство угасна. Хвърли се към перископа и като погледна в окуляра, с ужас установи, че излизат на повърхността.

„Подводница се показва ляво на борд, сър!“ — долетя ненадейният вик на вахтения, разположен на прожекторната платформа на „Гари“. Но Лайтолър вече я беше видял. „110“ се показва под остър ъгъл с носа напред, след което се появи рубката във водовъртеж от пяна и стичаща се по стените ѝ вода; подводницата приличаше на чудовищна черна риба, която беше изхвърлена от дълбините и сега лежеше ранена и уязвима, блестяйки под лъчите на следобедното слънце.

„Завой наляво! — прогърмя гласът на Лайтолър. — Подводница на пеленг сто и двацет градуса. Петстотин метра. Огън!“ Докато малките кърмови оръдия на „Гари“ откриха огън в отговор на командата, Гилеспи отиде на дванайсетфунтовото носово оръдие и зачака разрушителят да се обърне наляво, за да може да използва основната му огнева мощ. Чакането беше мъчително. Най-напред подводницата кацна на мерника му и той откри огън. Забеляза как първият му изстрел, а сетне и вторият попадна в основата на

комендантската кула, докато междувременно на полесражението пристигнаха други съдове от охраната и се включиха в стрелбата.

Въздействието от тази канонада във вътрешността на подводната лодка беше ужасяващо. Усещайки раздрусващите удари от снарядите, които избухваха около корпуса и бойната рубка, Фюрбингер и онемелият му екипаж осъзнаха, че краят им е близо.

Удовлетворен от стрелбата си с носовото оръдие, Гилеспи се върна на мостика и хвана кормилото. Така трябваше да бъде: рамо до рамо с Лайтолър в часа на техния предстоящ триумф. „Ще й светим маслото — рече Лайтолър на Гилеспи. Ще й го светим... Уравнovesи кормилото, Гили... Сега давай право срещу нея.“ Фюрбингер видя през перископа как разрушителят рязко завива право към тях. Веднага разбра какво предстои. „Гари“ цепеше водата с максималната си скорост от 25 възла и неудържимо се носеше към своя неприятел. Фюрбингер гледаше как корабът се приближава и предупреди хората си да се подготвят за удара. Оставаха четиристотин, сетне триста метра... „Готови за челен удар!“ — ревна Лайтолър. Двеста метра, сто метра, петдесет метра... Тряяс!

При сблъскването вълнорезът на „Гари“ отскочи високо във въздуха, а в подводната лодка настъпи пълен хаос, когато корпусът ѝ полепна рязко настрани и матросите отхвъркнаха във всички посоки. Отначало Фюрбингер помисли, че ще се преобърнат, но лека-полека подводницата се изправи. Лайтолър вече бе уверен в победата си, ала го бе обхванала безпощадна стръв да изтрие от лицето на морето този кръвожаден звяр, причинил толкова смърт и страдание. Подводницата беше сериозно смачкана. Същото важеше и за вълнореза на „Гари“, който бе хлътнал и разкъсан. Сега животът и на разрушителя беше застрашен, ала командирът му дотолкова бе погълнат от своята жажда за унищожение, че не би позволил нищо да го откаже от мисията му. „Завой наляво!“ — извика на Гилеспи, подготвяйки кораба за нов челен удар с врага.

Фюрбингер разбра, че командирът на този разрушител няма намерението да му остави никакви надежди. Тъй че друг избор вече нямаше. „Напусни подводницата!“ — изкомандува той, нареждайки на първия си помощник оберлейтенант Льобел да отвори люка на рубката. Но Льобел не можа. Фюрбингер заповяда на главния механик да опита, но и той не успя. Накрая капитанът реши сам да се заеме с тази работа,

спомняйки си, че има една особеност при отварянето, известна само на него. Със силен пукот на освободен сгъстен въздух люкът най-сетне изхвъркна навън, отнасяйки фуражката на Фюрбингер. Понеже хората му се бяха стълпили зад него, той си даде сметка, че ще трябва пръв да излезе, но реши да се дръпне и да пропусне матросите покрай себе си, за да може да изпита удовлетворението, че като капитан последен е напуснал подводницата.

Сега „110“ имаше крен от 15 градуса ляво на борд, тъй като резервоарите за потапяне се бяха разпорили при сблъскването. Фюрбингер надникна извън кулата и за момент изпита чувството, че е зрител на някакъв чудноват театър. Навред около него гъмжеше от разрушители, множество други съдове плюс хидроплани, които вкупом гърмяха по неговата подводница. Приятелят му Лъобел беше ударен в крака от парче снаряд, но можеше да се справи с плуването. Трябваше да може. Вече всеки сам се грижеше за себе си. „Гари“ отново се понесе в нападение и Лайтольър видя как от люка на подводницата изскачат хора и се хвърлят в морето. Оръдията на разрушителя продължаваха да сипят огън, покосявайки неколцина от немските матроси при скока им в морето. Фюрбингер стоеше свит в бойната рубка, наблюдавайки повторното приближаване на разрушителя. Изчака до последния момент и изпреварвайки неколцината останали в подводницата матроси, скочи в морето тъкмо преди сблъскването. „Гари“ удари подводницата в средата, при което разкърти рубката и отново рязко килна съда настрани. Останалите вътре се помъчиха да излязат, но повечето не успяха. Падайки във водата, Фюрбингер видя как един от механиците му се улови за увисналата отстрани на разрушителя стълба и се покатери до палубните перила, където беше посрещнат от някакъв старшина, който заудря вкопчените му пръсти с дръжката на пистолета си, немецът извика от болка и полетя обратно в морето.

„110“ беше получила смъртоносен удар и за по-малко от минута отиде на дъното на Северно море. „Гари“ също беше тежко ранен и сега се полюляваше сред вълните, зашеметен от яростните сблъсъци с врага, докато хората от подводницата плуваха наоколо в очакване да бъдат прибрани. Ала за тяхно удивление се случи точно обратното. На палубата на „Гари“ се появиха огньари с големи буци въглища в ръце, с които започнаха да замерят хората във водата, крещейки: „Това е за

«Лузитания»!“ Фюрбингер видя как една буца уцели по главата младия му свързочник, който загуби съзнание и потъна, преди да успее да го достигне; после отново чу оръдейна стрелба.

На мостика на „Гари“ Лайтолър нито забелязваше, нито се интересуваше какво става с германците в морето. Пък и защо ли бе необходимо? Те бяха напълно готови да пожертвуват живота на хиляди хора, изпълнявайки кобното си дело. Нека сега го изпитат на собствен гръб. По-добре да остави на другите да се разправят с тях. Неговата работа беше свършена и вниманието му беше насочено изцяло към тежко осакатения му кораб — щеше ли да издържи до най-близкото пристанище? Винаги беше твърдял, че една подводница е равностойна на десет разрушителя, но най-хубаво щеше да бъде, ако наред със завоюваната победа успееше да спаси и собствения си кораб. Междувременно разрушителят „Стауър“ пристигна да прибере оцелелите 15 души от екипажа на „110“, включително Фюрбингер и Лъобел, докато Лайтолър даде команда „Малък напред“ и подкара „Гари“ към брега.

Първата му мисъл беше да се добере до някой песъчлив бряг и да заседне там с надежда по-късно разрушителят да бъде изтеглен и ремонтиран. Гилеспи ходи да провери повредата и се върна с вестта, че носът на „Гари“ е потънал три фута под водата, като напречната преграда към столовата е в тежко състояние и може да се скъса. Беше укрепена с дъски, които щяха да издържат известно време, но без никакви гаранции за по-дълго. Ако тази преграда поддадеше, падаше последната защита на кораба и с това щеше да настъпи неминуемата му гибел. Единственият обнадеждаващ факт бе, че макар столовата да бе наводнена, „Гари“ не поемаше повече вода главно благодарение на помпите. Имаше още един фактор в тяхна полза. Морето беше абсолютно спокойно и ако времето се задържеше все така, имаше шанс, макар и малък, да се доберат до пристанище. Но кое по-точно? Лайтолър знаеше, че по брега между реките Тайн и Тий имаше доста сравнително леснодостъпни убежища, като най-удобен беше Нюкасъл — пристанище, намиращо се малко на север от сегашното им местоположение и разполагащо с всички необходими средства за ремонт на такава сериозна повреда. Ала през цялото време нещо човъркаше Лайтолър и го подтикваше да направи опит да закара „Гари“ чак до устието на Хъмбър и базата в Имингъм. Тогава работата щеше да

бъде свършена както подобава, но Хъмбър се намираше на повече от 100 мили южно от тях.

Долу цареше голяма шумотевица и оживление, докато моряците трескаво работеха по жизненоважното заздравяване на преградата, запъвайки я с дървени подпори във всички възможни посоки. Лайтолър слезе сам да прецени положението и това, което в очите на обикновения наблюдател би могло да изглежда безнадежден случай, за него, при характерния му подход в критични моменти, не беше чак толкова безнадеждно. Да, рискът беше огромен, но щеше да опита: курс към устието на Хъмбър и Имингъм.

И така разрушителят „Гари“, за който едва ли някой уважаващ себе си корабен инспектор би подписал, че е в състояние да преплава и сто метра в сегашното си състояние, камо ли сто мили, потегли към базата си. В изпратената до Имингъм телеграма Лайтолър беше лаконичен: „Връщаме се на собствен ход с кърмата напред, скорост 8 възла.“

След като пълните подробности за положението на „Гари“ стигнаха до базата в Имингъм, адмиралът, отговарящ за бойната техника, не можеше да си намери място от тревога. Лудост беше да се прави опит за преплаване на цялото разстояние до Хъмбър. Изключено бе да успеят. Но въпреки положените усилия да убеди новия главнокомандуващ на операциите по източното крайбрежие адмирал Чарлтън да нареди на Лайтолър да се отправи към устието на река Тайн, „докъдето би могъл да се добере само с дяволски късмет!“, Чарлтън беше непреклонен. Желаше да остави Лайтолър да следва изборния от него път: „Човекът толкова много е плавал по море, че сам знае какво е най-добре да се направи. Нека пробва. Освен това мястото на «Гари» е тук, а не в Нюкасъл.“ Ако адмирал Чарлтън бе напълно уверен в преценката си своя подчинен, самият Лайтолър постави под въпрос разумността на решението си поне сто пъти в последвалите безкрайно дълги часове, докато гледаше как смачканият, осакатен вълнорез на „Гари“ потъва все повече във водата и с всяка измината миля се отделя все повече от корпуса, а съдбоносната преграда, от която всичко зависеше, заплашваше да се срути всеки момент. Това щеше да бъде една от най-тревожните и изнервящи нощи в морето, които бе прекарвал някога, а на него не му бяха чужди такива преживявания в миналото.

Морето остана милостиво спокойно, от седмици не се беше укротявало така, и те се молеха щастieto да не им изневери. Малко по-голяма вълна и надеждите им щяха да бъдат изгубени окончателно.

Нерядко в тази безконечна нощ се подновяваше дърводелската работа при възловата преграда: тук ще заковат маса от каюткомпанията, там ще подпрат с част от койка. Беше настанало време да се използва всичко на борда, каквото можеше да помогне за задържането на кораба на вода. Поел риска, Лайтолър отлично съзнаваше, че ако сега „Гари“ потъне, той ще трябва да отговаря за решението си да не се отправи към най-близкото пристанище, след като е имал такава възможност; нещата значително щяха да се утежнят, ако при крушението загинеха хора. А не ще и дума, че тръгне ли да потъва, „Гари“ бързо щеше да замине на дъното. Спасителните лодки бяха изнесени в готовност, но дори и при това положение беше малко вероятно, че ще има време да качи хората в тях и да ги спусне до водата.

Лайтолър се придържаше в максимална близост до брега, доколкото му позволяваха навигационните карти, готов да се отправи към плажа, ако фаталният момент настъпи. Хубавото бе, че в тия плитки води нямаше опасност да попадне на засада, устроена от подводници, а тъкмо сега едва ли имаше по-уязвим кораб на подводно нападение от „Гари“, който с мъка креташе на юг покрай еднообразния йоркширски бряг.

Уитби, Робин Худс Бей, Скарбъро, Фили Бриг — всеки задминат с неимоверни усилия ориентир означаваше, че се доближават до дома. Но за напрегнатия екипаж на „Гари“ мрачните очертания на бреговата линия с военновременно затъмнение на всички светлини по нея не предлагаха кой знае каква ориентация за движението на поразения кораб.

Когато заобикаляха нос Фламбъро Хед, най-сетне на източния хоризонт се пукна зората. Тази сутрин нямаше да спрат за закуска в любимия си риболовен участък. Въпреки всичко плахото настъпване на деня ги ободряваше. Ако не друго, това поне означаваше, че са издържали нощта; в същото време обаче с идването си дневната светлина напълно разкри влошаващото се състояние на „Гари“.

Отворът в счупения му вълнорез беше толкова широк, че според Лайтолър в него спокойно можеше да влезе цял автобус. Долу водата вече беше започнала да ближе краката на хората, които неуморно се

мъчеха да запушат дупките в преградата, през която морето все полесно си намираще път. Беше усетило, че има преимущество, и неизбежният изход от двубоя беше чисто и просто въпрос на време.

После на хоризонта се появи прекрасна гледка: два малки съда бодро напредваха към тях от брега. Това бяха имингъмките влекачи „Джофър“ и „Омир“, които идваха да помогнат на осакатения „Гари“. И то тъкмо навреме, защото кърмата на разрушителя се беше вдигнала толкова високо над водата, че рулят почти не беше в състояние повече да го управлява. „Омир“ щеше да се погрижи за този проблем, пхвайки се под кърмата докато „Джофър“ пое влекалото отпред. Ето така „Гари“ премина последните няколко мили — с напълно потопен нос, закачен на въже — от историческото си плаване с кърмата напред, за да заобиколи най-сетне Спърн Хед и да се добере по река Хъмбър до така желания сух док. Петнайсет часа бяха изминали от схватката му със „110“ и сега разрушителят наистина представляваше тъжна гледка, но затова пък бе окъпан в лъчите на славата. Раните си бе получил в победоносен бой, и то не само срещу германците, но и срещу морето.

Командирът на „Гари“ най-неочаквано се намери в ролята на герой, върху когото се сипеха сърдечни поздравления от вси страни, не на последно място и от самия адмирал.

Ала скоро бе повдигнат един въпрос, който хвърли лека сянка върху Лайтольовия триумф. Защо не беше положил усилия да прибере оцелелите от подводницата? А освен това немският капитан твърдеше, че той и хората му били замеряни с буци въглища и че по тях дори било стреляно, докато са били във водата. Лайтольър отговори, че е бил прекалено зает с тежко повредения си кораб и не е разбрал какво става наоколо. От друга страна е знаел, че корабокрушенците ще бъдат прибрани от останалите разрушители, а колкото до стрелбата, бе сигурен, че оръдията на „Гари“ са престанали да стрелят, щом подводницата е потънала, ала не можеше да гарантира за другите кораби от ескорта. Толкова много неща се случиха тогава и всичко беше станало наведнъж, поради което той просто не беше разбрал, че е възникнал такъв нежелателен инцидент.

Въпросът беше тихомълком потулен. Лайтольър получи една степен по-високо от предишното си бойно отличие и беше повишен в капитан трети ранг. Последвалите събития донесоха дори още по-голямо удовлетворение на Лайтольър. Водолазите, които слязоха по-

късно да огледат останките на „110“, успяха да извадят шифрови наръчници и друга информация за движението на немските подводници в Северно море, което доведе потопяването на още няколко подводници в същия район. Няколко месеца по-късно „110“ беше тайно извадена от дъното и откарана в Нюкасъл.

Що се отнася до „Гари“, само четири седмици след като за малко не беше станал петият поред потънал кораб с Лайтолър на борда, той излезе от сухия док и отново се зае с охраната на конвоите, но вече с чисто нов вълнорез и пресен слой боя, който беше прикрил всички белези от нанесените му тежки рани. Лайтолър обаче не тръгна с него. Беше получил най-голямата награда — канцеларска служба. Ала постът, на който го бяха назначили като един от първите помощници на адмирал Чарлтън, не му се нравеше чак толкова много. Искаше да се върне в морето и съвсем откровено каза на адмирала, че дори да му дадат нашивки до лактите, това пак няма да замени същинския кораб. След упорити спорове в крайна сметка той надделя и получи командването на голям нов разрушител, чийто строеж приключваше в Портсмут. Ала така и не му се удаде възможност да го изведе в морето. Малко преди разрушителят да бъде напълно готов, войната приключи. Беше настъпил дългоочакваният мир. Противникът беше победен и беше сключено примирие. Лайтолър не виждаше повече смисъл да се числи към военноморския флот с цялата му парадност. Трябваше да се върне на търговските кораби, където му беше мястото. Крайно време бе отново да тръгне по морските пътища през Северния Атлантис и колкото по-скоро, толкова по-добре.

ЧАСТ ПЕТА

ЯХТСМЕН

28.

Няколко месеца след приключването на Първата световна война „Уайт стар лайн“ поднови дейността си по линията до Ню Йорк. В годините непосредствено преди войната Ливърпул беше отпаднал на второ място по значение като изходно пристанище след Саутхамптън, но сега първите пътнически параходи за Америка потеглиха оттам и Лайтолър, който беше напуснал Кралския флот с чин на пълноправен капитан, беше назначен за старши помощник-капитан на „Селтик“, най-стария кораб от тъй наречената „Голяма четворка“. „Селтик“ беше твърде бавен за маршрута от Саутхамптън, но беше идеален съд за пътници с по-скромни възможности, плаващи по не толкова престижната линия от Ливърпул. След като беше торпилиран в Ирландско море през март 1918 г., „Селтик“ беше дочакал края на войната, заседнал край остров Ман, откъдето впоследствие беше изтеглен до Белфаст, за да бъде ремонтиран и напълно преобзаведен. Повишението на Лайтолър от първи на старши помощник беше все пак някаква утеха за това, че трябваше да плава с кораб, който не можеше да се сравнява със скоростта и блясъка на познатите му чистокръвни трансатлантически хрътки. Но той знаеше, че саутхамптънското пристанище скоро щеше да започне отново да обслужва пътници и тогава щеше да се върне в центъра на събитията.

Независимо от лоялното придържане към методите на търговското корабоплаване по време на службата му в Кралския флот, на Лайтолър все пак не му беше толкова лесно да се пренастрои към старото си призвание. Най-трудното от всичко бе, че беше привикнал да е командир на собствения си, макар и малък кораб, а сега се оказа принуден отново да отговаря пред капитана.

Тъй като „Селтик“ беше претърпял основен ремонт, преди да се заеме наново с пътническа служба, първите няколко рейса Лайтолър посвети изключително на организирането на корабния порядък, тъй че всичко да върви гладко по обичайния за „Уайт стар“ начин. Това не на последно място се отнасяше и до екипажа, който също като него се нуждаеше от известно време за пренагласа и осъзнаване, че вече не са

в Кралския флот и не е необходимо да застават мирно и да козируват при получаване на заповед. Но своевременно нещата влязоха в старите познати релси и Лайтолър отново стана истински пощенски офицер от Северния Атлантик.

За неговите работодатели обаче преходът не беше толкова прост. Основният проблем след войната беше недостигът на кораби. „Океаник“ вече не съществуваше, също и „Британик“, третият близък на „Титаник“ и „Олимпик“, който беше взривен от мина в Егейско море през 1916 г. и изобщо не доживя да изпълнява работата, за която първоначално беше предназначен. Що се отнася до „Олимпик“, той още превозваше канадски и американски войски до родината им, след което щеше да отиде в корабостроителницата на Харланд и Уулф за основен ремонт и преобзавеждане.

Когато няколко месеца по-късно се откри линията от Саутхамптън, обслужването ѝ временно се извършваше от два кораба: „Адриатик“ — друг параход от „Голямата четворка“, и „Лапландия“ — лайнер, взет назаем от американска компания. Междувременно Лайтолър беше оставен за голямо негово разочарование да работи в Ливърпул, но се надяваше да бъде прехвърлен на „Олимпик“, щом се върне на служба в Саутхамптън. По документи нямаше друг офицер в компанията с по-голям опит и квалификация от него за поста „старши помощник“ на кораба, който след завръщането си щеше да бъде гордостта на „Уайт стар лайн“. Лайтолър вече бе прехвърлил четирийсетте години и смяташе, че не е далеч моментът, когато ще му предложат и капитанския пост — хора, по-млади от него, в миналото бяха командвали лайнери на „Уайт стар“ и „Кунард“. Ако не бяха загинали с „Титаник“, Уайлд и Мърдок щяха да станат капитани по четирийсет години, а Артър Рострън беше и по-млад, когато му повериха командата на „Карпатия“ — лайнер на „Кунард“, който беше спасил всички оцелели от „Титаник“ корабокрушенци. Скоро след това на Рострън му беше дадено да командува „Мавритания“, най-вече в знак на благодарност от страна на компанията заради стореното в гибелната за „Титаник“ нощ. По-късно той щеше да бъде произведен в комодор на „Кунард“, за да получи впоследствие най-ценната титла — благородническо звание.

Когато „Олимпик“ най-сетне се появи на трансатлантическата сцена, завръщането му беше бляскаво. След завършване на струващия

500 хиляди лири стерлинги ремонт в „Харланд и Уулф“, който включваше модификация на котлите, за да работят не с твърдо, а с течено гориво, параходът беше отворен за посещения на белфастката общественост срещу вход от два шилинга и половина, като приходът, събран от четирите хиляди посетители за двата изложбени дни, беше даден за благотворителни цели. После „Олимпик“ отплава за Саутхамптън с голяма група високопоставени особи на борда, гости на Харолд Сандерсън, който беше поел председателството на „Уайт стар лайн“ от подалия оставка Дж. Брюс Исмей. На дадената на борда вечеря Сандерсън държа реч, в която нарече „Олимпик“ „най-ценната рожба на «Уайт стар лайн»“.

Що се отнася до Лайтолър, на него никога не му предложиха място на този параход; кракът му дори не стъпи и на двата нови лайнера на „Уайт стар“, които по-късно се присъединиха към „Олимпик“ в Саутхамптън — 34-хиляди тонният „Хомерик“, най-големият двувинтов съд на вода, и 56-хиляди тонният „Маджестик II“, който за следващите две десетилетия щеше да остане най-големият кораб по моретата и най-бързият, плавал някога под флага на компанията.

Когато се подбираха офицерите за „Олимпик“, Лайтолър беше пренебрегнат. За известен период той беше озадачен от този факт, но постепенно осъзна истината. Старият призрак отново бе дошъл да го навести; всъщност той никога не беше го изоставял истински.

Оглавена от ново управително тяло, „Уайт стар лайн“ държеше да поднови дейността си абсолютно на чисто. В техните планове нямаше място за офицери, свързани с бъдещото кошмари име на „Титаник“. Никакво значение нямаше, че така лоялно бе защитил компанията по време на следствието. Работодателите му далеч не изпитваха благодарност към него, а по-скоро виждаха в Лайтолър нещо като черна овца, спомен от една катастрофа, която желяха да забравят. Той твърде ясно осъзна, че вече не се ползува със същото уважение на компанията, както преди. Като офицер, който редовно беше повишаван и в един момент беше сочен за едно от бъдещите светила на „Уайт стар лайн“ с перспектива дори да стане комодор, сега Лайтолър трудно свикваше с мисълта, че кариерата му явно е стигнала до мъртва точка, т.е. офицерска служба на второразреден кораб. Голямата му амбиция да командува свой собствен кораб изглеждаше по-далеч от всякога.

Усещаше, че по всяка вероятност никога няма да постигне тази мечтана цел. Та кой разумен човек би поверил командата на бързоходен трансатлантически лайнер на офицер от злополучния „Титаник“? Това едва ли щеше да бъде подходящо за рекламата на „Уайт стар лайн“ в период, когато се стремеше с толкова усилия да изгради новата си репутация.

Все пак работодателите му не му затвориха напълно вратата — щеше да бъде прекалено очебийно, пък и нямаха преки основания. Принудени бяха да го вземат обратно и дори да го повишат в старши помощник; пък и в чисто професионално отношение той беше много полезен, особено непосредствено след войната, когато опитните офицери бяха крайно недостатъчни.

Ала това не продължи за дълго и вече беше очевидно, че Лайтолър повече не може да напредне в моряшкото поприще, и то не само в редиците на „Уайт стар лайн“, а вероятно и във всяка друга параходна компания, в която би се опитал да постъпи, колкото и голяма упоритост да прояви.

„Титаник“ беше камък на шията дори и за оцелелите младши офицери. Нито Боксхол, нито Питман, нито Лоу станаха някога капитани. От тримата най-настойчив излезе Боксхол, който плава по море до пенсия, за да завърши кариерата си като старши помощник-капитан на малкия лайнер „Аусония“, собственост на „Кунард“.

Лайтолър продължи да се бори още известно време, ала самоувереността му започна да го изоставя. Работата — това, което винаги е било на първо място за него след жена му и семейството — престана да му доставя повече радост и се превърна в дразнещо бремене. Устремът и ентузиазмът, които винаги беше проявявал в службата си, се изпариха като дим. Старият му приятел и противник — морето, някак не беше вече същото. Перспективата да остане старши помощник на „Селтик“ до живот — а само как се клатушкаше в бурно време това старо корито! — го съсипваше, особено след преживените вълнения като независим капитан по време на войната, които придаваха още по-тягостен облик на сегашното му безнадеждно положение.

Здравето му (макар че поклонникът на християнската наука у него го подтикваше упорито да отрича това) също бе започнало да се влошава. Напрежението от изморителната работа, която с всеки

изминат ден го отегчаваше все повече, изтощаваше и отслабваше организма му.

Имаше само един отговор. Трябваше да напусне „Уайт стар лайн“ и да се откаже напълно от морето. Силвия посрещна вестта с облекчение. Беше забелязала как за броени седмици съпругът ѝ беше остарял с десет години. Под очите му се явиха черни сенки, бръчките по лицето му се врязаха по-силно, косата му видимо оредя, а самият той чувствително отслабна. Като че ли всичко, каквото беше преживял през тия напрегнати и често разтърсващи години по море, в крайна сметка беше започнало да налага своя отпечатък.

Семейството също изигра голяма роля при вземането на това решение. Макар да се справяше въпреки недъга си, на Силвия ѝ бе все по-трудно да остава за дълго време сама и да се грижи за такова голямо семейство. Децата бързо растяха и двете по-големи момчета вече бяха юноши; тя чувствуваше, че ще бъде далеч по-добре, ако баща им е по-често около тях, за да ги държи под бащинското си око.

И така Лайтолър седна в каютата си на „Селтик“, за да напише най-мъчителния документ в живота си — молба за своята оставка. Докато през паметта му преминаваха изпълнените със събития трийсет години от моряшката му кариера, той си припомни дните, когато като млад юнга на „Примроуз Хил“ учеше за помощник-капитанското си свидетелство и често с преклонение се вглеждаше в корицата на учебника по мореходство от Тод и Уол, на която беше изобразен старият четиримачтов ветроход на „Уайт стар лайн“ на име „Селтик“. Наистина имаше голяма ирония в това, че трябваше да приключи кариерата си на борда на по-новия събрат на същия този кораб, който беше съзерцавал в далечното минало като връх на своите амбиции, които не се бяха осъществили точно така, както ги предвиждаше някога момчето.

Ала ако Лайтолър хранеше някакви слаби надежди някой да го възпре от решението му да напусне „Уайт стар лайн“, компанията, на която беше служил така вярно в продължение на повече от двайсет години, нямаше никакво намерение да го стори. Когато след последния си рейс от Ню Йорк до Ливърпул отиде да провери резултата в главната кантора, оставката му вече бе приета без нито дума на съжаление. В канцеларията човекът зад бюрото вдигна глава и рече с

пренебрежителен жест на ръката: „А, вие ни напускате, така ли? Е, добре, довиждане.“ И толкова.

Когато Лайтолър за сетен път премина през внушителния портал на канцелариите на „Уайт стар лайн“, намиращи се на Джеймс Стрийт, на гърлото му заседна голяма буца и очите му се навлажниха. Чувствуваше се страшно нещастен. Не толкова заради това, че трябваше да скъса с морето, колкото заради начина, по който всичко свърши. Толкова години беше посветил на тази параходна компания, а служителят дори не каза едно „благодаря“. Сякаш едва ли можеха да проявят по-голямо пренебрежение, нещо повече: направо бяха доволни, че му виждат гърба! Беше унижително.

Без повече да се обръща назад, Лайтолър усили ход надолу по улицата и хвана трамвай, за да се прибере час по-скоро при Силвия и децата.

Първите години на брега не допринесоха особено за самочувствието на Лайтс. Отвори предприятие за внос на кожи от Канада, но скоро средствата му се изчерпаха и той фалира. Семейството продаде ливърпулската си къща и се премести в Лондон. Тук Лайтолър получи работа като британски политически кореспондент на бостънския вестник „Крисчън сайънс монитър“. Ангажиментът му внезапно беше прекъснат, след като извършеният редакционен „преврат“ отстрани главния редактор, който го беше наел.

Това бяха години на икономическа депресия и той беше един от многото, които чукаха по вратите да търсят каквато и да било работа в застрахователните кантори на Лойд, в агенциите за товарни превози, в списанията за корабоплаване. Всеки път получаваше отговор, че е прекалено възрастен (вече приближаваше петдесет години) или че няма необходимата квалификация. При неговото семейство с пет деца и неизплатена ипотека на голяма къща той беше заплашен от същинска немотия. Уменията му да се справя по море не му служеха кой знае колко на сушата. Почти беше готов да се откаже от борбата.

Силвия беше тази, която спаси положението. Тя превърна техния дом в Пимликоу в пансион и скоро започна да получава доста добър приход, само дете сега Лайтолър трябваше да играе ролята на старши помощник (и огняр) на своята съпруга капитан. В края на краищата

бяха в състояние да осъществят една скромна мечта и да си купят една вила в Порт Виктория на река Медуей. Сега морето не беше повече господар, а арена за забавления с лодки.

Горе-долу по същото време семейството продаде пансиона си и вложи парите в търговски спекулации. Преместиха се да живеят в Пътни, а къщата в Порт Виктория засега решиха да запазят.

29.

Именно край Порт Виктория, в Кониър, през лятото на 1929 г. Лайтолър се запозна с един лодкостроител на име Чарли Купър и оттогава желанието му да притежава семейна яхта се превърна в натрапчива идея. Въпросът беше къде да я намери и как да я купи. Чарли Купър разреши въпроса: изнамери отнякъде бракуван адмиралтейски катер с парна машина и описа на Лайтолър как би могъл да го превърне от грозно патраво пате в красива елегантна яхта. „Готово!“ — извика новият му клиент и Купър се зае да оголи катера до корпуса от благонадеждно тиково дърво и да го префасонира съгласно чертежите, които двамата с Лайтолър бяха изготвили.

Плановете позволяваха първоначалният корпус с дължина 55 фута да се удължи до 60 фута посредством външна кърма. Щеше да притежава грубовата, но добре осъразмерена кормилна рубка с достатъчно места. Долу задната половина беше заета от просторен салон, свързан още по-назад с камбуза, а отпред се намираха спалните места, разпределени в три каюти, където спокойно можеха да се помещават шест човека, като в салона беше възможно да спят допълнителен брой хора. Пред спалните беше разположена тоалетната, която включваме и такова луксозно приспособление като баня. Двигателят се намираше в средата на яхтата. Монтираният първоначално „Парсънс“ с мощност 60 к.с. беше предназначен да задвижва единичният винт с максимална скорост от осем възла. По-късно Лайтолър го замени с дизелов двигател „Гленифер“, 72 к.с., който увеличи скоростта на яхтата с още два възла. За да бъде истинска моторна яхта, тя беше оборудвана с ветрила, едно отпред и едно отзад, като стъкмяването на бермудски кеч.



Яхтата „Съндаунър“

Когато настъпи денят за спускане на вода, яхтата беше вдигната от дока и плъзната по хелинга, за да бъде кръстена от Силвия „Съндаунър“ (австралийска дума, означаваща „скитник“). Месец покъсно яхтата беше снабдена с мачти и ветрила и бе готова за морски изпитания. От деня, в който новият собственик на „Съндаунър“ я пое, той не можеше да се отдели от нея. През следващите години всеки празничен ден от пролет до есен семейството прекарваше на лодката, като прекосяваше Ламанша до Европа и се отбиваше в различни пристанища по крайбрежието на Франция, Белгия и Холандия, извършвайки плавания с продължителност от по две-три седмици. В началото на 30-те години „Съндаунър“ правеше редовни посещения в Хавър, Сен Валери, Фекамп, Булон, Кале, Дюнкерк, Остенде, Бланкенберге, Флъшинг, Миделбург и Хага, като навремени проникваше и в мрежата на холандските канали. При тези плавания

участваха до девет-десет души. Според Лайтолър колкото повече бяха пътниците, толкова по-весело беше прекарването.

Колко хубаво беше да се почувствува отново командир на свой съд, макар това да бе една осемнайсетметрова яхта, а екипажът да бе съставен от жена му, децата и техните приятели. Както и по време на службата му в Кралския флот, взаимоотношенията между мостика и долната палуба бяха едновременно коректни и непринудени, белязани от взаимно уважение и толерантност. А печените меса, сладкишите и останалите ястия, които Силвия неуморно произвеждаше в камбуза, бяха безкрайно далеч от сушеното конско месо и корабния сухар, неразделни спътници в моряшкото чиракуване на Лайтолър в далечното минало.

През 1931 г. Лайтолърови се преместиха от Пътни в по-тихия квартал Кокфостърс в североизточната част на Лондон. Именно тогава Лайтолър реши, че могат да печелят пари, като отглеждат пилета по нова система на едро. Построи пилчарник в просторния двор зад къщата си и скоро се утвърди като авторитет по птицевъдство.

Междувременно децата пораснаха и почнаха да напускат домашното огнище, тъй че към края на 30-те години „Съндаунър“ често излизаше в морето само с двама души на борда — Лайтолър и жена му. Дните на младежките компании, които изпълваха яхтата с веселие и жизнерадост, уви, бяха отминали.

Така се изнизаха тези мирни години. Великобритания следеше с нарастваща тревога събитията в Германия. През юли 1939 г. изглеждаше само въпрос на време Англия и Германия отново да влязат във война. В този напрегнат момент за свой ужас Адмиралтейството осъзна, че ако върховното командуване реши да планира някаква военноморска атака или дори масирана офанзива по море срещу Германия, то не разполага с почти никаква съвременна информация за географията на германската брегова линия. Задължително бе да се набавят повече подробности за нейните заливи и заливчета, тъй че да се изберат най-подходящите места, където биха могли да пристават щурмовите отряди. Вече бе твърде късно да се изпращат съдове на Кралския флот, които нахално да обследват германските брегове пред погледа на потенциалния противник. Необходимо беше да намерят

някако с невинен наглед съд, който няма да събуди много подозрения. Но неговият собственик трябваше да има достатъчно добри познания за тия води и да е в състояние да извърши исканата шпионска дейност. Военноморското разузнаване, което наскоро беше оглавно от адмирал Джон Годфрай, направи дискретни проучвания в яхтклубовете по югоизточното крайбрежие на Англия и в края на краищата откри един отличен кандидат: капитан от военноморския запас на име Лайтолър. Изглежда, нямаше друг ветроходец, плаващ редовно из Северно море, който по-добре от него да познава германския бряг.

Лайтолър бе много озадачен, когато една дъждовна вечер към края на юли двама мъже с шлифери и шапки над очите потропаха на вратата му и прекъснаха разиграваната партия бридж. Казаха, че го търсят по държавна работа, и настояха да ги придружи веднага. — Гледай ти, каква криминална история, мислеше си Лайтолър, наслаждавайки се на приключенската загадъчност, докато мълчаливо пътуваха с колата по нощните лондонски улици, за да спрат накрая пред голяма и стара постройка в сърцето на Ийст Англия.

След размяна на странни пароли и множество други формалности на портала, както и на входната врата, Най-сетне влязоха във вътрешността на сградата, където атмосферата беше зловеща и потискаща, хората разговаряха шепнешком и като че ли за преминаването на всеки ъгъл се изискваше парола. Всъщност за Лайтолър цялата история бързо загуби първоначалния си чар и се превърна в досаден фарс, особено след като го накараха да седи в някакъв коридор и да чака да му кажат за какво са го повикали.

Най-накрая го вкараха в просторна канцелария, където служителят зад бюрото, чийто ръкави бяха богато украсени със златни нашивки, описа в какво се състои работата, която трябваше да се извърши час по-скоро. Лайтолър с радост се съгласи, но недоумяваше защо бяха необходими всичките тия глупости, вместо веднага да си дойдат на думата. Това беше друга страна на военноморската администрация, с която не се беше сблъсквал досега.

И така, след като получи инструкция за своята важна мисия, на другата вечер Лайтолър потегли със „Съндаунър“ през Северно море към германските брегове. Не беше шега работа и Силвия настоя да дойде с него. Успя да го убеди, че като е и тя на борда, ще събудят далеч по-малко подозрения.

През следващите две седмици „Съндаунър“ редовно се движеше край бреговата линия на Германия, сновейки между Фризийските острови — на борда ѝ един възрастен мъж и неговата съпруга просто се наслаждаваха на лятната си морска екскурзия със своята яхта. Ала през цялото време Лайтольър усилено фотографираше, скицираше и си водеше подробни бележки за стратегическите пунктове по брега, където според ограничените му военни познания би могло да се организира голям десант на войскови части. Където бе възможно, Лайтольър извършваше цялата работа скрит под палубата, снимайки през люковете, докато Силвия седеше на кърмата и или плетеше, или белеше картофи, представлявайки самата невинност.

Не по-малко важно от конфигурацията на брега беше да се знае характерът на крайбрежното дъно, поради което нощем Лайтольър хващаше лота и мереше дълбочини. Ако посред бял ден го бяха забелязали да върши тази работа, наистина щеше да възбуди нечие любопитство.

Целият материал — бележките, скиците, филмовите ролки и пр. — беше складиран в голяма брезентова торба с тежест на дъното, готова да бъде хвърлена зад борда, ако някой неканен посетител се качи на яхтата и реши да ги обискира. Но само веднъж по време на цялата мисия покрай бреговете, които съвсем скоро щяха да станат неприятелски, „Съндаунър“ привлече вниманието от сушата, дотолкова, че екипажът ѝ да се разтревожи.

Това се случи, когато „Съндаунър“ стоеше на котва в Нефритения залив недалеч от Вилхелмсхавен. Изневиделица зад носа се показва патрулен катер и се насочи право към тях. Настанена както винаги на кърмата, преструвайки се, че върши домакинска работа, Силвия моментално предупреди съпруга си, който тъкмо правеше снимки от люка под палубата. Междувременно патрулният съд закръжи любопитно наоколо, а от мостика му мъже със строги лица заразглеждаха „Съндаунър“ през своите бинокли, докато Силвия им махаше и правеше какви ли не идиотски движения. После по мегафон се разнесе гърленият въпрос: „Wo ist der Kapitan? Wo ist der Kapitan?“

Капитанът своевременно се появи със залитане откъм кормилната рубка с бутилка джин в едната ръка и с пълна чаша в другата — беше ясно, че шишето, което стискаше, му е дошло в повечко. Лайтольър вдигна чашата за тост към наблюдаващите германци, поднесе я до

устните си и я обърна на един дъх. За секунди каменните лица на германските матроси добиха озадачен израз, но сетне най-неочаквано се отпуснаха и всички избухнаха в смях при вида на този пиян моряк, люлеещ се по палубата на лодката си, докато съпругата му го следеше с явна неприязън и отвращение. Наситили се на забавната гледка, неканените гости обърнаха към открито море и изчезнаха. Лайтолър си отдъхна с облекчение. Обстановката се беше понажежила малко повече, отколкото би желал. Време беше да вдигне котва и да потегли. Но втори път не го обезпокоиха и когато няколко дни по-късно „Съндаунър“ се прибра у дома в Бърнам, където сега се намираше стоянката ѝ, тя донесе със себе си богата плячка от ценна информация, която даваше доста пълна представа за обследвания бряг, с фотографии не само на плажовете и вдадената в морето суша, но и на мореходната дейност, разположението на бреговата охрана и другите защитни приспособления, набързо изградени по цялата брегова ивица на Германия. Хората в онази цитадела в Ййст Англия щяха да бъдат много доволни от капитан Лайтолър, макар че, както се оказа, от неговото проучване нямаше да има практическа полза.

Няколко седмици по-късно Хитлер нахлу в Полша и Великобритания и Германия се оказаха в състояние на война. Почти незабавно съдбата нанесе жесток удар на семейство Лайтолър. Най-малкият им син Брайън, който беше постъпил в Кралските военновъздушни сили, загина още в първата нощ на войната при бомбардировка над Вилхелмсхавен, когато пилотираният от него самолет се сблъска с баражен балон. В семейството никога не бе имало любимци, но още от бебе Лайтолър винаги бе хранил особени симпатии към Брайън. Това беше тежък удар, но съдбата пожела да стане така, че макар и мъртъв, Брайън да помогне на баща си не след дълго да оцелее в поредния епичен момент в своята биография.

30.

Зловещият черен облак от дим пред тях лягаше като тъмна сянка върху синьото лятно небе, докато тътенът от артилерийската стрелба и експлозиите, наред с непрестанното бръмчене на самолетите, се носеше все по-отчетливо над Ламанша. Заедно с шума се разнасяше неприятна, гадна миризма едновременно на взривно вещество и изгоряло масло, която се спускаше от този злокобен, отблъскващ облак.

Дизеловият двигател на „Съндаунър“ пърпореше ритмично и тласкаше яхтата все по-близо до бойните действия. Тъй като беше малко по-бърза от останалите съдове, тръгна с нея от Рамсгейт, тя постепенно ги остави зад себе си и сега напредваше сама към Дюнкерк. Тричленният ѝ екипаж — Лайтольър, най-големият му син Роджър и юношата Джералд — напрегнато наблюдаваше небето и морето.

После Лайтольър забеляза опасността. „Ляво на борд!“ — извика той на Роджър, който държеше кормилото. Реагирайки моментално на бащината команда, Роджър завъртя кормилото и „Съндаунър“ в обичайния си стил рязко се отклони. Във вълните на няколко крачки от корпуса заплашително щръкнаха и се скриваха издайническите рога на плаваща мина. Измъкнаха се на косъм при своето първо съприкосновение с рисковете на войната. Единственото, което можеше да направи Лайтольър, беше да предупреди плаващите в обратна посока съдове с надежда, че ще бъде изпратен миночистач, който да се справи с нея, преди някоя нещастна лодка да е намерила своята гибел.

Няколко минути по-късно три неприятелски изстребителя, които летяха на голяма височина, търсейки обекти за нападение, забелязаха „Съндаунър“ и се впуснаха в атака. Лайтольър се приготви да маневрира, но точно тогава откъм кърмата го настигна един английски разрушител и откривайки огън с противовъздушните си оръдия, успя да прогони самолетите, преда да са имали възможност да обстрелят моторната яхта.

Този инцидент съвсем ясно показва на Лайтолър колко уязвима и незащитена е лодката му, на чийто борд единствените бойни средства бяха една пушка и една каска. Реши да смени бялата си фуражка с черна барета — нямаше смисъл да се превръща в по-голяма мишена, отколкото бе.

Наближаваха центъра на събитията. Като подходиха към френското крайбрежие и бреговете на Дюнкерк се очертаха по-ясно под завесата от черен дим, стелещ се над целия район, на хоризонта се появи една плътна огнена стена — земята там сякаш навред гореше. Явно се водеше страшна битка. Встрани от основния димен облак небето беше надупчено от взривяващи се противосамолетни снаряди и трасиращи куршуми, които пищяха из въздуха във всички посоки под постоянния вой на самолетите, налитаци като разлютени оси, а след тях се носеше грохотът на падащите бомби, превърнали цялото море в клокочещ вулкан от непрекъснати водни изригвания.

Ето това беше Дюнкерк.

Малко встрани от курса си Лайтолър забеляза една подпалена моторница, чиито обитатели отчаяно махаха за помощ. „Съндаунър“ се приближи и прибра екипажа ѝ от двама души плюс трима матроси, взети от Дюнкерк. Докато ги качваха на яхтата, капитанът на поразената лодка — двасет и петфутова моторница на име „Уестърли“ — предупреди Лайтолър, че на борда си има 200 галона петрол, който щеше да се възпламени всеки момент. Повече думи не бяха необходими: веднага щом хората от „Уестърли“ бяха прибрани, „Съндаунър“ запърпори с пълна мощност, за да се отдалечи колкото може повече от горящата лодка. Бяха изминали стотина метра, когато се чу оглушителен взрив и „Уестърли“ експлодира в гигантска огнена топка. Това беше краят на нейния Дюнкерк, ала макар да бяха спасени от сигурна гибел, краят за петимата прибрани от Лайтолър мъже беше още твърде далеч, защото те се връщаха обратно в преизподнята, от която идваха, докато стократно биха предпочели да се движат в друга посока.

Скоро самолетите на Луфтвафе отново съсредоточиха вниманието си върху „Съндаунър“.

От ятото им, изпълнило небето (а там нямаше нито един самолет на Кралските военновъздушни сили) се отделиха с кошмарен вой два пикиращи бомбардировача „щучка“, които се спуснаха към тях, а този

път в близост нямаше приятелски разрушител, който да ги предпази от врага. Вдигнал глава към небето, Лайтольър не отделяше очи от водача на двойката и нареди на Роджър да бъде в готовност на кормилото. С отличителния за „щуките“ убийствен писък първият самолет продължаваше да слиза към морето. Лайтольър го следеше непрестанно и щом усети, че врагът се готви да нанесе своя удар, извика на сина си: „Ляво на борд!“. „Съндаунър“ моментално направи остър завой, а водата край корпуса ѝ изригна в мощен фонтан, който заля палубата с потоци вода и почти я изхвърли над морската повърхност. Първата „щука“ не улучи, но атаката на втория изстребител тепърва предстоеше. Лайтольър все така зорко следеше неговото приближаване. На кормилото Роджър хладнокръвно очакваше командите на баща си. „Дясно на борд!“ — извика той, удряйки с юмрук по стената на рубката. Този път откъм левия борд морето отново подскочи в гигантски воден стълб под въздействието на взрива, при което „Съндаунър“ повторно беше окъпана, полягайки силно настрани от удара на въздушната вълна. „Щуките“ възмутени отлетяха. „Съндаунър“ спечели един рунд, ала Лайтольър отлично съзнаваше, че ще има още много схватки, преди да настъпи краят на днешния ден.

Пораженията, понесени през тази сутрин от спасителната флотилия Дюнкерк, бяха твърде тежки — особено потопяването на два транспортни кораба и четири разрушителя, плюс два тежко засегнати, поради което бе взето решение да се преустанови плаването денем. Евакуацията можеше да бъде напълно завършена през следващите две нощи. На 1 юни щяха да приключат последните благородни усилия да се изтеглят колкото е възможно повече войници, с каквито съдове бяха оцелели, след което се очакваше германците да сломят съпротивата на ариергарда, който упорито защитаваше бързо намаляващата площ около пристанището. До този момент повече от 200 хиляди войници вече бяха прибрани от крайбрежието, ала още толкова оставаха обсадени от противника. Един от синовете на Лайтольър — Тревър, лейтенант от свързочните войски, беше сред онези щастливци, които бяха успели да се измъкнат и вече бяха у дома в Англия. Баща му беше много благодарен за това, ала на европейския бряг имаше още хиляди други синове, които заслужаваха да бъдат спасени.

„Съндаунър“ почти беше стигнала до своето местоназначение, подхождайки към брега по маршрут „Х“ — курс, който преведе яхтата

в широка дъга покрай буя Грейвлайнс, докато небосводът продължаваше да е все така осеян с неприятелски самолети. „Щуките“ непрекъснато пикираха с писък и безразборно хвърляха бомбите си върху кораби и хора. Обектите бяха от лесни по-лесни за уцелване: в Дюнкерк самолетите на Луфтвафе буквално ги чакаха „на гюме“.

„Съндаунър“ отново беше атакувана: немски изстребител я връхлетя откъм кърмата. Именно в този момент Лайтолър си спомни за Брайън и някои подробности, които беше обяснявал на баща си от своето обучение — как пилотът на бомбардировача се предпазва от нападенията на изстребителите, и по-точно за това, че атакуващият самолет трябва да вдигне мерника на картечницата си, за да може да се прицели. Нареди на Роджър да застане на кормилото и зачака загледай в изстребителя „Месершмит 109“, който бързо се снишаваше над тях. Трябваше да бъде търпелив. Не биваше да избързва със своя ход. Трябваше да чака... да чака... да чака... Жълтият нос на изстребителя забележимо се повдигна. „Дясно на борд!“ Послушна на руля както винаги, „Съндаунър“ направи своя пирует, докато картечниците на „Месершмит“-а започнаха да бълват смъртоносен огън, ала посяха с куршуми само празното море, където допреди миг беше плавала тяхната мишена. Пилотът обаче реши пак да опита, описа един кръг и се насочи към целта, но Лайтолър зорко го наблюдаваше. „Дясно на борд!“ Картечният огън отново опали морето, а „Съндаунър“ продължи пътя си, без дори една люспа боя да падне от корпуса ѝ. Пилотът не си направи труд да опита пак. Наоколо имаше изобилие от достъпна плячка, която беше много по-лесна за уцелване от тази пъргава лодка. Докато самолетът се отдалечаваше, Лайтолър си помисли за своя загинал син и благодари на провидението. Брайън бе дал своето, за да им помогне да се отърват от поредната заплаха. А добрата стара „Съндаунър“ се държеше великолепно. Само каква лодка се оказа! Лайтолър обаче скоро разбра, че бойното кръщение на яхтата не е преминало толкова безболезнено, както му се стори отначало. Независимо че хвърлените от „щуките“ бомби не я бяха засегнали, от експлозиите в близост до корпуса ѝ се бяха разкъсали два шева и „Съндаунър“ започна да поема вода. Включи помпите и с облекчение забеляза, че успяват да се справят с теча, ала критичният въпрос, какви беди още очакваха яхтата, си остана.

Първоначалният замисъл на Лайтолър бе да отиде право на плажа, откъдето синът му Тревър беше прибран преди два дни, и да натовари войници оттам, но хората от „Уестърли“ му казаха, че по плажовете няма повече войски и качването става от външните кейове.

Като приближиха пристанището, пред очите им се разкри целият ужас на събитията. Районът навред беше осеян с отломки. Навсякъде край рейда се виждаха горящи и потъващи кораби, а водата гъмжеше от останките на десетки унищожени съдове, покосени от бомбите и оръдията на врага; във водата имаше и части от мебели, натрошено дърво и какви ли не други отломки, плаващи в едно огромно нефтено петно. „Съндаунър“ намали скоростта и внимателно се запровира през целия този хаос, минавайки край мястото, където неотдавна беше потънал един голям френски транспортен кораб, но тук, освен обичайните останки от крушение, сред вълните се носеха много безжизнени човешки тела.

Докато „Съндаунър“ пълзеше предпазливо към Уест Мол, продължавайки да се промъква през безброй следи от разрушение, отзад го настигна голям транспортен кораб със сив корпус. Пикиращите бомбардировачи незабавно го налетяха. Изсипаха смъртоносния си товар и корабът изчезна в огън и дим. „Потъна!“ възкликна смаяно Лайтолър. Но най-неочаквано от гъстия облак дим се показа транспортният кораб, цял и сякаш невредим, и спокойно заплува към пристанището, за да продължи с изпълнението на своята мисия. Този инцидент вля нова увереност в Лайтолър и той последва транспортъора през входа на Дюнкерското пристанище.

А там гледката беше покъртителна: хиляди и хиляди войници стояха струпани по кейовете, търпеливо очаквайки своя ред да се качат и отплават, докато врагът непрекъснато връхлиташе върху тях от въздуха. Бомбеният и картечен огън се сипеше непрестанно, а войниците просто нямаше как да се предпазят и напълно беззащитни приемаха ударите. Но независимо от тежките загуби, малки и големи кораби постоянно прииждаха и прибираха войниците. Един друг яхтсмен, който също бе в Дюнкерк на 1 юни, по-късно ще опише сцената така: „Нямаше разлика между военноморски кораб, влекач, баржа, яхта или моторница. През целия този ден те бяха едно неотделимо цяло, което полагаше страшни усилия. Водите на Дюнкеркските канали, тесните протоци на пристанището и подходите

към него представляваха нечовешки хаос от движение и гибел...“ (Дейвид Дивайн, „Дюнкерк“).

Тъй като при пристигането на „Съндаунър“ в пристанището имаше отлив, Лайтолър си даде сметка, че е невъзможно да товари хора от изскочилия високо над водата кей. Прекоси отсреща и се доближи до разрушителя „Уорчестър“, в чието лице разпозна кораба, който ги беше настигнал на идване и беше отбил първото нападение на „щуките“ върху тях. Разрушителят можеше да се използва за слизане от кея на „Съндаунър“. Почти се бяха изравнили с бойния кораб и Джералд се канеше да хвърли въже на борда му, когато се чу страхотен гръм и блесна ослепителна светкавица. „Господи, свърши се!“ — беше първата мисъл на морския скаут. После същото се повтори и той разбра, че все пак още е жив. Кърмовите оръдия на „Уорчестър“ бяха открили огън, за да отбият поредната въздушна така. Звучеше наистина успокоително, но беше непоносимо за ушите.

Лайтолър се качи на борда на разрушителя, където вече се качваха войници, и намери командира му, капитан Алисън, на когото предложи своите услуги.

„Колко можете да вземете?“ — попита настойчиво Алисън. По време на едно състезание Лайтолър беше качил 21 души на борда, но сега смяташе, че ще може да побере малко повече. „М-м, около стотина!“, отговори той, без да е напълно убеден в това, което казва. Капитанът погледна малката яхта край борда, сетне удивеният му поглед се върна върху собственика ѝ: „Сигурен ли сте?“ Лайтолър не беше сигурен, но беше готов да опита; кимна в отговор. Алисън отиде да се посъветва с някакъв армейски офицер, после се върна: „Добре! Качвайте ги!“

Преди да потеглят от Чизуик, Лайтолър, Роджър и Джералд цяла нощ бяха работили, за да свалят на брега всичко подвижно от яхтата: койките, канапетата, салонната маса, готварската печка на Силвия, мивката и дори мачтите, само и само да освободят повече свободно пространство, което би могло да означава място за повече войници.

Качването в „Съндаунър“ започна. Нямаше тежко ранени войни, но неколцина на борда бяха със сериозни обгаряния на кожата. По нареждане на шкипера си Джералд веднага организира превързочна на покрива на рубката и се зае да нацепи на ивици няколко чаршафа —

друга част от обзавеждането на „Съндаунър“, която Лайтольър предвидливо беше решил да не оставя на брега.

Докато войниците се качваха в яхтата, неприятелските въздушни атаки не секваха, но оръдията на „Уорчестър“ поддържаха непрекъснат преграден огън и като че ли възпираха самолетите на Луфтвафе. Британската авиация рядко се явяваше на бойната арена и най-вече се разчиташе на разрушителите като „Уорчестър“ за отбиване на постоянните въздушни атаки през последните дни, но техните боеприпаси бързо привършваха. А по време на кратките престои в Дувър за разтоварване на войските не оставаше свободно време за тази работа, защото корабите бързаха час по-скоро да се върнат в Дюнкерк и да евакуират още хора. Но Лайтольър беше спокоен, че поне засега „Уорчестър“ разполагаше с достатъчно снаряди, за да държи ескадрилите на Луфтвафе на почетно разстояние, докато „Съндаунър“ беше привързана за него, тъй че екипажът на яхтата можеше да се посвети на товаренето.

Според предварителната уговорка Роджър беше заел място под палубата и настаняваше войниците първо там, използвайки всеки свободен сантиметър, а баща му стоеше на палубата с един матрос, който ръководеше слизането на борда. Всички получаваха нареждане да оставят въоръжението си на палубата и щом идат долу, да лягат в цял ръст на пода, за да поддържат равновесието на лодката. Явно Роджър се справяше отлично с настаняването на войниците. Когато броят им достигна петдесет, баща му попита: „Как е?“ „О, има още много място!“ — долетя бодрият отговор.

Като стъпваха на борда на малката моторна яхта, мнозина войни се упрекваха, че не са оправдали надеждите на Англия. Знаейки какво беше преживял собственият му син, Лайтольър страстно ги убеждаваше в противното. Заради сърцатия дух, с който се бяха сражавали докрай, уверяваше ги той, всеки един от тях заслужава дълбоката благодарност на родината си.

Когато войниците на борда станаха седемдесет и пет, Лайтольър отново попита сина си какво е положението. „Вече е малко претъпкана“ — призна Роджър, добавяйки гордо, че е настанил двама души в банята и един в тоалетната. Като чу това, Лайтольър мигновено реагира: „Надявам се, че войниците в банята са си свалили ботушите!“ Джералд се учуди как е възможно човек точно в този момент да се

обезпокои, че някой бил влязъл с ботуши в банята му. Ботушите на двамата войници надлежно бяха изхвърлени, а също и ботушите, както и каските, на всички останали. Тази мярка беше взета, с цел да се намали общото тегло. Същото се отнасяше и за цялото военно снаряжение на борда, включително и пушките, които бяха струпани на палубата. Някои войници изобщо не желяеха да се разделят с оръжието си. Армейската дисциплина ги беше научила, че пушката е най-добрият приятел на войника, а от друга страна всички знаеха, че в случай на загуба оръжието се заплаща. Шкиперът трябваше да положи доста усилия, за да ги убеди, че днешният ден е изключение. За кратко всички донесени на яхтата пушки послушно, макар и крайно неохотно, бяха хвърлени във водите на Дюнкеркското пристанище. Когато броят на войниците по палубата и в рубката наближи петдесет души, корпусът на „Съндаунър“ вече бе потънал забележимо и Лайтолър почувства как яхтата определено започва да се задъхва. Реши, че товарът ѝ е достатъчен. Като се прибави тричленният екипаж и петимата корабокрушенци от „Уестърли“, на борда на яхтата сега имаше точно 130 души. Не беше за вярване, но сметката не лъжеше. Нищо и никаква осемнайсетметрова черупка беше успяла да побере 130 човека.

„Съндаунър“ се отдели от „Уорчестър“ и излезе от пристанището, за да поеме през Ламанша, без никой да е в състояние да гарантира, че този път ще успее да се справи. Яхтата беше абсолютно сама, лишена от защитаващите я противосамолетни оръдия на разрушителя, а присъствието на Кралските военновъздушни сили във въздуха беше твърде незначително в сравнение с ордите от вражески самолети, които преследваха бегълците. Няколко по-малки съда с размери като на „Съндаунър“ бяха принудени от неудържимите въздушни набези на противника да се върнат обратно. Макар и доста тромава с огромния си товар „Съндаунър“ междувременно напусна Дюнкерк, криволичейки между плаващите отломки. Лайтолър сега се съсредоточи повече върху маневрирането и командите към Роджър на кормилото, докато войниците по свое усмотрение определиха съгледвачи на кърмата, носа и двата борда, които да следят дали някой

неприятелски самолет няма да прояви специален интерес към „Съндаунър“. Не се наложи да чакат дълго.



Лайтолър като командир на ветроходен съд по време на Втората световна война

„Шкипер, един се насочва към нас!“ — чу се тревожен вик. Двумоторен „Юнкерс 88“ се снишаваше за бомбардиране и, определено имаше за цел „Съндаунър“. Когато самолетът се озова почти над главите им, Лайтолър даде вече добре отрепетираната команда на Роджър: „Ляво на борд!“ Бомбардировачът се спусна съвсем ниско и пусна своя подарък, но независимо от целия си товар „Съндаунър“ ловко реагира на кормилото и рязко изви, заравяйки перилата на единия си борд във водата, докато войниците по палубата седяха вкопчени по местата си — някои свити на кълбо, други проснати по корем, — в очакване на бомбата, която експлодира на няколко метра от тях в морето. Претъпканата с народ малка лодка беше прекалено апетитна цел, за да се изостави след първия опит. Бомбардировачът настъпи втори път, но и сега в решителния момент жертвата му внезапно смени курса и бомбата падна встрани. Летецът тъкмо се готвеше за трета атака, когато за радост на „Съндаунър“ в

небето изникна един британски „Спитфайър“, приближи неприятеля откъм опашката и с мощен залп от осемте си бордови оръдия порази германския „Юнкерс“, който полетя надолу в пламъци. Ала първоначалното удоволствие от тази гледка, което изпитаха зрителите на „Съндаунър“, изведнъж се превърна в ужас. Удареният самолет се канеше да падне право върху тях, сякаш искаше със сетния си дъх да унищожи веднъж завинаги убягналата му цел. Но за огромно облекчение на всички горящият факел се заби вертикално в морето и експлодира в огнено кълбо на петдесетина метра от кърмата на яхтата. От палубата на „Съндаунър“ се разнесоха тържествуващи възгласи. Този бомбардировач се беше оказал прекалено настойчив. „Съндаунър“ продължи своя тежък ход с доста намалена скорост, нямаща нищо общо с обичайните му десет възла, и скоро отново беше забелязан от вражески изстребител, който се впусна в атака. Яхтата вече бе доказала, че макар и да гази дълбоко, продължава отлично да реагира на кормилото, но картечните на германския „Месершмит“ щяха да я поставят на сериозно изпитание. Лайтолър следеше самолета и чакаше, припомняйки си отново думите на своя загинал син: „Когато повдигне носа си обикновено с десет-петнайсет градуса, това е моментът, в който открива огън.“ „Ляво на борд!“ „Съндаунър“ рязко изви както предишния път, а порой от картеч надупчи морето край десния му борд. Изстребителят премина с трясък над тях и се върна. Явно щеше да опита пак. Така и стори, но резултатът беше същият. Направи трети опит, но отново без успех. В края на краищата и този пилот като останалите отлетя разочарован от стрелбата си, докато „Съндаунър“ продължи напред без нито един пробив от куршум в скъпоценния си тиков корпус и — нещо по-съществено: без да е засегнат нито един от нейните пътници. Яхтата се представяше превъзходно. Час по час неприятелската авиация я атакуваше. Понякога летецът опитваше само веднъж, друг път — повече. Ту я бомбардираха, ту я обстрелваха с картеч. Застанал на носа, напълно открит и незащитен, Лайтолър вече бе свикнал с новата си роля, докато войниците се притискаха един в друг около него, а той зорко следеше неприятеля, готов да даде решителната команда, щом настъпи подходящият момент. „Ляво на борд!“ „Дясно на борд!“ Роджър реагираше мълниеносно на заповедите, докато баща му размахваше юмрук и яростно ругаеше германците, които се мъчеха да унищожат

лодката му. Роджър рядко беше чувал баща си да употребява такъв език, но в случая Лайтолър беше изоставил всякакви задръжки и ругатните му като че ли помагаха по своеобразен начин. Роджър си даваше сметка, че ако имаха късмет да се измъкнат живи и здрави, ръцете му щяха да бъдат схванати от мускулна треска в продължение на дни. Макар „Съндаунър“ да реагираше отлично, кормилото ѝ не беше от най-лесните за въртене.

Лайтолър копнееше да има поне една картечница. Беше сигурен, че в много случаи би могъл да накара противниците си да се позамислят. Ако не можеше да свали някой от тях, най-жалкото щеше на всяка цена да надупчи търбуха му. В него заговори предишният Лайтолър. Натрупаните години като че ли бяха без значение. Преживяваше същински ад, а същевременно, дори на своите зрели 66 години, се опияняваше от това. В следващите години щяха да нарекат това явление „Дюнкеркският дух“. Но това бе и „Лайтолъровият дух“ — онзи непоколебим дух, който му беше помогнал да превъзмогне толкова опасности и критични положения на младини и който все още живееше у него. Беше горд и със своя син. Попаднал за пръв път в бойна среда, той се държеше великолепно. Бойно кръщение бе плаването и за младия Джералд, който също дори не трепна.

С течение на времето, което бавно и мъчително се нижеше изминаването на всяка изнурителна миля, положението под палубата ставаше страшно. В пренаселеното пространство, където нямаше отворен нито един люк или светлик, въздухът беше непоносим и представляваше смес от миризма на пот, изгорели газове и повръщане от морска болест, която беше хванала войниците не толкова от морето, което в действителност беше съвсем тихо, а от непрестанните резки завойи на „Съндаунър“, които надвиха несвикналите стомаси на изтерзаните мъже. Помещенията под палубата не бяха място за страдащи от клаустрофобия, а неизвестността относно положението горе изнервяше още повече обстановката. Но никой не издаде стон, нито промърмори недоволено. Всички полагаха върховно старание да понесат мъжки пътуването, подчинявайки се на нареждането да останат легнали и в никакъв случай да не се движат. Съмнения за тяхната безопасност се появили само веднъж, когато млад войник разтревожено сподели: „Знаете ли, че старият шкипер на тая лодка е бил на «Титаник». Ако имаме същия късмет...“ Един по-възрастен и

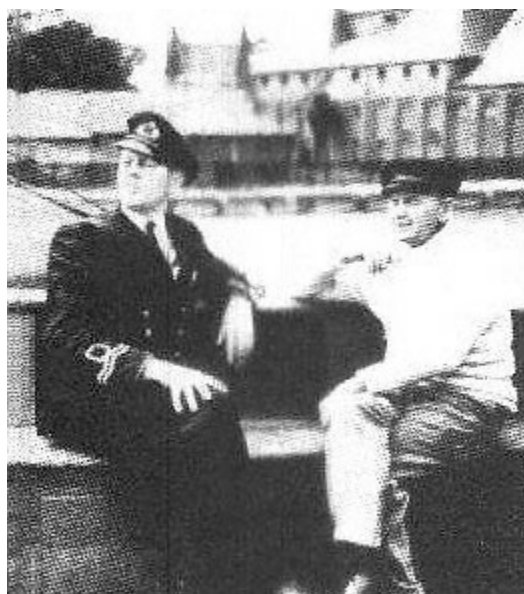
мъдър войник му отговори: „Щом е преживял това, момчето ми, значи и сега ще се оправи, да знаеш.“

„Съндаунър“ напредваше през Ламанша, държейки курс право към къщи, ловко отбягвайки атаките на самолетите. Бомбите и картечът на врага не бяха единствената заплаха за яхтата. Вълните, образувани от минаващите наблизго големи кораби, непрекъснато я блъскаха и понякога заплашваха да я залееят, понеже газеше много дълбоко във водата и не беше необходимо кой знае колко, за да се наруши равновесието ѝ и досегашните усилия да отидат на вятъра. Помпата вече работеше с пълна мощ, справяйки се с получените течове. Всеки път, щом се натъкнеха на големите вълни от някой транспортен кораб, Лайтольър веднага сменяше курса и насочваше носа на яхтата срещу талазите, докато долу жертвите на морската болест се увеличаваха. След прибирането у дома щеше да се наложи основно и малко неприятно почистване. Лайтольър не беше предвидил проблема с образуващите се от големите съдове вълни. Беше благославял късметата си, че такъв хубав ден като днешния рядко се случва в Ламанша, и поради тази причина така самоуверено беше качил толкова много хора на борда. Наистина той би могъл лесно да се справи с корабните вълни, ако имаше възможност навреме да спре яхтата и да я обърне срещу тях, но имаше случаи, когато стръмните чупещи се вълни, вдигнати от някой бързоходен кораб, го удряха косо и подмятаха „Съндаунър“ като сламка. Но все пак в миналото се беше справял и с такава ситуация: Лайтольър накара войниците на палубата да се изправят с лице към носа и да следват указанията, които той беше давал и преди: „Наклони се наляво!... Наклони се надясно!... Наклони се наляво!“ От покрива на рубката Джералд следеше сигналите на шкипера и ги предаваше на хората отзад, за да е сигурно, че всички се движат като един човек. Единствената беля беше, че това в никакъв случай не бе най-подходящото място за безпомощно клатушкане във вълните точно когато вражеските самолети дебнат да съзрат някоя полесно уязвима цел. Но щастливата им звезда не ги напусна и те имаха късмет да не привлекат вниманието на неприятеля в такъв неудобен момент.

След като преминаха средата на пътя, нападенията на Луфтвафе започнаха да намаляват. За да преполови предписания маршрут „Х“, който беше значително по-дълъг от обичайното разстояние между

Дюнкерк и британските пристанища, на „Съндаунър“ ѝ бяха потребни около три часа. Никой от пътуващите с нея войници нямаше да забрави бягството си от Дюнкерк с тази малка лодка, макар че малцина щяха да запомнят как се казва, нито пък името на шкипера ѝ. Към края на плаването Лайтолър загуби броя на извършените над тях въздушни нападения. Шансовете на протеклата, претоварена яхта да се измъкне невредима от атаките на немските самолети и благополучно да се добере до Рамсгейт в нито един етап не бяха особено сигурни, но ако шкиперът на „Съндаунър“ беше се замислил за шансовете, спокойно би могъл да си остане у дома. По залез-слънце приближиха келтското крайбрежие.

Когато пристигнаха пред входа на Рамсгейтското пристанище, корабният часовник, който спокойно беше отмервал времето през този напрегнат ден, показваше 10:00 ч. — точно дванайсет часа, след като „Съндаунър“ беше потеглила към своята Дюнкеркка епопея. Колко дълъг беше се оказал изминалият ден, ала очевидно това не можеше да трогне човека с мегафона във военната моторница, който нареди на „Съндаунър“ да почака отвън, докато получи разрешение да влезе. В края на деня пристанището беше толкова оживено, колкото и сутринта: подобно на колония от мравки всевъзможни плавателни съдове забързано сновяха нагоре-надолу, съсредоточени върху задачата си, независимо колко от техните редици бяха покосени при изпълнението ѝ.



Лайтолър с най-големия си син Роджър малко след Дюнкеркската евакуация

След като му наредиха да чака пред Рамсгейтското пристанище, Лайтолър между другото съобщи на военнослужещите, че на борда му има сто и трийсет души. Повече думи не бяха необходими: веднага бе дадено разрешение за влизане.

„Съндаунър“ тъкмо минаваше през пристанищния вход, когато внезапно се накрени под ужасяващ ъгъл. За първи път, откакто съществуваше, над яхтата надвисна реална опасност да се преобърне, и то в какъв момент! Узнавайки, че са пристигнали в пристанище, войниците долу бяха започнали вкупом да се изправят. Лайтолър незабавно извика на хората под палубата: „Лягайте! Лягайте! Върнете се по местата си, иначе всички ще отидете в морето!“ Войниците се подчиниха и мъчително бавно, докато мъжете по палубата с мъка се удържаха да не полетят във водата, „Съндаунър“ възвърна равновесието си.

Лайтолър строго предупреди никой да не мърда, преди да му се каже.

„Съндаунър“ влезе в пристанището и спря до един траулер на кея, след което започна слизането. Лайтолър разбра, че пристанищните власти не са му повярвали, че води 130 човека, и са сметнали, че пътниците му са само тези на палубата; той с нетърпение очакваше да види изненадата на старшината, който от кея се залови да брой слизашите войници. Щом петдесетте човека от палубата стъпиха на брега и старшината се канеше да се отдалечи, за да се заеме с друга работа, Лайтолър с мощен глас нареди: „А сега излизайте отдолу!“

Очите на военния щяха да изскочат от орбитите, като гледаше безкрайната процесия от войници, които излизаха от предния вход на каюткомпанията, както и от задния, а също и от двете врати на рубката: 80... 85... 95... 100... 110... 120... Броенето свърши на 126 и Лайтолър остана много учуден. Един войник липсваше. Бързо слезе долу и го намери: седнал на тоалетната чиния, заровил глава в скута си, младият редник спеше непробудно — явно беше спал през цялото време. „Хайде, синко. Събуди се! Вече си у дома!“ Войнишката глава се надигна, очите невярващо примигваха и все още сънен, но щастлив

младежът скочи и закрачи неуверено по Рамсгейтския кей, чудейки се къде са отишли другарите му.

„Гледай ти! — възкликна старшината. — Къде ги побра?“ Лайтолър погледна към отдалечаващия се войник, когото току-що бе събудил в тоалетната: „Питай ме, да ти кажа!“

Лайтолър очакваше да му бъде наредено повторно да отиде до Дюнкерк и да извърши цялата операция отново и независимо от преживяното, той бе готов да тръгне. Изчака в Рамсгейт още два дни, но повече не го потърсиха. „Съндаунър“ беше дала своя дял, както бе сторила всяка лодка от малката армада, а сега големите кораби трябваше да довършат работата, макар че тя така и не можа да бъде истински свършена докрай. На 4 юни Дюнкерк падна и хилядите британски и френски войски, които не бяха евакуирани, се оказаха пленници до края на войната. Ако не друго, Лайтолър поне бе получил своето удовлетворение, че благодарение на неговите усилия сто двайсет и седем британски войници щяха да се сражават отново с врага. Броят им не изглежда толкова внушителен в сравнение с общо шейсет и четирите хиляди души, които бяха избавени в тази историческа събота, и е дори още по-незначителен пред онези 338 хиляди войници, които бяха спасени по време на целия кошмар на Дюнкеркската евакуация. Ала малко отделни епизоди, които станаха известни по-късно, можеха да засенчат стореното от капитан трети ранг Ч. Х. Лайтолър, който на шейсет и шестгодишна възраст превози сто и трийсет души със своята осемнайсетметрова моторна яхта „Съндаунър“ под непрестанния обстрел на врага.

Първи юни 1940 година беше велик ден за британските моряци. За Лайтолър също беше много особен ден — сякаш най-сетне двамата със стария му господар — морето — бяха постигнали пълно разбирателство.

ЕПИЛОГ

Военната служба на Лайтольър не приключи с Дюнкерк. Независимо че наскоро след това той се присъедини към местния отряд на гражданската отбрана, Кралският флот все още имаше нужда от него: възложиха му да командува различни малки съдове, от ветроходи до помощни траулери и снабдителни военни катери, които осъществяваха фериботна връзка между отделните пристанища по британското крайбрежие и се обслужваха предимно от хора, освободени от военна служба поради възраст или недобро здравословно състояние. Лайтольър остана на служба в така наречената „Помощна флотилия“ до самия край на войната и през 1946 г. беше най-сетне демобилизиран на седемдесет и две годишна възраст. Както споменахме, началото на Втората световна война започна с трагедия за семейство Лайтольър, което загуби най-малкия син Брайън, ала по зла ирония на съдбата в последния месец преди спирането на огъня загина и най-големият им син Роджър, който се бе държал така великолепно по време на Дюнкеркската евакуация. По-късно той се бе присъединил към Кралския флот, където му бе поверена командата на група бойни катери, и бе убит при Гранвил на френския бряг при нападение на немски командоси. Войната наистина струваше скъпо на Лайтольорови.

В скръбта си обаче Лайтольър имаше и една мъничка утеха. Скоро след възобновяването на мира той си възвърна „Съндаунър“, която беше прекарала последната фаза на войната на служба във флота. Може би не беше изненадващо, че яхтата излезе невредима от всички изпитания, ако не се смята пластът грозна сива боя, който скоро беше свален. След завръщането си в ръцете на своя стопанин „Съндаунър“ отново потегли на пътешествия до европейския континент, въпреки че сега не се отдалечаваше така много от английските брегове, както в предвоенните години.

Възстановяването на мира донесе също ново и по-активно участие на Лайтольър в мореходния живот. Той закри птицефермата си в Кокфостърс, каза „сбогом“ на „чифлика“ и се премести със

семейството в Туикънхам, където се залови с дейност, за която от години беше мечтал: откри лодкостроителница, която рече „Ричмънд Слипуейс“. Отначало работеше в съдружие, в крайна сметка стана едноличен собственик, като ръководеше предприятието с помощта на своя единствен жив син — Тревър. Специализира се в производството на моторници и един от най-големите клиенти на фирмата беше Речната полиция на Лондон.

В една типична за Лондон мъглива вечер Силвия Лайтолър телефонира на капитан Алфред Гилеспи, стария приятел и пръв помощник на капитана на разрушителя „Гари“, за да му каже, че съпругът ѝ иска да го види. Въпреки неприятното време Гилеспи и жена му се облякоха и потеглиха в студената нощ от дома си в Риджънтс Парк през Лондон до Туикънхам. Когато пристигнаха в къщата на улица „Дъкс Уок“ № 1, те намериха един болен старец, който вече няколко месеца се бореше с бронхита и болките в сърцето, а сега седеше край огнището, облечен в дебел халат и с преметнато през коленете одеяло, кротко съзерцавайки играта на пламъците. Лайтолър не се чувствуваше добре, ала очите му бяха сини и неспокойни както винаги. Беше пожелал просто да поговори със стария си другар, да си разкажат някоя и друга морска история от миналите времена. За „Титаник“ не се спомена. Гилеспи постоя повече от час и след като забеляза, че старецът се е изморил, двамата с жена му станаха и се отправиха обратно към къщи.



Силвия Лайтолър на 80 години по време на 25-годишнината от Дюнкеркската евакуация

Рано на другата сутрин Силвия отново се обади на Гилеспи, за да съобщи, че през нощта съпругът ѝ е починал. Датата бе 8 декември 1952 г. Три дни по-късно след скромно опело според канона на Англиканската църква, тялото на Чарлс Хърбърт Лайтолър беше кремирано в крематориума „Дорт лейка“ и прахът от тленните му останки беше пръснат в Градината на възпоминанието.

Лайтолър не приключи живота си с викингско погребение на своята яхта, както веднъж беше подхвърлил, и днес, десетилетия по-късно, „Съндаунър“ е все същият здрав, хубав и стабилен съд, какъвто беше и в деня, когато за пръв път стъпи на вода в онзи слънчев Великден на 1930 г. Последните сведения за яхтата са, че е собственост на Джон Сапсфорд, инженер в пенсия от Норуич. Преди да попадне в ръцете на мистър Сапсфорд, „Съндаунър“ беше преживяла още приключения, но никое от тях не можеше да се сравнява с онова плаване, за което напомняше блестящата месингова плочка, поставена гордо отпред на рубката, с простия надпис:

ДЮНКЕРК 1940

Издание:

Патрик Стенсън. Лайтс, или одисеята на Ч. Х. Лайтольър

Английска. Първо издание

Книгоиздателство „Георги Бакалов“, Варна, 1988

Рецензент: Тинко Трифонов

Редактор: Жана Кръстева

Художник: Мария Зафиркова

Художествен редактор: Иван Кенаров

Технически редактор: Добринка Маринкова

Коректор: Тошка Начева

ДП „Стоян Добрев — Странджата“ — Варна

ЗАСЛУГИ

Имате удоволствието да четете тази книга благодарение на *Моята библиотека* и нейните всеотдайни помощници.

МОЯТА БИБЛИОТЕКА



<http://chitanka.info>

Вие също можете да помогнете за обогатяването на *Моята библиотека*. Посетете **работното ателие**, за да научите повече.