

# ДЖОШУА СЛОКЪМ САМ ОКОЛО СВЕТА

Превод от английски: Ирина Флорова, Николай Флоров, —

[chitanka.info](http://chitanka.info)

*На тази, която каза:  
„Спрей“ ще се върне!*

## ПЪРВА ГЛАВА

В красивата провинция Нова Шотландия, разположена край морето, има една планина, наречена Норт Маунтин. С едната си страна тя гледа към залива Фънди, а с другата — към плодородната долина на Анаполис. По северните ѝ склонове растат жилави смърчове, от които са построени много кораби от всякакъв вид. Хората, обитаващи този бряг, са жилави, силни и издръжливи, занимават се с търговия и пътуват по целия свят. Така че един капитан може само да спечели, ако в кръщелното му свидетелство е записано, че е роден в Нова Шотландия. Аз съм роден в едно студено място в студената Норт Маунтин, в един студен февруарски ден, макар че съм гражданин на Съединените щати и съм натурализиран янки, ако изобщо се приеме, че жителите на Нова Шотландия не са янки в най-истинския смисъл на думата.<sup>[1]</sup> И по двете линии моят род се състои от моряци, а ако някой от семейството не стане моряк, то той поне ще покаже склонност да дяла моделчета на кораби и да замисля плавания. Баща ми беше от хората, които, ако се окажат на пустинен остров след корабокрушение, ще намерят пътя към къщи, стига да имат нож и дърво. Той разбираше от кораби, но старият чифлик с глинеата почва, който по едно нещастие стана негов, го държеше като котва. Не го беше страх от вятъра.

Колкото до мен, чудесното море ме омагьоса от самото начало. На осем години аз вече плавах в лодка с други момчета из залива, с големи шансове да се удавя. Като юноша заех важната длъжност корабен готвач на една рибарска шхуна, но не останах дълго в камбуза, защото екипажът се разбунтува при появата на моя първи пудинг със сливи и ме „изхвърли“, преди да съм имал възможност да блесна като кулинарен майстор. Следващата стъпка към заветната мечта беше да се хвана прост моряк на един ветроход с право стъкмяване, който се отправяше на далечно плаване. Така стигнах до командването на кораб не през офицерските каюти, а през кубрика.

Най-хубавият кораб, който съм командувал, беше великолепият „Нордърн Лайт“, на който бях отчасти и собственик. Аз имах право да

се гордея с него, защото по онова време — осемдесетте години — това беше най-хубавият американски ветроход на вода. След това станах собственик и плавах на „Акуиднек“ — един малък барк, който смятах за най-близкия до съвършенство съд, направен от човешка ръка, и който при добър вятър не отстъпваше на параходите. Вече бях направил почти двадесетгодишна кариера на корабен капитан, когато след корабкрушение го изоставих на бразилския бряг. Заедно със семейството ми се завърнах в Ню Йорк на кануто „Либердаде“.

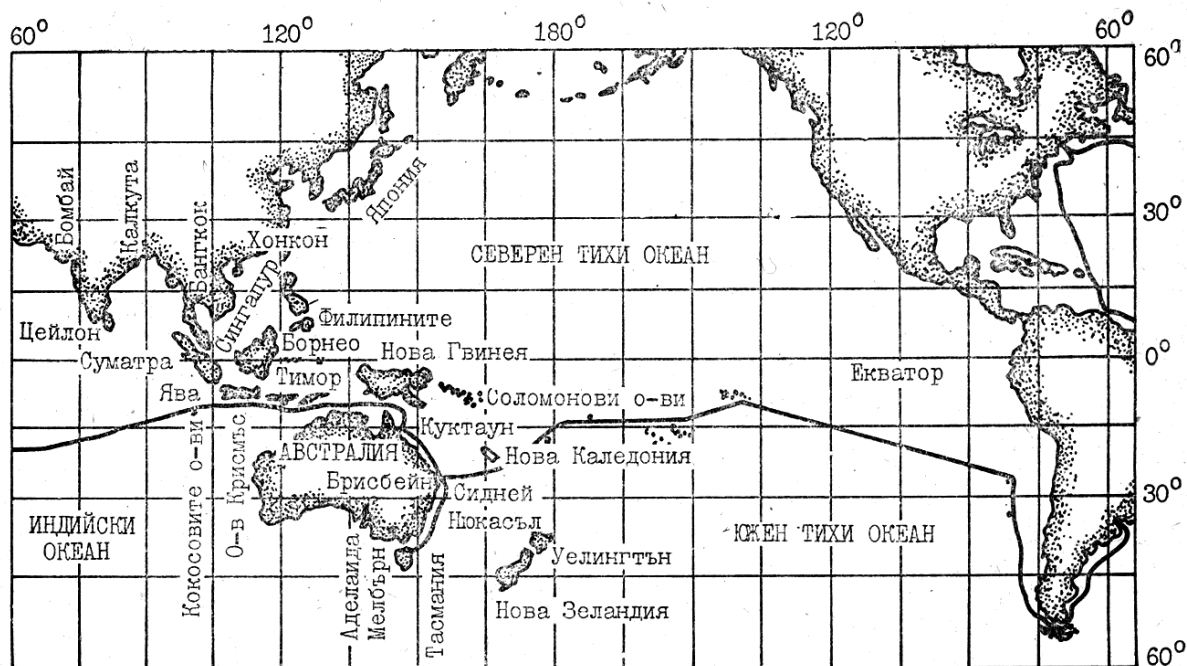
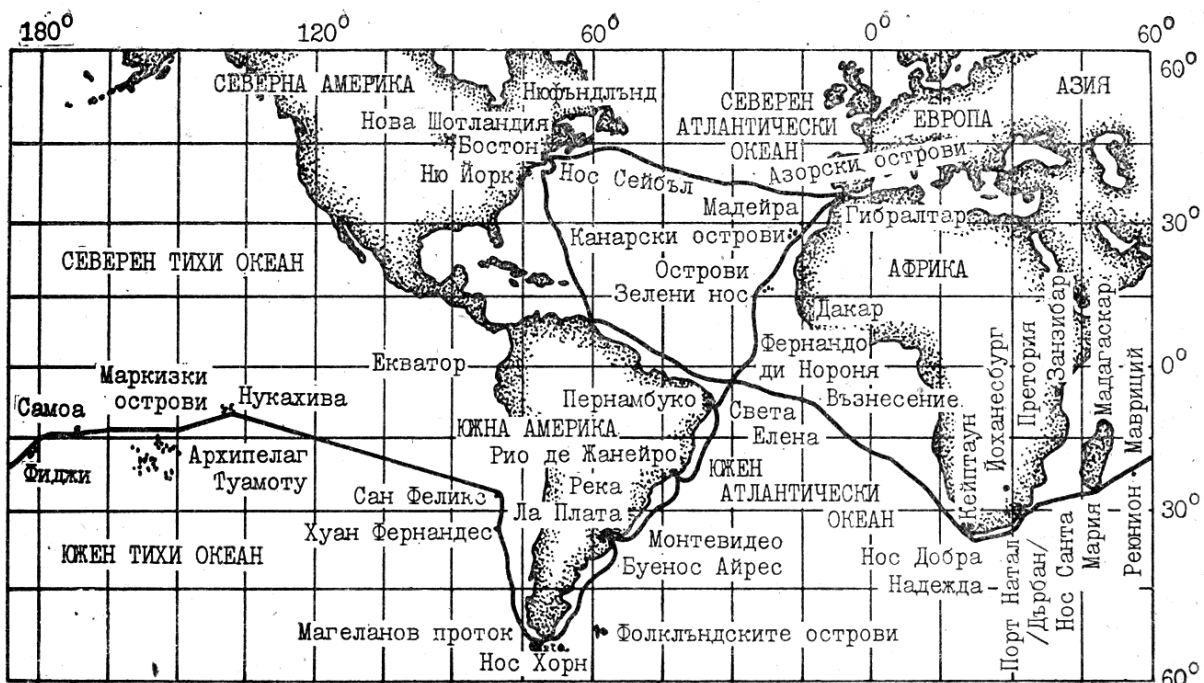
Всички мои плавания бяха до чужди страни. Пренасях товари главно до Китай, Австралия, Япония и Островите на подправките<sup>[2]</sup>. Животът, който водех, никога не ме оставяше да мечтая за брега, чиито обичаи и закони бях почти забравил. Но за ветроходите настанаха лоши времена и аз се опитах да напусна морето. Какво друго можеше да направи старият моряк? Аз бях роден сред ветровете и като изоставих всичко друго, изучих морето така, както малко хора са го изучили. На второ място след мореплаването ме влечеше най-силно корабостроенето. Мечтаех да стана специалист и в двете професии и с течение на времето донякъде осъществих желанието си. От палубата на кораби, издръжливи на най-страшни бури, бях пресмятал какви трябва да бъдат размерите и вида на съда, който да издържи на всякакво време и вълнение. Затова плаването, за което ще разкажа сега, е естествен резултат не само от любовта ми към приключенията, но и от моя опит, събиран цял живот.

През един зимен ден в Бостън, където от една или две години, така да се каже, бях изхвърлен на сушата от стария океан и се чудех дали да се кандидатирам за някой кораб и отново да тръгна по моретата, или да се заловя в някоя корабостроителница, аз срещнах един стар познат, капитан на китоловен кораб, който ми каза:

— Ела във Феърхейвън и аз ще ти дам кораб. Само че има нужда от малък ремонт.

Условията на капитана ми се сториха повече от добри. Щях да получа всякаква помощ, за да подготвя съда за плаване. Приех с голяма радост, защото вече бях разбрал, че не мога да получа работа в корабостроителница, преди да платя петдесет долара на някакво дружество. А колкото до командването на кораб — броят им беше много намален. Почти на всички ветроходи им бяха отсекли мачтите, бяха ги превърнали в баржи за въглища и безславно ги теглеха за носа

от пристанище на пристанище, докато много изпитани капитани  
 трябваше да пуснат котва на брега.



Карта на плаването на „Спрей“ около света (24 април 1895 — 27 юни 1898).

На другия ден пристигнах във Феърхейвън, разположен срещу Ню Бедфорд, и разбрах, че моят приятел се е пошегувал с мене. Седем години преди това някой друг се бил пошегувал с него. „Корабът“ се оказа един много стар шлюп на име „Спрей“, за който съседите казваха, че бил построен в година първа на новата ера. Той беше грижливо поставен на подпори в полето, далеч от солените вълни, покрит с платнище. Няма нужда да казвам, че жителите на Феърхейвън са пестеливи и наблюдателни. В продължение на седем години те са се питали: Какво ли ще прави капитан Ибън Пиърс със стария „Спрей“? Когато се появих аз, клюкарската мрежа веднага заработи: най-сетне беше дошъл някой и за стария „Спрей“.

— Ще го трошите сигурно?

— Не, ще го преправям.

Учудването беше голямо.

— Струва ли си парите? — беше въпросът, на който повече от една година отговарях, че ще го направя да си струва.

Повалих наблизно с брадвата един голям дъб за кил. Фермерът Хауърд ми го превози заедно с още дървен материал, от който щях да направя набора на корпуса на новия съд. После пригодих един казан за пара и котел. Правите дръвчета, които щях да използвам за шпангоути, бяха рендосани и поставени на парата, докато станат гъвкави. После ги огъвах и ги връзвах здраво, докато получат нужната форма. Всеки ден изпод ръцете ми се появяваше нещо ново, а съседите правеха работата приятна.

Настъпи великият миг, когато в корабостроителницата на „Спрей“ новият й форщевен беше поставен и вързан на новия кил. Капитани на китобойни кораби пристигаха отдалеч, за да го огледат. Те твърдяха в един глас, че е превъзходен и че според тях можел „да разчупва лед“. Най-старият капитан топло ми стисна ръката, щом поставих форщевена, и заяви, че „Спрей“ спокойно може да отиде и до Гренландия. Възхваляваният от всички форщевен беше направен от стебло на най-хубавия вид дъб. По-късно, близо до Кокосовите острови, той разцепи едно коралово парче надве и не получи нито една драскотина. На земята не расте по-добро дърво за кораб от белия дъб. Форщевенът, както и всички шпангоути, бяха направени от това дърво, попарени и извити до необходимата форма според всички изисквания. Вече изтичаше март, когато се залових за сериозна работа. Времето

беше студено, но все пак имах достатъчно наблюдатели, които да ми помогнат със съвет. Понякога на хоризонта се задаваше някой капитан и тогава аз просто се облягах на теслата си за малко и си бъбрех с него.

Ню Бедфорд — седалището на капитаните на китобойни кораби — е свързан с Феърхейвън с един мост и пътят не е дълъг. Аз никога не съм съжалявал, когато те се отбиваха при мен. Всъщност от техните пленителни разкази за арктически лов на китове се въодушевих и сложих двойни кници<sup>[3]</sup> на „Спрей“, за да може да се измъква и от ледени блокове.

Пролетта дойде незабелязано и когато ябълките цъфнаха, аз едва бях приготвил шпангоутите. След тях разцъфтяха маргаритките и узряха черешите. Близо до мястото, където вече изчезваше старият „Спрей“, се намираше гробът на почитания Джон Кук — един от първите английски заселници по тези места. Така че новият „Спрей“ се раждаше на свещена земя. От палубата аз можех да протегна ръка и да си набера череша, които растяха на дървото над малкия гроб. Обшивката на новия съд, която скоро започнах да поставям, беше от един и половина инчови дъски от бор от Джорджия. Работата по поставянето на обшивката беше досадна, но когато най-после свърши, калафатенето се оказа лесно. От външния си край дъските не бяха плътно прилепнали, за да могат да се уплътнят с кълчища, но вътрешният им край така плътно прилепваше, че през него не проникваше дори и светлина. Дъските бяха здраво скрепени помежду си с болтове, така че да не създават неприятности. Много болтове и гайки (общо хиляда) бяха употребени и в други части на корпуса. Целта ми беше да направя един здрав и устойчив съд.

Има един закон в регистъра на Лойд, според който ако „Джейн“ изцяло се ремонтира и поднови напълно, то все пак си остава „Джейн“. „Спрей“ се променяше така, че беше трудно да се каже в кой момент умря старият и се роди новият кораб, пък и това нямаше значение. Направих фалшбордовете от 14-инчови пилерси<sup>[4]</sup> от бял дъб и ги покрих с летви от бял бор, дебели седем осми от инча. Пилерсите бяха поставени в двуинчов планшир и уплътнени с тънки кедрови клинчета. Те и досега не са мръднали. Бимсите<sup>[5]</sup> на палубата направих от жълт или джорджийски бор с размери шест на шест инча, поставени на разстояние три фута една от друга. Палубните отвори бяха един за предната рубка (шест на шест фута) за камбуз и един отвор по-назад

(около десет на дванайсет фута) за каюта. И двете помещения се издигаха на около три фута над палубата и подът им беше спуснат ниско в трюма, за да се осигури достатъчно пространство за живот. На празното място покрай стената на каютата си направих койка за спане и рафтове за някои дребни неща, като не забравих да отделя място и за аптечка. В средното помещение под палубата между каютата и камбуза имаше място за запаси от вода, солено говеждо и т.н., които да ми стигнат за много месеци.

Когато корпусът на моя кораб беше здраво сглобен и различните помещения бяха оформени, аз се заех с калафатенето. Някои бяха изразили сериозни опасения, че в този пункт ще се проваля. Аз самият се замислих дали не е по-добре да се обърна към професионалист по калафатенето. Първото шпатловане беше според мен много сполучливо, но някои мислеха другояче.

— Ще изплюе! — извика един жител на Марион, минавайки с кошница миди на гръб.

— Ще избие! — извика друг от Уест Айлънд, когато ме видя да запушвам процепите между поясите с памук.

Бруно само махна опашка. Дори мистър Бен Дж. — прочут капацитет по китоловните кораби, за когото казваха, че е малко изкуфял — ме попита твърде самоуверено дали не мисля, че „ще се развлече“.

— Колко бързо ще се развлече? — викаше моят стар приятел капитанът, когото много буйни кашалоти бяха влекли на буксир. — Кажи ни колко бързо — викаше той, — за да можем да пристигнем в пристанището навреме.

Но аз набих кълчища върху памука, както го бях замислил от самото начало. И Бруно отново размаха опашка, а памукът изобщо не се „развлече“. Когато свърших с калафатенето, намазах дъното с два пласта медна боя, а надводната част и фалшбордовете с два пласта миниум. След това поставих руля и го боядисах, а на другия ден „Спрей“ беше пуснат на вода. Закотвен със старата си и изядена от ръждата котва, той стоеше върху водата като лебед.

Размерите на вече завършения „Спрей“ бяха: пълна дължина — тридесет и шест фута и девет инча, широчина — четиринадесет фута и два инча и газене — четири фута и два инча<sup>[6]</sup>. „Спрей“ тежеше девет тона празен и 12,71 тона натоварен.



След това сложих мачта от един хубав смърч от Ню Хемпшир и всички други принадлежности, необходими за едно късо плаване. С приятеля ми капитан Пиърс вдигнахме ветрилата и полетяхме из залива Бъзърд. Изпитателното плаване мина чудесно. Единственото нещо, което сега тревожеше моите приятели на брега, беше „дали «Спрей» ще компенсира загубите“. Новият съд ми излезе 553,62 долара за материали и тринадесет месеца труд. Аз прекарах още няколко месеца във Феърхейвън, защото от време на време си намирах работа в пристанището по стъкмяването на някой китобоен кораб и това ме задържа по-дълго.

---

[1] Нова Шотландия е канадска провинция, Б.пр. ↑

[2] Молукските острови. Б.пр. ↑

[3] Кница — дървен или метален ъгъл за скрепване на детайли от набора. Б.ред. ↑

[4] Пилерси — колонки, стойки за поддържане. Б.ред. ↑

[5] Бимси — напречни свързки на корабния набор. Б.ред. ↑

[6] Дължина — 11,20 метра, широчина — 4,31 метра, газене — 1,25 метра. Б.ред. ↑

## ВТОРА ГЛАВА

Известно време живях в новия си кораб и ловях риба от брега, докато най-сетне се убедих, че не ме бива дори и стръв да сложа на въдичката. Най-после настана моментът да вдигна котва и да тръгна на истинско плаване. Бях решил да направя плаване около света и тъй като сутринта на 24 април 1895 г. духаше благоприятен вятър, по обяд вдигнах котва и с издути ветрила излязох от пристанището на Бостън, където „Спрей“ беше прекарала зимата в тихия залив. Точно когато сирените свиреха дванайсет часа, шлюпът набра скорост под всички ветрила. След кратка лавировка на ляв галс обърнах яхтата с нос към открито море, гикът ѝ остана на левия борд и ние се плъзнахме ловко покрай фериботите. Един фотограф я беше снимал от вълнолома в Ист Бостън как тържествено се носи с развян флаг на гафела. Сърцето ми беше препълнено с трепет, стъпвах леко по палубата. Чувствувах, че няма връщане и че се бях заел с приключение, чиято важност ми беше съвършено ясна. Не бях искал съвет от никого, защото имах право на свои разбирания по въпроси, които се отнасят до морето. На една лига от доковете на Бостън се убедих, че и най-добрите моряци не са гарантирани в морето, когато видях огромен параход, заседнал на скалите и разбит от вълните. Той е бил с пълен екипаж от моряци, офицери и щурмани. Това беше „Венишън“, който се пречупил на две след удара си в една скала. Така че още в първия час от моето самотно плаване аз имах доказателства, че „Спрей“ може да се справи по-добре поне от този параход, управляван от пълен екипаж, тъй като вече бях стигнал по-далеч от него.

— Вземи си бележка, „Спрей“, и бъди внимателен — казах на глас на моя кораб, докато се плъзгахме безшумно като в приказка през залива.

Вятърът се усили и „Спрей“ заобиколи фара на Диър Айлънд със скорост от седем възла. Той продължи на фордевинд направо за Глостър, където трябваше да си набавя някои риболовни материали. Вълните, които весело танцуваха в залива Масачузетс, посрещаха

яхтата при всяко нейно излизане от водата, за да се разбият в безчетни искрящи скъпоценни камъни, които украсяваха гърдата ѝ след всеки удар. Денят беше чудесен, чист и слънчев. Всяка капка вода, хвърлена във въздуха, ставаше на безценен камък и пръски от морска пяна. „Спрей“ оправдаваше името си, когато в своя стремителен бяг напред грабваше от морето огърлица след огърлица и после все така небрежно ги захвърляше. Ние всички сме виждали миниатюрни дъги пред носа на кораб, но в този ден „Спрей“ беше разгънал такава дъга пред носа си, каквато никога не бях виждал преди. Тогава разбрах, че неговият ангел-пазител беше тръгнал с нас на това плаване.

Скоро се изравнихме с Болд Нейхън, а после оставихме зад кърмата и Марбълхед. По нашия път имаше и други кораби, но нито един от тях не можа да задмине яхтата, която летеше по курса си. Чух унилото дрънчене на камбаната в Нормънс Уо и минах наблизо до рифа, където се разби шхуната „Хеспърс“. „Костите“ от някакво корабокрушение се белееха, изхвърлени на брега. Отпуснах нокбензълния ъгъл на грота, за да облекча управлението. Тъй като вятърът беше силен, една шхуна пред мен свали всички ветрила и влезе в пристанището с голи мачти. Когато „Спрей“ профуча покрай непознатия кораб, забелязах, че някои от платната липсваха, а други висяха на парцали по такелажа — явен резултат от последния шквал.

Насочих шлюпа към едно прекрасно заливче в границите на пристанището на Глостър, за да направя още един оглед на „Спрей“ и да премисля отново плаването и чувствата, които изпитвах. Заливът се белееше разпенен и моят малък кораб се вряза в него, целият обгърнат в пяна. Това беше първият ми опит да пристана сам на борда на кораб и заобиколен от много други съдове. Стари рибарски корабчета бързаха към пристанището, накъдето „Спрей“ се носеше стремглаво с явното намерение да си строши главата о брега. Не знам как избягнах нещастieto, но изплашен почти до смърт, пуснах щурвала, после се спуснах напред и свалих кливера. Шлюпът, естествено, се завъртя от вятъра и долепи борд до един пилон за приставане в наветрената част на пристанището и то така плавно и леко, че не би счупил и яйце. Без да бързам, надянах въжето на пилона и го завързах. От малката тълпа на пристанището се чува радостни викове.

— И един тон да тежеше, нямаше да се справиш по-добре! — извика един стар капитан.

А аз тежах по-малко и от една петнайsetsa от един тон, но не казах нищо, а си придадох само безгрижен и равнодушен вид, сякаш казвах: „О, това е нищо!“ Защото някои от най-способните моряци в света ме наблюдаваха и аз не исках да им се видя „зелен“, тъй като имах намерение да остана в Глостър няколко дни. Само една дума да бях казал и щях да се издам, защото още не можех да си поема дъх от вълнение.

В Глостър останах около две седмици. Товарех най-различни припаси за плаването, които ми бяха предоставени с готовност. Собствениците на пристана, където бях спрял, и на много рибарски съдове натовариха яхтата с големи количества сушена треска и с едно буре течно масло, за да успокоявам разбушувани вълни. Те самите бяха стари капитани и много се интересуваха от плаването, като подариха на „Спрей“ един истински рибарски фенер, който можеше да осветява на голямо разстояние. Наистина този, който би могъл да връхлети върху кораб с такава светлина на борда, ще бъде способен да се сблъска и с кораб-фар. На борда бяха донесени също и един харпун, заострена кука и сак. Един стар моряк каза, че не бива да тръгна без тях. След това пристигна една каса с медна боя — известно средство срещу обрастване, — която дълго време ми беше от голяма полза. Аз положих два пласта от тази боя върху дъното на „Спрей“, докато беше на сухо през време на отлива.

За да си направя малка лодка, аз се изхитрих да срежа на две части една изхвърлена от употреба дори, като направих кърма на едната част. Тази полудори можех лесно да вдигам и спускам за носа, като прекарам гафелгардела на ветрилото през специален блок. Една цяла дори би била тежка и неудобна за сам човек. А очевидно на палубата имаше място само за половин лодка, което в края на краищата беше по-добре, отколкото да нямам никаква. Пък и можех да я управлявам сам. Хрумна ми също, че лодката може да се използва за корито за пране, ако се сложи напреко на кораба, а също и за вана. И наистина моята открита лодка си спечели такава слава като корито, че перачката ми на Самоа не искаше и да чуе за друго.

Да намеря хронометър за плаването сега беше единствената ми грижа. Нашата амбиция да модернизираме корабоплаването изключва възможността морякът да се ориентира и без хронометър; аз самият се бях увлякъл по този начин на мислене. Моят стар и добър хронометър

отдавна беше излязъл от строя. Щеше да ми струва петнайсет долара да го почистят и ремонтират. Петнайсет долара! По обясними причини аз оставих този часовник вкъщи.

От рибарите имах големия фенер, а една дама от Бостън ми изпрати известна сума да си купя голяма лампа с две дюзи, която през нощта осветяваше каютата, а през деня с едно малко приспособление служеше за печка.

Щом се снабдих с всички тези неща, бях вече готов за път и на 7 май отново вдигнах ветрила. Понеже имах малко място за обръщане, докато „Спрей“ набираше ход, ожули боята на един стар кораб за разходки, който тъкмо китосваха и боядисваха за лятно плаване.

— Кой ще плати за това? — изръмжаха бояджиите.

— Аз — отговорих.

— С гротшкота — отекна гласът на капитана на закотвения наблизо „Блубърд“, с което искаше да каже, че аз отплавам.

Може би нямаше изобщо какво да се плаща, освен пет цента за боята, но между старото корито и „Блубърд“, който пое защитата ми, се вдигна такава врява, че първоначалната причина беше напълно забравена. Както и да е, след мен не пратиха никаква сметка.

В деня на моето отплаване от Глостър времето беше хубаво. На излизане от залива пред мен се разкри весела картина — от всички прозорци на една висока фабрика се развяваха кърпички и шапки. Хубавички лица надничаха от прозорците от най-горния до най-долния етаж на сградата и с усмивка ми пожелаваха bon voyage. Някои с викове поискаха да разберат за къде отивам и защо сам. Защо? Когато направих жест, сякаш да се приближа, сто чифта ръце се протегнаха и казаха ела, но брегът беше опасен! Шлюпът излезе от залива при слаб насрещен вятър от югозапад и към обяд остави назад Истърн Пойнт, като при това беше поздравен сърдечно — последната от безбройните любезности, които му бяха оказани в Глостър. Вятърът се усили, „Спрей“ плавно се носеше по вълните и скоро отмина фара на остров Татчър. После го насочих на изток и го оставих да поддържа курса сам и да заобиколи от север рифа Кашис и скалите Еймии, а аз седнах отново да размисля дали изобщо си струва да отивам по-далеч от скалите. Бях казал само, че ще обиколя света със „Спрей“ „въпреки опасностите на морето“, но, изглежда, съм го казал много сериозно. „Договорът“, който бях сключил със себе си, ме обвързваше и аз

продължих по-нататък. Привечер обърнах шлюпа срещу вятъра и на края на рифа Кашис сложих стръв на въдичката и я пуснах за дънна риба на дълбочина трийсет сажена. До мръкване с успех се държах срещу вятъра и извадих на палубата шест риби от вида на треската, както и една охранена и пъргава камбала. Помислих си, че тъкмо това беше мястото, където можех да се запаса с още провизии за из път, затова пуснах плаваща котва да държи кораба с носа към вятъра. Тъй като течението беше югозападно и срещу вятъра, аз бях сигурен, че на сутринта ще намеря „Спрей“ там, където съм го оставил, или някъде наблизо. После вързах моя голям фенер на мачтата и си легнах за пръв път сам в морето, но не за да спя, а да подремя и помечтая.

Бях чел някъде за една рибарска шхуна, която си закачила котвата на кит и той я отвякъл надалече и с голяма скорост. Точно това се случи и със „Спрей“ само че в съня ми. Още не се бях отърсил напълно от него, когато разбрах, че от силния вятър и голямото вълнение няма да мога да почина. През луната пробягваха облаци. Наближаваше буря. Всъщност тя вече беше започнала. Рифовах ветрилата, прибрах плаващата котва и като оставих толкова ветрила, колкото можеше да носи, насочих яхтата към фара Монхигън, където стигнахме на осми май преди зазоряване. Тъй като вятърът беше силен, отправих се към малкото пристанище Раунд Понд, което се намира източно от Пемакуид. Тук останах един ден, докато вятърът бушуваше из боровете на брега. Следващият ден беше добър и вдигнах ветрила, като за първи път след нос Ан направих записка в бордовия дневник. Описах подробно моето приключение с кита.

С нос към изток „Спрей“ се промъкваше покрай брега сред много острови, но по спокойно море. Вечерта на същия ден — 10 май — се изравнихме с един доста голям остров, за който винаги ще мисля, че е Островът на жабите, тъй като оттам ни се обадиха милион гласове. От острова на жабите се отправихме към острова на птиците, наричан Ганит, а понякога Ганит рок, където има един затъмняващ фар, чиято светлина на интервали осветяваше палубата на „Спрей“, докато се плъзгаше покрай брега.

След това взех курс към остров Брайър, където на другия следобед се натъкнах на много кораби, защото това беше рибарски район. Попитах един рибар, който стоеше на котва, за посоката и той ми даде грешен курс. Така „Спрей“ се отправи точно към югозападния

риф през най-коварното течение на залива Фънди, за да влезе в пристанището Уестпорт в Нова Шотландия, където бях живял осем години като момче.

Рибарят може да е казал „изток-югоизток“ — правилния курс, по който се движех, когато му викнах, — но на мен ми се стори, че каза „изток-североизток“, какъвто и курс поех. Преди да се реши изобщо да ми отговори, той използва случая да си задоволи любопитството, за да разбере откъде съм, дали съм сам и дали нямам „нито куче, нито котка“. За първи път в живота си чувах на молба за упътване да ти отговарят с въпрос. Мисля, че човекът беше от островите Форин. За едно нещо бях сигурен — че не беше от остров Брайър, защото се отдръпна да се предпази от една вълна, която плисна през фалшборда, а когато си избърса водата от лицето, изпусна една чудесна треска, която тъкмо прибираще в лодката. Никой от остров Брайър не би направил това. И да има, и да няма риба на въдицата, рибарите от Брайър никога не откъсват поглед от водата. Те просто се грижат за въдицата си и я подръпват или отпускат. Виждах съм как моят стар приятел църковният настоятел У. Д. — един добър човек от този остров, — докато слуша проповедта в църквичката на хълма, протяга ръка над своя ограден стол и, за голям смях на младежите, закача въображаема сепия на въдичката. Те явно не разбират, че за да има добър улов, трябва да има добра стръв — нещо, което не излиза от ума на църковния настоятел.

Радвах се, че стигнах Уестпорт. Сега всяко пристанище би ми се сторило прекрасно след жестокото блъскане, през което минах в бурното югозападно течение, а да се окажа сред стари съученици беше очарователно. Този ден бе 13 май, а 13 е моето щастливо число — факт, отбелязан дълго преди доктор Нансен да тръгне да търси Северния полюс с неговия тринадесетчленен екипаж. Може би той беше чул за моя успех да откарам благополучно един необикновен кораб до Бразилия със същия брой хора. Радвах се да видя дори и камъните на остров Брайър, а аз добре ги познавах. Магазинчето зад ъгъла, което не бях виждал от тридесет и пет години, беше същото, само дето изглеждаше по-малко. Фирмата му беше същата — в това бях сигурен; та аз ли не познавах покрива, където като момчета всяка нощ гонехме една черна котка, за да одерем кожата ѝ и да направим превръзка на един беден сакат човечец. По време на момчешките ни

лудории там живееше Лаури шивачът. На времето той много си обичаше пушката и винаги носеше барута си в задния джоб на палтото, а от устата му стърчеше къса глинена лула. В някой лош момент той слагаше запалената лула в джоба с барута. Особняк беше този мистър Лаури!

На остров Брайър аз направих още един основен преглед на „Спрей“ преди всичко на обшивката, но открих, че дори бурното югозападно течение не беше нанесло никаква вреда. Тъй като лошото време и насрещният вятър продължаваха, не бързах да заобиколя нос Сейбъл. С приятели направихме малък излет по залива Сейнт Мери, познат с моряшките си традиции, и се върнахме обратно на острова. След това отплавах, но поради мъглата и насрещния вятър на другия ден се отбих в Ярмут. Тук прекарах няколко приятни дни, като взех на борда малко прясно масло, един барел картофи, напълних шест барела<sup>[1]</sup> вода и сложих всичко под палубата. В Ярмут купих и прословутия си тенекиен часовник — единственото средство за измерване на времето, което имах през цялото плаване. Той струваше един долар и половина, но тъй като стъклото му беше счупено, търговецът ми го продаде за един долар.

---

[1] Барел = 143,198 литра (течност) и 163,7 литра (за твърди мерки). Б.ред. ↑



## ТРЕТА ГЛАВА

Подредих и закрепих здраво моите провизии, защото пред мен беше бурният Атлантик. Спуснах стенгата, за да увеличи устойчивостта на „Спрей“. След това натегнах още веднъж талрепите, проверих бушприта и дали лодката е вързана здраво, защото дори и през лятото при пресичането на океана човек може да попадне на лошо време.

Всъщност лошото време се беше задържало вече много седмици. Но на първи юли след една внезапна буря вятърът задуха от северозапад, което беше много благоприятно за моето плаване. На другия ден насрещното вълнение беше утихнало и аз отплавах от Ярмут, като се простих за последен път с Америка. Записката за моя първи ден в Атлантика на борда на „Спрей“ е много кратка: „9,30 ч. сутринта отплавах от Ярмут, в 4,30 следобед минах покрай нос Сейбъл; разстояние три кабелта от сушата; скорост осем възла. Вятър от с.з.“

Преди да залезе слънцето, в тихата вода откъм подветрената страна на източното крайбрежие, край което „Спрей“ се носеше плавно, седнах да вечерям с ягоди и чай.

По пладне на 3 юли стигнах на траверс остров Айънбаунд. „Спрей“ отново беше в отлична форма. Тази сутрин една голяма шхуна излезе от Ливърпул, Нова Шотландия, и се отправи на изток. След пет часа „Спрей“ я остави зад кърмата си. В 6,45 часа вечерта наближих фара на нос Чебукто, близо до пристанището на Халифакс. Вдигнах флага и обърнах на фордевинд, като отминах остров Джордж преди мръкване, за да заобиколя откъм изток остров Сейбъл. По целия бряг има много фарове. Самбро — Скалата на воплите — също има фар, който обаче пътническият кораб „Атлантик“ не е видял в нощта на своята ужасна катастрофа. Навлизайки в безкрайния океан, аз гледах как светлина след светлина потъваха зад кърмата ми, докато и Самбро, последната от тях, остана зад хоризонта. Останал сам, „Спрей“ продължи по своя курс. На 4 юли в 6 часа сутринта взех два рифа на

ветрилата, а в 8,30 ги отпуснах. В 9,40 вечерта съзрях само сиянието на фара на западния край на остров Сейбъл, който може да се нарече и Островът на трагедиите. Мъглата, която до този момент не ме безпокоеше, падна зад морето като плащеница. Попаднах в един облак, откъснат от цялата вселена. Повече не виждах никаква светлина. С помощта на лота, който хвърлях час по час, разбрах, че малко след полунощ съм минал източния край на острова, и скоро щях да се измъкна от опасностите на сушата и плитчините. Вятърът беше силен, макар че в мъглата ми се струваше да идва откъм юг-югозапад. Говори се, че остров Сейбъл се е скъсил в продължение на няколко години от четиридесет на двадесет мили. От трите фара, построени на него след 1880 г., два са били погълнати от водата и скоро щял да бъде пометен и третият.

След като беше плавал цял ден по развълнувано море, вечерта на 5 юли „Спрей“ си науми, че може да продължи без помощта на кърмчия. Насочвах го на юг-югоизток, но тъй като вятърът задуха от по-малък ъгъл, той пое курса на югоизток, като правеше по осем възла — едно от добрите ми постижения. Вдигнах всички ветрила, за да пресека бързо пътя на океанските кораби и да стигна благоприятните води на Гълфстрийм. Преди смрачаване мъглата се вдигна и аз успях да зърна слънцето точно когато докосваше морето. Наблюдавах го, докато изчезна от погледа ми. После обърнах поглед на изток и там, сякаш на върха на бушприта, видях усмихната и пълна луната да изплува от водата. Самият Нептун да се беше прехвърлил през борда, нямаше така да ме стресне.

— Добър вечер, господине — извиках аз, — радвам се да ви видя!

Оттогава започнаха дългите ми разговори с човека на луната. Той беше моят изповедник по време на плаването.

Около полунощ мъглата ме притисна още по-плътнo откогато и да било. Човек просто можеше да „ходи“ по нея. Така продължи няколко дни, докато вятърът се усили и премина в щорм. Вълните станаха огромни, но моят кораб беше добър. Все пак мъглата ме потискаше и ме караше да се чувствавам самотен като насекомо на сламка сред природните стихии. Завързах щурвала и моят „Спрей“ продължи по курса, така че докато той плаваше, аз спях.

През тези дни ме обзе някакво особено чувство. Паметта ми работеше с поразителна сила. Зловещото, незначителното, великото, малкото, чудесното, обикновеното се редуваха в съзнанието ми в някаква магическа последователност. Спомнях си случки от моя живот, които ми се струваха така далечни, сякаш принадлежаха към едно по-предишно съществуване. В ушите ми звучаха гласовете на миналото и разказваха със смях или плач историите си, които бях чувал в различни краища на земята.

Чувството ми за самота се разпръсна веднага щом щормът се усили — вече имах много работа. Когато отново настана хубаво време, пак се върна онова чувство за самота, от което не можех да се отърся. Често си говорех на глас, като давах команди по управлението на кораба, защото ми бяха казвали, че ако непрекъснато мълча, мога да загубя говора си. Когато слънцето достигна меридианна височина, извиках: „Осма камбана“<sup>[1]</sup>, както е обичаят на големите кораби. Друг път от каютата си се провиквах на въображаемия кърмчия:

— Колко държиш сега?

Или пък:

— На курса ли си?

Но като не получавах отговор, още по-осезателно чувствавах самотата си. Гласът ми звучеше глухо в празния въздух и аз се отказах от този си навик. Но скоро се сетих, че като момче обичах да пея: защо да не опитам сега, когато няма на кого да досаждам? Моят музикален талант никога не е пораждал завист у другите, но там, насред Атлантика, трябваше да ме чуете как пея, за да разберете как стоят нещата. Трябваше да видите как подскачаха делфините, когато захласнато пеех на вълните и морето, и всичко живо, което беше в него. Стари костенурки с големи очи показваха глави от водата, докато пеех „Джони Бокър“, „Ние ще платим на Дарби Дойл за неговите ботуши“ и други подобни. Делфините, общо взето, ме оценяваха много повече от костенурките — те скачаха далеч по-високо. Един ден, докато си тананиках любима песничка (мисля, че беше „Вавилон пада“), един делфин скочи по-високо от бушприта. Ако „Спрей“ се движеше малко по-бързо, щеше да го загребе. Морските птици, които плуваха около яхтата, се държаха доста плахо.

На 10 юли, осмия ден в морето, „Спрей“ беше на хиляда и двеста мили източно от нос Сейбъл. Сто и петдесет мили за едно денонощие

са добро постижение за такъв малък съд. Вечерта на 14 юли в прекрасно настроение всички моряци на борда извикаха:

— Виждам кораб!

Корабът беше една баркентина на три румба откъм наветрената страна. След това падна нощта. Моят кораб плаваше без кърмчия. Вятърът беше южен, а ние се движехме на изток. Ветрилата му бяха спретнати като ветрилата на наutilus<sup>[2]</sup>. Те работиха безотказно през цялата нощ. Аз често излизах на палубата, но намирах всичко на мястото си. От юг духаше поривист ветреца. Рано сутринта на 15 юли „Спрей“ приближи непознатия кораб, който се оказа „Ла Вагиса“ от Виго. Вахтеният на топа на мачтата забелязал „Спрей“ предишната вечер. Когато го приближих, капитанът ми прати по едно въже бутилка вино, вързана за гърлото. Беше чудесно вино. Той ми изпрати и визитната си картичка. Казваше се Хуан Гантес. Според мен беше добър човек, както всички испанци, но когато го помолих да съобщи, че с мен „всичко е наред“, той вдигна високо рамене. А когато помощникът му, който знаеше за моята експедиция, му каза, че съм сам, той се прекръсти и си влезе в каютата. Вече не го видях. При залез-слънце неговият кораб беше на такова разстояние зад кърмата ми, на каквото беше предишната вечер пред носа ми.

Плаването вече съвсем не беше толкова монотонно, както в началото. На 16 юли вятърът духаше от северозапад, а океанът беше гладък. Един голям барк се появи откъм подветрения борд, като се движеше в моята посока. В 2,30 часа следобед бях на достатъчно разстояние от непознатия кораб, за да си говорим. Това беше баркът „Ява“ от Глазгоу, тръгнал от Перу за Куинстаун да вземе товар. Старецът капитан много ми приличаше на мечка, макар че в Аляска веднъж срещнах мечка, която имаше по-приветлив вид. Поне тя даде вид, че ѝ е приятно да ме срещне, докато този посивял мечок... Предполагам, че моите викове са нарушили следобедния му сън, а пък това, че моят шлюп изпревари големия му кораб, му поддържа като червено платно на бик. С леките ветрове в този и двата предидущи дни аз имах несъмнено преимущество пред тежките кораби. Вятърът беше слаб, неговият кораб беше тежък, с обрасло дъно и бавно се придвижваше напред, докато „Спрей“ с издут дори при слаб вятър грот беше бърз и пъргав.

— Откога е затишието тук? — изрева капитанът на „Ява“, когато се приближих достатъчно.

— Не знам, капитане — извиках с всичка сила, — не съм стоял тук много.

При тези думи помощникът на бака се ухили широко.

— Тръгнах от нос Сейбъл преди четиринадесет дни — добавих аз. (Бях вече преполовил разстоянието до Азорските острови.)

— Помощник — изрева той на първия си офицер, — помощник, ела да чуеш какви ги дрънка този янки. Свали флага, помощник, свали флага!

В края на краищата в най-добро настроение „Ява“ отстъпи пред „Спрей“.

Острата болка на самотата, която ме мъчеше в началото, вече никога не се появи. Бях проумял една тайна, сякаш бях излязъл от мъгла. Срегнах разярения Нептун, но той разбра, че аз не се отнасям към него с презрение, и ме остави да продължа да пътешествувам.

На 18 юли съм записал в дневника: „Прекрасно време. Вятър откъм юг-югозапад. Наоколо подскачат делфини. Паракорветът «Олимпия» мина в 11,30 сутринта на 34°50' з.д.“

— Три минути остават до и половина — извика капитанът, когато ми даваше дължината и времето. Възхитих се на деловия вид на „Олимпия“; все пак имам чувството, че капитанът малко прекаля, като настояваше на точността на своите изчисления за местонахождението си. Когато си в открито море, това не е опасно. Но прекалената самоувереност според мен беше причината за катастрофата на презокеанския лайнер „Атлантик“ и на много други като него. Капитанът прекалено разчиташе на изчисленията си. Около „Олимпия“ не скачаше нито един делфин. Делфините винаги предпочитат ветроходите. Капитанът беше млад човек и, предполагам, с добро име.

Земя! Сутринта на 19 юли един загадъчен купол като сребърна планина израсна в морето. Макар че сушата беше изцяло скрита от бялата като сребро и блестяща на слънцето омара, аз бях сигурен, че това е остров Флорес. В 4,30 следобед се намирах на траверса му. Омарата се беше разнесла. Флорес се намира на 174 мили от Фаял. Макар че е висок остров, той не е бил открит дълго след като основната група острови била колонизирана.

Рано на 20 юли видях Пику да се извисява над облаците откъм десния борд. Щом слънцето вдигна утринната мъгла, пред очите ми започнаха да се появяват ненадейно остров след остров. Когато ги наближих, започнах да различавам ниви и — „о, колко зелени бяха житата!“ Само този, който е виждал Азорските острови от палубата на кораб, може да разбере красотата на сушата сред океана.

В 4,30 часа следобед хвърлих котва във Фаял, точно осемнайсет дни след като тръгнах от нос Сейбъл. Американският консул ме посрещна в една елегантна лодка и ме отведе до вълнолома, а един млад морски офицер, който се страхуваше за сигурността на моя кораб, се качи на борда и си предложи услугите като лоцман. Младежът без съмнение можеше да се справи с един военен кораб, но „Спрей“ беше прекалено малък за натруфената униформа на гърба му. Все пак, след като разблъска всички съдове в пристанището и потопи една баржа, „Спрей“ пристана на кея, без да пострада особено. Разбрах, че този превъзходен „лоцман“ очакваше възнаграждение, но дали защото неговото правителство, а не аз щеше да плати за изваждането на баржата, или защото не потопи „Спрей“ — това и досега не ми е ясно. Но аз му прощавам.

Когато пристигнах на Азорските острови, беше сезонът на плодовете. Скоро на борда имаше толкова много плодове от най-различни сортове, че изобщо не знаех какво да ги правя. Островитяните обикновено са най-любезните хора на света, но аз никъде не срещнах по-сърдечни хора оттук. Азорските острови не са богата колония. Бремето на данъците е тежко, привилегиите са малко и въздухът, който хората дишат, е може би единственото нещо, което не се облага. Метрополията не допуска в пристанището чуждестранни пощенски кораби. Пощенският кораб от Орта трябва първо да спре в Лисабон, уж да се дезинфекцира, а в действителност да вземат такса от него. Моите писма, които пуснах в Орта, стигнали в Съединените щати шест дни по-късно от писмата, които изпратих тринадесет дни по-късно от Гибралтар.

На другия ден след моето пристигане беше празникът на някакъв голям светец. Лодки, натоварени с хора, пристигаха от други острови да празнуват в Орта — столицата и Ерусалима на Азорските острови. Палубата на „Спрей“ беше претъпкана от сутринта до вечерта с мъже, жени и деца. В деня след празника един добросърдечен островитянин

запрегна конете си и целия ден ме разкарва по красивите пътища на Фаял.

— Защото — каза ми той на развален английски, — когато бях в Америка и не знаех нито една английска дума и ми беше много трудно, намери се човек, който има време да изслуша моята история. Тогава аз обещах на моя добър светия, че ако някога чужденец дойде в моята страна, ще се опитам да го направя щастлив.

За нещастие, този господин доведе преводач, за да мога аз „да науча повече за страната“. Този човек едва не ме умори с неговите неспирни приказки за кораби и плавания, за лодките, които е карал — изобщо за неща, които не исках и да чуя. Моят приятел и домакин така и не можа да си отвори устата. Преди да се разделим, ми даде такава гощавка, която би развеселила сърцето и на принц, но той беше съвсем сам в къщата си. „Жена ми и децата почиват ей там — каза той и посочи гробището на отсрещната страна на пътя, — а аз се преместих в тази къща, за да съм близо до мястото, където се моля всяка сутрин.“

Останах във Фаял четири дни — с два дни повече, отколкото бях предвиждал. Задържа ме сърдечността на островитяните и тяхната трогателна простота. Една девойка, невинна като ангел, дойде на кея и каза, че ще плава на „Спрей“, за да иде до Лисабон. Можела да готви летящи рибки, но най я бивало да приготвя треска. Брат ѝ Антонио служеше за преводач и намекна, че във всеки случай той би искал да дойде на плаването. Сърцето му го теглеше към някой си Джон Уилсън и беше готов да обиколи и двата носа<sup>[3]</sup>, но да стигне Америка и да се срещне с приятеля си.

— Познаваш ли Джон Уилсън от Бостън? — извика той.

— Познавах един Джон Уилсън — казах, — но не от Бостън.

— Той има една дъщеря и един син — добави Антонио, за да идентифицира приятеля си.

Ако тези редове стигнат до търсения Джон Уилсън, имам поръчение да му предам, че „Антонио от Пику не го е забравил“.

---

[1] На големите ветроходи камбаната е биела един път на всеки половин час, така че вахтата се е сменяла при осмата камбана, т.е. на всеки четири часа. Б.пр. ↑

[2] Главногo с ципести крайници, за които се смятало, че ги използва като ветрила. Б.пр. ↑

[3] Става дума за нос Хорн и нос Добра надежда. Б.пр. ↑



## ЧЕТВЪРТА ГЛАВА

От Орта вдигнах ветрила рано на 24 юли. Отначало духаше слаб югозападен вятър. Заедно с изгрева връхлетяха шквалове, но аз предвидливо бях рифовал ветрилата. Едва успях да свърша това с грота и от планините връхлетя шквал с такава сила, че си помислих дали няма да счупи мачтата. Един от наветрените въжени талрепи беше отнесен, а друг се оплете. Тенекиеният ми леген, подхванат от вятъра, прелетя през един френски учебен кораб откъм подветрения борд. Общо взето, през целия ден, докато плавах в подножието на планините, бушуваха шквалове. Затова свих покрай един нос и влязох в малко заливче, за да оправя скъсаните от вятъра въжета. Едва бях спуснал ветрилата, когато една лодка с четири гребла изхвъркна от някакъв процеп в скалите с митничар на борда, който явно сметнал, че си има работа с контрабандист. С голяма мъка успях да го накарам да разбере истината за моя случай. Но другият от лодката, моряшко момче, разбра как стоят нещата и докато ние се разправяхме, то скочи на палубата и върза новите талрепи, които бях приготвил. После любезно ми помогна да „постегна такелажа“. Този жест промени нещата напълно и моята история изведнъж се изясни. Така е в живота — тежко на този, който остане без приятел!

„Спрей“ отмина остров Пику с изправен такелаж и се насочи към подветрената страна на остров Сан Мигел, с който се изравнихме сутринта на 26 юли, гонени от силен вятър. По-късно същия ден се разминахме с елегантната парна яхта на принца на Монако, която отиваше във Фаял. При едно предишно плаване принцът не уведоми за своето посещение, за да „избегне посрещането“, което старейшините на острова искали да му устроят. Не мога да си обясня, както и хората в Орта, защо толкова се е страхувал от овации? Откак бях стигнал островите, аз се хранех с пресен хляб, масло, зеленчуци и всякакви плодове. На борда на „Спрей“ най-много имаше сливи и аз ги ядях, без да ми се свидят. Имах и бяло сирене от Пику, което американският генерален консул, генерал Манинг, ми беше подарил.

Ядях го заедно със сливите, но през нощта се запревихах от спазми. Вятърът доста се засили, а на югозапад небето тежко надвисна. Бях развил ветрилата, но сега отново трябваше да ги рифовам. Свалих как да е грота между две спазми, извадих някак си въженцата и ги вързах едно по едно за двойно рифоване. Тъй като бях в открито море, трябваше да спазя строго правилата на благоразумието, да сваля ветрилата и веднага да се прибера в каютата. В морето винаги съм бил предпазлив, но тази нощ в надигащата се буря оставих ветрилата. Макар и рифовани, те бяха твърде голяма площ за такова лошо време. А се погрижих дори и шкотите да са здраво вързани. С една дума, трябваше да остана на дрейф, а не го направих. Вместо това оставих кораба с двойно рифован грот и цял кливер и го насочих по курса му. След това слязох долу и се хвърлих на пода на каютата със страшни болки. Не мога да кажа колко съм лежал, защото не бях на себе си. Когато усетих да се съвземам, разбрах, че големи вълни подмятат шлюпа, и като погледнах през люка, с удивление видях един висок мъж на щурвала. Ръката му беше сграбчила твърдо дръжките на щурвала и ги стискаше като в менгеме. Човек може да си представи моето изумление. По дрехите личеше, че е чужденец. Голямата му червена барета беше килната над лявото ухо, а изпод нея стърчаха рунтави черни бакенбарди. Биха го взели за пират в което и да е кътче на света. Докато гледах втренчено застрашителния му вид, забравих за бурята и се чудех дали е дошъл да ми пререже гърлото. Той сякаш разбра моите мисли.

— Сеньор, не съм дошъл да ви сторя зло — каза той и си свали баретата. Една бегла усмивка, но все пак усмивка, заигра на лицето му, което щом заговори, стана по-приятно. — Дойдох не за да ви сторя зло. Плавал съм без заплащане, но никога не съм бил по-лош от контрабандист. Аз съм от екипажа на Колумб — продължи той, — аз съм лоцманът на „Пинта“ и дойдох да ви помогна. Лежете спокойно, сеньор, а тази нощ аз ще управлявам вашия кораб. Вие имате треска, но утре ще се оправите.

Помислих си, че самият дявол е решил да плава под ветрила. И той отново сякаш прочете мислите ми и възкликна:

— Пред нас е „Пинта“. Трябва да я настигнем. Давай, давай! Vale, vale, my vale!<sup>[1]</sup> — И като отхапа голямо парче тютюн от една черна кесийка, каза: — Сбъркахте, капитане, че смесихте сирене със

сливи. На бялото сирене никога не вярвай, ако не знаеш от какво е направено. *Quien sabe*<sup>[2]</sup>, може да е от *leche de Capra*<sup>[3]</sup> и бързо се разваля.

— Спри — извиках аз, — стига си ме поучавал!

Постлах един дюшек на коравия под и легнах върху него, но очите ми през цялото време не се откъсваха от странния гост. Той спомена още веднъж, че ще имам „само болки и температура“, подсмихна се и затананика някаква лудешка песен:

*Високи са, високи са вълните,  
раздира бурята просторите!  
Писука птица морска в висините!  
Високи са Азорите!*

Стори ми се, че кризата минава, защото станах раздразнителен, и казах:

— Твоите песни са ми противни, а твоят *Azor*<sup>[4]</sup> трябва да е в курника, ако беше една почтена птица!

Помолих го, ако смята още да пее, да върже останалата част от песента с едно въже. Все още бях зле. Огромни вълни се разбиваха върху „Спрей“, но с трескавия си мозък мислех, че са лодки, които небрежни докери хвърлят от вагони върху кея, където „Спрей“ беше вързан без кранци на бордовете.

— Ще си разбиеете лодките, но „Спрей“ няма да нараните. Той е здрав! — виках аз.

Когато болките преминаха и температурата спадна, видях, че от палубата, бяла като зъб на акула от пяната на обливащите я вълни, бяха отнесени всички неприкрепени вещи. За мое удивление видях, че сега, посред бял ден, „Спрей“ препускаше като състезателен кон по същия курс, на който го бях оставил. През нощта и самият Колумб не би могъл да го държи по-точно по курса. „Спрей“ беше изминал деветдесет мили в бурно море. Бях благодарен на стария лоцман, но се поучудих защо не е свалил кливера. Бурята започна да стихва и към обед слънцето блесна. От кулминацията на слънцето и разстоянието, отмерено от лага, разбрах, че през цялото денонощие той е поддържал

верния курс. Аз се бях пооправил доста, но нито този ден, нито на другата нощ вдигнах рифованите ветрила, макар че вятърът спадна. Проснах мокрите си дрехи на слънцето, легнах и заспах. И тогава, не щеш ли, пак ме посети моят стар приятел от предишната нощ, този път, разбира се, насън.

— Ти направи добре, че ме послуша снощи — каза той, — и ако нямаш нищо против, често ще те посещавам по време на плаването, просто от любов към приключенията.

Като каза каквото имаше да каже, той отново свали шапка и изчезна по същия тайнствен начин, по който се и появи. Навярно се беше върнал на призрака „Пинта“. Събудих се много ободрен и с чувството, че съм се срещнал с приятел и моряк с огромен опит. Събрах изсъхналите си дрехи и изхвърлих всички сливи през борда.

28 юли беше изключително хубав ден. От северозапад духаше лек вятър, а въздухът беше благоуханен. Прегледах гардероба си и избрах една бяла риза за случай, че приближа някое пътническо корабче. Изпрах си някои дрехи, за да ги изчистя от солта. След всичко това огладнях. Запалих печката, предпазливо сварих няколко круши и внимателно ги оставих настрана, за да си направя канче ароматно кафе. Сложих захар и сметана и на двете. Върхът на всичко беше гозбата от дребно нарязана риба, която стигаше за двама. Бях отново здрав и имах вълчи апетит. През време на обяда една голяма глава лук се опушваше на двойната лампа, за да я изям по-късно. Днес го ударих на живот!

Следобед „Спрей“ мина покрай една голяма костенурка, заспала върху вълните. Събудих я, ако изобщо е успяла да се събуди, като я промуших с харпуна през врата. Голяма мъка видях, докато я кача на палубата, но най на края успях, като закачих фаловете за една от перките ѝ, защото тя тежеше едва ли не колкото кораба ми. Видях и други костенурки и съоръжих едно приспособление с два-три блока, за да ги вдигам на палубата: ако използвах фаловете, трябваше всеки път да свалям грота, а вдигането на огромното ветрило съвсем не беше лека работа. Пържолата от костенурка беше добра. Не можех да се оплача от готвача, пък и той не се оплакваше от мен. Никога не е имало толкова сплотен екипаж! Менюто за тази вечер включваше пържола от костенурка, чай с препечен хляб, пържени картофи и пушен лук; за десерт имаше компот от варени круши и сметана.

Същия следобед минах покрай една вахта, която плаваше свободно по вълните. Беше боядисана в червено и съоръжена с шестфутов прът.

Времето рязко се промени и повече не хванах нито костенурка, нито риба. На 31 юли от север връхлетя внезапна буря със силно вълнение и аз рифовах ветрилата. Този ден „Спрей“ измина само петдесет и една миля. На първи август бурята и вълнението продължиха. През цялата нощ „Спрей“ лавираше под рифован грот и кливер. В три часа следобед бурята скъса изцяло кливера от бушприта и го раздра на парцали. При падането на нощта вързах стаксела на един щаг. Колкото до кливера — хич не ме е грижа; запазих си няколко парчета от него да си бърша съдовете. На трети август бурята утихна и аз забелязах много признаци на приближаваща суша. Тъй като лошото време се беше отразило зле на камбуза, а аз си бях наумил да си изпека хляб, накладох огън в една тенджерата на палубата. Една от най-забележителните черти на корабното готвене е, че апетитът на моряка винаги е добър — един факт, който осъзнах, докато работех като готвач на рибарско корабче през вече споменатите дни на моето юношество. След като свърших с обяда, седнах и с часове четох за живота на Колумб. С напредването на деня забелязах, че всички птици летят в една посока, и си казах: „Там е сушата.“

На 4 август рано сутринта „открих Испания“. Видях огънове по брега и разбрах, че страната е обитаема. „Спрей“ продължи по курса си, докато приближи брега някъде край Трафалгар. После мина през Гибралтарския проток и хвърли котва в три часа следобед на същия ден, след по-малко от 29 дена плаване от нос Сейбъл. В края на първия етап от това плаване здравето ми беше отлично. Не само че не бях преуморен или притеснен, но бях по-добре от всякога в живота си, макар и да приличах на рифщерт. Дълго след като хвърлих котва, видях през протока откъм Африка да минават два италиански барка, с които се бях изравнил при изгрев-слънце. „Спрей“ ги беше изпреварил, преди да стигне Тарифа. Доколкото на мен ми е известно, той надмина всички кораби при пресичането на Атлантика с изключение на параходите.

Дотук всичко добре, но бях забравил да си взема медицинско свидетелство от Орта и когато пристанищният лекар — едно свирепо старче — дойде на инспекция, на кораба избухна „пожар“. Това

всъщност беше за добро. Ако искате да се разберете с един истински британец, трябва първо хубаво да се изпокарате с него. Това ми беше известно и затова посрещнах огъня с огън.

— Е, добре — съгласи се той най на края, — вашият екипаж е здрав без съмнение. Но кой знае какви болести са върлували в последното ви пристанище? — забеляза напълно разумно. — Вас трябва да ви затворим в крепостта, господине — заплашително се развика докторът, — но карай! Имате разрешението за влизане в пристанището, господине! Давай, кърмчия!

Повече не видях пристанищния лекар.

На другата сутрин един парен катер, много по-дълъг от „Спрей“, се приближи до борда, доколкото можа. Той донесе поздрави от адмирал Брус — командувачия морски офицер, — както и съобщението, че на кея на арсенала е отредено място за „Спрей“. Това беше някъде на новия пристан. Аз бях хвърлил котва сред местните кораби в старото пристанище, където беше неудобно и брегът беше неравен. Естествено, зарадвах се да се преместя и го направих при първия удобен случай, като си мислех за висшето общество, където щеше да се озове „Спрей“. Това бяха бойните кораби „Колингуд“, „Бафльор“ и „Комърънт“. По това време те стояха там на котва и по-късно бях приет по царски на борда им.

— Оставете я там! — бяха думите, с които ме поздрави адмирал Брус при посещението ми в Адмиралтейството. Благодарих му за любезността да ми предложи котвена стоянка, до която ме изтегли парният катер. — Колкото до пристана — нищо не ни струва, стига на вас да ви е удобно. Даже ще ви изтеглим, щом решите да тръгнете. А сега кажете, какъв ремонт искате да направим? Ало, „Хийб“, можете ли да пратите вашия майстор на ветрила? На „Спрей“ е нужен нов кливер. Работилницата за строеж и ремонт ли е? Ще се погрижите ли за „Спрей“? А бе, човече, ти трябва да си й взел душата, за да пресечеш сам океана за двадесет и девет дена! Но тук ще ти улесним живота!

В Гибралтар дори за кораба „Колингуд“ на нейно величество не са се грижили така, както за „Спрей“.

Същия ден по-късно чух, викове:

— Ало, „Спрей“, госпожа Брус иска да дойде на борда да се запознае със „Спрей“. Днес удобно ли е?

— Много! — извиках радостно.

На другия ден сър Ф.Карингтън, по това време губернатор на Гибралтар, придружен от други висши офицери от гарнизона и всички капитани на бойните кораби, дойдоха на борда и се подписаха в корабния дневник на „Спрей“.

И отново викове:

— Ало, „Спрей“, здравейте! Поздрави от командира Рейнолдс. Поканен сте „у дома“ на борда на парахода „Колингуд“ на нейно величество в 4,30 часа следобед. Не по-късно от 5,30.

Вече бях намекнал за бедния си гардероб и за това, че ролята на конте не ми допада.

— Господине, очакват ви в цилиндър и фрак!

— Тогава не мога да дойда.

— По дяволите! Елате така, както сте; ние това и искахме да кажем.

— Ест, сър.

Гощавката на „Колингуд“ беше хубава, а да си бях сложил и копринена шапка, висока до луната, пак нямаше да мога по-добре да се забавлявам и да бъда по-сърдечно приет. Даже и на огромния си боен кораб англичаните се отпускат, щом чужденец прекрачи трапа. А когато кажат „у дома“, те знаят какво говорят.

От само себе си се разбира, че човек не може да не хареса Гибралтар. Как да не обикнеш едно толкова гостоприемно място? Два пъти в седмицата от двореца на Адмиралтейството идваха зеленчуци, а мляко — всяка сутрин.

— Ало, „Спрей“, здравейте! — ще се провикне адмиралът. — Утре е зеленчуковият ви ден, господине!

— Ест, сър!

Из стария град скитах много, а един артилерист ме преведе през издълбаните в скалата галерии дотам, докъдето е разрешено да ходят чужденци. В света няма други изкопни съоръжения за военни цели, направени така майсторски, както в Гибралтар. Изправен пред изумителните укрепления, човек забравя, че се намира в онзи Гибралтар, който познава от малкия стар учебник по география.

Преди да отплавам, бях поканен на пикник у губернатора, офицерите от гарнизона и командирите от военните кораби в базата. Беше великолепно. Миноносец номер 91 откара нашата компания със

скорост 22 възла до мароканския бряг и обратно. Денят беше отличен и прекалено безметежен, за да го прекараме на брега. Затова никой не слезе в Мароко. Миноносец номер 91 трептеше като лист, докато препускаше по морската повърхност с най-голяма скорост. Командуваше го младши лейтенант Баучър, на вид същинско момче, който се справяше с работата си с уменията на опитен моряк. На следващия ден обядвах с генерал-губернатора Карингтън в къщата Лайн Уол, която някога е била францискански манастир. В тази интересна сграда са запазени останки от четиринайсетте обсади, които Гибралтар е преживял. На следващия ден вечерях с адмирала в резиденцията му — един дворец, който някога е бил сграда на наемните войски. Навсякъде, където отидех, ме посрещаха с едно здраво приятелско ръкостискане, което ми даваше сила да се преборя с очакващите ме дълги дни в морето. Трябва да призная, че отличната дисциплина, ред и бодрост, които царяха в Гибралтар, бяха най-забележителното нещо в знаменитата крепост. Огромният търговски оборот, който се извършваше там, не беше по-шумен от хода на добре екипиран кораб в тихо море. Освен някой помощник-боцман никой друг не повишаваше глас.

Господин Хорейшо Спрейг, консул на Съединените щати в Гибралтар, почете „Спрей“ с посещението си в неделя, 24 август. Той остана много доволен, като разбра, че нашите британски братовчеди са били така любезни.

---

[1] Слокъм е предал грешно думите — „Vale, vale, vale much!“ значи „Струва си, струва си много!“ (исп.). Б.пр. ↑

[2] Кой знае? (исп.). ↑

[3] Козе мляко (исп.). ↑

[4] Ястреб (исп.), откъдето идва името на Азорските острови. ↑



## ПЕТА ГЛАВА

В понеделник, 25 август, „Спрей“ отплава от Гибралтар напълно доволен от отклонението, което беше направил от курса си. Един влекач от флотата на нейно величество го извлече в зоната на постоянните ветрове извън завета на планината. Вятърът изпълни ветрилата и ни подгони към Атлантика, но там се превърна в свирепа буря. Планът ми беше да измина известно разстояние покрай брега, а след това да обърна навътре към океана на безопасно разстояние от сушата, която в този край е свърталище на много пирати. Едва бях направил това, когато забелязах една фелука да излиза от най-близкото пристанище и да тръгва по следите ни. До пристигането ми в Гибралтар плановете ми бяха да пресека Средиземно море, а след това през Суецкия канал и Червено море да поема на изток, а не на запад, както реших по-късно. Повлияха ми офицери с голям опит в корабоплаването по тези морета. Понеже и двата бряга гъмжаха от пирати, аз не можех да пренебрегна този съвет. И ето че на края пак се оказах сред пирати и крадци! Смених курса. Фелуката направи същото. И двата кораба плаваха много бързо, но разстоянието между тях се стопяваше. „Спрей“ беше великолепен. Надмина себе си, но каквото и да правех, той се обръщаше от време на време напреки на вятъра. Носеше прекалено много ветрила и това беше опасно. Трябваше или да рифовам, или да счупя мачта и по този начин да загубя всичко — с пирати или без пирати. Трябваше да рифовам, дори и да се наложеше да се сграбча с тях гуша за гуша.

Без протакане и за по-малко от петнайсет минути рифовах грота и плувнах целия в пот. Но междувременно фелуката така беше скъсила разстоянието, че вече виждах кичурите коса на бръснатите глави на екипажа, за които Мохамед щял да ги хване и да ги изтегли на небето. Те се носеха към мен като вятър. Вече ги виждах достатъчно ясно, за да разбера, че са потомствени пирати, и по движенията им разбрах, че се готвят за нападение. За един миг обаче ликуващите им лица се изкривиха от страх и ярост. Техният кораб, който носеше много

ветрила, застана напреки на вятъра върху гребена на една огромна вълна, която светкавично промени хода на нещата. Три минути покъсно същата вълна настигна „Спрей“ и я разтърси до последната дъска. В този момент шкотът се скъса и гикът отхвърча на една страна. Скочих инстинктивно към фаловите на кливера и незабавно го свалих. Останал без предно ветрило и с натегнат щурвал, шлюпът подскочи и застана по вятъра. Все още разтреперан, макар че това продължи само един миг, аз свалих грота и го прибрах заедно със счупения гик. Как успях да направя това, без вятърът да разкъса ветрилото — не ми е ясно, но по него нямаше разпран нито един шев. След като прибрах грота, вдигнах кливера и без да се оглеждам, слязох бързо в каютата и грабнах заредената пушка с колкото патрони имах подръка. Бях преценил, че пиратът вече ме е приближил, и ако се изправа пред него, ще е по-добре да го гледам през мерника на пушката. Видях кораба зад самия ми гръб, но пират вече нямаше. Вълната и шквалът, които отнесоха моя гик, бяха счупили напълно мачтата на фелуката. Преброих над една дузина от разбойническия ѝ екипаж, който се бореше с вълните да спаси мачтата и такелажа.

Аллах да ги зачерни!

Продължих безпрепятствено под кливер и стаксел, който вече бях вдигнал. Закрепих гика и свалих ветрилото за през нощта, а после обърнах носа на два румба към морето, за да избягна течението и голямото крайбрежно вълнение. Вятърът остана на три румба на десния борд и здраво изду ветрилата. Междувременно беше се стъмнило. Една летяща рибка беше паднала на палубата. Отнесох я долу да я изям на вечеря, но се почувствувах твърде уморен, за да готвя, а дори и да изям нещо готово. Не си спомням някога да съм бил така уморен, както в края на този ден. От прекалено изтощение не можах да заспя и се люшках в такт с движението на кораба почти до полунощ. Тогава станах и успях да приготвя рибата и да си сваря чай. Сега напълно разбрах, и то по-добре отпреди, че занапред ме очакват продължителни изпитания. На 27 август от страната на маврите се виждаха само два върха, които се възвишаваха далеч на изток в прозрачния утринен въздух. За мое голямо удоволствие, когато слънцето изгръ, те се скриха в утринната мъгла.

Вятърът, който от няколко дни ме следваше в бягството ми от пиратите, се усили до 32 мили в час и макар че се появиха дълги и

обли вълни, океанът не се развълнува много и не стана опасен. Така че, докато бях в каютата, почти не усещах, че има вълнение — толкова плавно се плъзгаше „Спрей“ по вълните. Сега, когато бяха преминали тревогите и вълненията, аз отново останах сам със себе си и със съзнанието, че съм във великия океан и в ръцете на стихииите. Но аз бях щастлив и интересът ми към плаването ставаше все по-голям.

Когато Колумб е плавал на „Санта Мария“ през тези води преди повече от четиристотин години, не е бил така щастлив, както мен, нито толкова сигурен в успеха на начинанието си. Първите му тревоги в морето вече били започнали. Екипажът му чрез измама или по някакъв друг начин успял да счупи руля на кораба, докато ги е гонила буря, може би подобна на тази, през която мина „Спрей“. Освен това на борда на „Санта Мария“ е имало разногласия — нещо непознато на „Спрей“.

След три дни, в които бушуваха шквалове и променливи ветрове, аз се хвърлих на койката да почина и поспя, а „Спрей“ със завързан щурвал продължи по курса си.

Рано сутринта на 1 септември се появиха характерни за сушата облаци и ме подсетиха, че Канарските острови не са далеч. На другия ден времето се промени: буреносни облаци разпериха ръце по цялото небе; изглеждаше, че или от изток ще връхлети силен вятър от африканската пустиня, или от юг ще налети свиреп ураган. От всички посоки по компаса заплашваше неудържима буря. Цялото ми внимание беше насочено към рифоване на ветрилата. Не трябваше да губя нито минута, защото само след миг в морето настъпи такова хаотично вълнение, че аз с радост отклоних шлюпа на три и повече румба от курса, за да може безопасно да подскача по гребените на вълните. Пришпорвах го към протока между Африка и Фуертевентура — най-източния от Канарските острови, за чието появяване внимателно следях.

При едно внезапно проясняване на времето в два часа следобед островът се появи на траверс откъм десния борд на разстояние не повече от седем мили. Фуертевентура е висок 2700 фута и в ясно време се вижда на много лиги<sup>[1]</sup> в морето.

През нощта вятърът се усили и „Спрей“ направи един много добър преход през протока. До изгрев-слънце на 3 септември той беше на 25 мили от всякакви острови. Тогава настъпи безветрие. То

предшествуваше друга буря, която скоро връхлетя с облаци прах от африканския бряг. Тъжният ѝ вой се носеше през цялото време и макар че не беше сезонът на пустинния вятър, червеникавокафявият прах само за един час промени морето. Целия следобед въздухът беше наситен с прах, но вятърът, който през нощта се обърна откъм северозапад, го отвя обратно към сушата и отново проясни небето над „Спрей“. Мачтата се накланяше под силния и постоянен напор, издутото ветрило докосваше водата, а „Спрей“ се носеше с потопени шпигати и правеше реверанси на вълните. Тези хълмисти вълни ме изпълваха с трепет, когато подхвърляха кораба ми, и бързо преминаваха под кила му. Това беше великолепно плаване.

На 4 септември все още силният вятър духна от североизток и вълнението подгони „Спрей“. По пладне един параход от Ла Плата, натоварен с бичета, се появи на хоризонта, като с голяма мъка си пробиваше път на североизток срещу вълнението. Аз му сигнализирах, но не получих никакъв отговор. Той се гмурваше в насрещните вълни и се клатушкаше по много странен начин, а по това, как се отклоняваше от курса, можеше да се съди, че на щурвала седи някой див бик.

На сутринта на 6 септември намерих на палубата три летящи рибки, а четвъртата беше паднала през предния илюминатор досами тигана. До този момент това беше най-добрият ми улов, от който си приготвих разкошна закуска и обяд.

„Спрей“ вече беше хванал пасатите и те бяха главната му работа. По-късно същия ден се появи още един товарен кораб, като се клатеше също така неудържимо, както предшественикът си. Този път не им развявах знаменца, но се излъгах да мина откъм подветрената му страна: той вонеше ужасно! А как мучаха бедните животни! Едно време при разминаване в морето корабите сваляха топселите и си ходеха на гости, а при раздяла даваха залп с оръдията. Тези хубави дни вече ги няма. Хората сега нямат време дори да си поговорят в океана, където новините са така желани. А колкото до салюти — те не могат да си позволят да изхарчат толкова барут. По моретата вече не плават поетично възпявани кораби; животът стана прозаичен и ние нямаме време да си кажем един другиму и едно „добро утро“.

Моят кораб, който сега се движеше изцяло в зоната на пасатите, дни наред ме остави да си почина и да се възстановя. Прекарвах

времето в четене и писане или свършвах нещо по такелаж и ветрилата, за да ги поддържам в ред. Готвенето обикновено се вършеше набързо и не беше тежко задължение, понеже менюто се състоеше най-често от летящи риби, затоплен сухар и масло, картофи, кафе и сметана — ястия, които лесно се приготвят.

На 10 септември „Спрей“ мина близо до остров Сан Антонио на най-северозападната част от архипелага Зелени нос. Сушата се появи точно според предвижданията ми, макар че не бях правил наблюдения за дължината. Докато минавахме покрай острова, североизточният вятър изобилствуваше от шквалове, но аз рифовах ветрилата на „Спрей“ и го прекарах по-далечко от бушуващия прибой на Сан Антонио. С изчезването на островите Зелени нос зад кърмата, аз отново се оказах сред пустинния океан, в който царуваше измъчваща самота. Бях сам дори и насън. Това чувство никога не ме напусна, но аз винаги знаех мястото на „Спрей“ и виждах как моят кораб се движи по картата, която като картина стоеше пред мен.

Една нощ, докато седях като омагьосан в каютата, дълбоката тишина наоколо беше нарушена от човешки гласове до самия борд. Аз моментално изскочих на палубата, загубил и ума, и дума. Близо до подветрения борд като привидение минаваше един барк, вдигнал всички ветрила. Моряците на борда теглеха въжета, за да маневрират реите, които на разминаване едва не докачиха мачтата на шлюпа. От белокрилия кораб никой не се обади, но аз чух някой от борда да казва, че е видял светлини на „Спрей“ и че това е вероятно някоя рибарска лодка. Тази нощ останах дълго на озарената от звездите палуба, мислех за кораби и наблюдавах съзвездията, които светеха по техния курс.

На следващия ден, 13 септември, на известно разстояние от мен мина голям четиримачтов кораб, отправен на север.

„Спрей“ бързо се приближаваше към зоната на безветрието и силата на пасатите намаляваше. По вълничките разбрах, че сме навлезли в някакво насрещно течение. Определих скоростта му около шестнайсет мили на ден. В средата на течението скоростта на водата беше по-голяма.

На 14 септември от върха на мачтата видях един тримачтов кораб, който държеше курс на север. И този, и другият, който видях вчера, бяха много далеч за размяна на сигнали, но все пак беше хубаво поне да ги видя. На другия ден от юг се вдигнаха тежки дъждовни

облаци и закриха слънцето — знак за безветрие. На 16-и „Спрей“ навлезе в този мрачен район, за да се бори с шквалове и да бъде тормозен от капризни затишия; такива са природните условия в района между североизточните и югоизточните пасати, където всеки вятър в борба за надмощие изразходва силата си в безцелни вихрушки. И за да бъде още по-мъчително за нервите и търпението, морето ни подмяташе на гребените на объркани и къси вълни, а повърхността му беше разбъркана от водовъртежи. Денонощно се лееше пороен дъжд, сякаш за да направи живота на моряка още по-тежък. Десет дена „Спрей“ се бори срещу вълните, които го подмятаха, като за цялото това време измина само триста мили. Какво можех да кажа?

На 23 септември прекрасната шхуна „Нантаскит“ от Бостън настигна „Спрей“. Тя беше тръгнала от река Беър, натоварена с дървен материал, за Ла Плата и току-що беше преминала през района на безветрието. Разменихме няколко думи с капитана и тя продължи. Тъй като дъното ѝ беше много обрасло, след нея отплаваха всички риби, които следваха „Спрей“, защото той носеше по-малко такава храна. Рибите винаги следват кораби с обрасло дъно. Дори и един обрасъл с раковини дънер има същата привлекателност за дълбоководните риби. От стадото дезертъори един делфин следваше „Спрей“ от около хиляда мили и беше доволен да яде остатъците, които му хвърлях от моята трапеза. Тъй като беше ранен, той не можеше да се стрелка във водата на лов за риба. Бях свикнал да го виждам. Познавах го по белезите от раните и ми беше мъчно за него, когато от време на време предприемаше екскурзии далеч от „Спрей“. Един ден след отсъствие от няколко часа той се завърна в компанията на трима свои далечни братовчеди с жълти опашки. Това малко стадо продължи да се движи заедно, освен когато беше в опасност или претършуваше морето наоколо. Често пъти животът им беше в опасност от гладните акули, които се въртяха около кораба. Наблюдавах ги с часове, заинтригуван от начина, по който се спасяваха. Обикновено те се стрелваха в различни посоки, така че вълкът на океаните — акулата, — докато преследваше единия, се отдалечаваше от другите. След известно време те се връщаха и се срещаха под единия или другия борд. Два пъти отвличах вниманието на техните преследвачи с един тенекиен тиган, който влачех зад кърмата и минаваше за лъскава риба. Когато се

обръщаха по характерния за акулите начин, за да погълнат плячката, аз ги прострелвах в главата.

Рискованият живот, изглежда, не правеше никакво впечатление на делфините. Естествено, всички живи същества се страхуват от смъртта. Въпреки това някои от видовете, които наблюдавах, се скупчваха на гъсто, сякаш знаеха, че са създадени за по-големите риби, и не желяеха да създават никакви затруднения на нападателите си. Виждах съм и китове, които плуват в кръг около стадо херинги и се стараят да ги съберат във водовъртежа, образуван от опашките им. А когато дребосъците се завъртят шеметно, някой от китовете се връзва през центъра с отворена паст и само отведнъж налага колкото може да побере една лодка. Близко до нос Добра надежда видях стада сардини или друга дребна риба, заобиколени от голям брой риба тон. За сардините нямаше и най-малък шанс за спасение, докато тоновете кръжаха около тях и похапваха от края на пасажа. Интересно беше да се види как бързо изчезва дребната риба и макар че това се повтаряше много пъти пред очите ми, така и не успях да забележа как поглъщат отделните риби — толкова ловко го правеха.

Покрай екваториалната граница на югоизточния пасат въздухът беше силно зареден с електричество и много често гърмеше и святкаше. Спомних си, че в този район преди няколко години американският кораб „Алърт“ беше унищожен от светкавица. Хората по щастлива случайност бяха спасени още същия ден и откарани в Пернамбуко, където ги видях.

На 5° северна ширина и 26°30' западна дължина размених сигнали с кораба „Норт стар“ от Лондон. Огромният кораб беше тръгнал преди 48 дена от Норфък, Виржиния, на път за Рио, където се срещнахме отново след около два месеца. „Спрей“ плуваше вече трийсет дни, откак беше излязъл от Гибралтар.

Следващият спътник на „Спрей“ беше една риба-меч, която плуваше успоредно с кораба с високо стърчаща от водата гръбна перка. Щом се разтичах за харпуна си, тя се оттегли и изчезна в дълбините. На 30 септември в единайсет и половина преди обяд „Спрей“ пресече Екватора на 29°30' западна дължина. По пладне той беше на две мили южно от него. Югоизточните пасати, които бяхме срещнали на 4° северна ширина, макар и слаби, сега издуха ветрилата и го подгониха към бразилския бряг. На 5 октомври по обяд без всякакви прекеждия

„Спрей“ хвърли котва в пристанището на Пернамбуко. Четиридесет дни след отплаването от Гибралтар на борда всичко е в ред. Не се ли изморих от плаването през цялото това време? Ни най-малко! Никога през живота си не съм бил в по-добра форма. Бях нетърпелив за опасните изпитания на нос Хорн.

За живота, който моряците водят, съвсем не е странно обстоятелството, че след като пресяхох Атлантика два пъти и се намирах на половината път между Бостън и Хорн, аз отново се оказах сред приятели. Решението ми да обърна на запад от Гибралтар не само ми помогна да избягна пиратите в Червено море, но и ме доведе в Пернамбуко. Този бряг ми беше добре познат. Дотук, както и в много други пристанища, съм плавал много пъти. През 1893 г. ме назначиха за капитан на известния кораб „Дистройър“, за да го откарам от Ню Йорк в Бразилия. Той трябваше да участва в сраженията срещу бунтовника Мелу и неговите поддръжници. Между другото „Дистройър“ носеше на борда си едно грамадно оръдие от подводница. В същата експедиция участвуваше и корабът „Никтерой“, купен от правителството на Съединените щати по време на Испанската война и преименуван на „Бъфалоу“. „Дистройър“ в много отношения го превъзхождаше, но в тази странна бразилска война беше потопен в Баия. Заедно с потъването му потъна и моята надежда да си получа полагаемото ми се заплащане. Аз все пак можех да опитам да си получа парите, защото за мен тази сума значеше много. Но превратностите на съдбата в последните две години бяха докарали партията на Мелу на власт, така че макар да бях нает от законното правителство, така наречените „бунтовници“ не се чувствуваха задължени към мен, колкото и да ми се искаше.

По време на моите посещения в Бразилия се бях запознал с доктор Перейра, собственик и редактор на списание „Ел комерсиу журнал“. Скоро след като застанах на котва в Ъпър Топсел Рийч, докторът, който беше запален яхтсмен, ме посети и през лагуната ме заведе в извънградската си резиденция. Подстъпите към неговото имение откъм водата се охраняваха от армадата му — една флотилия от лодки, в която влизаха китайски сампан, норвежка плоскодънна гемия и дори от нос Ан, с която се беше сдобил от „Дистройър“. Докторът често ме гощаваше с вкусна бразилска храна, за да „salle



gordo“<sup>[2]</sup> на плаването. Той скоро разбра, че и с най-добрата храна аз бавно пълнея.

На 23 октомври вдигнах котва и се приготвих да изляза в морето, натоварен с плодове, зеленчуци и всякакви други провизии, необходими за плаването. Тук се сблъсках с един злопаметен член на Мелувата фракция в лицето на митническият чиновник. При напускане на пристанището той наложи на „Спрей“ такса върху тонажа, въпреки че плавах с яхтено свидетелство и бях освободен от пристанищни такси. Нашият консул му припомни това заедно с факта, че именно аз съм докарал „Дистройър“ в Бразилия (което според мен не беше особено дипломатично).

— О, да — каза чиновникът иронично, — ние не сме го забравили.

Макар и дребен като чиновник, сега беше дошъл негов ред да си го върне.

Господин Лунгрин, търговец, за да ме избави от тази дребна неприятност, ми предложи да взема на „Спрей“ един товар барут и да го закарам в Баия, което щеше да ми донесе известни доходи. А когато застрахователните компании отказаха да застраховат товар, който се пренася от кораб, управляван от един човек, той предложи да го изпрати без застраховка, като поеме сам целия риск. Този жест беше по-голям, отколкото заслужавах. Не се заех с тази работа, защото щях да загубя яхтеното си свидетелство и щях да направя по-големи разноси за пристанищни такси, отколкото печалбата от превоза на барута. Вместо това на помощ ми се притече друг стар приятел, търговец, и плати нужната сума в брой.

Докато бях в Пернамбуко, скъсих гика, който се счупи близо до мароканския бряг, като отрязах около четири фута от него. Ремонтирах и петите на гика и гафела. На 24 октомври 1895 г. (денят беше прекрасен дори и по бразилските стандарти) „Спрей“ отплава, изпратен от ликуваща тълпа. На 5 ноември със скорост около сто мили на денонощие пристигнах в Рио де Жанейро без каквито и да било забележителни събития. По обяд хвърлих котва близо до Виляжанон, за да изчакам официалното посещение на пристанищния надзор. На следващия ден си направих труда да се срещна с най-висшият началник на Адмиралтейството, за да попитам за полагаемото ми се заплащане

от любимия „Дистройър“. Висшият чиновник, с когото се срещнах, ми каза:

— Капитане, що се отнася до нас, можем да ви дадем кораба и ако държите на това, ще изпратим един офицер да ви покаже къде е.

На мен ми беше добре известно къде се намираше той в момента. Тъй като върхът на комина му стърчеше над вълните в Баия, по всяка вероятност и корабът беше там на дъното. Поблагодарих на любезния офицер, но отклоних предложението му.

С няколко стари морски капитани на борда „Спрей“ направи една обиколка на пристанището на Рио в деня, преди да тръгне на път. За бурните води на Патагония бях решил да преустроя „Спрей“ като йол и сложих на кърмата му една полукръгла опора, за да поддържа бизана. Тези стари капитани огледаха такелажна на „Спрей“ и всеки от тях подари по нещо за неговата екипировка. Капитан Джонс, който изпълняваше ролята на мой преводач в Рио, подари котва, а капитанът на един от параходите подари котвено въже. Нито веднъж по време на плаването „Спрей“ не повлече котвата на Джонс, а въжетото не само издържа напрежението при подветрени брегове, но когато го пуснах за плаваща котва във водите на нос Хорн, то помогна да избягна вълните, които се разбиваха откъм кърмата и искаха да залаят яхтата.

---

[1] Една морска лига=5,56 км. Б.пр. ↑

[2] „Да тръгнете дебел“ (порт.).

Слокъм допуска правописни грешки в почти всички португалски изрази. Б.пр. ↑

## ШЕСТА ГЛАВА

На 28 ноември „Спрей“ напусна Рио де Жанейро и веднага попадна в буря, която нанесе доста щети на брега и на корабоплаването. Добре, че бях далеч от сушата. Докато плавах покрай американския бряг, забелязах, че малките съдове, които срещях, изпреварваха „Спрей“ през деня, но през нощта ги оставяхме зад кърмата. За „Спрей“ нощта не се различаваше от деня; за другите явно имаше разлика. В един от хубавите дни, които настъпиха след Рио, параходът „Саут Уелс“ сигнализира на „Спрей“ и без да го моля, ми съобщи дължината,  $48^\circ$  запад, изчислена по хронометъра, доколкото мога да бъда точен, както каза капитанът. „Спрей“ със своя тенекиен часовник беше стигнал до абсолютно същия резултат. Аз доста разчитах на моя примитивен навигационен метод, но бях смаян от факта, че определих положението на кораба така точно, както и с хронометър.

На 5 декември на хоризонта се появи една баркентина и в продължение на няколко дни двата кораба плаваха заедно покрай брега на юг. Точно тук се появи някакво течение, насочено на север. Това наложи „Спрей“ да се приближи към брега и така можах да го опозная добре. Тук трябва да призная една своя грешка: движех се твърде близко до брега. С една дума, на 11 декември при изгрев-слънце „Спрей“ заседна на плажа. Това беше неприятно, но скоро разбрах, че опасността не е голяма. Измамният вид на пясъчните дюни под ярката лунна светлина ме беше заблудил и сега съжалявах, че изобщо се бях подвел по изгледи. Морето, макар и умерено спокойно, вдигаше вълни, които се разбиваха на брега. Пуснах малката дори от палубата във водата и хвърлих две спомагателни котви. Но вече беше твърде късно да изтегля „Спрей“, защото с настъпването на отлива той беше затънал на един фут. След това се заех да изнеса и хвърля голямата котва. Това не беше лесна работа. Щом натоварих крехката дори с котвата и котвените въжета, приборът веднага я заля. Товарът беше прекалено голям за нея. Тогава отрязах част от котвеното въже. То беше дълго 40

сажена и освен котва имаше и шамандура. Най-после успях да го пренеса през приборя, но докато отида на достатъчно разстояние, за да хвърля котвата, лодката беше пълна до планшира и потъваше. Нямах време за губене. Виждах ясно, че ако сега не успея, всичко ще пропадне. Скочих на крака, вдигнах котвата над главата си и я хвърлих надалеч точно когато лодката се преобръщаше. Сграбчих планшира и увиснах на него, а тя се обърна с дъното нагоре. Тогава изведнъж си спомних, че не мога да плувам. Опитах се да я изправа, но, изглежда, съм вложил твърде много енергия, защото се преобръна един път и застана, както преди. Продължих да вися на планшира, целият потопен във водата. Запазих хладнокръвие и обмислих положението. Макар че вятърът беше умерен и духаше към сушата, течението ме отнасяше навътре в морето и трябваше да направя нещо. Три пъти се потапах под водата, като се опитвах да изправа лодката. И точно когато си казах, че с мен е свършено, бях обзет от решимост да опитам още веднъж, за да не може никой от злокобните прорицатели, които бях оставил у дома, да каже: „Нали ви казвах!“ Дали опасността беше малка или голяма — не знам, но мога честно да кажа, че това беше един от най-трезвите мигове в живота ми.

При четвъртия ми опит най-после оправих дорито, изкатерих се в него и с едното останало гребло загребах към брега. Лодката беше пълна почти догоре със солена вода и трудно се управляваше. Положението на кораба, който сега се намираще напълно на сушата, ме изпълни с безпокойство. Всичките ми мисли и усилия се насочиха как да го изтегля обратно във водата. Не беше никаква трудност да изнеса втората част на котвеното въже и да я вържа за първата, на която много предвидливо бях поставил шамандура. Още по-лесно вързах края на въжето на шлюпа. Аз дори започнах да се подсмиввам над нещастията си, когато осъзнах, че през всички тези промеждия моят разум или моят добър гений не ме бяха изоставили. От котвата, хвърлена надълбоко, въжето едва стигна да го захвана за брашпила на шлюпа. Котвата беше хвърлена на добро разстояние от кораба. Единственото нещо, което можех да направя сега, беше да натегна въжето и да чакам прилива.

След толкова работа и по-як от мене мъж можеше да капне и затова с най-голямо удоволствие се тръшнах да почина на пясъка над нивото на прилива. Слънцето вече беше изгряло и щедро обливаше

земята с топлина. Положението ми съвсем не беше чак толкова лошо, но се намирах на див бряг в непозната страна и скоро разбрах, че съвсем не съм в безопасност. Малко след като легнах на плажа, чух равномерното тупкане на конски копита по твърдия бряг. Тупкането се приближаваше и изведнъж спря, когато се изравни с хълмчето, където се бях прикрил от вятъра. Надигнах се предпазливо и видях на гърба на една кранта може би най-изуменото момче по целия бряг. То беше намерило кораб! „Мой е — изглежда си мислеше, — не го ли видях аз първи на брега?“ И наистина, той беше там, изхвърлен на сушата, целият боядисан в бяло. То обиколи с коня си кораба и като не откри собственик, върза крантата за ватерцага и започна да тегли, за да го откара вкъщи. Естествено, той беше тежичък за един кон, но лодката беше нещо друго. То я повлече след себе си на известно разстояние и я скри зад една дюна сред туфа висока трева. Предполагам, че момчето беше решило да докара още коне, за да изтегли по-голямата плячка и тъкмо тръгна към селото за подкрепление, когато аз му се разкрих. Това го сконфузи и разочарова.

— Buenos días, muchacho!<sup>[1]</sup> — казах аз.

То измърмори нещо за отговор и ме погледна проникателно от глава до пети. След това така ме обсипа с въпроси, че и шестима янки не биха го наддумали. То искаше да знае откъде идва корабът и за колко дни е дошъл, а после ме попита какво правя на брега толкова рано сутринта.

— Твоите въпроси са лесни — отговорих му аз. — Моят кораб е от луната. Дойдохме тук за един месец, за да го натоварим с момчета.

Това обяснение щеше да ми струва доста скъпо, ако не бях нащрек; докато говорех, това дете на пампата си нави ласото и го приготви за хвърляне. Така че, вместо него да го отнесат на луната, то явно смяташе да ме върже за индианското си конче и да ме завлече за врата у дома си, през полята на Уругвай.

Точното място, където бях заседнал, се казваше Кастильо Чикос, на около седем мили южно от границата между Уругвай и Бразилия. Разбира се, неговите жители говореха испански. За да се сдобря с моя ранен гост, аз му казах, че на кораба имам сухар и че искам да го разменя за масло и мляко. Като чу това, лицето му се озари от широка усмивка, която показва, че моите думи са го заинтригували и че дори в Уругвай корабният сухар може да развесели сърцето на едно момче и

да го направи твой най-близък приятел. То сякаш прелетя до вкъщи и се върна с масло, мляко и яйца. Бях попаднал в страната на изобилюето. Заедно с момчето от съседните ферми дойдоха и други жители, стари и млади, сред които беше един германски заселник. Той ми оказа голяма помощ във всяко едно отношение.

Един войник от бреговата охрана във форт Тереса, който се намираше на няколко мили оттам, също се притече на помощ, „за да пазим имуществото ви от жителите на пампата.“ Аз използвах случая да му кажа, че ако той се погрижи за хората от неговото село, аз ще се заема с жителите на пампата. Посочих му конкретно непознатия „търговец“, който вече ми беше откраднал револвера и някои други дребни предмети от каютата. С един по-дързък ход аз успях да си ги възвърна. Човекът не беше уругваец по произход. И тук, както и на много други места, които посетих, туземците не бяха тези, които компрометираха страната.

Рано същия ден пристигна заповед от началника на порта в Монтевидео до бреговата охрана да окаже всякаква помощ на „Спрей“. Това обаче се оказа излишно, тъй като охраната вече беше под пара и беше вдигнала такъв шум и суетня, каквито биха отговаряли на корабкрушението на параход с хиляда пътници на борда. Същият пратеник донесе съобщение от началника на порта, че изпраща един парен влекач да отведе „Спрей“ до Монтевидео. Офицерът изпълни думата си — на другия ден помощният влекач пристигна. За да не се впускам в излишни подробности, ще кажа само, че с помощта на германеца, на един войник и един италианец, когото наричаха „Анхел от Милано“, аз вече бях пуснал „Спрей“ на вода и плавах към пристанището с издути от попътния вятър ветрила. Това приключение струваше на „Спрей“ доста удари о твърдото пясъчно дъно, от които загуби петата на ахтерщевена си и част от фалшкила. Имаше и някои други повреди, които бяха незабавно отстранени в пристанището.

На другия ден хвърлих котва в Малдонадо. Британският консул, дъщеря му и още една млада дама се качиха на борда с една кошница пресни яйца, ягоди, бутилки мляко и един голям самун подсладен хляб. Тук бях добре посрещнат, не както едно време, когато влязох в пристанището с изпадналия в беда екипаж на моя барк „Акуиднек“.

Водите на залива Малдонадо изобилствуваха от риба, а през периода на размножаване на острова срещу залива идваха и тюлени.

Теченията покрай този бряг са силно повлияни от преобладаващите ветрове. Когато връхлети югозападна буря, покрай целия бряг на Уругвай се вдига приливна вълна, много по-голяма от нормалната, а когато духне североизточният вятър, приливът е много по-слаб. След една от тези вълни, който току-що се беше отдръпнала, подгонена от североизточния вятър, с чиято помощ „Спрей“ влезе в залива, по протежението на голяма част от брега се оголиха скали, целите покрити със стриди, макар и дребни. Беше пълно и с други вкусни миди и рачета. Събрах една тенджерка стриди и миди, а в това време един местен жител хвърляше въдица с миди за стръв и успя да извади няколко едри морски платики.

Племенникът на рибаря — едно седемгодишно хлапе — заслужава да бъде споменат като най-големия богохулник, когото срещнах в плаването си. Той наричаше стария си чичо с всички най-мръсни думи под слънцето за това, че не му помогнал да пресече ивицата вода и да отиде при него. Докато хлапето ругаеше непрестанно във всички времена и наклонения на испански език, чичо му продължаваше да лови риба и от време на време поздравяваше надеждния си племенник за таланта му. Когато изчерпа богатия си арсенал, хлапето изчезна някъде из полето. Не след дълго се върна с букет цветя, които ми поднесе с невинността на ангел и много любезно. Спомних си, че няколко години преди това бях видял същите цветя по бреговете на реката, която течеше наблизо. Попитах малкия пират защо ми ги носи и той отговори:

— Не знам, така ми се искаше.

Каквато и да е била причината за този приятелски жест на това дете на пампата, той дълбоко се запечата в паметта ми. Скоро след това „Спрей“ отплава за Монтевидео, където пристигна на следващия ден, поздравяван от корабните сирени. Дори ми стана неудобно и съжалих, че не можах да вляза незабелязано. Моето самотно плаване до тази точка може би се е сторило на уругвайците достойно за почести, но пред мен стоеше още толкова път и ме очакваше такава сурова природа, че демонстрациите на този етап изглеждаха някак си прибързано хвалене. „Спрей“ едва хвърли котва в Монтевидео, когато представителите на кралската морска пощенска компания „Хъмфрис и ко“ ме уведомиха, че ще вземат яхтата на док, ще я ремонтират безплатно и ще ми дадат дващест лири стерлинги. Те не само

изпълниха, но и преизпълниха обещанието си. Работниците, които извършиха калафатенето, се постараха да направят „Спрей“ водонепроницаем. Дърводелците поправиха кила и спасителната лодка (дори), като я боядисаха така, че тя заприлича на пеперуда. Коледата на 1895 г. завари „Спрей“ подновен и дори преобзаведен, с една чудесна печка от голям железен бидон, целия надупчен, за да тегли; кюнецът излизаше направо през рубката на предната каюта. Това не беше обикновена печка. Тя беше винаги гладна, дори и за сурови дърва, а в студените и влажни дни покрай Огнена земя ми свърши прекрасна работа. Едната ѝ врата се отваряше с медни панти, които един от чираците в корабостроителницата лъсна с такова усърдие, че те заблестяха като месинговия нактоуз на параход от компанията „П енд О“<sup>[2]</sup>. „Спрей“ вече беше готов за отплаване. Но вместо да продължи пътя си, направи една екскурзия по реката. Отплавахме на 29 септември. Капитан Хауърд, родом от нос Код и мой стар приятел, известен по река Ла Плата, ме придружи до Буенос Айрес, където пристигнахме рано на другия ден. Щормовият вятър и течението бяха толкова благоприятни, че „Спрей“ надмина себе си. Радвах се, че имам на борда моряк с опита на Хауърд, за да види с очите си как „Спрей“ плава, без да има някой на щурвала. Той седна близо до нактоуза да наблюдава компаса, а „Спрей“ така неотклонно следваше курса си, че човек можеше да сметне картушката за закована. Тя не се отклони нито на четвърт румб от курса си. В течение на много години моят стар приятел беше плавал по реката на своя лоцмански шлюп, но това качество на „Спрей“ така го учуди, че най-после той извика:

— Да заседна на банката Чико, ако някога съм виждал такова нещо!

Може би той не беше давал на своя шлюп възможност да покаже какво може. Тук искам да обърна внимание, че освен другото „Спрей“ плаваше в плитчини, при силно течение и други трудни и необичайни условия. Капитан Хауърд взе това пред вид.

През всичките години, изживени далеч от родното си място, той не беше забравил изкуството да приготвя задушена риба със сланина и лук и за да го докаже, взе със себе си няколко морски костура и приготви гозба, достойна за кралската трапеза. Щом яденето стана готово, ние закрепихме тенджерата на пода между две кутии, за да не се обърне, и седнахме да ядем и да побъбрим, а „Спрей“ пътуваше сам



нагоре по тъмната река. Докато яхтата с полюшване следваше курса си, Хауърд ми разказа разни истории за канибалите от Огнена земя, а аз му разказах за лоцмана от „Пинта“, който прекара моя кораб през бурята до Азорските острови. Не мога да обвиня Хауърд в суеверие — никой от нас не беше суеверен, но когато му заговорих за връщането ни в Монтевидео със „Спрей“, той поклати отрицателно глава и се върна с параход.

От доста години не бях ходил в Буенос Айрес. Мястото, където едно време бях слизал от пощенски параходи, сега беше застроено с великолепни докове. Огромни средства бяха похарчени за реконструкцията на пристанището; това най-добре знаеха лондонските банкери. Портовият началник определи една безопасна котвена стоянка за „Спрей“ и изпрати човек да ме поздрави и да ми предаде, че мога да се обърна към него за всякаква помощ, която ми е необходима в пристанището. Разбрах, че приятелството му е искрено. Добре се грижеха за „Спрей“ в Буенос Айрес: бях освободен от пристанищни и корабни такси, а яхтеното общество в града ме прие много сърдечно. Тук не открих такива големи промени, както на пристанището, и скоро се почувствувах като у дома си.

Едно писмо от сър Едуард Хеърби до собственика на „Стандарт“ господин Мълхол ми осигури топло посрещане от най-горещото сърце извън Ирландия. Веднага щом „Спрей“ хвърли котва, господин Мълхол пристигна на пристанището с един буен впряг и ме помъкна към къщата си, където бяха приготвили стая за мен. Беше първи януари 1896 г. „Стандарт“ подробно описа на страниците си плаването на „Спрей“.

Господин Мълхол много любезно ме разведе да видя големите промени, настъпили в града. Отидохме да потърсим някои от старите „забележителности“. Човекът, който продаваше лимонада на площада, когато за пръв път посетих този чудесен град, беше все още там и продаваше една чаша за два цента. Беше натрупал състояние от тази работа. Неговият инвентар се състоеше от казан и близкия водопроводен кран, скромен запас от полурафинирана захар и около шест лимона, които плуваха на повърхността на подсладената вода. Водата от време на време се сменяше, но лимоните бяха вечни, и всичко това само за два цента чашата.

Ние напразно търсихме човека, който едно време продаваше уиски и ковчези — настъплението на цивилизацията го беше помело и само името му се помнеше. Той беше много предприемчив търговец и аз с готовност бих го потърсил. Спомням си редиците от бъчви с уиски, наредени в единия край. В другия ъгъл на магазина, отделени с тънка преграда, бяха наредени огромен брой ковчези от всички размери. Оригиналното разпределение изглеждаше в реда на нещата, защото след като се изпразни една бъчва, може да се напълни някой ковчег. Освен евтино уиски и най-различни други питиета, той продаваше сайдер, който правеше от развалени стафиди от Малага. Неговото предприятие се занимаваше още и с продажбата на минерална вода, която далеч не отговаряше на всички санитарни изисквания. Този човек явно се грижеше за всички вкусове, нужди и състояния на своите клиенти.

На друго място в града обаче се беше запазил магазинът, в който собственикът беше изписал на стената думи да четат и се учат сериозните граждани: „Този грешен свят ще бъде унищожен от комета! По тази причина собственикът на този магазин е готов да го продаде на каквато и да е цена, за да избегне катастрофата.“ Моят приятел господин Мълхол ме заведе на другата стена, за да видя страшната комета с разперена опашка, нарисувана в големи размери от изплашения търговец.

В Буенос Айрес аз свалих мачтата на „Спрей“ и я скъсих със седем фута. Бушприта намалих с около пет фута, но дори и тогава ми се виждаше твърде дълъг. Много пъти след това, докато стоях на края му, за да рифовам кливера, съжалявах, че не го бях скъсил още един фут.

---

[1] — Добър ден, момче! (исп.). Б.пр. ↑

[2] Известна параходна пътническа компания. Б.пр. ↑

## СЕДМА ГЛАВА

На 26 януари 1896 г., стегнат и запасен с различни провизии, „Спрей“ отплава от Буенос Айрес. В началото нямаше почти никакъв вятър; повърхността на великата река беше като сребърен диск и аз се зарадвах, когато един влекач ме изтегли извън очертанятия на пристанището. Но скоро връхлетя буря и вдигна страшни вълни, а реката от сребърна стана кална. При буря Ла Плата е коварно място. Който плава по нея, трябва винаги да е нащрек за шкваловите. Преди стъмване хвърлих котва в най-тихото кътче, което намерих до брега, но цяла нощ не мигнах, подмятан от разбушваната река. На следващата сутрин потеглих надолу по реката с насрещен вятър и рифовани ветрила. След като прекарах нощта на мястото, където лоцман Хауърд се беше присъединил към мен за плаването нагоре по реката, аз отново вдигнах ветрила и прокарах курса си така, че да мина покрай нос Индио и Инглиш Бенк.

Отдавна не бях слизал южно от тези райони. Не мога да кажа, че очаквах само хубаво плаване по пътя за нос Хорн, но докато работех с ветрилата и такелажата, мислех само едно: напред и все напред. Когато хвърлях котва в някои безлюдни кътчета, ме обземаше страх. При последното спиране на еднообразната и кална река, макар да изглежда слабост от моя страна, дадох воля на чувствата си<sup>[1]</sup>. Тогава реших, че повече никъде няма да хвърлям котва северно от Магелановия проток.

На 28 януари „Спрей“ отмина нос Индио, Инглиш Бенк и всички други опасности на Ла Плата. При благоприятен вятър, с пълни ветрила, той се понесе към Магелановия проток така, сякаш бързаше да стигне в страната на чудесата на Юга, а аз забравих нашия благодатен мек север. Моят кораб мина благополучно покрай Баия Бланка, Сан Матиас и Сан Хорхе. Надявах се да се промъкна покрай пагубните течения, които покрай това крайбрежие са страшна опасност и за големи, и за малки кораби. Предпазливо заобиколих всички носове на около петдесет мили, понеже тук водите са опасни на много мили в морето. Шлюпът избягна тази опасност, но връхлетя на

друга. Един ден, докато заобикаляхме доста отдалеч патагонския бряг, а „Спрей“ се движеше с рифовани ветрила, една огромна вълна като апогей на много други вълни връхлетя с рев върху нас в бушуващата буря. Само за миг свалих всички ветрила, а аз самият се хванах за по-сигурно за дирикфала, когато видях мощния гребен да се издига над мен до върха на мачтата. Планината от вода потопи кораба. Той потрепера с всяка своя дъска и се завъртя под тежестта ѝ, но бързо изскочи изпод нея и обязди последвалите вълни. Както се бях хванал за въжетата, корпусът на „Спрей“ за секунда, а може би и за по-кратко изчезна под мен, но това ми се стори цяла вечност. При голямо напрежение човек живее бързо и само за няколко секунди може да си спомни почти целия си минал живот. Със светкавична скорост в съзнанието ми премина не само миналото, но в това опасно положение даже взех решения за бъдещето, чието осъществяване изискваха много време. Първото, което си спомням, беше, че ако „Спрей“ излезе невредим от тази опасност, ще посветя всичката си енергия да построя по-голям съд по неговия проект, което все още се надявам да осъществя. Другите обещания, които по-трудно можеха да се изпълнят, дадох против волята си. Този случай много ме изплаши и беше още едно изпитание за мореходността на „Спрей“. Той ме изпълни с увереност пред изпитанията на суровия нос Хорн.

След огромната вълна, която се сгромоляса върху „Спрей“, до момента, когато стигнахме нос Вирхенес, не се случи нищо, което да ускори пулса и да раздвижи кръвта. Напротив, времето се оправи, морето утихна и животът се успокои. Често виждах миражи. Веднъж един албатрос, който седеше на водата, се превърна в голям кораб; два тюлена, заспали на повърхността, изглеждаха като огромни китове, а за облака мъгла можех да се закълна, че е планина. След това калейдоскопът се смени и на другия ден плавах в свят, населен от джуджета.

На 11 февруари „Спрей“ заобиколи нос Вирхенес и влезе в Магелановия проток. Картината отново стана реална и мрачна: североизточният вятър духаше с щормова сила и носеше покрай брега бяла като перушина пяна. Вълнението беше такова, че можеше да потопи един лошо съоръжен кораб. Близо до входа на протока забелязах две могъщи течения, успоредни на моя курс. Едното се движеше близо до брега, а другото по-навътре в морето. Между тях, в

нещо като канал, с рифовани ветрила плаваше „Спрей“, преодолявайки големи вълни. Бушуващото море го гони доста дълго време, след като навлезе в протока. Едно бурно течение го посрещна откъс носа, но той се справи с него и скоро затанцува в подветрената страна на нос Вирхенес, като с всяка измината минута навлизаше във все по-спокойни води. Под кила обаче заплашително се люшкаха дълги кафяви водорасли, растящи върху подводните скали. Останките от огромен параход, който се беше разбил до брега, придаваха мрачен вид на гледката.

Нямаше да се отърва лесно. Вирхенес<sup>[2]</sup> щяха да вземат своята дан дори и от „Спрей“, когато заобикаляше техния нос. След североизточния щорм връхлетяха променливи северозападни шквалове, придружени с дъжд. Рифовах ветрилата и седнах в каютата да си отпочинат очите ми. Мисълта, че от природата мога да очаквам всичко, ме беше завладяла така силно, че докато дремех, дори и въздухът, който дишах, сякаш ме предупреждаваше за опасност. Сетивата ми доловиха предупредителен вик:

— Хей, „Спрей“!

Изскочих на палубата и се зачудих кой може да познава „Спрей“ толкова добре, че да извика името му в мрака. А мракът беше непрогледен и само далеч на югозапад се открояваше известната бяла дъга, ужасът на нос Хорн, гонена от югозападния щорм. Разполагах само с един миг, за да спусна ветрилата и да вържа здраво всичко, когато бурята избухна като топовен снаряд. През първия половин час имаше какво да се видя и запомни. Щормът продължи тридесет часа. „Спрей“ не можеше да носи нищо повече от три пъти рифован грот и стаксел. С помощта на тези ветрила продължи смело напред и бурята не го издуха от протока. През най-силните периоди в този щорм плаваше с голи мачти, а това се случваше често.

След тази буря последва един порядъчно силен вятър. На 14 февруари 1896 г. „Спрей“ хвърли котва в Пунта Аренас, като премина през теснините без премеждия.

Пунта Аренас е чилийско пристанище за зареждане с въглища и има население от две хиляди жители от различна националност. Преобладават чилийците. Като си изкарваха прехраната с овцевъдство и лов, заселниците в тази мрачна страна живееха доста добре. Но туземните жители — патагонци и индианци от Огнена земя — бяха

толкова мизерни, колкото само контактът с безскрупулни търговци може да ги направи. Там процъфтяваше главно търговията с „огнена вода“. Дори и да е имало закон, който да забранява да се продава отровната течност на туземците, той не се е прилагал. Прекрасните представители на патагонската раса, облечени спретнато сутрин при пристигането си в града, през нощта се разкайвали, че изобщо са срещали белите хора — така животински се напивали. А да не говорим за кожата, които в същото време са им обирали. По това време пристанището беше свободно, а митницата се строеше. Събирането на пристанищни такси щеше да започне след завършването ѝ. Пристанището се охраняваше от един военен полицай, а групата местни доброволци по поддържане на реда от време на време си намираха работа с пушките. Според мен те винаги ексекутираха този, когото не трябва. Малко преди моето пристигане губернаторът, по темперамент весел човек, беше изпратил отред младоци да плякосат едно село от жители на Огнена земя и да го унищожат заради скорошното избиване на екипажа на шхуна, което беше станало на съвсем друго място. Накратко казано, в градчето кипеше живот. Струва ми се, че излизаха два ежедневника. Портовият началник, чилийски морски офицер, ме посъветва да взема на борда помощници, за да се отбраняваме от индианците в западната част на протока. Предлагаше ми също да изчакам някаква канонерка, за да ме преведе на влекала. Аз разгласих това в градчето, но се оказа, че има само един желаещ да се качи на борда, и то при условие че ще взема още един човек и куче. Но тъй като никой друг не се присъедини, а аз бях категоричен по отношение на кучетата, повече не казах нищо по този въпрос, а просто си заредих револверите. В това състояние ме свари предложението на капитан Педро Самблич — един добър австриец с голям опит. Той ми се притече на помощ и ми даде торбичка с кабарчета, които на Огнена земя стрували повече от всички войници и кучета. Аз заявих, че на борда нямам никаква нужда от кабарчета. Самблич се усмихна на моята липса на опит и продължи да твърди, че ще ми потрябват.

— Трябва да ги използваш предпазливо — да не стъпваш ти върху тях.

Този далечен намек за употребата на кабарчетата ми изясни положението и ми посочи как да си държа палубата „чиста“ през нощта, без да стоя на вахта.

Самблич проявяваше голям интерес към моето плаване. Освен кабарите, ми даде и чувалчета със сухари и голямо количество пушено еленово месо. Той заяви, че моят хляб, който беше обикновен трошлив сухар, е по-малко хранителен от неговия, който беше толкова твърд, че трябваше да се троши само с дървения чук. Освен това ми подари и компас от собствения си шлюп, който беше несъмнено по-добър от моя, а също така ми предложи да ми подари грота си, ако аз се съглася. Най на края този щедър човек извади от тайно кътче едно шише със златен прах, добит на Огнена земя, и ме помоли да си отсипя, колкото искам, защото можело да ми потрябва в плаването. Но аз бях сигурен в успеха си, без да ощетявам приятеля си. В това имах право, но кабарите на Самблич се оказаха по-ценни и от злато.

Нямах избор и бях решен да тръгна дори и сам. Като разбра това, портовият началник не възрази, а само ме посъветва, ако диваците се опитат да ме заобиколят с канутата си, да стрелям, без да се бавя, но по възможност да не убивам, с което аз охотно се съгласих. След тези прости разпореждания началникът ми даде разрешително да напусна пристанището, без да ми иска такса. Още същия ден, 19 февруари 1896 г., отплавах. Сега, когато навлизах в страната на дивите жители на Огнена земя, ме вълнуваше мисълта за странните и разнообразни приключения, които ме очакваха и които не бях преживявал в моя живот.

Благоприятният вятър, който духаше откъм Пунта Аренас, ме докара още същия ден до Сан Николас. Бяха ми казали, че тук мога да срещна диваци. Тъй като не забелязах никакви признаци на живот, закотвих се на дълбочина 8 сажена. Там прекарах цялата нощ в подножието на висока планина. На това място за първи път се сблъсках с ужасните шквалове, наричани „уилиуо“, които вилнееха по цялото протежение на Магелановия проток до Тихия океан. Това бяха сгъстени бури, които Борей<sup>[3]</sup> запращаше надолу по хълмовете на продължителни пориви. Един уилиуо, духащ с пълна сила, може да обърне кораб с кила нагоре. Но както всички бури, така и тези бързо се пораждат и бързо спират.

На 20 февруари имах рожден ден. Празнувах го близо до нос Фрауърд — най-южната точка на южноамериканския континент, съвсем сам, като птица в небето. Изгревът на слънцето ме свари да подготвям кораба си за борбата, която ми предстоеше.

„Спрей“ измина трийсет мили с попътен вятър по курс, който го доведе до залива Фортескю, където сигналните огънове на туземците пламтяха от всички страни. През целия ден над планината от запад се носеха облаци; през нощта моят добър източен вятър стихна и на негово място скоро се разрази буря откъм запад. Хвърлих котва в дванайсет часа през нощта на завет до едно островче, а след това си сварих чашка кафе, което много ми беше нужно. Да си кажа правичката, трудното лавиране срещу течението през време на силните шквалове беше започнало да ме изтощава. Като се уверих, че котвата държи здраво, изпих чашата и нарекох мястото Островът на кафето. Той се намира на юг от остров Чарлз, от който го разделя само тесен канал.

С настъпването на деня „Спрей“ беше отново на път и след упорито лавиране хвърли котва в едно скалисто заливче на остров Чарлз, като измина две и половина мили по курса. Тук остана необезпокояван в продължение на два дни, като и двете котви бяха хвърлени на дъното в една туфа кафяви водорасли. Всъщност кой знае докога щеше да остане тук, ако вятърът не беше поутихнал; през тези два дни той духаше толкова силно, че нито един кораб не би имал смелостта да излезе в протока. Островите бяха безопасно място за закотвяне, понеже туземците бяха отишли на други ловни участъци. Все пак след свирепата буря настъпи хубаво време. Вдигнах котвите си и отново излязох в протока. Но сега пък канута с диваци от Фортескю се бяха впуснали да ме преследват. Вятърът стихна и те бързо ме догониха, като стигнаха на разстояние един вик. Тогава спряха да гребат, а един кривокрак дивак се изправи и ми викна:

— Ямашхуна! Ямашхуна!

С тази дума те обикновено просека. Отговорих им с „не“. След това трябваше да им покажа, че не съм сам. Затова минах през каютата и се показах на предния люк, като си смених дрехите по пътя. Това правеше двама. После взех парчето от бушприта, което бях отрязал в Буенос Айрес и което още пазех на борда, дегизирах го като моряк и го сложих отпред на вахта, като го вързах с едно въженце да го подръпвам, сякаш се движи. Сега станахме трима и нямахме намерение за „ямашхуна“, но въпреки тези мерки диваците се приближаваха все по-бързо. Освен четиримата на греблата в най-близкото кану видях други да лежат на дъното. Те често се сменяха да



гребат. На осемдесет ярда гръмнах с пушката над носа на най-близкото кану и всички спряха, но само за момент. Като видях, че те упорито се приближават, изпратих втория изстрел толкова близо до човека, който викаше „ямашхуна“, че той бързо смени решението си и изрева от страх:

— Bueno, yo via Isla.<sup>[4]</sup>

След като седна в кануто, известно време той се криеше и любопитно надничаше през десния борд. Докато стрелях, се сетих за добрия съвет на пристанищния началник и, изглежда, съм се целил точно. Все пак за господин „Черния Педро“ — водач в няколко кървави акции — неуспехът си беше неуспех. А това беше той и никой друг. Той се отправи към острова и другите го последваха. Познах по изкълчения испански и голямата брада този злодей-мелез-рenegат и най-страшния убиец на Огнена земя. Местните жители нямат бради. Властите го търсеха от две години.

Този ден диваците повече не ме безпокоиха. В полунощ хвърлих котва в скалисто заливче на остров Три, на около двайсет мили от залива Фортескю. На отсрещната страна на протока видях сигнални огньове и чух кучешки лай, но на мястото, където бях, всичко беше спокойно. Там, където спокойно кацах птицата или тюлени лежаха по скалите, за мене винаги беше знак, че наблизко няма индианци. Тези води не изобилствуват на тюлени, но в заливчето на остров Три аз видях един на скалите. Имаше и други признаци за отсъствието на диваци.

На следващия ден отново се разрази щорм и макар че „Спрей“ беше в завета на сушата, опъваше котвите си. Трябваше да вдигна ветрила и с лавиране да вляза по-дълбоко в залива. Там спрях в едно тихо вътрешно заливче. При друго време и случай това щеше да е небомислена постъпка, но сега беше безопасно само защото щормът, който ме подгони да търся завет, щеше да попречи на индианците да пресекат протока. Като се уверих, че съм в безопасност, слязох на брега с пушка и брадва в ръце. На този остров не можех да очаквам изненада отникъде. Отсякох няколко дървета и нацепих около три кубика дърва за печката, които пренесох на няколко курса с малката лодка.

Макар да бях убеден, че наблизко няма диваци, докато прекарвах дървата, нито веднъж не изпуснах от ръце пушката си. С нея и с едно

чисто пространство от около осемдесет ярда пред очите ми се чувствах в безопасност.

Дърветата на острова, които бяха пръснати на всички страни, приличаха на бук и закърнял кедър, но и от двата вида стана добро гориво. Дори зелените клонки на бука горяха буйно в моята знаменита печка от бидон. Описах подробно начина, по който се запасих с дърва, и любезният читател, който ме е следвал досега, може да види, че и тук, както и във всички други части на моето плаване, вземах всички предохранителни мерки срещу изненади от всякакъв род, било то от животни или от природните стихии. В Магелановия проток се изискваше най-голяма бдителност. В дадения случай си давах сметка, че ме заобикаляше най-голямата опасност от цялото плаване — подлостта на коварните диваци, заради което трябваше да съм особено нащрек.

На сутринта след стихването на щорма, „Спрей“ отплава от залива на остров Три, но скоро пак трябваше да търси завет от новия щорм, който връхлетя неочаквано. На следващата сутрин пак вдигнах ветрила и след няколко мили стигнах до залива Борхия, където от време на време пристават кораби. По дърветата на брега имаше заковани дъски с изписани или издълбани имена на кораби и датата на приставането им. Не видях нищо друго, което да покаже, че там са ходили цивилизовани хора. Бях огледал мрачното място с бинокъла и тъкмо пусках лодката, за да отида на сушата и си взема бележки, когато се появи една чилийска канонерка („Уемел“) и офицерите, които се качиха на „Спрей“, ме посъветваха незабавно да напусна мястото. Не беше нужно голямо красноречие, за да ме убедят в това. Приех любезното предложение на капитана да ме вземат на влекало до следващото място за приставане — залива Ноч, на осем мили оттам. Така щях да съм далеч от най-опасните жители на Огнена земя.

Пристанахме в залива на смрачаване. От планините връхлитаха с буйни пориви шквалове уилиуо. „Уемел“ — добре екипирана и много мощна канонерка — можа да илюстрира какво е времето в Магелановия проток. На другия ден тя се опита да продължи плаването си, но бурята така беснееше, че се принуди да се върне и отново да хвърли котва, докато щормът утихне. Имаше голям късмет, че изобщо успя да се върне!

Срещата ми с този кораб беше една малка божия благодат. Управляваха го първокласни моряци и хора с отлично образование. Импровизираното тържество, което стана на него в залива Ноч, трудно може да се случи на друго място. Един флотски юнкер пях песни на френски, немски и испански, а друг — на руски (поне така каза). Макар че публиката не разбираше думите на всички песни, това не беше пречка за веселието.

На другия ден останах сам, защото след стихването на щорма „Уемел“ продължи плаването си. Прекарах целия ден в работа, за да се запаса с дърва и вода. Докато свърша, времето се оправи. Вдигнах ветрила и напуснах безлюдното място. От това, което споменах досега, едва ли има да се каже нещо повече за първото преминаване на „Спрей“ през протока. Той безброй пъти приставя и отплава и много дни лавира срещу течението с по някое и друго „отбиване встрани“, докато най-после стигна и хвърли котва в залива Тамар. Оттам на запад се виждаше нос Пилар. Тук почувствувах пулса на великия океан, който лежеше пред мен. Сега вече знаех, че зад гърба си съм оставил цял един свят, а пред мен се разкриваше друг, съвсем нов. Бях отминал свърталищата на диваците. Високите грамади на суровите и безжизнени гранитни планини бяха вече зад кърмата. По някои от тях никога не е расло дори едно петно мъх. Сушата имаше вид на току-що създадена и още недовършена. На хълма зад Порт Тамар беше набързо построен малък фар — знак, че там е имало човек. Помислих си, че трябва да е умрял от самота и мъка. Тази мрачна земя съвсем не беше място да се радваш на усамотение.

През цялото си плаване по протока не видях други животни, освен кучетата на диваците. Виждах ги често, а воят им се носеше денонощно. Птиците не бяха многобройни. Писъкът на някаква дива птица, която мислех за гмурец, от време на време ме стряскаше с пронизителния си плач. Понякога виждах патицата-параход да изпърхва и да побягва от някаква опасност. Наричат я така, защото се движи по повърхността на водата с помощта на крилете си и по тези движения прилича на миниатюрен параход със странични колела. Тя никога не лети, но като удря с криле по водата, се движи по-бързо от гребна лодка или кану. Няколкото тюлена, които видях, бяха много плашливи, а от рибите така и нищо не видях. Нито хванах някоя. Наистина, въдицата хвърлях много рядко през цялото плаване. Тук, в

протока, открих голямо изобилие от прекрасни миди, които ядях в големи количества. Появи се и някаква птица, подобна на лебед, по-малка от мускусната патица. Можех да я сваля с пушката, но в усамотението на тази мрачна земя не намерих в себе си желание да унищожа един живот, освен ако трябваше да се защитя.

---

[1] Става дума за Виржиния, която е погребана в този район.  
Б.пр. ↑

[2] Девиците (исп.). Б.пр. ↑

[3] Бог на северния вятър. Б.пр. ↑

[4] — Добре, аз към остров (исп.). Б.пр. ↑

## ОСМА ГЛАВА

Беше трети март, когато „Спрей“ потегли от Порт Тамар в посока на нос Пилар. Вятърът духаше откъм североизток и аз горещо желяех да се задържи така, докато отмина сушата. Такова щастие обаче не се предвиждаше. Скоро започна да вали и небето от североизток натежа, не предвещавайки нещо добро. „Спрей“ бързо приближи нос Пилар и охотно се пъкна в Тихия океан, като взе първата си баня в надвисващата буря. Връщане назад нямаше, дори и да ми се искаше, защото сушата сега беше скрита в мрака на нощта. Вятърът се усили и аз рифовах за трети път ветрилата. Вълните бяха объркани и коварни. Във време като това старите рибари се молят: „Помни, боже, моят кораб е малък, а морето е толкова голямо!“ Виждах само искрящите гребени на вълните. Те показваха белите си зъби, докато „Спрей“ балансираше върху тях. „Какво не давам за открито море“ и за да постигна тази цел, вдигнах всички ветрила, които яхтата можеше да носи. Тя свободно препускаше цялата нощ, но на сутринта, 4 март, вятърът се измести на югозапад, после внезапно се върна на северозапад и се разрази в страшна буря. „Спрей“ се носеше по вятъра под голи мачти. Никой кораб в света не би издържал на такъв свиреп вятър. Знаех, че тази буря може да продължи дни наред и ще бъде невъзможно да лавирам на запад покрай крайбрежието. Нямах никакъв друг избор, освен да продължа на изток и отново да заобиколя Огнена земя. При всички случаи единствено безопасният курс беше по вятъра. Така продължих на югоизток, като че ли да заобиколя нос Хорн, докато вълните с надигане и спускане разказваха безкрайната история на морето; но ръката, която ги направляваше, водеше също и „Спрей“. Сега той бягаше пред вятъра с рифован стаксел и отпуснати шкоти. Пуснах зад кърмата да се влачат две дълги въжета, за да направят курса ѝ по-устойчив и да разбиват гребените на вълните, а щурвала изправих и завързах. Така „Спрей“ бягаше пред вятъра и нито веднъж вълните не го заляха. Дори когато щормът беснееше с най-голяма сила, моят кораб беше здрав и прекрасен. Страховете ми относно неговата мореходност веднъж завинаги изчезнаха.

Когато всичко, което можеше да се направи за сигурността на съда, беше направено, слязох в каютата през предния люк и си направих кафе. Сготвих си овнешко задушено с картофи и лук. През цялото време на плаването се стараех да ям топла храна. Но в приливното течение при нос Пилар, където вълните бяха изумително високи, неравни и надвесени, няхах особен апетит и отложих готвенето. Между нас казано, хвана ме морската болест!

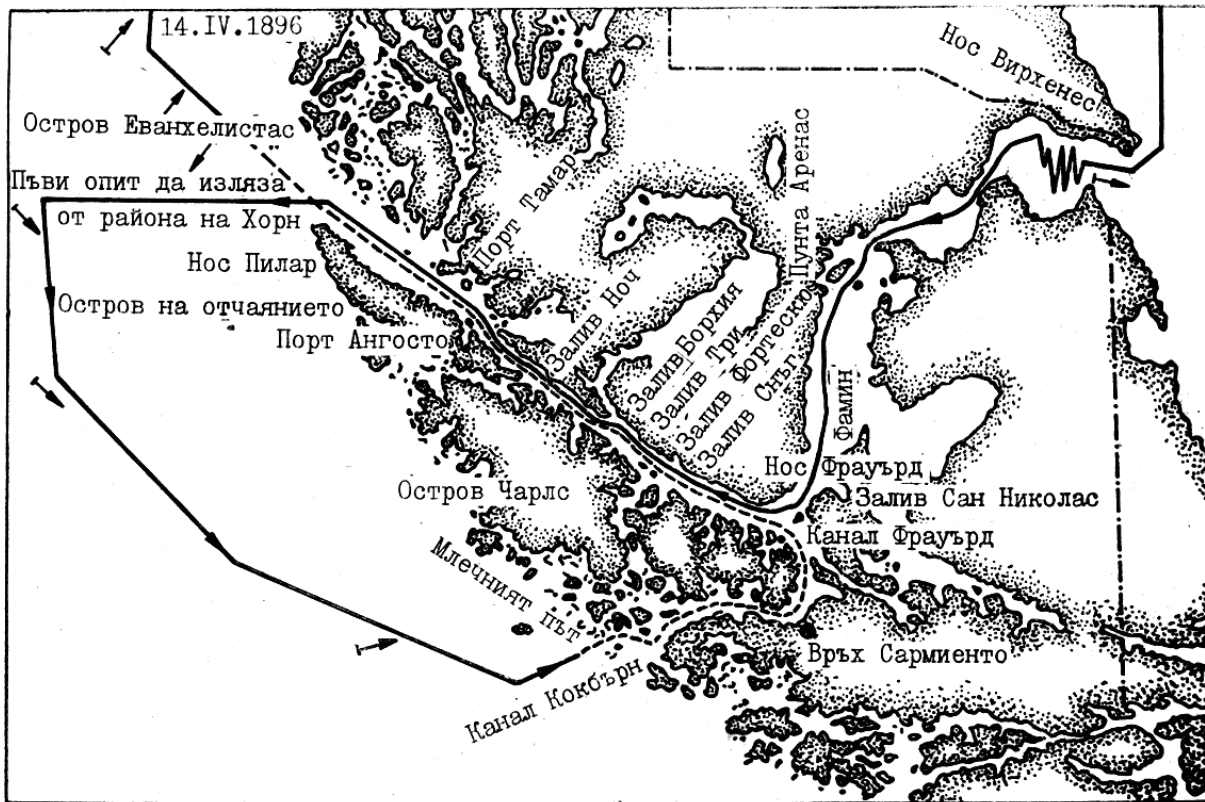
Първият ден от щормата беше за „Спрей“ неговото истинско изпитание във възможно най-бурните води около нос Хорн. В никоя част на света не може да се намери по-бурно море оттук. Районът на нос Пилар е суровият страж на нос Хорн.

Навътре в морето опасността беше по-малка, макар вълните да бяха гигантски. „Спрей“ се носеше ту като птица, кацнала на гребена на някоя вълна, ту като изоставено дете хлътваше дълбоко в падината между две вълни. И така все напред и напред. Минаха няколко дни, необикновени по своя трепет и възторг.

На четвъртия ден от започването на щормата бързо приближавах линията на нос Хорн. Тъкмо проучвах картата и набелязвах курса и разстоянието до Порт Стенли на Фолклъндските острови, където можех да се окопая и ремонтирам кораба, когато в една пролука между облаците видях висока планина на около седем лиги откъм левия борд. Тъй като най-свирепата част от щормата вече беше отминала, вързах едно право ветрило на гика на мястото на грота, който беше раздран на парцали. Прибрах въжетата, които бях пуснал. Вдигнах рифовано това неудобно ветрило и заедно със стаксела, който вече бях сложил, насочих „Спрей“ към вятъра и се отправих към сушата. Тя приличаше на остров, заобиколен отвсякъде с вода. Това излезе вярно, макар че не беше този остров, който предполагах.

Радвах се на възможността отново да вляза в Магелановия проток и по него да стигна отново Тихия океан, защото откъм външната страна на Огнена земя морето беше нещо повече от бурно. Вълните се издигаха като цели планини. Когато „Спрей“ се намираще в най-жестоките шквалове и плаваше само под рифован стаксел, дори и това малко ветрило го разтърсваше от кила до върха на мачтата, щом се затресеше задната шкаторина. Единствените опасения, които съм имал по отношение на неговата безопасност, са били да не получи теч в

степса на мачтата. Но тя нито веднъж не ме накара да се захвана за помпата.



Под натиска на най-малкото ветрило, което можех да вдигна, „Спрей“ се втурна към сушата като състезателен кон, а аз го водех по гребените на вълните, за да не се препъва в тях. Беше чудесно плаване. Стоях на щурвала и използвах всички благоприятни възможности.

Нощта ни обгърна, преди да достигнем сушата, и ни остави да опипваме пътя в непрогледната тъмнина. Скоро видях отпред големи буруни. Веднага обърнах кораба обратно и поех навътре в морето. Но неочаквано бях стреснат от рева на разбиващи се вълни, които отново идваше отпред и откъм подветрения борд. Това ме изуми, защото там, където смятах, че съм, не трябваше да има буруни. Избягах на доста голямо разстояние, после завих, но като открих и там разпенена вода, насочих носа към открито море. По този начин, заобиколен от опасности, прекарах останалата част от нощта. Свирепи шквалове, придружени от град и суграшица, разраниха до кръв лицето ми. Но това нямаше значение. Беше денем и „Спрей“ се намираше насред Млечния

път на северозапад от нос Хорн, а огромните бели вълни, които се разбиваха над подводните скали, заплашваха да го погълнат през нощта. Островът, който бях забелязал и към който се бях отправил, се казваше Фюри. А каква гледка се откриваше сега пред мен и наоколо! Не беше време да се оплаквам от изранената си кожа. Но какво друго можех да направя, освен да се промъкна покрай буруните и да намеря канал между тях през деня? След като беше избягнала скалите през нощта, яхтата несъмнено щеше да намери пътя през деня. Това беше най-голямото приключение в моя живот!

Най-после „Спрей“ навлезе в район на малки острови, които го приютиха в спокойни води. Покатерих се на мачтата, за да видя бурната панорама, която остана зад кърмата. Великият естествоизпитател Дарвин е наблюдавал тази картина от палубата на „Бигъл“, след което записал в дневника си: „Всеки човек от сушата, който види Млечния път, ще сънува кошмари една седмица.“ Той спокойно е можел да добави: „и всеки моряк.“

„Спрей“ отново имаше добър шанс. Докато се промъкваше през лабиринт от острови, открих, че се намираме в канала Кокбърн. Той се влива в Магелановия проток на едно място точно срещу нос Фрауърд и ние вече отминавахме Залива на крадците, чието име внушаваше някои мисли. Същата вечер на 8 март хвърлих котва в едно удобно заливче на края на канала. Екипажът на „Спрей“ поблагодари от душа на съдбата.

Замислих се за събитията от последните няколко дни и колкото и да е странно, вместо да се почувствувам отпочинал от седене и лежане, започнах да се чувствувам изморен и изтощен. Все пак една порция топло задушено еленово месо скоро ме освежи така, че можах да заспя. Когато започна да ме наляга сънливост, поръсих палубата с кабари и се прибрах, като не забравих съвета на моя стар приятел Самблич да се пазя да не стъпя аз самият върху тях. Погрижих се повечето да са с върха нагоре. Докато „Спрей“ минаваше през Залива на крадците, две канута се спуснаха след него и вече не можех да мисля, че съм сам.

Известно е, че когато стъпиш на кабар откъм острия му край, не може да не кажеш нещо по негов адрес. Белият човек обикновено ще изсвири, а дивакът ще зареве и ще се хване за въздуха. Точно това се случи тази нощ към дванайсет часа, докато спях в каютата, а диваците мислеха, че са ме пипнали заедно с яхтата и цялото ми имущество. Но те бързо промениха намеренията си, щом стъпиха на палубата, и



вероятно си помислиха, че аз или някой друг ги е пипнал. Нямах нужда от куче — те виеха като глутница кучета. Нямах нужда и от пушка, защото те наскачаха с проклетия кой в канутата, кой в морето, вероятно за да се охладят. Излязох на палубата и гръмнах няколко пъти, за да покажа на негодниците, че съм у дома си. След това отново се прибрах и бях сигурен, че втори път няма да бъда безпокоен от хора, които си тръгнаха така бързешката.

Жителите на Огнена земя, които по природа са жестоки, са и страхливи; те се отнасят към пушката със суеверен страх. Единствената реална опасност, която може да сполети човек, е да им позволи да го заобиколят с канутата си на една стрела разстояние или да хвърли котва близо до място, където могат да направят засада. А колкото до тяхното нощно идване, дори и да не бях сложил кабари на палубата, щях да ги разгоня с изстрели от каютата. В каютата, форпика и трюма аз винаги държах подръка патрони, така че отстъпвайки към някое от тези места, можех да „задържа крепостта“, просто като стрелям през палубата.

Може би най-голямата опасност, която трябваше да се има пред вид, беше от пожар. Всяко кану носи огън — това е обичайно за тях, защото се свързваха чрез димни сигнали. Безобидната главня, която тлее на дъното на кануто, може да лумне в каютата, ако човек не е нащрек. Началникът на порта в Пунта Аренас специално ме предупреди за тази опасност. Преди време те бяха запалили една чилийска канонерка, като хвърлили запалени главни през кърмовите прозорци на каютата. „Спрей“ нямаше отвори в каютата или палубата, освен два люка, които бяха така залостени, че не можеха да се отворят, без да се събудя.

Сутринта на девети след ободрителна почивка и топла закуска изметох кабарите от палубата, извадих каквито резервни ветрила имах и се заех да шия нокбензелния ъгъл на моя прав грот. Денят обещавахе хубаво време и леки ветрове, но прогнозите на Огнена земя са твърде ненадеждни. Питях се защо на склона редом до стоянката не растеше нито едно дърво? Почти бях решил да оставя шиенето на ветрило и да сляза на сушата с пушката за някакъв дивеч, пък и да огледам един голям камък на брега близо до потока, когато отгоре ми връхлетя такъв свиреп шквал уилиуо, че отнесе „Спрей“ заедно с двете котви навън от тихото заливче в дълбоки води. Нищо чудно, че на оня склон не растяха

дървета! Великият Борей! Дървото трябва да е само от корени, за да се задържи срещу такъв яростен вятър.

От заливчето до най-близката суша откъм подветрената страна разстоянието беше голямо, така че аз имах достатъчно време да вдигна и двете котви, преди „Спрей“ да приближи някаква опасност. Всичко мина благополучно. Този и следващия ден не видях диваци. Вероятно те разбираха по някакви признаци за приближаването на уилиуо и благоразумно не излязоха с лодките си и на втория ден. Защото едва се бях заел отново с ветрилото, когато вятърът, както преди, грабна яхтата и я захвърли с всичка сила към морето заедно с котвата и всичко останало. Този свиреп шквал, обичаен за Магелановия проток, продължи през целия ден и отнесе „Спрей“ на няколко мили покрай стръмни скали и урви, надвиснали над един гол бряг. Това беше дива и непривлекателна гледка. Не съжалявах, че се измъквам, макар че брегът, към който водех „Спрей“, не обещаваше да бъде обетован. Понеже не можех да направя нищо друго, освен да продължа напред, аз се движех с надеждата да стигна залива Сан Николас. Там бях хвърлил котва на 19 февруари, а сега е 10 март! Когато стигна залива за втори път, аз ще съм направил пълна обиколка около най-дивата част на мрачната Огнена земя. „Спрей“ стигна в Сан Николас, но по една случайност не си остави кокалите там. Докато яхтата навлизаше в бурно море, гонена от поредния уилиуо, шкотът на стаксела се скъса и ме накара да отида на носа, където изведнъж видях отпред тъмна скала и буруни така близо до форщевена, че се почувствувах окончателно загубен и извиках наум: „Срещу мен ли е ръката на съдбата в това мрачно място?“ Сkochих отново към кърмата, без да обръщам внимание на плющящото ветрило, и завъртях щурвала. Очаквах, че докато „Спрей“ хлътва между две вълни, ще усетя как корпусът се разтрошава под мен върху скалите. Но само с едно докосване на щурвала той се обърна и избягна опасността, а в следващия момент беше на завет край подветрения бряг.

Островчето, към което се бях насочил, се намираше по средата на залива. „Спрей“ така вярно беше следвал курса към този остров, че за малко не връхлетя върху него. По-навътре в залива беше стоянката, до която успях да стигна. Но преди да хвърля котвата, друг шквал грабна „Спрей“, завъртя го като пумпал и го отнесе към подветрената страна на залива. Малко по-нататък в същия този участък имаше голям нос и

аз се оттеглих оттам. Щормът, който духаше от югозапад, ме връщаше към Пунта Аренас.

Скоро обаче овладях кораба и го обърнах срещу вятъра под прикритието на една планина. Там морето беше гладко като воденичен вир и докато „Спрей“ се приближаваше към брега, ветрилата изплющяха и увиснаха. Тук реших да хвърля котва и да почивам до сутринта, тъй като дълбочината до брега беше осем сажена. Но най-интересното беше, че тъкмо хвърлих котвата и тя още не беше стигнала дъното, когато от планината връхлетя нов уилиуо и отнесе кораба, преди още да съм пуснал цялата верига. Вместо да почивам, аз трябваше да се заемам с брашпила и да вдигам котвата с петдесет сажена котвена верига, която беше отишла на дъното. Това ставаше в онази част на протока, която се казваше Фамин<sup>[1]</sup>. Бях предпочел дори и в Йерихон<sup>[2]</sup> да съм, но не и тук! Прекарах нощта в работа с този малък брашпил и си мислех колко по-лесно ми беше, когато казвах: „Направи това или онова!“ — вместо да го правя сам. Но продължавах да въртя брашпила, като изпях всичките песни от моряшките ми години, започвайки с „Към Калифорния, момчета“ и свършвайки със „Сладко и бавно“.

Беше съмнало, когато котвата влезе в клюза. Междувременно вятърът беше утихнал, а на мястото на уилиуо се появи лек зефир. Течението бавно отнасяше „Спрей“ към Пунта Аренас. Вече се виждаха кораби, хвърлили котва на рейда, и аз доста се поколебах дали да не се отбия за нови ветрила. Но тъй като вятърът задуха от североизток, а това беше благоприятно за мен, отново обърнах форщевена на „Спрей“ на запад към Тихия океан, за да мина за втори път през втората половина от първото ми преминаване през протока.

---

[1] Глад (англ.). Б.пр. ↑

[2] Йерихон — град в Палестина. Използва се разговорно в значение на далечно и уединено място. Б.пр. ↑

## ДЕВЕТА ГЛАВА

Бях решил да разчитам на своите ограничени възможности, за да ремонтирам повредите от страшния щорм, който ме отнесе на юг към Хорн след излизането ми от Магелановия проток в Тихия океан. Така че, когато отново влязох в протока през канала Кокбърн, не продължих на изток към селището Пунта Аренас, където можех да получа помощ, а като обърнах отново на северозапад, заех се с иглата и напръстника да си кърпя ветрилата при всеки удобен случай — на котва или на път. Работата вървеше бавно и малко по малко четириъгълното ветрило за гика доби размерите на един удобен за работа грот с нокбензелен въгл и шкаторини. Макар че не прилягаше кой знае как, поне беше направено много здраво и щеше да издържи на силни ветрове. Един кораб, който срещнахме дълго след това, съобщил, че гротът ми имал усъвършенствувана конструкция и патент риф, макар че нямаше нищо подобно.

В продължение на няколко дни след бурята „Спрей“ се радваше на хубаво време и навакса загубеното, като измина двайсет мили. В онези дни, пълни със злополучия, това ми се струваше дълъг преход. Времето, както казах, за няколко дни се задържа хубаво, но това за мен не означаваше почивка. Грижите за безопасността на кораба и дори за живота ми съвсем не намаляха от липсата на лошо време. Опасността дори беше по-голяма, защото в сравнително хубави дни диваците се впускаха в своите мародерски походи, а в бурно време изчезваха, тъй като техните окаяни канута бяха неустойчиви и изобщо не заслужаваха да се наричат кораби. При тези обстоятелства бях започнал да се радвам на бурите, както никога преди в живота си. Те никога не изоставяха „Спрей“ по време на мъките му около нос Хорн. Аз дори свикнах с този живот и започнах да мисля, че ако щорм отново отнесе яхтата, още едно преминаване през протока ще ме направи агресор и ще накара жителите на Огнена земя да минат в отстъпление. Това чувство се оформи в мен в залива Снъг, където хвърлих котва в сивото утро, след като бях минал нос Фрауърд. След съмване забелязах, че

двете канута, от които се бях измъкнал, като плавах цялата нощ, сега влизаха крадешком в същия залив под прикритието на сянката на високия нос. Те имаха пълни екипажи, а диваците бяха въоръжени със стрели и лъкове. Когато гръмнах с пушката си пред носовете на канутата, и двете свърнаха встрани в едно тясно заливче извън обсега на куршумите. Изправен пред опасността да бъда нападнат във фланг откъм близкия храсталак, аз се принудих да вдигна ветрилата, които току-що бях свалил, и реших да се насоча към отсрещната страна на протока на шест мили оттук. Но сега пък се чудех как да вдигна котвата, тъй като брашпилът беше повреден и не можех да я помръдна. Все пак вдигнах всички ветрила и потеглих, като преди това се опитах да изтегля веригата с ръце. Шлюпът повлече котвата, сякаш това беше нещо съвсем нормално, а заедно с нея повлече и около един тон кафяви водорасли от плитчината в залива. Вятърът доста се беше усилил.

През това време работех така, че от пръстите ми протече кръв. Постоянно хвърлях по едно око през рамо, а едновременно с това наблюдавах наоколо и при всяко поклащане на клонче пусках по един куршум да извири в шубраците. Пушката ми беше винаги подръка и ако в този момент се покажеше някой индианец в обсега ѝ, щях да го приема като обявяване на война. Както и да е, друга кръв, освен моята не се проля. Това стана от дребно одраскване на талреп или щифт, които ми се изпречиха, докато бързах. От теглене на твърди мокри въжета раните по ръцете ми понякога много боляха и често обилно кървяха. Зараснаха чак когато излязох от протока и навлязох в зона с хубаво време.

Когато излязох от залива Слъг, обърнах „Спрей“ срещу вятъра, ремонтирах брашпила и вдигнах котвата. След това се насочих към един тих залив на около шест мили в подножието на висока планина. Там, на девет сажена дълбочина, заставах на котва под самата стена на една отвесна скала. Тук моят глас сам си отговаряше и затова нарекох мястото „Ечаща планина“. По-нататък бреговата линия беше поначупена и на брега имаше нападали дървета. Реших да си набавя дърва за горене. Освен брадвата взех и една пушка, която в тези дни винаги ми беше подръка. Там обаче не видях друго същество, освен малък паяк, който си беше оплел паяжина в сухия пън. Занесох го на яхтата. Поведението на насекомото в това безлюдно място сега ме интересуваше повече от всичко. Колкото и да е странно, в каютата то

се срещна със същия по големина и вид паяк, който беше дошъл тук чак от Бостън. Това беше едно много възпитано паяче, само че много пъргаво. Паякът от Огнена земя веднага изправи краката си за бой, но моят малък бостънец моментално го повали, счупи му краката и после един по един така изкусно ги изтръгна, че за по-малко от три минути след започването на битката паякът от Огнена земя не можеше да се различи от муха.

На следващата сутрин побързах да тръгна, след като прекарах една будна нощ покрай странния бряг. Преди да вдигна котва, върху огромната печка от Монтевидео си сварих чаша горещо кафе. В този огън изгоря и паякът от Огнена земя, който малкият боец от Бостън уби предишния ден. Много по-късно една шотландка от Кейптаун, като чу за неговата смелост, проявена при Ечащата планина, го кръсти „Брус“. „Спрей“ вече отминаваше Кафеения остров, който бях забелязал на моя рожден ден, 20 февруари 1896 г. Там ни пресрещна друга буря, която ни принуди да потърсим прикритие в завета на остров Чарлз. Върху един скалист нос на острова горяха сигнални огньовете. Едно племе диваци, което се беше събрало тук, откак минах за първи път през протока, наскачаха в канутата си, за да се впуснат след „Спрей“. Не би било уместно да хвърля тук котва, тъй като мястото беше на разстояние една стрела от гъсто обраслия бряг. Направих знак, че едното кану може да се приближи, докато шлюпът продължаваше да се движи под пълни ветрила във ветровата сянка на брега. На другите направих знак да стоят настрана и между другото сложих една голяма пушка „Мартини-Хенри“ на показ върху покрива на каютата, така че да ми е подръка. В кануто, което приближи, имаше две индианки и един индианец — най-загрубелите представители на човешкия род, които някога съм виждал. Тяхното вечно жално „ямашхуна“ се разнесе с тръгването им от брега и продължи, докато наближиха борда. Жените молеха за хляб, а индианецът — един тъмнолик дивак — седеше намръщен, сякаш не се интересуваше изобщо от тази работа. Но когато се обърнах да взема сухари и сушено говеждо за жените, индианецът скочи на палубата и се изправи срещу мен, като каза на развален испански, че вече сме се срещали. Спомних си, че тонът на неговото „ямашхуна“ ми е познат, а и по брадата разбрах, че е Черния Педро, когото наистина вече бях срещал.

— Къде са другите от екипажа? — попита той, като се оглеждаше неспокойно и вероятно очакваше, че от предния люк ще изскочат моряци и ще му платят за многото убийства. — Преди три седмици — каза той, — когато мина оттук, видях трима души на борда. Къде са другите двама?

Отговорих му късо, че същият екипаж е все още на борда.

— Но аз виждам — каза той, — че ти вършиш цялата работа. *Nombre valiente!*<sup>[1]</sup> — добави той със зловна усмивка, като огледа грота.

Обясних му, че върша цялата работа през деня, докато останалият екипаж спи, за да е бодър да пази от индианци през нощта. Учуди ме коварството на този дивак. Явно го познавах по-добре, отколкото той мислеше. Дори и да не бях предупреден при отплаването ми от Пунта Аренас, сега щях да разбера, че си имам работа с изпечен разбойник. Още повече че една от индианките, подтикната от някаква искра на добрина, която понякога може да се открие в гърдите и на най-първобитното същество, ме предупреди със знак да бъда нащрек, защото Черния Педро ще ми стори зло. Нужда от предупреждения и без това нямаше, защото аз бях нащрек още от самото начало, и в този момент държах в ръката си голям револвер, готов да ми послужи всеки миг.

— Когато мина оттук преди — каза той, — ти стреля по мен.

И добави даже със сърдечна нотка в гласа, че било *muu malo*<sup>[2]</sup>.

Престорих се, че не разбирам, и казах:

— Ти си живял в Пунта Аренас, нали?

Той отговори искрено:

— Да — с доволен вид, че е срещнал някой, който идва от неговото скъпо родно място.

— В мисионерския дом ли? — попитах аз.

— Ами да — отговори той и пристъпи напред, сякаш за да прегърне стар приятел.

Махнах му да се дръпне, понеже не споделях ласкателното му настроение.

— А познаваш ли капитал Педро Самблич? — продължих аз.

— Да — каза злодеят, който беше убил един родственик на Самблич, — да, наистина ние сме големи приятели.

— Знам — казах аз. Самблич ми беше казал да го застрелям, където го срещна.

Той посочи пушката върху каютата и попита колко пъти стреля.

Когато му обясних, че тази пушка стреля, без да спре, долната му челюст увисна и той каза, че иска да си отива. Не му попречих. Дадох на жените сухари и говеждо, а една от тях ми даде в замяна няколко буци сланина. Струва си да спомена, че ми избра най-големите парчета от кануто. Нито един християнин не би направил повече. Преди да се отблъсне от шлюпа, коварният дивак поиска кибрит и посегна с върха на копието си да стигне кутията, която му подавах. Но аз му я подадох върху дулото на пушката, която „стреляше, без да спира“. Индианецът предпазливо взе кибрита, но подскочи, когато му казах: „Cuidado!“ (Внимавай!), при което жените се засмяха: изглежда, това им направи удоволствие. Вероятно подлецът ги е налагал сутринта, че не са събрали достатъчно миди за закуската му. Между нас се установи добро разбирателство.

От остров Чарлз „Спрей“ премина отсреща до залива Фортескю, където хвърли котва. Прекарах една спокойна нощ в прикритието на висок бряг, докато вятърът виеше отвън. Заливът беше пуст. Индианците, които видях край острова, бяха стопани на този залив, но аз бях сигурен, че в сегашната буря те не са могли да последват „Спрей“. За да не пренебрегвам предпазливостта, все пак наръсих кабари по палубата, преди да се прибера в каютата. На другия ден самотата на мястото беше нарушена от появата на голям параход, който с величествена осанка се отпрати към мястото за закотвяне. Вдигнах флага си и огромният кораб веднага развя американското знаме. Познавах обводите, модела и осанката. Това не беше кораб от Диего.

Привечер вятърът утихна. Диваците се появиха от острова и се насочиха направо към парахода с обичайните си викове: „Ямашхуна.“ След това дойдоха и при „Спрей“ да молят за още или да откраднат всичко, като заявиха, че не са получили нищо от парахода. Черния Педро отново се приближи. И собственият ми брат не би бил пощастлив да ме види. Той ме помоли да му дам пушката си под наем, за да ми убие на другата сутрин едно гуанако.<sup>[3]</sup> Уверих го, че ако остана още един ден, ще му дам пушката, макар че нямах никакво намерение да оставам. Подарих му един крив нож и някои дребни сечива, които



щяха да са му от полза при направата на канута, а след това го отпратих.

Тази нощ под прикритието на мрака отидох на парахода. Това беше „Коломбия“ с капитан Хендерсън от Ню Йорк на път за Сан Франциско. Взех със себе си всичкото си оръжие, ако евентуално се наложи да се връщам с бой. Първият помощник на „Коломбия“ — господин Ханибъл — се оказа мой стар приятел. Двамата с вълнение си спомнихме за отминалите дни в Манила, където бяхме заедно — той на „Съдърн крос“, а аз на „Нордърн Лайт“, и двата кораба красиви като имената си.

„Коломбия“ имаше на борда си големи запаси от прясна храна. Капитанът нареди нещо на стюарда и простодушният младеж ме попита заедно с всичко друго дали ще мога да взема и няколко кутии с мляко и сирене. Когато предложих да заплатя припасите със златото си от Монтевидео, капитанът изрева като лъв и каза да си прибера обратно парите. Получих великолепни и разнообразни провизии.

Като се върнах на „Спрей“, където всичко беше на мястото си, аз се приготвих да отплавам рано на другата сутрин. Бяхме се уговорили, ако параходът тръгне преди мен, да ми даде сигнал със сирената си. През нощта ставах няколко пъти заради единственото удоволствие да се полюбувам на електрическите му светлини — една далеч по-приятна гледка от индианското кану. Първи отплава „Спрей“, но „Коломбия“ скоро ни последва и ни отмина с поздрав. Ако капитанът ми беше дал своя параход, неговата компания нямаше да бъде в лошо положение, отколкото се оказа само след два или три месеца. По-късно прочетох в един стар калифорнийски вестник заглавието: „Коломбия“ донесе само загуби. По време на втория ѝ курс до Панама тя се разбила върху скалите на калифорнийския бряг.

„Спрей“ продължаваше да лавира в протока срещу вятъра и течението. В тази точка се срещат теченията на Атлантическия и Тихия океан и както в протока, така и в изхода му тяхната среща пораждаше въртопи и големи островърхи вълни, които при щорм можеха да бъдат опасни за канута или други паянтови съдове.

На няколко мили по-нататък върху брега нагоре с кила лежеше голям параход. Около това място „Спрей“ попадна в зона на слаб вятър, а след това — в пълен щил. Това беше едно изключително рядко явление за протока. Веднага от всички страни лумнаха сигнални

огньовете и в следващия момент повече от двайсет канута се насочиха към „Спрей“. Щом приближиха, техните екипажи се развикаха:

— Ямашхуна, amigo, anclas aquí, bueno puerto aquí<sup>[4]</sup> — както и други откъслечни испански думи, примесени с думи на техния език.

Нямах никакво намерение да отсядам в тяхното „хубаво пристанище“. Вдигнах флага и гръмнах веднъж с пушката, което те можеха да изтълкуват като приятелски поздрав или като покана да се приближат. Те се приближиха и застанаха в полукръг около мене, но се държаха на разстояние, по-голямо от осемдесет ярда, където не можеха да ги настигнат моите изстрели или самоотбрана.

Сред тяхната първобитна флотилия имаше корабна лодка, навярно открадната от убит екипаж. В нея твърде непохватно гребяха със счупени гребла шестима диваци. Двама от тях стояха прави и носеха морски ботуши, което потвърди опасенията ми, че са нападнали някой нещастен корабен екипаж. Сетих се, че те вече бяха посещавали палубата на „Спрей“ и сега, ако им се удаде, биха опитали пак. Ботушите щяха да запазят краката им и кабарите щяха да са безпредметни. С тромаво гребане те отминаха надолу по протока на около сто ярда от мен и се правеха, че не ми обръщат внимание и че отиват в залива Фортескю. Разбрах, че това е някаква тяхна стратегия, и бях нащрек. Наблюдавах зорко островчето, което остана между нас и ги скри от погледа ми. „Спрей“ безпомощно се носеше към него по течението с голям риск да се блъсне в скалите, тъй като нямаше нито едно място, удобно за закотвяне. Островчето се казваше Бонет и имаше 136 фута височина. И наистина, не след дълго забелязах, че тревата на върха му се раздвижи. Дадох няколко изстрела в тази посока, но други признаци за диваци не забелязах. Щом шлюпът отмина острова, носен от отклоненото течение, видях на обратната му страна оставена лодката, която издаде тяхното коварство и подлост. Затова се беше раздвижила и тревата. Силният вятър връхлетя изневиделица, разпръсна канутата и избави „Спрей“ от опасно положение. Вятърът беше благоприятен, макар и все още насрещен.

„Спрей“ с плющене си пробиваше път напред срещу вятъра и течението. На другия ден стигна в залива Борхия и за втори път хвърли котва там. Доколкото мога, ще опиша как изглеждаше зеленият от лунна светлина проток в полунощ, след като се измъкнах от остров Бонет и дивациите. Големите облаци, които дотогава пълзяха по небето,

се изчистиха и нощта изведнъж стана светла като ден или почти толкова. Една висока планина се оглеждаше в протока, а „Спрей“, следван от сянката си, създаваше впечатлението, че в морето плават две яхти.

Закотвих кораба, пуснах на вода лодката си и с брадва и пушка в ръка слязох на носа на залива, за да напълня една бъчва с вода от потока. И сега, както преди, нямаше и следа от индианци. Щом разбрах, че е безлюдно, скитах в продължение на час покрай брега. Хубавото време сякаш правеше местността още по-самотна. Когато стигнах до едно място, където на земята се различаваше гроб, тръгнах обратно. На връщане към носа на залива се натъкнах на една своеобразна голгота. Мореплаватели бяха забили по един прът в земята като фар за тези, които ще дойдат след тях. За мое голямо учудване там открих и знак, оставен от парахода „Колимбия“ — еднотипен кораб на „Коломбия“ — моя сутрешен съсед.

Прочетох имената и на много други кораби. Някои от тях преписах в корабния дневник, други бяха нечетливи. Много от кръстовете бяха изгнили и паднали. Измежду ръцете, които ги бяха поставили, имаше и на мои приятели, много от тях вече изстинали. На това място цареше духът на унинието и аз побързах да се върна на „Спрей“ и да потърся забрава в плаването.

Рано на другата сутрин излязох от залива Борхия. Когато вятърът стихна, закотвих яхтата близо до нос Куод в туфа кафяви водорасли на двайсет сажена дълбочина. Там се задържах няколко часа срещу тривъзловото течение. Тази нощ се закотвих в залива Лангара на няколко мили по-нагоре в протока, където открих останки от корабокрушение и стоки, изхвърлени от вълните. През целия ден работих, за да спася и прибера намереното. По-голямата част от стоката се състоеше от сланина в бурета и отделни парчета, пръснати от строшените бурета. Сред водораслите намерих и бъчва вино, която също откарах на „Спрей“. Всичко това вдигнах на борда с помощта на гафелгарделите, които прекарах през брашпила. Някои от буретата тежаха повече от осемстотин фунта.

Около Лангара нямаше индианци. Очевидно те не бяха ходили там след страшния щорм, който беше изхвърлил останките на брега. Изглежда, това беше същият щорм, който отнесе „Спрей“ от трети до осми март към нос Хорн. Стотици тонове кафяви водорасли бяха

изтръгнати от дълбокото дъно и нахвърляни на огромни купчини на брега. Намерих едно водорасло със запазени корени и листа, което беше дълго 131 фута! На това място през нощта напълних една бъчва с прясна вода, а на другия ден най-после отплавах с благоприятен вятър.

Не бях изминал много, и отново се натъкнах на сланина, изхвърлена в малък залив. Хвърлих котва и натоварих всичко, както по-рано. През целия ден валя дъжд и сняг и никак не беше лесно да нося сланината в ръце през камъните на брега. Но аз не спрях, докато не натоварих всичко на „Спрей“. Радвах се, че ще мога да направя добра търговия по време на плаването, защото навиците на стария търговец се бяха събудили. Отплавах от залива по пладне, омазан от горе до долу. Корабът също беше омазан от килсона до клотика. Каютата ми, трюмът и палубата бяха претъпкани със сланина и изобщо на яхтата нямаше нито едно място, което да не е мазно.

---

[1] Смел човек! (исп.). Б.пр. ↑

[2] Много лошо (исп.). Б.пр. ↑

[3] Вид лама. Б.пр. ↑

[4] Приятел, котви тук, добър пристанище тук (исп.). Б.пр. ↑

## ДЕСЕТА ГЛАВА

Междувременно ни връхлетя нов щорм, но вятърът все още беше благоприятен и аз имах само още двайсет и шест мили до Порт Ангосто — едно твърде мрачно място, където обаче щях да намеря сигурно убежище да се потегна и да наредя товара. Плавах с много ветрила, за да стигна пристанището, преди да се стъмни. „Спрей“ почти летеше, а гъстият сняг го покриваше, докато най на края заприлича на зимна птица. Между отделните пристъпи на бурята успях да забележа носа на моето пристанище и вече се насочвах към него, когато един внезапен порив подхвана грота откъм подветрената страна, прехвърли го на другия борд и... о, боже! Това едва не стана причина за гибелта ми: шкотът се скъса, а гикът излезе от мястото си. Работих до мрак така, че пот започна да се лее от мен. Трябваше да поставя всичко на мястото му преди стъмване, а най-вече преди „Спрей“ да влезе в подветрената страна на тихото пристанище. Но дори и тогава не можах да закрепя гика обратно за бугела. Бях вече на входа на пристанището и още не можех да се справя. Трябваше или да обърна срещу вятъра, или да изпусна пристанището. Все пак като птица със счупено крило „Спрей“ влезе, както си беше, в пристанището. Причината за инцидента, който можеше да се окаже фатален за моя кораб и товар, беше едно дефектно въже, което използвах за шкот. То беше направено от сизал — коварно влакно, което моряците награждават с отбрани думи.

Не вкарах „Спрей“ във вътрешния залив на пристанището в Ангосто, а го отведох в подножието на един стръмен нос от лявата страна на залива. Това беше изключително уютно кътче. За да се подсигурия двойно срещу всякакви уилиуо, хвърлих две котви и привързах яхтата с вериги към дърветата. Там обаче не достигаше никакъв вятър, освен отклонените пориви от планините на отсрещния бряг на залива. Както навсякъде в този район, местността беше планинска. На това място трябваше да се потегна и оттук още веднъж да отплавам за нос Пилар и Тихия океан.

В Порт Ангосто останах няколко дни и през цялото време бях зает с работа. Пренесох сланината от палубата в трюма, подредих каютата си и взех на борда големи запаси от дърва и вода. Потегнах ветрилата и такелажа и поставих допълнителна мачта, която промени стъкмяването и от шлюп го превърна в йол. Но аз продължих да наричам „Спрей“ шлюп, тъй като бизанът беше временно приспособление.

Дори и в най-големия разгар на работата не забравях да държа подръка заредена пушка, защото все още се намирах в области, населени с диваци. При първото ми преминаване през протока бях видял на това място канута на индианци от Огнена земя. На втория ден след спирането ми там, докато работех по палубата, чух свистене във въздуха близо до ухото ми и нещо да пада във водата. След малко се усъмних, че това може да е било стрела. Точно тогава друга стрела изсвистя недалеч от мен и здраво се заби в гротмачтата, като продължи да вибрира от удара. Това беше истински индиански автограф. Някъде наблизо имаше дивак — не можеше да има съмнение. Той може би се целеше в мен, за да заграби шлюпа и товара му. Тогава вдигнах старата „Мартини-Хенри“ — пушката, която стреляше, без да спре, и с първия изстрел подплаших трима индианци, които изскочиха от един храсталак и хукваха презглава по баира. Изстрелях доста патрони, като се целех под краката им, за да им помогна в изкачването. Моята добра стара пушка разбуди хълмовете. При всеки изстрел и тримата диваци подскачаха, като че ли съм ги улучил, но продължаваха да тичат колкото може по-далече от „Спрей“. Взех мерки оръжието ми да бъде в ред и да имам винаги подръка достатъчно патрони. Но диваците не се върнаха и макар че всяка вечер посипвах палубата с кабари, не открих никакъв признак, че съм имал посетители. На сутринта отново грижливо премитах палубата.

Дните се нижеха и сезонът започна да става по-благоприятен. След шест опита да изляза от протока, при които бях издухван обратно, реших да изчакам при по-благоприятна възможност за отплаване. Лошото време при последното ми завръщане в Порт Ангосто докара в пристанището чилийската канонерка „Кондор“ и аржентинския кръстосвач „Асопардо“. Веднага щом хвърли котва, командирът на кръстосвача, капитан Маскареля, изпрати на „Спрей“ една лодка със съобщението, че ще ме вземе на влекало до Пунта

Аренас, ако се откажа от плаването и се върна — нещо, което никога не ми беше идвало на ум. Офицерите от „Асопардо“ ми казаха, че когато плавали през протока след първото преминаване на „Спрей“, видели Черния Педро и разбрали, че ме е посещавал. Тъй като „Асопардо“ е чужд военен кораб, той нямаше право да арестува разбойника от Огнена земя, но капитанът ме обвини, че не съм го застрелял при идването му на шлюпа.

От тези кораби се сдобих с въжета и други дребни припаси, а офицерите ми събраха куп ватени долни дрехи, от които много се нуждаех. С всички тези попълнения към моята екипировка и с добре стъкмения кораб, макар и доста потънал под тежестта на товара, аз бях добре подготвен за нова битка с Южния, погрешно наричан Тихи океан.

През първата седмица на април югоизточни ветрове започнаха да раздвижват високите облаци. Те се появяват около нос Хорн през есента и зимата и носят по-хубаво време, отколкото през лятото. Още малко търпение и щеше да настъпи моментът да отплавам с благоприятен вятър.

В Порт Ангосто срещнах професор Дюсен от шведската научна експедиция до Южна Америка и тихоокеанските острови. Професорът беше разположил лагера си на брега на един ручей на носа на залива. Там растяха много и различни мъхове, от които той се интересуваше, а водата, според думите на аржентинския му готвач, беше *muu rico*<sup>[1]</sup>. Професорът държеше в лагера си трима добре въоръжени аржентинци за защита от диваците. Те се възмутиха, когато се запасих с вода от едно малко поточе, близо до кораба, и пренебрегнах съвета им да отида до големия ручей, чиято вода била *muu rico*. Това бяха чудесни хора, но аз се чудех как не са хванали ревматизъм при този живот на мокра земя.

Нямам намерение да описвам всички добри и лоши случки със „Спрей“ в Порт Ангосто, както и многото опити да изляза в морето и всяко завръщане обратно на завет. Имаше много пречки, които ме задържаха, но на тринадесетия ден от април, за седми и последен път вдигнах котва от това пристанище. От всички страни обаче започнаха да се сипят такива трудности, и то по такъв странен начин, че ме обзе суеверен страх дали е трябвало да отплавам на тринадесето число, макар че в открито море духаше попътен вятър. Много от

произшествията бяха комични. Веднъж например трябваше да освобождавам мачтата на шлюпа от клоните на дърво, след като той беше обиколил три пъти едно островче против волята ми. Нервите ми не издържах и трябваше или да дам израз на чувствата си, или да пукна. Тогава се обърнах към „Спрей“, както нетърпеливият фермер се обръща към коня или вола си:

— Не ти ли беше известно — извиках аз, — не ти ли беше известно, че не можеш да се катериш по дърво?

Но горкият „Спрей“ беше понесъл толкова много неща в Магелановия проток, и то успешно, че сърцето ми омекна към него. Освен това той откри остров, около който ние обикаляхме, а на картата беше отбелязан като нос. Кръстих го Алън Ерик, на името на мой бележит приятел-литератор, с когото се бяхме срещали в странни и отдалечени кътчета на света. На острова забих табелка „Не газите тревата“ и мисля, че като откривател имах пълното право да го направя.

Най-после „Спрей“ ме измъкна, макар и на косъм, от Огнена земя, въпреки че гикът се удари в скалите откъм подветрената страна на залива. Това се случи на 13 април 1896 г. Но едно минаване на косъм и една едва избягната опасност не бяха нещо ново за „Спрей“. Този ден вълните в протока красиво сваляха белите си шапки пред него, гонели от югоизточния вятър — първия истински зимен вятър за този сезон. С пълни ветрила и за пръв път с благоприятен вятър, преди още да промени посоката си, „Спрей“ имаше шанс да заобиколи нос Пилар. Така и стана: вятърът духаше силно, както обикновено край нос Хорн, но „Спрей“ беше отминал силното течение при нос Пилар и най-отдалечените скали Еванхелистас. Аз останах на щурвала, за да водя моя кораб през идващите от всички посоки вълни, защото беше много бурно, и не смеех да го оставя на прав курс. Трябваше да го водя сред стръмните вълни, да ги посрещам колкото се може по-умело, когато връхлитаха отпред, и да ги избягвам, когато налитаха откъм борда.

На следващата сутрин, 14 април, на хоризонта се виждаха само върховете на най-високите планини. „Спрей“ бързо напредваше на северозапад и скоро съвсем ги изтри от хоризонта. Ура за „Спрей“! — виках аз на тюлените, чайките и пингвините; наоколо нямаше други живи същества, а яхтата се беше справила с всички опасности на нос



Хорн. Освен това при пътуването около Хорн беше спасила стока, от която не беше изхвърлен нито един фунт. А как да не се радва човек на такъв неочакван успех!

Отпуснах един риф и вдигнах целия кливер, защото бях в открито море и можех да се спусна още два румба към фордевинд. По този начин вълнението остана откъм кърмата и „Спрей“ с повече ветрила стана по-устойчив. От време на време някоя стара югозападна вълна го заливаше откъм борда, но не причиняваше никаква вреда. С издигането на слънцето вятърът се усили, а въздухът, който сутринта беше мразовит, към обед омекна. Но тези неща не ми правеха впечатление.

Вълните ме заплашваха през целия ден. Вечерта една от тях, по-голяма от другите, която моряците наричат „вълна при тихо време“, се разби на шлюпа и го обля от носа до кърмата. Тази последна вълна, която заля „Спрей“ в района на нос Хорн, ме окъпа целия на щурвала и с това сякаш отнесе всички стари съжаления. Всички беди бяха останали назад — пред мен беше лятото и целият свят. Вятърът беше попътен. Моята „вахта“ на щурвала вече свърши. Беше пет часът следобед. Престоях на щурвала всичко трийсет часа, от 11 часа предишната сутрин.

Дойде моментът да си сваля шапката, защото плавах сам с бога. Необятният океан отново се простираше, докдето ми видят очите, и нищо не нарушаваше линията на хоризонта. След няколко дни „Спрей“ се носеше под пълни ветрила и аз за първи път го видях да плава с бизанмачта. Това не беше голямо събитие, но все пак беше резултат на една победа. Вятърът все още беше югозападен, но вече поусмирен, а ревящото море се беше превърнало в ромолящи вълнички, които се къдреха и плискаха покрай бордовете на „Спрей“. Той се носеше сред тях, очарован от разказа им. Докато ние се приближавахме към тропиците, наоколо ставаха бързи промени. Започнаха да се срещат нови видове птици. Албатросите останаха назад и се виждаха все по-рядко и по-рядко. На тяхно място се появиха по-светли чайки и започнаха да кълват трохите в килватера.

На десетия ден след нос Пилар се появи акула — първата в тази част на пътуването ми, която попадна в беда. Надянах я на харпуна и извадих грозните ѝ челюсти. Дотогава няха никакво желание да убивам животни, но когато акулата се появи, състраданието ми се

изпари. Вярно е, че в Магелановия проток оставих на мира много патици, от които би станала чудесна яхния, защото нямах желание в онова усамотено място да отнемам живота на което и да е живо същество.

От нос Пилар държах курс към Хуан Фернандес и на 26 април, след петнайсет дена плаване, забелязах този исторически остров точно пред носа на кораба.

Сините хълмове на Хуан Фернандес, зареяни високо сред облаците, се виждат от трийсет мили. Когато видях острова, аз бях разтърсен от силно вълнение и сведох глава на палубата. Може и да се подиграваме на ориенталското темане, но аз не намерих друг начин да изразя чувствата си.

Тъй като вятърът беше слаб, „Спрей“ достигна острова чак през нощта. Навътре в залива видях да трепка светлинка и дадох един изстрел с пушката си. Не получих никакъв отговор. Скоро светлината изчезна. През цялата нощ слушах бумтежа на разбиващите се в скалите вълни и разбрах, че има голямо мъртво вълнение, макар че от палубата на моя кораб изглеждаше малко. От гласовете на животните в планината, които се чуваха все по-слабо и по-слабо, разбрах, че някакво слабо течение отнася шлюпа навътре в океана, макар че през цялата нощ брегът се виждаше на опасно близко разстояние. Планините бяха много високи и създаваха това лъжливо впечатление.

Скоро след изгрев-слънце видях една лодка да се насочва към мен. Случи се така, че вдигнах пушката си от палубата, просто за да я прибера в каютата, но хората в лодката видяха оръжието в ръцете ми и бързо обърнаха към брега, който беше на около четири мили оттам. В нея имаше шестима гребци и аз забелязах, че греблата им са сложени на ключове, както при професионалните моряци. По това познах, че принадлежат към цивилизована раса. Но тяхното мнение за мен едва ли е било много ласкаво, когато разбраха криво моята цел с пушката и загребах с всичка сила в обратна посока. Накарах ги да разберат със знаци, което ми струваше много усилия, че нямах намерение да стрелям, а просто прибирах оръжието в каютата си и че исках да се върнат. Когато разбраха какво искам да им кажа, те се върнаха и скоро бяха на борда.

Единият от компанията, когото останалите наричаха „краля“, говореше английски, останалите говореха испански. Всички знаеха за

плаването на „Спрей“ от вестниците във Валпарайсо и копнееха да разберат нещо повече. Казаха ми, че между Чили и Аржентина избухнала война, а аз не бях чул, докато бях там. Понеже отскоро идвах от двете страни, казах им, че според последните съобщения в Чили се разчуло, че техният остров е потънал. (Слухът, че Хуан Фернандес е потънал, беше на мода и в Австралия, когато пристигнах там след три месеца.)

Сварих кафе и напълних една чиния с понички. След няколко вежливи отказа островитяните добре се справиха с тях и високо ги оцениха. След това взеха „Спрей“ на влекало и потеглиха към острова със скорост от цели три възла. Мъжът, когото наричаха крал, застана на щурвала и като го въртеше насам-натам, така започна да криволичи, че аз се запитах дали „Спрей“ някога ще може да се движи право. Останалите здраво опъваха греблата. Скоро разбрах, че кралят е крал само от уважение. Тъй като беше живял на този остров по-дълго от който и да е друг човек на света — трийсет години, — бяха му дали това име. Казаха ми, че Хуан Фернандес се управлява от губернатор от шведската аристокрация. Обясниха ми също, че дъщеря му може да язди най-дивата коза на острова. По време на моето посещение губернаторът заедно със семейството си беше във Валпарайсо, за да запише децата си в училище. Кралят беше напуснал острова само веднъж, и то за една-две години. В Рио де Жанейро се оженил за бразилка, която последвала съпруга си на далечния остров, за да сподели там съдбата му. Самият той беше португалец, родом от Азорските острови. Беше плавал на китоловните кораби от Ню Бедфорд като кърмчия на китобойна лодка. Всичко това и много още аз научих, преди да стигнем брега. Морският бриз, който не закъсна да подухне, напълни ветрилата на „Спрей“ и опитният португалски моряк го преведе до защитена котвена стоянка в залива, където го вързахме за една шамандура до самото село.

---

[1] Много вкусна (исп.). Б.пр. ↑

## ЕДИНАДЕСЕТА ГЛАВА

Когато швартовахме „Спрей“, островитяните се върнаха към кафето и поничките. Аз бях особено поласкан, когато те не пренебрегнаха и моите кифлички, както направи професорът от Магелановия проток. Между кифличките и поничките имаше известна разлика само в названията. И двата вида бяха пържени в лой и това беше най-важното им качество, защото на острова не се отглеждаше никакво друго животно, освен козата, а месото на козата е твърде постно. Като видях, че тук ще стане търговия, веднага закачих кантара на гика и започнах да отмервам сланина. Тук нямаше митничар да ми каже: „Защо правиш това?“ — и преди да залезе слънцето, всички островитяни бяха научили изкуството да правят кифлички и понички. Аз не вземах много пари за стоката си, но някои от старите и редки монети, с които ми заплащаха, бяха извадени от останките на галеон, потънал в залива в незапомнени времена. По-късно ги продадох на антиквари за повече от номиналната им стойност. По този начин си осигурих добра печалба. От този остров отнесох пари с най-различна стойност — може би всичките, които тамошните хора имаха.

Като междинно пристанище Хуан Фернандес е очарователно място. Планините са гъсто обрасли с гори, долините са плодородни, а в многобройните проломи текат потоци бистра вода. На острова няма змии, а от дивите животни има само кози и прасета, от които видях доста. Имаше може би и едно или две кучета. Хората живеят, без да познават рома и бирата. Сред тях нямаше полицаи или адвокат. Островната икономика имаше най-проста структура. Парижките моди не оказваха никакво влияние на островитяните — всеки се обличаше според собствения си вкус. Макар че нямаше лекар, всички жители бяха здрави, а децата — хубави. На острова живееха всичко 45 души. Възрастните бяха главно преселници от Южна Америка. Една жителка, родом от Чили, която уши летящия кливер на „Спрей“ срещу заплащане в сланина, би минала за красавица в Ню Порт. Блаженият

остров Хуан Фернандес! Никога няма да разбере защо Александър Селкирк<sup>[1]</sup> го е напуснал!

Един голям кораб, пристигнал тук целият в пламъци, беше заседнал на носа на залива. Вълните го разбили на парчета върху скалите. След като пожарът бил угасен, островитяните прибрали шпангоутите и ги използвали при построяката на къщите си, които, естествено, бяха добили корабен вид. Къщата на Мануел Кароса — „краля“ на Хуан Фернандес — освен че приличаше на Ноевия ковчег, беше украсена с лъскаво месингово мандало на единствената зелено боядисана врата. Пред този внушителен вход беше забит пилон, а близо до него имаше китоловна лодка, боядисана в червено и синьо — най-голямата радост за „Краля“.

Аз, разбира се, посетих едновременния наблюдателен пост на върха на планината, където Селкирк прекарал много дни с очи, вперени в далечината за кораба, който най-после дошъл. От една плоча, прикована в скалата, преписах следните думи, написани с големи букви:

В ПАМЕТ НА  
АЛЕКСАНДЪР СЕЛКИРК,  
МОРЯК,  
РОДОМ ОТ ЛАРГО, ГРАФСТВО ФАЙФ,  
ШОТЛАНДИЯ, КОЙТО Е ЖИВЯЛ НА ТОЗИ ОСТРОВ В  
ПЪЛНО УЕДИНЕНИЕ ЧЕТИРИ ГОДИНИ И ЧЕТИРИ  
МЕСЕЦА. ТОЙ Е БИЛ ОСТАВЕН НА ОСТРОВА ОТ  
КОРАБА „СИНК ПОРТС“ С ВОДОИЗМЕСТВАНЕ 96  
ТОНА И 18 ОРЪДИЯ ПРЕЗ 1704 Г. И БЕШЕ ПРИБРАН ОТ  
КАПЕРА<sup>[2]</sup> „ДЮК“ НА 12 ФЕВРУАРИ 1709 Г. СЕЛКИРК  
ПОЧИНА КАТО ЛЕЙТЕНАНТ НА КОРАБА НА Н.В.  
„УЕЙМУТ“ В 1723<sup>[3]</sup> Г. НА 47-ГОДИШНА ВЪЗРАСТ.

Тази плоча е била поставена близо до наблюдателния пост на Селкирк от комодора Пауъл и офицерите от кораба на Н.В. „Топаз“ в 1868 г.

Пещерата, в която Селкирк живял, докато бил на острова, се намира на носа на залива, който сега се нарича Робинзон Крузо. Това е един стръмен бряг западно от сегашния пристан. Там също са се закотвяли кораби, но мястото не е много удобно. И двете котвени стоянки са изложени на северните ветрове, но те не са много силни. Тъй като в източния край на залива дъното е добро, там заставането на котва може да се смята за безопасно, макар че понякога подводното течение силно клатушка кораба.

В залива Робинзон Крузо отидох с лодка и с доста трудности се добрах през прибоа до сушата близо до пещерата. Влязох в нея и видях, че е суха и удобна за живеене. Тя се намира в едно красиво място, защитено от жестоките бури с високи планини. Бурите обаче не са чести, защото островът лежи на 35° южна ширина, близо до границата на пасатите. Островът е дълъг от изток на запад около 14 мили и широк — около 8. Планините му се извисяват на повече от 3000 фута. От Чили, към което принадлежи, го делят 340 мили.

Едно време Хуан Фернандес служел за каторга. Влажните и нехигиенични пещери, в които държали затворниците, вече не се използваша за нищо, а на острова не се изпращаха престъпници.

Най-приятният ден, който прекарах на острова, и едва ли не най-приятният в цялото ми плаване, беше последният. Заедно с всички деца от малкото общество отидохме да събираме диви плодове за път. Открихме дюли, праскови и смокини и децата набраха по една кошница от всяко дърво. На децата им трябва много малко, за да са доволни, и тези малчугани, които никога в живота си не бяха чули някаква дума на друг език, освен испански, огласяха хълмовете с веселите си смехове при всяка английска дума. Те ме питаха за названията на какви ли не неща на острова. Стигнахме до една дива смокиня, отрупана с плодове, и аз им казах как се наричат те на английски. „Figs, figs“ — развикаха се те, докато пълнеха кошниците си. Но когато им казах, че козата, която ми посочиха, на английски е goat, те се разкискаха и се затъркаляха по тревата в необуздан възторг.

Първото дете, родено на острова, беше станало красива жена, а сега и майка. Мануел Кароса и добрата душа, която го беше последвала тук от Бразилия, бяха погребали на седем години своята единствена дъщеря в малкото гробище на носа. На същия половин акър сред назъбените скали от лава имаше и други купчини пръст,

някои от които бяха гробове на родени на острова деца, а други бяха вечното жилище на моряци от минаващи кораби, останали болни на брега да изживеят дните си и да попаднат в моряшкия рай.

Най-големият недостатък, който открих на острова, беше липсата на училище. Класът, естествено, нямаше да е голям, но някой човек с добро сърце, който обича децата и тишината, би могъл да прекара няколко прекрасни години на острова като учител.

Сутринта на 5 май 1896 г. отплавах от Хуан Фернандес, след като видях много неща. Най-интересното между тях беше посещението на пещерата-убежище на Робинзон Крузо. От острова „Спрей“ взе курс на север и отмина остров Свети Феликс, преди да достигне зоната на пасатите, които все още се бавеха да задухат. Но когато се появиа, те връхлетяха така вихрено, че ние наваксахме загубеното време, и „Спрей“ ту под един, ту под два рифа летя пред щорма безкрай много дни с кокал в уста<sup>[4]</sup> на запад към Маркизите, които се появиа на четиридесет и третия ден. През тези дни аз бях постоянно зает, но не с щурвала. Струва ми се, че нито един човек не може да обиколи света, ако непрекъснато стои на щурвала. Занимавах се с по-интересни работи; седях и четях книги, кърпех си дрехите, готвех и си ядях манджите, необезпокояван от нищо. Вече бях разбрал, че не е хубаво човек да е сам, и затова си правех компания с всичко наоколо, понякога с вселената, а понякога и с моята незначителна особа. Но дори и всички други да ме изоставеха, книгите пак щяха да останат мои вечни приятели. Нямаше нищо по-леко и по-спокойно от моето плаване по пасатите!

Ден след ден плавах с попътен вятър и отбелязвах положението си на картата със значителна точност, което по-скоро се дължеше на интуицията ми, отколкото на уморителни изчисления. В продължение на цял един месец моят кораб следваше вярно своя курс, а аз няхах дори и лампа в нактоуза. Всяка нощ виждах Южния кръст на борда, а слънцето всяка сутрин изгряваше зад кърмата ми и залязваше пред носа на „Спрей“. Не желаех да се вода по никакъв друг компас, защото слънцето и звездите бяха най-добрият компас. В случай на съмнение в изчисленията си след дълъг преход в открито море можех да ги сверя по часовника високо горе — дело на великия творец, — а той беше винаги верен.

Този странен живот си имаше и забавна страна. Събуждах се понякога, а слънцето вече беше огряло каютата ми. Чувах водата да шурти съвсем близо до ухото ми, от бездната ме отделяше само една тънка дъска и аз си казвах: „Какво става?“ Но всичко беше наред: аз бях на своя кораб и той плаваше по курса си, както никой друг кораб не е плавал по света. Шуртенето на водата покрай бордовете ми показваше, че „Спрей“ плава с пълна скорост. Знаех, че човешка ръка не върти шурвала; знаех, че „моряците“ на бака бяха добре и на кораба нямаше бунт.

Явленията на океанската метеорология представляваха интересен проблем за изследване дори тук, в пасатната зона. Аз забелязах, че на всеки седем дни вятърът се усилваше и се изместваше на няколко румба от определената посока. От изток-югоизток той се навърташе на юг-югоизток, а през това време от югозапад се надигаше силно вълнение. Всичко това означаваше, че в зоната на антипасатите бушуваха бури. След това, ден след ден, вятърът променяше посоката си, докато се върнеше в нормалната си точка на духане — изток-югоизток. Това горе-долу е постоянното състояние на зимните пасати на 12° южна ширина. Както знаем, слънцето е създателят на пасатите и на цялата система от ветрове по земята. Според мен, океанската метеорология е най-прекрасната наука. През целия път от Хуан Фернандес до Маркизите бях свидетел на шест промени в тези огромни пулсирания на морските ветрове и на океана, които бяха резултат от далечни бури. Да познаваш законите, които управляват ветровете, и да знаеш, че ги познаваш, ти дава голяма увереност при едно околосветско плаване; в противен случай ще трепериш при появата на всеки облак. Процесите при пасатите важат с още по-голяма сила в зоната на променливите ветрове, където промените са по-резки.

Когато пресича Тихия океан дори и при най-благоприятните обстоятелства, човек в продължение на много дни се оказва в най-голяма близост с природата и осъзнава безпределността на океана. Бавно, но сигурно върху щурманската карта чертата на курса на моя малък кораб пълзеше през Тихия океан. И „Спрей“, макар и с пълна скорост, бавно пореше морската шир. На четиридесет и третия ден, откак напуснах сушата — един твърде дълъг период за самотно плаване — при красиво и ясно небе и достатъчно разстояние от слънцето, аз извадих секстанта си, за да определя височините. След



дълга борба с таблиците и в резултат на трите наблюдения разбрах, че дължината се различава само с пет мили от моите предвиждания.

Това беше чудесно, макар че и двете изчисления можеха да са грешни. Но аз някак си бях уверен, че те са точни и че след няколко часа ще видя суша. Така и стана — скоро се появи високият силует на Нукухива, най-южния остров на Маркизкия архипелаг. По него установих, че истинската дължина беше средно число между двете изчисления. Това беше удивително! Всички мореплаватели ще ви кажат, че за един ден всеки кораб може да се отклони от начертания курс на 5 мили. А колкото до лунните наблюдения дори и за специалистите-астрономи се смята постижение, ако грешката в изчисленията им не надхвърля осем мили. Надявам се, че показвам достатъчно малко претенции за изключителен ум, но аз не разчитам на робски изчисления при определяне на курса си. Неведнъж съм подчертавал, че поне географската ширина намирах изключително по интуиция. Отзад винаги влачех механичен лаг, но влиянието на теченията и дрейфът беше толкова голямо, че данните му бяха само приблизителни. В края на краищата трябваше да се поправят по лична преценка, която е резултат от опита, натрупан в хиляди плавания. Но дори и тогава капитанът на кораба заповяда да измерват дълбочината и вахтеният да си отваря очите.

На палубата на „Спрей“ ми се случи нещо толкова необикновено, че ми се струва оправдано да го опиша. То е свързано с морската астрономия. Според една серия наблюдения, за които споменах, се оказа, че сме на много стотици мили западно от моите изчисления. Знаех, че това не може да е правилно. След около един ден направих нова серия наблюдения с възможно най-голямо внимание и средният резултат се оказа почти същият, както при предишните наблюдения. Аз се запитах защо при всичката ми прехвалена самостоятелност не мога да постигна по-добър резултат. Тогава потърсих грешката в таблиците и я открих. Така разбрах, че колоната от цифри, от които бях получил важен логаритъм, беше сбъркана. Тук явно не можеше да има съмнение и когато отчетох грешката, разликата в изчисленията изчезна. Поправих таблиците и продължих плаването си с непоколебима самоувереност. Тенекиеният ми часовник отдавна не работеше. Резултатът от тези наблюдения, естествено, погъделичка суетата ми, защото аз знаех какво е да стоиш на палубата на огромен

кораб и с двама помощници да правиш лунни наблюдения с не особено голяма точност. Като един от най-бедните американски моряци аз се гордеех с малкото си постижение на този шлюп, пък дори и да е било случайно. Със заобикалящата ме природа бях в хармония. Носех се върху едно огромно течение и чувствавах замаха на ръката на този, който е създал всички светове. Осъзнах математическата истина за техните движения, която е толкова добре изучена, че астрономите съставят таблици за положенията на небесните светила за цели години, дни и дори минути. При такава точност човек, който плава по моретата, дори след пет години може с тяхна помощ да изчисли стандартното време на който и да е меридиан на земята.

Да се изчисли местното време е още по-просто. Разликата между местното и стандартното време е географската дължина, изразена във време. Всички знаем, че четири минути представляват един градус. Това накратко е принципът, по който се изчислява дължината без хронометър. Работата на астронома, макар че при наличието на хронометри днес се практикува рядко, е красива и поучителна. В областта на корабоводенето няма друга област, която да изпълва сърцето с по-голямо възхищение.

---

[1] Прототипът на Робинзон Крузо (1676–1721). Б.пр. ↑

[2] Въоръжен кораб, използван с различни цели от частно лице. Б.пр. ↑

[3] Г-н Дж. Кътберт Хадън доказва в списанието „Сенчъри мегъзин“ от юли 1899 г., че на плочата е сбъркана годината на смъртта на Селкирк, която трябва да е 1721. Б.авт. ↑

[4] Моряците наричат бялата пяна пред вълнореза на кораба при бързо плаване „кокал в устата“. Б.авт. ↑

## ДВАНАДЕСЕТА ГЛАВА

Четиридесет и три дни сам в океана изглеждат твърде много, но в действителност дори и тук времето летеше като с крила. Така че вместо да обърна към Нукухива, за което доста се колебах, аз продължих към Самоа за следващия ми престой. Това ми отне още двайсет и девет дни, като събрах общо седемдесет и два дни плаване без спиране. През това време не почувствувах никаква умора. Никога не оставах без компания — самите коралови рифове ми правеха компания и не ме оставяха да се чувствавам самотен. А по пътя за Самоа такива имаше, колкото искаш.

Най-важното събитие по време на плаването ми от Хуан Фернандес до Самоа (а събитията не бяха многобройни) беше отърването ми на косъм от сблъскване с огромен кит, който разсеяно браздеше океана през нощта, докато аз седях в каютата. Той изплашено изпръхтя и вдигна вълнение, когато зави, за да избегне сблъскването с кораба. Това ме накара да изляза на палубата точно навреме, за да взема една баня от водата, която той изхвърли с опаската си. Чудовището беше явно изплашено. То бързо заплува на изток, а аз продължих на запад. Скоро след това мина още един кит, очевидно спътник на първия, който продължи по неговата следа. Повече китове в тази част на плаването си не видях, а и хич не ми трябваше.

Около кораба често се навъртаха гладни акули, особено близо до острови или коралови рифове. Дълга да призная, че изпитвах голямо удоволствие да ги избивам. В края на краищата акулите са тигрите на моретата. Въображението на един моряк не може да си представи нещо по-ужасно от срещата с гладна акула.

Около яхтата постоянно се въртяха птици. От време на време някоя кацваше на мачтата да огледа „Спрей“ отгоре. Тя сигурно се чудеше на странните ѝ криле, защото яхтата плаваше сега с грота, ушит на Огнена земя, като разноцветна дреха от много парчета. В

Южните морета кораби се срещаха вече много по-рядко. Аз не видях нито един през цялото време, докато пресичах Тихия океан.

През тези дълги преходи храната ми се състоеше обикновено от картофи, осолена треска и сухари, които си приготвях два или три пъти седмично. Бях добре запасен с кафе, чай, захар и брашно. Обикновено имах големи запаси от картофи, но преди да стигна Самоа, ме постигна беда, която ме лиши от този високо ценен моряшки деликатес. Срещата ми на Хуан Фернандес с американския португалец Мануел Кароса, който едва не ми смъкна и ботушите от краката, ме лиши наред океана от картофи и това ме направи злочест до края на този преход. Аз се гордеех, че съм малко нещо търговец, но този португалец от Азорските острови, живял в Ню Бедфорд, не ми остави никакво основание за самохвалство. Той ми даде пресни картофи и взе старите, които бях получил от „Коломбия“ (един чувал и повече от най-хубавия сорт). Каза ми, че иска моите картофи, „за да смени сорта“. Когато тръгнах на път, открих, че неговите са развалени, не могат да се ядат и целите са покълнали. Завързах чувала и се върнах към малкото стари картофи, останали ми от предишния запас. Мислех си, че ако здраво огладнея, островните картофи ще ми се видят по-вкусни. След три седмици отново отворих чувала и отвътре излетяха милиони крилати насекоми! Всичките картофи на Мануел се бяха превърнали на молци. Бързо вързах чувала и го хвърлих в морето.

Но Мануел беше получил богата реколта от картофи и ме беше помолил да спомена в книгата си, че около Хуан Фернандес има китове като уловка за китобойци, които винаги са готови да купят пресни зеленчуци. Аз вече писах, че срещнах два големи кита, но те бяха на голямо разстояние от острова.

Казано по моряшки, с провизиите бях добре дори и по време на дългия преход през Тихия океан. Винаги намирах по нещо, което да разнообрази менюто ми: липсата на прясно месо заменях с прясна риба, поне докато бях в зоната на пасатите. Там летящи риби се блъскаха нощем във ветрилата и падаха на палубата по две-три, а понякога и по десетина. Всяка сутрин, освен когато нощта беше лунна и светла, се снабдявах с изобилно количество храна, просто като ги обирах до подветрения фалшборд. Всички месни консерви не струваха и пет пари пред пресните летящи рибки.

По пладне на 16 юли след доста трудности, които изискваха опитност и напрежение, „Спрей“ хвърли котва в Апиа, кралство Самоа. Швартовах кораба на пристана, опънах един навес и вместо веднага да сляза на брега, седнах под него и до късно през нощта слушах с наслада музикалните гласове на самоанските мъже и жени.

Едно кану с три млади жени се приближи до борда на шлюпа. Една от красивите членки на екипажа, поздравявайки с обичайното „Талофа лий!“ („Любов към тебе, вожде!“), попита:

— Шхуна дошла Мелике?

— Любов към тебе — поздравих аз, — да.

— Ти сам дошъл?

Отново отговорих с да.

— Не вярвам. Ти имал други мъже и изял тях.

При тази духовитост останалите се засмяха.

— Защо дошъл толкова далеч? — попитаха те.

— За да ви чуя как пеете — отговорих аз.

— О, талофа лий! — извикаха те и запяха.

Гласовете им изпълниха въздуха с музика, която отекна в горичката от високи палми на другия край на пристанището. Скоро след това се появиха шестима младежи в лодката на генералния консул на Съединените щати, които пееха на няколко гласа и си тактуваха с греблата. Разговорът ми с тях беше по-сполучлив, отколкото с момичетата в кануто. Те ми предадоха покана от генерал Чърчил да отида да обядвам в консулството. В работите на консулството в Самоа се чувствуваше женска ръка. Госпожа Чърчил беше подбрала екипажа на генералската лодка, беше се погрижила младежите да носят елегантна униформа и да могат да пеят самоанската лодкарска песен, която още в първата седмица на пребиваването си тя запяла не по-зле от местно момиче.

В ясното ранно утро на борда на „Спрей“ дойде госпожа Роберт Луис Стивънсън и ме покани на другия ден да посетя Вайлима. Бях развълнуван, когато след толкова много приключения се изправих лице с лице срещу тази умна жена — доскоро другарка на писателя, който ми доставяше такова удоволствие по време на плаването. Приветливите очи, които ме разгледаха внимателно, заискриха, когато започнахме да си говорим за морските ни приключения. Аз се възхитих на някои от нейните преживявания и спасение. Тя ми каза, че

заедно със съпруга си е обикаляла с всевъзможни паянтови съдове тихоокеанските острови, като добави замислено:

— Ние имахме сходни вкусове.

Докато разказваше за своите плавания, тя ми подари красивата четиритомна лоция на Средиземно море със следния надпис:

„На капитан Слокъм. Тези книги бяха четени и препрочитани много пъти от моя съпруг и аз съм уверена, че той би се радвал да знае, че преминават в ръцете на един от моряците, които най-много ценеше.

Фани В. де Дж. Стивънсън“

Госпожа Стивънсън ми подари и лоция на Индийския океан. Бях обзет от благоговейно чувство на почит, когато приемах книгите, подарени ми едва ли не от ръката на Туситала<sup>[1]</sup>, „който спи в гората“. „Аолеле“<sup>[2]</sup>, „Спрей“ винаги скъпо ще цени твоя подарък!

Доведеният син на писателя, господин Лойд Осбърн, ме разведе из къщата Вайлима и ме покани да си напиша писмата на старото бюро. На мен ми се стори, че би било нахално да го направя. Беше ми достатъчно да вляза в стаята, където „разказвачът на приказки“ обичал да седи на пода според самоанския обичай.

Един ден вървахме по главната улица на Апия на път за „Спрей“ — госпожа Стивънсън на кон, аз до нея пеша, а господин и госпожа Осбърн близо до нас на велосипеди. На един остър завой на шосето се оказахме по средата на странно шествие от туземци, което се предвождаше от доста примитивен оркестър. Не можеше да се разбере дали е за празник или за погребение. Няколко от най-здравите мъже носеха бали или вързопи върху пръти. Едни от тях явно бяха бали от тапа<sup>[3]</sup>, но товарът на прътите изглеждаше по-тежък от останалите и никак не беше лесно да се разбере какво представлява. Любопитството ми се изостри да разбере дали това беше печено прасе или нещо от по-неприятен характер. Попитах какво може да е.

— Не знам — каза госпожа Стивънсън — дали това е сватба или погребение. Но каквото и да е, капитане, нашето място трябва да е най-отпред.

„Спрей“ се намираше в рекичката и ние се качихме на борда му с малката открита дори от Глостър, която беше боядисана в зелено. Така я претоварихме, че тя потъна до планшира и аз трябваше да я карам много внимателно, за да не я напълня с вода. Това приключение достави голяма радост на госпожа Стивънсън и докато гребях, тя изпя „Те отплаваха в морето на граховозелена лодка“. Сега много добре разбрах думите ѝ, когато каза за съпруга си и за себе си: „Нашите вкусове съвпадаха.“

Колкото по-далеч се намирах от центъра на цивилизацията, толкова по-рядко чувах хората да се питат какво си струва и какво не си струва да се прави. Когато говорехме за моето плаване, госпожа Стивънсън нито веднъж не ме попита какво ще получа от това мое начинание. Когато отидох в едно самоанско село, вождът не ме попита за цената на джина и не каза: „Колко ще платиш за печеното прасе?“, а „Долар, долар, бели хора знаят само долар!“

„Няма значение долар. Тапо<sup>[4]</sup> е приготвила кава, нека да пием и се радваме.“ Тапо е девицата, избрана за домакиня на селото. Този път се случи Талоа — дъщеря на вожда.

„Нашето таро добро, нека да ядем. На дървото има плодове. Нека денят отминава, защо трябва да тъжим за това? Идват още милиони дни. Хлебният плод е жълт на слънцето, а от кората на дървото е роклята на Талоа. Нашата къща, която е хубава, ни струваше само труда да я построим и на вратата няма ключалка.“ Докато в тези южни острови дните текат по този начин, ние на север се борим да задоволим най-елементарните си жизнени нужди.

За да се хранят, островитяните трябва само да протегнат ръка и да вземат това, което природата е създала за тях; ако посадят някое бананово дръвче, след това единствената им грижа ще бъде да не пораснат твърде много дръвчета. Те имат право да обичат страната си и да се страхуват от игото на белия човек, защото веднъж впрегне ли ги в ярема, животът им повече няма да е поезия.

С вожда на селото Кайни, който беше един силен и изпълнен с достойнство представител на жителите на архипелага Тонга, можеше да се беседва само чрез преводач. Най-естествено беше той да ме попита за целта на моето посещение и аз бях искрен, когато му казах, че съм хвърлил котва в Самоа, за да видя техните прекрасни мъже и жени. След продължителна пауза вождът каза:

— Капитанът е дошъл от толкова далече, за да види толкова малко. Но — добави той — тапо трябва да седне по-близо до капитана.

— Да — каза Талоа, като с труд произнесе една от малкото думи, които знаеше на английски, а след това послушно се премести към мен, докато всички други седяха в кръг върху рогозки.

Останах възхитен не само от красноречието на вожда и простотата на думите му. Той не си придаваше никакви важности и можеше да мине за велик учен или държавник. През цялото си плаване не срещнах по-скромнен човек от него. Колкото до Талоа — нещо като царица на селото — и останалите девойки, най-умното би било колкото е възможно по-бързо да се научат обичаите и държанието на тези гостоприемни хора, за да не се обърква честта, която те оказват на гостите си, с прекалена фамилиарност. Аз бях щастлив, че на тези острови не видях нищо, което да разклати вярата ми в добродетелността на туземците.

За човек, несвикнал с условности, взискателният протокол на Самоа беше малко мъчителен. Разбрах например че след отпийването на кава от общата купа, трябваше да се излее малко от напитката през рамото или поне така да изглежда. След това трябва да се каже: „Нека да пият боговете!“ — и после да се изпие цялата. Съдът, който неизменно беше черупка от кокосов орех, не трябва любезно да се предаде на следващия, както е нашият обичай, а да се търкулне по рогозките по посока на царицата.

Най-ужасната грешка, която направих на островите, беше, че яхнах една кранта и преминах в тръс през някакво село. Разнесоха се викове и заместникът на вожда ме спря със сърдит глас. Като разбрах, че съм направил нещо нередно, аз започнах да се извинявам с жестове. Това беше най-безопасно за момента, макар че не знаех в какво съм се провинил. Моят преводач, който междувременно ме настигна, оправи нещата, но чак след дълги преговори. Буквално преведени, виковете на помощник-вожда означаваха: „Хей, ти там на обезумелия кон! Не знаеш ли, че е против закона така да препускаш през селото на нашите праотци?“. Опитах да се извиня с жестове и понечих да сляза и да поведа крантата за юздата. Но преводачът ме предупреди, че и това ще бъде ужасно оскърбление, и аз отново помолих за прошка. Призоваха ме да се явя пред вожда, но моят преводач, който беше хитрец и малко мошеник, обясни, че и аз съм нещо като вожд и не мога да се бавя, тъй



като съм тръгнал на много важна мисия. В своя защита можах само да кажа, че съм чужденец, но че това не ме оправдава и аз действително заслужавам да бъда опечен. Тук вождът се усмихна доволно и показа един ред прекрасни бели зъби, като ми разреши да продължа.

Вождът и семейството му от Кайни ми върнаха визитата и ми донесоха като подарък полинезийска тъкан от кора на дърво и плодове. Принцесата Талоа донесе едно шише с кокосово масло да си мажа косата, но, струва ми се, това за мен беше малко късно.

Невъзможно беше да им направя на „Спрей“ такова царско посрещане, каквото те ми устройха. Тяхното меню включваше всичко, което раждаше земята — плодове, птици, риби и месото на едно прасе, опечено цяло. Аз ги гостих с осолено и варено свинско и солено говеждо, с които бях добре запасен, а вечерта заведох всички на едно ново за града забавление — въртележка с дървени кончета, която те наричаха ки-ки (на езика им това означаваше театър). За мое съжаление, собствениците — двама мои стиснати съотечественици — безцеремонно ги избутаха от въртележката още след първото завъртане, за да направят място на други. Тогава те, обхванати от чувство за справедливост, откъснаха опашките на кончетата. Аз бях много горд с моите приятели. Вождът, който беше най-представителен от тях, носеше огромна тояга. А колкото до забавлението — поради алчността на собствениците то губеше популярност. Поради липса на закони представителите на трите велики сили им наложиха данък от двайсет и пет процента върху входната такса. Това се сметна като голямо завоевание на законодателната власт!

За местните посетители стана навик да посещават „Спрей“. Те с лекота се прехвърляха през носовата част и си отиваха, като скачаха от кърмата и отплуваха към брега. Непретенциозните туземци носеха лава-лава, както наричат банския си костюм или дрехата от кора на черница, и не причиниха нищо лошо на „Спрей“. На острова с вечното лято техните посещения представляваха весела делнична сцена.

Един ден ми направиха посещение старшите учителки от колежа в Папаута, госпожица Шулце и госпожица Муър, заедно с техните деветдесет и седем възпитанички. Те целите бяха облечени в бяло и всяка носеше по една червена роза. Разбира се, всички пристигнаха в лодки и канута, както се прави в страни с по-студен климат. Човек трудно би могъл да намери по-весело ято момичета. Веднага щом се

качиха на палубата, по нареждане на една от учителките те запяха песента „Вахта на Рейн“, която чувах за пръв път.

— А сега — казаха те — да вдигнем котва и да отплаваме.

Но аз нямах никакво намерение да тръгвам от Самоа толкова бързо. На тръгване те всички грабнаха по един палмов клон или гребло и заплаваха към брега с канутата си. Не се съмнявам, че всяка една от тях с удоволствие би преплувала разстоянието до брега, ако не бяха празничните муселинени рокли.

В Апия често можеше да се види млада жена, плуваща успоредно на малко кану, в което някой идваше към „Спрей“. По този начин пристигна господин Труд, стар възпитаник на Итън. Щом стъпи на борда, той възкликна:

— Возил ли се е някой крал по този начин? — И като израз на думите си той даде на девойчето няколко сребърни монети, докато наблюдаващите от брега туземци викаха от завист.

Веднъж и аз се преобърнах с моята малка лодка-еднодръвка и група красиви девойки, които се къпеха наблизко, ме сграбчиха и още преди да си поема дъх, ме повлякоха около „Спрей“. Седях в кануто и се чудех какво ще правят след това. Те бяха по три от двете ми страни и аз не можех нищо да направя. Една от нимфите беше млада англичанка, която се забавляваше най-много от всички.

---

[1] Разказвач на приказки — името на Стивънсън, дадено му от туземците. Б.пр. ↑

[2] Летящ облак — така самоанците наричали Фани. Б.пр. ↑

[3] Тъкан от дървесна кора. Б.пр. ↑

[4] Извън Полинезия думата е известна като „табу“. В случая Слокъм погрешно счита момичето за домакиня на селото. Според обичая това е девица, която не бива да бъде докосвана от мъж, и заема особено положение в живота на племето. Б.пр. ↑

## ТРИНАДЕСЕТА ГЛАВА

В Апия имах удоволствието да се запозная с господин А.Йънг, баща на покойната Маргарет — кралица на Мануа от 1891 до 1895 г. Дядо ѝ бил английски моряк, който се оженил за принцеса. Господин Йънг беше единственият жив от семейството; последните му две деца загинали на търговски кораб, който отплавал няколко месеца преди това, за да не се върне вече никога. Господин Йънг беше християнин и дъщеря му Маргарет била възпитана в салонни маниери, които биха правили чест на всяка европейска дама. Аз с огорчение прочетох един сензационен разказ за нейния живот и смърт, очевидно взет от вестник, издаван от благотворително дружество, но без да почива на реални факти. А потресаващото заглавие „Кралица Маргрет на Мануа е мъртва“ не беше нищо ново в 1898 г., тъй като кралицата беше умряла още преди три години.

Докато, така да се каже, другарувах с кралски особи, направих и едно посещение на самия вожд, покойния Малиетоа. Вождът беше велик владетел. По неговите собствени думи той никога не е получавал по-малко от четиридесет и пет долара на месец за поста си. А понеже в последно време тази сума била увеличена, той можеше да живее охолно и вече да не бъде наричан от безочливи лентяи „Малиетоа, рибната консерва“.

Когато с моя преводач влязохме през парадния вход в двореца, братът на вожда, който беше негов заместник, се промъкна през една рогозка, която закриваше задния вход, и през цялото време, докато разказвах приключенията си, седя свит до вратата. Господин У. от Ню Йорк, който се занимава с мисионерска дейност, ме помоли преди отплаването да предам много поздравии на вожда на Канибалските острови, като имаше пред вид съвсем други острови. Но макар че хората на добрия вожд Малиетоа не бяха изяли нито един мисионер през последните сто години, той прие поздравите, като му достави голямо удоволствие да получи вест пряко от издателите на „Мишънъри ривю“. Той ме помоли непременно да им предам неговите поздравии.

Докато разговарях с неговата дъщеря — красивата Фааму-Сами (името ѝ означава „Да подпалиш морето“), — негово величество се извини и скоро се появи в парадната униформа на германски пълководец. Аз бях допуснал глупостта да не изпратя предварително акредитивните си писма, за да бъда приет от краля в пищната му униформа. Когато след няколко дни се отбих в двореца, за да се сбогувам с Фааму-Сами, видях за последен път крал Малиетоа.

От забележителностите на приятния град Апия най-добри спомени съм запазил за малкото училище точно на гърба на кафенето и читалните на мисионерското дружество, където госпожа Бел преподаваше английски на стотина местни момчета и момичета. Никъде не съм срещал по-умни деца от тези!

— А сега, деца — каза госпожа Бел, когато един ден се отбих там, — нека да покажем на капитана, че знаем нещо за нос Хорн, покрай който е минал „Спрей“.

Тогава едно девет-десетгодишно момче пристъпи чевръсто напред и прочете съвсем не лошо чудесното описание на знаменития нос от Бейзил Хол. По-късно то ми преписа на чисто това есе.

Когато се отбих да се сбогувам с моите приятели във Вайлима, срещнах госпожа Стивънсън с нейната неизменна панамена шапка и двамата с нея обиколихме имението. Работници разчистваха терена и тя накара един от тях да отреже от една групичка две бамбукови дръвчета за „Спрей“. Тя ги беше засадила няколко години преди това и сега те достигаха шейсет фута височина. Използвах ги за запасен рангоут, а от дебелия край на едното направих здрав стакселгик, който ми послужи при плаването към дома. Оставаше само да пийна със семейството кава и да потеглям на път. Тази церемония, която строго се спазва от самоанците, беше изпълнена по местния обичай. Изсвирването с една раковина ни извести, че напитката е готова, и в отговор всички запляскахме с ръце. Тъй като празненството беше в чест на „Спрей“, според обичаите на тази страна аз трябваше първи да излея малко от напитката през рамо. Но понеже бях забравил как беше на самоански „Нека да пият боговете“, аз произнесох подобни по смисъл думи на руски и на езика на индианското племе чинук, тъй като си спомнях по някоя дума и от двата езика. След този ритуал господин Осбърн ме провъзгласи за стар самоанец. Най-последно казах „Тофа!“ на моите добри приятели от Самоа, а те всички пожелаха на „Спрей“

приятен път. На 20 август 1896 г. излязох от пристанището на Апия и продължих по курса си. Когато видях как островите изчезват зад кърмата, бях обзет от чувство на самотност. За да се избавя от него, вдигнах всички ветрила и се насочих към красивата Австралия, която за мен не беше чужда земя. Дълго време след това Вайлима се явяваше в сънищата ми пред носа на моя кораб.

Едва „Спрей“ беше отминал островите, когато върху него неочаквано врълетяха пасатите и го принудиха да плава под силно рифовани ветрила. Той навъртя сто осемдесет и четири мили през първия ден, за което помогна едно течение. Тъй като попаднах в голямо вълнение, аз обърнах по вятъра и минах северно от островите Хорн и Фиджи. Така, вместо да ги заобиколя от юг, аз се спуснах покрай западната страна на архипелага. Оттам се отправих направо към Нови Южен Уелс, като заобиколих Нова Каледония откъм юг, и пристигнах в Нюкасъл след един преход от четиридесет и два дни, изпълнени с бури и щормове.

Един особено свиреп щорм, който срещнах близо до Нова Каледония, потопа малко по на юг американския клипер „Патришън“. При друг случай, вече по-близо до Австралия, когато щормът не беше кой знае какъв, един френски пощенски кораб на път от Нова Каледония за Сидней бил силно отклонен от курса си. При пристигането му в Сидней той съобщил за ужасната буря, а на въпросите на мои приятели от кораба отговорили:

— Боже мой! Не знаем какво е станало с малкия шлюп „Спрей“. Ние го видяхме сред най-големия ад на бурята.

На „Спрей“ всичко беше наред. Той плаваше като патица. На гротмачтата беше вдигнато право ветрило и шлюпът остана сух, докато пътниците на парахода, както научих по-късно, газели в салона до колене във вода. Когато техният кораб пристигнал в Сидней, дали на капитана кесия злато за умението и опитността, с които ги докарал живи и здрави на брега. Капитанът на „Спрей“ не получи нищо. В този щорм аз се приближих към брега откъм Сийл Рокс, където скоро след това параходът „Катертън“ потъна и погуби живота на много хора. Въртях се много време край тези скали, като лавирах насам-натам, за да ги заобиколя.

Пристигнах в Нюкасъл в борба с насрещния вятър на надигация се щорм. Беше сезонът на бурите. Правителственият лоцман капитан

Къминг ме посрещна на входа на залива и с помощта на едно параходче завлече моя кораб до безопасна котвена стоянка. На борда дойдоха много посетители. Пръв беше консултът на Съединените щати господин Браун. Бях освободен от всички пристанищни такси и след като починах няколко дни, един пристанищен лоцман отново ме изкара в морето с помощта на влекач. „Спрей“ се насочи покрай брега към залива на Сидней, където пристигнах на другия ден — 10 октомври 1896 г.

Хвърлих котва в едно уютно заливче близо до Менли, за да прекарам нощта. До това място ме докара на влекало катерът на сиднейската пристанищна полиция. Полицаяте се заинтересуваха от един мой стар албум с изрезки и се заеха да си извадят нужните им данни. Никой не може да се сравнява по активност с полицията в Нови Южен Уелс; с това тя е известна в целия свят. Бяха предвидили, че аз мога да им дам полезна информация, и дойдоха първи да ме посрещнат. А някой после каза, че са дошли да ме арестуват — как ли пък не!

Лятото приближаваше и заливът на Сидней беше нацъфтял от яхти. Някои от тях дойдоха да видят очукания от бурите „Спрей“, който временно беше хвърлил котва в Шелкот. В Сидней аз веднага се оказах сред приятели. В течение на няколко седмици „Спрей“ остана на котва в различните пристани на огромния залив и беше посещаван от много приятни хора, най-често от офицери на британския кораб „Орландо“ и техни приятели. Капитан Фишър, командирът на кораба, придружен от група млади дами от града и офицери от кораба, ми дойдоха един ден на гости в пороен дъжд. Никога не бях виждал в Австралия да вали така проливно! Но те бяха тръгнали да се забавляват и дъждът, както и да се лееше, не можеше да охлади чувствата им. За нещастие, един млад мъж от друга компания, която също беше на борда, при опит да се скрие бързо от дъжда се преметна и цопна с главата надолу в едно буре за вода, което бях накиснал, за да се стегне. Беше облечен в пълната униформа на известен яхтклуб, чиито месингови копчета бяха достатъчни да го удавят. Понеже беше нисичък, той потъна целия и почти се беше удавил, докато ние го извадим. Това беше едно от най-големите произшествия, които се случиха на „Спрей“ през цялото му плаване. Младежът беше дошъл на борда да ми поднесе поздравления и изпадна в много неудобно

положение. Неговият яхтклуб беше решил да не признава официално „Спрей“, защото той не носеше никакви писма от американски яхтклубове. Затова стана още по-неудобно, когато се наложи да вадя един от членовете му от моето буре.

Типичната сиднейска яхта е удобен шлюп с голяма палуба и огромна ветрилна площ. За нея обаче обръщанията не са рядко нещо, тъй като ветрилата ѝ са като на викингите. Тук аз видях всякакви типове съдове — от елегантната моторница и ветроходния кутер до малкия шлюп и кану, които плаваха за удоволствие из залива. Всеки имаше съд. Ако някое момче в Австралия няма средства да си купи лодка, то си я построява, и то такава, че да не се срамуваш, като плаваш в нея. В Сидней „Спрей“ свали от себе си пъстрата одежда на грота от Огнена земя и облече новия си красив костюм, подарък от комодора Фой. Той зае ролята на флагман в Летящата ескадра на Джонстаун по време на ежегодната ветроходна регата в залива на Сидней. Те „признаха“, че „Спрей“ принадлежи към „свой собствен клуб“, и като проявиха повече австралийска сантименталност, отколкото педантичност, му отдадоха заслуженото за неговото постижение.

В Австралия времето летеше бързо и едва на 6 декември 1896 г. „Спрей“ отплава от Сидней. Намерението ми беше да заобиколя нос Лиуин и да се отправя направо за Мавриций. Затова тръгнах покрай брега по посока на Басовия проток.

Малко неща могат да се кажат за тази част от плаването, освен за поривистите и променливи ветрове и голямото вълнение. Но дванадесети декември беше изключителен ден с хубав североизточен вятър, който духаше откъм брега. Рано сутринта „Спрей“ мина покрай залива Туфолд, а по-късно покрай нос Бъндуро. Морето беше спокойно, макар че минавах близо до сушата. От фара на носа отговориха на поздрава на „Спрей“, а от балконите на една къща до брега деца ми махаха с кърпички. По брега имаше малко хора, а за очите се откриваше приятна гледка. Съвсем близо виждах гирлянди от вечно зелени растения, приготвени за Коледа. Аз поздравявах веселите минавачи с „Весела Коледа!“ и ги чувах да ми отговарят: „Да ви се връща!“

От нос Бъндуро минах покрай остров Клиф в Басовия проток и пазачите на фара си разменихме сигнали. Вятърът виеше, а вълните се

разбиваха върху техния скалист дом.

На 17 декември или след няколко дни „Спрей“ се приближи до нос Уилсън, за да търси укритие. Пазачът на фара, господин Дж. Кларк, дойде на борда и ми даде указания за залива Уотърлу, който се намираще на около три мили към подветрената страна. Отправих се натам незабавно и се озовах в една спокойна стоянка, добре защитена от всички западни и северни ветрове.

Тук бяха хвърлили котва и кечът „Сикрет“, един рибарски кораб, и „Мери“ от Сидней — парен ферибот, приспособен за китоловен кораб. Капитанът на „Мери“ беше находчив австралийски гений. Нито един човек от екипажа му, сформиран от работниците на една дъскорезница, не беше виждал жив кит, преди да излязат на първото плаване. Но като австралийци те всички били родени моряци, а и капитанът им казал, че да се убие кит, не е по-трудно, отколкото да се застреля заек. Те му повярвали и това решило нещата. И тъй като имали късмет, първият кит, който срещнали в морето, макар че се оказал грозен и гърбав, докато се усети, бил мъртъв. Капитанът на „Мери“ Йънг убил кита с едно-единствено пробождане с харпуна. Завлекли го в Сидней и там го изложили на показ. От нищо друго не се интересувахе екипажът на храбрата „Мери“, освен от китове. Те прекарваха по-голямата част от времето си на брега да събират гориво за плаването си до Тасмания. Всеки път, когато тези мъже чуеха думата кит, очите им светваха от вълнение!

Ние прекарахме три дни в тихото заливче и слушахме как вятърът отвън вие. През това време двамата с капитан Йънг изследвахме брега, посетихме изоставени рудници и сами потърсихме злато.

На сутринта в деня на отплаването нашите кораби се разделиха. Те приличаха на морски птици, тръгнаха по своя път. Вятърът няколко дни остана умерен. „Спрей“ имаше необикновен късмет с времето, което се задържа хубаво, докато на 22 декември пред носа се появиха очертаванията на залива на Мелбърн. Парният влекач „Рейсър“ ни взе на влекало и ни откара в пристанището.

Прекарах Коледа закотвен в реката Яроу. После се преместих на Сейнт Килда, където останах почти един месец.

Преди да си пъкне носа в митницата на Мелбърн, „Спрей“ не беше плащал пристанищни такси на нито едно място в Австралия,



нито където и да е другаде през цялото плаване с изключение на Пернамбуко. Сега го обложиха с пристанищна такса по шест пенса на бруто тон. Данъчният чиновник ми поиска шест шилинга и шест пенса. Той не намали нищо от таксата, макар че „Спрей“ не тежеше тринадесет тона, за колкото вземаха парите, а дванайсет тона и седемстотин килограма. Аз си оправих сметките, като сложих входна такса от шест пенса за всеки, който искаше да разгледа кораба. А когато това ми омръзна, хванах една акула и вземах по шест пенса от всеки, който искаше да я види. Тя беше дълга дванайсет фута и шест инча и беше пълна с двайсет и шест акулчета, всяко едно от които не беше по-късо от два фута. Порнах корема на акулата и ги изсипах в едно кану, пълно с вода. С редовно сменяне на водата те останаха живи цял един ден. След един час от момента, в който изложих страшния звяр на палубата, сумата, която спечелих, далеч надхвърли парите, необходими за пристанищната такса. По-късно наех един добър ирландец на име Том Хауърд, който знаеше всичко за акулите и умееше да говори за тях, да отговаря на въпроси и да изнася лекции. Бях разбрал, че не мога да се справям с въпросите, и прехвърлих отговорността върху него.

Отидох в банката рано сутринта, за да внеса парите, и когато се върнах, заварих Хауърд заобиколен от възбудена тълпа, на която той разказваше за въображаемите навици на рибата. Акулата беше интересно зрелище и хората искаха да я видят, което ме радваше, но неговият прекален ентузиазъм ме принуди да го освободя от длъжност. С доходите от зрелището и получената сума за сланината, която бях натоварил в Магелановия проток и която последен изкупи един сапунар от Самоа, бях добре подсигурен финансово.

След приятно прекараното време в Мелбърн и Сейнт Килда 24 януари 1897 г. свари „Спрей“ отново да излиза от залива Хобсън, влачен от влекача „Рейсър“. Там доста се забавих поради непрестанните югозападни ветрове, които, изглежда, никога нямаше да спрат.

През летните месеци, които тук са декември, януари, февруари, а понякога и март, в Басовия проток и покрай нос Лиуин преобладават източни ветрове. Но поради големите количества лед, които навлизаха в този район откъм Антарктида, сега положението беше променено и времето се влоши до такава степен, че реших да не продължавам по

този курс. Затова вместо да се бъхтя да заобикалям нос Лиуин, реших да прекарам по-приятно и по-полезно времето си на Тасмания и да изчакам сезона с благоприятни за Торесовия проток ветрове, за да мина покрай Големия Бариерен риф. Окончателно реших да следвам този курс, защото там щях да се възползвам от устойчивите антициклони. Освен това този курс ми даваше възможност да стъпя на Тасмания, около която бях плавал много години преди това.

Тук трябва да спомена, че докато бях в Мелбърн, преживях една от тези редки бури, които понякога наричат „кървав дъжд“ и която от дълги години не се беше случвала в Австралия. „Кръвта“ се образуваше от фин керемиденочервен прах, който се носеше на облаци от пустините. Бурята, придружена от дъжд, превърна този прах в кал. Тя падаше в такива количества, че аз събрах пълна кофа от тентата, която беше опъната над яхтата през това време. Когато вятърът задуха толкова силно, че се принудих да събера тентата, ветрилата по рангоута се оплескаха целите в кал.

Пясъчните бури, които учените добре са изучили, не са необичайно явление за африканския бряг. Навлизайки на известно разстояние навътре в морето, те често минават над пътищата на корабите, какъвто е и случаят със „Спрей“, в един по-ранен етап от плаването. Моряците вече не се отнасят към тях със суеверен страх, но нашите лековерни сухопътни братя започват да крещат „Кървав дъжд!“ при първото плисване на ужасната кал.

При влизането на „Спрей“ в залива Хобсън вълнението пред Порт Филип беше доста силно. То се оказа още по-силно на излизане. Но тъй като беше излязъл на открито и плаваше под много ветрила, „Спрей“ скоро навлезе в спокойно море. Понеже вятърът беше попътен и духаше силно, до Тасмания през протока стигнахме за няколко часа плаване. Аз носех на борда акулата от Сейнт Килда, натъпкана със сено. Подарих я на професор Портър, уредник на музея в Лонсестън — град на изворите на река Теймър. Още много време там ще може да се види акулата от Сейнт Килда. Но когато илюстрираните списания със снимките на моята акула стигнали до вестникарските будки, добрите, но заблудени хора от Сейнт Килда изпаднали в паника и изгорили всички вестници, споменаващи за рибата. Защото Сейнт Килда беше курортно място и там да се появи акула... Но моето изложение все пак не беше закрито.

Завързах „Спрей“ на един малък пристан на плажа в Лонсестън. Приливът, който поради силната буря ни закара нагоре по реката, беше много висок. При отлива „Спрей“ остана на сухо. Около него нямаше вода дори и краката да си намокриш. За да отплава, трябваше да се изкопае цяла яма под кила.

В това спокойно кътче оставих „Спрей“ на грижите на три деца, докато аз обикалях по хълмовете. Преди да поема отново на път, си почивах върху покритите с мъх скали на близката клисура и сред папратите, които тук растяха навсякъде. Корабът ми беше в добри ръце. След всяко връщане намирах палубата измита, а едно от децата — момиченцето на съседите от другата страна на пътя — приемаше посетители на мостчето, докато другите две, брат и сестра, продаваха морски сувенири „за приход на кораба“. Това беше един умен и весел екипаж. Хората идваха отдалеч, за да ги чуят как разказват историята на плаването и за чудовищата на бездната, които „капитанът е убил“.

Аз трябваше само да се държа настрана, за да остана в очите на хората като изключителен герой, а това ми беше много удобно, защото можех да се оттегля в горите сред ручейците.

## ЧЕТИРИНАДЕСЕТА ГЛАВА

Когато на първи февруари 1897 г. се върнах на кораба, там ме чакаше писмо от някаква моя симпатизантка, което прилагам тук:

„Дама изпраща на господин Слокъм една банкнота от пет лири в знак на нейното възхищение от храбростта му да пресече безкрайните морета на една толкова малка лодка, и то сам-самичък, без да има кой да му помогне, когато го застрашава опасност. Пожелавам ви големи успехи!“

И до днес не знам кой е написал това писмо и на кого съм задължен за щедрия подарък, който намерих в него. Не можех да откажа да взема тези пари, след като така любезно ми го предлагаша, но си обещах при първата възможност да ги вложа в нещо за печалба. Така и направих, преди да тръгна от Австралия.

Тъй като за северната част на Австралия сезонът на хубавото време още беше далеч, аз посетих и други пристанища на Тасмания, където времето е хубаво през цялата година. Първо посетих Бюти Пойнт. Близо до него беше Биконсфилд и голямата тасманийска златна мина, която също видях. Там наблюдавах как от мината се вадеха сиви, безинтересни камъни и стотици машини ги раздробяваха на прах. Казаха ми, че в тях имало злато, и аз им повярвах.

Запомних Бюти Пойнт със сенчестата му гора и пътя, който се извиваше сред високите евкалипти. Докато бях там, с една парна яхта дойдоха на разходка губернаторът на Нови Южен Уелс лорд Хампден и семейството му. Естествено, закотвената близо до кея „Спрей“ веднага развя флагчето си. Той беше може би най-нищожният кораб, който е развявал американското знаме в тези води. Изглежда, компанията на губернатора беше добре осведомена какво търси там „Спрей“, а и каква беше историята му изобщо. Още щом чух негово

превъзходителство да казва: „Представете ме на капитана!“ (а може би каза „Представете ми капитана!“) — аз веднага се озовах в компанията на джентълмен и приятел, който много се интересуваше от моето плаване. А ако имаше някой от свитата му, който да се интересуваше повече и от самия него, то това беше дъщеря му Маргарит. На тръгване лорд и лейди Хампден обещаха да се срещнем на борда на „Спрей“ на Парижкото изложение през 1900 г.

— Ако сме живи — условиха се те.

— Като изключим опасностите на морето — допълних аз.

От Бюти Пойнт „Спрей“ посети Джорджтаун близо до устието на Теймър. Това селище е построено на мястото, където за пръв път на Тасмания са стъпили бели хора, макар че то никога не е успяло да се разрасне и си е останало едно селце.

Смятах, че все нещо бях видял от света, и затова като срещнах хора, които се интересуват от приключения, аз изнесох в един малък салон беседа. Пътуващ комедиант, който блъскаше клавишите на съседското пиано и изпълняваше песента „Томи Аткинс“, ме спасяваше от тежки ситуации. Дойдоха хора от много далеч и от входната такса се събраха общо три лири стерлинги. Собственичката на салона — една любезна шотландка — не искаше и да чуе за наем, така че моята беседа от самото начало се оказа успешна.

От това приятно и закътано местенце отплавах към Девънпорт — един процъфтяващ град на реката Мърси, който се намира само на няколко часа плаване в западна посока. Той много бързо се превърнал в най-важното пристанище на Тасмания. Там сега влизат огромни параходи и отнасят товари от селскостопанска продукция. „Спрей“ обаче беше първият кораб, който развя американското знаме в пристанището, както ми каза портовият началник капитан Мърей, а това беше записано в пристанищните регистри. На „Спрей“ бяха оказани много почести, докато се полюляваше закотвен и покрит от носа до кърмата с платнище.

От „Малуна“ — къщата на съдията, която беше построена на носа на залива — го поздравиха с британското знаме и на идване, и на излизане от пристанището. Добрата госпожа Ейкънхед, господарката на „Малуна“, ме запаси с всякакви видове мармалади и желета, опаковани в каси и приготвени от плодовете на собствената ѝ градина. Те бяха в такова количество, че щяха да ми стигнат за целия път до

дома, че и да ми останат. Госпожа Ууд, която живееше малко по-нагоре край пристанището, ми опакова бутилки с малиново вино. На това място се ядеше и пиеше повече отвсякъде другаде, където бях ходил! Госпожа Пауъл ми изпрати лютеница, приготвена, „както я приготвяме в Индия“. Тук имаше в изобилие риба и дивеч, а от Пардо — едно градче навътре в острова — за мен пристигна една огромна буца сирене. И въпреки това хората питаха: „С какво живеете? Какво ядяхте?“

Бях очарован от красотата на околния пейзаж, от диворастящите папрати, които тогава бяха на изчезване, от куполообразните високостъблени дървета, растящи по склоновете. Имах щастието да видя и човека, който се беше посветил на изкуството да отрази красотите на своята страна. Той ми подари много репродукции от своята колекция от картини, както и много оригинали, за да ги покажа на приятелите си.

Друг един господин ме натовари да разказвам за прелестите на Тасмания по всички чужди земи и при всеки удобен случай. Това беше доктор Макол, член на законодателното събрание. Докторът ми даде полезни съвети за моите беседи. Аз съвсем не бях лишен от опасения, когато се впуснах в това ново начинание, и мога да кажа, че само благодарение на любезността на симпатизиращите ми слушатели моят ораторски кораб плаваше безметежно. Скоро след първата ми беседа любезният доктор дойде да ми изкаже одобрението си. Както при много други мои начинания, и с това се бях захванал незабавно и без много да му мисля.

— Човече — каза докторът, — голямата нервност е само признак на ум и колкото повече ум има един човек, толкова по-дълго време му трябва да преодолее смущението си. Но вие ще го преодолеете — добави той.

Аз от своя страна смятам, че би било честно да призная, че още не съм се излекувал.

В Девънпорт „Спрей“ беше вдигнат на хелинг и внимателно огледан от горе до долу. Оказа се, че подводната част е съвършено чиста от пагубния морски червей, а корпусът беше здрав във всяко едно отношение. За да бъде предпазен и в бъдеще, дъното беше намазано още веднъж с медна боя, защото предстоеше да прекоси Коралово и Арафурско море, преди отново да бъде докуван. Той беше

подготвен да се справи с всички познати опасности. Но аз очаквах със съжаление деня на отплаването от страната, където завързах толкова много приятни познанства. Ако е имало момент в моето плаване, когато съм се замислял дали да не се откажа, това е било точно там. Но понеже не се намери нито едно вакантно място за някаква по-добра службица, на 16 април 1897 г. вдигнах котва и отново излязох в морето.

Летният сезон беше вече свършил; зимата настъпваше откъм юг и ветровете за плаване на север станаха по-благоприятни. Зимният вятър подгони „Спрей“ и той прелетя около нос Хау, а на другия ден стигна чак до нос Бъндуро, като се връщаше по обратния си път на север. Това беше прекрасен преход! Той предвещаваше сполука през дългия път, който ме чакаше до дома. Моите стари приятели от нос Бъндуро се размърдаха, когато за Коледа за втори път приближих към техния нос. Ние отново си разменихме сигнали, както преди, докато „Спрей“ плаваше в гладките води близо до брега.

Времето беше чудесно! Небето остана чисто до края на прехода до Порт Джексън (Сидней), където „Спрей“ пристигна на 22 април и хвърли котва близо до входа на залива Уотсън, на дълбочина осем сажена. Целият залив от входа до устието на Парамата и нагоре по реката гъмжеше повече от всякога от лодки и яхти от всички видове. Това беше такова оживление, каквото едва ли можеше да се види в която и да е друга част на света.

След няколко дни заливът се покри с разпенени вълни и само здрави съдове останаха под ветрила. По това време аз бях отседнал в един пристанищен хотел да си лекувам невралгията, която бях пипнал на брега. Тъкмо бях зърнал кърмата на един голям и тежкоподвижен параход, който бавно дрейфуваше към носа, когато пиколото се втурна в стаята ми и се развика, че „Спрей“ е „изтърбушен“. Изскочих бързо навън. „Изтърбушен“ означаваше, че един голям параход се беше блъснал в него и това беше същият параход, чиято кърма зърнах от прозореца. Неговият нос беше ударил „Спрей“. Оказа се обаче, че няма щети, освен загубата на една котва и котвената верига, която при сблъскването се беше скъсала при клюза. В края на краищата нямаше от какво да се оплаквам, защото капитанът обра котвата и откара „Спрей“ навътре в пристанището, далече от всякакви опасности. После отново го върна под командата на един офицер и трима моряци на стоянката му в залива, придружен от любезна бележка, че ще

заплати всички нанесени щети. Горкият, как се клатеше и блъскаше о вълните, когато си дойде с чужденец на щурвала! Неговият стар приятел, лоцманът на „Пинта“, не би могъл да бъде обвинен в съучастие в толкова непохватно управление! За моя най-голяма радост, те оставиха „Спрей“ на котвената стоянка, а невралгията веднага ме отпусна и беше забравени. Капитанът на парахода като истински моряк изпълни обещанието си. Неговият агент, господин Колишо, още на другия ден ми връчи парите за загубената котва и верига с нещичко отгоре за тревогите, които ми причиниха. Спомням си, че ми предложи дванайсет лири. Но тъй като моето щастливо число беше тринайсет, ние закръглихме сумата на тринайсет лири и с това уредихме сметката.

На 9 май отново вдигнах ветрила, подгонен от силен югозападен вятър. Той любезно откара „Спрей“ чак до Порт Стивънс, където попаднах в безветрие, а след това вятърът стана насрещен. Времето обаче се задържа прекрасно в продължение на много дни, което беше съвсем различно от предишните бури, които вилняха тук няколко месеца.

Чувствувах се спокоен, тъй като имах пълен комплект от адмиралтейски карти за брега и за Големия Бариерен риф. Капитан Фишър от военноморския флот на Великобритания, който беше минавал през проходите на Големия Бариерен риф с кораба „Орландо“, още в началото ме посъветва да тръгна по този маршрут. Сега никак не съжалявах, че се върнах и тръгнах по него.

Няколко дни след като отминах Порт Стивънс, Сийл рокс и нос Хок вятърът се задържа слаб и точно насрещен. Тези места се бяха запечатали в паметта ми от времето, когато няколко месеца по-рано лавирах около тях. Сега имах на борда си добър запас от книги и четях денонощно, като се откъсвах от това приятно занимание само за да нагласям ветрилата, да сменя галса, или пък да легна да си почина, докато „Спрей“ гълташе миля след миля. Опитвах се да сравня моето състояние с положението на старите мореплаватели. Те са плавали точно по същия маршрут, по който бях тръгнал от островите Зелени нос, но за сравняване не можеше да става и дума. Техните трудности и романтични избавления (говоря, разбира се, за тези, които са избягнали смъртта и страданията) нямаха нищо общо с моите преживявания на самотен околосветски мореплавател. Аз мога да



разказвам само за приятни преживелици, и то така, че приключенията ми доскучават и звучат прозаично.

Току-що бях свършил да чета за някои от най-интересните някогашни плавания на сполетени от беда кораби и бях приближил Порт Макари, когато на 13 май забелязах модерна едномачтова яхта, изпаднала в беда и закотвена до брега. Приближих се и разбрах, че това беше кутерът „Акбар“<sup>[1]</sup>, който беше отплавал от залива Уотсън около три дни преди „Спрей“ и веднага беше изпаднал в беда. И нищо чудно! С него се беше случило това, което може да се случи с бебетата в гората или с пеперуди в морето. Собственикът му, който за първи път излизаше с него, беше абсолютен новак. Капитанът, който се различаваше по огромната яхтсменска шапка на главата, сигурно беше ловил китове в Мъмърбиджи<sup>[2]</sup>, преди да поеме управлението на „Акбар“, а щурманът, бедният, беше глух като пън и почти толкова скован и неподвижен. Тези трима хубавци представляваха екипажът. Те познаваха морето и корабите толкова, колкото едно пеленаче познава света. Казаха, че са тръгнали за Нова Гвинея, и може би стана по-добре, че такива новаци никога не стигнаха дотам.

Собственикът, с когото се бяхме виждали, преди да отплава, искаше по пътя да се състезава с бедния стар „Спрей“ до остров Тързди. Аз, естествено, отклоних това предизвикателство под предлог, че не е честно да се състезават трима млади яхтсмени на клипер със стар моряк, който плава съвсем сам на грубо скован съд. Освен това аз за нищо на света нямаше да се състезавам в Коралово море.

— Ало, „Спрей“! — викнаха сега всички в един глас. — Какво ще е времето? Ще духа ли? Не е ли по-добре да се върнем за ремонт?

Помислих си: „Ако някога се върнете, не ремонтирайте!“ — но им казах:

— Дайте ми края на едно въже и ще ви влача до онова пристанище по-нагоре. И, за бога — настоях аз, — не се връщайте през нос Хок, защото на юг от него е вече зима!

Те се канеха да се отправят към Нюкасъл под импровизирани ветрила, защото гротът им беше разкъсан на парцали, а такелажът беше целият изпокъсан. С една дума, „Акбар“ беше корабокрушенец.

— Вдигайте котвата — викнах аз, — вдигайте котвата и да ви закарам в Порт Макари на дванайсет мили оттук.

— Не — извика собственикът, — ще се връщаме в Нюкасъл. По пътя за насам го пропуснахме. Не видяхме фара, макар че мъглата не беше много гъста.

Той изкрещя силно всичко това уж за да го чуя аз, но всъщност го каза на ухото на щурмана. Отново се опитах да ги убедя да ги завлека до пристанището, което беше толкова близо. На тях това щеше да им струва само да си вдигнат котвата и да ми подадат въжето. Но колкото и да ги убеждавах да направят това, те отказваха, без да разбират, че за тях беше най-разумното.

— На каква дълбочина сте? — попитах аз.

— Не знаем, загубихме лота. Цялата верига е спусната. Мерихме дълбочината с котвата.

— Елате с лодката и ще ви дам лот.

— И лодката загубихме — извикаха те.

— Бог е добър, иначе щяхте да си загубите и главите. Сбогом! — това беше всичко, което можех да им кажа.

Дребната услуга, която им предлагаше „Спрей“, щеше да спаси яхтата им.

— Съобщи за нас — крещяха те, докато се отдалечавах. — Съобщи, че са ни отнесени ветрилата, но ние не даваме пет пари и не ни е страх.

— Тогава за вас няма надежда.

Аз отново им казах сбогом и обещах, че ще съобщя за тях, и го направих при първата възможност от хуманни подбуди.

На следващия ден размених сигнали с парахода „Шерман“, който отиваше на юг. Съобщих за яхтата в бедствие и им казах, че биха направили едно хуманно дело, ако я завлекат някъде по-далеч от открития бряг, където беше хвърлила котва. Яхтата обаче не се съгласила да бъде взета на влекало от парахода, и то съвсем не поради липса на средства, тъй като собственикът наскоро наследил няколкостотин лири и имал пари. Плаването до Нова Гвинея е било предприето с цел да се огледа островът за евентуалното му закупуване. Отново чух за „Акбар“ чак след осемнайсет дни, когато на 31 май влязох в Коктаун на реката Индевър, където прочетох следната новина:

„На 31 май яхтата «Акбар» от Сидней, управлявана от тричленен екипаж, е потънала при нос Кресънт на път за Нова Гвинея. Екипажът е спасен.“

Все пак им трябваха няколко дни, за да потопят яхтата!

След срещата ми с нещастния „Акбар“ и с „Шерман“ аз продължих плаването си. Дни наред не се случи нищо интересно, ако не се смята приятното събитие, когато на 16 май размених сигнали с жителите на остров Саут Солитъри — една мрачна каменна купчина до самия бряг на Нови Южен Уелс на 13°12' южна ширина.

— Какъв е този кораб? — попитаха те, когато яхтата се изравни с острова им.

В отговор вдигнах американското знаме. Те свалиха сигналните флагове и незабавно вдигнаха британския флаг, с който усърдно започнаха да ме поздравяват. От това разбрах, че са познали моя кораб и знаят всичко за него, защото не зададоха вече никакви въпроси. Те дори не попитаха дали обиколката „ще си струва труда“, а приятелски ми пожелаха приятно плаване, на каквото в този момент наистина се наслаждавах.

На 19 май „Спрей“ минаваше покрай устието на река Туид и от нос Дейнджър ми сигнализираха (хората там, изглежда, се безпокояха за здравословното ми състояние), за да ме попитат дали „всички на борда са добре“. Отговорих им само с „да“.

На другия ден „Спрей“ заобиколи големия Пясъчен нос и навлезе в зоната на пасатите, което е забележително събитие в едно плаване. От сега нататък тези ветрове щяха да го съпровождат в продължение на много хиляди мили, като силата им варираше между умерения щорм и лекия летен бриз, с изключение на редките интервали помежду им.

На носа имаше внушителен фар, чиято светлина се виждаше на двайсет и седем мили. След него „Спрей“ мина покрай фара Лейди Елиът, който се издига на един остров като страж на входа на Големия Бариерен риф. Оттам нататък „Спрей“ навлезе в свободния проход, който водеше на север. Поетите обичат да пишат за фарове, но виждал ли е някога някой поет как в тъмна нощ сред море с корали

проблясъкът на фар се появява по курса. Ако наистина е виждал такова нещо, то той е знаел за какво пише.

От часове „Спрей“ плаваше наслуки, очевидно срещу някакво течение. Почти побеснял от съмнения, аз сграбчих щурвала, за да го насоча по-далеч от брега, когато отпред в морето лумна светлината на фара. „Екскелибър“<sup>[3]</sup> — извика радостно екипажът и корабът продължи курса си. Сега „Спрей“ плаваше в защитено море с гладка вода — първото, в което беше топнал кила си след Гибралтар. Имаше голяма разлика между него и бурния, така наречен „Тих“ океан.

Този океан, общо взето, не е по-бурен от другите океани, макар че със сигурност мога да кажа, че е тих само на име. Той често се разбеснява на едно или друго място. Аз познавах един писател, който пишеше красиви неща за морето, но след като преживя един тихоокеански ураган, стана напълно друг човек. Но пък ако няма необуздани вълни, къде в края на краищата ще отиде поезията на морето? Сега „Спрей“ се намираше сред истинско коралово море. Самото то е гладко, но кораловите скали са винаги груби, остри и опасни. Бях се оставил на благоволенieto на създателя на рифовете, като същевременно внимавах за опасности от всякакъв характер.

И все пак е знаменито! Та това е самият Бариерен риф с различно оцветени води и осеян с омагьосани острови! Ако не ме лъжеха очите, между тях аз виждах и много сигурни стоянки. От нос Дейнджър яхтата беше правила по сто и десет мили на денонощие и на 24 май навлезе в канала Уйтсънди, като цялата нощ плава сред островите. Когато на другата сутрин слънцето изгря, погледнах назад и съжалих, че съм минал оттам през нощта, защото зад кърмата ми се разкриваше очарователна гледка.

---

[1] „Акбар“ не е регистровото име, което не искам да кажа. Б.авт.

↑

[2] Мъмърбиджи е малка река, която се вие сред планините на Австралия и е последното място на света, където могат да се видят китове. Б.авт. ↑

[3] „Магически меч на крал Артур!“ Б.пр. ↑

## ПЕТНАДЕСЕТА ГЛАВА

Сутринта на 26-и се оказахме близо до остров Глостър, а вечерта „Спрей“ хвърли котва в Порт Денисън, където на един хълм е разположено красивото градче Боуън — бъдещият морски курорт на Куннсленд. Климатът на цялата тази област е много здравословен.

В пристанището се влизаше лесно, а заливът беше просторен и спокоен и предоставяше отлични възможности за закотвяне. Когато „Спрей“ пристигна, беше тихо. Добрите жители, които можах да отделят по един час на втората вечер след неговото пристигане, се събраха в Художественото училище, за да чуят моя разказ за плаването. Това беше събитието на деня. За него своевременно съобщиха двете местни вестничета „Бумеранг“ и „Нъли-нъли“, като в едното съобщението излезе един ден преди беседата, а в другото — един ден след нея, което беше все едно за редактора, пък и за мен. Освен това бяха раздадени пищни рекламни листовки и за целта беше нает „най-добрият“ глашатай. Но по-добре да бях вързал този нещастник за кила на кораба заедно с неговия звънец и всичко останало! Аз и моята бъдеща публика обядвахме, когато той дойде на вратата на малкия хотел. Дрънченето и сатанинските му крясъци вдигнаха такъв шум, че можеха да събудят умрелите по целия път на „Спрей“, от „Бостън до Боуън — двете оси в колелата на света“, както по-късно писа „Бумеранг.“

Господин Майлс — съдия, портови началник, пълномощник, правителствен чиновник по златните залежи и т.н. — председателствуваше сбирката. Той ме представи официално, но защо — така и не разбрах. Може би за да ме накара да се почувствувам неловко и да ми огорчи живота, тъй като аз се бях запознал с всички жители на града още в първия час на брега. Познавах всички по име, а и те също ме познаваха. Все пак господин Майлс се оказа добър разказвач: опитах да го накарам да разкаже историята на моето плаване, докато аз щях да показвам картичките, но той отказа. Тази беседа беше илюстрирана със стереоптикон (двоен магически фенер).

Изгледите бяха добри, но фенерът, който струваше трийсет шилинга, се оказа окаян със своята газена лампа.

Отплавах рано на другата сутрин, преди да са излезли вестниците, като сметнах това за най-доброто. Както научих по-късно, и двата вестника публикували благоприятни отзиви за това, което бяха нарекли лекция, а и за глашатая бяха казали няколко добри думи.

От Порт Денисън „Спрей“ пътуваше в зоната на постоянните пасати и продължи да плава денонощно без никакво спиране чак до Куктаун на река Индевър. Там пристигнах на 31 май 1897 г., гонен от яростна буря, която ни пресрещна на петдесет мили преди пристанището. На тази географска ширина пасатите бушуват с най-голяма сила, а в района на Куктаун често се превръщат в щормове.

Бях предупреден да плавам по този път с повишено внимание и постоянно да меря дълбочината. Опитният офицер от кралската флота, който ме посъветва да мина покрай Бариерния риф, ми писа, че британският кораб „Орландо“ е плавал по този път и ден, и нощ, но аз, който плавам под ветрила, рискувам да се натъкна на коралови рифове, ако предприема същото.

Между нас казано, съвсем нямаше да е лесно да търся котвена стоянка всяка вечер; надявах се, че тежката работа по отплаването всяка сутрин завинаги е свършила след излизането ми от Магелановия проток. Наличието на добри адмиралтейски карти ми позволяваше да продължавам плаването денонощно. Всъщност при благоприятен вятър и ясното време на този сезон плаването през канала на Бариерния риф е по-спокойно от пътуване по магистралата на оживен град и значително по-безопасно. Но на всеки, който замисля подобно начинание, ще кажа: пазете се от рифове и денем, и нощем.

„Спрей“ влетя в пристанището като птица — писаха вестниците на Куктаун на сутринта след неговото пристигане — и изглеждаше странно, че на борда му се виждаше само един мъж. Той наистина показва най-доброто, на което е способен, за по-сигурно побърза да намери спокойно местенце, за да хвърли котва преди мръкване.

Влязох с лавиране до самото дъно на пристанището. На залез-слънце се закотвих почти до паметника на капитан Кук, а на другата сутрин слязох на брега да се полюбувам на скалите, които е видял великият мореплавател. Намирах се на свещена за моряците земя. Но, изглежда, гражданите на Куктаун още не бяха решили къде е точно

мястото, където неговият кораб „Индевър“ е докувал на борд, за да бъде ремонтиран по време на паметната му обиколка около света. Някои казваха, че мястото съвсем не е там, където сега се намира паметникът. Точно този въпрос се обсъждаше на едно място, когато аз случайно попаднах там. Една млада дама от присъстващите се обърна към мен като към специалист по морските въпроси. Бях поласкан да поискат мнението ми. Не виждах защо капитан Кук, ако е решил да ремонтира кораба си на сушата, да не издълбае канал до мястото, където сега стои паметникът, а след това отново да го запълни. Защото капитан Кук е можел да прави почти всичко, а никой досега не е споменавал, че не е имал дълбачка със себе си. Младата дама изглеждаше склонна да възприеме моя начин на мислене. Тя отново поде темата за историческото плаване и ме попита дали съм посетил мястото навътре в пристанището, където великият мореплавател е бил убит. Този въпрос ме порази, но едно умно учениче се намеси, за да ме извади от неудобното положение. Като всички момчета, щом разбра, че се търси някакъв отговор, то веднага си предложи услугите:

— Капитан Кук изобщо не е бил убит тук, госпожо. Убили са го в Африка — един лъв го изял.<sup>[1]</sup>

Тук си спомних за една печална случка в моя живот. Мисля, че беше през 1866 г., когато старият параход „Саушей“, на път от Батавия за Сидней, се отби в Куктаун да натовари пореч<sup>[2]</sup> и „между другото“, да остави пощата. В списъка на болните на борда беше и моя милост, болен от треска. Така и не видях града, докато не се върнах след трийсет и една година на борда на „Спрей“. Сега видях как пристигнаха в града мизерни и съсипани миньори от Нова Гвинея, които се бяха превърнали в истински човешки развалини. Много от тях умрели по пътя и били погребани в морето. Само някой закоравял злодей би могъл да ги отмине, без да се опита да направи нещо за тях.

Всички жители се отнесоха със състрадание към тези мъченици, но градецът вече изнемогваше от многобройните жестове на благотворителност. Спомних си за подаръка на жената от Тасмания, който бях обещал да пазя като заем. Стана ми много неловко, като открих, че вече съм похарчил парите. Но добрите жители на Куктаун пожелаха да чуят нещо интересно за морето и как екипажът на „Спрей“ се е справил, когато на борда му се е появила болест.

Презвитерианската църква на хълма беше отворена и предоставена за беседата. Говорихме всички и пожънахме голям успех. Съдията Честър председателствуваше сбирката и затова успехът беше вързан в кърпа. Това беше същият човек, който присъедини Нова Гвинея към Великобритания.

— Когато аз се заех с тази работа — каза той, — присъединих най-цветущата част от острова.

В това изказване имаше някои нотки, които прозвучаха приятно за ухото на стария мореплавател. Германците обаче вдигнаха такъв скандал, че веднага получиха признание за участието си в това рисковано мероприятие.

Бях доволен, че дадох своята дан за каузата на миньорите от Куктаун, а целият град беше благодарен на съдията Честър за приятно прекараното време. Така стояха нещата, когато на 6 юни 1897 г. тръгнах отново на север.

На залез-слънце на другия ден стигнах до едно много удобно котвено място и останах там за през нощта на траверс с кораба-фар „Клермънт“. Това беше единственият път в цялото плаване през канала на Бариерния риф, когато „Спрей“ заставаше на котва, освен в Порт Денисън и на река Индевър. Но на следващата нощ за момент горчиво съжалих, че не заставах на котва преди мръкване, което лесно можех да направя в завета на един коралов риф. Случи се следното: „Спрей“ току-що беше отминал кораба-фар при рифа М, и светлината беше потънала зад кърмата, когато с пълна скорост и отпуснати шкотовете се удари в северния край на самия риф М, където очаквах да има фар.

Той бързо се завъртя, една вълна го поде и с още един скок премина плитчината така ловко, че аз не можах да осъзная как стана всичко. Там нямаше фар или поне аз не го видях. Нямах и време да го търся, след като корабът се удари в рифа, а и вече не беше от особено значение дали ще го видя или не.

Така оттук „Спрей“ взе курс към нос Гринвил — следващата точка по пътя. Видях грозните каменни зъбери под кила на яхтата, докато минавахме над тях, и пресметнах наум, че буквата М, с която бяха кръстили рифа, е тринадесета в нашата азбука. А както бях забелязал години преди това, 13 е моето щастливо число. Жителите на нос Гринвил са известни с лошия си нрав и затова бях посъветван да ги отбягвам. И така от рифа М поех за всеки случай встрани от съседните



острови. Като подскачаше от вълна на вълна, скоро след полунощ „Спрей“ отмина катраненочерния нос на остров Хоум и на фордевинд продължи с курс на запад. Не след дълго се натъкна на параход, който се движеше в южна посока и пипнешком си търсеше пътя в тъмнината, а черният му дим правеше нощта още по-мрачна.

От остров Хоум се отпавих към остров Сънди и когато той се появи на траверса ми, аз намалих ветрилата, понеже не исках да стигна до остров Бърд преди разсъмване. Вятърът беше още силен, а островите бяха ниски и криеха опасности. В сряда на 9 юни 1897 г. остров Бърд се показва право пред носа на около две мили и половина, което ми се видя доста близо. Силно течение носеше яхтата напред. През нощта не бях намалил ветрилата съвсем навреме. Тук видях единственото австралийско кану по време на плаването, което с парцаливи ветрила идваше откъм континента по посока на острова.

Намерих на палубата една дълга и тънка риба, която беше скочила на борда през нощта. Изядох я на закуска. Това пъргаво рибе беше широко колкото херингата и много приличаше на нея, но беше три пъти по-дълго. То ми дойде много добре, защото и без това много обичам прясна херинга. В този ден, който беше един от най-приятните на божия свят, видях многобройни птици-рибари. С танцуване по вълните „Спрей“ влезе в протока Олбъни, а на запад слънцето се наклони ниско над хълмовете на Австралия.

След като премина протока, в 7,30 часа същата вечер „Спрей“ хвърли котва в едно заливче на континента. Това стана близо до един закотвен кораб за вадене на бисерни миди, на име „Тарауа“. Капитанът на кораба ме напътваше от палубата как да стигна до стоянката. Щом хвърлих котва, той дойде на борда да си стиснем ръцете. „Тарауа“ беше от Калифорния, а капитан Джонс беше американец.

На другата сутрин капитан Джонс донесе на борда две изящни седефени миди — най-съвършените, които някога бях виждал. Може би те бяха най-хубавите, които имаше, защото капитан Джонс беше душа човек. Той започна да ме уверява, че ако остана още няколко часа, някакви приятели от съседния Съмърсет ще ни дойдат на гости. Един моряк от екипажа, който сортираше миди на палубата, ме увери, че наистина ще дойдат. Първият помощник също ме увери. След като вторият помощник и готвачът също ме увериха, приятелите дойдоха. Гостите се оказаха господин Джардин, скотовъдец, и семейството му.

Госпожа Джардин беше племенничка на вожда Малиетоа и братовчедка на красивата Фааму-Сами (Да подпалиш морето), която посети „Спрей“ в Апия. Самият господин Джардин беше чудесен представител на шотландския род. Заобиколен от малкото си семейство, той беше доволен, че живее в това усамотено място и се радва на покая.

След приятния разговор аз се сбогувах с хората от „Тарауа“ и с господин и госпожа Джардин, после отново вдигнах котва и се отправих към остров Тързди, който се виждаше добре по средата на Торесовия проток. Там пристигнах рано следобед. Тук „Спрей“ остана до 24 юни. Забавянето се оказа наложително, понеже бях единственият американски представител в града, а на 22 юни се празнуваше шейсетгодишнината на кралицата. Двата дни след това бяха, както казват моряците, „за свестяване“.

На острова прекарах няколко приятни дни. Господин Дъглас, местният мирови съдия, ме покани на едnodневна разходка с неговия параход из островите на Торесовия проток. Понеже това беше научна експедиция, поверена на Мейсън Бейли, професор по ботаника, ние прекарахме деня в бродене из островите Фрайди и Сатърди, където понаучих нещо за ботаниката. Госпожица Бейли, дъщеря на професора, придружаваше експедицията и ми показва много местни растения с дълги имена.

22 юни беше голям празник на остров Тързди не само заради рождения ден на кралицата, но и защото имаше великолепно увеселение за местните жители. За тази цел господин Дъглас беше докарал от континента около четирисотин туземни воители с жените и децата им. Те трябваше да придадат на празненството истински туземец характер. Във всеки случай веселието мина при небивал успех. То се състоя през нощта и изпълнителите, нарисувани с фантастични цветове, танцуваха и подскачаха около пламтящия огън. Някои бяха маскирани и изрисувани като птици и зверове, между които емуто и кенгуруто се срещаха най-често. Един туземец подскачаше като жаба. Други бяха нарисували върху телата си човешкия скелет и подскачаха заплашително наоколо с копие в ръка, готови да промушат въображаемия враг. Кенгуруто подскачаше и танцуваше с естествена лекота и грация и беше много приятно да се наблюдава. Всички танцуваха и подскачаха в такт с музиката, която

беше вокална и инструментална. Инструментите представляваха парчета дърво, които се удряха едно о друго, или пък подобни на панички кости, които се държах в дланите и при почукване издаваха тъп звук. Това беше колкото забавно, толкова и отвратително представление.

Войнствените аборигени, които видях в Куинсленд, бяха в по-голямата си част гъвкави и добре сложени, но имаха много неприятни черти, а жените им бяха още по-грозни.

Аз забелязах, че в деня на празника на специална площадка не се вееше никакъв друг чуждестранен флаг, освен американския. Той стоеше заедно с британския на входа и на много места из града. В разговор с господин Дъглас се осмелих да забележа честта, която беше оказана на моята страна.

— О — каза той, — това е семейно празненство, а ние не смятаме американското знаме за чуждо.

„Спрей“, разбира се, беше развял най-хубавото си флагче, а наред с него беше поставил възможно най-високо и британския флаг.

На 24 юни „Спрей“, добре екипиран и снабден с всичко необходимо, вдигна ветрила и пое по дългия път, който го чакаше през Индийския океан. При отплаването господин Дъглас му подари едно знаме. „Спрей“ беше вече отминал почти всички опасности на Коралово море и Торесовия проток, а те съвсем не бяха малко. Напред го чакаше плаване без трудности, по прав курс. Пасатите още бяха в силата си и аз можех да разчитам на тях до Мадагаскар, а даже и по-нататък, защото сезонът им беше в началото си.

Нямах никакво желание да пристигам в района на нос Добра надежда преди средата на лятото, а сега беше едва ранна зима. Веднъж минах покрай този нос през юли, което означаваше средата на зимата. Здравият кораб, който командувах тогава, беше посрещнат в този район от свирепи урагани и едва се отърва от тях. Сега нямах никакво желание да се боря със зимни щормове. Не че се страхувах да плавам на „Спрей“ и предпочитах голям кораб, а защото за всеки случай предпочитах хубавото време. Вярно е, че в района на нос Добра надежда човек може да налети на яростни щормове по всяко време на годината, но през лятото те са по-редки и непродължителни. И тъй като имах достатъчно време пред себе си, за да си позволя да спра на някой остров по пътя, аз поех курс към Кокосовите острови — група

атолови острови на две хиляди и седемстотин мили. Когато рано сутринта отминах остров Буби, реших да мина покрай Тимор — един остров с високи планини.

Преди бях виждал остров Буби от борда на парахода „Саушей“, където ме беше съборила треската. Когато минавахме оттук, аз успях да изпълзя на палубата и да го погледна, така че ако бях умрял, щях да съм видял остров Буби. В онези дни минаващите кораби оставяха в една пещера на острова храни за корабкрушенци или изпаднали в беда пътници. Капитанът на „Саушей“ Еъри беше добър човек и изпрати една лодка до пещерата, за да остави и неговия дял към складираните там припаси. Провизиите бяха закарани благополучно, а на връщане лодката донесе от импровизираната поща над една дузина писма. Повечето от тях бяха от китобойци с молба първият кораб, който отива към тяхната страна, да ги вземе и да се погрижи да заминат по пощата. Такъв беше обичаят на тази странна океанска служба вече от много години. Някои от писмата, които донесе лодката, бяха адресирани за Ню Бедфърд, други за Феърхейвън, Масачузетс.

Сега на остров Буби има фар и редовна пощенска връзка с останалия свят, а красивата неизвестност, която съпровождаше оставените там писма, вече принадлежи на миналото. Аз не се отбих на малкия остров, но се приближих до него и размених сигнали с пазака на фара. След това „Спрей“ изведнъж се оказа в Арафурско море и дни наред плаваше ту в млечнобяла, ту в зелена или пурпурна вода. Имах късмета да вляза в това море при последната четвъртинка на луната и през тъмните нощи да наблюдавам великолепието на фосфоресциращата вода. Там, където минеше яхтата, морето лумваше в искри, така че на тяхната светлина можех да различа и най-малкия предмет на палубата, а дирята на „Спрей“ беше една огнена пътека.

На 25 юни „Спрей“ беше вече отминал всички плитчини и опасности и плаваше в спокойно море така уверено, както и преди, но скоростта малко спадна. Аз извадих летящия кливер, ушит на Хуан Фернандес, и го сложих за спинакер на най-здравото бамбуково стъбло, което госпожа Стивънсън ми беше дала на Самоа. Спинакерът дръпна като жребец, бамбукът издържа напрежението и „Спрей“ ускори хода си.

Няколко гълъба, които летяха от Австралия за островите, смениха курса си и направиха няколко кръга над „Спрей“. В обратната

посока летяха по-малки птици. В началото Арафурско море беше плитко. На повърхността се виждаха да се мятат и извиват във вълните водни змии. Когато яхтата навлезе в по-дълбоката му част, змиите изчезнаха. В океана, където водата е синя, не видях нито една змия.

В хубави дни нямаше какво да правя, освен да чета и да си почивам, за да компенсирам колкото е възможно по-добре бурните дни в района на нос Хорн, който още не бях забравил, а и да се запаса със спокойствие, преди да стигна нос Добра надежда. Корабният ми дневник етапа много еднообразен. Ето за пример записките ми от 26 и 27 юни.

„26 юни сутринта лек шквал. По-късно през деня задуха равномерен бриз.

Показание на лага по обяд	130	мили
минус корекция за приплъзване	10	„
	120	„
плюс течението	10	„
	130	„

Географска ширина по наблюдение на обяд —  $10^{\circ}25'$  S. Географска дължина, както е отбелязано на картата.“

Не се искаше много ум, за да се води такъв корабен дневник. 27 юни е може би по-добър пример:

„Първо, днес имаше летяща риба на палубата. Изпържих я в масло.

133 мили по лага. Грешката на лага и течението горедолу се компенсират, така че няма да ги изчислявам. Географска ширина по наблюдение на обяд —  $10^{\circ}25'$  S.“

Вече от няколко дни „Спрей“ плаваше на запад по паралел  $10^{\circ}25'$  S или по курс, който беше прав като косъм. А ако се е отклонявал от

курса през деня или през нощта, което е било възможно, по обяд винаги се връщаше на същата географска ширина, колкото и странно да е това. Голямата наука обаче беше изчисляването на дължината. Моят единствен тенекиен часовник по това време вече беше загубил минутната си стрелка и сега показваше само часовете, което при такива големи разстояния беше достатъчно.

На 2 юли далеч на север се появи големият остров Тимор. На другия ден видях остров Дейна. Той не беше далеч и през нощта крайбрежният бриз донесе благоуханието на подправки и на какво ли не!

На 11-и на един румб откъм десния борд на плаващия под всички ветрила и със спинакер „Спрей“ се появи остров Кристмъс. Преди да падне нощта, бях на траверс на две и половина мили от него. Повърхността на острова изглеждаше равномерно оградена от морето, а в средата сушата се издигаше на доста голяма височина. Той имаше гладки като на риба очертания и в бреговете му се разбиваха дългите океански вълни, които го правеха да изглежда като неподвижно и заспало върху морето чудовище. Формата му наподобяваше на кит и когато „Спрей“ мина покрай страната му, където трябваше да е главата, аз видях дори и ноздри — една дупка в издадена напред скала. Всеки път, когато в скалата се разбиваше някоя вълна, пред нея изригваше фонтан от вода и това допълваше приликата на кит.

Много време беше минало, откакто за първи път видях този остров. Но аз все още не съм забравил какво възхищение изпитах към капитана на кораба „Ганджоре“, на който тогава плавах, когато една сутрин той извика от капитанската си каюта:

— Някой от вас, който има очи, да се качи горе и да види остров Кристмъс!

И наистина, щом се качих на бомбрамстенгата, пред мен се показа островът! Това беше един от най-големите успехи на капитан М. Старши помощникът, който всяваше ужас сред нас, простите моряци, и който никога не отстъпваше на капитана, сега сви платна и кротко мина изцяло в подветрената страна.

Когато пристигнахме в Хонконг, в корабната поща имаше писмо и за мен. Аз бях с капитана в една лодка. Но нима можете да предположите, че той ще подаде писмо на един прост моряк? Никога! Когато се качихме на кораба, той го даде на първия помощник, първият

помощник го даде на втория помощник, а той „скришом“ го остави на шпила, откъдето можех да си го взема!

---

[1] Кук е бил убит от туземците на Хавайските острови. Б.пр. ↑

[2] Растение, използвано като лек срещу скорбут. Б.пр. ↑

## ШЕСТНАДЕСЕТА ГЛАВА

До Кокосовите острови оставаха вече само петстотин и петдесет мили, но дори и при този къс преход аз трябваше да съм много внимателен, за да не се отклоня от курса и да пропусна атола.

На 12-и се намирах на около сто мили югозападно от остров Кристмъс и видях антипасатни облаци, които се носеха от югозапад високо над постоянните ветрове. От няколко дни те бяха отслабнали, а пак от югозапад се беше надигнало едно по-голямо от обичайното вълнение. Разразяваше се зимен щорм по посока на нос Добра надежда. Аз съответно започнах да качвам по-остро срещу вятъра, като приспадах по 20 мили на ден за течението. И тук, изглежда, бях улучил, защото на този курс Кокосовите острови се появиха точно пред мен. Първият очевиден знак, че сушата е наблизко, беше посещението на бяла рибарка, която една сутрин се завъртя пъргаво над кораба и после отлетя на запад, като размахваше делово криле. Островитяните наричат рибарката „лоцмана на Кокосовите острови“. По-нататък се натъкнах на голям брой птици, който ловяха риба и се биеха за улова. Моите изчисления бяха правилни: покатерих се до половината на мачтата и видях кокосовите дървета да израстват от водата право пред мен. Очаквах да видя тази гледка, но все пак тя ме прониза като електрически шок. Свлякох се от мачтата, обзет от странни усещания, и като не можах да сдържа вълнението си, седнах на палубата и дадох воля на чувствата си. За хора, които си седят в стаята на сушата, това може да се стори слабост, но аз разказвам историята на едно самотно плаване.

Не докоснах щурвала, защото течението и вълните докараха яхтата точно до канала, през който се влиза в пристанището. Така дори и във военната флота не можеше да се направи! Регулирах ветрилата, хванах щурвала и за две мили и нещо я пришпорих, докато влязох в пристанището. На 17 юли 1897 г. в 3,30 часа следобед, след двайсет и три дневно плаване от остров Тързди аз хвърлих котва. Бях изминал разстояние от две хиляди и осемстотин мили по права линия — почти



колкото едно хубаво атлантическо плаване. Това беше възхитителен преход! През всичките тези двайсет и три дена не ми се събираха и три часа стоене на щурвала, като в това включвам и времето за влизането в пристанището на Кокосовите острови. Аз просто връзвах щурвала и оставях „Спрей“ да си върви сам; дали вятърът беше халфвинд или фордевинд — това нямаше значение. Той никога не се отклоняваше от курса си. Нито една част от плаването ми до този момент не е била така съвършена, както тази!<sup>[1]</sup>

Кокосовите острови, според адмирал Фитцрой от Кралската флота, се намират между 11°50' и 12°12' южна ширина и между 96°51' и 96°58' източна дължина. Били са открити в 1608–1609 г. от капитан Уилям Килинг<sup>[2]</sup>, който по това време служел в Източноиндийската компания. Южната група се състои от седем-осем островчета върху атола-скелет, който според теорията на кораловите рифове един ден трябва да стане непрекъснат остров. Северният Кокосов остров няма пристанище, посещава се рядко и е без никакво значение. Южните Кокосови острови са един малък странен свят със своя собствена романтична история. От време на време ги посещавал по някой прът от рангоута на пометен от ураган кораб или дърво, което течението докарвало чак от Австралия. Понякога вълните изхвърляли и някой обречен кораб, а най на края дошъл и човекът. Веднъж течението докарало даже и скала, здраво заклещена между корените на едно дърво!

След откриването на островите от капитан Килинг, техният първи забележителен посетител бил капитан Джон Ключонис-Рос, който в 1814 г. спрял там с кораба „Борнео“ на път за Индия. След две години капитан Рос се върнал заедно с жена си, децата, тъщата и осем моряци-занаятчии, за да направи островите свое владение. Но там вече се бил настанил някой си Александър Хеър, който си избрал малкия атол за нещо като земен рай заедно със своя харем малайки, докарани от африканския бряг. И колкото и да е странно, не друг, а самият брат на Рос прекарал Хеър и тълпата от жени на островите, без да знае за плановете на капитан Рос да окупира малкия свят. Така че Хеър бил вече там със своя екип, с намерение да остане да живее.

При предишното си посещение обаче Рос заковал английското знаме на една мачта на остров Хорсбърг. Две години по-късно останките от това знаме все още се веели на вятъра и моряците охотно

се заели със завладяването на новото царство заедно с жените и всичко друго. Силата на четиридесетте жени под командата на един-единствен мъж не могла да изтласка осемте яки моряци обратно в морето.<sup>[3]</sup>

Оттогава за Хеър настъпили трудни времена. Хеър и Рос не се разбирали като съседи. Островите били твърде малки и твърде близо за два толкова различни характера. Хеър имал „океан от пари“ и можел спокойно да си живее в Лондон, но той бил губернатор на една дива колония на Борнео и не можел да се ограничи с кроткия живот, който му предлагала прозаичната цивилизация. Така че, като останал на атола с четиридесетте си жени, той малко по малко започнал да отстъпва пред Рос и здравеняците му, докато най-последно се намерил заедно с харема си на малкия остров, който до ден-днешен е известен под името Затворническият остров. Там като Синята брада той затворил жените си в този „замък“. Каналът между островите бил тесен, водата не била дълбока, а осемте шотландски моряци носели високи ботуши. Хеър вече не знаел какво да прави. Той се опитал да постигне компромис с ром и други лакомства, но тези неща само влошили положението.

В деня на първото празнуване на свети Андрей на острова Хеър, побеснял от яд и вече скъсал всякакви отношения с Рос, му надраскал една бележка: „Драги Рос, смятах, че когато изпратих ром и печено прасе на твоите моряци, те няма да нагазят в моята цветна градина.“ В отговор на това писмо и горящ от негодувание, капитанът извикал от средата на острова, където тогава се намирал:

— Хей, там, на Затворническият остров! Хеър, не знаеш ли, че ромът и печеното прасе не са раят за моряка?

Хеър по-късно казал, че силният глас на капитана можел да се чуе чак на Ява.

Незаконното съжителство скоро се разпаднало, като жените избягали от Затворническият остров, и потърсили защитата на Рос. Хеър заминал за Батавия, където по-късно бил убит.

Първото ми впечатление след стъпване на сушата беше, че обичаят да се убиват новородени деца не е достигнал до Кокосовите острови.

— Децата са дошли да ви поздравят с „добре дошъл“ — обясни господин Рос, като посочи стотината деца от всички възрасти и големини, които се бяха събрали на пристана. Хората от тази страна са

доста стеснителни, но нито един човек — независимо стар или млад — не отминаваше, без да поздрави. Със своите музикални гласове те се питаха:

— Отиваш ли? Ялан, ялан?

— Ще дойдеш ли с мен? — отговаря другият.

Дълго време след като пристигнах, децата се отнасяха към „кораба с един човек“ с подозрение и страх. Някакъв местен жител бил отнесен в морето преди много години и те си говореха едно на друго, че той може да се е превърнал от черен на бял и да се е върнал. За известно време всяко мое движение внимателно се наблюдаваше. Особено се интересуваха какво ям. Един ден, след като почистих и боядисах корпуса до водолинията със смес от катран и други неща, аз седнах да обядвам капиново сладко. Сред децата настана оживление, а след това се юрнаха в паническо бягство и закрещяха:

— Капитанът яде катран! Капитанът яде катран!

Но те скоро разбраха, че същият този „катран“ беше много вкусен и че бях донесъл доста от него. Веднъж, докато мажех с много сладко парче корабен сухар за един хитър малчуган, аз ги чух да си шепнат:

— Чът-чът! — което означаваше, че акула ме е ухапала за ръката. Те явно бяха видели, че е малко саката. Оттогава ме смятаха за герой и пръстите на ръцете ми не достигаха за всички ококорени дребосъчета, които ме следваха навсякъде. Ако преди това протегнех ръка и кажех: „Ела!“ — те се дърпаха към най-близката къща и казваха „Дингин“ („Студено е“), или „Уджан“ („Ще вали“). Но сега вече разбраха, че аз не съм завърналата се душа на изчезналия туземец и приятелите ми станаха много и в дъжд, и в слънце.

Един ден се опитах да изтегля яхтата, но тя се оказа здраво заседнала в пясъка. Децата започнаха да пляскат с ръце и да викат, че един кпетинг (рак) го държи за кила, а малката Офелия, която нямаше повече от десет-дванайсет години, написа в дневника на „Спрей“:

*Над сто мъже въртят брашпила,  
Напъват се и викат: „Хайде, хоп!“  
Разкъса се възето от такава сила,  
но корабът стои — на други сили роб, —*

*защото, мили, странното там беше,  
че кетинг едър върху кила му стоеше.*

Така или иначе беше решено мохамеданският свещеник — имамът Сама — за една кутия мармалад да помоли Мохамед да благослови плаването и да накара рака да пусне кила на кораба, което той наистина направи, и „Спрей“ излезе на вода още при първия прилив.

На 22 юли пристигна „Ифигения“ от Британската кралска флота. На борда бяха съдията Ендрю Лич и кралски офицери, които правеха инспекционна обиколка на британските колонии в Малайския архипелаг. Към него принадлежат и Кокосовите острови. Те трябваше да изслушват оплаквания и да устроят съдилища за онези, които се бяха провинили. Завариха „Спрей“, вдигнат на брега и вързан за едно кокосово дърво. Всъщност на Кокосовите острови не е имало повод за оплакване, откакто Хеър се изселил оттам, защото Рос винаги се е отнасял към островитяните като към членове на семейството си.

Ако на света има рай, то това са Кокосовите острови! Съдебен процес нямаше да има, но все нещо трябваше да се направи, защото в пристанището имаше цели два кораба — „Спрей“ и огромният военен кораб. Вместо съд бяха организирани танци и всички офицери, които можеха да напуснат кораба, слязоха на брега. Старо и младо от острова се събра в голямата зала на губернатора. Всички, които можеха да стоят на крака, танцуваха, а бебетата лежаха на купчини по ъглите и бяха доволни, че могат да гледат. Моята малка приятелка Офелия танцува със съдията. Колкото до музиката, две цигулки скрибуцаха и повтаряха безкрайно „Няма да си отидем до сутринта“. И ние не си отидохме.

Жените на Кокосовите острови не вършат всичката черна работа в семейството, както на много места, които посетих през плаването си. Сърцето на една жителка на Огнена земя би се развеселило, ако можеше да види как островният съпруг и повелител се катери по кокосовите дървета. Освен че се катерят по дърветата, мъжете от Кокосовите острови строят и изящни канута. В постройката на лодки те бяха най-добрите майстори от всички, крито бях виждал през плаването си. Под палмите на тези острови живеят много добри

майстори. Скрибуцането на триона и звънът на наковалнята се чуваха от сутрин до вечер. Първите шотландски заселници бяха оставили там силата на северната раса и редица устойчиви навици. Нито едно благотворително дружество не е направило за островите толкова, колкото благородният капитан Рос и синовете му, които следваха неговия пример за работливост и пестеливост.

Адмирал Фитцрой от „Бигъл“, посетил тези места, където много неща са наопаки, споменава за „тези необикновени, макар и малки острови, където раците ядат кокосови орехи, рибите ядат корали, кучетата ловят риба, хората яздят костенурки, а мидите са опасни капани за хора“, и допълва, че по-голямата част от морските птици спят по клоните, а много плъхове си правят гнезда по върховете на палмите.

Тъй като моят кораб беше вече ремонтиран, аз реших да го натоваря с прочутите гигантски миди тридакни от Кокосовите острови, които можеше да се намерят в близкия залив. И точно тук, на един хвърлей от селото, аз почти бях загубил екипажа на „Спрей“ не защото си пъгнах крака в капана за хора, а защото лекомислено се отнесох към подробностите за едно пресичане на залива с лодка. Бях преплавал океани и бях обикалял по целия свят, но никога не съм бил толкова близо до нещастieto, както при това плаване през лагуната. Бях оставил за всичко да се погрижи друг, а той, слабият смъртен, оставил всичко на мен. Както и да е, аз се оказах заедно с един нехаен африкански негър в разнебитена лодка, снабдена с изгнило платно. Един пристъп на вятъра го отнесе още в канала и ни остави да се носим безпомощно към морето, където бяхме направо загубени. Когато пред нас се разстла океанът, накъдето ни тласкаше вятърът, аз с ужас установих, че в лодката няма дори и едно гребло! Котва поне имаше, но въжето ѝ беше толкова късо, че с него и котка не можеш върза, а ние бяхме вече в дълбоки води. За огромен късмет обаче в лодката имаше прът. Започнахме да гребем с всички сили и с един съвсем случаен порив на вятъра тази лодка-капан беше изтласкана на плиткото, където с помощта на пръта можахме да я избутаме на брега. Като се има пред вид, че най-близкият подветрен бряг беше африканският — на три хиляди мили на запад, — а в лодката имаше само един мършав и гладен негър и нито капка вода, при всичкото желание на съдбата екипажът на „Спрей“ нямаше дълго да го бъде! Излишно е да казвам,

че повече с такива рискове не се наемах. С тридакни се снабдих по-късно с една сигурна лодка. Трийсетте парчета, които натоварих, заеха мястото на трите тона циментен баласт, който изхвърлих през борда, за да направя място и да не наруша плаваемостта.

На 22 август кпетингът или това, което държеше „Спрей“ на островите, го пусна и той се плъзна към морето под всички ветрила, отново с курс към дома. Като се покатери по една-две големи вълни на ръба на атола, „Спрей“ отмина лъскавите от водата рифове. Много преди мръкване Кокосовите острови с хилядата души, които водеха може би най-безгрижния живот от всички смъртни, изчезнаха далеч зад кърмата. Изчезнаха от погледа, но не и от сърцето ми!

Морето беше бурно и „Спрей“ тежко се зариваше във вълните. Поех на бейдевинд с курс към остров Родригес и вълните започнаха да връхлитат на борд. Истинският курс към острова беше югозапад, с една четвърт на юг, а разстоянието беше хиляда и деветстотин мили. Но аз насочих яхтата доста по-наветрено от този курс, защото трябваше да приспадна влиянието на вълнението. По този курс плавах дни наред с рифовани ветрила. Естествено, изморих се от неспирното вълнение и най-вече от банята, която получавах при всяко показване на палубата. При тези тежки метеорологични условия „Спрей“ като че ли забави хода си. Отначало помислих, че това са причините, когато на петнадесетия ден след напускането на Кокосовите острови разликата между показанията на лага и моите изчисления за изминатия път достигна сто и петдесет мили. Все пак хвърлях по едно око да видя дали не се показва суша. По залез-слънце на същия ден забелязах кълбо облаци, което стоеше неподвижно право напред, докато другите облаци се носеха по вятъра — това несъмнено беше знак. Към полунощ на същото място, където бях видял неподвижните облаци, се появи черно петно. Макар че беше още далеч, аз не можех да го сбъркам — това беше високият остров Родригес. Прибрах механичния лаг, който влачех повече по навик, отколкото от нужда, защото отдавна бях опознал навиците на „Спрей“. Ако имаше нещо, на което можеше най-много да му се вярва в това плаване, то беше неизменната добра скорост и сигурност, макар че всеки момент аз бях готов да се усъмня в способностите му. Офицерите, които са прекалено сигурни в себе си, и „знаят всичко като по книга“, обикновено са тези, които разбиват най-много кораби и стават причина за смъртта на най-много хора.

Причината за несъответствието между лага и моите изчисления беше съвсем обикновена — просто в него се беше блъснала някоя голяма риба и четирите перки бяха смачкани и изкривени. Това беше по всяка вероятност работа на акула. Като се успокоих за положението на кораба, аз легнах да си почина и да размисля и от това се почувствувах по-добре. На разсъмване островът беше на траверс на около три мили. Той имаше суров и обветрен вид, като захвърлено и носено от вълните парче земя сред Индийския океан. Наветрената страна беше негостоприемна, но в подветрената имаше хубаво пристанище и аз остро натегнах срещу вятъра, за да мога да вляза в него. Срещу мен излезе лоцман, за да ме преведе във вътрешния залив, в който се влизаше през тесен канал между коралови рифове.

Беше много странно как на всички тези острови действителните факти се представяха като нереални, докато най-невероятни неща се смятаха за установени факти. Така и тук, няколко дни преди моето пристигане, добрият абат разправял на хората си за пристигането на антихрист и когато видели „Спрей“ да влиза в пристанището, гонен от шквал и целият покрит с пяна, управляван само от един човек, те се разкрещели:

— Господ да ни е на помощ! Та това е той и идва с лодка! — което според мен е най-невероятният начин, по който „той“ би дошъл. При все това новината се разнесла светкавично из острова. Губернаторът господин Робъртс незабавно дойде на пристана да види за какво е цялата суматоха, в която беше изпаднало градчето. Някаква бабичка, която чула за моето „пришествие“, веднага си отишла вкъщи и се заключила. Щом чула, че минавам по нейната улица, тя барикадирала вратата и нито веднъж, докато бях на острова (а това продължи осем дни), не излезе от къщата си. Губернаторът Робъртс и семейството му не споделяха страховете на своите хора, а се качиха на борда на „Спрей“, докато беше вързан на пристана. Техният пример склони и други да ги последват. Момчетата на губернатора веднага се заеха с лодката ми и моето посещение, освен голямото гостоприемство, му струваше и построяването на една лодка за тях — същата като тази на „Спрей“.

Първият ден на тази обетована земя беше като приказка за мен. Бях прекарал много дни в изучаване на картите и пресмятане на времето за пристигане на това място като човек, очакващ да влезе на

Острова на блажените. Очаквах го като крайна точка на последния дълъг преход, неприятен поради липсата на много неща, с които сега можех добре да се запася. И ето че „Спрей“ стои здраво вързан на кея в Родригес! През първата вечер на брега, попаднал сред салфетки и шлифован кристал, все още ми се мерзелееха кълчищените кърпи и канчетата с отчупени дръжки. Вместо да ме подмята морето, аз бях в една ярко осветена зала на вечеря с губернатора и заобиколен от блестящо общество. „Аладин — казах си аз, — къде ти е лампата? Моят рибарски фенер, който купих от Глостър, ми показва по-хубави неща, отколкото твоята опушена горелка!“

Вторият ден от престоя беше прекаран в приемане на посетители. Първи дойдоха госпожа Робъртс и децата ѝ, за да се „ръкуват“, както казаха те, със „Спрей“. Вече никой не се страхуваше да се качи на борда, освен бедната старица, която още настояваше, че антихрист се намира в трюма на „Спрей“, ако не е този, който е слязъл на сушата. Тази вечер губернаторът даде прием и любезно помоли „разрушителя на света“ да разкаже за себе си. Опасностите на морето бяха описани с цветисти подробности (това море, което той и много от смъртните биха направили гладко, ако зависеше от тях). С помощта на светлина и мрак той показва на стената картини от местата и страните, които беше посетил по време на плаването си (те обаче по нищо не приличаха на страните, които би създал). Показа и образи на хора, диви или не, като често изпъшкваше: „Грешен свят! Грешен свят!“ Когато с това се свърши, негово превъзходителство губернаторът след няколко думи на благодарност раздаде на всички по една златна монета.

На другия ден придружих негово превъзходителство и семейството му на посещение в Сан Габриел, който се измираще сред планините навътре в острова. Добрият абат от Сан Габриел ни посрещна царски в манастира, където останахме до другия ден като негови гости. Когато си тръгнах оттам, абатът каза:

— Капитане, прегръщам ви и каквато и религия да изповядвате, пожелавам ви успешно да завършите вашето плаване и нашият спасител Христос винаги да е с вас!

На тези думи на добрия човек отговорих със следното:

— Драги абате, ако всички религиозни хора имаха толкова широки възгледи, в света щеше да се пролее по-малко кръв.



На Родригес има всички удобства за запасяване с чиста питейна вода в неограничени количества, тъй като губернаторът Робъртс е построил сред планината над селото водохранилище и е прокарал тръби до пристана. По време на моето посещение при прилив дълбочината на пристанището достигаше пет и половина фута. Преди на острова са използвали кладенчова вода, но тя е ставала причина за болести. На острова може да се купи говеждо месо в неограничени количества и на умерена цена. Бататите бяха в изобилие и много евтини. Купих една голяма торба за около четири шилинга и те се запазиха необикновено добре. Аз просто ги натрупах в сухия трюм на яхтата. От плодовете нарове бяха в най-голямо изобилие. За два шилинга си купих един толкова пълен чувал, колкото можеше да изнесе магарето от градината, засадена от самата природа.

---

[1] Господин Ендрю Дж. Лич в доклад от 21 юли 1897 г. до колониалния секретар Джозеф Чембърлейн чрез губернатора на Сингапур Кинерсли пише следното за посещението на „Ифигения“ на атола: „Когато напуснахме океанските дълбочини с модросин цвят и влязохме в кораловия кръг, контрастът беше огромен. Ярките цветове на водата, която беше прозрачна на трийсет фута надолу и ставаше ту пурпурна, ту небесносиня, ту зелена, както и белите гребени на вълните, проблясващи под яркото слънце, представляваха гледка, която човек никога не може да забрави. Наоколо се простираха образли с палми острови, които на юг се сливаха в една обща маса с белите пясъчни брегове и с още по-белите контури на разбиващите се вълни. Самата лагуна беше широка седем-осем мили от север на юг и пет-шест от изток на запад. Не след дълго господин Сидни Рос — най-големият син на Джордж Рос — дойде да ни посрещне и скоро след това слязохме на брега заедно с лекаря и още един офицер.

Когато пристигнахме на пристана, видяхме изваден на сухо за докуване «Спрей» от Бостън, 12,70-тонен йол, собственост на Джошуа Слокъм. Той беше пристигнал на острова на 17 юли, след двацет и три дневно плаване от остров Тързди. Този изключителен самотен мореплавател е тръгнал сам от Бостън, пресякъл Атлантическия океан до Гибралтар, после се спуснал до нос Хорн, минал през Магелановия проток до Дружествените острови, а оттам до Австралия и през Торесовия проток до остров Тързди.“ Б.авт. ↑

[2] Кокосовите острови се наричат още Килинг. Б.ред. ↑

[3] В лоцията на Финдли има несъответствия с някои от описаните събития. Аз се базирам на разказите на неговите внуци и на някои документи, запазени там. Б.авт. ↑

## СЕДЕМНАДЕСЕТА ГЛАВА

На 16 септември, след осем дни на почивка в царството на изобилието остров Родригес, аз вдигнах ветрила и на 19-и пристигнах в Мавриций. Още същия ден пристанах на карантинния кей. По-късно яхтата беше взета на влекало от катера на пристанищния лекар, когато той се увери, че съм събрал целия екипаж за преглед. Явно имаше някакви съмнения относно броя на екипажа, преди да провери документите, според които „Спрей“ се управлява от един-единствен човек през цялото плаване. Като видя, че съм достатъчно здрав, за да стигна толкова далеч съвсем сам, той ми даде без повече разправи и разрешение да слеза на брега. „Спрей“ имаше още едно официално посещение. Губернаторът на Родригес беше любезен да ми даде, освен редовната поща и частни препоръчителни писма до свои приятели, като ми каза най-напред да се запозная с господин Дженкинс от пощенската служба — един много добър човек.

— Здравейте, господин Дженкинс! — извиках аз, когато лодката му се изравни със „Спрей“.

— Вие ме познавате! — каза той.

— Защо не? — отговорих аз.

— Откъде идва шлюпът?

— От обиколка на света — тържествено отговорих аз.

— Сам?

— Да, защо не?

— И ме познавате?

— Отпреди три хиляди години — извиках аз, — когато ние с вас имахме по-топли службици отсега. Тогава бяхте Дженкинсът<sup>[1]</sup>, но аз не ви обвинявам, ако сте си сменили името.

Господин Дженкинс излезе търпелив човек и разбра шегата. Тя направи на „Спрей“ добра услуга, защото из града плъзна слух, че ако някой се качи на борда по тъмно, дяволът веднага ще го хване. Така аз можех да оставям „Спрей“ през нощта, без да се страхувам от обир. В каютата все пак се вмъкнаха крадци, но това стана посред бял ден и те

успели да задигнат само една кутия пушена херинга, когато пристанищният служител Том Ледсън ги хванал на местопрестъплението и ги пратил в затвора. Това обезкуражи крадците, защото те се страхуваха от Ледсън повече, отколкото от сатаната. Мамод Хаджи Аюб беше дневен пазач на „Спрей“. Веднъж в каютата се търкулна една консервна кутия, която го изплаши до смърт. Така и той вече не можеше да бъде нает за през нощта, та дори и до залез-слънце.

— Сахиб — викаше той, — това няма нужда! — И беше съвършено прав.

На Мавриций останах по-дълго, за да си взема дъх. „Спрей“ също даде почивка на крилете си, тъй като беше настъпил сезонът на хубавото време. Някой опитен капитан би казал, че девет десети от трудностите на плаването, ако изобщо е имало такива, вече са свършили, но аз все пак не можех да забравя, че Съединените щати са още много далеч.

За да ме направят по-богат и по-щастлив, любезните жители на Мавриций разкрасиха „операта“ си, която наричаха „Корабът Пантай“<sup>[2]</sup>. Този кораб имаше само палуба, без дъно, но беше стабилен като църква. Докато изнасях беседи за приключенията на „Спрей“, аз имах пълна власт над него. От кърмата на „Корабът Пантай“ почитаемият кмет ме представи на негово превъзходителство губернатора. Аз отново трябваше да мина по целия път на плаването, чиято история вече ми беше добре известна. Как довърших разказа си, само аз си знам! Нощта се случи гореща и аз бях готов да удуша шивача на сакото, което бях облякъл за случая. Любезният губернатор разбра, че да се държа като човек от сушата е мъчение за мен, и ме покани в правителствения дом в Редуит, където се озовах сред приятели.

В района на нос Добра надежда беше все още зима, но бурите можеха да свирят там, колкото си искат. Реших да изкарам зимата на по-топлия Мавриций, като посетя Роуз хил, Курипепе и други места на острова. Прекарах един ден на гости у стария господин Робъртс — баща на губернатора Робъртс от Родригес — и с неговите приятели преподобните отци О’Луглин и Маккарти. На връщане минах през голямата оранжерия в Мока. Собственикът, който току-що беше открил ново устойчиво растение, за моя най-велика чест го нарече „Слокъм“.

Това според него звучало съвсем по латински и му спестило труда да измисля нова дума. Добрият ботаник изглеждаше доволен от моето идване. Колко различни са нещата в различните страни! Както разбрах по-късно, един господин в Бостън, Масачузетс, платил по същото време трийсет хиляди долара, за да нарекат едно цвете на името на жена му. При това то било съвсем малко, докато „Слокъм“ беше голямо колкото кръмно цвекло и никой не беше молил да го нарекат така!

В Мока, Редуит и на други места ме приеха отлично! Веднъж бях поканен на обяд от седем млади дами, на които обясних, че мога да им върна гостоприемството, единствено като ги поканя на разходка със „Спрей“.

— Чудесно! Чудесно! — викнаха те в един глас.

— Тогава кажете кога? — казах аз, кротък като агне.

— Утре — казаха те. — Лельо, нали може да отидем, а после ще бъдем добри за цялата седмица? Кажи да, мила лельо!

И всичко това — след като казаха „утре“! В края на краищата момичетата на Мавриций са същите като нашите момичета в Америка. А тяхната мила леля каза:

— И аз идвам — както би казала всяка истинска добра леля в нашата страна.

Аз се видях в чудо, защото си спомних, че за същото това „утре“ бях поканен на обяд у портовия началник, но си казах: „Спрей“ набързо ще излезе в открито море с по-голямо вълнение, тези млади момичета ще ги хване морската болест, меракът ще им мине и аз ще имам достатъчно време да се прибера за обяда.

Нищо подобно! Ние влязохме толкова навътре в морето, че Мавриций почти изчезна от погледа, а те стояха на палубата и се смееха на вълните, които се разбиваха в борда, докато аз стоях на щурвала и се мъчех корабът да се клати колкото може повече. През това време разправях на лелята небивалици за морски змейове и китове. Но когато свърших с историите за чудовища, милата жена сметна за нужно да намекне за кошницата с провизии, които бяха донесли и които можеха да ни стигнат за цяла седмица.

Колкото повече „Спрей“ се мъчеше момичетата да хванат морска болест, толкова по-силно плескаха те с ръце и казваха:

— Колко е красиво! — Или: — Как красиво тя се носи по морето! — Или: — Колко красив изглежда нашият остров отдалеч! —

и продължаваха да искат по-нататък. Ние бяхме навлезли на петнайсет и повече мили в морето, когато спряха да викат: „По-нататък!“ После яхтата обърна назад, а аз все още се надявах да се върна в Порт Луис навреме за срещата. „Спрей“ бързо приближи острова и полетя покрай брега. Аз обаче сбърках, че на връщане минах по крайбрежието, защото, щом се изравнихме със залива Томбо, моят екипаж беше очарован.

— О, нека спрем тук! — развикаха се те. На тази молба никой моряк в света не би отказал. След десет минути корабът хвърли котва, а някакъв младеж на скалата отсреща размаха шапка и извика:

— Vive la „Spray“!

Моите пътнички казаха:

— Лельо, може ли да поплуваме покрай брега?

Точно тогава се появи катерът на портовия началник, който беше излязъл да ни посрещне, макар че вече беше твърде късно яхтата да се прибере вечерта в Порт Луис. Катерът все пак дойде твърде навреме, за да откара моя нежен екипаж на брега да се изкъпе. Те обаче твърдо бяха решили да не напускат кораба. Междувременно аз стъкмих на палубата покрив за през нощта, а един прислужник бенгалец приготви вечерята. Тази нощ „Спрей“ остана да се полюлява на котва в залива Томбо със скъпоценния си товар на борда. Призори, когато на небето още имаше звезди, аз чух на палубата да се молят.

По-късно отново се появи пристанищният катер. Този път идваше лично капитан Уилсън, за да опита да вкара „Спрей“ в пристанището, понеже беше чул за нашето затруднение. Струваше си човек да чуе как един приятел разправяше по-късно, че добрият портови началник на Мавриций напълно сериозно заявил:

— Ще намеря „Спрей“ и ще го вкарам в пристанището!

Това, което той намери, беше веселият екипаж на борда. Те можеха като стари моряци да вдигат ветрилата и да ги нагласят, познаваха вече всички помещения на кораба. Като стари морски вълци обираха лота и всяка от тях можеше да лавира с яхтата. Нито един кораб не е имал по-красив екипаж!

Разходката стана най-голямата новина в Порт Луис. Дотогава беше нещо нечувано млади момичета да плават в залива!

Докато беше в Мавриций, „Спрей“ използва безплатно военните докове, а пристанищните служби го ремонтираха изцяло. Искрени

благодарности дължа също така и на други приятели, които ме снабдиха с много неща, необходими за плаването, в това число и с няколко чувала захар от прочутите стари плантации.

Тъй като благоприятният сезон беше вече настъпил и аз бях добре екипиран, на 26 октомври „Спрей“ отплава от Мавриций. Островът бавно чезнеше, докато се отдалечавах с попътен вятър. На следващия ден се виждаше само планината Пюс близо до Мока. След още един ден „Спрей“ приближи Реюнион в района на Галет. Срещу нас се зададе лоцман, на когото предадох пакет от Мавриций, и продължих пътя си. Имаше силно вълнение и беше опасно да се излиза на брега. От Реюнион прочертах курса си право към нос Санта Мария на Мадагаскар.

„Спрей“ вече приближаваше границата на пасатната зона и силният вятър, който го беше тласкал с отпуснати шкотове много хиляди мили от Пясъчния нос в Австралия, ставаше по-слаб с всеки изминат ден, докато на 30 октомври настъпи пълно безветрие и шлюпът застина в безмълвния свят на неподвижното море. Вечерта навих ветрилата, седнах на палубата и се радвах на тишината на нощта.

На 31 октомври се появи слаб бриз от изток-североизток и по пладне яхтата мина покрай нос Санта Мария. На 6, 7, 8 и 9 ноември в Мозамбикския проток претърпях силен щорм от югозапад. За „Спрей“ това не беше по-голямо изпитание от всяка друга буря с изключение на щормовете, изживени при нос Хорн. Бурята се предшествуваше от силни гръмотевици и светкавици. От този момент до приближаването на яхтата към африканското крайбрежие аз минах през цяла серия от щормове, които отнасяха кораба в различни посоки, докато на 17 ноември той пристигна в Порт Натал.

Това очарователно място е търговският център на „Градинската колония“, тъй като самият град Дърбан е продължение на една градина. Сигналистът от наблюдателницата на скалите забелязал „Спрей“ от петнайсет мили. Вятърът се усилваше и когато той наближил на осем мили, предал: „Спрей“ намалява ветрилата, гротът беше рифован за десет минути. Един човек върши цялата работа.

Три минути по-късно тази новина била напечатана в един сутрешен вестник на Дърбан, който ми беше връчен с пристигането ми в пристанището. Аз не можех да удостоверя колко време ми е било

нужно да рифовам грота, защото, както вече казах, минутната стрелка на моя часовник беше паднала. Знам само, че рифовах с възможно най-голяма бързина.

В отзиви за плаването, публикувани в същия вестник, се казваше: „Съдейки по бурното време, което преобладаваше в нашия район през последните няколко седмици, «Спрей» трябва да е имал едно много тежко плаване от Мавриций до Натал.“ Без съмнение моряците от който и да е кораб биха нарекли това време бурно, но то не причини на „Спрей“ никакви неприятности, освен забавянето поради насрещните ветрове.

На въпроса, как съм управлявал яхтата сам, който често ми беше задаван, може би най-добър отговор дава един дърбански вестник. Не бих повторил думите на редактора, ако не съществуваха неточни оценки по повод голямото майсторство и енергия, които се изискваха да се плава с един шлюп с малкия тонаж на „Спрей“. Чух един човек, който наричаше себе си моряк, да казва, че „са нужни трима мъже да вършат това, за което се твърди“, че аз съм го правил сам, и което за мен е било свършено лесно да върша по няколко пъти на ден. Чувал съм и други да правят подобни нелепи забележки, като добавяха, че аз ще се съсипя от работа. Но ето впрочем какво пише дърбанският вестник: „Както накратко съобщихме, с екипаж от един човек «Спрей» влезе вчера в пристанището, извършвайки обиколка около света. «Спрей» беше вкаран много умело в Натал. Неговият капитан го преведе направо през канала покрай главното пристанище и хвърли котва в заливчето близо до стария «Форънър», преди някой изобщо да се качи на борда. «Спрей», естествено, стана предмет на огромен интерес за местните жители и неговото пристигане беше наблюдавано от огромна тълпа. Майсторството, с което капитан Слокъм прекара шлюпа между корабите в канала, беше удоволствие да се наблюдава.“

Когато пристигна в Натал, „Спрей“ не се озова сред новаци. Близо до пристанището лоцманският кораб — един прекрасен, мощен, парен влекач — излезе да го посрещне и поведе през плитчината, тъй като духаше силен шквал и беше твърде опасно да го вземе на влекало. Тънкостта на влизането научих, като наблюдавах парахода: трябваше просто да се придържам към наветрената страна на канала и да се държа срещу пенестите вълни.



Дърбан поддържа два яхтклуба, които развиват трескава дейност. Запознах се с членовете и на двата и плавах на фамозната яхта „Флорънс“ от Роял Натал, с капитан Спредброу и Хари Еском — премиер на колонията. Швертът на яхтата оставяше такива бразди по тинестите плитчини, които според думите на господин Еском Спредброу след това засаждал с картофи. Но в същото време, докато ореше земята на капитана си, „Флорънс“ печелеше състезания.

За мен беше голяма гордост да разбера, че в Южна Африка американският хумор се цени високо. Една от най-хубавите американски истории, които някога съм чувал, ми беше разказана от премиера. Докато един ден в хотел „Роял“ обядвах с полковник Сондерсън, член на британския парламент, неговия син и лейтенант Типинг, бях запознат с господин Стенли. Великият изследовател току-що се беше върнал от Претория, където разкритикувал жестоко президента Крюгер със своето язвително перо. Това нямаше никакво значение, защото всеки беше опитал да ухапе Чичо Пол, но никой на света не носеше майтап по-добре от него. Полковникът ме представи на изследователя и аз „притегнах шкотовете“, защото господин Стенли някога също е бил моряк и, естествено, моето желание беше да се представя в най-добра светлина пред човек с неговия опит. Той ме огледа изпитателно и каза:

— Какъв пример за търпение!

— Търпението е единственото, което е нужно.

После той ме попита дали моят кораб има водонепроницаеми прегради. Обясних, че целият е непроницаем и няма прегради.

— Ами ако се удари в скала? — попита той.

— Преградите няма да го спасят, ако върхлети върху скали по курса си — отговорих аз и добавих, — той трябва да стои далеч от скалите.

След доста голяма пауза господин Стенли каза:

— Ами ако риба-меч пробие корпуса?

Естествено, аз бях мислил за това като за една от опасностите на морето, както и за възможността да бъда ударен от мълния. Колкото до рибата-меч, осмелих се да кажа, че „първото нещо ще бъде да прибера меч“. Полковникът ме покани да обядвам със същата компания на другия ден, за да можем да продължим разговора си, така че аз имах

удоволствието да се срещна с господин Стенли още един път, но вече не се отвори дума за мореплаване.

Звучи странно да чуеш учени и държавници да казват, че земята е плоска, но факт е, че трима бури<sup>[3]</sup> с благоволенieto на президента Крюгер бяха написали научен труд в подкрепа на това твърдение. Докато бях в Дърбан, те дойдоха от Претория, за да получат данни от мен, и доста се ядосаха, когато им казах, че моят опит не доказва това. Посъветвах ги да извикат на помощ някой призрак от средните векове, а аз слязох на брега и оставих тези трима мъдри мъже да се бършат над картата с курса на „Спрей“, която обаче нищо не им доказа, защото беше меркаторска проекция и, естествено, беше „плоска“.

На другата сутрин срещнах един от тази компания в свещенически дрехи, с голяма библия под мишница — не по-различна от тая, която аз бях чел. Той ме подхвана с думите:

— Ако уважавате божието слово, трябва да признаете, че земята е плоска!

— Ако божието слово се крепи върху плосък свят... — започнах аз.

— Какво-о! — избухна той, като вдигна ръка, сякаш да ме намуши с африканско копие. — Какво-о! — повтори той с учудване и яд, докато аз отскачах настрана, за да избягна въображаемия удар.

Ако този добър, но заблуден фанатик беше въоръжен с истинско оръжие, екипажът на „Спрей“ щеше да умре като мъченик още същия миг. На другия ден го видях на улицата, поклоних се и очертах с ръцете си кълбо. Той отговори с няколко бързи хоризонтални движения, означаващи „земята е плоска“. Преди да отплавам от Африка за моя последен преход около земното кълбо, аз получих по пощата една брошура от тези трансваалски географи, която съдържаше аргументи от висши и низши източници, доказващи тяхната теория.

Когато правя това бегло описание на невежеството на тези учени мъже, аз трябва също да призная своето огромно възхищение от тяхното мъжество. Много от това, което видях в Трансваал и разбрах за бурите, беше възхитително. Общеизвестно е, че те са най-твърдите борци и са толкова великодушни към падналите, колкото са храбри пред врага. Истински упорит фанатизъм при тях може да се срещне само сред старците и той естествено ще изчезне, може би по-рано, отколкото ние самите ще се освободим напълно от него.

Образованието в Трансваал е на доста добро ниво. Преподават се английски и холандски за тези, които могат да си позволят да изучават двата езика. Но митото върху английските учебници е толкова високо, че по необходимост по-бедните хора се придържат към трансваалския холандски и своята плоска земя. По същия начин в Самоа и на другите острови една погрешна политика принуждава туземците да говорят само канака<sup>[4]</sup>.

В Дърбан посетих много обществени училища и имах удоволствието да се срещна с много умни деца.

Но всички хубави неща трябва да свършат и на 14 декември 1897 г. екипажът на „Спрей“, след прекрасно прекараното време в Натал, вдигна своята лодка върху палубата на яхтата и отплава с утринния бриз от сушата. „Спрей“ премина плитчината и отново „пое своя път“, както казват в Австралия.

---

[1] Митична личност, която е попаднала в ада за измама. Б.ред. ↑

[2] Цесарка (вид птица). Б.пр. ↑

[3] Население от холандски произход в областта Трансваал, Южна Африка. Б.пр. ↑

[4] Вероятно Слокъм е имал пред вид, „пиджин-инглиш“, на който говори местното население. Канака означава само название на жителите на Полинезия. Б.пр. ↑

## ОСЕМНАДЕСЕТА ГЛАВА

Нос Добра надежда беше най-издадената точка, която трябваше да заобиколя. От залива Тейбъл нататък можех да разчитам на свежите пасати, а след това „Спрей“ скоро щеше да си бъде у дома. Първия ден след тръгването от Дърбан настъпи затишие и аз седнах да си помисля за всички тези неща и за края на плаването. Разстоянието до залива Тейбъл, където имах намерение да се отбия, беше около 800 мили по едно твърде бурно море. За първите португалски мореплаватели, надарени с търпение, са били необходими шейсет и девет години борба да заобиколят този нос, само за да стигнат до залива Алгоа. А там екипажът се разбунтувал. Те слезли на един малък остров, наричан сега Санта Крус, където благочестиво побили кръста и се заклели, че ще прережат гърлото на капитана, ако той се опита да продължи плаването. Мислели, че отвъд тази точка е края на света, за който вярвали, че е плосък. И понеже се страхували, че техният кораб ще падне от ръба, те принудили капитан Диаш да мине по обратния път, за да се завърнат благополучно у дома. Знае се, че една година по-късно Васко да Гама е заобиколил успешно „Носа на бурите“, както нос Добра надежда се е наричал по онова време, и открил Натал навръх Рождество Христово, а оттам и името. Оттук нататък пътят към Индия бил лесен.

Щормовете, бушуващи в района на носа, и сега бяха доста чести, като средно на всеки трийсет и шест часа връхлиташе по един. Всеки от тях обаче беше подобен на предишния, без да заплаши по-сериозно „Спрей“, освен да го носи по курса, когато е попътен, или да го връща по малко назад, когато е насрещен. На Коледа в 1897 г. аз достигнах ширината на носа. В този ден „Спрей“ се опитваше да се преобърне през носа си и ми даваше всички основания да вярвам, че ще постигне целта си. Много рано сутринта започна да се хвърля и да се мята по крайно необичаен начин. Трябва да отбележа, че докато бях на края на бушприта да рифовам кливера, той ме потопи три пъти под водата като за коледен подарък. Намокрих се целия и това съвсем не ми хареса.

Никога друг път не ми се е случвало да се окъпя няколко пъти за толкова кратко време — за три минути. Един голям английски параход, когато минаваше наблизко, вдигна сигнала: „Пожелаваме ви весела Коледа!“ Мисля, че капитанът беше шегаджия — винтът на неговия кораб изскачаше над водата.

Два дни по-късно „Спрей“, след като си беше наваксал загубеното от бурята разстояние, заобиколи с благоприятен вятър нос Агуляс в компанията на парахода „Скотсмън“. Пазачът на фара на Агуляс размени сигнали със „Спрей“, а по-късно ми изпрати в Ню Йорк поздравления по случай завършването на плаването. Изглежда, за него минаването на два толкова различни кораба около носа си е струвало да бъде пресъздадено на платно и той се заел да нарисува тази картина. Така разбрах от писмото му. На такива усамотени места хората стават отзивчиви и състрадателни, дори поетични. Такива чувства бяха изразени към „Спрей“ по много скалисти брегове и когато приемах любезните сигнали, това ме изпълваше с благодарност към целия свят.

Още един щорм връхлетя върху „Спрей“ откъм запад след заобикалянето на нос Агуляс, но той го избягна, като се скри в залива Саймънс. Когато щормът утихна, „Спрей“ заобиколи с лавировка нос Добра надежда, където казват, че все още се среща „Летящия холандец“. Плаването вървеше вече към края си; знаех, че нататък всичко или почти всичко ще бъде лесно.

Тук пресяхох климатичната граница. На север беше чисто и тихо, но на юг беше влажно и бурно и често връхлитаха коварни щормове. След суровото време „Спрей“ попадна в безветрие, където остана, докато над земята не изгря щедротото слънце и от морето не полъхна бриз.

В района на Лайънс Ръмп парният влекач „Алърт“, който беше излязъл да търси кораби, се приближи до „Спрей“ и по липса на по-голям кораб го откара в пристанището. Тъй като морето беше тихо, „Спрей“ хвърли котва в залива на Кейптаун и остана там един ден просто за да си почине от суетата на голямото пристанище. Добрият началник на порта изпрати собствения си парен катер, за да докара яхтата на стоянка в дока. Аз предпочетох да остана един ден сам в тишината на спокойното море и да си припомня с удоволствие плаването около двата велики носа. На другата сутрин „Спрей“ влезе в

сухите докове „Алфред“, където остана около три месеца под грижите на пристанищните власти, докато аз пътувах от Саймънстаун до Претория. Колониалното правителство ми беше отпуснало безплатен билет за железниците в цялата страна.

Пътуването до Кимбърли, Йоханесбург и Претория беше приятно. В Претория се видях с господин Крюгер — президента на Трансваал. Негово превъзходителство ме посрещна много сърдечно, но моят приятел съдията Байерс, когато ме представи, спомена, че плавам около света. Той неволно нанесе голяма обида на уважаемия държавник, за която и двамата дълбоко съжалихме. Господин Крюгер поправи твърде остро съдията и му припомни, че земята е плоска.

— Вие искате да кажете не „около света“ — каза президентът. — Това е невъзможно! Искате да кажете „по света“. Невъзможно — повтори той, — невъзможно! — и повече не каза нито дума и на двама ни.

Спогледахме се със съдията. Той би трябвало да знае с кого има работа. Господин Крюгер гледаше кръвнишки и двама ни. На моя приятел съдията му стана неудобно, но аз бях възхитен. Тази случка ми достави по-голямо удоволствие, отколкото всичко друго. Това беше един бисер на Чичо Пол, известен със своите сентенции. За англичаните той е казал следното: „Първо те ми взеха палтото, а после панталоните.“ Казал е и друго: „Динамитът е крайгълният камък за Южноафриканската република.“ Само един лекомислен човек би намерил, че президентът Крюгер е тъп!

Скоро след моето пристигане в Кейптаун, приятелят на господин Крюгер, полковник Сондерсън<sup>[1]</sup>, който беше пристигнал преди това от Дърбан, ме покани в Нюлендс Винард, където се запознах с много приятни хора. Негово превъзходителство губернаторът сър Алфред Милнър намери време да се качи на борда с една компания. След като огледа палубата, той седна на една кутия в каютата, лейди Мюриъл седна на една бъчва, а госпожа Сондерсън седна на щурвала до капитана. Полковникът седеше в лодката и със своя „Кодак“ правеше снимки на яхтата и знаменитите ѝ посетители. Доктор Дейвид Джил, кралски астроном, който също участвуваше в компанията, ме покани на другия ден да посетя известната кейптаунска обсерватория. Един час с доктор Джил беше един час, прекаран сред звездите. Неговите открития в звездната фотография са добре известни. Той ми показа

грамадният астрономически часовник на обсерваторията, а аз му показвах тенекиения часовник на „Спрей“. Ние разисквахме по въпроса за стандартното време на море и как се отчита то от палубата на малка яхта без помощта на какъвто и да е часовник. По-късно беше разгласено, че доктор Джил ще председателствува моята беседа за плаването на „Спрей“, и само това обстоятелство ми осигури пълен салон. Беше претърпкано и мнозина не можаха да влязат. Този успех ми донесе достатъчно пари да задоволя всичките си нужди в пристанището и из пътя към къщи.

След като посетих Кимбърли и Претория, аз се върнах и намерих „Спрей“ в доковете в отлично състояние. След това заминах за Устър и Уелингтън — градове, известни със своите колежи и семинарии, — като все още пътувах като гост на колонията. Дамите във всички тези образователни институции искаха да знаят как човек може да плава сам около света, което според мене означава, че в бъдеще ще имаме повече ветроходни капитанки, отколкото капитани. И това ще стане, ако ние, мъжете, продължаваме да казваме, че „не можем“.

В равнините на Африка пропътувах стотици мили през плодородна, но все още пустееща земя, на която растяха само храсталаци, опасвани от овцете. Те растяха на разстояние един от друг и достигаха доста голяма височина. Но място имаше за всички. Тук ме обзе желание да се установя в тази страна, голяма част от която беше още пустош. Но вместо да остана да садя гори и да разработвам земи, аз се върнах отново в доковете „Алфред“, където „Спрей“ ме чакаше в отлично състояние, точно както го бях оставил.

Често ме питат как моят кораб и всичко в него не е било изпокрадено в различните пристанища, където съм го оставял дни наред без пазач. Това беше така, защото „Спрей“ рядко попадеше на крадци. На Кокосовите острови, на Родригес и на много други места една стиска копра, мушната в ключалката на вратата, означаваше, че собственикът не е там, и пазеше вещите дори и от лоши очи. Но когато пристигнах на един голям остров по-близо до дома, бяха необходими здрави ключалки. Първата нощ в пристанището ми изчезнаха неща, които винаги бях оставял непокрити. Палубата, на която ги бях складирал, изглеждаше като пометена от вълна.

Приятното посещение на сър Хари Росън, адмирал от кралската флота, и семейството му беше последното обществено мероприятие на

„Спрей“ на нос Добра надежда. Адмиралът, който тогава командуваше южноафриканската ескадра, а сега е командувач на флота в Ламанш, прояви огромен интерес към миниатюрната „Спрей“ и преминаването на нос Хорн, който му беше добре известен. Трябва да призная, че бях възхитен от въпросите на адмирал Росън и се възползвах от някои негови предложения въпреки голямата разлика в нашите чинове.

На 26 март 1898 г. „Спрей“ отплава от Южна Африка — страната на големите разстояния и чистия въздух, — където бях прекарал приятно и полезно времето си. Парният влекач „Тигър“ изведе „Спрей“ от стоянката му на доковете „Алфред“ доста навътре в морето. Слабият утринен бриз, който едва изпълни ветрилата, щом влекачът го откачи, скоро съвсем изчезна и „Спрей“ остана да се клатушка върху силното мъртво вълнение, с добър изглед към планината Тейбъл и високите върхове на нос Добра надежда. За известно време величествената гледка разсейваше еднообразието. Един от старите мореплаватели, обиколили света (ако не се лъжа, сър Френсис Дрейк), когато за пръв път видял тази величествена грамада, запял: „Това е най-красивото нещо и най-величественият нос, който съм видял през цялата ми обиколка на света.“

Изгледът беше наистина красив, но на човек не му се иска дълго да се бави, за да се любува на природни картини по време на щил, и аз с радост забелязах най-после появата на къси и насечени вълни — предвестници на вятъра, който задуха на втория ден. Тюлените играеха около „Спрей“ през целия ден, преди да излезе вятърът, и ококориха очи, когато вечерта той престана да изглежда като ленива птица с прибрани криле. Те се разделиха с него и скоро най-високите върхове на планините изчезнаха зад кърмата на „Спрей“, а светът от панорамна гледка се превърна в озарен път към дома. Делфини, за които нищо не значеха 150 мили на ден, бяха негови спътници от няколко дни. Вятърът беше югоизточен и благоприятен и „Спрей“ се движеше по курса с най-добрата си скорост, а аз се потопих в книгите, които бях получил, и четях денонощно. На 30 март в тяхна чест постих. Четях, забравил глад, вятър и море, с чувството, че всичко върви добре. Тогава ненадейно една голяма вълна се прехвърли през кърмата и нахално плисна в каютата, като измокри дори и книгата в ръцете ми. Очевидно, беше време да рифовам ветрилата, за да не се клатушкаме по курса си. На 31 март свежият югоизточен вятър твърдо се задържа.



„Спрей“ плаваше с един риф на грота, с пълен кливер и даже с летящ кливер, вдигнат на бамбуковия прът от Вайлима, докато аз четях прекрасната книга на Стивънсън „Пътешествие във вътрешността“. Яхтата продължаваше плаването си гладко, едва-едва се клатеше и се носеше сред делфините, които я съпровождаха от двете страни. „Спрей“ отново беше сред старите си приятели — летящите риби, интересни обитатели на морето. Като куршуми изскачаха те от вълните и се носеха с разперени криле по вятъра. Описваха грациозни криви, а после пикираха, докато докоснат гребена на вълните, за да намокрят своите нежни криле и да подновят полета. Така те ме развеселяваха от сутрин до вечер. Тези интересни риби представляват една от най-приятните гледки в океана в слънчев ден.

Човек не може да бъде самотен в такова море. Освен това четенето на прекрасни приключения повишаваше настроението. Аз се намирах едновременно на „Спрей“ и на „Аретуза“. Така „Спрей“ гълташе милите и правеше добър преход всеки ден чак до 11 април, който дойде, преди да се усетя. Много рано тази сутрин бях събуден от резкия писък на птица, която сякаш ме повика на палубата с думите: „Капитане, земя на хоризонта.“ Аз бързо изскочих и наистина далеч напред в здрача на разстояние от около 20 мили видях Света Елена.

Първото ми желание беше да извикам: „О, каква точица в морето!“ В действително този остров е дълъг девет мили и висок 2823 фута. Аз извадих шише портвайн от шкафа и отпих голяма глътка за здравето на моя невидим кърмчия — лоцмана на „Пинта“.

---

[1] Полковник Сондерсън беше най-добрият приятел на господин Крюгер, понеже съветваше президента да спре да трупа оръжие. Б.авт.

↑

## ДЕВЕТНАДЕСЕТА ГЛАВА

Беше около обяд, когато „Спрей“ хвърли котва в пристанището на Джеймстаун и „целият“ екипаж веднага слезе на брега да засвидетелствува своята почит към негово превъзходителство сър Р.А. Стърндейл. Когато слязох на сушата, негово превъзходителство отбеляза, че в сегашните времена твърде рядко някой околосветски мореплавател се отбива на неговия остров. Той ме посрещна сърдечно и уреди да разкажа за своето плаване първо в Гардън хол на жителите на Джеймстаун, а след това в Плантейшън хаус — губернаторската резиденция, която се намира сред планините на една-две мили навътре в острова — за негово превъзходителство, офицерите от гарнизона и техните приятели. Господин Пул, нашият уважаван консул, ме представи в замъка и в хода на разговора обяви, че „морският змей“ всъщност е янки.

На екипажа на „Спрей“ бе даден „царски“ прием от губернатора. Останах в Плантейшън хаус няколко дни. Тъй като една от стаите в къщата, наричана „западната стая“, била обитавана от духове, икономът ме настави в нея като принц. За да се увери, че не е направена грешка, негово превъзходителство дойде да види дали съм настанен точно в тази стая и ми разказа всичко за духовете, които беше видял или за които беше чул. Той бил открил всички, освен един. След това ми пожела приятни сънища и изрази надежда, че ще имам честта да бъда посетен от неизвестния дух на „западната стая“. През цялата мразовита нощ аз оставих свещта да гори и често поглеждах изпод одеялата с надеждата, че ще успея да се срещна с великия Наполеон лице с лице. Но виждах само мебелите и конската подкова, закована над вратата срещу леглото ми.

Света Елена е остров на трагедиите, забравени след идването на корсиканеца. На втория ден от моето посещение губернаторът ме разведе по криволичещия път на острова. На едно място пътят се виеше между хребети и пропасти и образуваше серпентини във формата на буквата W с разстояние една от друга десетина метра.

Макар пътищата да бяха криволичещи и стръмни, те се намираха в доста добро състояние. Аз бях поразен от огромния труд, положен за тяхното построяване. Въздухът по височините беше хладен и ободрителен. Казват, че след отменянето на бесенето за дребни провинения тук никой не е умрял, освен някой паднал от скалите или затрупан от сриващи се камъни. По едно време на Света Елена имало вещици, както у нас в Америка в дните на Котън-Медър. Сега престъпленията на острова са рядкост. По време на моя престой губернаторът Стърндейл получи чифт бели ръкавици от служителите на правосъдието в знак, че през тази година не е било гледано нито едно криминално дело.

Като се върнах от губернаторската къща в Джеймстаун, отидохме с моя съотечественик господин Кларк в Лонгууд — дома на Наполеон. Господин Морийо, френски консулски пратеник, поддържа мястото в добър вид и ремонтира редовно сградите. Жена му, която е местна жителка, и двете му дъщери имат много изискани обноски. Те прекарват тук дни, месеци и години, доволни от съдбата си, макар че никога не са видели света отвъд хоризонта на Света Елена.

На 20 април „Спрей“ беше отново готов за път. Преди да се кача на борда, аз обядвах в замъка с губернатора и семейството му. Лейди Стърндейл беше изпратила рано сутринта един огромен плодов кейк за път. Това не беше кейк, а цяла планина! И макар че ядох икономично, все пак не ми стигна за толкова, колкото предполагах. Последното парче изядох с първата чаша кафе в Антигуа, Антилските острови, което в края на краищата също беше голям рекорд. Кейкът, който сестра ми направи на малкия остров в залива Фънди в самото начало на плаването, ми стигна почти за същото време — четиридесет и два дни.

Следобед беше приготвена пощата за остров Възнесение — моята следваща спирка. След това господин Пул и дъщеря му дойдоха да се сбогуват със „Спрей“ и ми донесоха кошница с плодове. Вдигнах котвата чак късно вечерта и потеглих на запад, като оставих с неохота своите нови приятели. Отново свежи ветрове напълниха ветрилата на „Спрей“ и аз дълго гледах светлината на фара на Плантейшън хаус, докато островът изчезна в мрака зад кърмата и се сля с нощта. Към полунощ и светлината изчезна зад хоризонта.

Когато настъпи утрото, сушата вече не се виждаше, а денят продължи, както много други дни, с изключение на един малък инцидент. Губернаторът Стърндейл ми беше подарил една торба с небелено кафе, а американецът Кларк за зло качи на борда една коза „да мушка с рога торбата и да люци шушулките на кафето“. Той настояваше, че животното, освен за полза, щеше да ми прави компания не по-лошо от куче. Скоро открих, че моят другар по плаване — това куче с рога — трябваше да бъде целият овързан. Направих грешка, че не го вързах с верига към мачтата, а с растителни въжета, което ми струваше скъпо. След първия ден, когато животното още не се беше разболяло от морска болест, за мен вече нямаше спокойствие. След това, обзето от своя пасбищен дух, това олицетворение на злото заплаши да погълне всичко — от летящия кливер до хекшприта. Това беше най-лошият пират, който срещнах през цялото плаване. Той започна своя опустошителен поход, като един ден изяде картата на Антилските острови. През това време аз си вършех работата на носа и бях сигурен, че тази твар е вързана здраво на палубата до помпите. Уви! На „Спрей“ нямаше въже, което да издържи на страшните зъби на тази коза!

От самото начало стана ясно, че нямам късмет с животни на борда. Такъв беше случаят с рака от Кокосовите острови. Щом си подаде щипците от кутията, в която беше затворен, той раздра на ленти закачената наблизо куртка. Окуражен от успеха си, счупи кутията и избяга в каютата, като разкъсваше всичко по пътя си, а най на края заплаши в тъмното и самия мен. Аз исках да занеса това същество живо у дома, но се оказа невъзможно.

Следващото нещо, което козата изяде, беше сламената ми шапка. Когато пристигнах в пристанището, нямах какво да сложа на главата си. Този невъзпитан жест реши съдбата й. На 27 април „Спрей“ пристигна във Възнесение, където имаше гарнизон, съставен от екипажа на един военен кораб. Боцманът на острова дойде с лодка до борда. Тъкмо когато слизаше от лодката, разбунтуваната коза скочи в нея и предизвика на бой боцмана и екипажа му. Аз ги наех незабавно да закарат на сушата това нещастно създание, което те с удоволствие направиха. Там козата попадна в ръцете на един чудесен шотландец, от когото никога нямаше да се отърве, а аз отново отплавах в бездните на самотата. Това обаче не ми влияеше зле; напротив, милосърдието и

доброжелателството в моя характер се засилиха през тези възвишени мигове на размисъл в морето.

В мрачната самота на нос Хорн аз не се реших да отнема живота на нито едно същество, освен при самозащита. Тази отшелническа черта се засили в характера ми през време на плаването, докато дойде един момент, когато само мисълта за убиване на животно ми стана противна. Макар че на Самоа не се отказах от пилешката гозба, моето ново съзнание се разбунтува при мисълта, че можех да взема на борда пилета, които да коля и да ям по време на плаването. А госпожа Стивънсън, като чу за моя отказ, се съгласи с мене, че да убиеш спътниците си и да ги изядеш, е почти равно на канибализъм. Колкото до домашните животни, на „Спрей“ нямаше място за голямо куче на толкова дълго плаване. Аз отдавна знаех, че малките палета боледуват от бяс. Веднъж бях свидетел на смъртта на едно младо куче, причинена от тази страшна болест. Почти по същото време чух за смъртта (пак от бяс) на младия господин, който току-що ме беше застраховал. Виждам как целият екипаж на един кораб се катери през глава по такелажата, за да избяга от бясното куче, което препускаше по палубите. Би било много зле според мен екипажът на „Спрей“ да рискува с някое куче. И тъй като тези предубеждения бяха запечатани неизличително в паметта ми, аз отговарях може би малко нетърпеливо на често задавания ми въпрос: „Нима нямате куче?“ — с думите: „Аз и едно куче не бихме издържали дълго в една и съща лодка.“

Една котка би била твърде безобидна, но какво щеше да прави мацето на борда? Освен това тя е и много необщително животно. Вярно е, че на Кокосовите острови на борда се промъкна плъх, а на Родригес още един, който се скри заедно с една стоножка в трюма. Единият от тях изгоних от кораба, а другия хванах. Ето как се случи това: след като с огромни усилия направих капан да го хвана и унищожа, хитрият гризач подуши това и избяга още същия ден.

Според традицията, когато плъховете се качват на кораба, е успокояващ факт и аз имах намерение да оставя хитрия плъх от Родригес на борда, но едно нарушение на реда реши въпроса в негова вреда. Една нощ, докато спях, а корабът плаваше по курса си, той се осмели да ме обхожда, като започна от темето на главата — една много чувствителна за мене част. Аз спях леко. Преди неговото нахалство да

го доведе и до носа ми, изкрещях: „Плъх!“ — сграбчих го за опашката и го изхвърлих през люка в морето.

Колкото до стоножката, аз и не знаех, че тя е на борда, преди една нощ да ме ухапе силно по главата. Това също беше повече, отколкото можех да понеса. Няколко пъти намазах с керосин отровното ухапване, което отначало ме болеше, но след това не ми създаде никакви грижи.

След този инцидент за известно време нито едно живо същество не нарушаваше моята самота. В моя кораб нямаше дори и насекоми, освен паяка от Бостън и съпругата му, които си имаха вече цяла сюрня млади паячета. Повтарям — нищо, докато не навлязох в последния етап на Индийския океан. Там ме връхлетяха стотици комари, които се раждаха в падащата от небето вода. Една бъчва с дъждовна вода стоя само пет дни на слънце на палубата и музиката започна. Моментално познах звука. Той беше същият, който се чуваше от Аляска до Нови Орлеан. Веднъж в Кейптаун по време на обяда бях очарован от песента на един щурец и моят домакин, господин Бранскоум, предложи да ми хване двойка щурци. Те бяха изпратени на другия ден в една кутия с надпис „Плуту и Скамп“. Оставих ги заедно с кутията в нактоуза и не им давах храна няколко дни, докато излязох в морето. Просто не знаех какво яде щурецът. Но, изглежда, Плуту е бил канибал, защото от бедната Скамп бяха останали само крилете, които се въргаляха счупени по пода на кутията. Но и за горкия Плуту не е било лесно, защото той лежеше по гръб вкочанен и вече никога нямаше да свири.

Остров Възнесение, където оставих козата, се нарича Каменната фрегата от Кралската флота и се смята за база на южноафриканската ескадра. Той се намира на 7°55' ю.ш. и 14°25' з.д. Разположен е в средата на зоната на югоизточните пасати и на около 840 мили от брега на Либерия. Това е една вулканична маса, изхвърлена от дъното на океана на 2818 фута, която е най-високата точка на острова. Възнесение е стратегическа точка и принадлежи на Великобритания открай време. Сред облаците, на върха на острова е покарала растителност. Там е създадено малко експериментално стопанство под ръководството на един канадец. В него има и няколко говеда и овце, предназначени за кухнята на гарнизона. Построени са големи резервоари за вода. С една дума, тази купчина от пепел и скали от лава е добре запасена и укрепена, за да издържи една обсада.

Скоро след пристигането на „Спрей“ аз получих бележка от капитан Блекслънд, губернатор на острова, в която изказваше благодарностите си за кралската поща, донесена от Света Елена, и ме канеше да обядвам с него, жена му и сестра му в щаба, недалеч от пристанището. Едва ли е необходимо да казвам, че незабавно се възползвах от гостоприемството на капитана. Когато слязох на пристана, там ме чакаше файтон и един широко ухилен моряк внимателно поведе коня нагоре по хълма към къщата на капитана, сякаш бях лорд от Адмиралтейството, а заедно с това и губернатор. Със същото внимание, когато се връщах, той поведе коня надолу. На другия ден посетих върха сред облаците със същия файтон и същия стар моряк. В този момент на острова нямаше нито един човек, който можеше да върви по-добре от мен. Морякът знаеше това. Най-последно му предложих да си сменим местата.

— Дай ми юздите — казах аз, — да пазя коня да не препусне.

— Великата каменна фрегата! — възкликна той и избухна в смях. — Тоя кон мърда като костенурка. Ако аз не го дърпам постоянно, никога няма да стигнем в пристанището.

Аз вървах почти през целия път по стръмните скатове, а с моя водач, който беше моряк до мозъка на костите си, станахме приятели. Когато стигнахме на върха на острова, се запознах с господин Шанк, фермер от Канада, и неговата сестра, които живееха много удобно в една къща сред скалите. Той ме разведе из фермата, като ме преведе през тунел между нивите, които бяха разделени от непроходими планински хребети. Господин Шанк каза, че е загубил много крави, волове и овце, които загивали в стръмните пропасти. Понякога според думите му някоя крава бута с рогата си друга направо в пропастта и продължава да пасе равнодушно. За животните, подобно на човечеството по широката земя островната ферма, изглежда, беше твърде малка.

На 26 април, докато бях на брега, се вдигна голямо вълнение и направи невъзможно пускането на лодка. „Спрей“ беше вързан здраво за една шамандура на тихо място и дълбока вода, а аз — настанен в прекрасна квартира, слушах интересни истории за живота на офицерите от Каменната фрегата. На 29-и морето се успокои и аз се качих на борда, за да се приготвя за отплаване рано на другия ден.

Когато се качвах на лодката, боцманът на острова и неговият екипаж ми стиснаха сърдечно ръката.

В името на научния интерес във връзка с екипажния списък на „Спрей“ поканих да ми бъде направено цялостно обследване в открито море. Много малко са били тези, които са го оспорвали, а занапред може би ще бъдат още по-малко. Но в интерес на тези, които могат да се усъмнят, исках да докажа неоспоримо факта, че за една експедиция около света изобщо не е необходимо една яхта да има екипаж повече от един човек и че „Спрей“ е плавал само с един човек на борда. И така по предварителна уговорка лейтенант Игълс дойде сутринта, точно когато се готвех да отплавам, и опуши яхтата така, че беше невъзможно някой да се скрие вътре. Така доказах, че „Спрей“ беше пристигнал само с един човек на борда. В този смисъл едно удостоверение, освен официалните документи от многото консулства, здравни учреждения и митници ще изглежда на много хора излишно, но историята на това плаване може да попадне в ръцете на хора, незапознати с работата на тези учреждения, с техния начин за проверка на редовността на документите на кораба и преди всичко с неговите медицински свидетелства.

След като лейтенантът направи удостоверението, „Спрей“ охотно изду ветрила и излезе в открито море покрай заливаните от вълните скали. Там приятните и освежителни пасати го понесоха по курса. На 8 май 1898 г. той пресече пътя, по който беше минал на 2 октомври 1895 г., т.е. в началото на плаването. През нощта минах на няколко мили южно от Фернанду ди Нороня и затова не видях острова. Изпитвах удоволствие от мисълта, че „Спрей“ е направил пълна обиколка на земното кълбо. Аз не се съмнявах в ползата от това плаване дори и само като едно приключение. Тогава си казах: „Каквото и да се случи, плаването е вече в историята.“ То беше извършено.



## ДВАДЕСЕТА ГЛАВА

На 10 май настъпи огромна промяна в състоянието на морето; вече не можех да имам съмнение относно дължината. Странни и отдавна забравени вълнички потрепваха по бордовете на „Спрей“ като приятна за ухото музика. Аз седях тихо, заслушан в нея, докато „Спрей“ следваше курса си. Това ме убеди, че той вече е в района на остров Рокас и е навлязъл в течението, което го мие. Ние, старите моряци, смятаме, че това течение се създава от пасатите. От тази точка нататък то се управлява от крайбрежната линия на Бразилия, Гвиана, Венецуела и както някои казват, от доктрината Монро<sup>[1]</sup>.

От известно време пасатите духаха твърде силно, а течението, което тук беше най-бързо, достигна четиридесет мили на ден. Като се прибави към това преходът на кораба по лага, получаваше се един добър денонощен преход от 180 мили в продължение на няколко последователни дни. От брега на Бразилия не видях нищо, макар че бях на няколко лиги от него и плавах неизменно в Бразилското течение.

Аз не знаех, че е обявена война на Испания и че можех още там да срещна врага и да бъда заловен. В Кейптаун много хора ми бяха казали, че според тях войната е неизбежна. „Испанецът ще те хване!“ — казваха те. На всичкото това можех само да отговоря, че дори и да ме хване, няма да спечели много. И в най-голямото напрежение около катастрофата с кораба „Мейн“<sup>[2]</sup> аз не мислех, че ще има война. А не съм и политик. И наистина, преди още да се замисля по този въпрос, на 14 май малко на север от екватора и близо до дължината на река Амазонка видях на хоризонта първо мачтата с развяващото се върху нея американско знаме, а след това и бързо изплувалия „Орегон“, подобен на крепост. Той приближи и аз забелязах, че огромният кораб вдига сигнала: „Има ли наблизо военни кораби?“ Точно под тези флагове се вееше най-жълтото испанско знаме, което някога съм виждал, едва ли не по-голямо от моя грот. То ме караше да сънувам кошмари, когато си спомнех за него.

Различих сигналите на „Орегон“ чак когато мина отпред и успях да ги разчета по-добре, защото бяхме на разстояние две мили, а аз нямах бинокъл. Щом ги прочетох, вдигнах сигнала „Не“, защото не бях видял нито един испански военен кораб, нито го бях търсил. На моя последен сигнал „Нека да се движим заедно за взаимна помощ“ капитан Кларк, изглежда, не сметна за необходимо да отговори. Може би той не различи моите малки флагчета. Както и да е, „Орегон“ продължи под пълна пара в търсене на испански военни кораби. Големият флаг на „Орегон“ беше спуснат три пъти в отговор на сваления флаг на „Спрей“. И двата кораба бяха пресекли екватора само няколко часа по-рано. Тази нощ аз дълго размишлявах върху вероятността „Спрей“ да понесе риска на войната, след като беше избягнал всички или почти всички опасности на морето. На края надеждата надделя над моите страхове.

На 17 май на излизане от една буря, при изгрев-слънце, на два румба от „Спрей“ откъм подветрения борд се появи Дяволският остров. Вятърът все още беше много силен. Когато бяхме на траверс, ясно различих тъмносивите сгради на острова. Не видях нито флаг, нито признак на живот на това мрачно място.

Същия ден по-късно на хоризонта се появи френски барк, който плаваше на остър бейдевинд десен галс към Кайена. „Спрей“ също плаваше на остър бейдевинд с много ветрила, за да влезе по-навътре в морето на десен галс, тъй като силното вълнение през нощта го беше отнесло твърде близо до брега. Чудех се дали да не помоля за промяна на вятъра. Вече бях получил своя дял от благоприятни ветрове във великите океани и се питах дали ще бъде правилно, ако вятърът сега се обърне и напълни моите ветрила, вместо да помогне на французина в обратна посока. Насрещното течение, в което плаваше, заедно със слабия вятър вече беше достатъчно лошо за него. Затова си казах само: „Господи, нека нещата останат, както са, но не помагай на французина точно сега, защото това, което ще бъде от полза за него, мен ще ме съсипе!“

Спомням си, че като малък често бях чувал един капитан да казва как в отговор на молитвата му вятърът се променял от югоизточен на северозападен — точно както той искал. Той беше добър човек, но дали хвалбата му носеше слава на създателя — владетел на ветровете и вълните? Освен това, доколкото си спомням, за него не се беше

променил пасат, а един от тези непостоянни ветрове, които се променят, когато и да ги помолиш, ако, разбира се, ги молиш достатъчно дълго.

На 18 май 1898 г. в корабния дневник на „Спрей“ беше записано: „Тази вечер на 7° 13' с.ш. за първи път от близо три години видях Полярната звезда.“ На следващия ден „Спрей“ измина 147 мили по лага. Към тях прибавям 35 мили за скоростта на течението, което го носеше напред. На 20 май около залез-слънце на хоризонта се показва остров Тобаго — на 22 мили северозападно от река Ориноко. „Спрей“ бързо приближаваше към дома. Късно през нощта с попътен и все още силен вятър аз бях стреснат край брега на Тобаго от внезапно проблеснали буруни недалеч откъм левия борд. Незабавно обърнах срещу вятъра и се отправих навътре в морето. След това смених галса и се насочих към острова. Но тъй като скоро след това се оказах много близо до сушата, аз отново обърнах навътре в морето, без да мога да избягна опасността. Беше ясно, че накъдето и да обърнех, „Спрей“ не можеше да заобиколи тези скали, ако не мине съвсем близо до тях. Следях хода му със страх, докато той лавираше несигурно срещу течението. Така минаха няколко часа и аз наблюдавах проблясъците, които се появяваха в такт с дългите океански вълни. Всеки път те изглеждаха по-близо. Очевидно това беше коралов риф и при това много лош. Но още по-лошо беше, че отпред можеше да има други рифове, които образуваха залив. Течението щеше да ме отнесе натам и да ме разбие. От дете не бях плавал в тия води и проклинах деня, в който бях позволил на борда ми да се качи козата, която изяде картата. Аз си напругах ума да си спомня всичко, което знам за морето, за катастрофи върху подводни рифове и за пирати, прикрити сред коралови заливи, където други кораби не влизат. Но не можех да се сетя за нищо, което се отнася до остров Тобаго, освен за корабкрушението на кораба в романа за Робинзон Крузо, а това едва ли можеше да ми помогне срещу рифовете. Спомням си само, че Крузо си пазеше барута сух. „Ето че отново избоботи — извиках аз — и колко близко проблясва! Последния път вълната се разби почти на палубата! Но ти ще минеш, «Спрей», миличък! Вече е на борд! Още една голяма вълна! О, още една като тази и ти ще спасиш ребрата и кила си!“ И аз го потупах по транеца, горд от неговото последно благородно усилие да избегне опасността. В този момент една вълна,

по-голяма от останалите, ме подхвърли по-високо отпреди и... виж ти! От гребена ѝ се видя какво представлява рифът. Аз паднах назад в една бухта, занемял и слисан, но ликуващ. Еврика! Беше ме измамил големият въртящ се фар на остров Тринидад на 30 мили оттук, който хвърляше отблясъци върху вълните. Лъчът ту потъваше зад хоризонта, ту величествено огряваше морето. Но, драги татко Нептуне, аз бих се закълел, че това е риф, макар че толкова дълго време живея на море и съм минал през толкова коралови рифове! През цялата останала нощ виждах въображаеми рифове, без да знам в кой момент „Спрей“ ще връхлети върху истински. Лавирах до изгрев-слънце и се стремях да се придържам по-близо до курса. И всичко това само поради липса на карта! Искаше ми се да разпъна на палубата кожата на козата от Света Елена!

Държах курс към Гренада, за където носех писмо от Мавриций. Около полунощ на 22 май пристигнах на острова и хвърлих котва на рейда пред град Сейнт Джордж, а на разсъмване влязох във вътрешното пристанище. Бях пътувал 42 дни от нос Добра надежда. Направих добър преход и отново свалих шапка на лоцмана от „Пинта“.

В бележка до „Спрей“, получена в Порт Луис, лейди Брус пишеше, че Гренада е прекрасен остров и че би искала яхтата да се отбие там по обратния път. Когато „Спрей“ пристигна, открих, че на острова всички ме очакваха.

— Как така? — попитах аз.

— О, ние чухме, че сте били в Мавриций — казаха те, — а от Мавриций, където сте се срещнали с нашия предишен губернатор сър Чарлз Брус, разбрахме, че ще дойдете в Гренада.

Това беше очарователно запознанство с хора, които човек си струваше да познава.

„Спрей“ отплава от Гренада на 28 май и продължи във ветровата сянка на Антилите, докато стигна остров Доминика. Поради незнание аз хвърлих котва в карантинното пристанище. Все още няха карта на островите и дори в Гренада не можах да се снабдя с такава. Но тук ме очакваше по-голямо разочарование в това отношение, а дори и бях заплашен с глоба за грешката, която направих при закотвянето. Нито на карантинния, нито на търговските рейдове имаше някакви кораби, затова не разбирах какво значение има къде съм хвърлил котва. Един негър обаче — нещо като заместник портови началник — смяташе, че

има значение. Той ми нареди да се преместя на другия пристан, който вече бях огледал и не харесах поради силното вълнение откъм морето. Вместо да скоча да вдигна ветрилата и да се отправя към другата котвена стоянка, аз му отговорих, че ще тръгна веднага, щом си намеря карта, и го помолих да ми донесе една.

— Но аз казал ти трябва преместиш, преди получиш нещо — настоя той и толкова повиши гласа си, че всички хора по брега го чуха, — и сега веднага!

Когато на брега започнаха да се подхилват, като виждаха как екипажът на „Спрей“ седи спокойно на фалшборда, вместо да вдига ветрилата, той изпадна в дива ярост.

— Казвам ти тук карантина — извика много по-силно отпреди.

— Добре, генерале — отвърнах аз, — и без това искам да бъда сложен под карантина.

— Точно така, шефе — извика някой от брега, — точно така. Нека да ти наложат карантина.

Другите крещяха на заместник-началника да „накара бял глупак махне оттам“. Жителите на острова се разделиха надве — за и против мен. Човекът, който вдигна такава шумотевица, се отказа от понататъшни разпавии, щом разбра, че искам да бъда сложен под карантина. Той изпрати да повикат един надут мулат, който скоро пристигна, колосан от главата до петите. Той стоеше изправен в лодката като самото олицетворение на важността.

— Карти — извиках аз веднага щом яката му се показва над борда. — Имате ли някакви карти?

— Не, мистър — отговори той с колосано достойнство, — не, мистър, карти не расте на този остров.

Без да се съмнявам в достоверността на информацията, аз незабавно вдигнах котва и се отправих под пълни ветрила към Сейнт Джон, Антигуа, където пристигнах на първи юни след много внимателно плаване — през цялото време по средата на протока.

„Спрей“, на който никога не му е липсвала добра компания, сега случайно среща парния пристанищен катер. На борда му беше сър Френсис Флеминг, губернатор на подветрените острови. За радост на „целия екипаж“ той даде нареждане на един офицер да откара на влекало моя кораб в пристанището. На другия ден негово превъзходителство и лейди Флеминг заедно с капитан Бър от

Кралската флота ми дойдоха на гости. В Антигуа, както и в Гренада, ми бяха предоставени безплатно залите на местните съдилища. И на двата острова една много интелигентна публика изпълваше залите, за да изслуша разказа за моретата, които „Спрей“ беше прекосил, и за страните, които беше посетил.

---

[1] Според доктрината всяка европейска намеса в испано-американските държави се счита за враждебен акт към САЩ. Б.пр. ↑

[2] Експлозията на „Мейн“ в залива на Хавана (тогава испанска колония) е станала формален повод за обявяване на война от САЩ срещу Испания. Б.пр. ↑

## ДВАДЕСЕТ И ПЪРВА ГЛАВА

На 4 юни 1898 г. „Спрей“ получи документите си от консулството на САЩ. За последен път му беше върнато разрешителното да плава около света с един-единствен мореплавател. Консултът на САЩ господин Хънт, както и генерал Робъртс в Кейптаун, преди да ми върне документа, написа върху него своето мнение за плаването. Този документ сега се намира в Държавното съкровище във Вашингтон.

На 5 юни 1898 г. „Спрей“ отплава за родината, като се насочи първо към нос Хатерас. На 8 юни той мина под слънцето от юг към север. Склонението на слънцето в този ден беше 22°54'. На същата ширина малко преди пладне се намираше и „Спрей“. Много хора смятат, че точно под слънцето е страшно горещо. Това не е непременно така. В действителност, когато в морето има ветреца и вълнение, термометърът винаги показва една поносима температура, дори и точно под слънцето. Често пъти по на север в градовете и по пясъчните плажове е много по-горещо.

„Спрей“ радостно се носеше към дома с обичайната си добра скорост, когато съвсем неочаквано попадна в конските ширини и ветрилата безпомощно увиснаха в щила. Аз почти бях забравил тази зона на безветрието или я смятах за мит, но сега открих, че тя съществува и е трудна за преминаване. Изглежда, това трябваше да стане, защото след всички опасности на морето, след прашната буря на африканския бряг, „кървавия дъжд“ в Австралия и страха от войната по пътя към дома, щеше да ми липсва едно естествено преживяване, ако не бях минал през конските ширини. При все това една философска настройка нямаше да е излишна, иначе можех да си загубя търпението почти пред входа на пристанището. Изпитанието продължи осем дни. През цялото това време всяка вечер четях на палубата под светлината на свещ. Имаше пълно безветрие и морето стана гладко и монотонно. В продължение на три дни на хоризонта

виждах кораб с пълно стъкмяване, който също беше попаднал в безветрие.

Саргасовите водорасли, които се срещаха на купчини тук-там по морската повърхност или се носеха странно по вятъра на дълги, тесни ленти, сега се сгъстиха и образуваха огромни полета. Чудновати морски животинки ту изплуваха, ту се скриваха между тях. Най-странното беше едно миниатюрно морско конче, което улових и занесох у дома в една бутилка. На 18 юни от югозапад се надигна щорм, който отново разпръсна водораслите на купчини и ивици.

Този ден не можех да се оплача от липса на вятър и вълни. „Спрей“ беше в самия център на бурния Гълфстрийм. Той подскачаше като делфин по спокойните вълни и сякаш за да навакса загубеното време, докосваше само най-високите от тях. При внезапния щорм и под мощните удари на вълните такелажът започна да поддава. Вятърът първо откъсна бугела на гротшкота, а после от гафела се отчупи и блокът на дирикфала. Беше време да рифовам и ремонтирам, затова „целият екипаж“ излезе на палубата и се хвана на работа.

Деветнайсети юни беше чудесен ден, но на сутринта на 20-и започна щорм, придружен с объркани вълни, които от всички страни се сриваха в пълен безпорядък. Точно когато се готвех да сваля ветрилата, кливерщягът се скъса от топа на мачтата и падна в морето заедно с кливера. Изпитах много странно чувство при вида на падащото ветрило и на празното пространство, което остави след себе си. Но аз бях на носа и с достатъчно присъствие на духа, за да го прибера още с първата вълна, преди да бъде разкъсано или да попадне под кила. Работата, която успях да свърша за три и дори по-малко минути, ме убеди, че ставите ми са все още гъвкави и плаването не ми се е отразило никак зле. И от скорбута се бях опазил, така че надявах се да се прибера у дома без нужда от лекарска помощ. Да, здравето ми беше все още добро и аз можех пъргаво да подскачам по палубата, но можех ли и да се катеря? Великият цар Нептун не пропусна да ме подложи на жестоко изпитание, защото мачтата се люлееше като тръстика поради скъсването на щага и не беше никак лесно да се покатеря по нея. Все пак захванах щага за топа на мачтата и го опънах. Имах достатъчно блокове и въже на борда, с които да го съоръжа. Скоро кливерът с един риф отново дръпна яхтата като жребец по пътя към дома. Ако мачтата на „Спрей“ не беше добре закрепена в основата си, тя щеше да стане



пияна, когато се скъса щагът. Здравината на моя кораб винаги ми беше от голяма полза.

На 23 юни бях крайно много уморен от променливи шквалове и капризно вълнение. Дни наред не видях нито един кораб в райони, където понякога очаквах компанията поне на една шхуна. Колкото до свиренето на вятъра в такелажа и плискането на вълните по бордовете на яхтата, това беше в реда на нещата и ние — „Спрей“ и аз — не можехме да минем без него. Но то беше толкова много и продължи толкова дълго! По пладне на същия ден върху нас върхлетя студена буря от северозапад. В Гълфстрийма в края на юни „Спрей“ беше обсипан от градушка, а мълниите непрекъснато се сипеха от облаците, но аз денонощно управлявах към брега. На 25 юни в района на остров Файър попаднахме в ураган, който един час по-рано беше минал над Ню Йорк. Там мълнии разрушавали сгради и разцепвали дървета. Дори кораби в доковете скъсали веригите си и се блъскали един друг, като си причинили големи щети. Това беше най-голямата буря на цялото плаване. Аз усетих навреме явните ѝ признаци, подготвих яхтата и посрещнах бурята с прибрани ветрила. Но дори и така „Спрей“ потрепера и неохотно се накрени. После той се обърна срещу вятъра с плаваща котва от носа, изправи се и посрещна бурята. По време на щорма не можех да направя нищо, освен да гледам — какво е човекът в такава стихия? В района на Мадагаскар наблюдавах буря, придружена от светкавици, но не беше като тази. Тук светкавиците се задържаха по-дълго и из цялото море падаха мълнии. До този момент плановете ми бяха да стигна Ню Йорк, но когато всичко свърши, станах, вдигнах ветрилата, минах на ляв галс и се отправих към някое спокойно пристанище, за да обмисля случилото се. И така под рифовани ветрила „Спрей“ приближи до Лонг Айленд, докато аз седях, мислех и наблюдавах светлините на крайбрежните кораби, които започнаха да се появяват. В ума ми се прокрадваха мисли за почти завършеното плаване. Мелодии, които много пъти си бях тананикал, отново се връщаха. Усетих се да повтарям части от песента, която често пееше една добра християнка от Феърхейвън, докато строях „Спрей“. За последен път и с най-голяма тържественост я запях отново:

*Вятърът ме гони, подмятат ме вълните,  
но малкият ми кораб на никой не се дава,  
на бури и талази храбро отстоява.*

След тази буря повече не видях лоцмана на „Пинта“.

Приключенията на „Спрей“ в продължение на три години бяха за мен като четене на книга, която ставаше все по-интересна с всяка нова страница. Сега бях стигнал до последната страница, а тя беше най-интересна от всички.

На съмване видях, че морето е променило цвета си от тъмно на светлозелен. Пуснах лота и измерих дълбочината от тринайсет сажена. Скоро след това видях брега, който е няколко мили източно от остров Файър. Плавах покрай брега към Нюпорт, гонен от приятен бриз. Времето след страхотната буря беше чудесно. „Спрей“ заобиколи рано следобед нос Монток. По тъмно минах траверса на нос Джудит, а след това заобиколих Бивъртейл. По-нататък ни очакваше още една опасност — пристанището на Нюпорт беше минирано. „Спрей“ мина съвсем близо до скалите, където ако газеше дълбоко, нито приятел, нито враг би могъл да мине. Не беше никак лесно да се провере между скалите и мините. Когато „Спрей“ профуча покрай стражевия кораб — добрия стар „Декстър“, който така добре познавах, — някой на борда извика:

— Там минава кораб!

Аз бързо запалих светлина и чух поздрава:

— Хей, „Спрей“, здравей!

Това беше гласът на приятел и аз знаех, че той няма да стреля срещу „Спрей“. Отпуснах гротшката и „Спрей“ се отправи към светлините на вътрешното пристанище. Най-после благополучно стигна пристана, където в един часа сутринта на 27 юни 1898 г. хвърли котва след повече от 46000 мили около света, проплавани в продължение на три години, два месеца и два дена.

Добре ли беше екипажът? Как не! За мен плаването явно беше от полза. Бях дори напълнял и тежах един фунт повече, отколкото при заминаването от Бостън. Колкото до остаряването, стрелката на моя живот беше върната толкова назад, че приятелите ми казаха: „Слокъм

отново е млад!“ И аз наистина бях поне с десет години по-млад от деня, когато отсякох първото дърво за построяването на „Спрей“.

Моят кораб също беше в по-добро състояние, отколкото при потеглянето от Бостън. Той все още беше здрав като костелив орех и не пускаше нито капка вода. Помпата, която малко бях употребявал, преди да стигна Австралия, след това не беше използвана нито веднъж.

Първото име в книгата за посещения на „Спрей“ в родното пристанище беше написано от тази, която винаги казваше: „Спрей“ ще се върне!

Сам „Спрей“ не беше много доволен, преди да го откарам в родното му място Феърхейвън, Масачузетс. Аз самият имах желание да се върна на мястото, откъдето потеглих, за да се подмладя. И така на трети юли, гонен от попътен вятър, той красиво затанцува покрай брега и нагоре по река Акушнит, докато стигна Феърхейвън. Там аз го завързах на кедровия кол, забит на брега при пускането му на вода. Поблизко до дома не можех да го заведа.

„Спрей“ в своето плаване не откри нови континенти, може би защото нямаше повече континенти за откриване. Той не търсеше нови светове, нито плаваше, за да разгласява опасностите на океаните. Морето и без това е много оклеветено. А да намериш пътя към страни, които вече са открити, е нещо много хубаво. „Спрей“ направи откритието, че дори и най-голямото вълнение не е толкова страшно за един добре екипиран кораб. Нито един крал, нито една страна, нито една държавна хазна не беше финансирала плаването на „Спрей“ и той изпълни всичко, с което се беше заел.

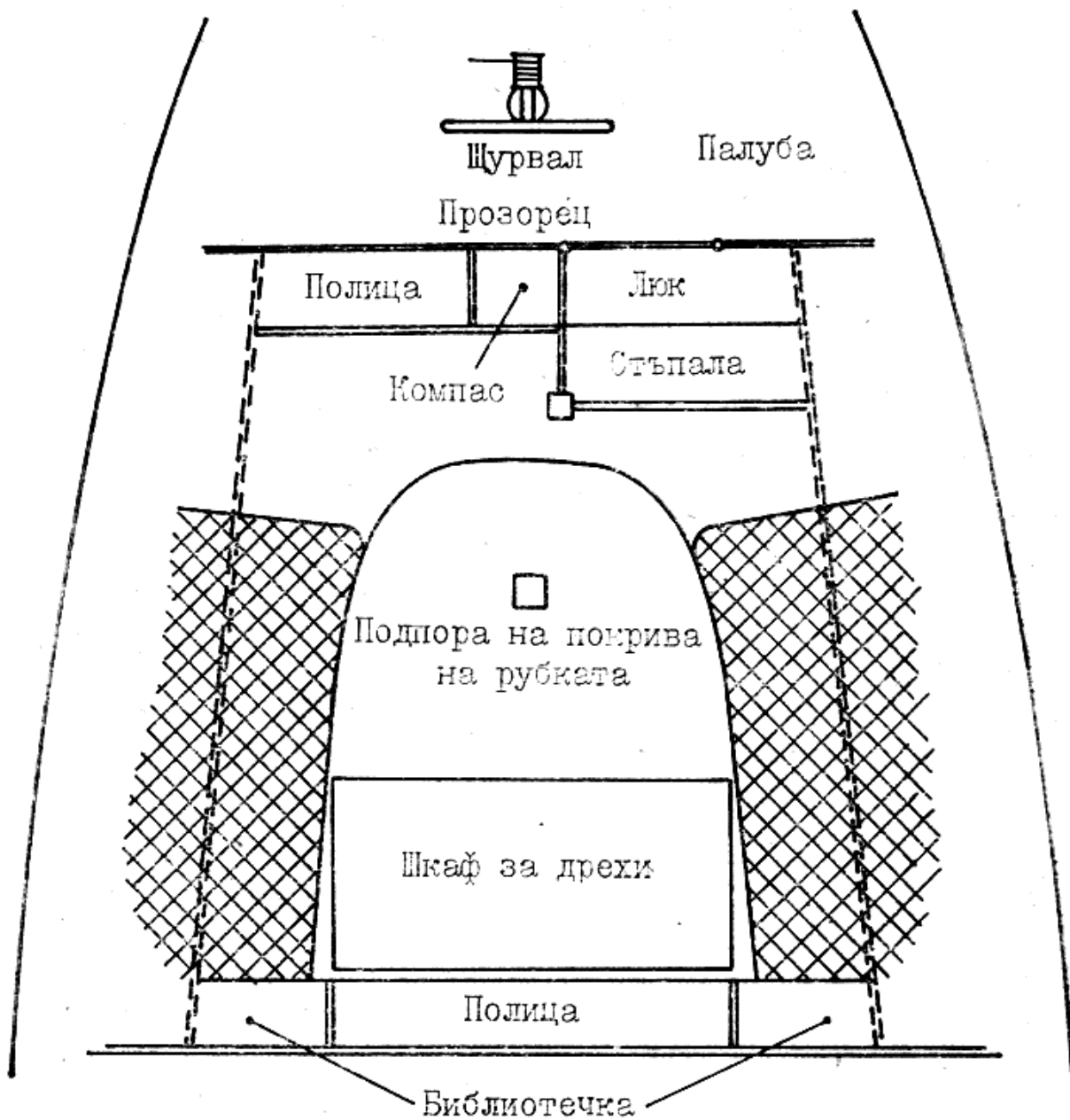
За да успее в което и да е начинание, човек трябва да подхожда към работата си с разбиране и да е подготвен за всяко непредвидено обстоятелство. Когато погледна назад към моето скромно постижение, аз виждам комплект прости инструменти, един тенекиен часовник и малко кабари. Но тук не трябва да се забравят преди всичко годините на обучение, през които прилежно изучих законите на Нептун. Именно на тези закони се подчинявах, докато плавах по моретата, и това си струваше труда.

С надеждата, че не съм уморил моите приятели с прекалено подробни научни обяснения, теории или заключения, аз искам само да добавя, че се опитах да разкажа историята на самото приключение. И

тъй като вече направих това, както можах, засега оставям „Спрей“ на сигурно място в пристанището.

## „СПРЕЙ“

От чувство за скромност пред моряците с голям опит в предишните глави, подготвени за публикуване в „Сенчъри Мегъзин“, аз се въздържах да влизам в големи подробности относно постройката на „Спрей“ и примитивните начини, с които бях плавал на него. Тъй като нямах никакъв опит с яhti, не знаех, че добре стъкмените яhti, които се виждат в нашите пристанища и покрай брега, не могат да постигнат или да надхвърлят това, на което беше способен „Спрей“, като например да плават по курса си със завързан щурвал.



*План на задната каюта на „Спрей“*

На мен ми беше ясно, че никой друг кораб не беше плавал по този начин около света, но никога не бих казал, че друг не може да го постигне. Знам, че много мъже са карали по този начин яхти с някакво стъкмяване на известно разстояние. Затова много се озадачих от

категоричните твърдения на един експерт, че това не може да бъде направено.

„Спрей“, на който аз плавах, беше свършено нов плавателен съд, строен по един шлюп, носещ същото име. За него легендата разказваше, че преди сто години служел за лов на стриди по крайбрежието на Делауър. Нямаше никакъв писмен документ къде е бил строен. Някога е работил в Ноунг, Кънектикът, след това в Ню Бедфорд, а когато капитан Ибън Пиърс ми го представи в края на живота му, той, както вече описах, стоеше на подпори в една ливада във Феърхейвън. Мисля, че по конструкция беше рибарски кораб от Северно море. Когато започнах да го подновявам ребро по ребро и дъска по дъска, аз издигнах надводния му борд по средата с 12 инча, с 18 инча в носовата част и с 14 инча в задната част, като по този начин подчертах неговата седловина и го направих по моему един по-добър кораб за открито море. Няма да повтарям историята на построяването на „Спрей“, която съм разказал подробно в първата глава. Искам само да кажа, че когато завърши строежът, размерите му бяха: най-голяма дължина — 36 фута и 9 инча, широчина — 14 фута и 2 инча и газене — 4 фута и 2 инча, водоизместването беше 9 тона, а при пълно натоварване — 12,71 тона.

С удоволствие ще поместя чертежа на „Спрей“ и ще дам някои съвети, доколкото ми позволява моят предишен и сетнешен ограничен опит от плаване на кораби предимно с право стъкмяване. Направих всичко възможно, за да получа точните размери. От Ню Йорк „Спрей“ беше откаран в Бриджпорт, Кънектикът, беше изваден от водата и измерен изцяло под наблюдението на яхтклуба на Парк сити. Капитан Робинс направи модела му. Нашите млади яхтсмени, които плават за удоволствие на изящни яхти, естествено, няма да се отнесат благосклонно към „Спрей“. Те имат право на собствено мнение, но и аз се придържам към моето. Няма да им харесат неговите къси свесове, чието предимство става пределно ясно в бурно море.

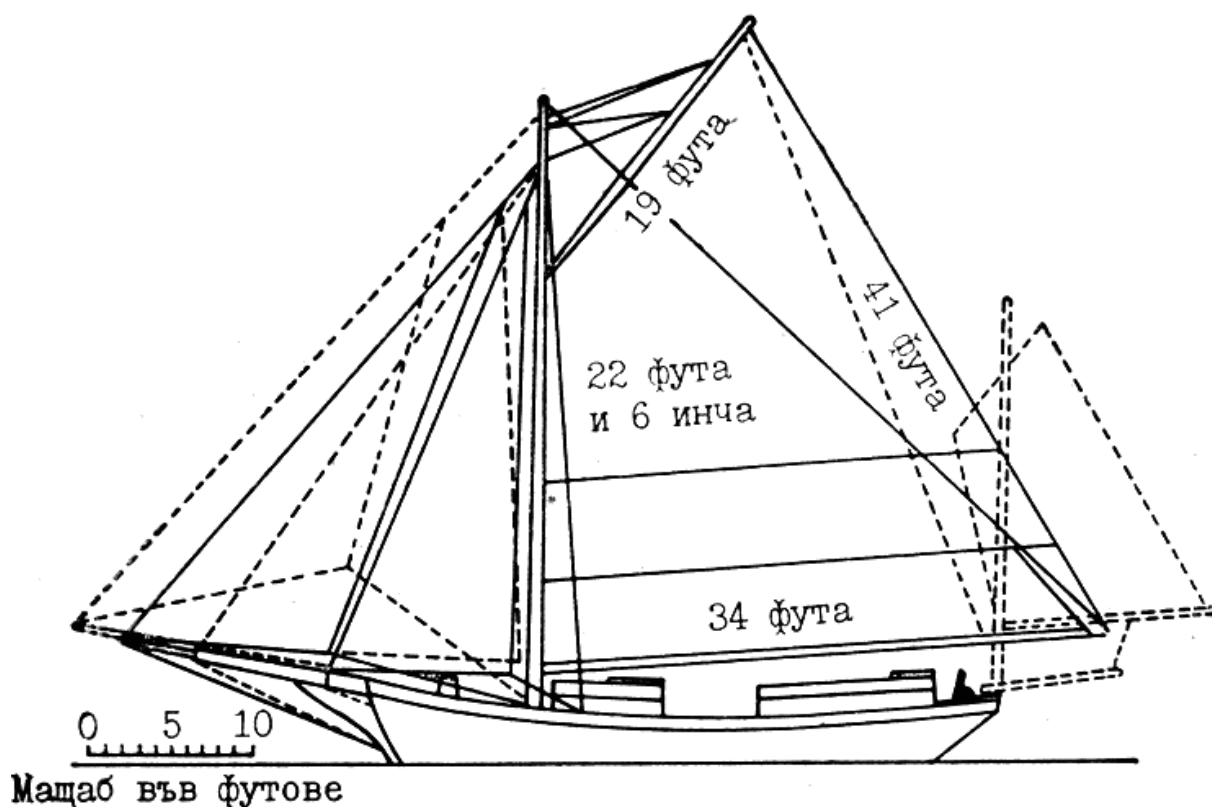
Някои неща на палубата на „Спрей“ могат да бъдат направени по друг начин, без да го изменят съществено. Според мен каютата на една яхта за удоволствие трябва да бъде поставена в средата, а не далеч назад, както е на „Спрей“, което в случая оставя много малко място между щурвала и люка. Някои дори казват, че трябвало да подобря формата на кърмата, но аз не съм убеден.

Крайбрежните моряци питат къде му е свесът, но те никога не са пресичали Гълфстрийма със североизточен вятър и не знаят кое е най-доброто за всякакво време. Заклевам ви: не правете дълъг свес на кърмата на яхта, която ще плава в открито море. Както морякът преценява своя бъдещ кораб с един поглед, така и аз оцених „Спрей“ и не се излъгах.

С ветрилно стъкмяване на шлюп „Спрей“ проплава от Бостън до Магелановия проток и отвъд него и мина през най-различни метеорологични условия. Единственото подобрение, когато го стъкмих като йол, беше това, че намалих доста тежкия грот, и управлението при насрещен вятър стана по-леко. При курс фордевинд бизанът не се използваше; тогава той беше винаги скатан. „Спрей“ държеше най-добре курса си при свободно отпуснат гик и вятър, който духаше на два румба откъм кърмата. Аз винаги лесно намирах положението на щурвала, при което „Спрей“ поддържаше курса си, и го завързвах. В такива случаи той плаваше главно с грот, а стакселът беше със силно натегнат шкот към средата на кораба, което допринасяше много за сигурността му дори и при силен вятър или шквал. Нужен беше един контрафал за гафела, защото без него ветрилото можеше да не се спусне, когато исках да го рифовам при свеж вятър. Работата с щурвала зависеше от силата и посоката на вятъра. Тези особености бързо се научават от практика.

Накратко мога да кажа, че когато плаваше на остър бейдевинд при слаб вятър под всички ветрила, „Спрей“ се нуждаеше от малко или почти никакво уравновесяване с щурвала. Със засилването на вятъра аз излизах на палубата (ако бях долу) и завъртах щурвала обратно с една-две спици, връзвах го и го оставях така.

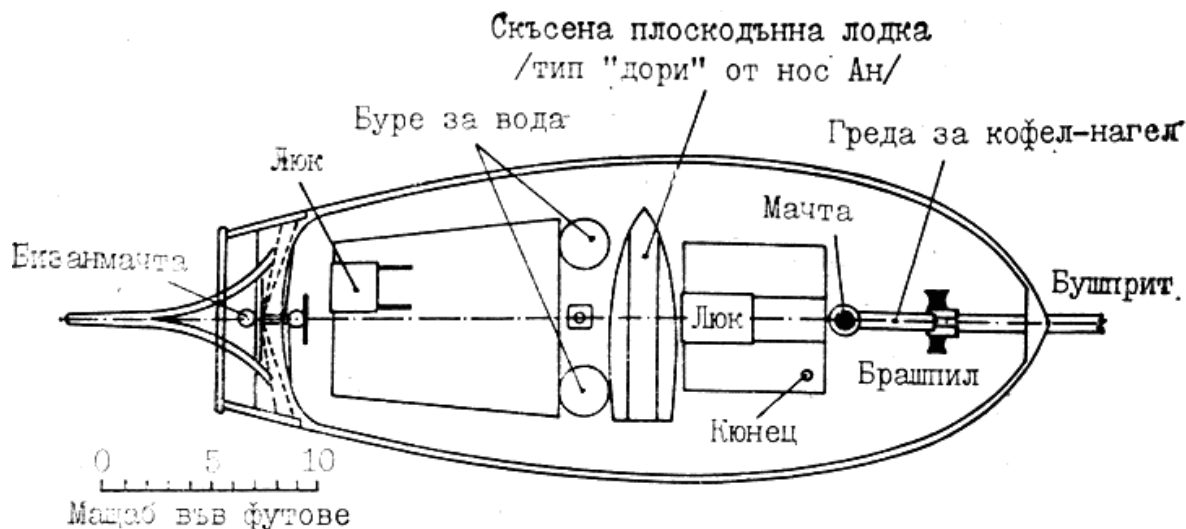




План на ветрилата на „Спрей“. Непрекъснатите линии представляват плана на ветрилата на „Спрей“ при тръгването на дългото плаване. С тези ветрила той пресече Атлантика до Гибралтар, а след това още веднъж на югозапад до Бразилия. В Южноамерикански води бушпритът и гикът бяха скъсени. Беше поставена бизанмачта, която превърна „Спрей“ в йол. С ветрилата, показани с пунктирна линия, „Спрей“ извърши останалата част от плаването. Най-предното ветрило е летящ кливер, който употребявах от време на време, като го връзвах за бамбуков прът, прикрепен към бушприта. Начинът, по който е поставена и закрепена бизанмачтата, не е отбелязан на този чертеж, но може да се види отчасти в чертежите на палубата и на кормилното устройство на „Спрей“.

Би ми доставило удоволствие да отговоря на въпросите, как съм се справял с всички трудни ситуации, но това би претоварило книгата

ми. Мога само да кажа, че много се научава от практиката и че при плаването за удоволствие здравият разум и опитът са най-добрите учители. С какви приспособления съм облекчавал работата си? — С никакви. Ветрилата вдигах на ръка; фаловете бяха прекарани през обикновени корабни блокове с прости шкивове.



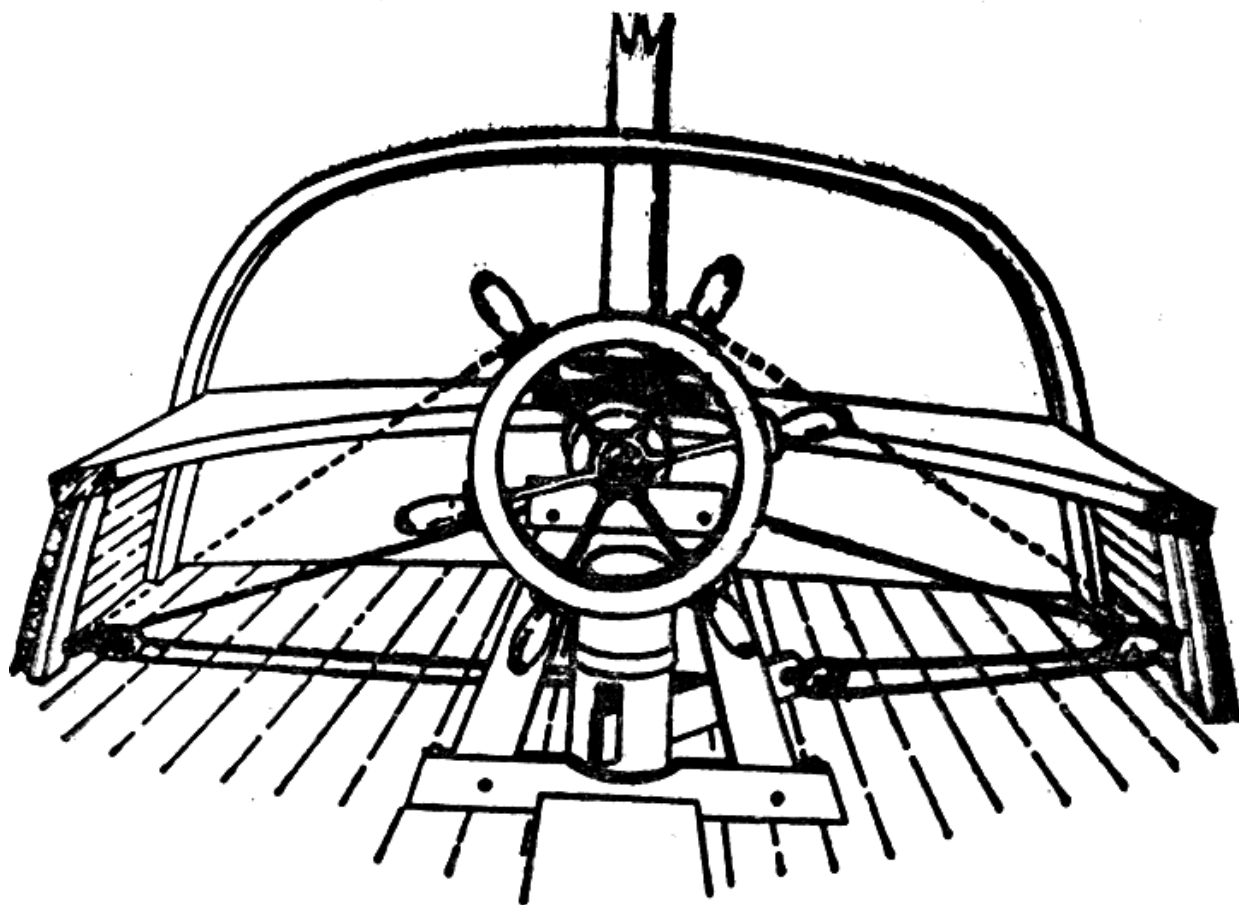
### План на палубата на „Спрей“

Брашпилът имаше форма на лебедка или скрипец. Имах три котви — едната 40, другата — 100 и третата 180 фунта. Брашпилът и 40-фунтовата котва, както и резбарската украса на форцевена принадлежат на стария „Спрей“. Бетонният баласт беше здраво закрепен в трюма. Към кила нямаше нито желязо, нито олово, нито някаква друга тежест.

И да съм правил никакви измервания, аз не ги бях записал и след като проплавах хиляди мили, не можех да кажа каква е дължината на мачтата, на гика или гафела. Не знаех къде е центърът на ветрилната площ и плавах, както ми го показва морето, а и пет пари не давах да го знам. Все пак за построят на един добър кораб са нужни математически изчисления, а „Спрей“ напълно би отговарял на тях. Той се уравниваше лесно и не беше трудно да се поддържа в това положение.

Някои от най-старите и опитни капитани са ме питали как е възможно да поддържа курса си при попътен вятър в продължение на цели седмици. Един от тези господа, високоуважаван капитан и мой

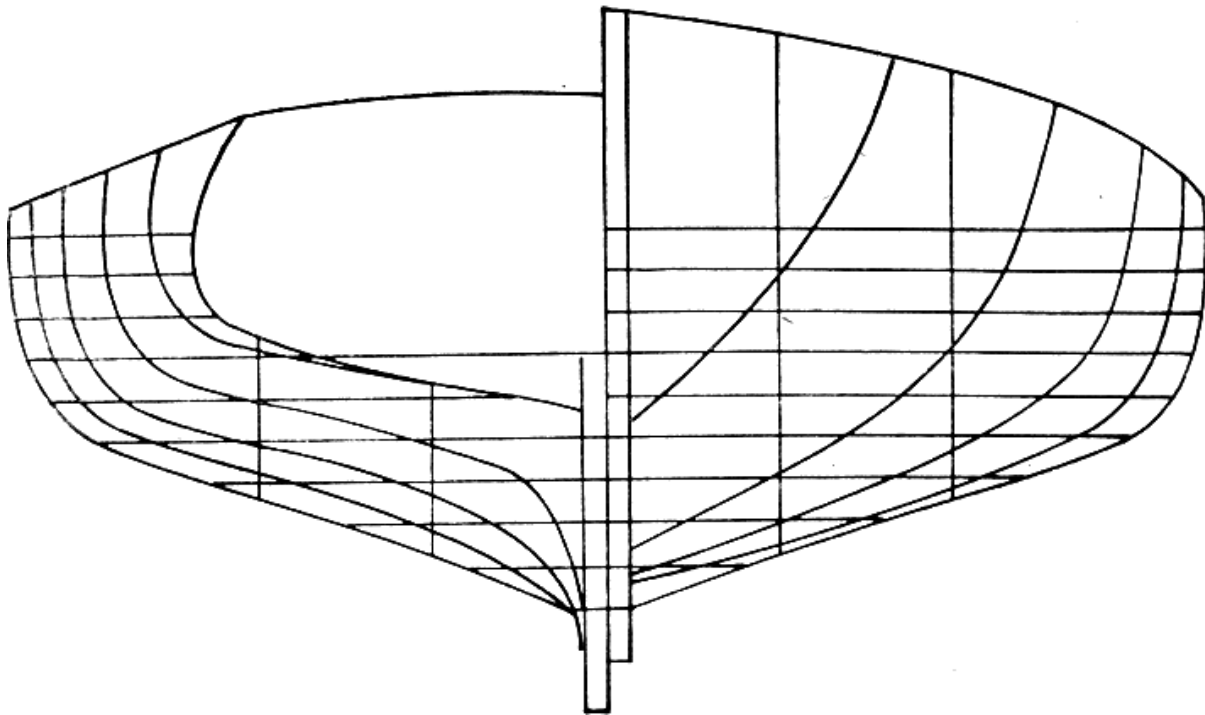
приятел, неотдавна свидетелствува в нашумял процес за убийство в Бостън в качеството си на правителствен експерт. Той твърдеше, че един кораб не би могъл да поддържа курса си толкова време, щото кърмчията да напусне щурвала и да пререже гърлото на капитана. Обикновено е така. Може да се каже, че при корабите с право стъкмяване винаги е така. Но по време на споменатата трагедия „Спрей“ плаваше около земното кълбо без човек на щурвала, освен в редки промеждутъци от време. Това обаче няма никакво отношение към делото в Бостън. По всяка вероятност правосъдието е разбрало кой е истинският убиец. Ако ставаше дума за кораб със същото стъкмяване като този, на който е станала трагедията, аз самият щях да дам същите показания като морските експерти.

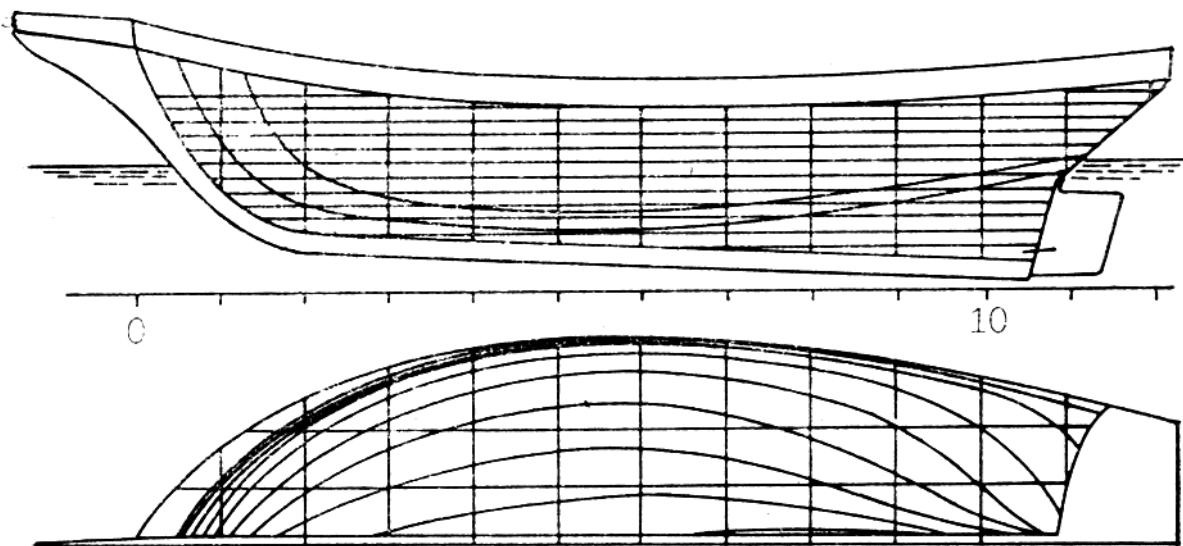


*Кормилно устройство на „Спрей“. Пунктирните линии показват въжетата, които използвах, за да връзвам щурвала. Свободните*

*краища на въжето връзвах за горните спици на щурвала.*

Но вижте прехода на „Спрей“ от нос Тързди до Кокосовите острови — 2700 мили за 23 дена, като на щурвала бях прекарал само един час. Нито един друг кораб не е отбелязал подобно постижение при подобни обстоятелства и толкова продължително плаване. Това беше един прекрасен летен преход! Никой, освен тези, които са го изпитали, не знае какво удоволствие е да се плава по великите океани с попътен вятър. Но да изпиташ върховното наслаждение, като обиколиш земята, не е необходимо да плаваш непременно сам. И все пак на мен то ми достави голямо удоволствие. Моят приятел, правителственият експерт, един от най-големите морски вълци, се убеди на палубата на „Спрей“ в неговите прословути качества и заговори с голям ентузиазъм как ще продаде фермата си в Кейп Код и ще излезе отново в морето.





На младите хора, които възнамеряват да плават, ще кажа само — тръгвайте! Колкото до приказките за грубото отношение — те са в по-голямата си част преувеличени, както и историите за морските опасности. Аз получих добър опит на така наречените „строги кораби“ в суровия Западен океан и през годините, които прекарах там, не си спомням да са ме повикали по име, но тези спомени направиха морето скъпо за мен. Дълга да кажа, че офицерите на всички кораби, на които съм плавал като момче и мъж, нито веднъж не ме заплашиха с друго, освен с пръст. А аз не живеях сред ангели, а сред мъже, които лесно се гневяха. Естествено, в морето, както и на сушата, има опасности, но разумът и умението, които бог дава на човека, ги свеждат до минимум. А тук трябва да се държи сметка и за майсторски направения кораб, годен да плава по всички морета.

Разбира се, да се изправиш срещу стихииите, когато океанът е в най-величествения си вид, не е никак лесно. Тогава трябва да го познаваш, да знаеш, че го познаваш, и да не забравяш, че той е създаден, за да се плава по него.

Замислих „Спрей“ с такива размери, че да бъде мореходен при всякакви метеорологични условия и да плава по всички морета. Но за да се осигури един сравнително добър успех, е необходима голяма опитност. Да бъдеш добър мореплавател и моряк не значи да си

закачиш кофа с катран на врата. Но и да си лъскаш постоянно жълтите копчета, не допринася с нищо за сигурността на кораба.

Някой ден може да се намери причина да променя формата на добрия стар „Спрей“, но с моя ограничен опит аз твърдо държа на неговите пълни обводи като по-сигурни, отколкото тези на бързите и леки яхти за удоволствие. Един практически стаж за млади моряци на яхта като „Спрей“ би ги подготвил за по-големи кораби. Аз самият научих повече за морето на борда на „Спрей“, отколкото на всеки друг кораб, на който съм плавал. Колкото до търпението — тази най-велика от всички добродетели, — дори когато се провирах в лабиринта на Магелановия проток между стръмния бряг на континента и мрачната Огнена земя, където бях длъжен да стоя на щурвала непрекъснато, аз се научих да бъда търпелив и доволен, ако измина десет мили на ден с лавиране срещу течението. И когато загубих един месец и се върнах по същия път, аз продължавах да си тананикам някоя стара песничка, като отново лавирах срещу течението. Не губех търпение дори и след трийсет часа стоене на щурвала при буря. За екипажа на „Спрей“ беше нещо обичайно да се хване и за греблата, за да влезе в някое пристанище. Дните за мен минаваха щастливо, когато корабът ми плаваше.

# 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.