

КНИГАТА,
ПО КОЯТО ХОЛИВУД ЗАСНЕ ХИТОВИЯ ФИЛМ!

ЧАСЪТ НА ГЕРОИТЕ

МАЙКЪЛ ТУДЖИЪС и КЕЙСИ ШЪРМАН

**МАЙКЪЛ ТУДЖИЪС, КЕЙСИ
ШЪРМАН
ЧАСЪТ НА ГЕРОИТЕ
ИСТОРИЯТА НА НАЙ-
ГЕРОИЧНАТА СПАСИТЕЛНА
ОПЕРАЦИЯ НА БРЕГОВАТА
ОХРАНА НА САЩ**

Превод: Боряна Борисова

chitanka.info

Книгата, по която Холивуд засне хитовия филм!

Историята на най-героичната спасителна операция на бреговата охрана на САЩ.

През зимата на 1952 г. Нова Англия е връхлетяна от най-яростната североизточна буря досега. Тъй както на сушата времето предизвиква опустошения, така и замръзналият Атлантик, брулен от вихъра, се превръща в опасна зона, подготвяйки сцената за една от най-героичните спасителни операции в историята.

В ранните часове на понеделник, 18 февруари, докато бурята бушува, два петролни танкера, „Пенделтън“ и „Форт Мърсър“, се оказват със сходна ужасяваща съдба. Построени с некачествена стомана и непригодни да устоят на толкова свирепи вълни, двата танкера се прекършват надве, оставяйки десетки мъже единствено на милостта на океана.

Тази омагьосваща история е изпълнена със спираци дъха сцени на преобърнати кораби, чиито нос и кърма се сблъскват, а мъже се хвърлят в бушуващото море в ужасяваща битка за оцеляването си.

Не всички от тези осемдесет и четири мъже, хванати в прегръдката на морето наред свирепата буря оцеляват. Отчитайки реалните им шансове случилото се е истинско чудо — а и свидетелство за тяхната храброст — че изобщо някой се е завърнал у дома, за да разкаже историята им.

„Завладяваща! Туджиъс и Шърман умело пресъздават жестоката борба на екипажите — както на изпадналите в беда, така и на спасителите... авторите ще накарат читателите да почувстват и осъзнаят смелостта на мъжете, които залагат живота си, за да спасяват другите... пълна с екшън“

Publishers Weekly

ЗА АВТОРИТЕ

Кейси Шърман

Кейси Шърман е дългогодишен журналист и автор на известния документален трилър „Роза за Мери: Преследването на Бостънския удушвач“ и на два романа, „Черен ирландец“ и „Черен дракон“. Шърман работи и като редактор за „Бостън Комън“ и автор за „Бостън Мегъзин“. Участвал е в няколко телевизионни предавания, като „Днешното шоу“, „Дейтлайн NBC“ и „Най-търсените в Америка“. Живее в района на Бостън със съпругата си и двете си деца.

Майкъл Туджиъс

Майкъл Туджиъс е писател с разнообразни интереси и автор и съавтор на 17 книги. Най-известната сред тях е „Фатална прогноза: Невероятната история на едно морско бедствие“, която е наречена от „Лос Анджелис Таймс“ „спираща дъха книга... [Туджиъс] изтъква великолепна и ужасяваща приказка.“ Другата му книга за морето „Десет часа до зазоряване: история за героизъм и трагедия на борда на Кен Ду“ също е отличена в „Буклист“ като най-добрата история за морско преживяване след „Перфектна буря“. Тази книга, която разказва за спасяване в морето по време на виелицата от 1978 г., е селектирана от Американската библиотечна асоциация за Избор на редактора: „Една от най-добрите книги на годината“.

Туджиъс е автор и на хумористичната книга „Има таралеж в пристройката: неволите на един кандидат-планинар“, която е избрана от Асоциацията на независимите издатели за „Най-добрата книга за годината, посветена на природата“.

Туджиъс подготвя презентации със слайдове за всичките си книги, включително и за „Часът на героите“, а графикът на лекциите му е публикуван в неговия уебсайт <http://michaeltougias.com>.

След проучването на десетки истории на оцелели Туджиъс подготвя и вдъхновяваща лекция за фирми и организации, наречена

„Уроци по оцеляване: върхово представяне под голямо напрежение.“
За подробности вижте <http://michaeltougias.com>.

ПРОЛОГ

Орлиънс, Масачузетс

Тя стои кротко в края на дългия дървен пристан на Рок Харбър. Богаташи насочват луксозните си, заредени с шампанско яхти покрай нея на път към залива Кейп Код, без дори да я погледнат. Ако приближавате откъм паркинга, ще видите голяма табела от Националния регистър на историческите забележителности, закована на дървен пилон над пристана. Табелата разказва накратко историята ѝ и любезно ви моли да оставите някакво парично дарение. Вие пххате долар-два в кутията и продължавате към края на пристана и по металния мост. Спускате се и мислите за онова, което ви е довело тук: една история за героизъм. Очакването нараства, докато внимателно пристъпвате по стръмния мост към плаващата платформа долу. Внезапно я зървате вляво. За непосветените тя не е особено впечатляваща. Дълга е само 36 фута^[1] и изглежда почти като играчка в сравнение с по-големите съдове в пристанището.

Тя е искрящо бяла, защото наскоро е реставрирана с обич от екип компетентни доброволци. Близо до носа с големи черни букви е изписано името ѝ. То не е така запомнящо се като „Кен Ду“ или „Андреа Гейл“^[2] и всъщност не е никакво име, а само класификационен номер: CG 36500. CG означава, че това е съд на Бреговата охрана, 36 е дължината ѝ във футове, а 500 е идентификационният номер на тази конкретна спасителна моторна лодка.

Стъпвате на борда и внезапно тя ви изглежда още по-малка. Тръгвате по тясното пространство покрай десния борд, като местите крак пред крак и се държите здраво за дървените перила за равновесие. Стигате до кабината на кормчията, слагате ръце на руля и се взираете през предното стъкло — мислите си какво ли е било в онази съдбовна нощ. Но колкото и да се опитвате, не можете да си представите ужасяващите условия, които са направили тази лодка легенда. Сега вятърът е съвсем слаб, не е яростен ураган, който зашлепява лицето ви и хахапва кожата. Морето сега е спокойно, не каквото е било в онази

нощ преди толкова много години, когато водата се е издигала като стена с височината на седеметажна сграда.

Размислите ви са прекъснати от строгия глас на новия капитан на лодката. Кормчията Литър Кенеди ви вика в кабината за оцелели близо до носа. Той отваря малък люк и ви дава знак да влезете. Спускате се по къса стълба към тъмните катакомби на лодката. Опитвате се да свикнете с тясното пространство. Литър Кенеди, висок почти два метра, атлетичен мъж, ви следва по стълбата към кабината. Тя е предназначена за дванайсет души, но дори когато сте само двама, ви се струва тясна и клаустрофобична. Сядате там, вдигате поглед към закачените по стените спасителни пояси и си казвате: „Как тази малка лодка е успяла да спаси толкова много хора?“. Отговорът не се крие единствено в нейния дизайн, а в четиримата смели млади мъже, които са я управлявали.

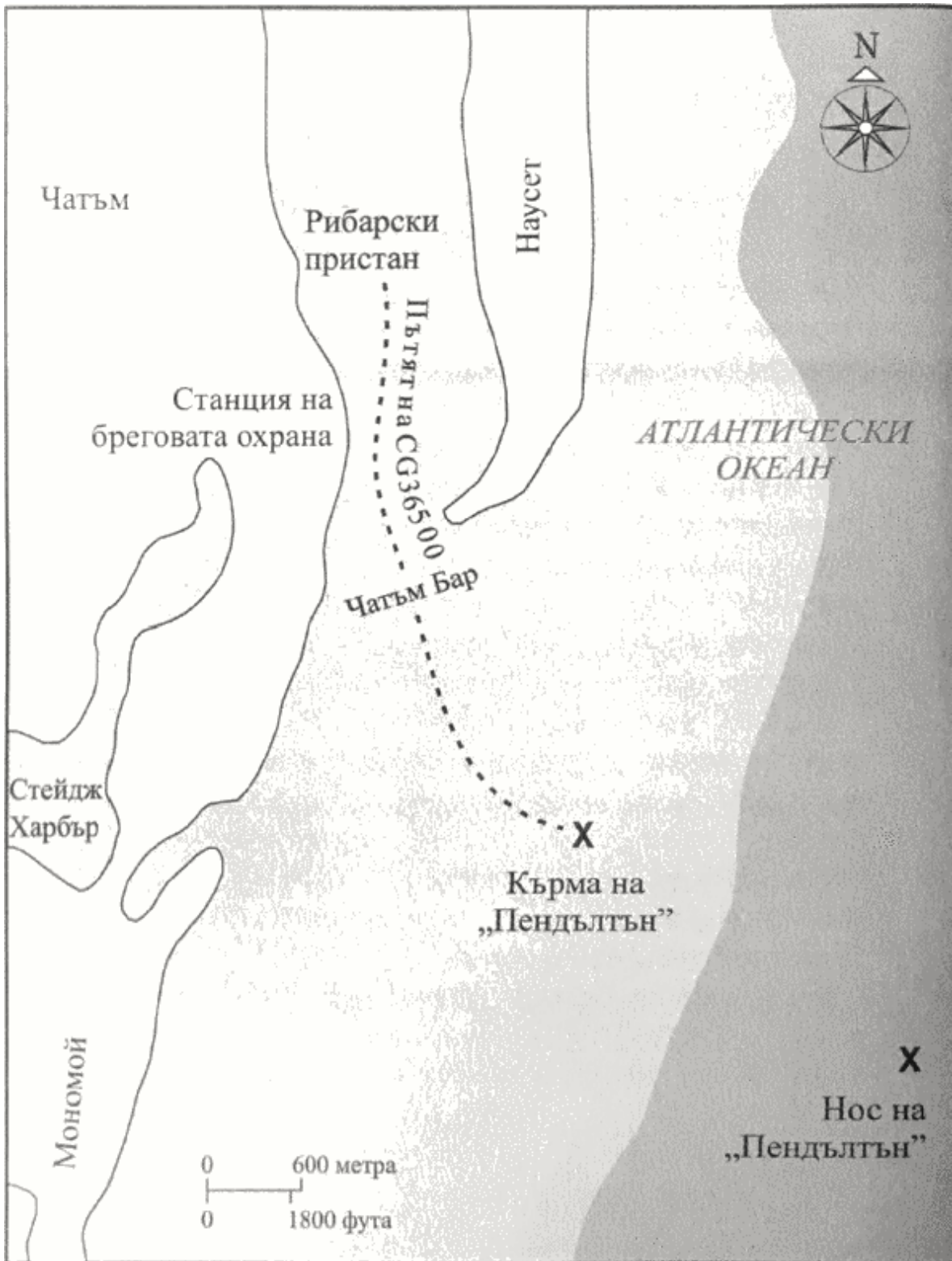
ЧАСТИТЕ НА ТАНКЕРИТЕ И ТЕХНИТЕ СПАСИТЕЛИ

„ПЕНДЪЛТЪН“ — КЪРМА
36-ФУТОВА МОТОРНА СПАСИТЕЛНА ЛОДКА „36500“,
капитан Бърни Уебър

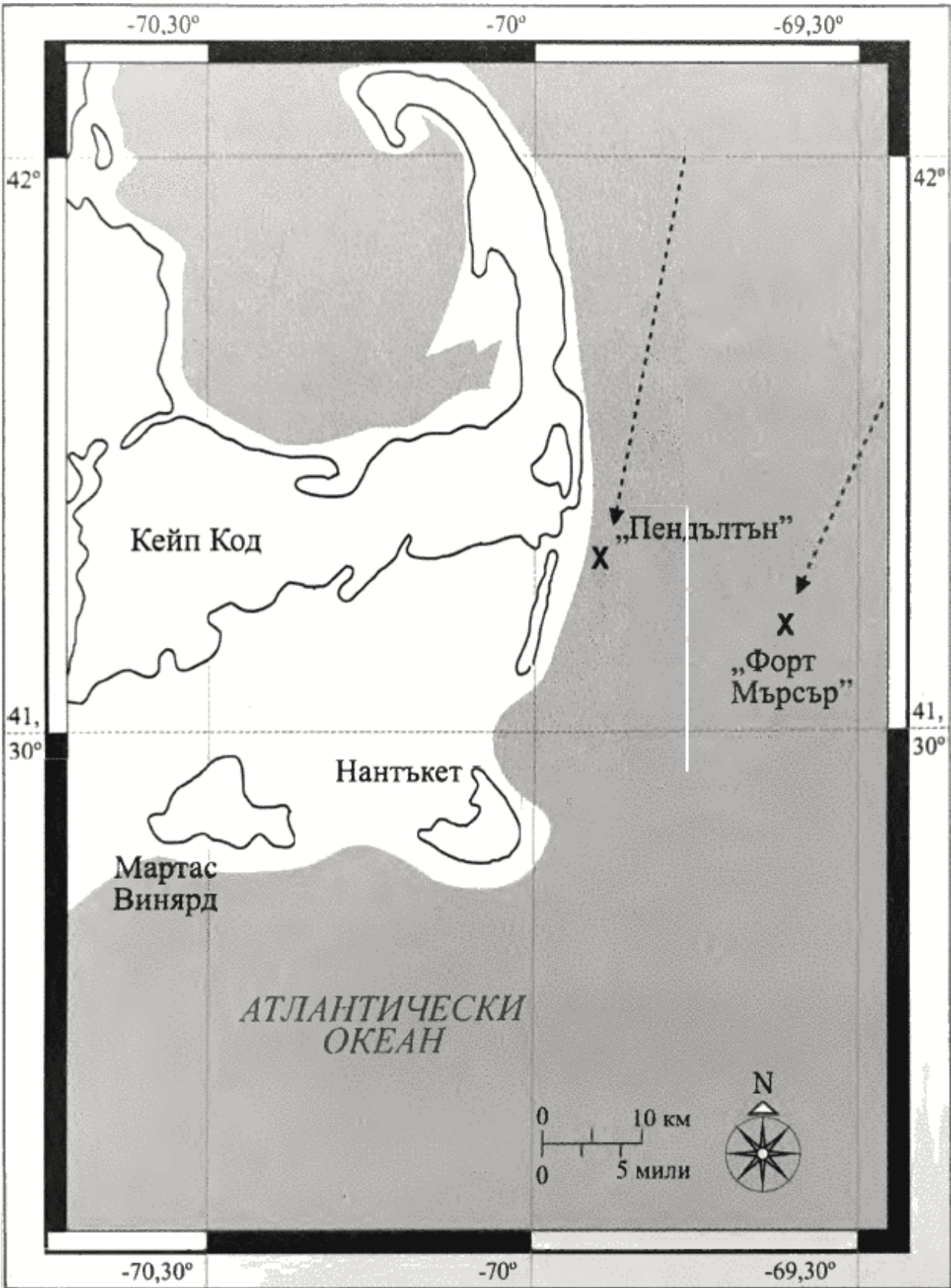
„ПЕНДЪЛТЪН“ — НОС
КАТЕР „МАКЪЛОУ“
36-ФУТОВА МОТОРНА СПАСИТЕЛНА ЛОДКА „36383“,
капитан Доналд Бангс

„ФОРТ МЪРСЪР“ — НОС
КАТЕР „ЯКУТАТ“
КАТЕР „УНИМАК“
36-ФУТОВА МОТОРНА СПАСИТЕЛНА ЛОДКА (от Нантъкет),
капитан Ралф Ормсби

„ФОРТ МЪРСЪР“ — КЪРМА
КАТЕР „АКУШНЕТ“
КАТЕР „ИСТУИНД“
ТЪРГОВСКИ КОРАБ „ШОРТ СПЛАЙС“



Пътят на CG36500



Движението на „Форт Мърсър“ и „Пендълтън“ от местата на разкъсването им до местата на спасителните операции.

[1] 1 фут е равен на 30.48 см. — Бел.прев. ↑

[2] *Can do* и *Andrea Gail* са лодки, свързани с други морски бедствия. През 1981 г. рибарската лодка *Andrea Gail* изчезва по време на буря в океана близо до Глостър, Масачузетс, и историята ѝ става основа за романа „Перфектна буря“ и едноименния филм. *Can Do* е навигаторна лодка, която тръгва на спасителна мисия по време на виелицата през 1978 г. близо до Глостър и потъва с целия си екипаж. — Бел.прев. ↑

ПЪРВА ЧАСТ

ГЛАВА 1

МОРСКА СПАСИТЕЛНА СТАНЦИЯ ЧАТЪМ

Морето тук е господар — тиранин даже — и нашите хора, които от толкова поколения потъват с корабите си в него, разбират най-добре значението на думите: „Побеждаваме природата само като ѝ се подчиним“.

Е. Дж. Пери, 1898 г.

Чатъм, Масачузетс, 18 февруари, 1952 г.

Старшина първа степен Бърни Уебър държи чаша горещо кафе в едрите си длани и се взира през замъгления прозорец на столовата. *Тинята* в чашата му не е чак толкова гадна. Тя идва от 12-литрова тенджерата и представлява смесица от кафе и яйчени черупки, които да помогнат на утайката да си стои на дъното. Синът на свещеник от Милтън, Масачузетс, гледа с нарастващо любопитство и тревога бурята, която набира сила. Посред зима североизточният вятър се е застоял над Нова Англия вече втори ден и Уебър се чуди дали най-лошото не предстои, докато гледа как понесеният от вятъра сняг танцува над неспокойния пясък и се трупа покрай стените на фара в предния двор на Морската спасителна станция на Чатъм. Навремето тук са се издигали два фара; наричали са ги „Двете светлини на Чатъм“. Сега от втория са останали само основите, а тази сутрин и те са напълно затрупани със сняг.

Уебър отпива от кафето и мисли за младата си съпруга Мириам, която е на легло заради тежък грип в къщата им на Син Вю стрийт. Ами ако се влоши и има нужда от помощ? Дали лекарят ще стигне до нея в това време? Тези въпроси изопват нервите му и Уебър с усилие ги прогонва от ума си. Опитва да си представи местните рибари, сгущени около старата печка на рибарския пристан на Чатъм. Скоро ще се обадят за помощ, когато лодките им заподскачат по вълните в Олд Харбър и започнат да опъват въжетата. „Ако бурята е толкова

силна сега, каква ли ще е след няколко часа, когато наистина се развилнее?“ — мисли си Уебър.

Той обаче не би се оплаквал в такъв тежък ден. Старшина първа степен Бърни Уебър е само на двацет и четири години, но работи в морето почти от десетилетие, като първо е служил в Морската служба на САЩ^[1] по време на Втората световна война. Тримата му по-големи братя също са се били във войната. Пол, най-големият, е служил в 26-та дивизия в Германия, така наречената „Дивизия на янките“, която участва в Арденската офанзива и се присъединява към Трета армия на генерал Джордж С. Патън при завладяването на укрепения град Мец. Боб, вторият му брат, участва в защитата на родината, като служи в Бреговата охрана на САЩ. Последният, Бил, помага за изграждането на магистралата на Аляска като част от Транспортни войски на сухопътните сили.

Също като брат си Боб, Бърни постъпва в Бреговата охрана, но не това е животът, които родителите му са планирали за него. От ранното му детство баща му, пастор в църквата „Тремънт Темпъл“ в Бостън, го насочва към богослужението. Църковното настоятелство праща Бърни да учи в училището за момчета „Маунт Хермън“, което се намира на 170 километра от дома му, до Грийнфийлд, Масачузетс, малко градче, сгушено на брега на река Кънектикът. Основано през 1879 г., училището има прочути възпитаници, като създателя на „Рийдърс Дайджест“ Деуит Уолъс и Джеймс У. Макламър, който покъсно основава „Бъргър Кинг“. В известно отношение Бърни е нещо като парий сред останалите ученици в интерната. Той идва в малкото градче Грийнфийлд единствено с наследените от брат си дрехи и със сериозни съмнения. Не е силен ученик и сам се чуди какво прави там, защото в сърцето си знае, че не иска да тръгне по стъпките на баща си. Тъкмо замисля бягство, когато съдбата се намесва. Един приятел от детството му, който е разбил колата на баща си, идва да се скрие при него и Уебър му помага — скрива го в едно от спалните помещения и краде храна от столовата, за да го храни. Разкриват ги след няколко дни, но те не остават, за да посрещнат последствията. Бягат към хълмовете и царевичаците около училището и накрая стигат пак в Милтън.

Преподобният Бърнард А. Уебър не може да разбере действията на капризния си син, който прекъсва училище и продължава да се носи

по течението. След година, на шестнайсет, на Бърни му хрумва нещо, което ще промени курса на живота му. Той разбира, че Морската служба търси млади мъже като него за обучение в Ню Йорк. Ако успее да премине тежкия тренировъчен курс, Бърни ще служи в охраната на търговски кораб. Той бързо се записва за курса, след като баща му неохотно подписва документите за постъпването му на служба, и започва да изучава основите на мореплаването в школата „Шийпсхед Бей“ в Ню Йорк, където го тренира бившият световен шампион в свръхтежка категория Джак Демпси, който по това време е офицер в Бреговата охрана и инструктор в тренировъчната база. Когато приключва, Уебър отплава с парахода „Синклер Рубилайн“, Т-2 танкер, който превозва бензин от пристанища в Аруба и Кюрасао до американските бойни кораби от Трета американска флота в Южния Пасифик. По това време младият мъж осъзнава, че няма да прекара живота си като свещеник или като какъвто и да било на сушата. Бърни Уебър е роден за морето. На 26 февруари той постъпва в Бреговата охрана на САЩ и е изпратен в тренировъчната ѝ станция в Къртис Бей, Мериленд. В писма до новобранците от това време командващият офицер на Тренировъчната станция на Бреговата охрана обобщава живота и дълга на служещите в нея така:

„Трудностите за нас са ежедневие. В известно отношение Бреговата охрана винаги е във война; по време на война се сражаваме с враговете на нацията; в мирно време — с враговете на човека в морето: огън, сблъсък, беззаконие, бури, лед, отломки и още много други. Затова Бреговата охрана не е място за малодушни ревльовци, за позьори или за хора, които пренебрегват задълженията си. Докато се обучавате, вие преминавате през изпитание, всеки час, всеки ден, за да определим дали сте замесени от правилното тесто. Вие сами трябва да докажете цената си.“

Уебър вече е на служба в Чатъм, малък аванпост на брега на Кейп Код. Той неведнъж е доказал цената и характера си в изпитанията на безмилостните води. Това е едно от най-опасните места за всички, които си изкарват прехраната в морето. Директорът на Служба за

брегово и топогеодезическо осигуряване на САЩ изтъква това още през 1869 г.: „Вероятно няма друго място в целия свят — пише той за водите на Кейп Код, — където толкова слаби приливи да са придружени от така силни течения, които продължават много навътре в морето“. Всъщност моряците наричат този регион „гобището на Атлантика“, и с право. По океанското дъно от Чатъм до Провинстаун лежат скелетите на повече от три хиляди кораба. Първото известно корабокрушение е на „Спароухоук“, който засяда близо до Орлиънс на 17 декември 1626 г. Екипажът и колонисти, оправили се към Вирджиния, успяват да стигнат до брега и корабът е ремонтиран, но преди да вдигне отново платна, го връхлита още една опустошителна буря, в която „Спароухоук“ потъва завинаги. Този епизод е описан подробно от губернатор Уилям Брадфорд в дневника му на колонията Плимът. След двеста години ерозията вади останките на кораба на калния бряг на Орлиънс. Прочутият „Съмърсет“ също среща съдбата си в коварните води на Кейп Код. Увековечен в една поема на Лонгфелоу^[2], „Среднощният поход на Пол Ривиър“^[3], той е корабокрушил в плитчините до брега на Труро по време на силна буря на 3 ноември 1778 г. Двайсет и един британски офицери и моряци потъват, защото спасителната им лодка се преобръща. Капитанът на кораба, Джордж Ури, се предава на градския съветник на Труро Исая Аткинс, за да спаси своя екипаж от 480 души. Оцелелите са отведени от градската милиция като военнопленници в Бостън. (Пол Ривиър, който успява да мине незабелязано с гребна лодка покрай „Съмърсет“, за да предупреди градовете Лексингтън и Конкорд за британската инвазия, по-късно получава шейсет и четирите оръдия на кораба, с които подсилва укреплението на Касъл Айланд в Бостън Харбър.) Както Хенри К. Китридж казва в своята книга „Кейп Код — неговите хора и тяхната история“ (1930 г.) „Ако всички останки в залива на Кейп Код бъдат подредени една до друга, ще се получи непрекъснатата стена от Чатъм до Провинстаун.“

Огненото кръщение на Бърни Уебър се случва една нощ през 1949 г., когато получава първия сигнал за бедствие в спасителната станция на Чатъм. Американският разрушител клас „Глийвс“ „Ливърмор“ засяда в плитчината Биърс, близо до Мономой Айланд. Късметът не изоставя „Ливърмор“ по целия път дотук. Екипажът успява да избегне глутница нацистки подводници, които ескортират

към Исландия конвои, отпратили се към Англия в месеците преди САЩ да се включи във Втората световна война. На 9 ноември 1942 г. разрушителят взема участие в инвазията на Съюзниците в Северна Африка, като осигурява противовъздушна и противоподводна защита и огнева поддръжка до Махдия, Френско Мароко. „Ливърмор“ оцелява почти без драскотина през войната, факт, който част от екипажа му приписва на това, че е първият американски боен кораб, кръстен на флотски свещеник — Самюъл Ливърмор.

Старшина първа степен Лио Грейси взема Уебър в екипажа на 38-футовата дежурна лодка на Бреговата охрана към коварния Чатъм Бар, където е заседнал „Ливърмор“ и екипажът му от флотски запасници. Корабът е затънал високо в плитчините и се накланя опасно на страни. Уебър и другарите му остават до него цяла нощ, докато дойдат спасителните влекачи. На сутринта мъжете от Бреговата охрана помагат в няколко безплодни опита за освобождаване на кораба, докато накрая все пак успяват и той продължава по пътя си. Уебър се усмихва, когато екипажът на „Ливърмор“ ги приветства. Преди няколко часа моряците не са ги посрещнали точно така — тогава са ги замеряли с ябълки, портокали и дори с тежки метални скоби, защото в техните очи спасителната мисия доста се е проточила. Но всъщност това е част от приятелското съперничество между флота и Бреговата охрана. Запасниците на борда на кораба без съмнение са били леко смутени от факта, че трябва да ги спасяват момчетата от Бреговата охрана, или както те ги наричат „Хулиганския флот“.

Да, животът в Бреговата охрана често пъти е неблагоприятен, но Уебър не би го заменил за нищо на света. И сега, точно след зазоряване, той се вижда през прозореца на столовата, слуша воя на вятъра и се чуди какво ли ще му донесе денят.

[1] United States Maritime Service е основана през 1938 г. и мисията ѝ е да обучава офицери и екипажи за търговския флот. По време на Втората световна война службата е силно военизирана и след това отчасти е погълната от други военни и федерални департаменти. — Бел.прев. ↑

[2] Хенри Уодсуърт Лонгфелоу (1807–1882), американски поет. — Бел.прев. ↑

[3] Пор Ривиър (1734–1818) — е американски златар, един от първите индустриалци и патриоти на Американската революция. Най-известен е с промените, които прави в Колониалното опълчение при настъплението на британските сили преди битките при Лексингтън и Конкорд, чиито драматизъм е описан в стихотворението на Хенри Уодсуърт Лонгфелоу „Среднощният поход на Пол Ривиър“. — Бел.прев. ↑

ГЛАВА 2

„ПЕНДЪЛТЪН“

Северният Атлантик е стихия, шибана от ледени ветрове, той е безкрайни връхлитащи вълни, които се сблъскват и сливат в кипящ хаос, а ревът им е безкраен тътен, кипеж, ужас, примесен с писъка на вятъра.

Хенри Бестън

Капитан Джон Дж. Фицджералд-младши е нов на „Пендълтън“, но е запознат с непредсказуемото време в Нова Англия. Той е поел командването на 503-футовия, 10 448-тонен Т-2 танкер само преди месец, но този мъж с изпито лице, жител на Рослиндейл, Масачузетс, познава тукашните води и изпитва здравословен респект към опасностите на Северния Атлантик. Фицджералд е роден в Бруклин, Ню Йорк, и е син на морски капитан от Нова Скотия. Той тръгва по стъпките на баща си в търговския флот и служи като капитан на танкер по време на Втората световна война. След войната баща и син работят за „Нешънъл Бълк“, транспортен концерн със седалище в Ню Йорк.

На 12 февруари „Пендълтън“ потегля от Батън Руж, Луизиана, към Бостън. Танкерът пренася 122 000 барела керосин и гориво за битови цели от Тексас; и деветте му цистерни са пълни. Като повечето екипажи на танкери, мъжете на борда на „Пендълтън“ са смесица от опитни ветерани и напълно случайни хора и — както винаги — са от всякакви раси и вероизповедания. Някои прекарват времето като играят на карти, но други не се опитват да се сприятелят с колегите си, а при всяка възможност се записват за допълнителни смени, за да слязат накрая от кораба с пълни портфейли.

За Фицджералд и екипажа му от четиридесет души пътуването е трудно от самото начало. „Пендълтън“ попада в силна буря близо до Кейп Хатерас, Северна Каролина, и лошото време ги съпътства като прокоба по целия път нагоре по крайбрежието. Сега, пет дни след

отплаването, екипажът е изправен пред най-тежкото изпитание: снежна буря, която сякаш никога няма да утихне. В района на Бостън снежната покривка достига 20 см и армия от общински служители с 200 камиона и 25 снегорина се опитва да прочисти центъра на града и тесните улички в Бейкън Хил. Саут Шор е заливан от огромни вълни, които скъсват деветметровия вълнолом на крайбрежния град Сайчуат. По на юг 4000 телефонни линии са прекъснати от дебелия лед и натрупалия сняг. В Мейн е дори по-зле. Голяма част от северна Нова Англия е погребана под деветдесет сантиметра тежък мокър сняг. Това се превръща в най-опасната снежна буря от години. Повече от хиляда шофьори в Мейн са заседнали по пътищата под високи над три метра преспи. Мнозина остават в капан в автомобилите си до 36 часа, преди да дойде помощ. Предвиденото състезание със снегоходки в Луистаун, Мейн, е отменено заради твърде много сняг!

„Пендълтън“ достига покрайнините на Бостън Харбър късно вечерта в неделя, на 17 февруари, и четиридесет и една годишният капитан няма търпение да се прибере при жена си Маргарет и техните четири деца; неколцина от екипажа също наричат Нова Англия свой дом и искат да видят семействата си. Но това ще трябва да почака, защото видимостта е лоша и капитан Фицджералд не може да забележи лъча на бостънския фар през снежната пелена. Без него той не би рискувал живота на хората си, като преведе огромния танкер към пристанището и покрай трийсет и четирите острова, които осейват региона. Затова Фицджералд мъдро нарежда „Пендълтън“ да се върне в открито море, където по-лесно ще посрещне бурята и ще чака видимостта да се подобри.

С приближаването на полунощ „Пендълтън“ се озовава напред виелица с арктически ветрове, които го връхлитат от всички посоки. Оливър Гендрон тъкмо е приключил игра на карти с момчетата от машинното. Четиридесет и седем годишният стюард от Честър, Пенсилвания, е събрал печалбата си и възнамерява да се прибере в своята каюта в предната част на кораба, но момчетата го молят да остане. Вълните вече са с височината на малки сгради и ако излезе на палубата, може да го пометат в ледения океан. За да се върне в каютата си, Гендрон трябва да напусне секцията на кърмата и да прекоси мостчето, което особено нощем е много опасно. Затова той се

съгласява, че не бива да напуска кърмата, намира си койка и се опитва да поспи.

Към четири сутринта „Пендълтън“, въпреки че се опитва да запази позицията си в залива Кейп Код, е изтласкан от ветровете към Провинстаун и към океана източно от Кейп Код. Огромните вълни вече заливат кърмата, но танкерът се движи добре и капитанът не се страхува за сигурността на хората си. През следващите два часа обаче това ще се промени. Към пет и половина корабният инженер Реймънд Л. Сибер от Норфолк, Вирджиния, нарежда на вахтения да не позволява на никого от екипажа да минава по моста от носа към кърмата, а после намалява скоростта на танкера до седем възела.

След минути, към 5:50 ч., във вътрешността на кораба отеква силен тътен и екипажът усеща как гигантският танкер се надига в кипналия океан. Следва трус и оглушителен трясък, когато след секунди носът на „Пендълтън“ се накланя надолу.

Осемнайсетгодишният матрос Чарлс Бриджис от Палм Бийч, Флорида, е заспал на койката си, преди корабът да започне да се тресе, но ужасният шум го кара да скочи веднага на крака.

„Грабнах панталоните, обувките си и спасителната жилетка и хукнах към палубата — спомня си Бриджис. — Отидох в столовата, където се бяха събрали някои от останалите. Захранването се беше изключило и вътре беше много тъмно, затова не можехме да разберем какво става. Преди някой да ме спре, аз грабнах едно фенерче и изтичах на моста да видя какво правят мъжете на носа. Осветяхах с фенерчето металното мостче и бързо тръгнах към средата на кораба. Вълните бяха огромни, пръските им шибах палубата и се смесваха със суграшицата. После спрях наред крачка, защото мостчето пред краката ми изчезна и аз осъзнах, че още две крачки — и ще падна право в океана.“

Бриджис се обръща и тръгва бързо към столовата, като крещи: „Загазихме! Корабът се е разцепил на две!“.

Част от екипажа иска веднага да спуснат спасителните лодки, но Бриджис им казва, че това е лудост, защото лодките нямат никакъв шанс при такива огромни вълни.

На най-долната палуба на кораба, където е котелното, никой не знае какво се случва, но огнярят Франк Фато от Агълбъро, Масачузетс, се опасява от най-лошото. Фато работи от девет години в морето, той е

едър мъж с гъсти мустаци, които обрамчват четвъртитата му челюст и го карат да прилича на съвременен капитан Ахав^[1]. Оцелял е след торпилирането на неговия разрушител в Средиземноморието през Втората световна война и след експлозията на „Грандкамп“, която вдига висока 5 метра приливна вълна, убила стотици в Тексас Сити, Тексас, през 1947 г.

Фато усеща как „Пендълтън“ подскача, чува силната експлозия и опитва да се задържи, когато танкерът подскача още по-силно. Фато веднага си спомня за бедствията, от които е излязъл жив, и вярва, че късметът най-накрая го е изоставил. След няколко минути главният инженер Сибер нахлува в котелното и крещи: „Корабът се разцепи на две!“.

* * *

Малко след разцепването на кораба първият помощник-инженер Дейвид Браун, който е на вахта на мостика на кърмата на „Пендълтън“, превключва двигателите и намалява скоростта. След няколко секунди главният инженер Сибер нарежда на Браун да ги изключи напълно. Целият екипаж вече се е събудил от страховития тътен и мъжете излизат от каютите си, за да разберат какво става. Всички са почувствали трясъка и мнозина са видели огромно огнено кълбо. Хенри Андерсън от поддръжката, наричан още „чистача“, от Ню Орлиънс, лежи на койката си, когато усеща нещо, което по-късно описва като „силно друсане“. Грабва спасителната жилетка и хуква към столовата, откъдето може да види разрушението с очите си. „С едно от момчетата взехме чук и заковахме вратата, защото водата започна да нахлува“, спомня си той.

Вторият чистач, трийсет и пет годишният Фред Браун (няма връзка с Дейвид Браун), се събужда стреснат на койката си. Той е започнал работа на „Пендълтън“, след като дълги години е работил като рибар в бурния залив Каско в Мейн. До брега на Мейн са срещнали съдбата си повече от четиридесет кораба, статистика, която е добре позната на бившия рибар. Фред Браун трябва да издържа жена и четири деца в Портланд и вярва, че работата на танкера е по-безопасна от тази на рибарски траулер. Когато чува първия страховит тътен, той

си мисли, че „Пендълтън“ се е ударил в скала. „Чух страшен шум — казва Браун по-късно. — Сякаш се разкъсваше огромен лист ламарина.“ Той навлича бързо дрехите си и хуква към палубата, където заедно с още няколко моряци формират нещо като жив щит срещу нахлуващите през кърмата вълни. Докато ледените пръски го жилият, Браун гледа невярващо как носът на кораба отплава напред и изчезва в снежната пелена. По време на разцепването капитан Фицджералд и неколцина от офицерите са в надстройката на носа. И вече ги няма.

Четиридесет и шест годишният Джоузеф Зептарски работи в морето от 1926 г. и никога досега не е падал от койката си. Той е от Сентрал Фолс, Роуд Айланд, тъкмо е приключил смяната си в столовата и спи дълбоко, когато танкерът се разцепва. Зептарски пада от койката си на пода на каютата и се събужда замаян и объркан. Изправя се, грабва спасителната жилетка и излиза на палубата, където е посрещнат от най-големите вълни, които е виждал през живота си.

Четиридесет и девет годишният Уолъс Куайъри, трети помощник-инженер, е видял какво ли не през двайсетгодишния си стаж в морето, но никога не е виждал, нито е изпитвал нещо подобно. След експлозията Куайъри грабва спасителната си жилетка и библията, която майка му е дала преди осем години. Той я носи на всяко пътуване и смята, че тя е неговият духовен пазител. Докато Уолъс и останалите бягат от каютите и се качват по стълбата към палубата, библията изпада от ръцете му и той я вижда как се търкаля надолу, докато другарите му го бутат нагоре, за да се доберат до палубата. Няма време да се връща за нея. „Излязох на кърмата, вълните бяха високи поне 16 метра — спомня си той. — Помитаха палубата, най-горната палуба, и стигаха почти до върха на мачтата.“ Другите от екипажа определят вълните като поне двайсетметрови.

Куайъри намира най-младия в екипажа, шестнайсетгодишният Карол Килгор, и го държи здраво, докато вятърът и вълните ги блъскат по палубата. Куайъри и останалите се грижат за момчето по време на пътуването още от Портланд, Мейн. Килгор е на служба едва от четири седмици. Подобно на Бърни Уебър преди почти десетилетие, рошавият хлапак се е присъединил към търговския флот в търсене на тръпка и приключения. След месец той се озовава изплашен до смърт и свит на заливана от огромни вълни палуба на своето първо и вероятно последно пътуване.

Надеждата се връща за миг, щом треперещите моряци виждат пак носа на „Пендълтън“. Но той се блъсва леко в кърмата и отплава като привидение с капитан Фицджералд и седмина от екипажа: първи помощник-капитан Мартин Моу, втори помощник-капитан Джоузеф У. Колган, трети помощник-капитан Харолд Банкъс, радиооператорът Джеймс Дж. Гриър, матрос Джоузеф Л. Ландри, матрос Херман Дж. Гатлин и матрос Били Рой Морган. Почти всички членове на командния състав на кораба са отделени от останалия екипаж. Измъчените оцелели на кърмата се молят за живота на другарите си и чакат от най-висшия офицер сред тях да им даде някакви заповеди и надежда.

Само на трийсет и три години, главният инженер Реймънд Сибер трябва да поеме командването на кърмата на „Пендълтън“. Той събира екипажа, който сега наброява трийсет и двама души, и им нарежда да затворят всички херметически врати, освен онези към котелното и машинното, и определя вахтени в двата края на палубата. После тръгва да оцени щетите и вижда, че „Пендълтън“ излива товара си от керосин и нафта в морето — гъстата черна течност покрива пенестите гребени на гневните вълни, които се стоварват върху кораба. Танкерът се е сцепил на две при преградата между седма и осма цистерна.

„Пендълтън“ е T2-SE-A1, по-известен като танкер T-2. Тези кораби са си спечелили доста съмнително прозвище и някои критици ги наричат дори „сериен потъвачи“ и „ковчезите на «Кайзер»“. Проблемът с T-2 танкерите датира почти от десетилетие, от 17 януари 1943 г., когато „Скънектади“ се разцепва на две, докато е още в пристанището!

Корабът тъкмо е преминал през изпитанията на вода и се е върнал в пристанището на Суон Айланд, Орегон, когато внезапно се сцепва точно зад надстройката на мостика. Централната част на кораба се изкривява и се издига от водата, а носът и кърмата потъват на дъното на реката. Подобно на „Скънектади“, „Пендълтън“ е построен набързо по време на войната — в Орегон от компанията „Кайзер“ през 1944 г., а сега негов дом е Уилмингтън, Делауеър. Той изглежда достатъчно стабилен. Дълъг е 503 фута, с максимална вътрешна ширина 68 фута и максимална дълбочина трийсет и девет фута и три инча. Задвижван е от турбоелектрически двигател с 6600 конски сили с едно витло с диаметър 11 фута. Но внушителният външен вид скрива

некачествените методи на заваряване, използвани при конструкцията му. Като много танкери Т-2, построени по това време, корпусът на „Пендълтън“ е изработен от некачествена стомана, или „изморено желязо“, термин, който указва, че стоманата е отслабена от високо съдържание на сяра. Това поставя кораба в огромен риск при силно вълнение и студени води. Корабостроителите са опитали да компенсират този недостатък, като снабдяват „Пендълтън“ със скоби против разцепване — това са ивици от по-качествена стомана, които се монтират на корпуса на кораба. Тяхното предназначение е да попречат на пукнатини в заварките да се разпространяват по целия корпус. Но тези скоби се провалят не за първи път. Корабът получава тристранна фрактура на десния борд, в преградата между четвъртата и централната цистерна само преди година, през януари 1951 г. Тази пукнатина така и не е ремонтирана. Странно е, че „Пендълтън“ минава през последната инспекция на Бреговата охрана на 9 януари 1952 г. в Джаксънвил, Флорида, без никакви проблеми.

* * *

Сега, когато „Пендълтън“ е разцепен на две, силните вълни започват да носят кърмата на юг от Провинстаун, покрай скалистия бряг на Кейп Код, а носът се носи по почти идентичен курс, но с по-висока скорост и по-далеч от брега. Радиорубката се намира на носа, но капитан Фицджералд не може да изпрати сигнал SOS. Когато корабът се разцепва, всички електрически прекъсвачи се задействат и носът остава без захранване — без отопление и осветление.

На кърмата главният инженер Сибер и хората му все още имат захранване, но там няма радиооборудване, с което да изпратят сигнал за помощ. Всъщност имат малък портативен радиоприемник и докато бурната утрин продължава, моряците се събират около него и чуват съобщение, че „Форт Мърсър“, почти идентичен Т-2 танкер, също е в огромна опасност някъде близо до Кейп Код. Екипажи на Бреговата охрана вече са изпратени на помощ на кораба, но никой не споменава и дума за „Пендълтън“. Моряците сигурно са се спогледали, докато един и същ въпрос е занимавал всички: „Кой ще дойде да спаси нас?“.

[1] Герой от романа на Херман Мелвил „Моби Дик“. — Бел.прев.

↑

ГЛАВА 3

„ФОРТ МЪРСЪР“

Вълните бяха огромни като планини. Спускаха се към нас безмилостно. И когато приближаваха, още повече заприличваха на планински върхове, а не на океански вълни. Подхвърляха кораба като играчка и ние с мъка опитвахме да се задържим, докато високите зелени склонове с дълбоки каньони между тях ни връхлитаха от две страни.

Спайк Уокър

Горе-долу по времето, когато „Пендълтън“ се разкъсва, „Форт Мърсър“ води своя битка с водите на Кейп Код. Капитан Фредерик Петцел не иска да рискува с бурята, която връхлита неговия 503-футов танкер. Той насочва носа на кораба към извисяващите се вълни, удържа позиция и се надява да устоят на бурята. Пътуването е било безпроблемно още от потеглянето от Норко, Луизиана, и сега, само на 54 километра югоизточно от Чатъм, те не са много далеч от крайната си дестинация — Портланд, Мейн. Бурята може да ги забави, но това не е нещо необичайно през февруари в Северния Атлантук и капитанът смята да навакса след отшумяването ѝ.

Североизточният вятър обаче не отслабва, а става все по-силен с всеки изминал час. Когато бледо сияние на хоризонта оповестява настъпването на зората, огромните като планини вълни вече достигат до 15–20 метра, а вятърът се е превърнал в ураган и блъска кораба с вледеняваща смес от суграшица и сняг. Въпреки това „Мърсър“ язди вълните, без да се люлее твърде силно.

Тогава, в 8 ч. сутринта, капитан Петцел чува силен трясък да отеква във вътрешността на кораба. В първия момент не разбира какво се е случило, но скоро той и неколцина от екипажа виждат, че от

десния борд на „Мърсър“ в океана изтича гориво, и разбират, че корпусът е разкъсан.

Четиридесет и осем годишният капитан веднага намалява трикратно скоростта и обръща кораба така, че вълните да удрят носа отляво, за да не се разшири процепът. След това вдига по тревога екипажа и се свързва по радиото с Бреговата охрана за помощ — съобщава, че заварките на кораба са се отворили в близост до пета цистерна и горивото изтича в морето.

След това Петцел и екипажът му от четиридесет и двама души могат само да се молят корабът да остане цял, докато катерите на Бреговата охрана пристигнат. Германец по произход, капитанът е в морето от четиринайсетгодишен, но никога не е попадал в такава буря, нито пък е чувал ужасния трясък на разкъсващ се метал.

* * *

На около 270 километра оттам, на борда на катера на Бреговата охрана „Истуинд“, радиооператорът Лен Уитмор се опитва да не обръща внимание на силното клатене и да се фокусира върху радиото. Рибарски съд, „Паолина“, близо до Ню Бедфорд, Масачузетс, е изчезнал и катерът е натоварен с търсенето му. „Истуинд“ се намира на последното известно местоположение на рибарската лодка и Лен не спира да предава по радиото с надеждата да осъществи контакт. По онова време гласовата комуникация е още в зародиш и има обхват около 70–80 километра. Отвъд него единственият метод за комуникация е морзовият код, наричан още CW (Continuos wave). Сега Лен изпраща гласови съобщения по радиото, като се надява, че „Паолина“ все още е някъде наблизко, но инстинктът му подсказва, че вероятността да я открият става все по-малка, защото бурята продължава да се засилва.

Лен е научил морзовия код в радиошколата на Бреговата охрана в Гротън, Кънектикът. Той попада в Бреговата охрана по заобиколен път още когато е на седемнайсет години. Лен, брат му Боб и техният приятел Франк Джендро-младши, решават, че е време да напуснат родния Лин, Масачузетс, и да опознаят света. Тримата младежи първоначално мислят за флота и отиват да се запишат в местния

наборен пункт. Лен преминава физическия тест, но другите момчета не успяват и тримата напускат пункта все още като цивилни. Обсъждат следващия си вариант и приятелят и братът на Лен решават, че щом флотът не ги иска, може би ще ги вземат в Бреговата охрана, затова тримата опитват да се запишат там. Но отново Боб и Франк се провалят на физическия изпит, а Лен го минава успешно. Уверени, че от третия опит ще успеят, Боб и Франк отиват в наборния пункт на Военновъздушните сили и там най-сетне ги приемат. Лен обаче жадува за морето, а не за небесата и решава да се запише в Бреговата охрана.

След тренировъчен лагер в Кейп Мей, Ню Джърси, младият матрос е изпратен в Спасителната станция Чатъм, където работи като радиооператор и изпълнява най-различни други задачи, включително боядисването на 36-футовата моторна спасителна лодка CG 36500 под строгия надзор на кормчията Бърни Уебър. „Но не беше само работа — спомня си Лен. — Именно в Чатъм се научих как да разпускам. Там имаше няколко страхотни момчета и аз усещах, че съм намерил дом в Бреговата охрана.“

След шест месеца в Чатъм, Лен се записва в радиошколата и след като я завършва, получава първото си дългосрочно назначение — на „Истуинд“, 280-футовия ледоразбивач. По това време „Истуинд“ участва в тайната мисия по изграждането на военновъздушната база Туле в Гренландия, като ескортира снабдителните кораби и разчиства леда пред тях. Това се случва през пролетта и лятото на 1951 г., а по-късно, в края на септември, „Истуинд“ се връща в пристанището на Бостън, откъдето е изпращан на по-кратки мисии от по 30 дни.

В края на януари и началото на февруари 1952 г. Лен, сега на двайсет години, и другарите му на борда на ледоразбивача са изпратени в река Хъдсън в Ню Йорк. „Разкъсвахме леда от Уест Пойнт до Олбъни — казва Лен. — Когато приключихме, трябваше да се върнем в Бостън и на няколко от момчетата им позволиха отпуск в Ню Йорк, а след това трябваше да дойдат при нас в Бостън.“ По тази причина екипажът на „Истуинд“ не е в пълния си състав, когато южно от Нантъкет ги връхлита буря и те получават заповед да търсят изчезналия рибарски съд „Паолина“ и седемчленния му екипаж.

Лен никога няма да забрави сутринта на осемнайсети февруари.

„Тъкмо бях застъпил на вахта в радиорубката в осем сутринта и опитвах да се свържа с «Паолина», когато внезапно чух силен сигнал

SOS в слушалките. Беше от «Форт Мърсър». Лен се стряска от този вик за помощ, изникнал от нищото. Бързо потвърждава, че е получил съобщението от «Мърсър», и дава знак на свой колега в радиорубката да доведе главния радист Джон Харнет. После се свързва с регионалната комуникационна станция на Бреговата охрана, която по това време се намира в Маршфийлд, Масачузетс.

Изпратих съобщение на всички кораби и станции да спрат да изпращат сигнали по честота 500 килохерца, защото имаме зов за помощ. Обикновено тази честота е истинска какофония от сигнали, тъй като тя е за международна комуникация и сигнали за помощ и се проверява непрекъснато от всички кораби в морето и от станциите на брега. Но след като получим по нея сигнал SOS, тя става зловещо тиха.“

Лен продължава да комуникира с „Форт Мърсър“ по CW, в опит да установи позицията на кораба и да определи вида на бедствието. Радиооператорът на танкера, Джон О’Райли, докладва за цепнатина в корпуса и дава приблизителното им местоположение. „Истуинд“ също използва своя радиолокационен пеленгатор (RDF), за да открие „Мърсър“. По това време Лен вече е уведомил останалите съдове на Бреговата охрана в близост до мястото на бедствието и те също използват своите пеленгатори, за да фиксират позицията на танкера.

„Главният радист Харнет — казва Лен, — работеше с пеленгатора и аз накарах «Форт Мърсър» да изпращат серия сигнали V, за да ги използваме като насока. (Това е практика при кораб в беда, изпращането на серия от V е начин да се излъчва устойчив сигнал към издирвателните кораби, за да открият по-лесно целта си.) Бързо установихме относителното му местоположение, както и другите кораби, и след като координирахме данните, до няколко минути го открихме с точност.“

За нещастие Лен разбира, че „Истуинд“ е доста далеч от танкера и ще му трябват няколко часа да стигне до него. „Бурята набираше сила и вълните бяха огромни... голяма част от екипажа получи морска болест, но продължаваха да работят. В такова бурно море сигурно щеше да ни отнеме цял ден да стигнем до «Мърсър», а тогава вероятно щеше да е твърде късно.“

Въпреки че е на 270 километра от „Мърсър“, „Истуинд“ веднага се отправя към танкера и изоставя търсенето на „Паолина“. (След

време са открити само отломки от лодката). Оливър Петерсен от Уинчестър, Масачузетс, капитан на „Истуинд“, поема командването на цялата спасителна операция.

Друг съд на Бреговата охрана, „Унимак“, който също е южно от Нантъкет и търси „Паолина“, е отклонен от мисията си и се отправя през бурята към „Мърсър“. В Провинстаун, Масачузетс, катерът „Якутат“ е изпратен на мястото на бедствието, както и „Макълоу“ от Бостън. Други катери — включително „Акушнет“ в Портланд, Мейн — са вдигнати по тревога. Корабът на Военната служба за морски транспорт „Шорт Сплайс“ също тръгва на помощ на танкера. Морето обаче не помага на спасителите и скоростта им е едва 3 възела, 15-метровите вълни и ветрове със скорост 60–70 възела връхлитат директно от север, а въздухът е изпълнен със смесица от сняг, водни пръски и пяна.

* * *

На борда на „Форд Мърсър“ капитан Петцел се напъва всеки път, когато някоя особено голяма, прищпорвана от вятъра, вълна връхлети кораба. Горивото продължава да се излива в океана и старши кормчията прави всичко по силите си да насочва носа към вълните. Петцел кара хората си да облекат спасителните жилетки, но освен тази предохранителна мярка няма какво друго да направят, освен да чакат Бреговата охрана.

В десет часа „Бостън Глоуб“ успява да установи телефонна връзка с капитана. Петцел казва, че условията са много тежки, вълните достигат до двайсет метра височина и се издигат чак до такелажа, но той вярва, че корабът му „не е в непосредствена опасност“. Все пак признава, че не е напълно сигурен, защото би било самоубийство да излезе на палубата, за да огледа добре щетите.

„Ние просто стоим на позиция“ — добавя той. А после си спомня за близките им на брега и изразява надеждата, че „съпругите им не са разбрали за това.“ „Мърсър“ не се е наклонил и след ужасния трясък от разкъсването на метал не са последвали други сериозни събития — затова Петцел се надява, че най-лошото вече е зад гърба им.

Макар че капитанът не смята, че „Мърсър“ е в непосредствена опасност, той знае и историята на заварките на тези танкери и това знание не е успокояващо. Дотогава осем танкера са потънали заради фрактури на корпуса и са особено уязвими от разкъсване именно при бурно море и много ниски температури — точно ситуацията, в която се намира „Мърсър“. Капитанът очаква с нетърпение появата на катерите на Бреговата охрана.

Внезапно, в 10:30 ч., се чува още един ужасен трясък и корабът подскача. Петцел веднага съобщава на Бреговата охрана, че ситуацията се влошава. Той е ужасен, защото съзнава, че корабът му може да стане деветият Т-2 танкер, погълнат от морето.

Нагискът върху кораба нараства, особено когато една вълна издига носа, а друга — кърмата и средата му остава без опора. Бурята е сцепила заварка на корпуса и морето като че ли възнамерява да разшири пукнатината. Капитан Петцел и екипажът му не могат да сторят нищо друго, освен да чакат катерите.

Изминава един дълъг час без инциденти. После, в 11:40 ч. отново се чува трясък на метал. Капитан Петцел вече вижда цепнатината на десния борд до пети товарен отсек, която продължава няколко метра над ватерлинията, а горивото се излива в развилнялото се море. В 11:58 ч. Петцел отново изпраща сигнал SOS, този път заедно със съобщението: „Корпусът се разцепва“.

След няколко минути една вълна удря така силно танкера, че поваля моряците и когато стават на крака, те не могат да повярват на очите си: Корабът се е разцепил на две!

Член на екипажа, Алансън Уин, казва, че последният трясък от разцепването е бил така силен, сякаш корабът бил ударен с таран. „После корабът се издигна от водата като асансьор, подскочи два пъти и се разцепи на две.“

Капитан Петцел е в капан на носа заедно с осмина от хората си, на кърмата остават трийсет и четирима души, а двете половини на кораба започват да се отдалечават една от друга. Морето подхвърля носа като счупена играчка и го извърта силно надясно. Краят му е високо във въздуха, а задната част е наклонена надолу, част от палубата е под водата и морето отнася спасителните лодки. При този инцидент се поврежда и радиото и капитанът вече не може да се свързва с Бреговата охрана, нито да дава заповеди на екипажа си на

кърмата. Той и хората му са в капан на мостика, а ако напуснат, ги чака сигурна смърт. Чудовищните вълни подмятат носа и без двигател той е безпомощен пред тях.

Кърмата, където се намира двигателят, е в много по-добро състояние и е изцяло над водата. Веднага след разкъсването инженерите изключват двигателя, но сега екипажът вижда, че вълните блъскат носа право към тях като таран. По чудо инженерите успяват да стартират отново двигателя и включват витлото на заден ход, като успяват да отдалечат кърмата, преди носът да я връхлети. Но проблемите им тепърва започват.

ГЛАВА 4

„НЕ МОЖЕ ДА Е ИСТИНА...“

Плавай напред, винаги към дълбоки води.

Уолт Уитман

На борда на „Истуинд“ радиооператорът Лен Уитмор е във връзка с радиста Джон О’Райли на „Мърсър“. Лен се опитва да окуражава екипажа на „Мърсър“, съобщава им, че „Истуинд“, „Унимак“, „Маккълоу“ и „Якутат“ са на път към мястото на бедствието и че току-що са потеглили и моторни спасителни лодки, самолети и още един катер. Прогресът на „Истуинд“ в свирепата буря обаче е невероятно бавен и Лен си мисли с безсилие, че ще минат часове, преди да достигнат танкера.

Командващите на Бреговата охрана знаят, че трябва да стигнат възможно най-бързо до мястото на бедствието, защото 43-мата на „Мърсър“ могат да загинат всеки момент, и затова изпращат моторни спасителни лодки от Чатъм и Нантъкет. Да изпратиш 36-футови спасителни лодки в море с два пъти по-големи от тях вълни е трудно решение, защото те могат да станат следващите жертви на океана.

Първата спасителна лодка, изпратена в бурята, потегля от станцията в Брант Пойнт, Нантъкет. Капитан е главен старшина Ралф Ормсби, а екипажът му е тричленен: Алфред Рой, Доналд Питс и Джон Дън. Четиримата мъже трябва да изминат 160 опасни километра, за да стигнат до двете половини на „Мърсър“, а лодката им се движи едва с четири километра в час, защото вълните са толкова големи, че често заливат екипажа.

След като потеглят от Нантъкет, те се изправят пред страховитата задача да прекосят опасния Полък Рип Чанъл, чиито водещи шамандури са откъснати от морето. Почти веднага изпадат в беда.

„Рой, който беше на руля, падна и аз поех управлението — казва Ормсби. — Лодката се изправи почти вертикално, докато вълните се

разбиваха в носа ѝ. Внимавахме кога се издигат вълните, за да насочваме лодката към тях.“

Втора 36-футова моторна спасителна лодка потегля от Чатъм. Командирът на станцията подофицер Даниел Клъф получава заповед да изпрати лодка и на свой ред съобщава на командира на станцията в Сайчуат, Масачузетс, Доналд Бангс, да събере екипаж и да го изпрати към „Мърсър“. Бангс бързо сформира екипаж от инженер първа степен Еймъри Хейнс, старшина трета степен Антонио Балерини и матрос Ричард Чиконе. Когато Бърни Уебър чува заповедта, си казва: „Господи, те наистина ли мислят, че спасителната лодка и екипажът ѝ могат да стигнат толкова навътре в морето в такава буря и да открият разкъсания кораб наред снежната вихрушка и огромните вълни само с един компас?“. Уебър знае, че дори хората му да не замръзнат до смърт, никога няма да успеят да спасят мъжете от двете части на „Мърсър“ в бурята. Той е приятел с тези момчета и се чуди дали ще ги види отново живи.

Тревогите на Уебър, че приятелите му ще замръзнат, са съвсем основателни, тъй като студът може да окаже влияние и върху способността им да управляват лодката и да реагират на случващото се. Една от първите реакции на тялото при настъпване на хипотермия е да се намали притокът на кръв към крайниците, където има голяма концентрация на кръвоносни съдове. През първия час в морето екипажът на спасителната лодка ще страда от намалено кръвоснабдяване на крайниците, защото телата им ще се опитват да запазят топлината на жизненоважните органи, особено на сърцето. Но слабото кръвоснабдяване на крайниците води до понижена способност да изпълняват задачите си. Ако моторът на лодката изгасне, пръстите им няма да са достатъчно сръчни, за да разрешат проблема. Ръцете и краката им също ще измръзнат, защото температурата на кожата ще се понижи, кръвта им ще се сгъсти като машинно масло в студено утро, а краката и ръцете им ще се станат сковани и трудно подвижни. А през 1952 г., преди появата на неопреновите ръкавици и полипропиленовите долни облекла, единствената защита за кожата на моряците са защитните гумирани облекла.

Издържливостта на екипажите на Ормсби и Бангс ще бъде поставена на огромно изпитание в леденото море — ако разбира се, преди това лодките им не се обърнат.

* * *

Първи при бедстващия „Мърсър“ пристига не спасителен съд, а транспортният кораб „Шорт Сплайс“. По това време носят и кърмата на „Мърсър“ вече са се раздалечили. „Шорт Сплайс“ се приближава колкото посмява до кърмата с надеждата да им хвърли въже. Морето обаче е толкова бурно, че капитанът на „Шорт Сплайс“ се отказва от това намерение и остава наблизно, в готовност да извади мъжете от водата, ако се стигне дотам.

Самолети се издигат в бурното небе от станцията на Бреговата охрана в Салем, Масачузетс, и от военновъздушната база на флота в Куонсет Пойнт, Роуд Айланд. Един от самолетите пристига преди катерите, около два следобед. Пилотът Джордж Уагнър съобщава по радиото, че „танкерът определено е на дрейф, кърмата е по вятъра и почти потопена“ Освен това докладва, че спасителните лодки на „Мърсър“ ги няма и по положението на спускателните им механизми съди, че част от екипажа е напуснал кораба. Пилотът обръща самолета по вятъра и търси спасителните лодки, но не открива нито една.

Горе-долу по времето, когато самолетите пристигат на мястото на бедствието, командирът на станцията Клъф и старшина първа степен „Чик“ Чейс са в наблюдателната кула на Чатъм, където се намира радарът. По-рано през деня той е аварирал, но сега е поправен и първото, което виждат на екрана, са два странни обекта. „Обектите — спомня си Чейс — бяха само на десетина километра от брега, някъде близо до мястото, където трябваше да е «Мърсър». Зачудих се как «Мърсър» се е озовал чак там и тогава осъзнахме, че нещо не е наред“. Клъф и Чейс знаят, че вятърът духа на юг, и все пак, ако обектите на екрана са двете части на „Мърсър“, значи те са придвижили на северозапад. В това няма логика и Клъф веднага се обажда в базата, откъдето съобщават на пилота Джордж Уагнър, който вече лети над кърмата на „Мърсър“.

Уагнър се опитва да овладее самолета в бурята и се чуди какво, за бога, е това объркващо съобщение. Взира се в кърмата на „Мърсър“ и си мисли, че е невъзможно носят на кораба да е изминал 80 километра по посока на Чатъм. И как така техният радар е засякъл два обекта? Единственото, което може да направи сега, е да обърне

самолета и да поеме на запад, за да огледа лично. За щастие снегът вече се е превърнал в дъжд и суграшица и видимостта малко се е подобрила.

Уагнър лети ниско, блъскан от вятъра, но скоро успява да стигне до плаващия фар „Полък Рип“. Колкото и да е невероятно, недалеч от фара той вижда нос на танкер. Забелязва обаче, че надстройката му е кафява, а не бяла като надстройката на кърмата на „Мърсър“. Клати невярващо глава и описва кръг, за да го огледа отново. Тогава зяпва от изумление, защото на носа с големи бели букви е изписано името „Пендълтън“! Когато съобщава по радиото какво е видял, всички в Бреговата охрана са смаяни. Не могат да повярват, че и втори кораб, на петдесет километра от „Мърсър“, също се е разцепил на две.

Радистът Лен Уитмор на борда на „Истуинд“ е изумен и се чуди дали е разбрал правилно думите на пилота. *Още един танкер!* До този момент никой дори не е споменавал името „Пендълтън“. „Не може да е истина, трябва да има някаква грешка“ — мисли си Лен.

ГЛАВА 5

„ТРЯБВА ДА ИЗКАРАТЕ 36500“

О, Господи, имай милост. Морето е така огромно, а корабът ми е толкова малък.

Молитва на
бретонския рибар

Преди „Пендълтън“ да бъде засечен, Бърни Уебър вече си има достатъчно грижи. Няколко рибарски лодки са се откъснали от пристана и са изхвърлени на брега на Олд Харбър, затова Уебър и хората му потеглят със своята моторна спасителна лодка 36500, за да помогнат на рибарите да издърпат лодките си от брега и да ги завържат отново за пристана, преди вълните да са ги разрушили. Това е морска версия на прибиране на добитък, но вместо да работят под лъчите на жаркото тексаско слънце, мъжете трябва да се справят със задачата си в заслепяващ сняг и смразяващи костите температури. Но Уебър знае колко важна е работата му, защото без лодките си рибарите няма да могат да хранят семействата си в суровата зима в залива.

Матрос Ричард Ливси, стар приятел на Уебър, му помага, както и машинист първа степен Мел Гътро, който се бори не само с бурята, но и с тежък грип. Североизточният вятър напомня на Ливси четиринайсетте месеца, които е прекарал на борда на ледоразбивач в Северния Атлантук. На двайсет и две години, той е малко по-млад от Уебър, но също като него има богат опит, който компенсира младостта. Ричард Ливси е роден в Южен Бостън, Масачузетс, през 1930 г. и е израснал на деветдесет километра на юг оттам, във Феърхейвън, рибарско градче на брега на Бъзардс Бей, точно срещу пристанището на Ню Бедфорд. Ливси се насочва към живот в морето отрано, благодарение на безбройните истории на своя баща Осуалд, който е прекарал 22 години във флота. Павираните улици на родния град без съмнение са спомогнали за решението на Ливси да започне кариера в морето. Феърхейвън има богата история. Там се е провела първата

морска битка в Американската революция, през май 1775 г., когато Натаниъл Поуп и Даниъл Еджъри предвождат местното опълчение при превземането на два британски платнохода в Бъзардс Бей. През следващите две години основателите на града издигат форт на Нобскот Пойнт, снабден с единайсет оръдия, някои от които са част от плячката на американския морски герой Джон Пол Джоунс в Бахамите. Фортът е разрушен през 1778 г., когато британците нападат пристанището и в Ню Бедфорд влизат четири хиляди войници. По-късно е възстановен и е наречен форт Феникс, на митичната птица, която се надига от пепелта. С времето градът се разраства и споделя китоловния просперитет на Ню Бедфорд.

Ричард Ливси е един от онези млади мъже, в чиито вени сякаш тече солена вода. Откакто се помни, той иска да постъпи във флота и щом навършва необходимата възраст, моли баща си да го придружи до наборния пункт. „Разбира се“ — отвърнал старият Ливси, сияещ от щастие, че синът му ще продължи морската традиция. Вълнението им замира за кратко, когато наборният офицер ги информира, че се чака десет месеца за постъпване. Годината е 1947-а, Ричард Ливси е на седемнайсет години и десет месеца му се струват цяла вечност. Той няма търпение да се впусне в приключение, затова, когато излизат от наборния пункт, казва на баща си, че ще се присъедини към Военновъздушните сили. В този миг и двамата забелязват през няколко врати табелата на наборния пункт на Бреговата охрана. Мечтите на младежа за морски приключения все пак не изгасват съвсем. Ливси задава само един въпрос на офицера: „Кога ще мога да се кача на борда?“. „Утре“ — отсича мъжът. Ливси подписва веднага, но не се качва на борда на следващия ден, а трябва да изчака цяла седмица, преди да се отправи към тренировъчния лагер в Мейпорт, Флорида, който е дом на една от най-големите флотски части в САЩ. Ливси успява да премине през изпитанията, като брои дните до излизането си в морето. Прекарва следващите четири години на служба на катери и ледоразбивачи на Бреговата охрана по бреговете на САЩ и Нюфаундленд, преди да го назначат на патрулна лодка в станцията на Ню Бедфорд, точно срещу пристанището на родния му град. Той напуска Бреговата охрана за кратко, през 1951 г., след като срокът на службата му изтича, и започва работа първо в пътното строителство, а после в няколко фабрики за преработка на риба. Заплащането там е по-

високо, но липсва тръпката от работата в Бреговата охрана, затова Ричард отново се връща на служба и ето че сега участва във връзването на рибарските лодки за пристана в суровата понеделнишка утрин в средата на февруари.

Когато приключват със задачата, Уебър, Ливси и Гътро оставят моторната спасителна лодка на нейния пристан, скачат в гребната лодка и се отправят към брега. Те са изтощени, гладни и премръзнали и нямат търпение да се върнат в станцията, за да хапнат топла храна и да се преоблекат. Леденостудената морска вода е проникнала през гумираните дрехи и смразява костите им. Ливси и Гътро са облечени с тънки брезентови гумирани панталони и дълги до кръста якета от същия материал. Уебър е с платнени панталони до коляното и подплатена с кожа парка с качулка. Тези дрехи са още от Втората световна война и вече не предлагат защита от безмилостната зима. Гътро трепери от студа и от треската, с която се бори. Той и Ливси опитват да стоплят ръцете си с вълнените ръкавици, които са потопили в морска вода и после са ги изстискали, преди да ги сложат на ръцете си, с надеждата да възстановят кръвоснабдяването им и да прогонят умората. Това е обичайна практика сред моряците, когато опитват да запазят топлината на тялото си. Уебър просто пъха голите си ръце в джобовете на парка. Този ден той не може да носи ръкавици, защото трябва да усеща руля, лоста и дросела на лодките, които връща в пристанището. Когато изморените мъже застават на рибарския пристан, за да огледат свършеното, до тях спира камион на Бреговата охрана.

„Тръгваме към Орлиънс и Наусет Бийч — вика шофьорът. — Станало е корабкрушение и им трябва помощ.“ Потвърждение от сушата за съдбата на „Пендълтън“ идва от една жена, която живее на брега на залива Наусет. Тя чула седем пъти сирената на кораба и веднага се обадила на началника на полицията в Орлиънс Джон Хигинс, който информирал спасителната станция в Наусет.

Уебър и екипажът му получават заповеди да се присъединят към мъжете от Наусет в техния камион амфибия (DUKW), за да се опитат да намерят танкера и да окажат помощ, ако е възможно. *Патицата*, както наричат машината, представлява камион амфибия с шест колела, разработен по време на Втората световна война и известен най-вече с това, че е използван при десанта в Нормандия. DUKW е военен код,

който описва характеристиките на машината: D означава 1942, годината на производство, U означава качествата му на амфибия, K символизира предното задвижване, а W — двойното задно задвижване. И сега, на служба в Бреговата охрана на Наусет Бийч, Патицата е перфектното превозно средство, с което мъжете да преминат по прибоа, докато търсят разбития „Пендълтън“. Но първо Уебър и екипът му трябва да идат в Орлиънс.

По затрупаните със сняг пътища пътуването към десния ръкав на Кейп Код по шосе 28 към Орлиънс е много мъчително за тримата мъже. Под снега има леден слой и техният камион „Додж“ напредва съвсем бавно по ветровитото шосе. За щастие парното работи, но топлината кара Уебър да мисли за приятеля си Доналд Бангс, който е в ледения океан.

Накрая Уебър, Ливси и Гътро стигат до Орлиънс, където се срещат с Рой Пигот и останалите от екипа на спасителната станция в Наусет. Мъжете се качват в Патицата и продължават по Наусет Бийч. Спират до хълм близо до фермата за патици „Майо“, която по това време е основният снабдител с патешко месо на шестте щата в Нова Англия. Сега птиците са прибрани в малките си къщички, докато мъжете от Бреговата охрана стоят на хълма и търсят някаква следа от кораб в заслепяващата буря. По всяко друго време хълмът би им осигурил отлична видимост на километри от брега, но днес той не им е от полза, защото брегът буквално е изчезнал — морето се спуска по него, по паркинга и достига до средата на склона. След няколко мига обаче снегът за малко утихва и мъжете успяват да зърнат по-тъмна от океана сива грамада, която се върти бързо по извисяващите се вълни. Това е половината на кораб, която се носи на юг към Чатъм. Мъжете от Бреговата охрана разбират, че вече няма начин да го достигнат с Патицата.

Бреговата охрана издава заповед до всички кораби, участващи в спасяването на „Форт Мърсър“. Тревогата е класифицирана като „незабавна оперативна готовност“ и е отпечатана с получер шрифт.

СИГУРНА ИНДИКАЦИЯ, ЧЕ ТАНКЕР
„ПЕНДЪЛТЪН“ СЕ Е РАЗКЪСАЛ НА ДВЕ — КЪРМАТА
Е ДО БРЕГА НА ЧАТЪМ — НОСЪТ СЕ НОСИ БЛИЗО ДО

„ПОЛЪК РИП“ — НЯМА ПРЕДИШНИ ИНДИКАЦИИ ЗА ПРОИЗШЕСТВИЕ С „ПЕНДЪЛТЪН“ — ТОЙ Е ТРЯБВАЛО ДА ПРИСТИГНЕ ВЧЕРА В БОСТЪН — ТОВА Е В ДОПЪЛНЕНИЕ КЪМ „ФОРТ МЪРСЪР“.

* * *

В спасителната станция на Чатъм лошото време принуждава инженер Анди „Фиц“ Фицджералд да остане в относително топлия заслон за лодки на станцията. Двайсетгодишният инженер е най-младият тук и не е роден за живот в морето, всъщност той дори не става добър плувец, докато не се присъединява към Бреговата охрана. Роден е през 1931 г. в така наречената Световна столица на обувките, Броктън, Масачузетс. Градът си спечелва това име по време на Гражданската война, когато правителствените поръчки за армейски обувки превръщат Броктън в най-големия производител в страната. До 1929 г. Броктън е дом на шейсет фабрики за обувки, в които са заети повече от трийсет хиляди души. Един от тях е и бащата на Фицджералд, който е работил в две фабрики за обувки, преди да се пресели със семейството си в Блэкстоун Вали и да започне по-добра работа в текстилна фабрика в Уитинсвил. За разлика от другаря си Ричард Ливси, през детството си Фиц не е заобиколен от призраците на Американската революция. Град Уитинсвил е основан от квакери, чиито пацифистки убеждения им пречат да вземат активно участие в борбата за независимост. И все пак младият Анди Фицджералд има сърце на боец. Като твърде дребен лайнбекър, 65 килограмовият тийнейджър играе футбол в гимназията на Нортбридж, където е част и от баскетболния и бейзболния отбор. В края на 40-те за Блэкстоун Вали настъпват тежки времена. Големите фабрики по брега на река Блэкстоун, които са осигурявали живителна кръв за Индустриалната революция от 19-и век, вече замират. Когато Фицджералд завършва гимназия, той няма пари за колеж, нито изгледи за някакво бъдеще в Уитинсвил, затова с един свой приятел се качва тайно на влака, отива в Бостън и се записва в Бреговата охрана.

Едно от сутрешните задължения на Фицджералд в Чатъм е да отиде с гребна лодка до трите съда на станцията: 38-футовата дежурна лодка и двете 36-футови моторни спасителни лодки: CG36383 и CG36500, „старите трийсет и шестфутови момичета“, както ги наричат. Фиц трябва да се увери, че всеки съд е зареден с гориво, и да запали двигателите им, преди да се върне на брега. Тази сутрин новият командващ офицер на станция Чатъм Даниел У. Клъф нарежда на Фицджералд да остане на брега. Бурята е твърде силна, за да изпрати младия мъж в морето с малка гребна лодка.

* * *

Късният следобед отстъпва пред мрака на вечерта, когато изтощеният Бърни Уебър и екипажът му поемат с доджа на юг от Наусет Бийч, към спасителната станция на Чатъм. Уебър трябва да информира командир Клъф, че задната част на „Пендълтън“ се приближава бързо към тях. Уебър открива шефа си да крачи нервно напред-назад, в опит да реши кой е най-добрият курс на действие. Това е първото голямо бедствие, срещу което той се изправя като командващ офицер на станция Чатъм, и някои от момчетата се питат дали ще е по силите му. Даниел Клъф е от Чинкотиг, малко рибарско градче на източния бряг на Вирджиния и дом на прочутото Водно състезание с понита. Командващият офицер прекарва малко време покрай лодките в станцията, защото смята, че е най-належащо да се запознае първо с бизнес лидерите на града.

Клъф вика Уебър и му казва с южняшкия си акцент: „Уебър, събери екипаж. Трябва да излезете с 36500 в морето и да помогнете на този кораб, разбрано?“.

Сърцето на Уебър се свива. Той си представя как излиза с малката дървена лодка в морето сред огромните разбиващи се вълни на опасния Чатъм Бар — най-страшния кошмар на всеки моряк. Чатъм Бар е комбинация от движещи се плитчини и силни течения, които носят океански вълни, които могат да направят малки лодки на трески за секунди. Формирани дълбоко в океана, вълните се устремяват към плитчините, като по пътя набират сила, скорост и височина, и накрая се разбиват сред страховита пяна. И това са условията в хубаво време,

а сега опасността се е увеличила десетократно. Уебър е виждал как се пръскат стъклата на кабините на рибарските лодки след подобен ужасен сблъсък в Чатъм Бар. И по-лоши неща е виждал. Първата трагедия в Чатъм Бар, на която става свидетел, е свързана с „Кашалот“, 40-футова рибарска лодка с двама мъже на борда, която се опитва да прекоси плитчините в един слънчев есенен следобед през 1950 г. Но въпреки красивия ден в морето се надига яростно вълнение, което не спира да кипи към брега. Когато рибарската лодка стига плитчините, една вълна я подхваща, превърта я и я преобръща. Накрая лодката е изхвърлена на близкия бряг, но двамата рибари ги няма. Уебър успява да открие тялото на Елрой Ларкин, а партньорът му Арчи Никърсън така и не е открит. Ричард Ливси също е участвал в тази спасителна акция, но тогава още не знае, че търси бащата на бъдещата си съпруга. Четири години по-късно Ливси ще се ожени за дъщерята на Арчи Никърсън, Бевърли.

Когато чува заповедта на Клъф, картините от този съдбовен ден прогарят ума на Бърни, но той веднага си спомня официалния девиз на Бреговата охрана: *Semper Paratus* или „Винаги готови“. Обаче Бреговата охрана има и неофициален девиз, който сега натежава още повече в мислите му: „Трябва да тръгнеш, но не е задължително да се върнеш“.

„Слушам, сър — отвърща Уебър. — Ще се приготвя.“ Но всъщност ще се чуди защо избират тъкмо него за тази опасна мисия, когато на смяна са не по-малко опитни мъже. Все пак приема задачата без колебание. Сега ще трябва да събере екипаж. „Кой ще дойде с мен?“ — пита накрая той, макар че поканата очевидно е само проформа. „В Бреговата охрана първо питаш и ако не получиш веднага отговор, посочваш: ти, ти и ти!“ — спомня си по-късно Уебър.

Ричард Ливси също е доста притеснен. Той е видял могъщите вълни, които се стоварват по Норт Бийч, и знае, че подобна мисия е крайно опасна. Все пак побеждава страха, умората и студа, който сковава тялото му, и вдига ръка: „Бърни, аз ще дойда с теб“. Тогава Уебър се обръща към стария си приятел Мел Гътро, един от инженерите в станцията, който лежи на койката си и изгаря от треска, предизвикана от същия вирус, който е повалил на легло и съпругата на Уебър. Анди Фицджералд също е в стаята и бърза да каже: „Мел е болен като куче, Бърни. Аз ще дойда“. Фиц цял ден се бори със скуката

и няма търпение да се кандидатира за доброволец. Но екипажът все още има нужда от четвърти човек. Ървин Маска се мотае из столовата, когато Уебър го вика. Маска е гост в станцията и спокойно може да откаже да се включи в мисията. Двайсет и три годишният Маска е от Маринет, Уисконсин, град на дървосекачи на брега на Грийн Бей. Той служи на плаващия фар „Стоунхорс“ и тъкмо се е върнал от отпуск и чака транспорт до кораба си, който е закотвен на около два километра от югоизточния край на Мономой Пойнт. Ървин е най-малкият от тринайсетте деца на Албърт и Бърта Маска, които имат голяма ферма за коне и добитък в Маринет. Всичките му братя постъпват на служба по едно или друго време, но Ървин решава да последва примера на брат си Кларънс, когото в семейството наричат Хъни Бой^[1], и се записва в Бреговата охрана. Подобно на Уебър, Маска също има съпруга, която го чака у дома. Той наскоро е сключил брак с Флорънс Силвърман, която е срещнал на танци в Бруклин. Ървин Маска има много за губене и няма да спечели нищо, ако се включи в тази операция с хора, които не познава. Все пак се кандидатира без капка съмнение. Уебър му стиска ръката и му казва да се пригответи.

Екипажът от четирима е готов и решен да помогне, но дали ще успеят? Уебър, само на 24 години, е най-възрастният и най-опитният в групата. Другите са в началото на двайсете, а Анди, на 20, е служил само две години в Бреговата охрана и наскоро е завършил обучението си в инженерната школа. Той никога не е участвал в спасителна акция, но знае колко е трудно да прекосиш Чатъм Бар в бурно море. Най-страховитото преживяване в досегашната кариера на Фицджералд се случва точно след тренировъчния лагер, когато е назначен на плаващ фар близо до Кътихънк Айланд. Една нощ Анди се буди от страховит тътен, защото котвата се къса. Докато всички станат, плаващият фар започва да се носи опасно към скалите. След няколко трескави минути екипажът успява да включи двигателите и да предотврати сблъсъка.

Сега Анди се надява, че липсата му на опит няма да попречи на другарите му. Макар че не познава Бърни много добре — тъй като той е по-голям и женен — Анди е бил с него на дежурна обиколка на борда на 36500 и е забелязал колко умело е преодолял Чатъм Бар. Ако Анди сам трябва да избира човек от станцията, който да управлява лодката в плитчините и околния район по време на буря, той би посочил именно Бърни. Но това не е обикновено буря. Анди вече е чул рапортите по

радиото и всички говорят за невероятно високи вълни, които достигат до осемнайсет метра.

Маска, Уебър, Фицджералд и Ливси никога не са тренирали като екип и всъщност тримата от станция Чатъм виждат Маска за първи път този ден. Въпреки това между тях има много общи неща. Всички са в чудесна физическа форма и са се записали в Бреговата охрана, за да спасяват животи, а сега имат този шанс. Уебър е най-високият, 185 см, и е по-резервиран. Ливси е с десетина сантиметра по-нисък и е ведър човек с добро чувство за хумор, само че понякога веселието му стига твърде далеч. Той си е спечелил прякора „Бичето“, защото обича да поема командването и да раздава заповеди на другарите си. Анди, който е малко под 180 см, е винаги усмихнат и лесно завързва приятелства. Маска, най-ниският в групата, е скромен, относително тих, но много инициативен младеж — все пак малцина биха изложили живота си на опасност, като излязат в морска буря с трима непознати.

И четиримата са ужасени от бурното море, но успяват да съберат достатъчно решимост, за да овладеят тревогата си и да направят каквото трябва.

[1] Сладура. — Бел.прев. ↑

ГЛАВА 6

АД ПРИ ЧАТЪМ БАР

С огромно безпокойство Уебър, Ливси, Фицджералд и Маска потеглят от спасителната станция на Чатъм към рибарския кей. Уебър паркира камиона и излиза на снега. През дебелия снежна пелена мъжете едва виждат как малката дървена спасителна лодка, с която ще поемат на своето пътуване, се люлее силно в далечината. Те тръгват по пристана и слизат по стълба в гребната лодка. Тъкмо хващат греблата, когато Уебър чува някой да ги вика от пристана.

„Момчета, най-добре не се отдалечавайте много“, вика местният рибар Джон Стело. Това е неговият начин да им каже да се върнат възможно най-бързо. Стело е капитан на лодката „Джийни С“, кръстена на жена му, той е врял и кипял в морето и е признат за „хайлайнър“, термин, който означава, че е толкова успешен рибар, че лодката му натежава от риба и ватерлинията ѝ се покачва. Той е един от чатъмските рибари, които са принудени да останат на брега, докато яростната буря се вихри в морето. През изминалите години Стело и Уебър са станали близки приятели и живеят един срещу друг на Сий Вю стрийт. „Обади се на Мириам и ѝ кажи какво става“, вика Уебър в отговор. Той не е говорил с жена си от два дни и при мисълта, че лежи болна у дома, сърцето му се свива. Оглежда лицата на тримата мъже в лодката и се чуди дали ще издържат онова, което предстои. Отново се сееща за жена си и се пита как ще се справя, ако остане вдовица. Бърни е готов да рискува живота си в мисия, която изглежда самоубийствена, но го залива силна емоция, когато мисли за живота, който е започнал да изгражда с Мириам.

* * *

Връзката на Бърни и Мириам е продукт на огромно упорство, най-вече от нейна страна. Тя започва с един телефонен разговор две години преди 1950-а. Уебър и двама негови приятели потеглят с

неговия плимут с две врати от 39-та към Провинстаун, за да се срещнат с три местни момичета, но стигат само до Орлиънс, защото колата се разваля. Уебър намира телефон, обаждат се на приятелката си и ѝ обяснява какво се е случило. Явно планираната вечер в града няма да се състои, старият плимут е откаран с влекач в Чатъм, а възможността за романтика е отминала. След няколко нощи една млада жена се обаждат в спасителната станция на Чатъм и търси господин на име Уеб. Оказва се, че бърка името, но не и човека. Бърни сграбчва телефона и започва да говори с мистериозната жена, която не се представя и не му дава никаква информация за себе си, само закачливо му казва, че го е виждала и знае кой е. Играта продължава с още няколко телефонни обаждания и любопитството на Уебър нараства. По време на дългите разговори тя все го прекъсва с думите: „Чакай малко“, и го оставя на линията за няколко секунди. Мистерията е разбулена, когато жената най-сетне му признава, че е телефонистката, която е свързала обаждането му до неговата приятелка в нощта, когато колата му се чупи на пътя за Провинстаун. „С времето научих, че е руса, а и други нейни качества засилиха интереса ми“, пише Уебър през 1985 г. в спомените си: „Чатъм — спасителите“. Той я кани да се срещнат, но за негова изненада тя отказва. Това се повтаря още няколко пъти, докато Бърни се вбесява и ѝ поставя ултиматум: „Или ще се видим, или няма да ми се обаждаш повече“.

Мистериозната жена най-сетне отстъпва, но при условие че срещата ще бъде двойна. Уебър и приятелят му Мел Гътро отиват с плимута до дрогерията на Боб Мъри на главната улица в Уелфлийт. Това се случва в студена януарска вечер, но Бърни все пак се поти от възбуждане. Когато влиза в дрогерията, забелязва две млади жени — едната зад бара, а другата на столче до него, но и двете не отговарят на описанието на мистериозната жена. Той пита барманката дали е виждала момиче на име Мириам и тя му посочва телефонната кабина в дъното на дрогерията. Уебър чака пред нея, докато вратата най-сетне се отваря навътре и от кабината излиза загадъчната непозната. Решителният Уебър е поразен. Първата среща води до целувки, а втората до запознанство с родителите ѝ Ото и Олга Пентинен, сърдечни финландци, които са имигрирали в САЩ преди няколко години. След няколко месеца във вихрения им любовен роман настъпва преломен момент. Докато седят в паркирания на Наусет Бийч

плимът, Мириам пита стреснатия Бърни: „Ще се ожениш ли за мен?“. Уебър е твърде смаян и единственият отговор, който изниква в ума му, е „Не“, и той неволно го изрича. Мириам казва невъзмутимо: „Добре тогава, закарай ме у дома“. Напълно замаян, Уебър потегля към дома на родителите ѝ на Крос стрийт в Уелфлийт. Спира на алеята пред къщата, построена в типичен за Кейп Код стил, и главата му най-сетне се прояснява. Той знае, че обича Мириам и не иска да я изгуби. Спира колата, обръща се към нея и казва: „Добре“. „Какво добре?“ — пита тя. „Добре, ще се оженя за теб.“ Бърни очаква тя да се хвърли в прегръдките му, но Мириам пита: „Кога?“. Той вече е напълно объркан, затова предлага тя да избере дата. Мириам отвръща на мига: „На 16 юли“.

Сватбата е на 16-и юли 1950 година, в дома на семейство Уебър в Милтън, Масачузетс. Бащата на Бърни, преподобният А. Бърнард Уебър, провежда церемонията. Младоженците заживяват в малък апартамент на горния етаж на сграда до текстилна фабрика в Уелфлийт. През първите месеци от брака им Бърни почти не вижда съпругата си, защото прекарва по десет дни в спасителната станция и само два у дома. Те почти веднага осъзнават, че този график трябва да се промени. По-късно се местят в просторна къща близо до спасителната станция на Чатъм и така Бърни може да прекарва повече време с Мириам. Службата в Бреговата охрана не предлага много средства за препитание, затова Мириам започва работа във Фърст Нешънъл Стор, за да помага за сметките. Двамата градят живота си в Чатъм и Бърни Уебър има за какво да е благодарен, но тяхното семейно щастие е съчетано с опасна служба и се оказва, че за него трябва да се плаща цена.

Докато екипажът се отдалечава с гребната лодка от пристанището, Уебър вижда CG36500, която сякаш също се взира в него от далечината. От тази дървена спасителна лодка се очаква твърде много. Животът на тримата останали на кърмата на „Пендълтън“ и бъдещите деца, които той планира да имат с Мириам, зависят от CG36500. „Готова ли си за предизвикателството, старо момиче?“, мисли си той. Като всички спасителни лодки с тази форма и размер, 36500 е построена в корабостроителницата на Бреговата охрана в Къртис Бей, Мериленд. Там са произведени 138 лодки за почти двайсет години, от 1937 до 1956 година. Тази в Чатъм е конструирана

през 1946 г. и това означава, че е само на пет години и в отлично състояние. Дълга е 36 фута и 8 инча, десет фута широка и три фута драфт.

Лодката тежи девет тона и е в състояние да се изправя и балансира сама благодарение на деветстотинкилограмовия бронзов кил. Формата ѝ е проектирана така, че да устои на всичко, пред което я изправи Майката Природа, но Бърни се чуди дали създателите ѝ са предвидили и зимен ураган като този, който сега връхлита бреговете на Нова Англия.

* * *

Спасителните лодки претърпяват голяма еволюция от появата си през 1790 г. в Саут Шийлдс, Англия. Бившият чирак в корабостроителница и корабен дърводелец на име Хенри Грейтхед създава първата трийсетфутова спасителна лодка с шест чифта гребла, която изисква дванайсетима гребци. Тя няма рул, а дълго кормилно весло, което се движи отдясно наляво. Изобретението на Грейтхед е родено от голяма трагедия. През 1789 г. корабът „Адвенчър“ засяда в Хърд Сенд, опасна плитчина до Тайнърмоут, Англия, близо до дома на Грейтхед в Саут Шийлдс. Макар че корабът се вижда от брега, всички от екипажа загиват, защото няма нито една подходяща лодка, с която да се осъществи спасителна акция в бурното море. След това бедствие британските власти предлагат награда за най-добър дизайн на лодка. Изобретението на Грейтхед печели конкурса. С времето дизайнът се развива и след сто години стандартът за спасителни лодки е 35-футов „Райдър“ с трима души екипаж и десетима гребци. Спасителните лодки се появяват в САЩ през 1851 г., когато доброволци излизат с 26 или 30-футови гребни лодки на спасителни мисии в морето. Първата моторизирана спасителна лодка е създадена петдесет години по-късно, през 1899 г., когато мъжете от спасителната станция в Маркет на езерото Сюпириър инсталират бензинов двигател на 34-футова спасителна лодка. До 1908 г. 36-футовите спасителни лодки се използват във всички станции в Америка, включително и петте в Масачузетс: Глостър, Хъл, Провинстаун, Кътихънк и Мономой в Чатъм. До 1952 г. дизайнът на лодките е подобрен отново. Последната

версия е Н-серията моторни спасителни лодки с двоен корпус и затворено отделение за двигателя в средата, наречена „Модел Т“.

* * *

Уебър и екипажът му най-сетне стигат до CG36500 и се качват на борда. Те завързват малката гребна лодка за шамандурата и се приготвят за трудното пътуване, което им предстои. Уебър, Фицджералд и Ливси са добре запознати с CG36500. Ливси я е управлявал няколко пъти, за да превози провизии до плаващите фарове „Полък Рип“ и „Стоунхорс“, които са закотвени на около два километра от брега. Все пак Ливси знае кой е шефът и отстъпва, когато Уебър заема мястото си в кабината на кормчията. Те напускат рибарския пристан на Чатъм в 5:55 ч. следобед. Сивото на небето започва да потъмнява. Светлините на брега стават все по-малко, докато четиримата мъже прекосяват пристанището на Чатъм. Те вече виждат вълните, които се разбиват на Норт Бийч, и всеки се опитва да прецени колко големи са шансовете им да преодолеят Чатъм Бар. Уебър слага дълъг кожен колан на кръста си и се завързва за кабината. Лодката завива към канала, където мъжете са посрещнати от лъча на чатъмския плаващ фар. В далечината Уебър вижда мъждукащите светлини на главната сграда на станцията. „Какво ли става там?“, пита се той. За миг му се приискава да получат заповед по радиото да се върнат. Взема радиото и се обажда в станцията, за да докладва на Клъф, с надеждата, че той ще отмени заповедта. „Продължавайте според заповедите“, отвръща Клъф с носовия си южняшки акцент. Уебър и хората му продължават напред. Те вече се борят със силния студ и усещат изморените си крака като ледени блокове в гумените ботуши. На излизане от Чатъм Харбър чуват рева откъм плитчините, където разбиващите се вълни създават акри жълтеникавобяла пяна. „Това няма да свърши добре“, мисли си Ричард Ливси. Тътенът става още по-силен, Ливси е обзет от силното предчувствие, че това са последните му мигове на тази земя, и вече се готви за смъртта, когато лодката достига до плитчините. Анди Фицджералд, който насочва прожектора, монтиран на предната извита преграда, също изтръпва, когато чува засилващия се рев на вълните. Той се осланя на опита на Бърни и на

конструкцията на лодката, която винаги е смятал за истински плаващ танк — бавна, но много сигурна във всякакво време. Сега този малък танк е единственото, което ги защитава от ледения океан.

Когато се приближават още повече, прожекторът отчасти осветява плитчините и четиримата виждат какво ги очаква. Уебър не може да повярва колко високи са вълните и сега лодката му се струва по-малка от всякога. Изплашен и измръзнал почти до смърт, той е принуден да вземе решение, което може да струва живота на екипажа му. „Да обърна ли, или да продължа? Какво да направя?“ Уебър знае, че няма да го накажат, ако се върне. Защо да увеличават трагедията, като изпратят още четирима към сигурна смърт в Чатъм Бар? Той опитва да проясни главата си и насочва мислите си към мъжете, които искат да спасят. Представя си екипажа на „Пендълтън“ в неговия огромен стоманен капан и осъзнава, че той и хората му са единствената им надежда.

Мислите му се връщат две години назад, към друга спасителна операция в също толкова опасни условия. Той е толкова завладян от тази трагедия, че почти вижда лицата на онези забравени мъже в гребена на всяка надигаща се вълна. Подобно на екипажа на „Пендълтън“, екипажът на базирания в Ню Бедфорд кораб за лов на миди „Уилям Дж. Ландри“ също става жертва на страховития североизточен вятър. Бурята го връхлита една ранна пролетна утрин на 1950 г. и ясно показва, че зимата няма намерение да пусне Нова Англия от хватката си. Силен сняг се сипе като пелена над Кейп Код, покривката в някои райони вече достига двайсет сантиметра, а свирепата буря се разразява още повече с ветрове, които достигат до 110 км в час и вдигат високи вълни. „Уилям Дж. Ландри“, който наскоро е минал през ремонт на стойност 40 хиляди долара, започва да се пълни с вода, докато се опитва да заобиколи Мономой към Нантъкет Саунд. Екипажът трескаво изсипва водата с кофи през борда на дървения рибарски траулер. По време на тази криза капитан Арне Хансен успява да излъчи зов за помощ, който е приет от плаващия фар „Полък Рип“ и предаден на спасителната станция в Чатъм.

Бързо е изготвен спасителен план, който разчита на уменията и смелостта на екипажа на плаващия фар и на Бреговата охрана. Стратегията е основана на два вероятни сценария. Ако рибарският траулер някак успее да стигне до фара, екипажът на „Полък“ трябва да

изстреля буксирно въже и да ги закачи за носа. После ще прехвърлят на кораба помпи, с които да изхвърлят водата. В същото време станцията в Чатъм ще изпрати екип с моторна спасителна лодка, за да доведе мъжете на брега или да помогне на „Ландри“, ако не успеят да стигнат до фара. Планът изглежда достатъчно прост, но съдбата решава друго. За екипажа на „Полък Рип“ задачата се оказва непосилна, защото плаващият фар постоянно се върти и подскача в бурята. Един от мъжете едва не пада зад борда, докато се опитва да развие буксирното въже по заледената палуба на плаващия фар. На хората в Чатъм не им е по-лесно. Бърни Уебър е част от четиричленния екипаж, воден от ветерана Франк Масачи, тогава главен старшина и командир на станция Чатъм. Те получават заповеди да излязат с моторната спасителна лодка 36383, която е закотвена в Стейдж Харбър, но се оказва, че дори опитът да стигнат до нея е борба на живот и смърт. Обикновено спокойният Стейдж Харбър сега е покрит с пелена от страховита бяла пяна, която е достатъчно предупреждение за всеки здравомислещ човек да остане на брега.

Уебър и другарите му заключват греблата със скоби в малката лодка и я извличат във водата. Избутват я навътре и си помагат взаимно да се качат в нея. Уебър и Мел Гътро се хващат за греблата и започват битката си с бурното море, а Масачи и Антонио Балерини сядат приведени в лодката. Още когато се насочват към CG36383, лодката започва да се пълни с вода. Щеше да е много по-лесно, ако бяха избрали CG36500 за тази мисия, защото тя е закотвена в Олд Харбър и е по-близо до целта им, но според командващите офицери 36383 има по-големи шансове в такава силна буря. Все пак тя така и не успява да докаже предполагаемото си превъзходство над CG36500. Гребната лодка се преобръща и Уебър и останалите падат в ледените води, преди да са достигнали спасителната лодка. Първоначалната паника бързо утихва, защото обучението им инстинктивно взима връх. Мъжете от Бреговата охрана изритват тежките си ботуши и се хващат за дъното на обърнатата лодка. Обучението им казва, че е безсмислено да се опитват да плуват в тези ужасни условия, защото това физическо усилие ще лиши телата им от топлина много по-бързо, отколкото ако са неподвижни. Те се оставят вълните да ги изтласкат към брега и лодката е изхвърлена на Морис Айланд, от другата страна на Стейдж Харбър. Уебър и останалите се надяват да намерят подслон в стар

навес за лодки, но макар че се борят с ужасния студ и краката им вече се сковават, Франк Масачи отказва да изостави мисията. Уебър и останалите младежи в Бреговата охрана изпитват голям респект към него, затова, когато им нарежда да обърнат 19-футовата гребна лодка, да намерят гребла и да опитат отново да стигнат до CG36383, те веднага се подчиняват. Но храброто им усилие е безуспешно: този път скобите на греблата се откачат, лодката се обръща и мъжете пак падат в ледената вода. Връщат се на Морис Айланд и най-сетне успяват да се стоплят в навеса.

Докато търкат измръзналите си ръце и крака и включват стария бензинов генератор „Кохлер“, Франк Масачи върти ръчката на стария телефон, за да се свърже с централата на станцията в Чатъм. Той успява да докладва за ситуацията и научава, че „Уилям Дж. Ландри“ още плава, но продължава да се пълни с вода, докато се приближава към фара „Полък Рип“. Два други съда на бреговата охрана са се включили в операцията; 125-футовият катер „Легъри“ и 180-футовият „Хорнбийм“. Те са поели съответно от Бъзардс Бей и Удс Хоул и са на около деветдесет километра от траулера. В тези сурови условия ще им трябват няколко часа дори да наближат бедстващия „Ландри“. Но Арне Хансен и хората му са още живи и тази крехка надежда като че ли влива носи сили у Франк Масачи, който казва на екипажа си, че ще направят трети опит да стигнат до спасителната лодка. Те намират няколко дръжки на метли и издялкват от тях нови скоби за греблата. Изморени и премръзнали, мъжете отново се спускат към брега и навлизат в ледената вода. Лодката им се обръща за трети път, защото греблата се чупят, и всички падат в черното море. Опитват се да стигнат до Морис Айланд, но вече е съвсем ясно, че не са в състояние да помогнат на екипажа на „Ландри“. В този момент самите те трябва да бъдат спасявани от природните стихии, след като вече три пъти се разминават на косъм със смъртта.

* * *

Масачи води хората си през канала между Морис Айланд и Чатъм, където има отлив, или поне те така си мислят. Водата тук е по-топла и мъжете поемат по дългия път през канала, но силното течение

блъска скованите им крака и едва не ги събаря на всяка крачка. Те продължават, а водата става много по-дълбока, отколкото са очаквали. Тя вече стига до брадичката на Уебър. Той и Мел Гътро са най-високите в екипажа, затова се налага да пренесат Франк Масачи и Антонио Балерини. Дори след този тежък рейд до станцията Масачи не иска да признае поражението си. За изумление на Уебър и останалите млади мъже, той и Алвин Е. Ньюкомб, тогава командващ офицер на спасителната станция на Чатъм, обсъждат планове да използват CG36500, за да стигнат до бедстващия „Ландри“. Още щом се връща в станцията и влиза тежко в командната зала, изтощеният екипаж трябва отново да се впусне в действие заради зов за помощ от „Ландри“. По радиото се чува разговор между траулера и „Полък Рип“. Капитанът на „Ландри“ Арне Хансен докладва, че корабът му е на около 800 метра от плаващия фар, но вече е почти изцяло наводнен въпреки всички усилия на екипажа. Капитанът на фара Гай Емро казва, че неговите хора ще са готови с буксирното въже, когато траулерът ги наближи. Арне Хансен се опасява, че използването на буксирно въже в толкова бурно море може да разкъса кораба, но осъзнава, че няма друг избор, и продължава към „Полък Рип“.

Все още има шанс мъжете да бъдат спасени. След като дава на хората си няколко минути да се стоплят и преоблекат, Масачи им нарежда да тръгнат към Олд Харбър, където ги чака CG36500, за да предприемат вече четвърти опит да спасят траулера. В това време екипажът на плаващия фар най-сетне вижда „Ландри“ в далечината. Това са добрите новини. Лошите новини са, че бурята се засилва и вълните стават още по-високи. Докато екипажът на „Ландри“ се опитва да улови буксирното въже от плаващия фар, мощна вълна удря и двата съда и нанася още поражения на рибарския траулер. След 24-часова борба за живота си мъжете на „Ландри“ са вече физически и емоционално изтощени. Капитанът обявява, че прекратяват опитите да се вържат за плаващия фар и възлагат единствената си надежда на хората от Бреговата охрана. Капитанът на плаващия фар Гай Емро обявява решението на Хансен по радиото и получава смущаващ отговор: „О, господи!“. И нищо друго. След част от секундата светът на Емро се преобръща, защото една чудовищна вълна завърта плаващия фар на сто и осемдесет градуса. Докато се опитва да се ориентира в случилото се, той получава едно последно съобщение от

„Ландри“. Капитанът го информира, че машинното вече е под вода и те се отказват да се борят. Последната вълна е била кинжалът в сърцето на екипажа. „Ще слезем долу да се молим и да хапнем нещо — казва изтощеният капитан.

— Ако умрем, поне да е на пълен стомах. Но ви благодаря. Господ да благослови всички ви.“ Гай Емро съобщава новините на станцията в Чатъм и после гледа как морето поглъща „Уилям Дж. Ландри“. Телата на екипажа никога не са намерени, макар че по-късно останки от техния обречен траулер са изхвърлени на брега на Нантъкет.

Тази трагедия оставя горчив вкус в устата на Бърни Уебър, както и безумието, което я последва. Офицери от Бреговата охрана идват чак от Бостън, за да разпитват и критикуват всички замесени в провалената спасителна акция. Ако бяха видели решителността в очите на Франк Масачи онази нощ, те са щели да се убедят, че са положени всички възможни усилия мъжете на „Ландри“ да бъдат спасени. В онези мрачни часове на 4 април 1950 година Франк Масачи стига далеч отвъд мислимата граница на човешкия кураж.

Сега, след по-малко от две години, неговото протеже се изправя пред подобно отчаяно предизвикателство. Готов ли е Бърни Уебър да доведе хората си до предела и отвъд него, за да спасят тримата на „Пендълтън“?

* * *

Докато се взира в страховития Чатъм Бар, Бърни Уебър получава прозрение. Той вярва, че Провидението го е изпратило тук точно сега. Мисли си за желязната воля на Франк Масачи и за хилядите проповеди, произнесени от баща му. Всичко го е подготвяло за този момент. Спомня си разочарованието в очите на баща си, когато отказва да тръгне по неговите стъпки. Преподобният Уебър е искал най-малкият му син да служи на Бог. В тази бурна нощ Бърни вярва, че служи на Бог. По-късно си спомня чувството така: „Получаваш сила и кураж и разбираш какъв е дългът ти. Осъзнаваш, че трябва да опиташ да ги спасиш. Роден си за това. Това ти е работата“.

Докато спасителната лодка се бори с огромните вълни, Уебър и екипажът му спонтанно започват да пеят. Те запяват от решителност и страх под напора на снега и леденото море. Четирите гласа се сливат в хармония, която се издига над воя на вятъра. Уебър не може да се сети за по-уместен химн^[1] в тази ситуация от:

*Вековна скала си, от всяка стихия
нека, Господи, в Теб да се скрия,
нека кръвта от раната свята,
що за недостойните беше пролята,
за душата ми грешна е утешение
очисти ме от гнева, дай ми спасение.
Дори да се трудя от сутрин до мрак
не ще се спася от вечния враг.
Ни с мъка, ни с плач ще се утеша,
чакам пощада от Твоята ръка.
Аз нищо нямам и нищо не искам,
само Кръста в ръцете си стискам.
Гол при теб ида, Ти ми даваш одежда,
безсилен съм, в Теб намирам надежда.
Към вечния извор нечист се стремя,
Господи, помогни ми, или ще умра.*

Песента утихва и мъжете замлъкват, когато Уебър насочва лодката към плитчините. Прожекторът пронизва мрака и снежната пелена и Анди вижда — и усеща, — че вълните връхлитат от всички посоки. Стяга се, готов за предстоящия сблъсък.

Когато стигат до плитчините, малката дървена лодка се врязва в гигантска осемнайсетметрова вълна. Мъжете имат чувството, че са се забили с шеметна скорост в бетонна стена. Планина от смразяваща вода повдига лодката и я подхвърля във въздуха като играчка. За миг всички застиват в нищото.

Лодката и екипажът ѝ се стоварват отново във водата, но ги връхлита още една гигантска вълна. Този път тя залива мъжете и ги поваля на палубата. Свирепата вълна разбива предното стъкло на

лодката и в лицето и косата на Уебър се забиват остри стъкла, когато той полита назад.

Вълната завърта напълно CG36500 и носът ѝ сега е насочен към брега. Това е най-опасната позиция за лодката и екипажа. Уебър бързо се изправя и опитва да обърне отново лодката към морето, преди да се е преобърнала и всички да загинат. Той изтърсва стъклата от лицето си и с другата ръка стиска здраво руля. Сега, когато предпазното стъкло е счупено, пръските нахлуват право в кабината, жият с лед лицето му и подлютят раните му. Снегът го блъска толкова силно, че той едва успява да отвори очи. Докато се опитва да се ориентира, поглежда към мястото, където трябва да се намира компасът, но единственият им навигационен инструмент е изчезнал — откъснат е от стойката си — и Уебър вече трябва да разчита единствено на инстинкта си.

Заслепен, той насочва лодката към следващата вълна и когато тя се стоварва върху тях, Ливси има чувството, че спасителната лодка е напълно погълната от стената от солена вода. Лодката се извърта настрани и за един ужасен миг Ливси се чуди дали тя ще се изправи отново.

Вълната освобождава лодката от хватката си, Уебър събира всичките си останали сили изправя отново лодката, форсира двигателя и изминават още няколко скъпоценни метра. След секунди следващата вълна се стоварва отгоре им и пак ги накланя на една страна, под ъгъл от четиридесет и пет градуса.

Уебър успява да си върне контрола над лодката и тогава, въпреки рева на океана, мъжете осъзнават, че е станало по-тихо. Моторът е изгаснал, а следващата вълна вече ги връхлита.

[1] Популярен християнски химн, създаден от преподобния Огъстъс Монтагю Топлейди през 1763 г. — Бел.прев. ↑

ГЛАВА 7

ЧАТЪМ СЕ МОБИЛИЗИРА

Но все пак къде ще остане поезията на морето, ако ги няма свирепите вълни?

Джошуа Слокъм,
1900 г.

По едно странно съвпадение на първа страница на „Ню Йорк Таймс“ от 18 февруари 1952 г. е публикувана статия за танкери от Втората световна война, но тя няма нищо общо с драмата, която се разиграва до брега на Чатъм. Статията описва как „добре известни в страната личности“ са инвестирали сто хиляди долара и са спечелили два милиона и осемстотин хиляди долара от покупката и отдаването под наем на пет танкера от Втората световна война. Разследваща комисия на Сената ще проведе публични изслушвания относно танкерите и корупцията в правителството. Обаче най-големите новини на деня са свързани със Студената война, политическото напрежение в световен мащаб и засилващата се надпревара във въоръжаването. Британците току-що са обявили, че ще тестват ядрено оръжие в Австралия, а при преговорите за временно примирие в Корея комунистите настояват Съветският съюз да участва в поддържането му. Генерал Дуайт Д. Айзенхауер ще получи още подкрепления от НАТО, а Франция, Англия и САЩ обмислят приемането на Западна Германия в Алианса. Някъде на последните страници, почти сред рекламните за курсовете на Дейл Карнеги и нов филм, наречен „Африканска кралица“ с участието на Хъмфри Богарт и Катрин Хепбърн, има кратко съобщение за снежна буря, която се разразява в Нова Англия. Дните на горещите репортажи от мястото на събитието още не са настъпили и засега единствените, които са добре информирани за бедствието с двата танкера, са хората в Бреговата охрана и жителите на Чатъм.

* * *

Ед Семприни тъкмо е приключил един особено дълъг ден в радиостанцията WOCB в Кейп Код. Телеграфните агенции току-що са предали новина от Ню Йорк — че Уили Сътън „Актьора“ е заловен на няколко пресечки от полицейското управление в Бруклин и с това най-сетне приключва петгодишното издирване на най-търсения банков обирджия в Америка. Сътън е спечелил колоритния си прякор благодарение на склонността си да използва сложна маскировка по време на обирите. Това е гореща новина и за Нова Англия, защото сега ФБР иска да разпита Сътън за обира на „Бринк“ в Бостън, който по това време още е неразкрит. Арестът на Сътън е голямо събитие, но не по-голямо от бурята, която всява хаос в региона. Семприни е прекарал голяма част от деня, като е съобщавал информация за снежната покривка и кои училища ще прекратят занятия. Когато най-сетне се прибира у дома, му се обаждат негов приятел, журналистът Лу Хоус, който работи като дописник на бостънския „Поуст“. „Не си прави труда да сядаш на масата за вечеря — съветва го Хоус. — До Чатъм се е разбил танкер.“ Преди Семприни да успее да отговори, Хоус добавя още информация за печалната ситуация: „И не е само един. Два са!“. После казва на Семприни, че тръгва към Спасителната станция на Чатъм.

„Ще ме вземеш ли с теб? — пита Семприни. — Искам да дойда.“ Той затваря и се обаждат на своя техник Уес Стивдстоун. „Събирай оборудването и ще се срещнем в Чатъм — казва му той. — Мисля, че попаднахме на нещо голямо.“

Съпругата на Семприни, Бет, дочува разговора и поглежда през прозореца към снежната виелица, озарявана от уличната лампа.

„Трябва ли да излизаш в такава нощ?“ — пита го тя с тревога. Семприни само кима изморено, облича вълненото палто, слага си шапката и се чуди какво ли го чака.

Той е израсъл в Алънтаун, Пенсилвания, където работи в малък седмичник, преди да започне работа като репортер за „Стандарт Таймс“ в Кейп Код през 1940 г. „Имах чувството, че това е друга планета“, казва той за прехода от стоманолеярните на Алънтаун към боровинковите полета на Кейп Код. Старомодни мотели опасват

дюните покрай пътя към външния Кейп, а кичозни магазини приканват туристите по оживеното шосе 28, което е главният маршрут от Борн за Провинстаун. Носът е лятната дестинация за работническата класа, но и за най-висшите кръгове на обществото. Никъде това не е очевидно, колкото в Чатъм, където малките крайбрежни мотели споделят гледката към океана с позлатено бижу, наречено Чатъм Бар Ин. Чатъм Бар Ин отваря врати през 1914 г., като дългата му веранда предлага прекрасен изглед към Плезънт Бей. Тук отсядат някои от най-изтъкнатите фамилии в Америка; фамилии като Рокфелер, Моргентау и Форд. Луксозният хотел е убежище и за холандското кралско семейство по време на изгнанието му през Втората световна война.

Ед Семприни обаче няма много време да намокри краката си в Кейп Код, където служи по време на Втората световна война, през март 1941 г. Той воюва пет години в така наречения Китайско-бирманско-индийски театър на военните действия, преди да се върне в новия си дом. През следващите няколко години отново между Кейп Код и Пенсилвания, където работи за кратко в един ежедневник, преди да се установи за постоянно в Кейп Код с Бет, която среща по време на войната. Докато работи в Пенсилвания, негов приятел от радиостанцията WOCB му се обажда с предложение. „Местя се в Калифорния — казва той на Ед. — Искат да направят радиостанция там, а ти познаваш Кейп и новинарския бизнес. Включи се, ако те интересува.“ Семприни се обажда където трябва и така започва кариерата му в радиото.

* * *

Лу Хоус спира пред дома на Семприни и натиска клаксона. Като че ли клаксонът и двигателят са единствените изправни части в очукания стар шевролет. Семприни чува рева на клаксона и тръгва през снега към колата, качва се на пътническото място и потърква измръзналите си ръце пред отвора на парното. Бързо осъзнава обаче, че то не работи. „Дано това пътуване да си струва“, мисли си Семприни, когато тръгват от дома му през заслепяващия сняг.

Докато бурята продължава да се вихри, жителите на Кейп Код остават в топлите си домове и се гушат до радиото, за да слушат

новините за спасителните акции. Тези, които имат късовълнови приемници, могат да следят драматичните разговори между станцията на Бреговата охрана и спасителните екипи.

Първи за бедствието близо до брега разбират градските управници по време на годишната сесия за бюджета. Членовете на сесията пристигат един след друг и имат време само да се изтърсят от снега, преди да им кажат за ужасната ситуация в морето. Проблемите на града ще трябва да почакаат. Професионалният фотограф Дик Келси веднага осъзнава важността на случващото се, хуква към дома си, грабва своя стар 4×5 скоростен фотоапарат, две светкавици и няколко кутии с филм и тръгва към рибарския пристан.

Ако някак успеят да се върнат живи, спасителите ще са измръзнали, гладни и вероятно в много тежко физическо състояние. Затова градският търговец на мъжко облекло е натоварен да донесе топли дрехи. Местният представител на Червения кръст също е известен за ситуацията. Жителите на града се прибират у дома и започват да приготвят топли ястия за моряците, с надеждата те да се завърнат. Хората в Чатъм са отраснали с морето и знаят какво трябва да направят, за да помогнат на моряците в беда и на мъжете, които рискуват живота си, за да ги спасят.

* * *

Градът зависи от морето още от самия си основател, който купува земята, по-късно наречена Чатъм, с една лодка. Уилям Никърсън, тъкач от Норфолк, Англия, е първият заселник тук през 1656 г. Никърсън предлага на индианския вожд на племето мономойк, Матакуасон, малка лодка в замяна на четири квадратни мили (10 кв. км.) от неплодната земя, на която англичанинът иска да построи дома си. За да скрепи сделката, Никърсън добавя и дванайсет брадви, дванайсет мотики, дванайсет ножа и наниз от четиридесет шилинга. От векове мономойките са споделяли долната част на Кейп, от река Бас до Провинстаун, с още две племена — наусет и сокутукет. Границите на племето мономойк минават по извивката на Кейп Код, като започват в Алънс Харбър в Харуичпорт и се простират около Мономой до северната страна на Почет Хайландс в Ийст Орлиънс. Индианците

наусет контролират всичко на север оттам, а главното селище на сокутукет е в Брюстър и те притежават всичко на запад. Матакуасон е най-могъщият вожд в района и именно той позволява на Никърсън да построи хижата си близо до собствения му дом.

Без съмнение Никърсън се е поучил от грешките на друг бял мъж преди петдесет години. Френският пътешественик Самюел дьо Шамплен е първият европейец, който е посетил района близо до Стейдж Харбър през октомври 1606 г. (Британският мореплавател капитан Бартоломю Госнолд пуска котва близо до Норт Чатъм четири години преди това, през 1602 г.). За Самюел дьо Шамплен районът предлага неограничени възможности и той му дава името Порт Фортюн^[1]. „По брега видяхме дим от индиански огънове и това ни накара да решим да ги посетим — пише Шамплен в капитанския си дневник. — Тук има разчистени участъци и много ниски хълмчета, където индианците отглеждат царевица и други зърнени култури, с които се изхранват. Освен това има много хубави лозя, много орехи, дъбове, кипариси и няколко бора... Това би било подходящо място, на което да изградим основите на колония, ако пристанището беше малко по-дълбоко и входът към него — по-безопасен.“

Шамплен описва онова, което по-късно ще стане известно като плитчините Полък Рип. Именно там разбиващите се вълни повреждат руля на кораба му при навлизането в залива. Индианците мономойк виждат големия съд близо до брега, стигат до него с издълбаните си от дървени стволоче канута и казват на французите как да преодолеят опасните плитчини и да навлязат в Стейдж Харбър. Както пише историкът на Кейп Код, Уорън Сиърс Никърсън: „Именно мономойките посрещат французите на брега и им позволяват да опънат палатка, за да изпекат хляб и да попълнят изчерпаните запаси на кораба, и да си направят ковачница, за да ремонтират счупения корабен рул“. Шамплен е впечатлен от гостоприемството на местните и с възхищение описва домакините си като „добре сложени и с маслинена кожа“. И мъжете, и жените носят пера и мънистени нанизии и са облечени с препаски от тюленова и еленска кожа. Вигвамите им са големи, с кръгла форма, покрити с гъсти треви или царевична шума. Хората от племето складират провизиите си за зимата в дупки, изкопани в огромните пясъчни дюни.

Пришълците поддържат приятелски отношения с местните две седмици. Индианците разменят царевича, боб и риба срещу вещи от кораба, но един ден заради провокация екипажът на Шамплен открива огън по мономойките и така започва битка, която французите ще нарекат „Битка за Сполуката“. Когато пушекът от мускетите най-сетне се разнася, трима французи са мъртви, а мнозина са смъртно ранени. Индианците са дали седем жертви, чиито скалпове са свалени от Секондон, индианския водач тарантин^[2]. Шамплен не губи кураж, след няколко дни предприема контраатака и неуспешен опит да плени индианците, за да ги продаде като роби. Мономойките се бият храбро и накрая той решава да ограничи загубите, вдига котва и отплава, за да продължи изследователската си мисия по Атлантическото крайбрежие.

Индианците от долната част на Кейп влизат в схватки с европейските моряци от десетилетия, когато Уилям Никърсън идва да построи фермата си близо до Райдърс Коув. Той купува земята директно от мономойките без одобрението на властите на колония Плимът. Тази сделка е оспорвана през следващите шестнайсет години, докато не е уредена в съда. Английският заселник е принуден да плати деветдесет лири и да изиска писмени документи за собственост от вожда Матакуасон и сина му Джон Куасон. Никърсън вече притежава повече от 4000 акра земя, като местните си запазват останалото. Той веднага се обръща към съда, за да регистрира Мономойт, както го наричат тогава, като град. Съдът отказва на основание, че в селището няма свещеник. Мономойт няма да стане град, докато не се съберат достатъчно жители, които да са в състояние да поддържат църква. Никърсън разделя земята между децата си и скоро идват и други заселници. Земята ражда щедро и предлага всички земеделски блага, които Самюел дьо Шамплен описва в дневника си. Но тя е и сурова. Силните крайбрежни ветрове са постоянен спътник на смелите заселници, които изолират малките си домове със сушени водорасли. Те строят жилищата си с ниски покриви, за да устояват на ураганите и бурите, и с южни фасади, за да са сгрявани от слънцето. През 1711 г. селището посреща първия си свещеник, преподобния Хю Адамс. Тогава двайсетте фамилии подават втора петиция за присъединяване. Молбата им е одобрена от Джоузеф Дъдли, губернатор на колония Масачузетс, но при условие че селището се откаже от индианското си

име и приеме английско. Така Мономойт става Чатъм, по името на пристанищния град в Англия.

До средата на XVIII век заселниците в Чатъм още се препитават предимно от земята, а не от морето. Те отглеждат тютюн, ръж, пшеница, но подобно на мономойките преди тях, основният им поминък е царевичката. Тя е толкова важна за града, че дори е приет закон всички стопани да убиват птиците, които ядат царевичката; три гарвана и дванайсет коса всяка година, като носели главите им за доказателство пред градските старейшини. Онези, които не го правели, плащали глоба от шест шилинга. До Революцията обаче икономиката на Чатъм вече се е преориентирала от земеделието към риболова. Сега фермерите отглеждат по-малко царевичка, защото плодородната почва е изтощена от непрекъснатата експлоатация, и мъжете на Чатъм започват да ловят риба по дъното до брега, която е в такова изобилие, че сякаш сама скача в мрежите и на въдиците им. Водите до външния Кейп скоро се превръщат в един от най-оживените морски маршрути в света, на второ място след Ламанша.

С риболова обаче идват и корабокрушенията. Хуманното общество на Масачузетс е първата организация, която предлага помощ на корабокрушенците, като строи хижи в отдалечени райони на брега, които да служат за подслон на оцелелите, щом се доберат до сушата. Първият такъв заслон е построен през 1807 г. на Ловълс Айланд в Бостън Харбър. Организацията по-късно издига и първата спасителна станция в Кохасет и продължава да строи доброволчески станции по Саут Шор и накрая до Кейп Код. Първият заслон на Кейп Код е построен в Стаутс Крик в Труро, но е по-пригоден за пустошта, отколкото за брега. Съоръжен е с комин и е издигнат на място, където не расте трева. Не минава много време и силният вятър отнася пясъка от основите му и събаря комина, а накрая и самия заслон.

През 1845 г. Обществото вече е създало почти двайсет спасителни станции, снабдени с лодки, които осейват бреговата линия на Масачузетс. След четири години, през 1849 г., доброволците от станция в Уелфлийт спасяват живота на десетки пътници от прокълнатия кораб „Франклин“. Имигрантският кораб потегля от Дийл, Англия, към Бостън в края на зимата. „Франклин“ засяда в плитчини близо до станцията при Кахунс Холоу, където капитан Мълфорд Рич и синът му Бенджамин са готови да се притекат на

помощ. Те тръгват със спасителна лодка към кораба и правят няколко курса, като младият Бен дори успява да спаси бебе, чиято майка е загинала. Тя е един от десетимата пътници и неколцина от екипажа, които умират от студ в суровия ден в началото на март 1849 г. Но за трагедията не е виновно нито лошото време, нито неумелата навигация. Съдбата на загиналите е решена още в Англия, преди седмици. Освен че успява да спаси бебето, Бен Рич намира и изхвърлената на брега торба на капитана. В нея има писмо от собствениците на кораба, които съветват капитана да разбие съда, преди да стигне до Америка, защото „Франклин“ е застрахован за сума, надвишаваща два пъти стойността му. По-късно собствениците са съдени за тази престъпна схема, но нито един от тях не влиза в затвора.

През 1847 г. Конгресът най-сетне предприема действия за по-добра защита на моряците, като отделя хиляди долари от парите на данъкоплатците за изграждане на спасителни станции по огромната брегова линия на Америка. Ще изминат още двацет и седем години, преди първите оторизирани от правителството спасителни станции да бъдат издигнати в Кейп Код. Общо девет станции са построени от Рейс Пойнт в Провинстаун до Мономой Айланд в Чатъм. Тези двуетажни дървени сгради са издигнати на дюните, далече от линията на прилива, затова са защитени от наводнение. Боядисани са в яркочервено и над тях се раздига 18-метров флагщок, за да се виждат добре от океана. В станциите служат по седмина спасители от първи август до първи юни следващата година. През останалото време пазачът на станцията наблюдава морето. Той печели по двеста долара годишно от тези си задължения, докато спасителите получават по 65 долара месечно. Всеки от тях, независимо от годините опит, е длъжен да преминава през много стриктен физически преглед в началото на всеки сезон. Писателят Дж. У. Далтън описва техния седмичен график в своята книга от 1902 г. „Спасителите на Кейп Код“. „В понеделник членовете на екипажа се заемат да въведат ред в станцията. Във вторник, ако времето позволява, тренират, като излизат през прибоа с лодките в морето. В сряда упражняват международните и общите кодови сигнали. В четвъртък тренират със съоръженията на брега и спасителните въжета и шамандури. В петък упражняват процедурите

за оказване на първа помощ на спасени от удавяне. В събота перат. Неделята е посветена на религиозната служба.“

Станцията в Чатъм е една от първите девет спасителни станции, построени на Кейп Код, и тя патрулира на повече от шест километра от брега в северна и южна посока. Станцията е оборудвана с четири гребни лодки, две талиги и кон на име Бейби, който тегли оборудването на спасителите по брега към бедстващия кораб.

Крайбрежието на Чатъм е колкото оживено, толкова и опасно. Моряците трябва да се пазят не само от смъртоносните плитчини, но и от хората, които се опитват да откраднат товара им. Тези хора се наричани „муункъсьри“ и заблуждават дезориентираните капитани да приближат до определено място на брега, като размахват фенер от дюните. След това бандитите уж спасяват моряците, но ги отърват и от товара. Муункъсьрите са наречени така, защото „проклинат“ луната^[3] в ясните лунни нощи, тъй като могат да погаждат коварните си номера единствено когато цари непрогледен мрак. Писателят Хенри Дейвид Торо е много впечатлен от мистериозните муункъсьри по време на пътуванията си до Кейп Код в периода 1849 и 1857 г. „Скоро срещнахме един от тези бандити, съвсем обикновен жител на Кейп Код... с обветрено и толкова сбръчкано лице, че чертите му трудно се различаваха — пише Торо. — Приличаше на оживяло старо корабно платно... твърде мрачен, за да се смее, твърде суров, за да плаче; затворен и саможив като мида... той търсеше останки от корабокрушения, стари греди... парчета от мачти... когато дървото беше твърдо голямо, за да го отнесе, той го насичаше направо на брега, където го бе изхвърлила последната вълна, или го търкаляше няколко метра и отбелязваше собствеността си върху него, като слагаше две пръчки накръст отгоре му.“

„Традицията“ на муункъсьрите продължава още стотина години. През петдесетте на ХХ век дървените кости на корабокруширалите кораби още могат да се открият по бреговете на Чатъм, като ту се появяват, ту изчезват в пясъците. Един местен жител, осемдесет и две годишният Уолтър Елдридж Добрия, си е построил дом именно от отломките на седемнайсет различни кораба, които са срещнали съдбата си в Чатъм Бар.

А сега гражданите на Чатъм се надяват и молят спасителната лодка 36500, с която Бърни Уебър и хората му излизат в морето, да не

добави дървените си кости към отломките на корабите, разбили се в ревящите води на Чатъм Бар.

[1] Пристанище Сполука (от фр.). — Бел.прев. ↑

[2] Така са наричали хората от племето микмаки по бреговете на днешния щат Мейн. — Бел.прев. ↑

[3] Mooncussers — от moon „луна“ и curse „проклинам“. — Бел.прев. ↑

ГЛАВА 8

ПРОСТО СЕ МОЛЕХМЕ ДА НЕ ПОТЪНАТ

*Тъй като всяка смърт по малко ни смалява,
ние скърбим не толкова за мъртвия, колкото за
самите себе си.*

Лин Кейн

По времето, когато цял Чатъм се мобилизира, а Бърни и хората му са блъскани от вълните на Чатъм Бар, „Истуинд“ се носи на север към двете половини на „Форт Мърсър“. Мракът се сгъстява и корабът се люлее много силно, по-силно от всичко, което радистът Лен Уитмор е изпитвал досега в морето, но никой от екипажа не е изплашен. Годишите обучение си казват думата.

Макар че страхът не е фактор на борда на „Истуинд“, все пак напрежение има; екипажът вече знае, че опитите на „Шорт Сплайс“ са останали безуспешни. Лен се чуди дали двете половини на „Мърсър“ ще останат на повърхността, докато катерът му се добере до тях. Той не е излизал от тясната радиорубка от осем сутринта и стресът се увеличава с всеки час. Но дори в тази тревожна ситуация има и по-лек момент. Докато капитанът на кораба е в радиорубката и опитва да се свърже със собствениците на „Мърсър“, един гълъб излиза иззад предавателя и минава най-безгрижно покрай смаяния капитан. Лен е ужасен — това е неговият гълъб. Докато катерът е в Ню Йорк, той е намерил гълъба със счупено крило и го е взел тайно на борда, за да го излекува и да се грижи за него. Капитанът оглежда всички мъже в каютата, но те мълчат. Лен чака капитанът да попита кой е качил птицата на борда, но вместо това капитанът се връща към опитите си да се свърже със собствениците на „Мърсър“ и Лен въздъхва тихо с облекчение.

Той се чуди как ли се справят мъжете на едната половина на „Мърсър“. Знае, че те ще се окуражат, ако научат, че Бреговата охрана е чула сигнала им за помощ и е реагирала, но това само по себе си не

означава, че са вече спасени. Само няколко седмици по-рано, на 9 януари 1952 година екипажът на „Пенсилвания“, 7600-тонен кораб, построен през 1944 г., е научил тази горчива истина. Една сутрин екипажът му от 46 души се буди насред буря, подобна на тази, с която са се сблъскали „Мърсър“ и „Пендълтън“. Корабът потъва до брега на щата Вашингтон, защото тринайсетметрови вълни разцепват корпуса му. В 6:45 ч. капитан Джордж Пловър се свързва с Бреговата охрана и обяснява, че на левия борд на „Пенсилвания“ има дълга четири метра пукнатина и в машинното нахлува вода. Товарът, който се състои от военни камиони, се освобождава и започва да се блъска по палубата, като разкъсва платницата на предните люкове. Капитан Пловър се обажда пак на Бреговата охрана и казва, че ще обърне кораба и ще се насочи към Сиатъл, Вашингтон. Скоро се обажда с ново съобщение — че има проблеми с управлението на кораба, вероятно защото в предните трюмове е нахлула толкова много вода, че кормилото стърчи над повърхността на морето. Корабът вече е в бедствена ситуация.

„Пенсилвания“ дрейфува през целия ден и началото на вечерта. Екипажът се моли корабът им да остане цял до следващия ден, когато се очаква появата на Бреговата охрана. В десет вечерта обаче се случва нов катаклизъм, защото капитан Пловър изпраща последното си съобщение, като казва, че целият екипаж напуска кораба.

Никога няма да разберем какво точно е станало в минутите след това съобщение. Катерите на Бреговата охрана и корабите и самолетите на флота, които пристигат по-късно на последното известно местоположение на „Пенсилвания“, търсят с дни, но не откриват и един оцелял от екипажа. Самият кораб също е изчезнал. Намерена е само една преобърнатата спасителна лодка. По-късно Бреговата охрана заключава следното: „поради силния вятър, силното вълнение, разцепения корпус и наводнението, корабът е потънал, преди спасителните лодки да потеглят и екипажът не е успял да го напусне“. Ако това е вярно, вероятно, докато моряците са се качвали в спасителните лодки, „Пенсилвания“ се е наклонил на една страна и се е обърнал, като е запратил хората право във водовъртежа на кипналото от бурята море. Вероятно са само минути са ги делили от спасението.

Докладът от разследването на Бреговата охрана заключава, че „изглежда лошото време и последвалото разместване на товара, наводняването на 1-ви и 2-ри трюм, повредата на руля и

невъзможността да се управлява корабът в бурното море са отговорни в по-голяма степен за потъването на «Пенсилвания», отколкото някакъв недостатък в конструкцията.“

Описаните от Бреговата охрана събития със сигурност са довели до гибелта на кораба, но нито едно от тях нямаше да се случи, ако корпусът не се беше разцепил. Именно некачественият метал е катализаторът, който създава обстоятелствата, довели до потъването на „Пенсилвания“. В много отношения трагедията с „Пенсилвания“ е идентична със ситуацията в Кейп Код. „Пенсилвания“ е преустроен кораб от клас „Либърти“, набързо построен по време на Втората световна война, за да превозва товари за фронта. По време на война е изключително важен броят на корабите, с които една страна разполага, особено в началото на бойните действия, когато немските подводници потопяват американските кораби с бързината, с която те са произвеждани. Затова корабите от клас „Либърти“, като Т-2 танкерите, са построени в изключително кратки срокове. Това означава, че корпусите им са заварени, а не занитени, което още повече отслабва корпуси, направени от некачествена стомана.

Съдбата на „Пенсилвания“ буквално е предначертана и е била нужна само една силна буря в океана, за да се случи най-лошото, също като с „Пендълтън“ и „Мърсър“.

* * *

В 6:30 ч. следобед катерът „Якутат“, с капитан Дж. У. Нааб от Ярмът, Мейн, достига предната част на „Мърсър“. Освен от бурното море, вятъра и снега, Нааб е затруднен и от мрака. Над тях самолет от военноморската въздушна база във Флойд Бенет Фийлд, Бруклин, Ню Йорк, пуска осветителни ракети, за да помогне на мъжете в морето.

Капитан Нааб кара хората си да опитат да изстрелят въжета към танкера, но вятърът прави тази задача невъзможна. Гил Кармайкъл от „Якутат“ си спомня колко студено е било, докато се е опитвал да изстреля въже към танкера. „Качулката на парката постоянно падаше от главата ми, докато се опитвахме да изстреляме въжетата на «Мърсър». По едно време главата ми така се скова, че започнах да я търкам с ръце, за да я почувствам. Имаше голяма буца лед в косата ми

и щом я дръпнах, в ръката ми остана цял кичур. Но беше толкова студено, че не усетих нищо.“

Когато възетата най-сетне стигат до целта си, капитан Нааб и хората му започват опасния танц по приближаване на катера до носа на „Мърсър“. По време на маневрата обаче Нааб осъзнава, че носът на „Мърсър“ се издига толкова силно, че двата съда може да се ударят и всички да загинат. Тогава той решава да се отдалечи с надеждата, че бурята скоро ще поутихне и ще могат да направят втори опит. През следващите пет часа и половина „Якутат“ се носи до носа на „Мърсър“ и чака да настъпи някаква промяна.

* * *

Макар че „Якутат“ успява да се добере до целта си, 36-футовата моторна спасителна лодка, управлявана от Ралф Ормсби, която напуска Нантъкет по обяд, няма този късмет. Ормсби и хората му — Алфред Рой, Доналд Питс и Джон Дън — са прекарвали първите четири часа от мисията си в опити да стигнат до „Мърсър“, но след това са отклонени към „Пендълтън“. „Нищо не виждахме — казва Ормсби — заради снежната виелица и огромните вълни.“

Когато нощта пада, те получават нови заповеди — да потърсят укрытие, вероятно защото старшите офицери осъзнават, че дълъг 36 фута съд, който от часове е подмятан от огромните вълни, също може да се превърне в жертва. Ормсби насочва лодката и замръзналия си екипаж към плаващия фар „Полък Рип“. Те навлизат в едни от най-опасните води по Източното крайбрежие; в променящия се лабиринт от плитчини между Нантъкет и извивката на Кейп Код. Приливите създават истински хаос в плитчините тук, докато водата се движи напред-назад между Нантъкет Саунд и открития океан, като създават силни течения от кипяща, изпълнена с пясък вода, които са страховити дори в спокойни дни. А сега, при тези чудовищни вълни, бурен вятър и сблъскващи се течения, малката спасителна лодка на Ормсби подскача по водата като плавен. Ако се обърне насред разбиващите се в плитчините вълни, той и хората му ще загинат до минути — и никой съд на Бреговата охрана няма да е в състояние да ги достигне навреме.

Ормсби някак успява да преведе лодката през лабиринта от плитчини и спира до плаващия фар. Алфред Рой стои на носа на спасителната лодка и се опитва да хвърли въже с тежест в края му, наречена „маймунски юмрук“, на екипажа на плаващия фар. Точно в този миг лодката е ударена от вълна, Рой полита във въздуха и удря лицето си в дъбовите греди на носа. Ормсби се опитва да овладее подскачащата лодка, а Рой се изправя на крака и отново хвърля въжетото. Този път мъжете на кораба го хващат и успяват да вържат лодката, а хората на Ормсби се качват на борда, където трябва да се погрижат за раната на челото на Рой.

Втората 36-футова лодка, потеглила по-рано този ден и управлявана от Доналд Бангс, е изправена пред също толкова невъзможна мисия. Бангс и неговият екипаж едва не загиват през първите няколко минути от пътуването си, докато заобикалят Мономой Пойнт и са нападнати от огромни разбиващи се вълни. Капитанът си мисли, че ако се опитва да „язди“ вълните, има вероятност носът да се издигне твърде много и лодката да се преобърне. Той разполага само с минута за решение, но форсира двигателя, за да преведе малкия съд през вълните. Когато излизат от другата страна, те са изцяло във въздуха и после се стоварват в браздата между две вълни.

Бангс е изправен пред мощта на морето и вятъра и има само един съюзник — опита. Макар че е роден в Съмървил, Масачузетс, градче далеч от морето, на пет километра северно от Бостън, той се мести в Сайчуат, Масачузетс, на бостънския Саут Шор още в ранна възраст. Именно там прекарва много време в океана и решава да постъпи в Бреговата охрана, също като баща си. Година след като завършва гимназия, през 1936 г., той се записва в Бреговата охрана и е на служба там, когато избухва Втората световна война и Бреговата охрана помага на флота. Бангс се озовава на борда на малък флотски танкер, който доставя дизелово гориво в Южния Пасифик. Там той преживява два тайфуна и вижда невъобразимо високи вълни.

Сега, в тази февруарска буря, Бангс се опитва да спаси живота на хората на разцепения танкер, но е загрижен и за съдбата на другарите си. Дотук мисията му е не само опасна, но и вбесяваща. Първоначално те са изпратени на помощ на „Мърсър“, но когато достигат „Полък Рип“ към четири следобед, мъжете от плаващия фар му казват, че трябва да обърне и да се насочи обратно към Чатъм, защото радарът

там е засякъл два обекта. На фара не знаят, че тези два обекта са половините на „Пендълтън“, и като приемат, че това е „Мърсър“, казват на Бангс, че в станцията трябва да внимават повече в навигацията, защото явно са го изпратили на погрешно място.

Доналд Бангс е спокоен, уравновесен човек, но дори той не може да сдържи гнева си след мъчителните опити да стигнат до „Мърсър“ само за да им кажат, че трябва да тръгнат в друга посока. Също като Ормсби и хората му, екипажът на Бангс вече е изстрадал твърде много. В откритата кабина на лодката няма отопление и мъжете са мокри до кости от разбиващите се вълни. Снегът продължава да вали и ушите и пръстите на ръцете и краката им са сковани от студ. Ботушите им са пълни с вода, но лодката се клати толкова силно, че не могат да ги събуят. Единствената им защита пред снега, вълните и вятъра са зимните гумирани якета, които вече също са подгизнали.

В един момент човек от екипажа крещи към капитана: „Ще успеем ли?“, а Бангс, концентриран върху следващата вълна, крещи в отговор: „Откъде да знам, по дяволите! Никога не съм виждал подобно нещо!“.

Докато се мятат в бурното море обратно към Чатъм, Бангс научава по радиото, че засечените от радара обекти не са „Мърсър“, а „Пендълтън“ и че едната му част е доста близо до тяхната позиция до плаващия фар. Вечерта се е спуснала и капитанът намалява скоростта на лодката, защото съзнава, че в сумрака може да налети право на корпуса на „Пендълтън“ и всички да загинат.

След минути той вижда предната част на танкера, която се носи зловещо по вълните с насочен към тъмното небе нос. Надстройката и мостикът в края ѝ са потопени в кипящото море, а палубата е наклонена под ъгъл от 45 градуса — твърде стръмно, за да може някой да се изкачи към носа.

Бангс забелязва, че от „Пендълтън“ висят въжета, и се опасява, че те може да се оплетат във витлата на лодката. Носът е наклонен наляво и Бангс бавно заобикаля корпуса, като търси някакви признаци на движение или светлина на фенерче. Започва да подава сигнали със сирената и се надява някой да се появи на палубата. Опитва се да задържи спасителната лодка на място откъм подветрената страна на корпуса и всички се вслушват напрегнато за викове на пленените в кораба моряци. Но чуват единствено вятъра, а носът изглежда пуст.

„Къде са хората — чуди се Бангс. — Нима са напуснали кораба? Дали са се добрали до спасителните лодки?“ Но няма как да разбере. Откъснатата предна част на кораба изглежда напълно изоставена, докато се люлее сред вълните, готова да се спусне към дъното всеки момент.

И така измръзналите спасители: Бангс, Балерини, Хейнс и Чиконе, обръщат лодката си към Чатъм с намерението да помогнат в откриването на кърмата на „Пендълтън“. Почти преполовяват пътя до целта, когато радиото изпращява. Капитанът на катера „Маккълоу“ съобщава, че е до носа на „Пендълтън“ и току-що са забелязали проблясък — все пак на борда май има оцелели!

За трети път Бангс променя курса и се устремява възможно най-бързо през огромните вълни към носа на танкера. Този път се приближава още повече и когато вълните издигат малката лодка, спасителите почти виждат палубата на кораба. А там, в дясното крило на мостика, стои човек.

„Видях човек на мостика — спомня си Бангс, — той крещеше към нас, но не можехме да чуем и дума. Приближихме се още и забелязахме, че е застанал на крилото на мостика. Вятърът и вълните бяха изкривили кораба под невероятен ъгъл. Опитвахме се да му хвърлим въже, но не успяхме. След това видяхме как човекът скочи или падна в морето. Появи се на повърхността на около петнайсетина метра от нас. Тъкмо когато щяхме да го извадим от водата, най-голямата вълна тази нощ заля палубата ни.“

След като се възстановяват от удара, капитанът започва да търси с фенерче човека в бурното море. Забелязва го на няколко метра от лодката — носи се по гръб във водата, напълно неподвижен. А след това изчезва. Морето просто го поглъща и битката му за живот приключва. Бангс и хората му продължават да го търсят в нощта, но не го виждат отново. Колкото и да е невероятно, четиримата измръзнали мъже от Бреговата охрана остават в бурното море общо 22 часа в търсене на оцелели.

Нито един от другите седмина, за които се знае, че са в капан на носа на „Пендълтън“, включително капитан Фицджералд, не се появяват на палубата, не изстрелват сигнална ракета, не светват с фенерче и затова се смята, че са повалени от палубата в морето много

преди героичния опит на Бангс да спаси оцелелия, който скача във водата.

* * *

На носа на „Мърсър“ капитан Петцел и хората му вече са отчаяни. Предната част на носа стърчи изцяло от водата, а задната, където Петцел и хората му са в капан в неотоплявания мостик, потъва все повече в морето. Те нямат с какво да дадат светлинен или друг сигнал на „Якутат“ и каютата бавно се пълни с вода. Точно преди полунощ решават да опитат да се придвижат до по-предна каюта, където се надяват да избегнат надигащата се вода и да намерят сигнално оборудване. За тази цел обаче ще трябва първо някак да се измъкнат на откритата палуба, която е заливана от пръски, сняг, а понякога и от самите вълни. Вратата към палубата е твърде близо до потъналата част от корпуса, а разстоянието от илюминатора до палубата е твърде голямо, за да рискуват да скочат. И така те решават да импровизират, като взимат няколко сигнални флагчета и ги връзват заедно, за да направят въже, което спускат от илюминатора в предната част на каютата. Един по един, мъжете се измъкват навън, като първо се спускат по въжетото, а после правят най-страховитите стъпки в живота си, когато тръгват по силно наклоненото заледено мостче.

Корабът се люлее и върти, а мъжете тичат към каютите в предната част, докато кипналата бяла вода залива краката им. Радиооператорът Джон О'Райли — който е предал съобщенията до Лун Уитмор сутринта, — се подхлъзва, губи равновесие, пада зад борда и изчезва в кипящата бездна. Другите осмина успяват да стигнат до целта си, включително капитан Петцел, който е по чехли, когато танкерът се разцепва, и сега прави този преход бос.

Капитан Нааб на „Якутат“ вижда мъжете да тичат по моста и разбира, че са отчаяни и готови на всичко, затова решава да направи още един опит да ги измъкне оттам. Той обръща катера към наветрената страна на танкера. Хората му връзват няколко гумени спасителни лодки за носа, хвърлят ги зад борда и оставят вятъра да ги отнесе до танкера. Към всяка лодка са прикрепени фенерчета и спасителни жилетки.

На носа на „Мърсър“ оцелелите гледат как спасителните лодки се носят към тях. Настъпил е моментът за решение, а то е изключително трудно. През следващата минута всеки трябва да направи избор и той ще определи съдбата му. Няма кой да им даде насоки, нито да им вдъхне увереност, защото никой на света не знае какво ще се случи. Ако останат на разбития кораб, рискуват той да се обърне всеки момент и да ги повлече в капан към дъното. Но много опасности ги грозят и ако скочат от кораба, а една от тях е да не успеят да се приземят в гумена лодка. Ако това се случи, не се знае какво ще стори с тях океанът. Може би ще имат силата да доплуват до лодката и да се прехвърлят в нея, или леденото море ще ги отслаби дотам, че няма да могат дори да се доберат до лодката, камо ли да се качат вътре.

Трима от екипажа решават, че спасителните лодки са единственият им шанс да излязат живи от тази буря. Те допълзват до перилата и един по един скачат зад борда към лодките. И тримата не уцелват. Шокът от ледената вода прави плуването почти невъзможно и макар че се опитват да стигнат до лодките, чудовищните вълни ги погребват и те изчезват от поглед. Капитан Нааб гледа с ужас как морето поглъща мъжете.

Внезапно Джеръм Хигинс, който още е на борда на „Мърсър“, вижда колко близо до тях е „Якутат“ и взима фатално решение. Скача през перилата, пада във водата и се опитва да доплува до катера. Ревящото черно море го помита като плавей и той изчезва за секунда. Нааб, който не иска да става свидетел на още смърт, изтегля катера, защото решава, че нощната спасителна акция ще е фатална за екипажа на танкера и трябва да изчакаут утрото.

По-късно Нааб споделя, че това са „най-тежките часове в живота му“ — докато е гледал как мъжете скачат в морето и потъват.

На носа на „Мърсър“ остават само четирима: капитан Петцел, домакинът Едуард Търнър, трети помощник-капитан Винсент Гулдин и първи помощник-капитан Уилард Фарнър. Те седят ужасени, сгушени един в друг, за да се стоплят, и не могат да повярват, че петима от другарите им са мъртви или умират в ледения океан.

Четиримата оцелели са мокри до кости от прехода по мостчето и са застрашени от хипотермия и измръзване. Те се молят и помагат на капитана да разтрива вледенените си боси крака. Вълните блъскат отломката от кораба и на няколко пъти носят сякаш напълно ще се

преобърне. Но мъжете са в капан — те са видели какво е станало с приятелите им, които са се опитали да напуснат кораба. Нааб на „Якутат“ се чувства безсилен. „Нищо повече не можехме да направим, затова операцията беше прекратена до настъпването на утрото. Просто се молехме да не потънат.“

ГЛАВА 9

БЕЗ ВСЯКАКВА НАДЕЖДА

Страх — докато не събереш кураж да изгубиш брега от поглед, никога няма да познаеш ужаса от това да си изгубен завинаги в морето.

Лари Кърстън

На кърмата на „Пендълтън“

Мъжете на кърмата на „Пендълтън“, която се носи из бурното море вече четиринайсет часа, все още имат храна, вода и отопление, ала губят надежда. Акцията за спасяване на „Форт Мърсър“ е в ход, но екипажът на „Пендълтън“ не чува нищо по радиото за собствената си съдба. Главният инженер Рей Сибер, който де факто става капитан на оцелелите на кърмата, е изплашен. Страхува се от огромната отговорност, която се е стоварила на плещите му, и от нарастващото предчувствие, че няма да се завърнат живи на брега. Сибер е плавал из седемте морета, но сега се чувства в непознати води до непознатата земя. Той опитва да се овладее и да скрие тревогата си от останалите. Нареща им да обърнат витлата на заден ход, за да предпазят от бурята отслабените прегради в разцепения край на корпуса и да държат разбития кораб възможно най-далеч от брега. Екипажът успява да монтира набързо и сирена с часовников механизъм, защото на кърмата все още има някакво хранване. Те надуват сирената вече от дванайсет часа, но без никакъв отговор.

Без съмнение те стават много по-сплотени през тези тежки часове, но невероятното напрежение оказва влияние върху всички. Уолъс Куайъри съжалява, че не е опазил библията си. Чува тихия глас на майка си в ума си: „Винаги я дръж у теб. Тя ще те пази“. Куайъри не е единственият, който се моли на Бог да ги спаси от този ад. Чистачът Фред Браун от Портланд, Мейн, също се моли за спасение, но той е и практичен човек, затова по залез застава на вахта на люлеещата се палуба. Небето притъмнява и е невъзможно да се види къде водата се

среща с небето. Браун вече не различава нищо. Морските пръски го шибат като сачми и той не може да си представи, че някой ще успее да преодолее тази буря, за да ги спаси. Бившият рибар е преживял много свирепи бури в залива Каско, които могат да вдигнат кораб от водата, но никога не си е представял, че ще види толкова високи вълни. Досега. В този момент Фред Браун разбира, че всичко е загубено. Вместо да срещне смъртта си на палубата на „Пендълтън“, той решава да слезе в относителния уют на каютата си, да се сбогува със семейството си и да чака края.

Също като екипажа на „Уилям Дж. Ландри“, мъжете на „Пендълтън“ вече нямат сили да се борят с бурята. Мъже като Фред Браун се предават пред факта, че смъртта вероятно е на една чудовищна вълна разстояние. Всички са отчаяни след огромния психологически стрес при разцепването на „Пендълтън“. В такива моменти човешкото тяло започва да гори складираното гориво, като мазнини и захари, за да осигури бърз приток на енергия. Пулсът и кръвното налягане на всички от екипажа се повишават, за да се увеличи притокът на кръв към мускулите. Физиологичната реакция на тялото при стрес включва и изостряне на сетивата. Слухът на всички на борда става по-чувствителен и дори обонянието им се изостря. Психолозите наричат това „защитно състояние“, което позволява на средностатистическия човек да се справи с потенциалната опасност. Не всеки обаче може да остане така нащрек за дълго време. Натрупаният стрес и тревогата водят до силен страх и накрая до изтощение. Точно пред това се изправя сега екипажът на „Пендълтън“.

Един от тях обаче запазва самообладание, поне външно. Джордж Майърс е прекарал голяма част от деня в изстрелване на сигнални ракети, за да покаже на хората на брега позицията им. Майърс е роден в Авела, Пенсилвания, миньорско градче на час път от Питсбърг. Той е работил като готвач и без съмнение се е наслаждавал на гозбите си, защото тежи повече от сто и трийсет килограма и с това си е спечелил прякора Дребния сред екипажа. Той е толкова приветлив, че един от другарите му дори казва, че Дребния Майърс е „най-великият човек на света“. Тази висока оценка идва от двайсет и три годишния Роло Кенисън от Каламазу, Мичиган. Той вижда как едрият му приятел не спира да разведрява останалите от екипажа, а сега пак насочва сигналния пистолет към мрака и свирепия вятър. Майърс изстрелва

още една ракета и подава пистолета на Кенисън. „Пази го, хлапе — казва му той с усмивка. — Искам да ми остане за спомен, когато стигнем до брега.“ Осемнайсетгодишният Чарлс Бриджис периодично излиза на палубата с надеждата да види приближаваща спасителна лодка. Едно от тези излизания едва не му коства живота. „Морската вода по палубата беше замръзнала и когато голяма вълна удари кораба, аз изгубих равновесие и започнах да се пързаям. Нямах как да се спра. Разбрах, че единственият ми шанс е да се хвана за перилата, иначе щях да се плъзна право под тях и да падна зад борда. За щастие успях да се задържа. Ако се бях плъзнал към предната част на разбития корпус, щях да падна във водата.“

Бриджис си спомня как се е връщал при другите до малкото портативно радио в каюткомпанията и е слушал разговорите на Бреговата охрана. „От сутринта до следобед всички говореха само за «Мърсър», никой не споменаваше нашия кораб и дори не знаеха за нашата ситуация. Надявахме се Бреговата охрана да ни хване на радара, но часовете минаваха и аз започнах да си мисля, че ще сме мъртви, преди това да стане.“

Бриджис казва, че в средата на следобед вече е бил напълно отчаян. „Точно тогава заседнахме в плитчина. С всяка вълна корабът се накланяше все повече. Скоро се наклони толкова силно, че мъжете започнаха да говорят за спускане на спасителните лодки. Последва голям спор. Аз казах: «Вие сте луди, ако си мислите, че ще се кача в такава лодка. Докато корабът е на повърхността, оставам на борда». Знаех, че ако се качим на спасителните лодки, вероятно няма да успеем дори да се отдалечим от кораба. Вълните щяха да ни разбият в корпуса. А дори да успеехме да се откъснем от корпуса, къде беше брегът? Никой не знаеше на какво разстояние сме от него, нито дали ще има начин да слезем на сушата. Въпреки че палубата продължаваше да се накланя, така и не спуснахме спасителните лодки.“ Франк Фато е отчаян не по-малко от Бриджис. „Чакахме цял ден да ни спасят и напрежението започна да си казва думата.“ А Сибер добавя: „Никой от нас не можеше да управлява кораба, а дори да можехме, нямаше какво да сторим“.

* * *

Новината за бурята достига до обществеността с вечерните вестници в понеделник, които съобщават за спасителните операции в океана, както и за бедственото положение на брега. „Бостън Глоуб“ публикува на първа страница подробен репортаж, в който се казва, че бурята е убила 15 души от Нова Англия при различни инциденти, предимно на затрупаните от сняг пътища или при инфаркт, докато са ринели сняг. Над 1000 шофьори са закъсали с колите си на магистралата на Мейн от началото на бурята предната вечер. Щатската полиция организира спасителна операция, преди хората да умрат от хипотермия. Спасителната група е предвождана от огромен булдозер, който се движи на юг по магистралата от Портланд, а втори екип се отправя с влака на север от Дувър, Ню Хампшир, към надлеза Скарбъроу — Мейн, откъдето продължават пеша.

Бурята успява да изненада дори Националната метеорологична служба, която в неделя предвижда единствено снежни вихрушки, а в броя на „Бостън Глоуб“ във вторник излиза статия със заглавие „Какво се случи? Снежните вихрушки се оказаха доста сериозни.“ Статията обяснява, че три отделни фронта на ниско атмосферно налягане са се комбинирали в един близо до брега на Ню Джърси и са се разразили още повече над океана, докато са се движили на изток-североизток. Обаче истинската изненада за метеоролозите е фактът, че бурята се задържа близо до Нантъкет и излива мощта си там вече от часове.

Бурята затрупва Централен Мейн с почти шейсетсантиметрова снежна покривка и „Бостън Глоуб“ съобщава, че „20 000 души са в изолация в три града на Мейн“, като уточнява, че градовете Ръмфорд, Андоувър и Мексико са напълно откъснати от света заради огромни снежни преспи. Храната и горивото не достигат и „се набират доброволци за подкрепление на вече удвоените екипи, които работят с цялото налично оборудване и се опитват да проникнат през високите три-четири метра преспи.“

В следващия брой на вестника се съобщават още по-печални новини: „Нова Англия днес е на колене пред най-лошата снежна буря от години. Силният североизточен вятър остави след себе си щети за милиони и отне живота на поне 33 души“. Освен жертвите на сушата и на двата танкера, двама ловци на омари са загинали в своята 30-футова лодка, която се преобърнала близо до брега на Мейн. На сушата и в

морето студената ръка на смъртта помита всички, които са се оказали на неподходящо място в неподходящия момент.

Но има и късметлии. В Бар Харбър, Мейн, три дни след бурята полицията продължава да търси с дълги колове в снежните преспи затрупани коли, които са излезли от пътя. Докато проверява една особено висока преспа на шосе 3, полицай Хауърд Макфарлан дочува приглушен вик от снега. Той започва да разравя преспата и копае втвърдения сняг, докато не вижда под себе си кола. Продължава да копае, за да стигне до вратата на шофьора. Според „Бостън Хералд“ от колата излязъл двайсетгодишният Джордж Дилейни, „скован и примигващ от объркване, но иначе в съвсем добро състояние.“ Дилейни останал погребан в снега повече от две денонощия. Колата му излязла от пътя и паднала в канавката, а докато чакал помощ, той заспал. Когато се събудил, бил напълно погребан под снега и не можел да отвори вратите. „Нищо ми нямаше — казва късметлията — и не ми беше трудно да дишам.“

А жителите на Кейп Код слушат по своите късовълнови приемници акцията по спасяването на „Пендълтън“ и „Мърсър“. „Бостън Глоуб“ пише: „Снощи драмата и патосът на морските спасителни операции станаха реалност за мнозина от жителите на Кейп Код. По своите късовълнови приемници те могат да слушат развитието на героичните спасителни операции до «Полък Рип», докато са на топло в домовете си, защитени от виещите ветрове. Но няма говорител, който да коментира в паузите, няма реклами, които да променят темпото или да намаляват напрежението. Само мрачните, напрегнати съобщения на спасителите от Бреговата охрана, които рискуват живота си сред огромните вълни, за да спасят живота на други“.

Междувременно екипажите на трите малки 36-футови моторни спасителни лодки, под командването на Бангс, Ормсби и Уебър, се намират в толкова различни условия, все едно са на съвсем различна планета. Планета, на която вилнеят безкраен, безмилостен вятър, огромни вълни и океан, който може да ги убие до минути, ако допуснат и най-малката грешка.

ГЛАВА 10

ВСИЧКИ ОСВЕН ЕДИН (СПАСЯВАНЕТО НА ХОРАТА ОТ КЪРМАТА НА „ПЕНДЪЛТЪН“)

Никаква чужда милост и сила нямат власт над него. Задъхан и пухтящ като обезумял боен жребец, загубил ездача си, волният океан се разлива по цялото земно кълбо.^[1]

Херман Мелвил

Двигателят е мъртъв, какъвто ще е и екипажът, ако не успеят да накарат малката лодка да потегли отново. Тя е много здрава, но има един недостатък: двигателят се дави, ако лодката се люлее твърде силно, докато той работи. Анди Фицджералд започва да се придвижва внимателно от носа към отделението с двигателя, което се намира точно пред кабината на кормчията. CG36500 продължава да се клати силно, докато Фицджералд се опитва да се задържи за перилата. Би било по-лесно да пропълзи по тясната пътека, но няма за какво да се хване. Той се взира във вледеното море, което блъска борда на лодката, и се чуди колко време ще издържи, ако падне във водата. „Не много дълго, затова гледай да не падаш“ — мисли си Анди и стиска още по-здраво перилата.

Стига до двигателя и пропълзява в тясното отделение. Щом се озовава вътре, още една мощна вълна се стоварва върху лодката и Фицджералд започва да се търкаля и крещи, докато се блъска като парцалена кукла в нажежения до червено двигател. Въпреки изгарянията, натъртванията и ожулванията, той някак успява да потисне болката, натиска лоста на запалването и чака бензинът да потече отново към двигателя. Докато моторът с мощност 90 конски сили се събужда за живот, Уебър забелязва промяна в морето. Вълните сега са още по-чудовищни, но се простират на много по-голяма площ. Той казва на Бърни, че са направили невъзможното — прекосили са Чатъм Бар.

В много отношения обаче кошмарът им тепърва започва. Бърни знае, че вече са преодолели плитчините, но нямат никаква представа къде точно се намират. Той натиска дросела надолу и се устремява към зъбите на бурята. „Ако успеем да се доберем до «Полък Рип», ще се справим“ — мисли си той. „Надявах се да зърна плаващия фар и да насоча лодката към него. Поне така щях да знам къде се намираме“, пише по-късно в спомените си. Няма компас, а по радиото текат толкова много съобщения, че то става буквално безполезно. Четиримата мъже се озовават сами пред най-могъщите вълни, които са виждали.

Почти двайсетметровите вълни се надигат и спадат в танц на гиганти. Сетивата на мъжете вече са притъпени, защото виещият вятър не спира да ги връхлита, когато лодката се изкачва до върха на вълните и застива в зловеща тишина, преди да се спусне в браздите между тях. Всички са подгизнали до кости, но във вените им препуска толкова много адреналин, че те почти не забелязват това. Всеки път щом лодката се спусне надолу, ледените пръски и пяната ги зашлевяват безмилостно и Уебър едва удържа руля и лодката от преобръщане. Мъжете стоят с леко сгънати колене, за да посрещнат по-стабилно всяка следваща вълна. Докато Уебър стиска руля, Ливси, Фиц и Маска са вкопчени в перилата, защото знаят, че ако паднат от лодката, с тях е свършено. Тримата знаят и че се отправят все по-навътре в морето, и тихо се молят Бърни да продължи да взима правилните решения.

Бурята се засилва, вятърът става още по-свиреп, а снегът се сипе обилно. Единствената възможност на Уебър е да язди вълните като в страховито скоростно влакче. Той изключва двигателя, докато бавно се изкачват и спускат по огромните вълни. Всички на борда се вкопчват здраво в перилата, когато лодката се издига към пенестия връх на вълната. Бърни дава газ, за да преодолеят билото, и отново задържа, когато лодката се спуска от другата страна със страховита скорост. В този момент тя се движи толкова бързо, че Уебър превключва двигателя на заден ход, защото ако не забави, лодката ще се забие в морето, а това означава сигурна смърт за всички. Ливси, Маска и Фицджералд са вкопчени за перилата и сгушени един до друг до кабината на кормчията, докато Бърни отчаяно се опитва да овладява лодката. Той има нужда от пространство, за да управлява, и не е сложил спасителната си жилетка, защото решава, че тя ще му пречи да

маневрира из Чатъм Бар. Лодката може и да е издръжлива като танк, но е много трудна и тромава за управление. Снегът и морските пръски продължават да блъскат Бърни в гърдите и сега той съжалява, че не е сложил спасителната жилетка, поне за да се защити от студа.

Докато CG36500 продължава да се бори с вълните, Уебър се взира в мрака за някаква искра надежда. Той вече се притеснява, че е подминал „Полък Рип“ и е навлязъл твърде навътре в морето. Опитва отново да се свърже по радиото. Първото му обаждане е до плаващия фар, но не получава отговор. Тогава прави опит за връзка със станцията в Чатъм, но пак без резултат. Остава радиото и се взира отчаян в съсипания си екипаж. Сред тях няма малодушни, но тези млади мъже са изправени пред непреодолимо препятствие. До зората остават часове, а шансът да оцелеят дълго в това безмилостно море е нищожен.

Подобно на мъжете на кърмата на „Пендълтън“, екипажът на CG36500 също се моли това да не са последните им часове на тази земя. Макар че не би го признал, и Уебър вече губи надежда. Отново си мисли за Мириам, която е болна у дома. Кой ли ще ѝ каже, че съпругът ѝ няма да се върне? Опитва се да прогони тази мисъл и да се концентрира върху гневното море. Взира се през строшеното предпазно стъкло и сърцето му подскача, когато вижда мистериозна тъмна форма да се издига страховито от вълните. Той намалява скоростта на лодката почти напълно. „Там има нещо“, казва си и нарежда на Анди: „Иди на носа и включи прожектора!“. Фицджералд тръгва внимателно към предната кабина и включва прожектора. Малък лъч светлина осветява нещо огромно, което е на по-малко от 25 метра от тях. Ако Уебър не бе спрял лодката, сблъсъкът щеше да е неизбежен. Стоманеният корпус е тъмен и страховит, без никакъв признак на живот. „Господи, закъснели сме — мисли си Бърни. — Всички са мъртви.“

* * *

Реймънд Сибер се бори с най-мрачни мисли, докато той и останалите трийсет и двама мъже седят безпомощни в кърмата на „Пендълтън“. Вече няма какво да направят, само да устояват в бурята и

да чакат да дойде помощ. Ако изобщи дойде. Мъжете са се сменяли на вахта през целия ден, но не са забелязали нищо в бурното море. Главният инженер вероятно е бил притеснен и за съдбата на капитан Фицджералд и хората, които са останали в капан на носа. Дали вече са спасени? Или и те са в хватката на тази свирепа зимна буря? Точно тогава мъжът на вахта забелязва, че нещо се издига и спуска в бурното море — малка светлина, която се приближава към тях.

Франк Фато и Чарлс Бриджис също виждат светлината.

„Тя беше най-великолепната гледка на света — казва Фато, — тази малка подскачаща нагоре-надолу светлинка. Никой не нададе радостни възгласи. Просто я гледахме омагьосани.“ Бриджис си спомня, че светлината била малка като глава на карфица в безкрайната чернота и те я гледали хипнотизирани как се издига и спуска по огромните вълни и бавно-бавно се приближава.

Бърни Уебър форсира двигателя за по-близък оглед, а Анди Фицджералд продължава да прокарва лъча на прожектора по танкера. Накрая той попада на няколко букви, които образуват името „Пендълтън“, изписано високо на корпуса. Огромният кораб изглежда неразрушим. „Как е възможно да се е разцепил на две?“, мисли си Уебър, докато насочва лодката покрай левия борд на кърмата. По всичко личи, че корабът и екипажът му са минали през ада. Перилата по горните палуби са изкривени и разкъсани. Чувство за вина залива Бърни Уебър, когато осъзнава, че е изложил на риск живота на хората си за една изгубена кауза. „Безсмислено е. Хората на «Пендълтън» не са имали шанс — мисли си той. — А сега и моите хора нямат голям шанс да се върнат у дома.“

Над кораба е надвиснала зловеща тишина, докато смаяните мъже от Бреговата охрана се взират в него. Тишината е нарушена от зловещи, подобни на стон звуци, когато Уебър и хората му стигат до огромната дупка, където кърмата е била свързана с носа. Те поглеждат във вътрешността на кораба към разкъсаните прегради и откачените метални греди и плочи, които се люлеят напред-назад под напора на вълните. Разкъсаният кораб се издига от морето право пред екипажа и създава водопад, който се излива в океана. После се спуска отново на повърхността с оглушителен тътен. Уебър отклонява лодката от

гигантския тунел към вътрешността на кораба и продължава към кърмата, където виждат нещо друго. От горните палуби на кораба струят светлини — явно кърмата не е останала без хранване. На тяхното мъждукане се вижда и малка фигурка! Човек — който диво размахва ръце!

Явно не са дошли напразно.

Но как да свалят този човек от горната палуба? Оцелелият ще трябва да скочи и има голяма вероятност вълните да го погълнат.

Докато екипажът на спасителната лодка обмисля какво да предприеме, мъжът на горната палуба изчезва. „Къде отиде?“, пита се Бърни. Внезапно фигурата се връща и този път не е сама. Още трима са с него, после се появяват още четирима-петима и броят им продължава да расте. След минути до перилата се нареждат трийсетина души с оранжеви спасителни жилетки! Всички гледат право надолу, към миниатюрната лодка, която се опитва да остане на позиция в бурното море.

Фред Браун и Майърс Дребния стоят един до друг на перилата. Дребния се обръща към Фред, вади портфейла си от джоба на панталоните и казва: „Взemi го. Не мисля, че ще оцелея“. Фред е смаян от тези думи и отвръща: „Ти имаш същия шанс като мен“, взема портфейла и го пъха обратно в задния джоб на Дребния.

Бърни гледа неясните фигури горе и след първоначалната радост при мисълта, че толкова много моряци са се спасили, бързо осъзнава, че няма как да ги побере на спасителната лодка. Отговорността се стоварва отгоре му като приливна вълна. „Как ще ги спася? Ако се проваля, това ще е невероятна трагедия!“

Всъщност следващата мисъл на Уебър е да свали собствените си хора от лодката и да ги качи на кърмата. Въпреки че е в тежко състояние, „Пендълтън“ изглежда много по-безопасен от малката и нестабилна CG36500. Но преди да сподели плана си с екипажа, той вижда въжена стълба с дървени пречки, наречена Стълбата на Яков^[2], да се спуска по борда на „Пендълтън“. И в следващия миг моряците започват да слизат по нея с трескава бързина.

Първият, който слиза по стълбата, скача и се приземява със силен трясък на носа на спасителната лодка. Другите са се вкопчили във въжената стълба, която се люлее страховито до корпуса на „Пендълтън“ в бурното море. Виковете им отекват над воя на вятъра,

когато се блъскат в борда на люлеещия се в противоположната посока кораб. Бърни приближава спасителната лодка към корпуса и се опитва да маневрира така, че всеки от мъжете да се приземи на палубата, а да не падне във водата. При огромните вълни обаче това се оказва невъзможна задача. Някои от оцелелите скачат към спасителната лодка и се стоварват в ледените води. CG36500 е снабдена със спасително въже, опасно по корпуса на лодката, и мокрите до кости моряци накрая успяват да излязат на повърхността и да се вкопчат в него. Фицджералд, Маска и Ливси ги издърпват на борда. Те действат бързо, защото се опасяват, че оцелелите ще бъдат пометени под носа на спасителната лодка. През цялото време Уебър не пуска руля и насочва лодката всеки път, щом някой от отчаяните мъже скача от стълбата. След като се озовават на борда, Анди, Ървин и Ричард ги водят в предната кабина, но тясното пространство бързо се изпълва. С тази допълнителна тежест CG36500 вече поема твърде много вода и капитанът, Бърни, трябва да вземе решение на живот и смърт. „Да спрем ли сега и да се опитаме да откараме тези мъже до брега, или да продължим докрай?“ Уебър решава да не остави никого. „Или всички щяхме да се спасим, или всички да умрем“, казва той по-късно.

Докато спасителната операция продължава, кърмата на „Пендълтън“ се люлее силно и продължава да се накланя наляво, като почти поляга на повърхността на океана. Екипажът на спасителната лодка продължава да приема оцелели и да ги настанява където намери. Отделението на двигателя вече е претъпкано с хора, както и пространството около кабинката на кормчията. Бърни едва успява да маневрира покрай корпуса на танкера. Той трябва да синхронизира движенията на лодката съвършено, иначе вълните ще я запратят към танкера и всички ще бъдат погълнати от морето.

На борда й има вече трийсетима оцелели, а лодката е предназначена да превозва до дванайсет души, включително екипажа. Двама мъже все още са на „Пендълтън“; Реймънд Сибер, който е де факто капитан на кърмата, ще го напусне последен, и Джордж Майърс Дребния. Фицджералд задържа лъча на фенерчето върху едрия мъж, който започва да се спуска по въжената стълба. Майърс вече е по риза, защото е дал дрехите си на другарите си, за да се стоплят. Вълните около кораба стават още по-свирепи и за Бърни е огромно

предизвикателство да насочи лодката. „Само още двама и ще се разкараме оттук“, мисли си той.

Майърс стига до средата на стълбата, когато се подхлъзва и пада в океана. Излиза на повърхността след секунди и екипажът на спасителната лодка опитва трескаво да го издърпа на борда. „Насам!“, крещи Анди. Майърс се добира до борда на лодката и се вкопчва в спасителното въже. Ричард Ливси се навежда да му подаде ръка, но това едва не му коства живота. Майърс е толкова тежък и силен, че започва да тегли Ричард към водата. Ървин и Анди се спускат и сграбчват Ливси за краката и кръста, за да не падне зад борда. Докато напразно се опитват да изтеглят Майърс на лодката, едрият мъж е залят от огромна вълна и изчезва от поглед. Всички ахват от ужас и гледат как морето поглъща приятеля им. Бърни изтегля лодката на заден ход и се отдалечава от кораба. CG36500 започва да обиколя танкера, докато Анди продължава да осветява с прожектора вълните. Накрая успяват да зърнат Майърс в мрака.

Заради ъгъла, под който е изкривен корабът, трите витла сега стърчат от водата. Идват още вълни и Уебър осъзнава, че имат само един шанс да спасят този човек. Насочва лодката към Майърс и после бавно потегля напред. В този миг Уебър и екипажът усещат как кърмата на лодката се издига от огромна вълна, която ги праща към кораба. Лодката вече е неуправляема и се устремява право към Майърс. Уебър вижда ужаса в очите му. Ървин Маска се протяга навън и успява да хване отново едрият мъж. След секунда усещат внезапен удар от сблъсък, защото носът на лодката се е стоварил право в Майърс и е забил прекършеното му тяло в борда на танкера.

[1] От „Моби Дик“, 58 глава, превод Невяна Розева. — Бел.прев.

↑

[2] По името на библейския патриарх Яков, който вижда в съня си стълба, която свързва небето и земята. — Бел.прев. ↑

ГЛАВА 11

ТРИЙСЕТ И ШЕСТИМА В ТРИЙСЕТ И ШЕСТ ФУТОВА ЛОДКА

*И да бързаш, и крачка да бавиш — от
Смъртта не ще се избавиш.*

Сър Уолтър Скот

Уебър отчаяно се опитва да избегне сблъсъка с Майърс Дребния, докато лодката се спуска напред. Той дори се опитва да превключи на заден ход, но така само задавя двигателя още повече. Ървин Маска е последният, който успява да хване Дребния, и плаща за това. Ръцете му са счупени при сблъсъка и той усеща как пръстите му започват да се подуват. Вече няма никакъв шанс да извадят тялото на Дребния. Уебър се опитва да прогони тази мисъл и успешно заобикаля кораба до стълбата, за да прибере последния от „Пендълтън“, Реймънд Сибер.

Анди Фицджералд пак пропълзява в отделението на двигателя с надеждата да го запали отново. Вълна се стоварва върху лодката и той пада върху двигателя точно когато се опитва да го стартира. Бърни чува писъка на Анди, когато свещите прогарят гърба му, и тъкмо смята да изпрати някого да провери какво става, когато Анди внезапно се измъква оттам. Той чувства как на гърба му се надигат мехури, но иначе е добре. Уебър и останалите са надвили Чатъм Бар и са прибрали оцелелите от „Пендълтън“, и това е огромно постижение. Все пак им предстои да се върнат на брега, а това крие още опасности.

* * *

Почти на същото място, където Бърни, Ричард, Фиц и Ървин сега се борят с претоварената лодка, през 1902 г. се провежда много подобна спасителна операция. По време на една зимна виелица на 11

март същата година, две баржи „Уадена“ и „Фицпатрик“, които са теглени от влекача „Суипстейкс“, се натъкват на плитчина. Спасителите от станцията на Мономой Айланд гребат в бурята и успяват да спасят общо десетима моряци от двете бедстващи баржи.

Ден-два по-късно, когато времето се оправя, спасителен влекач се приближава до двете заседнали баржи и започва да ги освобождава от товара с надеждата да са в състояние да плават отново. Работата върви бавно и екипажите са още там на 6 март, когато завалива пороен дъжд и морето става бурно. Влекачът отвежда повечето мъже от двете баржи на брега, но петима, включително собственикът на „Уадена“ У. С. Мак, избират да останат на баржата в бурното море. На другата баржа, „Фицпатрик“, която е на известно разстояние от „Уадена“, са останали трима.

На следващата сутрин Маршал Елдридж, пазачът на спасителната станция на Мономой, научава, че мъжете са още на баржите. Вятърът и вълнението на морето са се засилили и Елдридж се обезпокоява толкова, че изминава пет километра пеша в бурята до скалите на брега на Мономой, за да види какво става с баржите. Докато се визира през дъжда, той вижда нещо, от което сърцето му се свива. Флагът на „Уадена“ е свален, а това е сигнал за бедствие.

Елдридж тича до малкия южен наблюдателен заслон, обажда се на спасителя Сет Елис, и му казва да събере екипаж и да излязат с гребна спасителна лодка в залива до Мономой, към края на пясъчната ивица, където ще ги чака той. Освен Елис още шестима се качват на спасителната лодка и поемат по подветрената страна на Мономой. Всички освен един са семейни с деца.

Елис скоро вижда Маршал Елдридж, който е застанал на брега. Елдридж е висок над метър и осемдесет и тежи сто килограма. Той е корав мъж, роден на Кейп Код, и ходи бос по брега чак до декември.

Когато спасителната лодка се насочва към него, той нагазва във водата и се качва откъм кърмата. Сега екипажът е пълен и мъжете започват да гребат към „Уадена“, като заобикалят от подветрената ѝ страна и спират близо до кърмата. Петимата на борда на баржата са изкарвали ужасна нощ, защото вълните безспирно са набивали кораба в плитчините и има опасност от разцепване на корпуса. Сега, когато спасителите са тук, изплашените моряци искат да слязат възможно най-скоро от баржата и веднага започват да се спускат с въже от борда.

Тогава се случва нещо много подобно на страховитата сцена при спасяването на „Пендълтън“ — един едър мъж, капитан Олсен, изпуска въжето и пада в лодката, като разцепва на трески една от пейките. За разлика от Дребния, Олсен се претъркаля на дъното на лодката, но двама гребци остават без седалки и това им пречи да упражнят достатъчно сила върху греблата.

Докато Елдридж и хората му се отдалечават от баржата, една вълна залива лодката и петимата спасени мъже се паникьосват, защото мислят, че тя ще се обърне. Те се изправят, вкопчват се в гребците и им пречат да насочват лодката. Елдридж започва да крещи, за да въведе ред, но друга вълна излива още вода в лодката. Никой вече не чува заповедите му и всички се вкопчват в спасителите. Следващата вълна преобръща лодката, тринайсетимата мъже падат във водата и се вкопчват за корпуса, докато разпенената ледена вода продължава да ги залива.

Тъй като са облечени с тежки, подгизнали от вода дрехи, мъжете един по един губят сили, пускат се от лодката и потъват в бурното море. След минути само двама, Артър Роджърс и Сет Елис, са още живи и се държат за лодката, докато разбиващите се в плитчините вълни се стоварват върху тях. По едно време Роджърс започва да се изплъзва, замръзналите му пръсти вече не могат да стискат потопените перила. Елис му крещи окуражаващо, но Роджърс е изтощен, отвърща: „Аз не мога повече“ и океанът го отвлича при другите.

Останал сам, Елис упорито се държи за кила. Лодката се носи към по-спокойни води и той използва тази неочаквана възможност да изрита ботушите и да свали дрехите, които му тежат. Още една щастлива случайност му се притича на помощ — централната греда на лодката изскача от обкова си и той се вкопчва за нея.

Тримата на борда на втората баржа, „Фицпатрик“, не са видели спасителната лодка, която се притича на помощ на „Уадена“. Елмър Майо обаче току-що е излязъл на палубата и случайно забелязва преобрънатата лодка и вкопчения в нея Елис. Майо е от Чатъм и е отгледан в морската традиция, затова решава да рискува живота си, за да спаси Елис. „Фицпатрик“ има малка, дълга 12 фута гребна лодка и Майо моли двама от екипажа да му помогнат да я спуснат до баржата. Единият се опитва да го разубеди, като крещи: „Тази лодка няма да оцелее в бурята, сър!“, но Майо пренебрегва съвета му и щом я

спускат на вода, се прехвърля от борда на баржата в нея. Само два дни по-рано тази лодка се е преобърнала в сравнително спокойно море и двете ѝ гребла са изгубени. Новите са много по-къси от оригиналните и не са подходящи за този съд, но Майо не се отказва и тръгва към мястото, където е забелязал за последно Елис.

Когато лодката се издига на гребена на една вълна, Майо се опитва да открие преобърнатата спасителна лодка, но заради пръските, дъждът и пяната не може да види нищо. Той прави всичко по силите си да маневрира и да я насочва към вълните, и след няколко минути забелязва Елис, който още се държи за преобърнатата спасителна лодка. Майо обръща своята и натиска греблата с всички сили, за да се добере до него.

В смайващ пример за решителност, Елис събира и последните си сили, пуска се от спасителната лодка и се вкопчва в другата, а Майо му помага да се изтегли през планшира. Елис се свлича на дъното. „Бях толкова изтощен — спомня си по-късно, — че не можех да продумам.“ Той няма представа как Майо е успял да стигне до него с тази малка лодка през гигантските разбиващи се вълни толкова близо до брега.

Майо се вира в бурното море и знае, че няма да успее да се добере до баржата, затова обръща към най-близката суша — брега на Мономой, където 7 метрови вълни се разбиват върху пясъка с рев и сред облаци пяна. Тогава Майо забелязва, че един човек тича по брега към тях.

Този човек е Франсиско Блумър, още един спасител от станцията. Майо го изчаква да стигне до място точно срещу лодката и решава да яхне някоя вълна към брега, защото вече има кой да му помогне. Избира вълна и докато тя се надига под лодката, той натиска здраво греблата. По чудо лодката не се преобръща върху разбиващата се вълна и Майо отчаяно се опитва да задържи носа по посока на сушата. В кипящото море водата изпълва лодката и заплашва да я потопи, но Майо продължава да гребе яростно, докато Франсиско Блумър нагазва в прибоя. Блумър се хвърля към лодката и заедно с Майо успяват да я изтеглят на брега, после пренасят Елис в станцията на Мономой.

В откъс от доклада на Спасителната служба на САЩ за този инцидент е изтъкната храбростта на Майо и Елис: „Когато капитан Майо напуска «Фицпатрик» на тази рискована мисия, която е пример

за хуманност, той е предупреден, че няма да успее, а когато всичко приключва и мълвата се разнася и зад граница, по целия свят неговият подвиг е обявен за най-благородно и блестящо постижение. Като признание за тази изключителна храброст министърът на финансите го награждава със златен медал, който се връчва единствено на онези, които са показали изключителен героизъм, за да спасят живот в морето. Спасителят Елис, заради предаността му към дълга, огромната храброст и готовността му да се жертва за другарите си, също е удостоен с този медал и е повишен в командир на спасителната станция“.

По-късно Елис изтъква, че смъртта на петимата от баржата и на седмината спасители не е била неизбежна. „Ако онези петима мъже от баржата бяха запазили самообладание и бяха сторили каквото им се казва, всички щяхме да стигнем живи и здрави до брега.“

* * *

Бърни Уебър знае историята на „Уадена“, знае и че неговата претоварена лодка всеки миг може да последва нейната съдба. Те плават в мрака без компас, по който да се ориентират, и Уебър няма никаква представа къде точно се намират. Той няма представа и къде са другите лодки на Бреговата охрана, но разбира, че неговата трябва да е някъде близо до Чатъм или може би южно от Мономой. „Само да успея да се ориентирам накъде е брегът, ще се доберем до Нантъкет Саунд и накрая до по-плитки води някъде в Кейп Код“, опитва да се окуражи той, а след това споделя плана си и с другите мъже на борда.

„Ако лодката внезапно спре и достигне брега — нарежда им той, — не губете време да задавате въпроси, а слизайте и помогнете на ранените. Просто се спасявайте възможно най-бързо!“

Уебър усеща, че ако успее да насочи носа към шибания от бурята бряг и не спира двигателя, мъжете ще разполагат с няколко скъпоценни минути, за да стигнат до сушата. Оцелелите разбират много добре плана му. „Ние сме с теб, капитане!“, викат те и спасените от „Пендълтън“ надават силни възгласи.

Поне един от екипажа на спасителната лодка обаче не е голям оптимист. „Най-тежко за мен беше, когато се връцахме“ — спомня си

Ричард Ливси. Ръцете му са притиснати от мъжете на палубата пред строшеното предпазно стъкло. Сега те пак са сред огромни вълни, но без защитата, която огромният корпус на „Пендълтън“ им е осигурявал. CG36500 е натежала от човешкия си товар и мощните вълни продължават да заливат претъпканата палуба. Ливси и останалите сдържат дъха си при всяка вълна, която ги обгръща с леденостудена вода. „Кога ще свърши това?“, пита се Ливси. Има чувството, че продължава вече цяла вечност. Спасителната лодка газии толкова ниско във водата, че сякаш пътуват с подводница „Ако не се издигне поне малко, ще се удавя още тук“, мисли си Ричард.

Уебър отново опитва да се обади по радиото и за своя изненада успява да се свърже със станцията в Чатъм. Началник Клъф звучи повече от изненадан да го чуе. Уебър го информира, че е качил на борда трийсет и двама души от „Пендълтън“ и сега се опитват да се доберат до брега, въпреки че нямат никакъв уред за навигация. Капитанът на един от спасителните катери се включва в разговора и насочва Уебър да обърне и да продължи навътре в морето към тях. Бърни чува още предложения и идеи по радиото как да завърши тази невъзможна спасителна операция. Но и той, и екипажът му вече са взели решение. Насочват се към брега. Бърни оставя радиото и се концентрира върху непосредствената си задача. На спасителната лодка всички са притихнали, докато той отново щурмува вълните.

В това време морето започва да се променя. Вълните вече не са толкова тежки и не се простират на толкова голямо разстояние. Лодката навлиза в по-плитки води. Но това не означава, че опасността е останала зад тях. Все още им предстои да преминат през Чатъм Бар. Уебър преценява възможностите, когато забелязва някаква червена светлина в далечината. Дали е шамандура, или предупредителен сигнал за самолетите от върха на радиокулата? Той потърква изморените си и смъдящи от солта очи. В един момент светлината като че ли е точно над главите им, а в друг — сякаш е под нивото на лодката. Когато се приближават, Уебър нарежда на хората най-близо до прожектора на носа да го включат. Сега примигващата червена светлина е по-ясна и екипажът бързо осъзнава, че това е шамандура в Чатъм Бар, която указва входа към Олд Харбър. Бърни поглежда отново примигващата светлина, после извърща очи към буреносното небе. В сърцето си знае, че Господ ще ги отведе до дома.

ГЛАВА 12

ХАОС В ЧАТЪМ

Вярата е знание в сърцето, което не подлежи на доказателства.

Халил Джубран

CG36500 сега следва курс, който ще върне екипажа и трийсет и двамата оцелели от „Пендълтън“ на рибарския пристан на Чатъм. Но все още им предстои да преодолеят Чатъм Бар, където едва не загиват само преди часове. Този път обаче лодката ще се носи с вълните и когато наближават плитчините, екипажът забелязва, че ревът на приборя вече не е толкова силен. Прожекторът им озарява разбиващите се вълни, които също не изглеждат така големи...

Уебър ускорява леко, насочва носа на лодката през пяната и те преодоляват плитчините. После се обажда на станцията в Чатъм и съобщава на оператора настоящата им позиция. Смаян, той не може да повярва, че лодката наистина е успяла да се добере до Олд Харбър. Операторът веднага изпраща съобщение до другите съдове на Бреговата охрана:

CG36500 Е СПАСИЛА 32 МЪЖЕ ОТ КЪРМАТА НА ТАНКЕРА, ВСИЧКИ С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА ЕДИН, КОЙТО Е ПОТЪНАЛ В МОРЕТО. НЕ ЗНАЯТ ЗА ДРУГИ ЛИПСВАЩИ ЧЛЕНОВЕ НА ЕКИПАЖА. НА НОСА ТРЯБВА ДА СА ОСТАНАЛИ ОКОЛО ШЕСТИМА ДУШИ...

Следва лавина от инструкции, докато операторът се опитва да води Уебър към пристанището. Бърни не се нуждае от инструкции. „Аз познавах много добре Олд Харбър и често бях влизал и излизал от него

— пише той в мемоарите си. — Знаех къде има плитчини и кога трябва да заобиколя. Не бях в настроение да слушам брътвежите по радиото.“

Новините за спасените хора обаче предизвикват нещо повече от брътвежи по рибарския пристан, където жителите на Чатъм чакат с нетърпение някакви новини. Там гръмват силни аплодисменти и хората започват да се прегръщат и да плачат, докато чакат лодката да се появи.

Сълзи се проливат и на борда на CG36500. Бърни чува, че натъпканите в предното отделение на лодката мъже плачат. Въпреки по-спокойните води и вероятно силното клаустрофобично чувство, оцелелите остават в кабината и отказват да излязат навън, докато не стигат до пристанището.

Хората на пристана вече виждат малката, но здрава спасителна лодка и започват да се бутат, за да я огледат по-добре. Фотографът Дик Келси наглася големия си скоростен фотоапарат и започва да снима кадрите, които ще се превърнат в едни от най-значимите изображения в историята на Кейп Код. Келси улавя на лента изстрадалата лодка, която се приближава до дървените пилони. Той вижда лицата на изплашените, но благодарни мъже да надничат през разбитото стъкло и от всеки илюминатор.

В този момент Бърни вдига очи към рибарския пристан и вижда над сто местни жители там. Мъжете, жените и децата на Чатъм като че ли протягат ръце, за да хванат въжетата на лодката. Там с децата си е и Дейвид Райдър, дългогодишен рибар от Чатъм, който познава добре Бърни и знае, че той е повече от способен. И все пак Райдър не е бил особен оптимист относно спасителната операция тази нощ. „Силно се съмнявах, че екипажът ще се справи — спомня си той. — Не се съмнявах, че той (Бърни) е способен човек и има опит с плитчините, но никой от нас не беше виждал такава буря.“ Като повечето хора, сгушени на пристана, Райдър също не може да повярва на очите си, когато вижда малката лодка да се прибира у дома. „Тя газеше много ниско и аз бях смаян колко хора слязоха от нея.“

Щом CG36500 е здраво завързана за пристана, жителите на Чатъм помагат на изтощените оцелели да слязат от лодката. Тя толкова е натежала от товара си, че Ричард Ливси има чувството, че се издига след слизането на всеки мъж от борда. Изтощеният Бърни Уебър стои на кърмата, облегнал лакът на покрива на кокпита и подпрял глава на

ръката си. Умът му е изпълнен с ужасни образи от последните няколко часа. Той мисли за Майърс Дребния и за изражението в очите му секунди преди да умре. Мисли и за трийсет и двамата оцелели на борда. Мисли и за Мириам, и как ще се върне при нея след всичко това. Пръстите му започват да треперят от умората, а след малко се разтреперва целият, започва да плаче и да благодари на Господ, че ги е върнал у дома. Дик Келси го гледа смълчан и осъзнава, че този така личен за Уебър момент символизира изпитанието, през което всички са преминали. „Той остана на лодката — казва по-късно Келси. — Вече всички мъже бяха слезли, но той остана там. Изглеждаше замаян. Какво невероятно нещо беше сторил!“

Оцелелите се качват на автомобили, за да стигнат до спасителната станция в Чатъм. Трийсет и четири годишният Джо Никърсън, местен жител на Чатъм, качва двама от оцелелите в своя форд седан. „Качих един висок чернокож — спомня си Никърсън. — Той ми каза, че е бил в предната част на кораба, когато той се разцепил на две. Успял да се спаси, защото прескочил огромната пролука към кърмата. Ако не го бил направил, щял да остане на носа.“ Все пак оцелелите от „Пендълтън“ отказват да приемат, че техният капитан и осмината им другари са *изчезнали*, и все още се надяват, че те ще бъдат открити живи.

Спасените отиват в станцията, където са прегледани от местния лекар д-р Каръл Кийни. Тя веднага разбира, че повечето от тях са в състояние на шок. „Едно от момчетата, което докарах, просто се свлече на пода още щом влезе в станцията — спомня си Джо Никърсън. — После стана като при домино: друг падна, а след него трети. Накрая осем души лежаха в безсъзнание на пода.“ Д-р Кийни се притича на помощ на падналите моряци с помощта на Лирой Андерсън и неговата група от Червения кръст. Шивачът Бен Шуфро, управител на „Пуритан Клотинг“ на главната улица в Чатъм, е закачил шивашки метър на врата си и започва да взима мерки на мъжете, които още се държат на краката си, за да им донесе нови дрехи. Преподобният Стив Смит от Обединената методистка църква също е там, готов да се моли за оцелелите. Неговото присъствие действа особено добре на Уолъс Куайъри. Той се приближава до свещеника и му казва, че е изгубил библията си, докато всички трескаво са се опитвали да излязат на

палубата. Преподобният Смит кима и му дава своя екземпляр на Светото писание.

Джон Стело, приятел и съсед на Бърни Уебър, се обажда в дома му и съобщава новините на Мириам, която все още е на легло. Съпругът ѝ е обявен за герой и Стело ѝ обяснява защо.

* * *

Новинарят от WOCB Ед Семприни пък е оцелял след мъчителното пътуване по затрупаното със сняг шосе 28. Лошото време си остава непроменено по дългия трийсет и три километра път от Хаянис до Чатъм. Семприни пристига в спасителната станция, където се среща с техника си Уес Стидстоун. Двамата са готови за запис, когато оцелелите от „Пендълтън“ пристигат. Семприни знае, че няма много време, трябва да вземе интервюта възможно най-бързо, за да се върнат в радиостанцията в Ярмът и да предават на живо. Той поднася микрофона си към почти всеки от изморените мъже, които пият топло кафе и ядат понички. „Те не говореха много разбираемо — спомня си Семприни. — Мисля, че всички бяха от Юга.“ Акцентът им обърква новинаря, който все още не е свикнал съвсем и с местното наречие. „Един оцелял от Луизиана ме попита дали семейството му ще го чуе по радиото“. Семприни му обяснява, че по-късно интервютата ще бъдат предадени из цялата страна по новинарската мрежа. Всички от интервюираните тази нощ не намират достатъчно думи за стореното от Бърни Уебър и неговия екипаж. „Те го наричаха чудо“, спомня си Семприни с усмивка.

Междувременно Уебър сядна на леглото си в станцията, все още разтреперан от дългите часове борба с най-огромните вълни в най-страшната буря в живота му. Навежда се, изритва ботушите и се обажда на Мириам: „Добре съм и ще се ти се обадя утре“. А после решава, че една чаша „тиня“ и поничка ще му дойдат добре. Слиза до кухнята, където среща Анди, Ричард и Ървин. Мъжете си кимат, никой не казва и дума. Ще оставят думите на началник Даниел Клъф, който ги поздравява и признава, че не е вярвал, че ще ги види живи. Ед Семприни търси Бърни и накрая го намира на излизане от кухнята. Уебър е обявен за героя на тази операция и новинарят разбира защо.

Бърни отговаря на няколко въпроса възможно най-разбираемо. Той е допил кафето си и е изял една поничка, но сега иска само да поспи. Връща се горе и се свлича на леглото. Вече е в безопасност, но докато се унася в сън, мисли единствено за онези, които още се борят с морето.

ВТОРА ЧАСТ

ГЛАВА 13

НОСЪТ НА „МЪРСЪР“ СЕ ОБРЪЩА

Човек си проличава в морето. В това отношение солената вода е като виното.

Херман Мелвил

Докато Чатъм празнува спасяването на 32 моряци от кърмата на „Пендълтън“, оцелелите на носещия се из морето нос на „Форт Мърсър“ се гушат един в друг, за да се стоплят. Те са видели как техните другари потъват в морето и сега, в мрака, могат единствено да чакат зората и да се надяват, че катерът „Якутат“ някак ще успее да ги спаси, преди да потънат с кораба.

Капитанът на „Якутат“ Нааб е прекарал безсънна нощ, като се е взирал в огромния черен корпус на „Мърсър“ и се е молил той да остане на повърхността до сутринта. И затова, когато вижда, че хоризонтът на изток изсветлява, той изпитва облекчение. Освен това е благодарен, че снегът и суграшицата са спрели да се сипят от небето. Вятърът още е силен, но морето като че ли се е поуспокоило и вълните достигат само до 12 метра. Сега Нааб премисля отново възможностите си. След случилото се през нощта той не иска да изпраща още гумени лодки. Страхува се, че ако оцелелите паднат в ледения океан, няма да имат силите и подвижността да останат на повърхността или да се качат в лодките. Нааб знае, че единственият начин те да бъдат спасени във водата е някой от неговите хора да ги чака там. Тогава взема съдбоносно решение. 26-футовата спасителна лодка на катера ще бъде спусната с петима от екипажа. Това е огромен риск, защото сега Нааб трябва да се тревожи не само за оцелелите на танкера, но и за съдбата на своите хора.

Капитанът е притеснен и че мъжете на танкера могат да започнат да скачат още щом видят, че лодката се отправя към тях. Затова взема мегафона и започва да вика към оцелелите, че изпраща спасителна лодка и хората на нея ще им дадат сигнал кога да скочат. Казва им и че

когато настъпи моментът, трябва да скочат в океана до спасителната лодка, а мъжете в нея ще ги издърпат. Нааб знае, че ако и това не успее, действията му ще бъдат оспорвани и смъртта на мъжете вечно ще го преследва, но когато поглежда отново към носа на „Мърсър“, осъзнава, че той може да се обърне всеки момент. Затова нямат никакво време за губене.

Спасителната лодка е наричана „Мономой сърфбоут“, защото е проектирана с висок нос за силния прибой на Мономой, близо до Чатъм. Но 12-метровите вълни, които се издигат около „Якутат“, може да се окажат непосилни за нея. Ако тя се преобърне, екипажът ѝ ще остане в съзнание не повече от десет минути, преди хипотермията да го убие.

Мичман втори ранг Уилям Кийли, от Лонг Бранч, Ню Джърси, е избран да води спасителната акция, а с него ще потеглят Гил Кармайкъл, Пол Блук, Едуард Мейсън-младши и Уолтър Теруилигър. Една от най-опасните части на мисията ще е самото ѝ начало: спасителната лодка трябва да се откъсне от „Якутат“, преди вълните да я блъснат отново към катера и да я потопят.

Кармайкъл си спомня как той и другарите му са се качили нервно в лодката, а другите започнали да ги спускат с макарата. „Морето беше толкова бурно, че лодката се отдалечаваше от кораба и после се блъскаше обратно в него. В този момент не го разбрахме, но мисля, че това счепи борда ѝ. Когато се спуснахме на вода, осъзнах напълно колко малка е нашата лодка в сравнение с морето и силно се съмнявах, че ще се върнем живи на катера.“

Четиримата от Бреговата охрана насочват лодката през огромните вълни и стигат до масивния стоманен корпус на „Мърсър“, но без да се приближават прекалено.

На борда на „Мърсър“ избухва спор кой да скочи пръв. Капитан Петцел казва, че иска да напусне кораба последен, но хората му смятат, че заради измръзналите му крака и изтощението от хипотермията, той трябва да скочи пръв. Мъжете не знаят дали малката лодка ще ги побере и четиримата, нито дали спасителите в нея ще успеят да ги издърпат от морето. Но всички съзнават, че трябва да поемат този риск: ако останат и танкерът се преобърне, с тях ще е свършено. Те казват на капитан Петцел, че ако не скочи, ще го хвърлят зад борда.

Петцел, Търнър, Гулдин и Фарнър вече излизат на наклонената палуба и се взират в спасителната лодка, която подскача силно по вълните под тях. До водата скокът е много дълъг. Ако се озоват в бразда между вълните, падането ще е около 20 метра, но ако скочат във връх на вълна, ще паднат само шест метра.

Мичман Кийли поглежда към капитан Петцел и му дава знак да скача. Петцел неохотно се е съгласил да скочи пръв, но сега сигурно се е запитал дали няма да полети към смъртта си. Спасителната лодка долу изглежда като детска играчка, съвсем незначителна сред огромните вълни.

Петцел изчаква една вълна да се издигне към него и скача. Пада във водата на няколко метра от спасителната лодка и първо потъва напълно, преди да изплува благодарение на спасителната жилетка. Шокът от леденото море отнема дъха му и изпраща силна болка из цялото му тяло. Морето започва да го подхвърля нагоре-надолу, а ръцете му вече са сковани и немощни. Скъпоценни секунди изминават, докато той гледа как хората в лодката се опитват да я обърнат към него.

Кийли и останалите правят всичко по силите си да приближат лодката до капитана, без да го ударят. Той е във водата от минута и те виждат, че вече се дави и кашля. Когато се приближават на ръка разстояние, един от тях го хваща за спасителната жилетка и го тегли в лодката. Мокрите дрехи на капитана увеличават двойно теглото му и се налага трима мъже да го дърпат, за да го изтеглят на борда.

В това време Кийли се опитва да държи лодката далече от стоманения корпус на танкера. Сега, когато капитанът вече е при тях, той я обръща и се връща на позиция под другите трима от екипажа на танкера. Ред е на Търнър да скача и той изчаква на наклонената палуба Кийли да му даде сигнал. Видял е колко трудно са се доближили до капитана и се надява, че ще могат да го приберат без проблеми. Докато е гледал малката лодка долу, сигурно се е чудил как мъжете ще ѝ попречат да се обърне в огромните вълни.

Кийли му дава знак и Търнър скача, като се опитва да уцели надигаща се вълна и да не падне твърде близо до корпуса. Когато пада в морето, вълната издига лодката високо във въздуха и я обръща към него. Мъжете на борда ѝ разполагат само с миг да го достигнат и успяват да го направят. Докато се опитват да го издърпат в лодката обаче, тя се удря в корпуса на танкера.

Сблъсъкът почти ги изхвърля от борда, но те не пускат Търнър и продължават да го дърпат. Лодката обаче не се справя толкова добре. Дървеният ѝ корпус е разбит и в нея започва да навлиза вода. Заради допълнителната тежест на нахлулата вода, на Петцел и Търнър, носът ѝ се накланя надолу и Кийли с мъка успява да я овладее.

Спасителната лодка потъва! Кийли знае, че трябва да прекрати спасителната акция, иначе рискува да изгуби и шестимата на борда. Капитан Нааб осъзнава това и му нарежда по мегафона да се връща. Младият мичман усеща сълзи в очите си, емоциите надделяват, защото знае, че трябва да остави мъжете на танкера, но обръща малката лодка към „Якутат“ и бавно започва да напредва през вълните към сигурността.

„През цялото време очаквах да се обърнем — казва Кармайкъл. — Газехме много дълбоко, морето нахлуваше в лодката през борда и през процепите в корпуса. Мъжете от танкера лежаха на дъното във водата, бяха припаднали.“

Когато лодката стига до катера, оттам им спускат куки, за да я закрепят за кърмата. „Закачихме носа без проблеми, но когато се обърнах да закача люлеещата се кука за кърмата, тя ме удари в слепоочието. Някак успях да я закрепя и ни издигнаха към палубата. Тогава припаднах. Следващото, което помня, е, че се събудих на койката си.“

На борда на „Мърсър“ Гулдин и Фарнър стоят на палубата и с облекчение гледат как спасителната лодка се връща на катера и е издигната на борда, но те знаят и че току-що са изгубили шанса си да бъдат спасени. Разбитата лодка не може да бъде използвана отново, нито капитан Нааб ще поеме пак такъв риск. Двамата останали на танкера се чудят дали той няма да се превърне в техен ковчег, но не могат да сторят друго, освен да чакат.

* * *

На борда на „Якутат“, приблизително към 10 часа, радистът изпраща следното съобщение до комуникационния център на Бреговата охрана в Маршфийлд, Масачузетс:

Двама оцелели, Фредрик Петцел (капитан) и Едуард Е. Търнър (домакин-касиер), са спасени с лодка. Атмосферните условия се влошават. Лодката не може да бъде изпратена за другите двама. Ще опитат спасяване с изстрелване на въже и гумена спасителна лодка.

Капитан Нааб установява, че вятърът е малко по-слаб от предния ден, и обмисля варианта да изпрати спасителна гумена лодка. Той предполага, че могат да изстрелят успешно въже до носа на „Мърсър“. За тази цел единият край на въжето трябва да е вързан за гумената лодка, както и още едно въже, което да я свързва с „Якутат“. Ако всичко мине добре, двамата оцелели ще могат да издърпат лодката за въжето и да го вържат за танкера, за да я задържат до него. Свидетелите не са единодушни какво точно е трябвало да се случи после. Единият сценарий е, че един от оцелелите на танкера скача и доплува до лодката, а щом се качва в нея, следващият развързва въжето от танкера и го връзва на кръста си. После скача от танкера, а другият го дърпа с въжето, за да му помогне да се качи в лодката.

Според втория сценарий и двамата трябва да се спуснат по завързаното въже и щом се озоват в лодката, да го срежат, за да я освободят от корпуса на танкера. Без значение кой точно план ще бъде приложен на практика, след това спасителите на „Якутат“ трябва бързо да издърпат другото въже, за да върнат лодката и оцелелите на катера, преди хипотермията да ги убие.

Всичко зависи от успешното изстрелване на въжето от „Якутат“ до „Мърсър“, стратегия, която не е дала резултат предишната нощ. От една страна Нааб трябва да приближи „Якутат“ достатъчно, за да могат да изстрелят въжето, но от друга — „Мърсър“ се люлее и накланя така силно, че приближаването до него е твърде опасно.

Капитан Нааб насочва „Якутат“ към подветрената страна на танкера и се приближава, колкото посмява, а после започва да вика по мегафона към оцелелите: „Пригответе се да хванете спасително въже — ще го завържем за гумена лодка“.

По това време носът на „Мърсър“ вече стърчи от океана под ъгъл 45 градуса, като цялата му предна част е напълно извън водата, а краят му е потопен. Гулдин и Фарнър трябва да се държат здраво за

външните перила, за да не се плъзнат по наклонената палуба и да паднат в пяната, която кипи около назъбените метални парчета на мястото на разкъсването на корпуса.

Нааб обръща „Якутат“ така, че носът му да сочи право към левия борд на танкера. Мъжете на катера гледат притихнали как Уейн Хигинс се готви да изстреля въжето. Оръжието, с което ще бъде изстреляно спасителното въже, е модифицирана пушка „Спрингфийлд“, която може да изстрелва снаряди. Въпросният „снаряд“ представлява 44-сантиметров стоманен прът, вкаран в дулото на пушката, а в края му е прикачена 6-килограмова тежест. От нея стърчи малка стоманена пръчка с кръгъл накрайник, за който е завързано въжето, което пък влиза в дълга около 20 см метална кутия, монтирана на дулото на пушката. Въжето е намотано в кутията и е готово да се развие над морето, когато се изстреля металният прът.

„Стоях в края на носа — спомня си Уейн — и се опитвах да не се подхлъзна на леда, защото не можех да се хвана за перилата, тъй като трябваше да държа пушката. Знаех, че е наложително да изстреляме въжето веднага, защото разкъсаният корпус на танкера щеше да се преобърне всеки миг. Когато стрелях, откатът беше ужасно силен и лявата ми ръка се изплъзна, а показалецът ми се раздра на кутията с въжето. Но изстрелът, изглежда, попадна в целта.“

При този първи опит въжето описва дъга във въздуха и пада почти върху Гулдин и Фарнър. Нааб им дава знак да започват да го дърпат и хората му хвърлят завързаната за другия му край лодка в морето.

Когато тя приближава носа на „Мърсър“, Фарнър и Гулдин завързват техния край на въжето, после се поколебават, преди да прескочат перилата — вероятно събират кураж. Единият — не се знае кой — се спуска по въжето във водата. Пада на петдесет метра от лодката и започва да плува през ледената вода към нея. Но точно когато опитва да се покатери вътре, лодката се преобръща. Вторият, вероятно от бързане да спаси приятеля си, забравя да развърже въжето от „Мърсър“ и се спуска по него във водата.

Неспособни да им помогнат, хората на „Якутат“ гледат как Фарнър и Гулдин отчаяно се опитват да се хванат здраво за лодката, преди ръцете им да изтръпнат напълно от студа. За миг изглежда, че океанът ще вземе още две жертви, но те се борят с всички сили и

успяват да се вкопчат за лодката и да я обърнат отново, а после влизат в нея и се свличат на дъното.

И все пак са още далеч от спасението. Вторият скочил от кораба не е развързал въжето от танкера, а сега те са твърде измръзнали, за да отворят малкото ножче и да го прережат. Това означава, че лодката не може да бъде издърпана към катера.

Офицерът по комуникациите Бил Блейкли наблюдава от мостика на „Якутат“ развиващата се драма и се опасява, че онова, на което е станал свидетел през нощта, ще се повтори. Блейкли не може да забрави как мъжете скачат от танкера и леденият океан ги поглъща и е особено притеснен, когато вижда, че при скока си единият от оцелелите се удря в корпуса на танкера, преди да падне във водата.

До него стои Нааб, който казва: „Какво ще правя сега? Ако дам заден и въжето между нас и лодката се скъса, ще ги загубим. Ако въжето между лодката и танкера се скъса, ще ги спасим“.

„Нямате избор, капитане — отвърща Блейкли. — Дайте заден и се надявайте.“

Нааб знае, че Блейкли е прав. Няма време за колебания, защото мъжете в лодката ще умрат от измръзване, а опитът да скъсат въжето ще им даде поне някакъв шанс да оцелеят. Капитанът издава заповед да превключат двигателите на заден ход и всички на борда стаяват дъх, докато се чудят къде точно ще се скъса въжето — или дори по-лошо, дали лодката няма да се разкъса и мъжете да паднат в морето.

Въжетата се опъват и се издигат над водата. Минава половин секунда. И тогава мъжете на катера надават радостни възгласи, защото се къса въжето между лодката и танкера! Те бързо започват да теглят лодката и до две минути Гулдин и Фарнър вече са точно под катера. Спуснати са въжета и мрежи за изкачване. Двамата оцелели пропълзват до ръба на лодката и опитват да хванат въжетата, но не могат дори да повдигнат ръце.

Екипажът на „Якутат“ е очаквал този проблем и Денис Пери и Хърман Рубински — които вече са облекли защитните костюми — се спускат по мрежата към водата. Те завързват с въжета оцелелите, за да ги изтеглят нагоре.

Докато Гулдин и Фарнър са издърпвани нагоре, единият се оплита в карго мрежата. Филип Грийбел от „Якутат“ вижда това и без

да облича защитен костюм, се спуска по мрежата, за да го освободи. Накрая и двамата оцелели са издърпани на борда на катера.

След малко един от спасителите посочва към „Мърсър“ и вика: „Погледнете! Потъва!“.

Носът се издига като живо същество и вече сочи право към сивите небеса. После се завърта и пада назад в морето сред дъжд от пръски. Само малка част от кила остава да стърчи над повърхността.

Изминали са точно 17 минути, откакто Гулдин и Фарнър са скочили от танкера.

* * *

„Якутат“ остава до мястото на потъването на носа на „Мърсър“, докато вечерта не идва катерът „Унимак“. Тогава капитан Нааб се отправя с пълна скорост към Портланд, Мейн, за да бъдат откарани оцелелите в болница. Всички страдат от хипотермия и измръзване, но капитан Петцел е в най-тежко състояние — с пневмония. Репортерите чакат на пристанището, когато оцелелите са свалени от катера, и Фарнър спокойно казва за „Бостън Хералд“ следното: „Оцеляхме на косъм“.

Преобърнатият нос на „Мърсър“ е опасен за навигацията и покъсно „Унимак“ получава заповед да го потопи напълно. Оръжейникът Бен Стейбил си спомня, че първо е стрелял по кораба с 40-милиметрово противовъздушно оръдие точно над ватерлинията, за да „види какво ще стане“. Стейбил предполага, че от товарните трюмове ще изтече гориво, което ще бъде заместено от вода, която е по-тежка от него, или че силнозапалимите снаряди ще взривят танкера и той ще потъне. Когато обаче корпусът не помръдва, капитанът на „Унимак“ Франк Маккейб казва на Стейбил: „Бен, стреляй с К-оръдията с дълбочинни снаряди“. Стейбил никога не е стрелял с такива снаряди и К-оръдията ги изстрелват едва на 75 метра, а всички на борда се чудят дали това не е твърде близко.

След много обсъждания е решено, че „Унимак“ ще потегли с пълна скорост, щом Стейбил изстреля дълбочинния снаряд. Така катерът ще се отдалечи, преди той да е избухнал.

Дълбочинните снаряди имат капковидна форма, която подпомага движението им през водата, и са дълги приблизително 60 сантиметра и 44 см широки в широкия си край. К-оръдието изстрелва дълбочинния снаряд в дълга дъга във въздуха и ако всичко мине добре, той ще падне в океана близо до корпуса. Тези снаряди са нагласени да се взривят, когато достигнат дълбочина от 15 метра.

Щом всички са готови, капитан Маккейб форсира двигателя и „Унимак“ се понася към корпуса със скорост от 18 възела. Когато се приближават до танкера, Стейбил стреля с трите оръдия. Минават няколко секунди, снарядите избухват под водата и от морето се вдигат пръски. „Унимак“ се разтърсва силно, въпреки че е на безопасна дистанция, но корпусът на „Мърсър“ почти не помръдва.

След като в продължение на половин час корпусът на танкера не помръдва, Маккейб решава да повтори процедурата. „Този път беше различно — казва Стейбил, — корпусът се издигна във въздуха и после потъна. Всички въздъгнахме с облекчение. Не искахме да сме близо до това нещо, а вече мръкваше. Видимостта беше слаба, дори радарът не помагаше, и ние се тревожихме, че ще се ударим в потъналия корпус и ще станем последните му жертви.“

ГЛАВА 14

МАНЕВРАТА НА ВЕКА

Смелостта е грация под натиск.

Ърнест Хемингуей

Едната половина на „Форт Мърсър“ вече лежи на дъното на морето. Другата половина, кърмата, още плава и вятърът и вълните я носят на юг. Мъжете на борда преминават през целия спектър на емоциите, настроението им се издига и спада като кораба, в който са пленени. Когато танкерът се разцепва, на кърмата царуват страхът и объркването. Избухват спорове какво да се прави, а объркването ескалира в паника и хаос, особено защото техният водач, капитан Петцел, е останал на носа на „Мърсър“. Някои мъже говорят за незабавно напускане на кораба със спасителните лодки, но други възразяват, че спасителните лодки трябва да бъдат пазени като последна мярка. Старшина кормчията Луис Джомидад не бърза да вземе решение, а по-късно казва: „Качих се на палубата и влязох в една лодка с брадвичка. Лостът за освобождаването ѝ беше извън лодката и исках да се уверя, че се задейства, затова взех брадвичката. Един от нашите ме видя и закрепя «да скачаме през борда»... но аз му казах: «Не, ще изчакаме първо да започне да потъва и тогава ще скочим». Следващите няколко часа седях в лодката с брадвата в ръка, готов да отсека въжето и да я освободя.“ Накрая, измръзнал до кости, той се прибира вътре, но не мигва цяла нощ, за да е готов да освободи лодката. „Ако започнем да потъваме, исках да бъда отвън.“

Макар че кърмата на „Мърсър“ може да се обърне също като носа, трийсет и четиримата на борда са късметлии, че все още имат хранване. Това означава, че могат да използват светлините, помпите и отоплението. За нещастие на кърмата няма радио и те няма как да се свържат с търговския кораб „Шорт Сплайс“, който е наблизо. Оцелелите са изкарали някак нощта на понеделник и сега, във вторник

сутрин се молят Бреговата охрана да пристигне и разцепеният корпус да издържи дотогава.

* * *

Бурята, която застрашава толкова много животи, далеч не е към края си и на борда на катера „Истуинд“ радиооператорът Лен Уитмор лежи буден на койката си, докато корабът се люлее силно. Той е в почивка, но заради люлеенето на кораба и драматичните събития от деня, не може да заспи, затова се облича, става и се качва горе. Там Лен научава, че радистът на „Мърсър“, Джон О’Райли, с когото е поддържал връзка по време на разцепването на танкера, е мъртъв. Дали ще има още жертви, преди „Истуинд“ да пристигне там? Той знае, че екипажът на катера може да помогне на бедстващите само ако стигне до тях навреме.

Ако спасителната операция протече успешно, това ще потуши и ужасните спомени от скорошната трагична история на „Истуинд“. Само преди три години, на 19 януари 1949 г., „Истуинд“ се отправя към Чесапийк Бей от Бостън, когато попада в гъста мъгла близо до брега на Ню Джърси. Колкото и да е невероятно, в последвалите събития участва и един танкер Т-2, „Гълфстрийм“, но този път именно катерът на Бреговата охрана е отговорен за инцидента.

Докладът на разследващите от Бреговата охрана описва събитията така: в 4:15 ч. сутринта „Истуинд“ се движи през мъглата с висока скорост — 14 възела, когато радистът засича обект, „Гълфстрийм“, на около девет километра от тях. (На „Гълфстрийм“ няма радар). Лейтенант Роаланд Исти-младши, който е дежурен навигатор, осъзнава, че има опасност „Истуинд“ да се сблъска с обекта, и нарежда лека промяна в курса, но не прави никакво картографиране, за да определи курса и скоростта на обекта.

Въпреки промяната в курса на „Истуинд“, радистът установява, че все още има опасност от сблъсък, а разстоянието до обекта намалява бързо. Тогава, когато обектът е едва на 1300 метра от тях, „той изчезва от радара“. След като радарът вече не може да го локализира, Исти нито забавя „Истуинд“, нито дава нареждане да

включат сирената. След това „Гълфстрийм“ изниква от мъглата само на 400 метра от устремения право към него „Истуинд“.

Исти дава пълен десен, но вече е късно. Носът на масивния танкер се удря в десния борд на ледоразбивача точно зад мостика „и проникна дълбоко в кораба“. И на двата съда избухва пожар. Екипажът на „Гълфстрийм“ успява да потуши огъня на танкера, но на „Истуинд“ пламъците се разпространяват бързо, обхващат мостика, радиорубката и каютите на екипажа. Тринайсет мъже от Бреговата охрана загиват в пожара, а двавет и един получават тежки изгаряния.

Разследващата комисия отбелязва, че „Гълфстрийм“ се е движил с прекалено висока скорост (15 възела) в мъглата, но именно „Истуинд“, според „правилата за движение“, е отговорен за инцидента. Исти е обвинен в това, че не е уведомил командващия офицер, след като е забелязал обект на радара на отстояние по-малко от девет километра, не е намалил скоростта на кораба до 50 оборота в минута и не е дал сигнал със сирената за мъгла. Капитанът на „Истуинд“ също е изправен пред Генералния съд на Бреговата охрана, защото е назначил на вахта офицер с недостатъчен опит и е поверил кораба на некомпетентен човек. Този инцидент оставя черно петно върху репутацията на Бреговата охрана и особено върху тази на „Истуинд“.

* * *

Сега, когато „Истуинд“ почти приближава кърмата на „Мърсър“, Лен се взира в сивото небе над бурното море и се чуди как капитан Петерсен ще организира спасителната операция. Лен е слушал радиокомуникацията с „Якутат“, докато катерът се е опитвал да спаси мъжете на носа на „Мърсър“, и знае, че не всички са оцелели.

Мичман втори ранг Лари Уайт, на борда на „Истуинд“, също съзнава смесения резултат от операцията на „Якутат“ и се надява те самите да се справят по-добре и да спасят всички от кърмата на „Мърсър“. Освен това е загрижен и за екипажа на борда на ледоразбивача, защото мнозина от мъжете страдат от морска болест. „Бяхме олекотили кораба преди няколко седмици — спомня си Лари, — за да можем да разбием леда по река Хъдсън. И сега «Истуинд» просто подскачаше по вълните. След мисията по реката ние буквално

нямахме време да се приспособим към морето и голяма част от мъжете бяха твърде болни, за да изпълняват задълженията си, а другите се натоварваха двойно.“

Лари е един от тези, които не страдат от морска болест, и когато „Мърсър“ се появява на хоризонта, той вижда как вълните заливат разцепения край на танкера и се стичат от него като водопад. Младият мичман осъзнава, че той и другарите му са изправени през огромно предизвикателство. Изненадва се, когато забелязва, че от танкера се издига дим, но задната част на кърмата е щръкнала нагоре така, че витлото почти се вижда след всяка вълна. Докато „Истуинд“ приближава, Лари и Лен забелязват, че неколцина мъже стоят до перилата на палубата и трескаво им махат. „Истуинд“ бавно маневрира откъм наветрената страна на танкера, за да не може „Мърсър“ да налети на тях.

Първото решение на капитан Петерсен е да установят комуникация с „Мърсър“. За тази цел той нарежда да се изстреля въже с „маймунски юмрук“ на танкера. В края му има портативно радио в непромокаем контейнер. Щом мъжете на танкера извадят радиото от контейнера, ще могат да комуникират с катера. Главният инженер Джеси Бутнел от Пасадена, Тексас, е с най-висок чин сред оцелелите на кърмата, и казва на капитан Петерсен, че неколцина от мъжете са решили да останат на танкера, но другите искат да слязат незабавно от борда му. Петерсен отговаря, че ще им изпрати гумена спасителна лодка и хората му изстрелват още едно въже към танкера. За него е завързано по-тежко въже, за което е фиксирана спасителната лодка. Другият край на въжето остава на „Истуинд“.

Оцелелите издърпват техния край на въжето, докато лодката се озовава до танкера, трима веднага скачат в морето и влизат в нея. Но за ледоразбивача ситуацията не е от най-леките. Морето все още е много бурно и „Истуинд“ се люлее така силно, че въжето се издига над водата заедно с лодката и мъжете в нея. Когато лодката се стоварва отново в морето, оцелелите едва не падат към сигурната смърт в ледената вода.

От „Истуинд“ спускат мрежа и трима от Бреговата охрана, Джон Къртни, Роналд Хофърт и Юджийн Корпусик, изявяват желание да слязат по мрежата и да чакат до ватерлинията приближаването на оцелелите. Всеки път щом „Истуинд“ се разлюлее, доброволците

буквално потъват в морето, но не изпускат мрежата. Когато лодката стига до ледоразбивача, спасителите успяват да завържат с въжета оцелелите и да ги издърпат на борда. Капитан Петерсен обаче вече е видял достатъчно и отменя операцията с гумената лодка, защото знае, че са спасили първите оцелели единствено благодарение на късмет.

По това време още един катер на Бреговата охрана, „Акушнет“, се появява на сцената, след като цяло денонощие се е борил с бурята от Портланд дотук. Брегът на Мейн е особено пострадал от виелицата, а портландският „Хералд Прес“ излиза с огромни заглавия: „Буря парализира щата: най-страшната буря в историята на Метеорологичната служба“. „Акушнет“ е бил на док в Портланд за ремонт и половината му екипаж е пръснат някъде на сушата, включително капитанът — Джон Джоузеф. Той е в дома си в Южен Портланд, когато му се обаждат за „Пендълтън“ и „Мърсър“. „Капитане, обаждаме се от «Акушнет». От щаба в Бостън дойде съобщение. Два танкера са се разцепили близо до Кейп Код и трябва да ги спасим.“

Джоузеф знае, че трудно ще събере екипажа си, затова отговаря: „Опитай да се свържеш с екипажа по телефона. Ако не можеш да откриеш всички, обади се на местните радиостанции и ги накарай да излъчат съобщение до тях. Аз идвам веднага“.

По-лесно да се каже, отколкото да се направи. Колата на Джоузеф затъва в снежните преспи на Вон стрийт Бридж. Той знае, че ще му отнеме часове да стигне пеша до пристанището, където се намира „Акушнет“, затова се обажда в станцията на Бреговата охрана в Южен Портланд и те изпращат лодка по реката, която го взима от моста и го откарва до кораба. Другите членове на екипажа също се борят със снега по пътищата, но всички успяват да стигнат до катера и 210-футовият „Акушнет“ излиза от портландското пристанище и се насочва на юг, към бурята.

На борда са и двама младежи от Бреговата охрана, Джон Милбауер и Сид Морис, които добре помнят суровия път до „Мърсър“ и са благодарни, че са били под командването на капитан Джоузеф. „Бях много доволен да видя капитан Джоузеф на борда — казва Морис. — Той беше командвал превъзходно кораба при спасяването на рибарски съдове близо до Гранд Банкс и целият екипаж изпитваше безрезервна вяра в своя капитан, който служеше от 25 години в

Бреговата охрана. Знаех, че ни чака тежко пътуване, защото едва успяхме да се задържим в изправено положение още докато бяхме в пристанището. А когато се отправихме към открито море и стигнахме до портландския плаващ фар, повечето момчета вече страдаха от морска болест, а останалите бяхме на път.“ Обикновено разстоянието от Портланд до местоположението на „Мърсър“ близо до Нантъкет се изминава за осемнайсет часа, но огромните вълни добавят още шест часа към тях и осигуряват на мъжете на борда достатъчно време, за да страдат от морска болест.

Морис си спомня как е зяпнал от смайване, когато е видял кърмата на „Мърсър“. „Видях гигантския отвор с назъбени краища и група изплашени и крещящи моряци, които се бяха вкопчили за перилата.“ Джон Милбауер си спомня, че излязъл точно навреме, за да види как от „Истуинд“ издърпват спасителната лодка с оцелелите. „Видяхме колко трудно се оправиха с тази лодка — спомня се Милбауер. — Тя летеше нагоре-надолу и се въртеше. Сърцето ми се качи в гърлото при мисълта, че в нея има хора.“

Капитан Джоузеф също вижда това и си мисли какви късметлии са мъжете в лодката, щом са успели да се доберат живи до „Истуинд“. В този момент той започва да търси друг вариант за спасителната операция. „В такова бурно море — казва Джоузеф, — изглеждаше, че кърмата скоро ще последва другата част на танкера на дъното на морето. Трябваше да действаме бързо. Отидох в радиорубката и се свързах с капитана на «Истуинд», казах му: Капитане, ще приближа «Акушнет» успоредно на танкера, за да могат оцелелите да скочат на нашата палуба. Рисковано е, но мисля, че ще се получи.“

Капитан Петерсен на „Истуинд“, който е командващ на цялата спасителна операция, се поколебава, преди да отговори, за да прецени риска за оцелелите и за самия „Акушнет“. „Акушнет“, океански влекач, е по-малък и по-маневрен от „Истуинд“, но все пак тази тактика е много необичайна, особено в буря. Ако двата съда се сблъскат заради огромните вълни, екипажът на „Акушнет“ ще се озове в същата смъртна опасност като оцелелите на танкера. Капитан Петерсен съзнава риска, както и вината, която ще трябва да поеме, ако маневрата се провали, но знае, че няма друг вариант. Той се свързва пак с капитан Джоузеф и му казва да опита.

Джоузеф предава накратко плана си на кормчията Харви Мадиган и му нарежда да опише с „Акушнет“ полукръг, да приближи танкера отзад и да се плъзне покрай него, докато не останат три метра между двата кораба. Тогава, когато „Акушнет“ е вече до танкера, ще спрат двигателите и ще го оставят да се плъзне още по-близо, за да могат оцелелите да скочат на опашката на кораба. Джоузеф добавя и следното предупреждение: „Харви, можем да успеем, но трябва да внимаваш. Не позволявай на носа да се отклони към танкера. Ако стане така, със сигурност ще се ударим в него. Дръж носа насочен навън и всичко ще е наред“. Двамата проучват мълчаливо теченията и вятъра, за да определят с каква скорост ще се носи корабът, когато витлата спрат да се въртят.

Джоузеф се качва на крилото на мостика, за да вижда опашката на кораба си, където трябва да скочат оцелелите. Той кара Мадиган да опише съвсем бавно полукръг и да приближи катера към задната част на танкера. Тогава спират двигателите, за да може да контролират пак скоростта, с която се движи кораба. Когато дизеловите двигатели замлъкват, „Акушнет“ продължава по инерция напред, а люлеещият се танкер се издига точно пред тях. Хиляди мисли препускат в ума на Джоузеф; *ами ако внезапно вълнение сблъска корабите и ги потопи, ами ако оцелелите паднат между корабите, ами ако танкерът се взриви при сблъсък, и какво ще стане с мен, ако се провалим?* Всички тези опасности го карат да спре, но само за секунда-две. После изкрещява заповед да включат двигателите.

Сега са достатъчно близо, за да виждат ясно отчаянието, изписано по лицата на оцелелите, които са се подредили до перилата на танкера. Точно тогава огромна вълна блъска носа на „Акушнет“ към витлото на танкера. Мадиган яростно извърта руля, Джоузеф крещи в машинното: „Пълен десен!“ и двигателите карат океана отново да закипи. Само на няколко метра от сблъсък носът на катера спира и започва бавно да се обръща.

Джоузеф и Мадиган си поемат дъх с облекчение, а когато „Акушнет“ се озовава перпендикулярно до танкера, капитанът крещи: „Намалете тягата и на двата двигателя!“. Като внимава да насочва носа в обратната на танкера посока, Мадиган завърта руля така, че кърмата на кораба да се приближи още до танкера. Дистанцията между опашката на „Акушнет“ и „Мърсър“ се скъсява от три метра, до метър

и нещо, а после, когато кърмата се удря в танкера, през кораба преминава лек трус. „Спрете и двата двигателя!“, крещи капитанът.

Сега е време оцелелите да скочат, но никой не помръдва. И кой може да ги вини: двата кораба, само на сантиметри един от друг, се клатушкат силно нагоре-надолу. Мъжете са застинали нерешително на местата си.

Лейтенантът от Бреговата охрана Джордж Махони, Сид Морис, Джон Милбауер и още неколцина са на задната палуба на „Акушнет“, опитват се да запазят равновесие и чакат екипажа на танкера да скочи при тях. Махони крещи: „Хайде, момчета, скачайте! Ще ви хванем!“. Но все още никой не прехвърля крак през перилата. Танкерът и катерът са като двата края на люлка и само за миг кърмата на катера се издига на метър, метър и нещо над палубата на танкера, а после се спуска обратно.

Вбесен от бездействието на оцелелите, Махони свива шепа около устата си и изревава: „Вижте какво, не можем да стоим тук цял ден! Скачайте!“.

И най-сетне един от екипажа на танкера се събужда от транса си, прекрочва перилата, после застива там в очакване катерът да се издигне от следващата вълна. Когато катерът е на метър под него и само на шейсет сантиметра от танкера, той се хвърля напред и се приземява на палубата.

Този успешен скок дава кураж на останалите и втори мъж прекрочва перилата. Корабите сега са на по-голямо разстояние един от друг, затова Милбауер вдига ръка и му крещи: „Не, не още! Изчакай малко. Добре, пригответи се. Скачай!“.

Оцелелият скача и се приземява на самия ръб на палубата, само сантиметри го делят от смъртта между двата кораба.

Капитан Джоузеф описва какво се случва, когато скача и третият оцелял: „Той застана на перилата и скочи. Но изчака прекалено. Скочи, когато ние се спускахме надолу. Кракът му се удари в нашите перила и той политна назад към тясното пространство между двата корпуса. Аз гледах с ужас как полетя надолу с писък“. Двата от бреговата охрана се спускат към човека и го сграбчват за куртката, но тяхната инерция и неговата тежест заплашват да ги прехвърлят през перилата. Още трима спасители се вкопчват в другарите си и успяват да издърпат всички на борда.

Сега останалите оцелели съвсем нямат желание да скочат. Двама от бреговата охрана обаче действат на своя глава и когато една вълна издига катера почти на нивото на танкера, те просто се пресягат и издърпват един от мъжете на палубата. Готвят се да хванат още един, когато особено голяма вълна повдига края на „Мърсър“ толкова високо, че сякаш ще се стовари право върху катера. Мъжете се пръсват по палубата от страх, че ще бъдат смазани, а капитанът крещи в машинното: „Пълен напред!“.

Сид Морис си спомня какво се е случило после: „Двигателите изстенаха и забучаха, преградите и палубите затрепериха от внезапната вибрация, двете витла се завъртяха яростно и сякаш след цяла вечност корабът ни се втурна напред, далече от остроото витло на танкера“.

Витлото е толкова близо, че закача перилата. Капитан Джоузеф отново си поема дъх и решава, че късметът е на тяхна страна. Заповядва на кормчията да се върне за нов опит. Когато заемат пак позиция, отново се налага да увещават оцелелите. Сид Морис си спомня как един доста едър моряк скача, подхлъзва се прав по палубата и се удря в перилата, като го спасява единствено бързата реакция на матрос от Бреговата охрана, който го сграбчва, преди да е паднал от кораба. Оцелелият по-късно казва на Сид, че се плъзнал толкова бързо, защото си бил сложил новите обувки, за да спаси и тях.

Общо осемнайсет мъже скачат от танкера на катера, без нито една жертва. Тринайсет души от екипажа обаче решават, че ще е по-безопасно да останат на танкера. Джоузеф изпраща съобщение до щаба: „След маневра на «Акушнет» до танкера качихме оцелели на борда. Направихме два опита. Спасихме петима при първия и тринайсет при втория“.

Капитан Джоузеф иска и получава разрешение да отведе осемнайсетимата в Бостън, защото двама от тях трябва да постъпят в болница. Другите, които се отърват без драскотина, са извън себе си от радост, че вече са в безопасност на борда на катера на Бреговата охрана и се наслаждават на горещо кафе, храна и сухи дрехи. Всички са облекчени. „Най-щастливият момент в живота ми — казва кормчията Хърли Нюман, — беше, когато скочих на палубата на «Акушнет».“

„Акушнет“ напуска сцената на бедствието по мръкване и цяла нощ пътува към Бостън. Когато капитан Джоузеф, екипажът му и оцелелите пристигат там в осем сутринта в сряда, всички са смаяни от огромната тълпа, събрала се на пристанището. Радостни възгласи се надигат от множеството, а колите надуват клаксоните си. Журналистите трескаво снимат оцелелите, които слизат по трапа, и започват да ги обстрелват с въпроси. Когато капитан Джоузеф се появява, се надигат още възгласи и двама от оцелелите, Маси Хънт и Алан Ним, застават до него, прегръщат го през раменете и се усмихват широко пред репортер от „Асошиейтед Прес“. Той запечатва този момент на снимка, която ще се появи на първите страници на няколко вестника в цялата страна.

Когато капитан Джоузеф и „Акушнет“ пристигат в Портланд, там ги очаква друга тълпа, сред която и семейството на капитана. По-късно Джоузеф пише: „Излязох на крилото на мостика, за да приема поздравленията. Докато гледах към събралото се множество долу и махах на жена си, най-малкият ми син извика: Какво стана, тате? Защо не ги взе всичките? Изплаши ли се?“, Джоузеф само се усмихнал и поклатил глава.

ГЛАВА 15

ВТОРНИК В СТАНЦИЯ ЧАТЪМ

Братството е наградата и условие за оцеляването.

Карлос П. Ромуло

Бърни Уебър търка изморените си очи, за да прогони съня, и усеща тъпа болка във всяка става. Въпреки изтощението не е спал добре. Надига натъртеното си тяло от леглото и оглежда стаята. Болката веднага му напомня за случилото се. Той и смелят му екипаж наистина са спасили живота на трийсет и двама моряци с една малка лодка. Бърни свежда очи към пода и си мисли, че сънува, защото по дъските са пръснати банкноти, а чекмеджето на нощното му шкафче също прелива от пари. Объркан, той бързо се облича, събира всички пари и слиза долу. Оцелелите като че ли са навсякъде: лежат по легла и по пода. Бърни дава парите на началник Клъф и го пита „Откъде се взеха тези пари?“. Клъф му казва, че това е подарък от оцелелите на „Пендълтън“, които успели да вземат част от вещите си, преди да изоставят кораба. Накрая с тези пари купуват телевизор за станцията, рядък лукс през 1952 г. Но има и хора, които не са така доволни от Бърни; висшестоящите са гневни, защото е нарушил протокола по време на спасителната операция. Началник Клъф му казва, че сред висшите офицери дори се обсъждала вероятността да бъде изправен пред военен съд, защото е изключил радиото и е игнорирал заповед от висшестоящ офицер на връщане към Олд Харбър. Клъф обещава на Уебър да се справи със ситуацията и го съветва да не се тревожи. Оказва се обаче, че няма нужда да се застъпва нито за Бърни, нито за друг от екипажа. По-късно същия ден контраадмирал Х. Дж. Бредбъри, командир на първи окръг на Бреговата охрана, изпраща телеграма с висок приоритет:

ПОЗДРАВЯВАМ ВСИЧКИ УЧАСТНИЦИ В СПАСЯВАНЕТО НА „ПЕНДЪЛТЪН“. НА СТАРШИНА ПЪРВА СТЕПЕН БЪРНАРД К. УЕБЪР, КАПИТАН НА CG36500, И НА ЧЛЕНОВЕТЕ НА НЕГОВИЯ ЕКИПАЖ: АНДРЮ ДЖ. ФИЦДЖЕРАЛД, РИЧАРД П. ЛИВСИ И ЪРВИН И. МАСКА КАЗВАМ СЛЕДНОТО: „ЗАБЕЛЕЖИТЕЛНИЯТ ВИ ГЕРОИЗЪМ И ГОТОВНОСТТА ВИ ДА РИСКУВАТЕ СОБСТВЕНАТА СИ СИГУРНОСТ ПРИ ПРЕСИЧАНЕТО НА ОПАСНИТЕ ВОДИ НА ЧАТЪМ БАР В БУРНО МОРЕ, В ПЪЛЕН МРАК И ПРИ СНЕЖНА ВИЕЛИЦА, ЗА ДА СПАСИТЕ ОТ СИГУРНА СМЪРТ ТРИЙСЕТ И ДВАМА ОТ ТРИЙСЕТ И ТРИМАТА НА КЪРМАТА НА БЕДСТВАЩИЯ ТАНКЕР МИНУТИ ПРЕДИ ТОЙ ДА СЕ ОБЪРНЕ... ПРАВЯТ ОГРОМНА ЧЕСТ КАКТО НА ВАС ЛИЧНО, ТАКА И НА ЦЯЛАТА БРЕГОВА ОХРАНА“.

Тази сутрин Ричард Ливси се събужда с възпалено гърло и пулсираща от болка глава, и се опасява, че ще развие пневмония. Очаква го седмица отпуск и той иска да се прибере възможно най-скоро у дома, всички от екипажа получават заповед да останат в станцията и да чакат да бъдат прегледани от лекар по-късно този ден. Ричард е болен, но това облекчение скоро се превръща в раздразнение, защото лекарят заявява, че иска той и другарите му да останат под негово наблюдение цяла седмица, което означава, че отпускът на Ливси се отлага.

Оцелелите от „Пендълтън“ не остават дълго в станцията на Чатъм, но не забравят да изразят чувствата си към Уебър и екипажа му. „Никога няма да ви забравя, момчета — казва оцелелият Франк Фато и стиска ръцете им. — Господ да ви благослови!“ Чистачът Фред Браун кима в съгласие. По-късно тази сутрин всички се качват на автобус за хотел „Есекс“ в Бостън. По пътя спират да вземат още двама от екипажа, 51-годишният Арън Посвел от Джаксънвил, Флорида, и най-добрия приятел на Майърс Дребния, Роло Кенисън. И двамата са били в болницата на Кейп Код в Хаянис, където са лекувани заради шока и измръзването при падането им в морето. Когато автобусът потегля от

станцията на Чатъм, мъжете виждат в морето отломките на своя кораб, които блестят на утринното слънце. „Ето го“, казва младият Каръл Килгор с тъга в гласа.

Досега новините за спасяването вече са се разпространили далеч извън малкото градче Чатъм. Местните вестници съобщават за залавянето на банковия обирджия Уили Сътън, за плановете за първата публична церемония от управлението на наскоро коронованата кралица Елизабет и дори за скорошния брак между Елизабет Тейлър и британския актьор Майкъл Уайлдинг, но новината на деня естествено е драмата, която продължава да се развива близо до Кейп Код. Един от водещите вестници в Бостън, „Дейли Рекърд“, излиза със заглавие на първа страница: „Трийсет и двама спасени, петдесет и петима още са на разцепените кораби близо до Кейп Код“. „Стандарт Таймс“ обявява на първа страница: „Четирима от бреговата охрана в Чатъм спасяват 32-ма души след разцепването на два танкера близо до Кейп Код.“ Първата страница на бостънския ежедневник „Глоуб“ съобщава: „32-ма спасени от танкерите“. Този вестник публикува и снимка на капитан Джон Дж. Фицджералд с подзаглавие; „Капитан от Бостън загива на носа на «Пендълтън».“ Това със сигурност е твърде прибързано съобщение, особено за семейството на Фицджералд.

Маргарет Фицджералд научава, че съпругът ѝ е в беда вечерта на 18 февруари. Единайсетгодишният син на капитана на танкера, Джон Дж. Фицджералд III, чува телефонния звън докато с брат си гледат епизод на „Приключенията на Кит Карсън“ по телевизията. Майка му вдига телефона и след като чува ужасните новини, изпищява: „Господи! Съпругът ми ще умре ли?“. Човекът в другия край на линията ѝ казва, че още нищо не е ясно, в ход са четири спасителни операции и на този етап съдбата на съпруга ѝ е неизвестна. Маргарет Фицджералд затваря телефона и се опитва да се овладее, преди да събщи новината на четирите си деца. Също като останалите, Джон Дж. Фицджералд III отначало не може да проумее какво се опитва да им каже майка им. За него вероятността баща му да не се върне у дома е немислима. Макар че е свикнал с дългите отсъствия на баща си, който е в морето по месец и половина всяка година, той го чака да се прибере с цял куп подаръци. Междувременно майката намира кой да се грижи за децата и тръгва към Чатъм.

Мили Оливера е единствената съпруга, която чака във фоайето на хотел „Есекс“, когато изтощените оцелели слизат от автобуса след продължилото два часа и половина пътуване до Бостън. Обградена от трите си деца, тя прегръща съпруга си Аквинол, когато той влиза в топлото фоайе. По време на дългите часове на кърмата на бедстващия танкер слабият очилат готвач се страхува, че никога няма да види семейството си. Аквинол Оливера и останалите получават безплатни стаи в хотел „Есекс“, докато бъдат изслушани пред разследващата комисия на Бреговата охрана. Преди това обаче те трябва да опишат преживяната си на нетърпеливите репортери, които не са стигнали чак до Чатъм. По време на едно интервю за бостънския „Поуст“, Аквинол казва, че е готвел, когато корабът се разцепил, и цялото му лице било покрито с брашно, щом хукнал към палубата, за да види какво става. Той казва и че бурята била по-страшна от всичко, което немците са изпратили срещу кораба му по време на нападението в Сицилия преди девет години. Роло Кенисън държи в ръце триъгълен пакет, докато говори с репортерите. Когато го питат какво е това, той вади оттам сигналния пистолет, който Джордж Майърс Дребния му дава преди смъртта си. „Той беше твърде добър, за да умре“ — казва на журналистите все още потресеният Кенисън.

* * *

На следващата сутрин Маргарет Фицджералд върви по брега, скръстила ръце пред гърдите си, за да се стопли. Тя се взира в бурните вълни и се чуди дали морето е отнело съпруга ѝ. Но не е сама. Стотици хора са излезли на брега на Чатъм в този ден, за да видят с очите си отломките на „Пендълтън“. Тълпата е толкова голяма, че са извикани специални полицейски патрули, за да насочват движението. За мнозина гледката на разкъсаната кърма е страховито напомняне за мощта на морето, но има и други, които виждат в тази развалина единствено възможност.

Плъзват слухове, че на една от масите в кърмата на „Пендълтън“ е останало цяло състояние. Говори се, че група моряци тъкмо играели на карти, когато им казали, че спасителната лодка приближава кораба. Щом започнали да събират парите си от масата, един от тях напомнил

на останалите моряшкото суеверие, че човек, който събира залозите си, преди да напусне кораба, ще стане жертва на морето. Този слух се поражда от факта, че оцелелите са имали достатъчно пари в себе си, за да натъпчат с тях чекмеджето на Бърни Уебър и да осеят с банкноти пода на стаята му. Все пак мнозина сред рибарите на Чатъм вярват в слуховете, освен това са изкушени от напълно оборудваната работилница на танкера, както и от скъпото навигационно оборудване и от количеството дрехи на борда. Бреговата охрана казва, че няма да охранява двете секции на „Пендълтън“, докато не получи такава заповед. Подобни заповеди не идват, затова в съгласие със старата традиция на Кейп Код Дейвид Райдър и останалите излизат в бурното море в търсене на съкровище. С лодката на Райдър, 38-футовата „Алис и Нанси“, те успяват да се доближат до кърмата, двама се качват на борда и започват да тършуват. Райдър отказва да се качи на танкера и гледа как другите мъже се пързаят по палубата в търсене на съкровища. При този набег те взимат и червения кливер на „Пендълтън“, който остава в семейството на Райдър до ден-днешен.

* * *

Докато тълпата на брега на Чатъм гледа бурното море, няколко души се събират на брега на трийсетина километра оттам, в Барнстабъл, който също има история за оцелели в морето. Подобно на „Пендълтън“ и „Форт Мърсър“, 60-футовият риболовен траулер „40 Фатома“ се озовава в клещите на смъртоносния североизточен вятър. Корабът напуска пристанището на Барнстабъл в събота, на 16 февруари, и се отправя към богат на риба район на петдесетина километра от Провинстаун. Екипажът успява да събере 250 кг миди, преди бурята да ги връхлети на следващия ден. Капитан Уарън Гоф и тричленният му екипаж изпадат в беда, когато огромна вълна залива лодката, строшава лоцманската кабина, залива ехолота, радиопеленгатора и радиотелефона.

Останал без инструменти за навигация, капитан Гоф навлиза още по-дълбоко в морето с надеждата там да устоят на бурята. Лодката се движи цели три часа, после се връща по същия път, и пак обратно. Накрая капитанът обръща и се насочва на юг. До средата на следобеда

в понеделник, 18 февруари, Гоф някак успява да насочи лодката близо до Денис. Решава да навлезе в залива на Олд Айланд, в залива Кейп Код, и там изчакват бурята да затихне. На следващия ден се прибират благополучно в Барнстабъл. Тогава обаче научават, че други мъже, застигнати от същата буря, не са имали този късмет.

ГЛАВА 16

ТРИНАЙСЕТ ДУШИ СА ОЩЕ НА БОРДА

Най-сигурният начин да не се провалиш е да си решен да успееш.

Ричард Бринсли
Шеридан

В морето югоизточно от Нантъкет срядата започва с ярко утро, а слънцето озарява триметрови вълни, по които „Истуинд“ се носи почти грациозно. Въпреки по-приятните условия Лен Уитмор се чувства напълно изцеден. Има чувството, че първото съобщение за бедствие от „Форт Мърсър“ е дошло преди седмици, а всъщност са изминали едва четиридесет и осем часа. Цялото преживяване му се струва донякъде нереално. Лен си спомня колко се е притеснявал, че ще стигне твърде късно на мястото, и все пак никой от кърмата на „Мърсър“ не загива. Всъщност тринайсетимата, които избират да останат на танкера, са добре и нямат никакво намерение да слизат в морето. Лен не е сигурен дали е така, защото са видели колко е опасно да скочат на „Акушнет“ и се чувстват по-сигурни на кораба, или са загрижени по-скоро за работата си — вероятно екипажът осъзнава, че ако всички изоставят кораба, някой друг може да се качи на борда и да заграби всичко на него. Собствениците на кораба няма да са особено зарадвани от такъв изход, затова сигурно ще възнаградят онези, които са останали на танкера.

След няколко часа това няма да има особено значение за Лен, защото идват влекачи, които ще закачат въжета за кърмата и ще я извлекат в пристанището, и скоро Лен и другарите му ще получат отпуск, от който отчаяно се нуждаят. На борда на „Истуинд“ са трима от оцелелите, които пътуват за Бостън, а „Унимак“ ще остане до кърмата на „Мърсър“ до пристигането на танкерите, за да се увери, че и последният етап от спасителната операция ще мине гладко. Лен си мисли за случилото се, а сцената, в която „Акушнет“ се приближава до

танкера в разгара на бурята, завинаги ще остане в паметта му като велик мореплавателски подвиг. Той си спомня и размяната на морзови съобщения с радиооператора на „Мърсър“ Джон О’Райли, който не преживява онзи първи ден от бедствието.

Цялата спасителна операция обаче е призната за огромен успех и моряците, и обществеността възторжено хвалят Бреговата охрана, защото ефективно е използвала почти всеки ресурс от арсенала си, включително гумени спасителни лодки, малки гребни лодки, радарни станции, самолети и катери от всякакъв вид. Вестниците, радиото и телевизията не спират с репортажите за спасителната операция и докато капитан Петерсън от „Истуинд“ е още под светлините на прожекторите, репортерите се опитват да се доберат до него, а по радиото дори е излъчено следното съобщение:

Джон Дейли кани капитан Оливър Петерсън да му гостува в шоуто по CBS „Понеделник вечер“ на 25 февруари. Темата на шоуто ще е „Аз съм новината“. Моля, отговорете възможно най-скоро.

По-късно същия ден влекачите „Фондейшън Джоузефин“ от Халифакс и „М. Моран“ от Ню Йорк Сити пристигат на мястото на събитията и „Истуинд“ уведомява централата за тяхната поява, като добавя:

13-мата на борда (на „Мърсър“) са предимно доброволно наети работници на кораба и персонал, които са твърде възрастни или физически неспособни да слязат от борда при настоящите условия. Един от екипажа страда от леко нараняване на гърба, а друг от плеврит в лека форма. На „Форт Мърсър“ са доставени медикаменти и цигари. Един от тримата оцелели на борда на „Истуинд“ страда от болки в корема, които може да са симптом на херния.

След час Лен Уитмор потегля с кораба си. Вече е свършил работата си там. Но за други това е едва началото. Кърмата на „Мърсър“ се е отдалечила на югоизток и се намира на около седемдесет километра южно от Нантъкет, когато пристига първият влекач. „Фондейшън Джоузефин“ изстрелва въже към „Мърсър“ и мъжете на борда го улавят. Към него е прикачено здраво дебело въже, наречено буксирно, което те завързват за теглича в края на кърмата на „Мърсър“. Тъй като предният край на корпуса представлява разкривена стомана, е решено съдът да бъде теглен за кърмата, на заден ход. На кърмата на втория влекач, „М. Моран“, закрепват буксирно въже, което е вързано за носа на „Фондейшън Джоузефин“ и операцията продължава в тандем, като „Моран“ води, следван от „Джоузефин“ и танкера. Процесията напредва бавно, с 5 възела, към Нарангасет Бей и Нюпорт на Роуд Айланд.

Вестниците отразяват всяка фаза от спасителната операция. „Ню Йорк Таймс“ съобщава, че „тази нощ на кърмата на «Форт Мърсър» се виждат жълти светлини и от комина се вие дим. Мъжете, останали на борда, имат осветление и отопление, защото котлите и почти всички системи на кораба се намират в тази секция. Освен това в камбуза има много храна.“ Компанията собственик на танкера, „Тринидад Корпорейшън“, вероятно се тревожи за вероятните обезщетения, ако половината танкер потъне по време на тегленето му към пристанището, и съобщава, че нямат връзка с решението на тринайсетимата мъже да останат на борда. Говорителят на компанията заявява: „Тринайсетимата мъже са останали на борда по свое собствено решение. В наши дни екипажите имат избор. Това е тяхно решение“. Каквато и да е причината, кърмата на „Мърсър“ наистина струва повече от метала на корпуса; в нея все още има 45 000 барела гориво и ценно оборудване.

В петък влекачите стигат до Нарангасет Бей. Местен капитан от Нюпорт качва трима репортери от „Асошиейтед Прес“ на борда на „Мърсър“ и един от тях, Том Хорган, съобщава, че той и двама фотографи са „първите посетители на танкера след разцепването му“. Хорган пише, че когато се качили на танкера, корабният готвач ги отвел в безупречно чистата столова, където дълги маси били покрити с бели покривки. Тринайсетимата мъже закусвали с палачинки, яйца, картофи, бекон, мляко и кафе. Моряк от „Мърсър“, Лайънъл Дююи

обяснява на Хорган как научил, че корабът се е разцепил на две: „Тъкмо ядях супа от грах в столовата. Изтичах на палубата, защото чух силен шум. Видях носа. Помислих си, господи, ударили сме се в друг кораб. Тогава видях надписа на носа и осъзнах, че нашият кораб се е разцепил на две!“.

Пристигането на „Мърсър“ в Нюпорт е голямо събитие. Бостънският „Хералд“ съобщава, че „хиляди хора, с автомобили и пеша, чакат на брега, докато влекачите извеждат «Мърсър» в спокойните води на пристанището на Нюпорт.“ По някакво странно съвпадение един от екипажа на „Акушнет“, Джон Милбауер, който помага за спасяването на трима от кърмата, по това време е на гости при семейството на съпругата си в Нюпорт и се чуди защо се събират толкова хора на пристанището. Пита съсед какво става. „Бях шокиран — спомня си Милбауер, — когато ми каза, че влекачите са докарали кърмата на «Форт Мърсър» в пристанището. Слязох да я видя и си помислих: Щом това нещо е още на вода, защо изтърпяхме толкова мъки, за да спасяваме хората?“ Но Милбауер скоро си спомня, че носът на „Мърсър“ се е обърнал само двайсет минути след като и последният моряк е скочил от него, и осъзнава, че и кърмата е можела да има същата съдба.

Трима от мъжете, останали на кърмата, слизат в Нюпорт: Самюъл Барбоза от Ню Бедфорд, Масачузетс, който има счупени ребра, Койт Хауърд от Бристъл, Кънектикът, който е с плеврит, и 72-годишният Алфонс Шовен от Йорк, който просто иска да си иде у дома. Останалите десетима решават да останат на кораба по време на последния му преход до корабостроителницата в Ню Йорк. Тяхната нагласа е изразена от Ърл Смит от Филадельфия, който казва: „Стигнахме чак дотам, трябваше да изменим и последния етап от пътя“. Освен него на борда остават Дж. Л. Бушнел от Пасадена, Тексас, Уилфред Еру от Унсокет, Род Айланд, Байрън Матюсън от Конкорд, Ню Хампшир, Хауърд Колби от Хюстън, Тексас, Чарлс Дюпре от Улвърин, Мичиган, Лайънъл Дюпюи от Фол Ривър, Масачузетс, Честър Бродаки от Корпус Кристи, Тексас, Майкъл Кроули от Хюстън, Тексас, и Артър Кънингам от Камас, Вашингтон.

Преди да бъде изтеглена от пристанището на Нюпорт към Ню Йорк, кърмата е инспектирана от застрахователите и федералните власти и е сметната за годна за плаване. Корпорация „Тринидад“

твърди, че кърмата е около „две трети от целия кораб, а не половината“, и е на стойност приблизително 2 милиона долара.

Пътуването от Нюпорт до Ийст Ривър в Бруклин отнема само двацет и шест часа. В корабостроителницата кърмата се сдобива с нов нос и когато ремонтът завършва, корабът е наречен „Сан Хасинто“. Той е модифициран с допълнителни товарни цистерни, което го удължава с 40 фута, или става общо 545 фута. „Сан Хасинто“ изпълнява курсове по търговските маршрути на САЩ още десетина години, преди съдбата да набележи отново злополучния танкер. На 25 март 1964 година корабът пътува към Джаксънвил, Флорида, след като смесеният му товар от бензин, керосин и нафта е разтоварен в Портланд, Мейн. „Сан Хасинто“ е на седемдесет километра от източния бряг на Вирджиния, когато три силни експлозии разкъсват средата на кораба. От осма цистерна се издига огнен стълб, който разрушава части от откритата палуба горе. Капитанът бързо инспектира щетите и осъзнава, че екипажът трябва да напусне кораба възможно най-скоро. Подобно на „Форт Мърсър“, „Сан Хасинто“ също се е разцепил на две. Капитанът нарежда да свалят спасителната лодка и да се изпрати сигнал за бедствие, но радиооператорът не може да изпълни заповедта, защото антената на радиото е разрушена от експлозията.

За щастие друг кораб, „Мобъл Пегасъс“ е наблизно и радиооператорът успява да установи връзка с него чрез сигнализация. Още щом екипажът се качва в спасителната лодка, се случва друга беда. Паниката и суматохата по време на евакуацията се оказват непосилни за главния стюард на кораба, 56-годишният Мартин Дотила, който получава масивен инфаркт секунди след като се качва в малката лодка. Капитанът нарежда спасителната лодка да се отправи към „Мобъл Пегасъс“ с надеждата, че там Дотила ще получи медицинска помощ и ще оцелее. Но съдбата решава друго. Главният стюард от Гълфпорт, Мисисипи, умира, преди да достигнат кораба.

Другите трийсет и шестима обаче оцеляват след експлозията, която зловещо напомня на експлозията, разкъсала „Форт Мърсър“ преди дванайсет години. Но за миналата трагедия виновници са слабите заварки и лошото време, а за взрива на „Сан Хасинто“ причините са други. Последвалото продължително разследване от следователи от Бреговата охрана заключава, че причина за експлозията

е остатъчен газ в осма цистерна, която не е била прочистена добре. Цистерните били снабдени с магнезиеви аноди, за да се предотврати вътрешната корозия. Следователите смятат, че анодът се е ударил в част от вътрешната структура на дънната плоча на товарната цистерна и се е произвела искра, която е възпламенила бензиновите изпарения. Една от последвалите препоръки на Бреговата охрана е да се забрани употребата на магнезиеви аноди в товарни цистерни за бензин, керосин и нефта, както и всяка друга запалима течност. В официалния доклад на Бреговата охрана се споменава, че корпусът е кърпен, но колкото и да изненадващо, това не е изтъкнато сред причините за разкъсването на „Сан Хасинто“.

ГЛАВА 17

ОТКРИТИЯ НА НОСА НА „ПЕНДЪЛТЪН“

Всичко освен Смъртта е поправимо.

Емили Дикинсън

В дните след бедствието спасителите от станция Чатъм правят няколко опита да се качат на носа на „Пендълтън“, който сега е потънал на 16 метра под вода, близо до плаващия фар „Полък Рип“, на почти двайсет километра от брега на Чатъм. „Изглежда доста трудна работа — казва началник Даниел Клъф на репортерите два дни след спасителната операция. — Но мисля, че трябва да опитаме да го приберем.“ Обаче морето остава бурно и пречи на спасителите да се качат на борда на нестабилния кораб. Междувременно те патрулират по брега в търсене на тела, изхвърлени от морето. Не намират никакви.

Съдбата на останалите от екипажа на „Пендълтън“ без съмнение е била голяма тревога за собствениците на кораба, но те е трябвало да решат и какво да правят с двете половини на огромния танкер, който още е бил пълен с гориво. Представители на „Нешънъл Бълк Кериърс Инкорпорейтед“ се срещат с членове на нюйоркска фирма, която вади отломки от морето, в „Уейсайд Ин“ в Чатъм, като се надяват на най-доброто. Собствениците смятат, че все още могат да извлекат двете части на кораба на сух док и да ги заварят отново.

В неделя, на 24 февруари, времето най-сетне се оправя, а разцепеният кораб е от цяла седмица в морето. Ричард Ливси, Мел Гътро, кормчията Чик Чейс и още двама от Бреговата охрана на Чатъм се присъединяват към моряците от спасителния влекач „Кърб“, които се отправят към носа на „Пендълтън“. Морето е отнесло корпуса на мястото на „Полък Рип“ и плаващият фар е преместен преди два дни, за да не се сблъска с него. „Пендълтън“ се носи почти изправен във водата, като върхът на носа е издигнат под ъгъл от четиридесет и пет

градуса. Морето вече е спокойно и мъжете успяват да се качат на борда сравнително лесно. Ричард Ливси остава на спасителната лодка, защото още не може да забрави лицето на Майърс Дребния — то го преследва и наяве, и насън. Ливси не знае какъв ужас очаква мъжете, които претърсват носа на „Пендълтън“, но знае, че ще е нещо, на което не иска да става свидетел. Мел Гътро също не изгаря от нетърпение да се качи на танкера: „Бяхме малко изплашени от перспективата да се качим на този корпус, защото не знаехме кога ще промени положението си“. Все пак той и останалите се качват на борда откъм разцепения край и започват да се катерят по наклонената палуба, като се държат за перилата, защото дори една погрешна стъпка би ги запратила в ледената вода. Температурите още са много ниски, но слънцето грее силно и това им осигурява необходимата светлина, за да започнат търсенето. Щом слизат във вътрешността на кораба, използват фенерчета. „Беше зловец — спомня си Гътро, — защото в кораба се чуваха всякакви шумове, вероятно от водата, която нахлуваше в разцепения корпус.“ Мъжете претърсват кораба и не откриват никакви тела над ватерлинията. Изглежда, че капитан Джон Фицджералд и седмината от екипажа му са били отнесени в морето. Това се опровергава, когато Мел Гътро и останалите приближават каютите на носа и правят печално откритие. Влизат в отделението бавно и фенерчетата им осветяват човешка фигура, изпъната на един тезгях. По всичко личи, че човекът е мъртъв. Покрит е с вестник в явен опит да бъде спасен от хипотермията. Краката му са напъхани в торби със стърготини, а обувките и чорапите са на пода. Мъжът не е имал достъп до одеяла, които са се намирали в жилищните каюти и камбуза, които са на кърмата. Явно се е барикадирал в това помещение и не е чул или видял лодките на спасителите, които идват да ги спасят преди шест дни.

„Лицето му беше застинало в ужасено изражение — спомня си Гътро. — Младият мъж е бил изплашен до смърт. Какъв ужасен начин да умреш — сам.“ Гътро предполага, че младежът вероятно е бил на вахта в предната част на кораба, където е трябвало да включи сирената за мъгла, ако забележи друг кораб.

Но смъртта му не е почетена с минута мълчание от страна на моряците от спасителния влекач. Един от тях започва да ругае трупа: „Кучи син. Заради теб ни отмениха отпуска“. Гътро и мъжете от

Бреговата охрана са отвратени от тези думи. „Моряците от търговската флота са доста коравосърдечни типове — спомня си той, защото и начинът, по който са отнесли трупа, е бил също толкова притеснителен. — Те просто го хвърлиха в лодката, сякаш беше някаква мъртва риба“, спомня си Ричард Ливси.

След претърсването на трупа е намерена шофьорската му книжка, от която става ясно, че това е дващест и пет годишният Хърман Дж. Гатлин от Грийнвил, Мисисипи. По-късно това е потвърдено при сравняване на отпечатъците от левия палец на трупа с този на идентификационната карта на Гатлин.

Трупът е откаран в станцията на Чатъм и оставен в една пристройка до пристигането на съдебния лекар. По-късно този ден доктор К. Х. Кийни идва в станцията и прави преглед на трупа. По тялото са открити леки наранявания, но няма други следи от травма или счупени кости. Доктор Кийни заключава, че причината за смъртта е измръзване и шок, като изненадващо добавя, че е настъпила още през първия ден от корабкрушението: „Умрял е преди полунощ на осемнайсети февруари“.

Ще остане загадка какво се е случило с капитан Фицджералд и другите мъже на носа. Дали са били отнесени от морето скоро след разкъсването на танкера, или са паднали от някое мостче в опит да достигнат до предната част на кораба, също като радиста Джон О'Райли на носа на „Мърсър“? Или са убити в мига на инцидента, както предполага оцелелият Оливър Гендрон. Той твърди, че когато корабът се е разкъсал на две, „дващестметрова вълна ни издигна така, че носът щръкна право нагоре. Тогава ние слязохме долу и чухме стържене и оглушителен трясък. Когато се стоварихме в браздата след вълната, мачтата падна и се стовари върху надстройката. Трябваше да съм там, но бях на кърмата и играех карти.“ Гендрон добавя, че според него мачтата е наранила или убила мъжете в надстройката, включително капитан Фицджералд.

Гендрон може и да е прав, но единственият, който вероятно е видял какво се е случило с капитан Фицджералд и останалите от екипажа, е Хърман Гатлин, чието мъртво тяло сега лежи в станция Чатъм.

ТРЕТА ЧАСТ

ГЛАВА 18

РАЗСЛЕДВАНЕТО

Виновен е не онзи, който е прегрешил, а онзи, който е причинил мрака.

Виктор Юго

За оцелелите членове от екипажа на „Пендълтън“ облекчението и радостта, че са оцелели от трагедията, сега са заменени от гняв. Те изразяват огорчението си по време на изслушването пред разследващата комисия от Бреговата охрана, което започва на 20 февруари 1952 г. в базата в Чарлстън, Масачузетс. Комисията по изслушването е оглавявана от трима офицери от Първи окръг на Бреговата охрана на Бостън; капитан Уолтър Р. Ричардс, командир на щаба, капитан Уилям У. Стори, началник на службата по охрана към търговския флот, командир Уилям Конли-младши, морски инспектор, и командир Уилям Дж. Махони, морски инспектор, който записва показанията.

Тримата разследващи изслушват оцелелите, които един след друг им разказват за дванайсетте мъчителни часа в открито море. Основният въпрос е пукнатината на корпуса, която е установена още през януари 1952 г., но не е била ремонтирана. Тя е открита на десния борд на „Пендълтън“ между четвъртата и централната цистерна. „Цепнатината беше много сериозна, с три разклонения“ — казва Джеймс М. Янг, началник на поддръжката. Янг, който е родом от Галвестън, Тексас, също вярвал, че тя не е чак толкова сериозна, че да предизвика разцепване на кораба.

Най-негативните показания идват от другите членове на екипажа, които твърдят, че голяма част от корабното оборудване било в лошо състояние. Например оцелелите свидетелстват, че на кораба нямало никаква система за сигнализиране при бедствие. Те казват и че системата за димна сигнализация и сигналните ракети не работели. Дори слизането от кораба се оказало тежка задача, защото

единствената въжена стълба, с която разполагали, имала само три пречки. Конструкцията на кораба си остава обаче най-явният недостатък. След като изслушва голяма част от показания, членът на комисията капитан Уилям Стори обобщава в заключение, че силният студ и силното клатене в бурното море, в комбинация с натрупаното напрежение в заварките на метала, може да са станали причина за бедствието на двата кораба. Джон Бракнис от „Форт Мърсър“ потвърждава заключението на Стори. Той и останалите казват на разследващите, че са чували странни звуци като от разкъсване на заварка цял час преди танкерът да се разцепи.

Собствениците на кораба обаче получават подкрепата на Уилям Ренц, инспектор от Бюрото по корабоплаване за района на Бостън. „Бурята и вълнението са били твърде силни“ — казва той на репортерите. Според него е „несправедливо“ да се твърди, че всички заварени кораби не са така сигурни като съдовете със занитени корпуси. Освен това коментира, че има случаи на разкъсване и на такива кораби по време на буря. Един от тях е „Лофтс“, построен в Съндърланд, Англия, и пуснат на вода през 1868 г. Корпусът на 222-футовият кораб бил изцяло скрепен с нитове. Трийсет години след първата му експлоатация „Лофтс“ е на път от Пенсакола, Флорида, към Буенос Айрес, Аржентина, с товар от дървесина, когато потъва на два километра от Бойнтън Бийч, Флорида. Шестнайсетимата от екипажа успяват да стигнат до брега, но с кораба е свършено.

* * *

По отношение на „Пендълтън“ разследващата комисия заключава, че „танкерът е имал основен структурен недостатък, който е довел до разкъсване на корпуса и разцепването на кораба на две между седма и осма товарна цистерна и до загубата на 9 живота.“ Имената на загиналите на борда на „Пендълтън“ се изнасят за първи път.

Джон Дж. Фицджералд, капитан
Мартин Моу, първи помощник-капитан

Джоузеф У. Колган, втори помощник-капитан
Харолд Баккъс, трети помощник-капитан
Джеймс Дж. Гриър, радиооператор
Джоузеф Л. Ландри, старши матрос
Хърман Дж. Гатлин, старши матрос
Били Рой Морган, матрос
Джордж Д. Майърс, матрос

Въпреки свидетелствата за обратното, комисията заключава и че „екипажът и оборудването на «Пендълтън» са отговаряли на изискванията и по време на инцидента на борда е имало четиридесет и един души, включително капитанът...“ Комисията не отбелязва обаче, че от четирите оранжеви сигнални ракети, които моряците са изстреляли от кърмата, само една се е запалила. Разследващите отбелязват, че всички дванайсет парашутни сигнални ракети са били изстреляни нормално, но само една е успяла да озари затуленото от сняг небе.

Накрая комисията заключава, че три основни фактора са довели до разкъсването на „Пендълтън“; 1) конструкцията, 2) времето и 3) товарът. По отношение на конструкцията на кораба комисията заключава, че „Заради заварките и характерния дизайн на «Пендълтън» е имало много участъци, подложени на твърде голямо напрежение.“ Комисията изтъква конкретно дефектиралите заварки на подпорите на напречните прегради. Като имат това предвид, следователите смятат, че първоначалната цепнатина се е появила близо до най-широката част на корпуса, точно пред напречната преграда между седма и осма цистерна. Първоначалната пукнатина се е разширила към централната ос и нагоре към палубата и към скобите против разцепване на десния борд. Тъй като двете половини на кораба са били все още отчасти потопени близо до брега на Чатъм, комисията е можела само да предполага, че първоначалната пукнатина е разкъсала корпуса до такава степен, че другите разкъсвания са се случили в „бърза последователност“.

По отношение на атмосферните условия, разследващата комисия просто потвърждава онова, което вече се знае от оцелелите на „Пендълтън“ и от четиримата, които ги спасяват. На страница 10 и 14

от доклада следователите пишат: „Комисията смята, че времето е изиграло изключително важна роля при този инцидент, най-вече ниските температури и силното вълнение. Силен североизточен вятър е дуhal през цялото време, предизвиквал е силно вълнение и поради това единствената възможна позиция на кораба е била да насочи носа си към върховете на вълните, а така средната му част остава с малка или никаква опора“.

Комисията заключава още, че корабът е поел на юг, след като е бил ударен от няколко големи вълни и накрая се е разцепил на две. Те признават, че ниската температура на морската вода, отбелязана като приблизително 3 градуса по Целзий, е допринесла за разцепването на метала.

За силната буря е виновна единствено Майката Природа, но за товара на кораба трябва да се търси човешка грешка. Разследването показва, че разпределението на товара на танкера е имало „неблагоприятен ефект“, тъй като е станало причина корабът да натежи в средата си, което е създадо по-голямо напрежение в дъното му. Според доклада цистерните в предния край на кораба, с изключение на 120 барела бензин в цистерна до левия борд, са били празни. Цистерна номер девет също е била почти празна, както и водните резервоари. Така голяма част от товара се концентрира в средата на кораба, което предизвиква „хлътване“ и ситуацията силно се е влошила заради изключително високите вълни. Въпреки това разкритие комисията заключава, че корабът е натоварен според обичайната практика при търговските танкери. Следователите определят и че скобите против разцепване, инсталирани на кораба, са ефикасни, когато трябва да се спре разрастването на цепнатина, но не могат да предотвратят появата на нови такива.

Накрая потъването на „Пендълтън“ ще бъде приписано на съдбата и отговорност няма да бъде потърсена от никого. За мнозина от оцелелите докладът на комисията е просто начин на правителството да замаже положението. Финалното й заключение е следното: „Не бяха установени некомпетентност, непрофесионално поведение, неспособност или съзнателно нарушаване на закона, на някакво правило или на регулациите, от страна на всички офицери, матроси и работодатели, собственици или търговски агенти на кораба, както и на

офицери от Бреговата охрана, които да са станали причина за инцидента“.

Комисията препоръчва да се проведе проучване, с цел да се установи най-добрият начин за товарене на Т-2 танкери, за да се ограничи „хлътването“. Разследващите предлагат и да се инсталират четири допълнителни скоби против разцепване на дъното на кораба (при положение че бъде възстановен), освен инсталираните под палубата. Те препоръчват и да се монтира вертикална стълба към предната част на мостика, която да служи като спешен изход за капитана и екипажа от мостика към палубата или към предната част на кораба.

Комисията отбелязва и че силно подкрепя препоръките за награждаване на „офицерите и служителите от Бреговата охрана, които са участвали в успешното спасяване на членове от екипажа на «Пендълтън».“

ГЛАВА 19

БРЕМЕТО НА СЛАВАТА

*Геройството е най-краткотрайната
професия на този свят.*

Уил Роджърс

В месеците след спасителната операция Бърни Уебър и хората му се озовават на гребена на друга вълна — тази на публичното внимание. Това се оказва не по-малко трудна задача за младите мъже от Бреговата охрана, които никога не са търсили светлината на прожекторите. Тяхното издигане от смели мъже, които просто си вършат работата, до медийни любимци е продиктувано донякъде от събитията по онова време. Корейската война продължава да се проточва, а преговорите за примирие между САЩ и Северна Корея остават в застой. Всъщност на 18 февруари, денят на спасяването на „Пендълтън“, петнайсет американски войници са убити в бойни действия, както и седем военнослужещи от 224-ти полк на 40-а пехотна дивизия по време на битка близо до Чхонбан Пхон, Северна Корея. Изморените от войната американски граждани имат нужда от нещо, което ще ги накара да се почувстват добре; нещо, което да повдигне духа им. Мъжете от екипажа на CG36500 им осигуряват оптимистично разсейване от суровата реалност на войната.

Подобно на несъвършените герои, описани в бестселъра на Джеймс Брадли, „Знамената на бащите ни“, Бърни Уебър и хората му са използвани от правителството на САЩ като своеобразен рупор, чрез който да затвърдят Американския начин. На корицата на „Знамената на бащите ни“ мъжете, уловени от тази знаменита фотография, издигат „втория“ американски флаг на върха на Сурибачи по време на битката за Иво Джима, откъдето веднага са върнати в САЩ, за да тръгнат на „турне“ за събиране на необходимите средства за войната. Но докато издигналите флага Айра Хейс, Рене Ганиън и Джон Брадли „Док“ са приветствани като герои, другарите им са умирали из пустошта с

хиляди. Вината, която тези мъже са споделяли, сега, седем години по-късно, тежи и на плещите на членовете на екипажа на CG36500, които също смятат, че истинските герои са *онези, които не се завърнаха*.

Уебър изпитва угризения не само заради Майърс Дребния и останалите, които загиват при бедствието, но и заради хората, които не получават вниманието и благодарността, които заслужават за ролята си в тази почти чудодейна спасителна операция. Той мисли за приятеля си Доналд Бангс и мъжете от CG36383, които са прекарвали повече време в борба със стихииите от него и хората му в онази съдбовна нощ. Той и Бангс остават близки и често обсъждат случилото се през следващите години. „Обичах този човек — казва гордо Бърни. — По онова време ние давахме десетдневни дежурства, преди да получим два дни отпуск. Нямахме телевизия и можехме само да разговаряме, а Доналд беше невероятен събеседник. Прекарвали сме безкрайни часове в разговори до тенджерата с врящо кафе.“ Бангс казва на Бърни, че по време на цялата операция по спасяването на „Пендълтън“ е мислил само за човека, който е скочил от носа и се е удавил. Бангс не може да разбере защо не са го пратили към кърмата на кораба, след като лодката му е била само на километър и нещо оттам. Бърни веднага осъзнава, че ако Бангс и хората му не се бяха отклонили към носа на „Пендълтън“, а им бе наредено да се отправят към кърмата, именно Дон Бангс, а не Бърни Уебър щеше да е новата звезда на Бреговата охрана на САЩ.

Тези угризения се облекчават донякъде от нарастващата му вяра, че новият му статут на знаменитост в Бреговата охрана е по-скоро бремене, отколкото благословия. Скоро след спасяването на „Пендълтън“ той подава молба за прехвърляне от станцията на Чатъм към по-голямата база на Бреговата охрана в Удс Хоул, на осемдесет километра от другата страна на Кейп Код. И молбата му е удовлетворена. Там Уебър се среща отново със своя ментор и приятел, началник Франк Масачи, на борда на спасителната лодка CG8338. Бърни отчаяно иска да остави Чатъм и мъчителната спасителна операция зад гърба си и да се концентрира единствено върху новото си обкръжение и новата си мисия. Това обаче се оказва невъзможна задача, защото висшестоящите офицери непрестанно го откъсват от задълженията му, за да държи речи в местните „Ротари“ и „Киванис“ клубове. На десетина фотографии се вижда как Уебър е обсипван с награди и похвали, но при по-внимателно вглеждане в изражението му, ще забележите един

смутен човек. По всичко личи, че той предпочита да е в морето, отколкото на подобни събития.

Уебър, началник Даниел Клъф и радистът от Бреговата охрана Уилям Удланд са възнаградени и от президента на местния универсален магазин „Джордан Марш“ и получават *Награда за заслуги* по време на церемония в „Паркър Хаус“ в Бостън, луксозния хотел, в който Джон Кенеди обявява, че ще се кандидатира за Конгреса, а покъсно предлага брак на Жаклин Бувие. Мнозина от другарите на Уебър смятат, че той е станал „голяма клечка“ и сред тях започва да се заражда неприязън. Бърни разбира гнева им и също се изпълва с негодувание срещу всички тези важни хора, които използват спасяването на „Пендълтън“ за собствени цели. Поне един от офицерите в Бреговата охрана обаче знае през какво преминава Бърни. Старши лейтенант Джон М. Джоузеф става негов командващ офицер след преместването му в Удс Хоул. Джоузеф е капитан на „Акушнет“ по време на спасяването на „Форт Мърсър“, където лесно печели уважението на екипажа си и на всички в Бреговата охрана, включително и на Уебър. „Той не се поколеба да го приближи своя кораб до танкера в бурното море, за да могат оцелелите да скочат на палубата му — спомня си Уебър. — По онова време пропастта между офицери и редови служещи беше много голяма. Обаче командир Джоузеф ме извика в кабинета си, затвори вратата и ме помоли да седна, за да поговорим.“ И двамата се превръщат в жертви на популистката машина след спасителните операции. „И двамата бяхме участвали в спасителната операция и знаехме за какво става дума. Той беше загрижен за мен и за семейството ми и подкрепата му много ми помогна в следващите дни. Той бе офицер и джентълмен, уважаваше обикновения моряк и разбираше ролята, която ние имаме в схемата на нещата.“

Всъщност и Бърни Уебър преследва своя цел — иска да се увери, че другарите му ще получат същите почести и награди, с които той е засипван. Уебър се среща за кратко с Анди Фицджералд, Ървин Маска и Ричард Ливси във Вашингтон на 14 май 1952 г. Те са дошли в столицата, за да бъдат удостоени с най-високото отличие на Бреговата охрана — Златен медал за спасяване на живот. Мъжете се радват да се видят отново и знаят какви щастливци са да получат този престижен медал. Това събитие обаче е нямало да се състои без неуморното

настояване от страна на Бърни Уебър. Няколко дни след спасителната операция той е извикан от началник Клъф, който му подава телефона.

В другия край на линията е офицер от щаба на Бреговата охрана, който първи поздравява Бърни с успеха и го информира, че ще бъде награден със Златен медал за спасяване на живот.

„А екипажът ми?“ — пита Уебър.

„Те ще получат сребърни медали“ — отвърща офицерът.

Гневът и изтощението на Бърни взимат връх и той избухва: „Това не ми харесва — крещи той в слушалката. — И те бяха там, също като мен, и те извършиха спасителната операция. Ако няма да получат златен медал, и аз не го искам“.

Началник Клъф е видимо разстроен, че Бърни говори така с един капитан.

„Не говорите сериозно, нали?“ — възкликва капитанът.

Уебър казва, че е напълно сериозен и затваря телефона. Щом хората му няма да получат златен медал, и той не го иска.

Офицерите от Бреговата охрана отстъпват пред ултиматума на Уебър, защото знаят какъв кошмар ще настъпи, ако обществеността разбере, че са обърнали гръб на новия герой. Всички от екипажа се радват на медалите, но може би най-много се радва Ричард Ливси. При получаването на отличието той мисли за баща си Осуалд, който е прекарал повече от две десетилетия в американския флот. „Той беше толкова горд с мен — спомня си с усмивка Ливси почти половин век по-късно. — Каза, че през всичките си години във флота не е чувал за друга такава спасителна операция.“

Златният медал за спасяване на живот е едно от най-старите отличия в армията на САЩ и за първи път е връчен през 1876 г. на трима братя: Хъбърд Клемънс, Лусиън Клемънс и А. Дж. Клемънс, които спасяват двама души от корабкруширалата шхуна „Консуело“ близо до Келис Айланд в езерото Йъри година преди това. Наградата може да бъде връчена на всеки член на американската армия, който спаси живот в териториалните води на САЩ или във води, които попадат под юрисдикцията на САЩ. Златен медал за спасяване на живот получават онези, които са провели спасителна операция при „изключително опасни условия и с риск за живота си“.

Медалът се смята за голяма рядкост, дори за армията. Участниците в спасителни операции трябва да отговорят на специални

критерии, за да получат Златен, а не Сребърен медал за спасяване на живот. Сред удостоените със сребърен медал са Честър Нимиц и Джордж С. Патън. Нимиц, тогава лейтенант и командир на американска подводница Е-1, получава Сребърен медал за спасяването на член на екипажа му от удавяне. Джордж С. Патън винаги е смятал този медал за едно от най-големите си отличия. Той го получава през 1925 г., две години след като спасява три момчета по време на силна буря до брега на Масачузетс. Патън, тогава майор, току-що е завършил кавалерийската школа във Форт Райли, Канзас, и е получил тримесечна отпуската, която прекарва със съпругата си Беатрис в семейното имение „Бевърли Фармс“. Двамата плават в близкия Салем Харбър, когато бързо движеща се вихрушка обръща една лодка. Патън приближава своята лодка до момчетата, които са се вкопчили в обърнатата лодка. Бъдещият герой от Втората световна война успява да ги изтегли на борда с помощта на гребло.

Бърни Уебър никога няма да постигне славата на Джордж С. Патън или на Честър Нимиц, макар че ще получи награда, за каквато двамата легендарни американци са можели само да мечтаят. Уебър, Фицджералд, Ливси и Маска стоят мирно, изпънати в сините си униформи, докато Едуард Х. Фоли, заместник-министър на финансите, закачва медалите на гърдите им. Мичман Уилям Р. Кийли-младши от крайцера на бреговата охрана „Якутат“ също получава Златен медал за спасяване на живот, защото успява да извади двама оцелели от „Форд Мърсър“ от ледените води на морето, макар че хората му получават сребърни медали. Верен на името си, този славен медал наистина е 99,9% чисто злато. Надписът на обратната му страна гласи: „В знак на почит за проявен героизъм при спасяване на човешки живот в опасни води“.

Вицеадмирал Мерлин О’Нийл, комендант на Бреговата охрана, държи реч пред заместник-министър Фоли, присъстващите членове на Конгреса и другите важни особи в чест на петимата носители на Златен медал и шестнайсетимата други мъже от Бреговата охрана, които получават почести за спасените 70 души в морето. О’Нийл застава на подиума и описва на присъстващите какъв немислим героизъм всъщност са извършили тези мъже. „18 и 19 февруари са дни,

които ще останат в историята на Бреговата охрана — казва той. — В тези дни североизточният вятър помете Нова Англия. Беше изключително студено... валеше сняг и суграшица, виеха бурни ветрове. Източен вятър със скорост 70 взела помиташе Кейп Код, а високи двайсет метра вълни връхлитаха търговските съдове, които не бяха успели да се приберат в пристанището. На сцената се появиха и два големи танкера — «Форт Мърсър» и «Пендълтън». На седемдесет километра един от друг, те бяха връхлетени от ужасната сила на бурята... Оцелелите на частите на разцепените танкери... общо 84 измръзнали мъже, чиито шансове за спасение изглеждаха нищожни.

Днес сме се събрали, за да почетем част от хората, които са участвали в операцията по спасяването на «Форт Мърсър» и «Пендълтън». Казвам «част», защото те са проявили изключителен героизъм, но не бива да забравяме и мнозината техни другари, чиито умения, кураж и преданост към дълга са останали незабелязани.“ Вицеадмиралът отново насочва вниманието си към мъжете, удостоени този ден. „Тези 21 души са провели четири отделни спасителни операции. Всяка от тях е срещнала специфични проблеми, но опасността за всички е била една и съща, докато частите на танкерите са подскачали по огромните вълни. Тези мъже са изпълнили дълга си, въпреки че са били измръзнали от ледената вода и не са имали никаква храна в продължение на часове... и то докато смъртта ги е дебнела с всяка следваща вълна.“

Със Сребърен медал за спасяване на живот са удостоени:

Пол Р. Блак, механик 2 степен, „Мерифийлд“ №1316, Питсбърг, Пенсилвания

Мичман Гилбърт Е. Кармайкъл, „Янг“ №911, Далас, Тексас

Едуард А. Мейсън-младши, матрос, Мейнард, Масачузетс

Уебстър Дж. Теруилигър, матрос, „Експозишън Булевард“ 981-4, Лос Анджелис, Калифорния

Долуизброените получават почетната лента на Бреговата охрана, която се връчва на *онези, които са се отличили с героично постижение или похвална служба, която надхвърля очакваното и заслужава специално признание.*

Антонио Ф. Балерини, главен старшина, „Мариън“ № 149, Източен Бостън, Масачузетс

Доналд Х. Бангс, помощник-капитан, „Сий Вю“, Чатъм, Масачузетс

Ричард Дж. Чиконе, матрос, „Хъдсън“ №123, Провидънс, Роуд Айланд

Джон Дж. Кортни, старшина трета степен, „Пасхал авеню“ №6433, Филадельфия, Пенсилвания

Джон Ф. Дън, машинист първа степен, п. к. 3, Роквил, Роуд Айланд

Филип М. Грийбел, радист първа степен, „Еймс“ №19, Портланд, Мейн

Еймъри Х. Хейнс, машинист първа степен, „Риндж авеню“ 380, Кеймбридж, Масачузетс

Роланд У. Хофърт, оръжейник трета степен, „Отис Плейс“ №1231, Бетлеем, Пенсилвания

Юджийн У. Корпусик, матрос, „Олд Хоумстед авеню“ №19198, Детройт, Мичиган

Ралф Л. Ормсби, помощник-капитан, п. к. 78, Орлиънс, Масачузетс

Денис Дж. Пери, матрос, „Парис стрийт“ №21, Портланд, Мейн

Доналд И. Питс, матрос, „Мичиган авеню“ №3844, Канзас Сити, Монтана

Алфред Дж. Рой, старшина първа степен, „Вестъл стрийт“ №8, Нантъкет, Масачузетс

Хърман М. Рубински, матрос, 58-а улица №1874, Бруклин, Ню Йорк

Майор Джон Н. Джоузеф, „Ню Йорк авеню“ №54, Южен Портланд, Мериленд

Но за Бърни Уебър почестите няма да свършат с тази нощ, за негово изумление. Той е отличен от коменданта на Бреговата охрана и е награден с Медал за храброст на Американския легион по време на церемония в Балтимор, Мериленд, през 1953 г. Този път Уебър е сам, без другарите си, и колективното бреме, което тези медали и награди представляват, притиска духа му. За него славата вече е непоносима. Той копнее да си върне предишния живот, в който единствените

награди са обичта на съпругата му Мириам и уважението на колегите му от Бреговата охрана.

ГЛАВА 20

ПРОБЛЕМИ С ТАНКЕРИ

От историята се учим на какво не сме се научили от нея.

Джордж Бърнард
Шоу

Въпреки разследването на Бреговата охрана и последвалите препоръки „Пендълтън“ и „Мърсър“ няма да са последните танкери, които се разцепват на две. Танкери като „Спартан Лейди“, който се разкъсва през 1975 г. южно от Мартас Винярд, и „Честър Полинг“, който има същата съдба през 1977 близо до Глостър, Масачузетс. Но вероятно най-забележителният пример за корабна компания, която поставя печалбата пред сигурността на служителите си, идва шест години по-късно, когато 31 души потъват в ледените води близо до Вирджиния. Натоварен с 27 000 тона въглища, 605-футовият танкер „Марин Електрик“ потегля от Норфолк, Вирджиния, към електроцентралата в Брайтън Пойнт, Съмърсет, Масачузетс, през февруари 1983 г. Построен като Т-2 танкер през 1944 г., корабът е модифициран за превоз на въглища през 1962 г. През 83-та той е вече на 39 години и никак не е в добра форма. „Марин Електрик“ е прехвърлил над два пъти стандартната възраст за „пенсия“ и това си личи. Корабът има некачествени заварки, а люковете по корпуса са в много лошо състояние. Човек от екипажа е преброил 90 пукнатини по люковете, които са износени и изтънели след 40 години в морето. През 1982 г. представител на производителя на въпросните люкове предупреждава собствениците на кораба, „Марин Транспорт Лайнс“, за опасността, която крие износването на люковете, но те така и не са инспектирани. Според бившия репортер във филарделфийския „Инкуайърър“, Робърт Фрѝмп, чието описание на трагедията е част от отличната му книга от 2001 г. „Докато морето ги освободи“, близка връзка между собствениците на кораба и корабните инспектори прави

възможно корабът да остане на вода без никакви проблеми. Като разбира добре политиките и печалбите, за които става дума, един член на екипажа се осмелява сам да сигнализира за нередностите. Помощник-капитан Клейтън Бабино съобщава на Бреговата охрана за сериозни проблеми само месеци преди трагедията. Той моли за инспекция на кораба, който тогава е на сух док в ремонтната корабостроителница на Роуд Айланд. Бабино описва пукнатините по палубата и моли Бреговата охрана да инспектира износените люкове. По някаква мистериозна причина неговото предупреждение остава без реакция. По-късно Клейтън Бабино ще е сред жертвите след разкъсването на този ръждясал кораб на сто и петдесет километра от Руди Инлет, Вирджиния.

Корабът потъва само часове след като екипажът се отзовава на съобщение от Бреговата охрана, че 65-футова рибарска лодка „Теодора“ бедства заради разразила се буря. „Марин Електрик“ вече е отминал лодката и сега трябва да се върне и да промени курса си в бурното море. Корабът е под ударите на почти 12-метрови вълни, докато се опитва да стигне до бедстващата „Теодора“. Когато най-сетне се озовават на мястото, мъжете от екипажа с облекчение виждат, че хеликоптер на Бреговата охрана кръжи над лодката и вече сваля към нея помпи, с които рибарите да изхвърлят проникналата вода. „Теодора“ като че ли ще оцелее, но Бреговата охрана моли „Марин Електрик“ да остане наблизо през следващите няколко часа. Капитанът на кораба Фил Корл се подчинява, но само час по-късно вече съжалева за това. Морето става още по-бурно и „Марин Електрик“ е подхвърлян от вълните, които заливат палубата и сцепените товарни люкове. Ако това беше боксов мач, „Марин Електрик“ вече щеше да се държи за въжетата и да чака гонгът да го спаси. В шест и половина следобед капитан Корл се свързва по радиото с Бреговата охрана и съобщава, че корабът се люлее силно и поема вода и че ще имат сериозни проблеми, ако не потеглят скоро. Капитанът на „Теодора“ в този момент се обажда да съобщи, че помпите са си свършили работата и дава на Корл зелена светлина да потегля. Бреговата охрана също дава съгласието си и „Марин Електрик“ поема към южния бряг на Масачузетс, който е на 32 часа път оттам. Корабът продължава да плава като таран през издигащите се водни стени, докато рано на следващата сутрин екипажът не забелязва, че носят пори вълните наклонен надолу.

Капитанът е нов на този кораб и никога не е попадал в подобна буря с него. Фил Корл вика ветеран от екипажа, който заедно с главния инженер заключава, че корабът е в сериозна опасност. След като изпращат зов за помощ, мъжете приготвят спасителните лодки. Капитанът отново се опитва да се добере до сигурен пристан, като се насочва към входа на залива Делауеър. Подобно на капитан Чарлс Бърджис на „Честър А. Полинг“, Фил Корл наводнява няколко товарни цистерни с надеждата да стабилизира кораба. Въпреки всички усилия на екипажа обаче вече е твърде късно. Вятърът се е променил и сега е северозападен, а морето залива палубата. Капитан Корл нарежда на екипажа да се събере при спасителните лодки. Мъжете, всички облечени с дебели дрехи, изпълняват заповедта, но не очакват наистина скоро да изоставят кораба. Те сгъват покривалата на спасителните лодки и ги оставят настрана, уверени, че не след дълго ще се наложи да ги покроят отново. „Марин Електрик“ значително е забавил ход и сега се движи едва с 1,5 възела. С тази скорост капитан Корл още е в състояние да насочва кораба чрез руля и да поддържа курса до 10 градуса отклонение. Обаче носът продължава да се накланя надолу и фордекът вече е почти на два метра под водата. Вълните достигат до трети товарен люк и екипажът не може да определи дали износените люкове ще устоят на напрежението, защото те са напълно потънали под водата. Точно след четири сутринта капитан Корл отново се свързва с Бреговата охрана. „Мисля, че ще изгубя кораба — заявява той. — Започна да се накланя силно надясно.“ В това време радиооператорът се втурва на мостика със съобщение от два търговски кораба. Новините не са добри. Те ще пристигнат на мястото едва след няколко часа. Капитан Корл знае, че „Марин Електрик“ няма да издържи толкова дълго. В този момент корабът вече е в дълбоки шейсет метра води на 54 километра източно от Чинкотиг, Вирджиния. Той се накланя опасно на десет градуса надясно и капитанът нарежда на кормчията да напусне поста си, защото рулят вече е напълно безполезен. В 4:10 ч. сутринта Бреговата охрана информира екипажа, че до половин час при тях ще дойде спасителен хеликоптер. Трийсет минути след този разговор капитан Корл казва на Бреговата охрана, че хората му се готвят да напуснат кораба. Последното гласово съобщение е приблизително в 4:14 ч. сутринта:

„Напускаме кораба веднага, напускаме кораба веднага!“

Преди да напусне мостика, третият помощник-капитан Джийн Кели включва сирената за напускане на кораба, но така и не включва общата аларма. Екипажът приготвя спасителната лодка на десния борд, когато „Марин Електрик“ се извърта толкова внезапно, че голяма част от хората падат в ледения океан. „Когато паднах във водата и погледнах нагоре, видях капитан Корл да прескача перилата, за да скочи във водата — казва третият помощник-капитан по-късно. — Тогава го видях за последен път.“ Огромният кораб се преобръща веднага, като отнася останалите от екипажа със себе си. Първи помощник-капитан Боб Кюзик казва, че приличало на водовъртеж, когато вода изтича от вана, само че умножено милиард пъти. „Аз се борех да изплувам... намирах се пред машинното и светлините още светеха... погледнах право през илюминатора и се понесох покрай него... изплувах на повърхността, поех дълбоко дъх и видях недалеч от мен комина на кораба, беше почти хоризонтален. Заплувах, за да се отдалеча от него.“

Боб Кюзик и още двама от екипажа успяват да се доберат до две спасителни гумени лодки, докато друга група оцелели са се вкопчили в спасителни пояси и подскачат по осемметровите вълни. Но не вълните ги убиват, а температурата на водата, която е малко над нулата. Мъжете поддържат контакт помежду си, като викат в мрака. Те продължават така няколко мъчителни минути, но накрая замлъкват. От шестимата със спасителни пояси само един е още жив, когато хеликоптерът на Бреговата охрана пристига след трийсет минути.

Когато всичко свършва, само трима, включително Боб Кюзик и Джийн Кели, оцеляват след потъването на „Марин Електрик“. Двайсет и четири тела са извадени от океана, много от тях покрити с нефт. Съдебният лекар заключава, че повечето са умрели от хипотермия. Телата на седмина от екипажа, включително на капитан Фил Корл, така и не са открити.

Трагедията с „Марин Електрик“ е ужасно престъпление на човешката некомпетентност, което коства живота на трийсет и един души. Така и никой не е подведен под наказателна отговорност за смъртта им, но бедствието все пак води до най-мощните реформи в историята на мореплаването: по-строги инспекции от страна на Бреговата охрана и бракуването на повече от 70 танкера от ерата на Втората световна война, които са останали в морето още четиридесет години след края ѝ. Бреговата охрана създава и програма, която изисква на всички танкери да имат специални костюми за екипажа по време на зимни преходи през Северния Атлантик. Неопреновите костюми, предназначени да изолират от студа, ще помогнат на падналите в морето моряци да се преборят с хипотермията, докато дойде спасение.

* * *

Двете части на „Пендълтън“ остават до брега на Чатъм, Масачузетс, почти двайсет и шест години и служат като мрачно предупреждение за всички, които си вадят хляба в морето, че то може да е безмилостно. От хиляди години океанът ни дава благата си и събира дълговете си. Дългове, покривани от удавниците, но и от онези, които остават на сушата. Подобно на близките на другите осмина загинали, семейството на капитана на „Пендълтън“ Джон Дж. Фицджералд също не може да проумее защо океанът, който им е дал толкова много, е взел най-скъпото в замяна. И все пак семейството на капитана е привлечено от разбития корпус на танкера. През следващите години вдовицата на Фицджералд Маргарет и четирите им деца неведнъж изминават 140-километровия път от Рослиндейл до Чатъм. Така Маргарет се опитва да поддържа жив спомена за съпруга си. Синът им, Джон Дж. Фицджералд II, така обиква този район, че започва да го нарича свой дом. По-късно той ще създаде семейство в Чатъм и неговият син също ще последва зова на морето и ще лови риба във водите, които преди толкова много години са отнели живота на дядо му.

Направени са няколко опита да се изкарат на брега останките на „Пендълтън“, чиято стойност като скрап възлиза на шейсет хиляди

долара. Това обаче притеснява защитниците на околната среда, които се страхуват, че евентуален разлив на гориво от танкера може да замърси местния бряг и да унищожи диви растителни и животински видове. Джон Ф. Кенеди, тогава щатски сенатор, настоява всякакви спасителни операции да бъдат одобрени и наблюдавани от Бреговата охрана на САЩ и инженерни войски.

По-късно инженерни войски ще изиграят водещата роля в потопяването на частите на танкера веднъж завинаги. Печално известната вихрушка от 1978 г. оголва надстройката на „Пендълтън“, която все още е над водата. Останките се превръщат в заплаха за мореплаването в района, защото кърмата, която вече е потънала, не се вижда от управляващите малки съдове в оживените води на Чатъм. Извикани са фирми, които да нарежат колкото е възможно от стоманата, преди останките да бъдат взривени от инженерни войски и погребани в морето само на пет километра от Мономой.

ГЛАВА 21

СЛЕД СПАСЯВАНЕТО

Репутация е това, което другите мислят за нас; характерът е това, което Господ и ангелите знаят за нас.

Томас Пейн

Всички харесваме истории за героизъм, а историята за спасяването на „Пендълтън“ бързо заживява свой живот. Златният екипаж, както вече са наричани Бърни Уебър, Ричард Ливси, Анди Фицджералд и Ървин Маска, са смятани не само за герои от следващото поколение в Бреговата охрана, но и стават безсмъртни. Роденият в Джорджия Ралф Морис установява това, когато напуска работа във ферма за фъстъци, за да постъпи в Бреговата охрана през октомври 1952 г. „Целият тренировъчен лагер в Кейп Мей, Ню Джърси, само за това говореше — спомня си Морис. — Или четяхме във вестниците за тези момчета, или инструкторите ни говореха за тях. Те символизираха всичко, което исках да бъда.“ Мъже като Морис виждат единствено бляскавата страна на славата, която залива Златния екипаж. Те обаче не могат да усетят колко натежали са сърцата на Бърни и другарите му заради смъртта на Джордж Майърс Дребния от „Пендълтън“.

Загубата на Майърс е особено тежка за Уебър. Той е видял изплашените му очи, преди смъртта да го достигне в онази съдбовна нощ през февруари 1952 г. Бърни премисля отново и отново случилото се и се чуди дали не е можел да стори нещо, за да предотврати ужасния сблъсък, който изпраща Майърс към витлото на разкъсания кораб. Другите му казват, че инцидентът е бил неизбежен в такава жестока буря. Напомнят му каква важна роля е изиграл в спасяването на 32 души, които без неговата помощ са щели да загинат. Той наистина намира утеха в този невероятен подвиг, но само донякъде. Не

оцелелите го спохождат насън, а именно онзи, когото не е успял да върне у дома.

Неговият другар Ралф Морис започва да разбира бремето му. През зимата на 1953 г. Морис е прехвърлен в станцията в Рейс Пойнт на брега на Провинстаун. Там той чува още истории за легендарния Бърни Уебър. Те дават на мъжа от Джорджия още поводи да се гордее с униформата си. Всъщност именно благодарение на униформата Морис научава суровата истина, че триумфът понякога е съпроводен от трагедия. „Помня, че един ден вървах към магазина за дрехи в Хаянис и една жена с малко момченце излязоха от вратата му — казва Морис със силния си южняшки акцент. — Хлапето спря и ме изгледа от глава до пети. Този ден бях с униформата. Попита ме дали съм от Бреговата охрана. Казах му, че съм. После то ме попита дали познавам Бърни Уебър. Казах, че не го познавам, но знам кой е. Следващите думи на момчето ме стъписаха. «Мразя го» — каза детето. Попитах го защо, а то отвърна: Защото той уби баща ми.“

Тогава се намесва и майката, която обяснява, че съпругът ѝ е загинал на „Пендълтън“. Ралф Морис е срещнал вдовицата и сина на Джордж Майърс Дребния. Морис има голям опит в управлението на 36-футовите спасителни лодки и е стъписан от неоснователното обвинение на детето. Той спокойно се опитва да му обясни, че смъртта на баща му е трагичен инцидент. „Опитах да му обясня, че щом морето е било толкова бурно, че да разкъса кораб, то за една лодка е било напълно невъзможно да остане неподвижна при такива условия.“ Той не е сигурен дали е успял да убеди детето, а колкото до вдовицата — не успял да прецени какво изпитва тя. Няколко години не споделил с никого за тази среща, дори след като работил с Бърни Уебър, който поел командването на станция Рейс Пойнт през 1955 г. Тяхното приятелство продължило да разцъфва през годините, докато Морис накрая се осмелил да сподели тази смущаваща среща с легендарния си ментор. „След като го опознах, му казах за разговора ми със сина на Джордж Майърс. Бърни ми обясни какво се е случило. Беше много развълнуван, сякаш се бе случило вчера. Каза, че мъжът просто бил твърде едър, не носел спасителна жилетка, нито палто и било невъзможно да го хванат и да го вкарат в лодката.“

Преди да поеме управлението на Рейс Пойнт, Уебър се връща за известно време в Чатъм. Той и Мириам вече имат син и дъщеря.

Построили са къща в съседство със сестра ѝ в Ийстхам и за първи път Уебър планира да се установи завинаги тук. Това е съвсем ново чувство за човек, който почти десетилетие е живял номадския живот на Бреговата охрана. В Чатъм Уебър се събира отново с Ралф Ормсби, с когото го свързват много общи спомени. Именно Ралф Ормсби управлява 36-футовата спасителна лодка от Нантъкет в деня, когато двата танкера потъват. Уебър винаги е вярвал, че Ормсби е преминал през по-големи трудности от него, защото екипажът от Нантъкет преодолява най-голямото разстояние в бурното море.

Уебър се събира отново и с друг стар приятел CG36500. Тази лодка е спасила не само неговия живот, но и живота на хората му и на оцелелите от „Пендълтън“. Сега той разчита на старото момиче да спаси още един живот. Това се случва в слънчев, но ветровит зимен ден през 1955 г. Местната рибарска флотилия се е завърнала от сутрешния риболов и приключва за деня, защото морето става все по-бурно. Вълните се разбиват яростно над страховития Чатъм Бар. Уебър отдавна се е уверил в свирепия нрав на този район, който не прилича на никой друг в морето. Сякаш Чатъм Бар е жив, дишащ организъм със собствено съзнание. Подвижните плитчини са опасни и в спокоен ден, а в този ветровит следобед стават още по-коварни. Но не всички рибари са се прибрали вече на сушата. Бреговата охрана получава вест, че друг съд се връща бавно към Чатъм Харбър. Уебър знае, че лодката принадлежи на един мълчалив рибар на име Джо Стейпълтън, който винаги излиза сам в морето. Бърни иска разрешение от началник Ормсби да вземе „трийсет и шестицата“, за да ескортира Стейпълтън до рибарския пристан. Ормсби му дава разрешение и Уебър събира екипаж. Той се състои все от новобранци като Ралф Морис, които изпитват почти благоговение към своя прочут капитан. Бърни Уебър си е същият компетентен моряк както преди, но вече знае, че и най-умелите не могат да се мерят с Чатъм Бар. Когато потеглят към спасителната лодка, Уебър забелязва разбиващите се вълни и за миг се поколебава, преди да продължи към плитчините. Той и екипажът му получават съобщение, че от кулата на Бреговата охрана са изгубили от поглед лодката на Стейпълтън сред високите вълни. Уебър отново възлага надеждите си на старата си 36-футова приятелка, форсира двигателя и я насочва към Чатъм Бар. Лодката преваля една след друга високите вълни, докато мъжете се държат здраво за перилата ѝ. Когато

екипажът вече започва сериозно да се притеснява от мястото, към което са се насочили, а Уебър спокойно им напомня, че е оцелявал в много по-опасни условия там. Когато стигат по-дълбоки води, те оглеждат хоризонта за липсващата рибарска лодка. След няколко секунди Бърни забелязва нещо тъмно във водата, точно до носа на спасителната лодка. Това е лодката на Стейпълтън, която е изцяло под повърхността, но няма никаква следа от капитана ѝ. Уебър оглежда небето и разбира, че времето не е на негова страна. Притъмнява все повече и видимостта намалява.

Уебър пуска руля, но моторната лодка все още продължава да описва кръгове, докато Бърни и хората му обмислят какво да предприемат. През следващите минути спасителната лодка се насочва сама в южна посока. Уебър още чака заповеди и не обръща голямо внимание на промяната в курса, нито че морето се е поуспокоило. Лодката продължава на юг и един от екипажа забелязва нещо във водата пред тях. Уебър отново хваща руля и поема контрола, като продължава към плаващия предмет. Знае, че това е дървеното буре за стръв от лодката на Стейпълтън. Внезапно още нещо се появява над водата. Това е самият Джон Стейпълтън, който се е вкопчил в една спасителна жилетка и подскача нагоре-надолу с вълните.

Спасителите вадят рибаря от водата. Очите му са широко отворени, но тялото му е напълно сковано. „Мъртъв е“, мисли си Бърни. Вълната от минали провали го залива отново, но ужасът му не трае дълго. След секунди тялото на Стейпълтън започва да дава признаци на живот. Рибарят си поема дъх, пуска спасителната жилетка и се опитва да раздвижи крайниците си. Спасителите го вкарват в предната кабина и всеки от тях го завива със собственото си палто. Когато се връщат на рибарския пристан на Чатъм, Стейпълтън е откаран с линейка в болницата. Там е лекуван заради измръзване, но иначе е в добро състояние. След като излиза от болницата, мълчаливият рибар така и не отива да благодари на Уебър и екипажа му. Бърни го разбира. Признателността му е толкова голяма, че не е нужно да бъде изричана. За тези неща просто не се говори. Това е едно от неписаните правила на живота в морето. Нещо повече — в сърцето си Уебър вярва, че не той е истинският герой в тази спасителна акция. Истинският герой е неговата лодка. Кой може да обясни как тя сама

успява да ги отведе до Джо Стейпълтън? Бърни усеща, че тук отново е замесена ръката на Бог.

Уебър може и да се е установил солидно като семеен човек, но кариерата му в Бреговата охрана не му позволява да остане на едно място. Той се мести в спасителната станция Наусет, в споменатата вече станция на Рейс Пойнт и в други станции на север от Саутуест Харбър Мейн, където е назначен на влекач на бреговата охрана. Той служи и на плаващия фар на Нантъкет, преди да се върне в Чатъм за трети път. През 1960 година Уебър е повишен в командир на чатъмската станция. Животът там значително се е подобрил от дните на първата му служба в станцията. Сега мъжете дават само по шест дни дежурство, преди да получат два отпуск. Имат телевизор, по-нов модел от купения с парите, дарени от оцелелите от „Пендълтън“ на Уебър. Освен това разполагат с билиардна маса и други развлечения за свободното си време. Добре запознат със стреса в службата, Уебър измисля още забавления, с които другарите му да разпускат. И все пак работата и дългът са преди всичко. Той е горд с факта, че неговата станция е с най-високата оценка от инспекторите на Бреговата охрана цели три поредни години.

До 1964 г. Уебър вече е служил осемнайсет години в Бреговата охрана на САЩ и мисли за пенсиониране. Сега той е в Удс Хоул, като командващ офицер на катера „Пойнт Банкс“. Той е на трийсет и седем, главен старшина, което е третият най-висок ранг в Бреговата охрана на САЩ. Службата е била добра към него. Благодарение на нея среща съпругата си и пак тя му позволява да изживее своята друга любов — любовта към морето. Но след почти двайсет години и безброй спасителни акции Бърни Уебър чувства, че вече е изплатил дълга си към Бреговата охрана. Той и двама негови другари планират да създадат свое яхтено пристанище в Чатъм, когато са въввлечени в кървав конфликт на другия край на света.

Уебър е един от 47-те офицери и 198 наборници, които заминават за Виетнам в операция „Маркет Тайм“. Нуждата от Бреговата охрана е усетена още през февруари 1965 г., когато един военен пилот забелязва нещо странно, докато лети над залива Вун Ро, близо до Ки Нхон. Това е остров на сред залива, който сякаш се движи от единия до другия му бряг. Този остров се оказва камуфлажен кораб, използван за снабдяване на Виет Конг. Корабът скоро е потопен от самолетите, но проблемът остава. Как да охраняваш почти 2 хиляди километра брегова линия при

60 000 сампани и джонки, които задръстват корабния маршрут? Няма голяма вероятност американците да отрежат напълно снабдяването на Виет Конг, но се полагат сериозни усилия в тази насока. Министърът на финансите се съгласява да изпрати не само хора от Бреговата охрана, но и нейни кораби на тази мисия. Като член на първи ескадрон на Бреговата охрана, Бърни Уебър получава заповеди да се яви във военноморската база в Коронадо, Калифорния, където се научава как да избягва коварните капани и други използвани от Виет Конг смъртоносни методи. Оттам заминава в Кемп Пендълтън, където военните учат Уебър и другарите му от Бреговата охрана да използват 81-мм минохвъргачки, оръдия 50-и калибър и ръчни гранати. За момчетата от Бреговата охрана вече главната цел не е спасяването на животи, те се учат как да убиват, ако се наложи, и обучението им не свършва дотук. Уебър е изпратен и на Уидби Айланд, Вашингтон, където се учи как да оцелява при мъчения с вода, затваряне в кутия и други брутални техники, които врагът прилага върху пленените американци.

После заминава за Филипините, където минава курс за бойните действия в джунглата. Нищо от предишното му обучение не го е подготвило за това. За последен път е бил в тренировъчен лагер преди почти двайсет години. Вече е по-възрастен и тялото му не е толкова издръжливо, но за сметка на това сега е много по-мъдър и преминава през обучението си благодарение на кураж и комбинативност. След това е изпратен в Центъра за брегова охрана в Да Нанг, където служи една година. Заедно с хората си Уебър патрулира техния коридор от виетнамското крайбрежие, като наблюдава джонките, които навлизат в забранените зони, и рибарските лодки, които не хвърлят мрежи за улов. Операция „Маркет Тайм“ се смята за изключително успешна. Само след месец патрулиране командирите установяват, че вероятността джонка да премине през линията на сигурност е намаляла с 10 процента. И до днес обаче Бърни Уебър отказва да говори за службата си във Виетнам. Няма съмнение, че е станал свидетел на ужасите на войната и като син на свещеник тези преживявания вероятно са предизвикали сериозен конфликт с вярата му. След завръщането му от Виетнам той служи за кратко на „Хорнбийм“, кораб на Бреговата охрана, близо до Удс Хоул, преди да се пенсионира през 1966 г.

За разлика от Бърни Уебър, Ървин Маска няма търпение да се отърве от Бреговата охрана. Когато срокът на службата му изтича, той бързо се връща на сушата. Нещо го е променило напълно и това нещо е именно прежеждието с CG36500. Маска и съпругата му се връщат в Маринет, Уисконсин, където отглеждат децата си. Ървин започва работа в отдела по благоустройство и никога не усеща порив да се върне в морето. Дълги години дори самата мисъл за океана смразява кръвта му. „Той странеше от водата, от всякаква вода — спомня си дъщеря му Анита Джевни. — Чичовците ми все го канеха да иде с тях на риба и той винаги отказваше.“ Очевидният страх на Маска от водата е единственото, което той разкрива пред близките си за своята роля в спасяването на „Пендълтън“. Споменава само веднъж спасителната операция пред децата си Анита и Марк. „Веднъж татко извади медала си и ми го показва, когато бях малка — спомня си Анита. — Беше много лаконичен. Каза, че го е получил, защото е спасил някакви хора.“ Децата на Маска никога не научават от него пред какво е бил изправен в онази мразовита февруарска нощ през 1952 г., докато не гледат филма „Перфектна буря“ по телевизията. „Даваха сцената, когато лодката «Андреа Гейл» изкачваше една огромна вълна — обяснява Анита. — Татко гледаше филма мълчаливо, но напрегнато и вероятно преживяваше отново нещо. Погледна ме и каза: Точно такава е, точно такава.“

Друг служител на Бреговата охрана също осъзнава какво емоционално бреме носи Ървин Маска. Това става при една случайна тяхна среща в родния град на Маска. Тони О’Нийл се е оттеглил преди няколко години от служба като старшина в станцията на Бреговата охрана в Стърджън Бей, Уисконсин. Докато работи там, в един магазин в Грийн Бей му попада книгата на Бърни Уебър, „Чатъм — спасителите“. Книгата докосва нещо в него и той с изненада научава, че член на Златния екипаж също живее в Уисконсин. О’Нийл запазва книгата и се чуди дали някога ще има възможност да се срещне с Ървин Маска. Един ден случайността ги събира. „След като напуснах Бреговата охрана, станах полицаи в Маринет и започнах да разпитвам за Ървин Маска — казва О’Нийл. — Някой спомена, че работел в отдела по благоустройство.“ Един ден О’Нийл отишъл на сметището, за да изхвърли окосена трева, и забелязал един мъж да управлява трактор. „Попитах го дали познава Ървин Маска? Мъжът спря да

работи и отговори, че това е той.“ О’Нийл леко се смущава и се чуди какво да стори. Казва на Маска, че ще се върне. „Отидох до дома си възможно най-бързо и грабнах книгата“, спомня си той. Върнал се на сметището, където Маска още седял в трактора си. „Подадох му книгата и казах, че той я заслужава повече от мен.“ Ървин Маска взима подаръка и ръцете му започват да треперят. Вглежда се в книгата и се разплаква. „Оставих го там с книгата и спомените му — обяснява О’Нийл. — Тръгнах си с мисълта, че съм сторил нещо добро.“

Анди Фицджералд напуска Бреговата охрана осем месеца след спасяването на „Пендълтън“. Връща се в Уитинсвил, където накрая се хваща на работа за „Уитин Машин Уорк“. Това е част от програма за преквалификация, която му позволява да учи и в Уорчестър Джуниър Колидж, където получава инженерна диплома. Горедолу по това време той се среща с бъдещата си съпруга Глория Фработа от Ъксбридж, Масачузетс. „Бях на двайсет и две, а тя — на деветнайсет — спомня си той. — Срещнахме се на едно от онези двойни ергенски партита, на които и булката и младоженецът получават подаръци.“ Те излизат цели три години, преди да се оженят. Името на Анди се е появявало във вестниците в цялата страна, но новата му съпруга явно не знае, че се омъжва за знаменитост. „Може и да съм й споменавал за «Пендълтън», но тя нямаше представа за какво става дума.“ Всичко се променя, когато майката на Анди вади папка с вестникарски статии. „Когато ги прегледа, Глория осъзна, че съпругът ѝ е нещо повече от онзи, за когото го е смятала.“

Курсът на личния му живот е плавен, но той има сериозни съмнения относно бъдещето си като инженер. „Бях в чертожната зала на «Уитин Машин Уорк», когато осъзнах, че не искам да се занимавам с това — казва той днес. — Можех да чертая, но не бях особено добър.“ Фицджералд решава, че вероятно ще е по-успешен в търговията. Вече е инженер и добре познава инструментите и продуктите. Намира си работа, като продава електрически двигатели и части за трансмисии на заводи в цяла Нова Англия. Той е толкова добър търговец, че му предлагат да стане продуктов мениджър в новия офис на фирмата в Денвър, Колорадо, който продава тестово оборудване за двигатели. Въпросният офис ще се състои от един човек, него самия. Той наема Глория на непълно работно време и двамата се установяват в Скалистите планини.

* * *

След спасяването на „Пендълтън“ Ричард Ливси Бичето скача от станция на станция, подобно на бившия си капитан Бърни Уебър. Ливси е прехвърлен в Наусет, после в Удс Хоул и накрая на плаващия фар „Стоунхорс“. Той завършва и школата за офицери на Бреговата охрана, а след това постъпва в службата за охрана на самия президент Джон Ф. Кенеди в Хаяниспорт. „Когато Кенеди пътуваше из Нова Англия, аз бях на 40-футовия катер с хората от Сикрет Сървис — обяснява Ливси. — А той самият беше на една от яхтите «Марлин» или «Хъни Фиц». Срещал съм го често на пристанищата. Той беше много сговорчив и сърдечен човек.“ Ливси с удоволствие си спомня и за първата дама Жаклин Кенеди. „Тя винаги беше толкова мила. Да, много харесвах работата си. Новината за смъртта му разби сърцето ми.“

След службата при президента на САЩ Ливси е прехвърлен в станцията на Кейп Код Канал, където животът не е така бляскав. Основното му задължение е да вади телата на самоубийците, които скачат от Сагамор Бридж. Ричард Ливси излиза в пенсия на 1 ноември 1967 г. И той като баща си Осуалд е служил двацет години в морето. Намира си работа в химически завод в Уилмингтън, Масачузетс, а през 1980 г. се мести във Флорида със съпругата си. Следващите десет години работи какво ли не — от охранител до портиер в гимназия. Като мнозина от хората, заети в поддръжката, вероятно и на него са гледали отвисоко. Те обаче не са знаели, че мъжът, който върти метлата или седи в кабинката на охранителя, някога е играл ключова роля в една от най-изумителните морски спасителни операции в историята на САЩ.

ГЛАВА 22

ВЪЗСТАНОВЯВАНЕТО

Надеждата е феникс, който може да прелети през пусти небеса и да победи съдбата; да възкръсне от пепелта.

Мигел де Сервантес

Ноември 1981 г.

Тази някога прославена лодка сега стои незабелязана, сега е само черупка на някогашната си слава. Малцина поглеждат към нея. Тя е просто досадна и без съмнение някои са си помислили, че отдавна е трябвало да бъде предадена за скрап. Брезентовото ѝ покривало е изгнило, а боята се е олющила. Катерици и всякакви други дребни твари са направили гнезда в нея, а покривите на кабините ѝ са в много лошо състояние след годините без поддръжка. CG36500 е поставена на бетонни блокове и е била незащитена от стихииите близо тринайсет години зад ремонтната работилница на Кейп Код Нешънъл Сийшор в Саут Уелфлийт. Заобиколена от пясък, храсталаци и малки борови дръвчета, тази историческа лодка, която е спасила толкова животи, сега сама се нуждае от спасение.

„Старото 36-футово момиче“ е „уволнено от служба“ през 1968 г. и заменено от по-нова, 44-футова стоманена лодка с дизелов двигател със 180 конски сили. Макар че старите 36-футови лодки все още се смятат за надеждни, 44-футовите са по-бързи и могат да превозват почти двойно повече пътници. Повечето 36-футови лодки са унищожени, но изпълнението на смъртната присъда на тази в Чатъм е отложено. Тъй като е лодката на Златния екипаж, CG36500 е предадена на Кейп Код Нешънъл Сийшор и в началото се кроят смели планове за нейното съхраняване. Чиновниците от Кейп Код Нешънъл Сийшор искат да я превърнат в малък музей, но липсата на финансиране и прозорливост провалят проекта и лодката така и не е ремонтирана. Сега тя е просто една неприятна развалина на държавен имот.

CG36500 става жертва на жаркото слънце на повече от дванайсет лета и на снеговете и суграшицата на суровите зими в Кейп Код. Хората, които трябва да се грижат за нея, дори не си правят труда да я покрият с някакво платнище. Тя е тъжна гледка, въпреки че е означавала толкова много за мнозина и е надживяла срока на експлоатацията си, защото се е превърнала в легенда. Нейната история вероятно щеше да избледнее някъде из тъканта на тукашния фолклор, ако не се намесва група местни жители, които се борят тя да бъде възстановена и да си върне предишната слава.

Техен водач е Бил Куин, телевизионен оператор на свободна практика и стар приятел на Дик Келси, фотографа, чиито снимки от спасяването на „Пендълтън“ остават завинаги в колективната памет на щастливците, които помнят Златния екипаж. Куин първи вижда лодката, докато със сина си присъства на търг за стари превозни средства, спонсориран от Кейп Код Нешънъл Сийшор. Той търси здрав автомобил, в който да има достатъчно място за оборудването му и да е с достатъчно мощен мотор, за да може да реагира бързо при отразяване на новините. Докато оглежда джипове, камиони и други превозни средства, старата окаяна лодка привлича погледа му. Тъй като е служил във флота, той обича лодките и корабите, затова интересът му веднага се събужда. Приближава се да я огледа по-добре и забелязва избелелия номер близо до носа. Куин маха на сина си да се приближи и като едва сдържа вълнението си, му казва: „Погледни! — сочи той надписа CG36500. — Това е лодката, която е спасила всички онези мъже“. Нуждата от нов автомобил вече не му изглежда толкова належаща. Куин знае, че се е озовал тук по друга причина. Шокиран от занемарения вид на лодката, той още тогава започва да планира нейното спасяване. Въпросът е дали може да бъде спасена.

Куин напуска Кейп Код Нешънъл Сийшор и се връща по-късно с приятел от марината в Наусет, който е специалист по ремонта на лодки. Той носи със себе си пикел за лед и започва да мушка с него лодката от носа до кърмата. С мечтата на Куин да спаси лодката ще е свършено, ако се окаже, че тя е изгнила. Но двамата с изненада установяват, че въпреки окаяния ѝ външен вид, корпусът почти не е изгнил, проблемни са само малки участъци от кабината на двигателя и

по теглича на кърмата. Под неугледната фасада CG36500 все още е в добро здраве. За първи път Куин е благодарен, че през всички тези години лодката е била притежание на Кейп Код Нешънъл Сийшор. Макар и на открито, тя все пак е в държавен имот и затова не е станала жертва на вандали. Явно някога гордата спасителка ще може да се въздигне от пепелта, но Бил Куин не е в състояние да постигне това сам.

Той се свързва първо с Историческото дружество на Чатъм и ги пита дали искат да вземат под своя опека старата лодка. Въпреки ясното ѝ историческо значение членовете на дружеството се опасяват, че реставрирането и поддръжката на такава лодка ще е просто наливане на пари в бездънна яма. „Кой би платил за реставрацията и постоянната ѝ поддръжка?“, питат те. Но загубата за Чатъм се превръща в печалба за Орлиънс, защото този съседен град се съгласява да приеме лодката, ако Кейп Код Нешънъл Сийшор се съгласи да им я даде. Куин се среща с правителствени служители, които са съгласни да му отстъпят лодката, но само временно. Той ги преследва упорито, докато сделката най-сетне е сключена и става законен собственик на спасителната лодка. Прехвърля я на Историческото дружество на Орлиънс и започва да търси майстори доброволци, които ще се заемат с важната задача по възстановяването ѝ. А доброволци не липсват и те с радост взимат мисията присърце. За хората от Чатъм, Орлиънс и Харуич малката спасителна лодка е не само легенда, а свидетелство за духа на Кейп Код. И тя е грубовата, но надеждна като местните хора, които изкарват с труд прехраната си покрай пясъчните, шибани от ветровете брегове на най-източния нос на Съединените щати.

В една студена ноемврийска утрин през 1981 година в Нешънъл Сийшор се събира малка група доброволци, за да станат свидетели на нейното прераждане. Те гледат напрегнато как големият кран вдига лодката от мястото ѝ и я буди след 13-годишна дрямка. Тя е поставена в ремаркетото на камион и откарана в гаража на „Хърши Клътч“ на Финдли Роуд в Орлиънс, където се събират и доброволците, за да започнат работа. Те скоро осъзнават колко труд и умения ще са нужни за този проект. Целта е да приключат до пет-шест месеца, а това означава хиляди работни часове. Графикът на доброволците е публикуван в общинския вестник и те започват да работят на смени седем дни в седмицата. Каузата успява да обедини цялата общност.

Доброволците са от всички поколения; те са и млади, и стари, но всички са докоснати по някакъв начин от тази легендарна лодка. Един от тях си спомня, че е бил влачен от нея като дете, когато неговата лодка е закъсала в река Бас. Сега е време да си плати дълга и да съхрани това плаващо късче история за идните поколения.

Първата задача на доброволците е да проверят дали двигателят може да бъде спасен. Отделението, в което се намира, е в много лошо състояние, но за тяхна изненада самият двигател още е годен за употреба, макар че е нужен сериозен ремонт. Двигателят GM-471 е свален и откаран в Бостън, където е възстановен безплатно от механиците на флота. Коляновият вал е ремонтиран, а цилиндрите и мотовилките на буталата, както и лагерите са заменени. Работниците свалят остатъците от старата боя, след това рендосват дъските и боядисват целия корпус. Този тежък труд за малко да отиде напразно, защото една вечер пожарната на Ню Орлиънс е извикана в работилницата. Една от отоплителните нафтови печки е дефектирала и мнозина се опасяват, че лодката ще изгори в пожара. За щастие тя почти не е засегната, освен че е покрита с нафта, която се чисти лесно.

Докато доброволците се занимават с лодката, Бил Куин се захваща със също толкова трудната задача да намери пари, за да плати за всичко. Той се свързва с репортер от „Таймс“ в Кейп Код, който пише статия за проекта по реставриране и скоро нужните средства започват да текат. Дори от Историческото дружество на Чатъм дават известна сума, за да продължи проектът. Куин и хората му събират повече от 10 000 долара и още толкова в материали, за да осъществят мечтата си.

След шест месеца доброволците най-сетне постигат целта си. Спасителната лодка е напълно реставрирана, а прочутият ѝ номер отново се изписан гордо до носа. Вече е време да се провери дали старото 36-футово момиче ще заплава. Официалната церемония по пускането ѝ на вода се провежда в Рок Харбър в Орлиънс, където тя се намира и днес. Повторното пускане на вода на тази прочута лодка не може да се проведе без присъствието на също толкова славния ѝ кормчия. Бърни Уебър си взема отпуск и отива със съпругата си Мириам до Кейп Код, където отново се събира с лодката, която е спасила не само неговия живот, но и живота на много други мъже в онази мъчителна зимна нощ преди петдесет години.

CG36500 се превръща в музей, посветен на спасителите от Кейп Код. Тя остава във водата почти целогодишно, като през зимата е закотвена в марината на Стейдж Харбър в Чатъм. През лятото поема към Рок Харбър, за да участва в много изложения на лодки в региона, в който легендата за нея се предава на следващото поколение на Нова Англия. На руля е Пийт Кенеди, който е член на Историческото дружество на Орлиънс и е решен да поддържа жив духа на тази малка лодка и Златния екипаж. Когато самият той попада с нея във високи до три метра вълни, не може да не се сети за Уебър, Анди Фицджералд, Ричард Ливси Бичето и Ървин Маска. „Те са били изправени пред десет пъти по-големи вълни — чуди се той. — Не мога да проумея как са се справили в такива условия. Тези млади мъже са извършили изключителен подвиг.“

ЕПИЛОГ И ТЕ СА БИЛИ МЛАДИ

Много време е нужно да създадеш стар приятел.

Джон Ленард

В годините след спасяването на „Пендълтън“ Бърни и Ричард Ливси се виждат случайно в Кейп Код и обикновено разговарят за семействата си. Единствената тема, за която никога не отварят дума, са онези бурни часове, които са прекарвали сгущени един до друг в малката дървена лодка, в опит да измамат смъртта при Чатъм Бар. Когато се появява идеята да съберат Златния екипаж след петдесет години, Бърни е против. Той не иска да събужда миналото. Освен това ще е в центъра на вниманието и ще стане обект на ласкателства, а се чувства малко виновен и вероятно донякъде изплашен. Докато приятели и непознати го хвалят за героизма му, той ще се измъчва от мрачните спомени за смъртта на Джордж Майърс Дребния. Дали е готов за това? Притеснява го още нещо — дали такова събитие ще е от полза за Бреговата охрана. Макар че се е чувствал използван от Бреговата охрана по време на безбройните му обществени появи в месеците след спасителната операция, той съзнава и че службата е била справедлива към него и не иска да взима участие в нещо, което може да се превърне в подигравка с делото на живота му. Организаторите го убеждават, че срещата ще бъде проведена с мярка и няма да има нелепи възстановки на спасяването, нито нещо подобно.

Бърни иска да се увери и че тримата членове на екипажа му също ще присъстват. Все пак няма да има никакво събиране на Златния екипаж, ако и четиримата не са там. Той се бори екипажът му да получи нужното признание от деня, в който почти отказва Златния медал за спасяване на живот през 1952 г. Дори след толкова години

споменът за тази церемония още го смуцава. Съпругата му Мириам не е поканена, нито близките на останалите от екипажа. Уебър казва на организаторите, че този път трябва да бъдат поканени и членове на семействата им. Те се съгласяват с изискванията му и обещават, че ще поемат пътните разходи.

Ървин Маска също има някои резерви. Той е претърпял операция за смяна на коленната става преди година и дългото стоене е изключително натоварващо за него, а на тази среща ще се случи точно това. Подобно на Бърни, той знае, че вероятно ще е принуден да преживее отново спасителната операция, след като от десетилетия полага усилия да държи тези спомени далеч. Дъщеря му Анита Джевни казва, че баща ѝ не е мислил за това от години и вече е почти безразличен към тази история. Но явно това е само маска, която Ървин носи. Що се отнася до Анди Фицджералд и Ричард Ливси, и двамата са въодушевени от перспективата за подобна среща. Капитан У. Ръсел Уебстър, началник на първи район на Бреговата охрана в Бостън оглавява организацията и успява да открие всички членове на екипажа, дори един оцелял от „Пендълтън“. Чарлс Бриджис е само на 18 години, когато е спасен в онази мразовита нощ преди толкова много години. Сега има съпруга, дъщеря и 20-акрова ферма в родния си Норт Палм Бийч във Флорида.

Тържеството се провежда на 2 май 2002 г. в „Маринърс Хаус“ в бостънския Норт Енд. Тереза Барбо, една от организаторите, която описва срещата в книгата си от 2007 г. „Бедствието с «Пендълтън» до Кейп Код“, твърди, че в началото членовете на екипажа са се чувствали малко неловко. През годините те са се чували понякога по телефона, но не са се виждали лице в лице от десетилетия. Навремето са били млади, готови да рискуват живота си, за да изпълнят дълга си, и да спасят другарите си просто защото са били убедени, че така трябва да се постъпи. Сега са в залеза на живота си, по-възрастни и без съмнение по-мъдри. Всички са се опитали да оставят спасителната операция зад гърба си, да я видят само като глава от живота си, но не и като момент, който го определя. Все пак оттогава е имало сватби, раждали са се деца и дори един от тях е преживял загубата на дете. Но когато започват да разговарят, става все по-ясно, че връзката между тях е все така силна.

За Бърни Уебър най-емоционалният момент е, когато вижда Ървин, който едва си стои на краката и прави усилия да се усмихва въпреки болката. Маска винаги е имал специално място в сърцето на Бърни, защото той е единственият член на екипажа, който спокойно е можел да не се включи в мисията. Ървин не е имал никакви задължения към Уебър и хората му; той просто е чакал в станцията на Чатъм транспорт до своя плаващ фар. Всеки обикновен човек би стоял там кротко, без да се замесва, но Ървин Маска доказва, че не е обикновен. Сега, след половин век, е време Бърни да му изкаже своята благодарност. Той се приближава до него, заговаря го с пресекващ глас и го прегръща разплакан. Анита Джевни усеща как и нейните очи се изпълват със сълзи, когато вижда обичта на Уебър към баща ѝ. Тази среща отваря очите на Анита, която никога не е чувала подробности за онази драматична нощ. „Татко винаги казваше, че не било кой знае какво — спомня си тя. — Просто си вършел работата и направил каквото трябва да се направи. Когато чух цялата история на срещата, аз изпитах благоговение към него и останалите трима мъже.“

* * *

Срещата се проточва няколко дни. Сърдечното посрещане в „Маринърс Хаус“ на следващия ден е последвано от обяд в базата на Бреговата охрана в Бостън, а накрая и от пътуване до Чатъм. Всяко събитие е внимателно планирано почти до минутата. Кулминацията на празника е кратко пътуване с CG36500. Мъжете от екипажа се качват с усмивка на борда ѝ, макар че един от тях изразява съмненията си: „Защо трябва да се качваме пак на тази лодка?“ — пита Ървин дъщеря си. След края на службата си в Бреговата охрана той прави всичко възможно да стои далеч от водата, а сега искат от него да се качи на лодката, която дори и да му е спасила живота, е причината за десетилетните му кошмари. Маска не споделя чувствата си с никой друг, когато се настанява в лодката и се подготвя за онова, което ще последва. Въпреки че е вече пролет, въздухът е студен, ветровете са силни, а морето — неспокойно. Все пак те са можели само да мечтаят за такова време при последното си пътуване с тази лодка. Сега напускат рибарския пристан на Чатъм за една кратка обиколка на

пристанището. Оцелелият от „Пендълтън“ Чарлс Бриджис гледа малкия парад от лодки, които обикалят пристанището от рибарския пристан. CG36500 е придружавана от двама офицери от Бреговата охрана от новото поколение, които са готови да помогнат, ако нещо се обърка.

Но този ден нищо не се обърка. Бърни Уебър отново заема мястото си зад руля. CG36500 е съпровождана от две 44-футови моторни спасителни лодки и още една 27-футова. Младите офицери от Бреговата охрана, които ги управляват, не се съмняват, че някой ден и тяхната издръжливост и кураж може да бъдат подложени на изпитание, затова гледат Златния екипаж с огромна гордост.

БЕЛЕЖКИ

По това време спасяването на „Пендълтън“ и „Мърсър“ е най-голямата спасителна операция на Бреговата охрана, но по-късно е надмината от спасителните операции по време на урагана Катрина през 2005 г. и на круизния кораб „Принсендам“ през 1980 г. Обаче спасяването на „Пендълтън“ и „Мърсър“ все още е най-голямата операция в морската история на САЩ, в която участват малки лодки и катери.

Доналд Бангс

Доналд Бангс е вече покойник, но Бърни Уебър не го е забравил и винаги изтъква, че Бангс и екипажът му са преживели много големи изпитания по време на спасителната акция от него самия и хората му. А Мел Гътро добавя: „Наистина съчувствах на Бангс и екипажа му. Те бяха прекарвали толкова много часове в морето с 36-футова лодка и бяха измръзнали, мокри и съвсем близо до хипотермията. Когато ги попитах дали са успели да спасят много хора, Доналд само поклати глава“. Доналд Бангс остава още 30 години на служба в Бреговата охрана.

Неговите близки твърдят, че макар да не споменавал спасителната мисия, според тях потъването на член от екипажа на „Пендълтън“ в огромната вълна, когато е бил почти спасен, се е отразило много тежко на Бангс.

Бил Блейкли

„Когато мисля за загубата на онези моряци от носа на «Мърсър» през първата нощ, все си казвам, че ако този инцидент се беше случил само няколко години по-късно, мъжете сигурно щяха да бъдат спасени от хеликоптер. Днес, макар че не е практика, хеликоптерите могат да издигат хора в бедствие със спасителни кошници и това може да се

окаже решаващо при такива операции.“ Бил има много важен съвет към всички моряци: „Инцидентът с «Мърсър» ме научи на един важен урок: остани на кораба до края или поне до последния възможен момент. Морето не прощава никакви грешки“.

Чарлс Бриджис

Чарлс Бриджис сега живее във Флорида. След разкъсването на „Пендълтън“ и спасяването му от екипажа на Бърни той се присъединява към Бреговата охрана, където служи дълги години. През цялото това време пътят му не се пресича с този на Бърни, но след пенсионирането си той работи на изследователски кораб и веднъж споменава, че е спасен от „Пендълтън“. Човек от екипажа познава Бърни Уебър и Чарлс го моли за телефонния му номер. Когато се обажда на Бърни, се оказва, че и двамата ще са на Кейп Канаверъл по едно и също време, и се уговарят да се срещнат за първи път след спасителната операция. Бърни се качва на изследователския кораб и след като си стискат ръцете, Бриджис му казва: „Ела с мен“. Води Бърни при капитана и го представя с думите: „Този човек ми спаси живота преди 35 години“.

Гил Кармайкъл

„Когато си спомням за събитията с «Пендълтън» и «Мърсър», винаги си мисля, че много рано се научих как да действам в критични моменти. Разбрах, че ако лодката се обърне, всички ще умрем, но ние мислехме само как да спасим животи, а не за нашата собствена сигурност. Горд съм, че още като младеж не се поколебах да направя необходимото. Това ми даде увереност в собствените ми сили и се радвам, че преминах през това изпитание.“

Мел Гътро

Мел Гътро остава в Бреговата охрана и се изкачва по стълбицата първо до главен старшина, през капитан-лейтенант и се пенсионира като капитан III ранг. Иронично, но последната му мисия е свързана с разследване на инциденти в морето.

Джон Джоузеф

Капитан Джоузеф е много почитан от хората, служили под негово командване на „Акушнет“, като Сид Морис и Джон Милбауер. По време на нашето проучване моряците неведнъж изказваха възхищението си от дръзката маневра на Джоузеф, когато приближава катера до кърмата на „Мърсър“ в бурята.

Ричард Ливси

Ричард почина на 28 декември 2007 година. Той си спомняше дните в станцията на Чатъм като особено щастливо време, но не заради спасителната операция, а заради приятелите си там.

Ървин Маска

Ървин Маска почива на 7 октомври 2003 г. Тогава той работи почасово като шофьор на училищен автобус в родния си град Маринет, Уисконсин. Една сутрин Маска събира децата в автобуса, кара ги до училището и точно след като прекосява железопътната линия, на метри от депото, сърцето му отказва и той се отпуска върху кормилото. „Татко винаги носеше фуражката си от Бреговата охрана, когато шофираше автобуса — спомня си дъщеря му Анита. — Този ден обаче не я сложи. Може би е знаел, че няма да се прибере у дома.“

Сид Морис

Сид пише статия за спасяването, в която цитира един от спасените, скочили от кърмата на „Мърсър“ в „Акушнет“: „Беше матрос от Роуд Айланд, седеше увит с одеяла и пиеше горещо кафе. «Това беше най-големият пример за смелост, който съм виждал за двайсет години в морето» — каза ми той. Наистина беше удовлетворяващо да чуеш, че тези втели и кипели мъже наистина оценяват стореното от нас и знаят какво означава щитът на униформите ни“.

Когато поглежда назад, Сид казва: „Ревът на морето и скърцането на подхвърляните от вълните кораби още са живи в паметта ми, сякаш се случи вчера. Горд съм, че взех участие в това изключително събитие, и до днес си спомням онези три дни като най-вълнуващото време в целия ми живот“.

Ед Семприни

„Бях в Хаяниспорт, за да отразявам така наречения «Летен Бял дом»^[1] на Кенеди там. Познавах бегло президента и бях установил, че е истински джентълмен. Беше невероятно време, защото вниманието на целия свят бе насочено към стария Кейп Код.“ Ед Семприни продължава да отразява новините в Кейп Код и след петдесет години. Дните му в радиото са отминали, но ветеранът новинар все още списва колонка за вестника „Кейп Кодър“.

Ленард Уитмор

„Никога няма да забравя онези два дни, усещането да приемеш сигнал SOS и да си радистът, който участва в събитията. Много момчета изкарват цялата си кариера като радисти, без нито веднъж да получат сигнал SOS или зов за помощ. Изключително съм горд със свършеното тогава от всички ни. Спасителната операция ме научи, че мога да постигна всичко, което си наумя. Тя ми даде куража да поемам рискове, които преди не бих дръзнал да поема, и силата да преодолявам трудните времена. Ожених се скоро след операцията и само след осем години брак съпругата ми почина от рак на гърдата. Имаме три деца, на 2, 4 и 7 години. Отгледах ги сам, докато след седем години не се ожених повторно и не ми се родиха още две деца.“

[1] Президентът Кенеди използва имението си на брега на Кейп Код за успешната си предизборна кампания праз 1960 г., а по-късно и като „летен“ Бял дом и президентска резиденция до убийството му през 1963 г. — Бел.прев. ↑

БЕЛЕЖКИ И ИЗТОЧНИЦИ НА АВТОРИТЕ

Майкъл Туджиъс

Преди началото на проекта „Часът на героите“ не се познавах с Кейси Шърман. И двамата се интересувахме от историята на „Пендълтън“ и „Мърсър“ и бяхме започнали проучвания. При своето Кейси научил, че „има и друг автор, Майкъл Туджиъс, който прави същото“. Кейси се свърза с мен и ми предложи да работим заедно по книгата, което ми се стори чудесна идея, най-вече защото понякога проучването беше много трудно.

Първо се запознах с доклада на разследващата комисия на Бреговата охрана за инцидентите с „Мърсър“ и „Пендълтън“. Също толкова важно бе и „Проучване на загубата на танкерите «Форт Мърсър» и «Пендълтън» на Бреговата охрана“, в което бяха включени и много страници със записи на комуникацията по радиото по време на спасителните акции.

След тази първоначална информация започнах да чета и да правя копия на вестниците от 1952 година, които отразяваха инцидента. Някои от най-добрите статии се бяха появили в „Бостън Глоуб“, „Бостън Хералд“, „Кейп Код Таймс“, „Ню Йорк Таймс“, „Портланд Хералд“, „Провидънс Джърнъл“. Техните репортери бяха ходили на пристанището и бяха взели интервюта от спасените и от спасителите. Десетина статии от списания ми предоставиха интересни гледни точки, но най-важното е, че ми служиха като припомняне колко важно събитие е било това през 1952 г. Фактът, че по това време страната е затънала в блатото на Корейската война, която се проточва месец след месец, вероятно е една от причините спасяването на „Пендълтън“ и „Мърсър“ да стане толкова голяма новина. Защото това е събитие, което показва колко организирани и експедитивни са военните, когато трябва да се спасят животи, и всичко е протекло само за няколко дни.

След това прочетох и книгата на Бърни Уебър „Чатъм — спасителите“ и тя ми помогна да видя онова, което вестниците не са били в състояние да отразят. Още една отлична книга, която включва и

глава за „Пендълтън“ и „Мърсър“ е „От Хайланд до Хамърхед“, написана от Чарлс Хатауей, един истински джентълмен, който се откъсна от работата си, за да ми помогне да намеря очевидците. Други книги, които обсъждат спасителната акция са „Пътнико, внимавай“, „Корабокрушения до Кейп Код“, „Пазители на морето“ и брошура със заглавие „Спасени в морето“.

Когато усетих, че вече знам достатъчно за събитията, започнах да издирвам живите очевидци, участвали в тях. Бърни Уебър беше на първо място в списъка ми. Обясних му какво проучване правя и че вече съм преминал към етапа с интервюиране на участниците. Той любезно отговори на предварителните ми въпроси и ми даде телефонните номера на Ричард Ливси и Анди Фицджералд. Прекарах един ден с Ричард Ливси в дома му във Флорида, като записах вълнуващото интервю на диктофона си. (За съжаление Ричард почина в деня, в който с Кейси завършихме ръкописа). С Анди Фицджералд общувахме по телефона, по имейла и накрая лично — в дома ми в Масачузетс. Бърни, Анди и Ричард проявиха невероятно търпение: те искаха историята да бъде разказана точно както се е случила, без излишно драматизиране.

В началото на проучването аз успях да открия Мел Гътро, който за мен бе богат източник на сведения и кураж. Повечето мъже, с които разговарях, бяха пръснати из цялата страна, но Мел живееше само на няколко километра от дома ми. Той пазеше снимки, направени от него или от фотографа на Бреговата охрана, и ми разказа подробности за всяка от тях.

Спасеният Чарлс Бриджис също прояви голямо търпение към многото ми телефонни обаждания и въпроси. Той ми позволи да видя спасителните операции от друга перспектива и изключително много ми помогна да подредя правилно поредицата от събития. Щастливец съм, че Чарлс бе запазил толкова ясни спомени за чувствата, мислите и действията си през онези ужасни часове, когато животът му е висял на косъм на кърмата на „Пендълтън“.

Докато събирах историите на тези мъже и четях докладите и статиите, някои аспекти от тази трагедия ми се сториха особено тъжни, като например самотният Хърман Гатлин, чието тяло е открито на носа на „Пендълтън“. Той не е имал друг вариант в ужасния студ, освен да използва торба със стърготини и вестници, в отчаян опит да се спаси

от хипотермията. Ако беше оцелял, вероятно щеше да добави основната липсваща част към тази сага: какво се е случило с капитан Фицджералд и другите на носа? Вместо това той бе загинал сам, вероятно убеден, че Бреговата охрана няма да рискува да излезе в морето в такава буря, и така и не е разбрал за героичните усилия на Доналд Бангс, Еймъри Хейнс, Антонио Балерини и Ричард Чиконе.

Историята на Бангс и хората му, които остават в морето цяла нощ с 36-футова лодка, връхлитани от петнайсетметрови вълни, сняг, лед и при температури под нулата, сама по себе си е история за героично оцеляване. Тези мъже, също като екипажа на Бърни и Ормсби, са големи щастливци, че са се завърнали живи, и ме карат да се съмнявам в мъдростта на офицерите от Бреговата охрана, които са ги изпратили в бурното море с тези малки лодки.

Не по-малко притеснителен от смъртта на Майърс Дребния и Хърман Гатлин е тъжният край на радиста на „Мърсър“ Джон О’Райли. Той така и не получава шанс да избере дали да остане на кораба, или да скочи в морето, когато „Якутат“ пристига. Подхлъзва се по мостчето, докато се опитва да се добере до предната част на кораба, и така се превръща в първата жертва на „Мърсър“. О’Райли е единственият от екипажа на танкера, с когото радистът на „Истуинд“ Лен Уитмор е можел да комуникира.

Мъжете на танкерите също са имали късмет, както посочи Дорис Фораанд, чийто баща Елгър Джонсън е бил на обречената рибарска лодка „Паолина“. „Истуинд“, „Унимак“ и другите съдове на Бреговата охрана са били изпратени да търсят именно нея близо до Нантъкет и затова са били в региона и в състояние да помогнат на „Мърсър“.

В началото на проучването си не можех да не се възхитя на тихия кураж, показан от Ървин Маска, който по никакъв начин не е бил задължен да тръгва с Бърни към „Пендълтън“. Той е чакал да го откарат на плаващия фар „Полък Рип“ и по една случайност е бил в станцията на Чатъм, когато е вдигната тревога. Спокойно е можел да остави Бърни да събира екипаж, но вместо това е рискувал живота си без колебание.

Точно по това време на проучването ми с Кейси научихме един за друг и решихме да работим заедно. Той беше прочел много от същите статии, доклади и книги, които бях прочел и аз, затова, когато обединихме усилията си, усетихме, че вече сме запознати добре с

историята и можем да посветим вниманието си на откриването и разговорите с очевидци, чиито имена рядко се появяваха в материалите, които бяхме проучили. Аз се концентрирах основно върху „Мърсър“ и първият, с когото говорих, беше Лен Уитмор, който бе служил на „Истуинд“ и беше радиооператорът, получил първия зов за помощ. С Лен вечеряхме заедно, паметта му беше изключително добра и ме снабди с много полезна информация, затова реших, че той ще е моят „консултант“, който ще прочете онази част от черновата, която бе свързана с „Мърсър“. Капитан Ръс Уебстър по-късно също ми помогна след изчитането на първите глави за „Пендълтън“. Още ключов принос дойде от: Джон Милбауер, Албърт Чарет, Сид Морис, Бен Стейбил, Уейн Хигиос, Лари Уайт, Бил Блейкли, Джордж Малони, Гил Кармайкъл, Чик Чейс, Фил Бангс, Дейвид Консидайн, Мелвин Гътро, Пийт Кенеди, Ръс Уебстър, Джордж Уагнър, Питър Джоузеф, Боб Джоузеф, Стивън Мейг, Мат Суенсън и Санди Хауъртън. Особено полезни бяха писмените показания за случилото се на капитан Джон Джоузеф.

Неведнъж чувах от близки на вече покойни спасители (като Доналд Бангс и Антонио Балерини) това, което си спомняше и дъщерята на Ралф Ормсби: „Татко не говореше за това. Той го смяташе за част от работата си“. Почти всички, с които говорих, мислеха по този начин. Просто са сторили това, което е трябвало да сторят.

Сигурен съм, че работата с двама автори, вместо с един, не е била особено лесна за агента ни Ед Напман и за редактора Колин Харисън, но техните насоки и предложения бяха изключително полезни и приемани с благодарност. Благодаря и на близките си, които ме окуражаваха и ме изслушваха, когато щастливо обявявах: „Открих още един очевидец!“.

И разбира се, благодаря на Кейси Шърман, който ме караше да продължавам и поддържаше ентузиазма ми към тази история. Беше удоволствие да работя с него.

Кейси Шърман

Израснах в Кейп Код през 70-те и 80-те и все пак не знаех за невероятната история със спасението на „Пендълтън“. Любопитството ми се събуди един летен ден, докато давах автографи при представяне

на книгата си „Роза за Мери: Преследването на Бостънския удушвач“ в малка красива книжарница в центъра на Чатъм, наречена „Жълт чадър“. Брат ми Тод се отби и започнахме да обсъждаме някои бъдещи проекти, от които се интересувах. По това време пишех роман и той ме попита дали имам някакви планове да се върна към документалистиката. „Само ако се появи подходящата история“ — отвърнах аз. „Мисля, че имам такава“, усмихна ми се той. През следващите няколко часа Тод ми разказа всичко, което знаеше за спасяването на „Пендълтън“, и аз се запалих. Веднага открих Пийт Кенеди и той ми предложи обиколка с лодката, която съм описал в пролога на тази книга. Кенеди ми даде и някои документи и вестникарски статии, за да ми помогне да започна проучването си. Освен това ми каза, че и друг писател се интересува от историята, и спомена името на Майк Туджиъс. Бях чел книгите му „Десет часа до зазоряване“ и „Виелицата през 78-а“. В този момент трябваше да взема решение. Да продължа ли сам и да се опитам да напиша по-добра книга от него? Или можехме да работим заедно? За мое щастие избрах втория вариант и се обадох на Майк.

Писателите са странна порода и аз нямах представа какво да очаквам от него. Бях приятно изненадан, когато се оказа, че и неговият главен мотив не е да види името си на корица на книга. Майк искаше да разкаже тази история по възможно най-подробния и правдив начин. Решихме да комбинираме проучванията си, таланта и идеите си, за да започнем съвместен проект, който доведе до появата на тази книга. По време на работата Майк бе истински професионалист и предизвикателство за мен да стана по-добър писател, за което има вечната ми благодарност.

Неколцина други също заслужават да бъдат изрично споменати. Искам да благодаря на Бърни, Анди и Ричард за огромното търпение, с което отговориха на безбройните ми въпроси. Бърни в началото се противопостави на проекта ни. „Няма нищо за разказване“, каза ни той. Първата ни мисъл бе, че играе ролята на твърде скромнен герой, докато не открихме с какви емоционални рани е трябвало да продължи живота си. Когато четеше черновата, той призна, че е сбъркал. „Да, това си струва да бъде разказано“. Похвали работата ни и точно неговата похвала ни е най-скъпа. Бих искал да благодаря на Чарлс Бриджис и Мел Гътро, че споделиха с нас спомените си. Признателен

съм и на Анита Джевни, че ни разказа за баща си Ървин Маска. Тази книга нямаше да съществува без нейната проницателност. Благодарен съм и на Джон Фицджералд III, който ни разказа за баща си и как майка му е понесла трагедията. Благодаря на Ед Семприни, че отдели време да обясни какво е било медийното присъствие на събитието. Благодаря на Ралф Морис и съпругата му за приятните разговори с мен и мама! Благодаря на Тони О'Нийл, че сподели спомените си за Ървин Маска. Признателен съм и на вече споменатите Пийт Кенеди, Дон Сейнт Пиер и Бил Куин, че ми разказаха за реставрирането и връщането на вода на CG36500. Искам да изкажа благодарностите си и на Бенгт Форнберг, който се постара да обясни науката, която стои зад огромните вълни, на един лаик, който е започнал кариера в журналистиката именно защото математиката никак не му върви. Благодаря и на Джо Никърсън и семейство Райдър от Чатъм, че обрисоваха така живо случилото се на рибарския пристан онази нощ. Майк спомена и няколко книги, които ни послужиха в нашия проект: „Бедствието с «Пендълтън» до Кейп Код“; „Спасителите от Кейп Код“, от Дж. У. Далтън и „Докато морето ги освободи“, Робърт Фръмп.

Разбира се, след всяка книга аз трябва да благодаря и на хората, които ме подкрепяха по всяка стъпка от пътя. На съпругата си Лора — обичам те. На скъпите ми дъщери Изабела и Мия — прегръдки и целувки от татко. На майка ми Даян — благодаря ти, че поемаше телефонните разговори. На брат ми Тод — благодаря за вдъхновението. На страхотния екип от „Бордърс Експрес“ в ХанOVER и академията във Фрайбург: благодаря ви отново за огромната помощ.

ИЗБРАНА БИБЛИОГРАФИЯ

ДОКЛАДИ НА ПРАВИТЕЛСТВЕНИ АГЕНЦИИ

- Marine Board of Investigation; structural failure of tanker PENDLETON off Cape Cod — United States Coast Guard
- Marine Board of Investigation; structural failure of tanker FORT MERCER off Cape Cod — United States Coast Guard
- Marine Board of Investigation/Collision of USCGC Eastwind and SS Gulfstream, U. S. Coast Guard Marine Board of Investigation: structural failure of tanker PINE RIDGE off Cape Hatteras, United States Coast Guard
- Marine Board of Investigation: disappearance of SS
- Pennsylvania, US Coast Guard
- M/V Spartan Lady Rescue, US Coast Guard memorandum
- Communications Study of the Loss of the Tankers Fort Mercer and Pendleton
- Priority Dispatch from COMEASTAREA to USCGC Eastwind 18 FEB. 1952 — United States Coast Guard
- Priority Dispatch from CCDG ONE to COGUARD CHATHAM LBS 19 FEB. 1952 — United States Coast Guard
- Priority Dispatch from NODA/CGC MCCULOCK to HIPS/CCGD ONE 19 FEB. 1952 — United States Coast Guard
- Operational Immediate Dispatch from CHATHAM MASS LBS to ZEN/CCGDONE 19 FEB. 1952 — United States Coast Guard
- Operational Immediate Dispatch from CGC MCCULOCK to CCGD ONE 18 FEB. 1952 — United States Coast Guard
- Marine Casualty Report for the SS MARINE ELECTRIC — United States Coast Guard
- Marine Board of Investigation into disappearance of F/V Paolina — US Coast Guard
- The U. S. Coast Guard in the Vietnam War — www.uscg.mil

СТАТИИ ОТ ВЕСТНИЦИ И ТЕЛЕГРАФНИ АГЕНЦИИ

- „6 More Die Leaping for Life Rafts“ — Boston American, February 19, 1952
- „32 Saved Off Tankers“ & „33 Deaths, Huge Loss Caused by N. E. Storm“ & „20,000 Marooned“ & „6 Crewmen on Fort Mercer Believed Lost“ & „Hero Rescuers Took Terrific Beating“ „46 In Peril“ — The Boston Globe, February 19, 1952
- „Storm Ties Up N. E.“ — Boston Globe, February 18, 1952
- „Rescued Seamen Tell Stories“ & „Pendleton Cut Speed Before She Split in Two“ — Boston Globe, February 20, 1952
- „Maine Rescuers Fight Toward 1,000 Stranded“ & „Crewmen Abandon Storm-Struck Craft“ — Boston Globe Special Edition, February 18, 1952
- „Five Deaths in Wild Northeaster“ — Boston Globe, February 18, 1952
- „Smashed Lifeboat Found [Paolina]“ — Boston Globe, February 17, 1952
- „An Epic Job“ — Boston Globe, February 23, 1952
- „Tugs Pulling Stern“ & „Mercer Crew Score Leadership“ — Boston Globe, February 22, 1952
- „Unusual Leaks on Fort Mercer, Mate Testifies“ — Boston Globe, February 26, 1952
- „70 Saved, 14 Dead After 2 Ships Split“ — Boston Herald, February 20, 1952
- „32 Saved, 50 Missing, Two Perish As 2 Tankers Break Up Off Cape“ — Boston Herald, February 19, 1952
- „First a Roar, Then She Split“ — Boston Herald, February 19, 1952
- „Pendleton’s Survivors Tell of Harrowing Ordeal at Sea“ — Boston Herald, February 20, 1952
- „Cloth Rope Saved Four“ — Boston Herald, February 20, 1952
- „Half Tanker Bucks Gale“ — Boston Herald, February 22, 1952
- „Fort Mercer Stern Arrives Safely in Newport“ Boston Herald, February 23, 1952
- „1500 Marooned“ & „Split Bow, Stern of 1 Craft Sighted“ — Boston Herald, February 18, 1952
- „Maine Snow-bunk Entombs“ & „Storm Death Toll Set at 31“ — Boston Herald, February 21, 1952

- „Broken Tanker First Noticed on Radar“ — Boston Herald, February 26, 1952
- „13 Refuse to Quit Hulk of Tanker-58 Saved“ — Boston Post, February 20, 1952
- „Salvage Tugs Move in to Tow Broken Hulks“ & „Admiral Lauds 4 in Epic Small Boat Rescue“ — Boston Traveler, February 20, 1952
- „40 on Tanker Sections“ — Boston Traveler, February 19, 1952
- „18 Tanker Men Here“ — Boston Traveler, February 20, 1952
- „Storm Tossed Dragger Safe“ — Cape Cod Standard Times, February 20, 1952
- „Four Chatham Coast Guards Rescue 32“ — Cape Cod Standard Times, February, 19, 1952
- „Tanker Stern Being Towed“ — Cape Cod Times, February 23, 1952
- „Coast Guards Save 18 Men Off Nantucket“ — Cape Cod Times, February 20, 1952
- „Bow of Pendleton Yields Seaman’s Body“ — Cape Cod Standard Times, February 25, 1952
- „Fact Finding Panel Takes Testimony“ — Cape Cod Standard Times, February 21, 1952
- „Heroes of 1952 Return to the Sea“ — Cape Cod Times, May 16, 2002
- „Plight of 40 Fathoms Last Week Overlooked For Tanker Wrecks“ — Cape Codder, February 28, 1952
- „Lurid Stories Crop Up“ — Cape Codder, February 28, 1952
- „Salvage Work on Pendleton Watched“ — Cape Codder, August 16, 1956
- „Rescue Boat Rescue Underway“ — Cape Codder, November 17, 1981
- „Volunteers to the Rescue“ — Cape Codder, December 8, 1981
- „Coast Guardsmen Honored for Heroic Actions of Long Ago“ — Cape Codder, May 17, 2002
- „Sailors Rescued at Height of Storm“ — Central Cape Press, February 21, 1952
- „32 Rescued, 55 Cling to Split Ships Off Cape“ — Daily Record, February 19, 1952

- „15 Lost as 2 Tankers Split off Cape“ — New Bedford Standard Times, February 19, 1952
- „Battered Ships, Weary Survivors Mark New Epic of Sea“ — New Bedford Standard Times, February 20, 1952
- „Senate Unit Seeks Data on All Gains Made in Ship Deals“ — NY Times, February 18, 1952
- „Two Ships Torn Apart“ — NY Times, February 19, 1952
- „Saw Tanker Peril“ — NY Times, February 22, 1952
- „25 More Rescued in Tanker Wreck“, — NY Times, February 20, 1952
- „2 Tugs Tow Stern of Broken Tanker“ — NY Times, February 22, 1952
- „Snowstorm Kills 30 in New England“ — NY Times, February 19, 1952
- „Mercer Stern Safe“ — Portland Herald Press, February 22, 1952
- „Tanker Skipper“ — Portland Herald Press, February 22, 1952
- „57 Men Are Snatched From Sea“ — Portland Herald Press, February 19, 1952
- „Brant Point Crew Plows Through Seas“ — Nantucket Town Crier, February 22, 1952

КНИГИ & СТАТИИ ОТ СПИСАНИЯ

- Bernard C. Webber. *Chatham „The Lifeboatmen“* Orleans, Massachusetts. Lower Cape Publishing, 1985
- Dennis Noble, „Rescued by the Coast Guard“, Annapolis, MD. US Naval Institute Press, 2004.
- Sherry S. Stancliff, „Fort Mercer and Pendleton Rescues“, Golden Tide Rips, New London CT, 1950
- W. Russell Webster, „The Pendleton Rescue“, Online article at www.cg36500
- Lamar Stonecypher, „Old Steel — The Wreck of the SS Pennsylvania“, Kudzu Monthly, 2002, (On-line Publication)
- Morris, Sid, „Ignore Blizzard — Return to Ship“, The News, Ketchikan, Alaska, 1965
- W. K. Earle, „A Saga of Ships, Men and the Sea“, New London, CT. U. S. Coast Guard Magazine, June, 1952
- Rescue cg36500, Orleans Historical Society, Orleans, MA, 1985

- Collier's Magazine, „The Coast Guard's Finest Hours“, NY, NY. December 27, 1952
- Theresa Mitchell Barbo, John Galluzzo, Capt. W. Russell Webster, USCG (Ret.) *The Pendleton Disaster Off Cape Cod* Charleston, SC. The History Press, 2007
- J. W. Dalton. *The Life Savers of Cape Cod* Chatham Press 1902 (reprint 1967)
- Robert Frump. *Until the Sea Shall Free Them* New York. Doubleday, 2001
- William P. Quinn. *Shipwrecks around New England* Orleans, Massachusetts. Lower Cape Publishing, 1979
- William P. Quinn. *Shipwrecks around Cape Cod*, Orleans, Massachusetts. Lower Cape Publishing, 1973
- Robert Farson, *Twelve Men Down*, Orleans, MA. Cape Cod Historical Publications, 2000
- Charles B. Hathaway. *From Highland to Hammerhead* Self-published, 2000
- H. R. Kaplan. *Voyager Beware* Rand McNally, 1966
- Robert Erwin Johnson. *Guardians of the Sea* U. S. Naval Institute Press, 1989

Издание:

Автор: Майкъл Туджиъс; Кейси Шърман

Заглавие: Часът на героите

Преводач: Боряна Борисова

Година на превод: 2015

Език, от който е преведено: английски (не е указано)

Издание: първо

Издател: ProBook

Град на издателя: София

Година на издаване: 2015

Тип: роман

Националност: американска

Печатница: „Симолени“

Излязла от печат: 07.12.2015

Редактор: Боряна Борисова; Георги Иванов

Коректор: Георги Иванов

ISBN: 978-954-2928-82-9

Адрес в Библиоман: <https://biblioman.chitanka.info/books/10845>

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.