



ЖАК ИВ ЛЬО ТУМЛЕН

# КУРУН ОКОЛО СВЕТА

ИЗДАТЕЛСТВО — ВАРНА



# **ЖАК ИВ ЛЬО ТУМЛЕН**

## **„КУРУН“ ОКОЛО СВЕТА**

Превод: Асен Дремджиев

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

Още от ранните си години лѐо Тумлен изпитва силно влечение към морето и морските пътешествия, но успява да осъществи голямата си мечта за околосветско пътешествие едва след Втората световна война.

През септември 1949 г. заедно с един свой другар той започва рискованото пътешествие на борда на 10-метровата си платноходка „Курун“. На остров Таити е принуден да се раздели със своя приятел и сам да продължи обиколката на света. Като преодолява много опасности и рискове из безкрайната пустиня на океана, смелият пътешественик се връща у дома си след тригодишна мъжествена борба със стихията.

Резултат от това драматично пътуване е интересният му морски дневник, послужил за основа на тази пътеписна книга — едно живо и реалистично описание на преживяното и видяното по трудния път на познанието.

Документалното описание се допълва от уникален илюстрационен материал, което прави книгата интересна за читателя.

*Три неща са съвременници изначало:  
Човекът, Свободата и Светлината.  
(Древнокелтска  
триада)*



# I

## ПРИЗВАНИЕ

По насмешка на съдбата аз съм роден далеч от морето — в Париж, в един прекрасен ден на следвоенно лято.

Майка ми е от Сен Мало, града на корсарите, горда гранитна крепост, родина на Картие, Дюгуай-Труен, Сюркуф.

Що се отнася до баща ми, той е от другия край на Бретан, от земята на венетите<sup>[1]</sup>, за нещастие избити от легионите на Цезар, поставили в келтската земя първите основи на една материалистична „цивилизация“, пред която мъдростта на друидите<sup>[2]</sup> скоро останала само спомен, удавен в кръв.

Аг Мор: Море. Какво по-хубаво име за една страна?

Морето мие бреговете на нашето отечество. Те са толкова изрязани, че великата стихия прониква в тях през множеството заливи и устия. Приливите и отливите са сякаш дишането на нашата Бретан. В кръвта на бретонеца има винаги няколко капки солена вода. Дори селянинът, който не познава морето, някъде далече-далече от брега, всред полето или из останките от някогашни гори, усеща в ноздрите си лъха на океана. Щом задуха югоизточният вятър, повеят му изпълва всичко, дори кухините в камъните, до самите граници на земята на франките. Морето е навред.

И така, аз съм бретонец и имам, струва ми се, характер на бретонец: тих, но възторжен; спокоен, но пламенен; често бавно разбиращ, но привързан към това, което е разбрал и приел; сериозен до тромавост, но мечтател, с въображение; склонен към приключения, но обмислени и контролирани.

Инстинктивно не обичах Париж, гдето прекарах детинството си. Липсваше ми чист въздух, простор. Не обичах много учението и единственото интересно време през годината бяха трите месеца, които прекарвах на море. Тогава истински живеех.

Баща ми беше капитан от далечно плаване. Обичаше страстно морето и ветроходството. Познаваше славната епоха на големите

ветроходи за далечно плаване с квадратни ветрила. На тях бе направил първите си плавания и в края на войната 1914–18 бе имал щастието да командува един тримачтов ветроход, съоръжен за кораб-клопка.

Тъй че от детинство имах добра школа. У мене възпитаваха постоянно основните качества на едновременно моряци: главно предвидливост и благоразумие. Моят баща често ми повтаряше думите, които мисля са на великия Нелсън: „Take no chance — Safety first!“<sup>[3]</sup>

Първият допир с морето е тъй далечен, че не мога да го възстановя мислено. Проходих край брега на океана. Струва ми се, че винаги съм знаел да връзвам морски възли, да правя сплетки, да гребя, да управлявам кораб. Изпитвах дълбоко презрение към „слоновете“<sup>[4]</sup> — хората, които не умееха да вършат всичко това. Виждам се, малко по-висок от буре за хайвер, по това море, което ми се струваше безкрайно, или връщайки се уморен от риболов, да се изкачвам с мъка по гранитните кейове на Кроазик, които изглеждаха толкова високи!

Виждам се също в някоя лодка, стъкмена с какво да е парче платно, „да плавам под ветрила“. Истинско вълшебство беше да се придвижваш без шум, без усилие, без никаква механична намеса — само с парче плат.

Бях упорито момче, свадлив, отмъстителен към несправедливите, непримирим, много докачлив, стеснителен, идеалист, краен във всичко. Изпитвах свирепа ненавист към лъжата и лъжците.

На четиринадесет години бях придобил от възпитанието си прости понятия за света, които имаха за мене абсолютна стойност. Бях убеден, че хората се делят на две категории: добри и лоши, добродетелни и порочни. Вярвах, че йерархията в обществото, социалните класи произхождат от един неизменен ред, който не може дори да се обсъжда.

Възпитан в католическа и буржоазна среда, трябваше да вярвам и струва ми се, че „вярвах“ с жар в множеството „истини“, преди всичко в „бога“. Това не ми струваше никакво усилие, защото беше „така установено“. Бях изпълнен с уважение към всички догми, които ми изглеждаха безспорни, както слънчевите лъчи. Спомням си, че един ден, когато бях на излет в Бретан, изминах бегом няколко километра, за да не изпусна неделната литургия.

Същата първична вяра изпитвах и към Отечеството. Хаотичното сменяне на правителствата, тяхната корупция и скандалите от всички

видове в навечерието на войната бяха така крещящи, че ме отвратиха. Трябваше да се реагира срещу бездействието, подлостта и късогледството на буржоазията. Беше наложително да се събори режимът, да се „привлекат“ подходящи хора и да се върне кралят.

Хвърлих се стремглаво в тази дейност. Истинско размирие! Резултатите не закъснях: бях едва петнадесетгодишен, когато ме изправиха пред изправителния съд.

Случаят, в който бях замесен, вдигна много шум на времето. Тогава бях ученик при йезуитите и някои от съучениците ми споделяха моите разбирания. Няколко момчета, които принадлежаха към едно ляво младежко сдружение *Червените соколи* (това име придаваше индиански облик на приключението), бяха наши жестоки противници. Проведохме една детинска акция с трагичен край. На делото се защитавах с цялата смелост, на която бях способен, и това стана причина да бъда удостоен от една журналистка, която следеше процеса, с един не съвсем подигравателен прякор: Тото-Наполеон.

Едва избягнах изправителния дом, бях оправдан „поради несъзнателни действия“ (като че на тази възраст липсва съзнание). Йезуитите ме изгониха по начин, който им прави чест. И станах изгнаник. Изпратиха ме на пансион в един провинциален колеж.

Тези събития в известно отношение бяха добре дошли за мене. Сблъскал се бях осезателно с грозната страна на политиката и правосъдието. Изхвърлен от жизнената сцена още щом бях стъпил на нея, аз можах да преценя измамността на декорите и ги стъпках безжалостно в нозете си. Броят на „добрите“ в света силно намаля в моите очи.

След като се бях калил три месеца в „дивашки“ живот — мореплаване, риболов и лов, — аз се завърнах от ваканцията в първи клас на моя интернат. Той беше колкото мрачен, толкова и строг, храната беше слаба, нарядко можеше да се разговаря; в столовата ни четяха, а през междучасията *трябваше* „да играем“. Нашите възпитатели се страхуваха, когато виждаха децата да разговарят помежду си, да разменят мисли. Започнах да се пазя от тях и се вбесявах от това, че съм затворен. Често през зимните вечери в голямата ледена обща спалня долавях шума на близкото море, жалбата на вятъра и заспивах със стиснати юмруци. Много пъти ме обземаше желание да избягам от колежа, но не виждах никаква разумна

последница от едно бягство, а не исках и да причинявам нови грижи на родителите си. Все пак вярвам, че тази среда беше благоприятна за развитието на моята личност: започнах да размишлявам, да се осъзнавам.

Бях посредствен ученик и ме скъсаха на зрелостния изпит. Поради недохранване, а може би и поради прекаляване с упражненията на чист въздух през ваканцията аз се разболях и не можах да се явя на изпита през октомври.

Следната учебна година бях в Париж, в лицей Луи льо Гран. И тази година не беше особено дълга, защото я започнах със закъснение, а през пролетта отново се разболях. Все пак издържах изпита. Веднага заминах отново на море.

След съвсем кратък престой в усамотение, на чист въздух и на слънце, се озовах отново зад сивите стени на Луи льо Гран. Сметката беше проста — една година бедна откъм знания, но богата на мечти. Интересуваше ме философията, не с оглед на изпитите, а лично за мене (за голямо съжаление на моите родители), започнах да разбирам и да разсъждавам. Философията ми беше, общо взето, песимистична. Чувствувах се мизантроп, изпълнен с погнуса към подобните си. Съвременният живот ми се струваше непоносим хаос; ненавиждах цивилизацията. Чувствувах се и малко потиснат от това чудовище, без да виждам никакъв изход. Затварях се все повече и повече в себе си, с часове седях и мечтаех. Животът в града, безинтересен и нечист (във всяко отношение), предизвикваше отвращение у мене. Задушавах се. Мислех с безпокойство за своето бъдеще. Всичко ми досаждаше, отвращаваше ме. Не бях създаден за този живот. „Да се преуспее“ — както казват хората, тоест да се печелят пари и получават служби, ми се струваше безсмислено. За мене във всеки случай това не можеше да бъде цел. Ах, да! „Да се преуспява“ — това ме караше още по онова време да се смея. Бях започнал вече да мисля, че всички тези „сериозни хора“ едва ли бяха сериозни. Реех се вече нейде из лазура.

Любовта ми към морето и ветроходството беше огромна и аз не виждах възможност да стана друго, освен моряк — какъвто вече бях.

Но „моряшката кариера“ не ме изпълваше с възторг. Ненавиждах тези купища железария, плаващи по морето — тази обида на красотата и живота.

На сушата обичах само волната природа, простора, полетата, гората, пясъчните брегове — природата, незасегната от допир с човека, големите пространства без къщи, без обитатели, без домашни животни. Франция ми изглеждаше смалена, изхабена. Невъзможно беше да се разходиш един ден, без да видиш постройка, път, нива или крава. И всичко, дори камъчетата и цветята, си има точно определен собственик. Тежко ви, ако си дадете вид, че посягате към тях! Привличаха ме безкрайните простори, неосквернени от саомнението и алчността на хората. Знаех, че те съществуват. Мечтаех за пустинни брегове, без етикета: „притежавам те, ти си мой имот“. Мислех за далечни, неизследвани земи.

Към средата на учебната 1937/38 година мисълта за пътешествие, вече породена в мене, се оформи окончателно. Следях чудесното пътешествие, което капитан Бернико извършваше по това време. „И аз ще замина един ден, сам, със собствен кораб, «с моя кораб», ще обиколя света, господар на своята съдба. И никога няма да се върна в Европа!“

Но бях млад, нямах пари и знаех, че трябва още много да науча за мореплаването. „Все едно! Един ден ще замина!“

С мисълта си бях може би вече твърде далече. По време на зрелостните изпити през юни ходех в Булонския лес да слушам песента на птиците, далече от изпитната зала. През октомврийската сесия пак отидох на море. Отсъствието на баща ми, който беше по служба в чужбина, улесняваше тази моя волност. Дълги години след това си спомнях прекрасните слънчеви дни и чувството за свобода, което изпитвах...

Всъщност все отлагах изпитите за по-благоприятни времена, но един ден, като всички други, трябваше да взема тази втора част от зрелостния...

Увлечението към политиката ме бе напуснало. За последен път отидох на една манифестация на открито, повече по навик, отколкото по убеждение. Върнах се оттам погнусен. Демонстрацията беше голяма. Различни групи се изреждаха, а тълпата ръкопляскаше неистово: „Да живее X! Да живее Y! На бесилото Z!“ Някакъв недоугаснал плам се събуди в мене. Но между двете плътни човешки стени на пътя се появи куче. Един глупак извика: „Да живее кучето!“ — и всички гърла му отвърнаха с гръмотевичен вик. Тази случка

окончателно ме излекува от склонността към политически манифестации.

Нямах друга възможност, освен да уча в морското училище. Започнах да се подготвям, но своеволието, с което бях провел предишното си учение, бе оставило тежки следи и признавам, че изобщо не заслужавах да бъда приет.

Между кандидатите имаше отлични другари, чиито качества ценях и с някои свързах трайно приятелство; но у тези бъдещи моряци имаше и нещо, което ме разочароваше — те не обичаха истински морето. Младежта се бе втурнала да се състезава на приемните изпити и много от кандидатите подготвяха равнодушно няколко специалности, като оставяха на случая да определи кариерата им.

Като пансионер често нарушавах дисциплината в лицей и директорът, който не можеше да излезе на глава с „бунтарския ми и непокорен характер“ — както се изразяваше, — често се оплакваше с писма на баща ми.

Все пак учех и мислех, че ако вляза във флота, ще имам време да допълня моряшките си познания и ще спестя пари за един ветроход, след което ще извоювам окончателно свободата си.

Немските войски, нахлули във Франция през 1940 година, предрешиха въпроса. Започналият конкурс за морското училище бе прекратен.

И дума не можеше да става да остана в ръцете на нашествениците. След като подпомагах бежанците няколко дни и аз последвах масовото изселване — разпънах палатката си в някакъв ловен резерват (това впоследствие нарекоха „да хванеш гората“). Стоях известно време там, запасен с храна, добре екипиран, с оръжия и много муниции, заедно с най-отдавнашния ми приятел — истински побратим. Здрави, безстрашни, свикнали с горския живот, и двамата имахме крайни разбирания за личното достойнство и смелост. Тежко на германците, които биха се опитали да ни застрашат! Не след много решихме да отидем в Аркашон. Възнамерявахме да изберем най-хубавия кораб, да го завземем и да тръгнем в открито море. Но практическото изпълнение се проточи. Тръгнахме все пак пеша. Но германците ни задминаха... На малки преходи се завърнах сам в Бретан.



В началото на есента, когато отлитаха прелетните птици, се озовах в Държавното мореходно училище в Нант.

Бях щастлив, че най-после официално уча науки, свързани с мореплаването (всеки знае, че изпитите за влизане в морското училище нямат абсолютно никакво отношение към мореплаването или морето).

Един ден купих книжка, озаглавена „Сам около света на борда на 11-метров ветроход“, преведена неотдавна от симпатичния Пол Бутиер. Това беше пътепис за необикновеното околосветско пътуване на капитан Слокъм от 1895 до 1898 година, в златния век на ветроходството, когато пътуванията са били наистина интересни. Тази книга ми подеждва като електрически шок. Защо да не осъществя веднага проектите, които правех за бъдещето след войната и след няколко години професионално мореплаване? И така, реших в най-скоро време да тръгна по морето. Нямах пари, но заражих с моя ентузиазъм двама приятели и решихме да купим общо една лодка. За нещастие, въпреки търсенето и обикалянето по крайбрежието, не намерихме нещо, което да ни хареса. Бяхме наистина много взискателни. Затова направихме сами плана на лодката, за която мечтаехме. Това беше един великолепен дванадесет и половина метров ветроход, норвежки тип, бърз, удобен и най-вече мореходен. Поискахме проектосметна документация от една работилница. А нямахме пари да купим дори вехта лодка...

През тази година научих много за мореплаването и морето — както и неща, които не се преподаваха в училището. Учих всъщност повече от желание за знания, а не за да взема успешно изпитите. Затова бях скъсан като мнозина мои другари. По отношение изпитите за Търговския флот екзаминаторите проявяваха вече странно желание за реформи, което обезсърчи много истински призвания и стана причина след няколко години да настъпи криза в кадровия личен състав. Както и да е, този неуспех не ме трогна. Дипломата не би увеличила мореходните качества на моя кораб, нито моряшките ми знания.

Завърнах се в Кроазик и стъкмих за риболов малкия си двутонен кутер<sup>[5]</sup> *Льо Краб*<sup>[6]</sup>, като мечтаех за хубавата яхта, която исках да построя.

Един ден, когато се връщах от морето, бях привлечен като от магнит от чудесен, съвсем нов риболовен ветроход, който се поклащаше спокойно на котвената си верига. Обиколих го с малката си

лодка. Възхищавах се като познавач от дърводелската работа, от хармоничните, здрави, леки форми. Солидната стойка върху водата, добре защитената предница и подчертаната извитост на палубата доказваха безспорно, че това е морски кораб. Името му беше *Мария*. Със своята чистота, свежи цветове и подредено стъкмяване *Мария* беше хубава като красиво момиче.

Това беше любов от пръв поглед. И на 6 юни 1941 година в 22 часа и 45 минути записах в бележника си, като че ли можех да забравя: „Ще тръгна сам с кораб, подобен на *Мария*.“

Без да губя време, отидох при конструктора ѝ дядо Бюро, когото познавах от детинство. Творбата му беше безспорен успех — защо да търся другаде? Не ставаше вече въпрос за мечти. Искях да имам същия кораб. Цената ми се стори приемлива, при все че няхах пари.

Наесен, след няколко военновременни приключения, откарах в Нант моя *Льо Краб*, който вече бях продал. Не мислех да се явявам повторно на изпит по математика при преподавателите, които си играеха с нас, както котка с мишка. „Нека се опитат да хванат дявола за брадата с един моряшки възел!...“

С болка се разделих с моя стар приятел, но бях изпълнен с надежда и с раница на гръб се завърнах в Кроазик.

Да се построи и стъкми ветроход за далечно плаване в разгара на войната, в окупирана страна, беше смела авантюра. Щях скоро да го разбера.

Невъзможно беше да се заложи корпус за строеж в корабостроителница. Отложих за по-благоприятни времена. Намирах се в смешно положение — бях продал *Льо Краб* и бях без кораб. Подписах договор за постъпване в океанския риболов — като начинаещ моряк на голям траулер от Сен Мало, работил дотогава около Нова Земя.

Собствениците се бяха отказали вече да изпращат корабите си към Нова Земя. Много кораби се губеха, пленени или потопени, понякога от самите англичани. Оцелелите кораби получаваха ново местоназначение — Мавритания.

И така, в Пор де Бук се качих на борда на траулера *Алфред* — 67 метра дълъг, с 51 човека екипаж. Заедно с мен постъпи и приятелят ми Жан-Мишел Кролбоа.

Това беше трудна работа, от която запазих тежки спомени. Още с отиването на кораба капитанът ни предупреди: „А, момчета, иска ви се

да участвувате в океански риболов ли? Нямаме представа какво е това...”

Скоро щяхме да научим... А при това бях чел книгата на отец Ивон за риболовците около Нова Земя.

„... човекът е роб на машината. Ако тя работи денонощно, и той ще работи денонощно. Непрекъснатата каторга по заповед на рибата: а изобилието е понякога такова, че човек има само седем часа почивка за три дни. Нерядко хората залитат от безсъние и умора. И като си помисли човек, че екипажът на някои траулери се състои от двадесетина млади хора под двадесет години! Горките деца!”

Риба, риба! Истински кошмар, когато сме „на банка“<sup>[7]</sup>. Виждал съм палубата, покрита с риба до планшира, от мостика до бака! И всички тези трептящи по палубата животни, някои от които, като големите курбини<sup>[8]</sup> например, с дължина колкото човешката, трябваше да се сортират, да се изкормят, да им се изрязват главите<sup>[9]</sup>, да се разрязват на две, да се измият, наместят и осолят. Виждам се отново на тоя тежък и понякога опасен труд: маневриране с риболовните мрежи и вероломните стоманени въжета, или в ритъма на клатушкането да прибирам тежкия трал<sup>[10]</sup>, като го притискам здраво с корем към планшира, иначе цялата смяна ще полети в морето. Работехме денонощно и безспир. Две смени на палубата, една на почивка долу. Понякога при команда „всички на палубата“ стояхме по двадесет и пет часа във вода и риба, без да можем да се измием, с ръце, превърнати в болезнени рани (случвало ми се е да не мога да отрежа парче хляб, за да се нахраня). Плакал съм от гняв и умора.

Привързах се все пак към тази среда от новоземци<sup>[11]</sup>, към тези „морски каторжници“ с груба външност, но с благородни сърца, напомнящи в известни отношения моряците от големите ветроходи в миналото. О! те, които работеха до предела на човешката издръжливост, имаха пълно право да гледат с презрение „безделниците“, които „се разхождаха“ на борда на големите военни или търговски кораби.

Тази работа беше полезна за мене в много отношения. Тя закали тялото и оформи характера ми.

След няколко приключения и един престой в Сенегал през пролетта се завърнах във Франция с малко спестени пари.

Издържах успешно теоретичния изпит за капитан от търговския флот. След като се освободих от тези грижи, започнах отново да мисля за построяването на моя яхта. Трябваше да имам специално разрешение за започване на строежа. Започнах да се боря търпеливо с трудностите.

Докато чаках разрешението, което без съмнение щеше да се забави, купих един малък кутер с полупокрита палуба на име *Марилу* и ги съоръжих за риболов. Не бях от най-щастливите риболовци, но имах поне възможността да бъда на море. В началото излизах с един стар пилот — дядо Рембо, бивш маневрист от известния учебен фрегат *Мелпомена*, после с капитана от далечно плаване Пере, стар ветроходец, минавал Нос Хорн. Често пъти към нас се присъединяваше и моят приятел Жан-Мишел.

След много чакане и разочарования обещаха да започнат строежа на яхтата ми през пролетта на 1943 година. В очакване да започне работата, от няколко години вече събирах материали. А това не беше лесно. Много неща не се намираха. Всеки гвоздей беше проблем. Всичко се продаваше на черна борса, а моите пари бяха съвсем малко.

Много усилия положих, докато накарам да ми излеят един металически кил в Кемперле. След тази трудност изникна друга — с превозните средства; очевидно не бих могъл да пренеса отливката на гръб. Най-после отидох с пилотския кутер на Жан-Мишел да взема готовия кил. Натоварихме го в Дуелан с подръчните корабни средства. При заминаването едва не заседнахме поради някаква глупава маневра, която германците ни принудиха да направим. Докарахме го до Кроазик, гдето го завлякох сам до корабостроителницата. Липсата на транспортни средства ме принуждаваше да нося на гръб, понякога от далечни разстояния, цялото снабдяване на кораба.

Едва в Париж можах да намеря котва. Натоварих тези тридесет килограма железария на рамо и ги носих до гарата на Монпарнас. Кондукторът отказа да ме пусне във влака. Трябваше да натоваря насила котвата.

Бях си дал клетва, че малко по малко, може би трудно, но ще осъществя точка по точка всички проекти, които си бях записал.

На 20 май Бюро започна най-сетне моя кораб. На 31 същия месец килът, вълнорезът и кърмовият упор бяха монтирани и баластният кил положен на място. Изоставих риболова, за да мога да се отдам изключително на целта си. Сега строителят работеше непрекъснато за

мене. Беше много усърден, а сръчността му винаги ме възхищаваше. Построи така добре корпуса, че освен при пасването на набора с обшивката никъде другаде нямаше нужда от калафат.<sup>[12]</sup> Беше водонепроницаем като бутилка. Работа „първо качество“.

При все това вечно бях недоволен, винаги исках нещо да бъде изработено по-добре, по-усъвършенствувано. Дядо Бюро понякога ужасно се ядосваше. „Няма да ме учите на занаята ми, моето момче. Четиридесет години вече строя кораби. Щом не сте доволен, аз съм строил този кутер и ще го задържа за себе си!“ После всичко се уреждаше, тъй като дядо Бюро беше толкова добър, колкото и съвестен човек.

Скоро корпусът на моя кораб изпълни цялата мъничка корабостроителница. На 7 август подпорите бяха махнати и шейната вкарана под кила заедно с плътен валяк отпред. Талията<sup>[13]</sup> бе закачена, но за да може яхтата да излезе, трябваше да се демонтира предната стена на работилницата.

За пръв път видях на открито хубавия корпус, който бях боядисал с любов със собствените си ръце. Беше солиден, гледах го с истинско удоволствие. Мечтата ми се осъществяваше. Бях щастлив като дете пред хубава играчка.

Но имаше още много работа и яхтата трябваше да стои два месеца върху насипа на корабостроителницата, преди да слезе на вода. През това време всяка част ставаше действителност — рангоутът, всички железни оковки, всички палубни съоръжения. Вътре работеха по обзавеждането, за което бях направил чертежи. Трудех се с цялата си душа — от зори до залез-слънце.

Понякога мечтаех на сянка под дърветата. Топлото лято, мъничката корабостроителница бяха такава мирна картина! А там, *Тонер*, корабът, който ще преплава седемте океана... Бях извън себе си от радост. Забравил бях всички луди хора и тяхната война. Скоро щях да бъда напълно свободен.

28 октомври 1943 година беше паметна дата за мене. Сутринта, по време на прилива, с помощта на шейната снеха кутера в долния край на плажа. Водата щеше да го поеме при прилива. Стоях сам, мълчалив. Морето придойде и започна да ближе кила, после обля полека корпуса.

Трогателно беше да гледам как яхтата, моят кораб, оживява, влиза в допир със своята среда. След като килът изстена върху камъчетата на плажа, кутерът изплава освободен... Точно в този миг един делфин, изпратен сигурно от самия Нептун, показва муцунката си на няколко разтега от кърмата. Това беше вече истинско приветствие!

На другия ден поставихме рангоута и влачен от малкия *Марилу*, управляван от капитан Пере, пристанах в Шамбр де Ваз. Там завършиха стъкмяването.

Друга забележителна дата беше 27 ноември. В девет часа сутринта, при умерен вятър, с вдигнати ветрила, яхтата отмина вълнолома на Кроазик. Изпитах силно вълнение, когато започна да се клати от морските вълни. Времето беше мрачно, зимата наближаваше, но това беше без значение. В душата ми грееше слънце!

Веднага забелязах, че яхтата е дяволски нестабилна и ще бъде необходим много баласт, дори след като всичко бъде натоварено. Но колко маневрена и бърза беше! Някои рибари дори помислиха, че има мотор.

Въпреки строгия контрол на германците, прибрах се щастлив.

Свалих съоръженията на *Марилу*, за да го продам. Докато чаках голямото пътуване, приготвих се да риболовствувам. Тъй като корабът ми нямаше мотор, много трудно беше да си намеря моряк... Може би защото истинските рибари ме считаха за любител. Да ходиш за риба с яхта! Най-после се свързах с един стар моряк, който беше плавал двадесет години с големите ветроходи — дядо Норбер льо Блон — моряк в пълния смисъл на думата, от едно поколение, което вече изчезва. Той беше добър, прям, смел и отдавна вече морето нямаше тайни за него. За нещастие, поради възрастта и мизерията, в която живееше — сам, без пари, с една смешна пенсия, която не му стигаше дори за тютюн, — той бе станал почти неработоспособен. Но дядо Норбер беше от истинските стари моряци. С празен стомах, нахлузил и през зимата на бос крак дървените обувки, той намираше сили да се усмихва, макар и със стиснати зъби, и да каже по някоя добра дума. С него приготвихме трала.

На 27 декември бях на море с дядо льо Блон. Беше много студено. Не знам точно как, но когато се готвехме да спуснем трала, моят



нещастен моряк падна през борда. Успях бързо да го уловя, но тъй като се беше схванал от студа и едва можеше да се помръдне, с големи мъки посредством талията можах да го кача, след като бе престоял във водата цял четвърт час. През този ден германците видяха да приставя интересен екипаж: аз бях съвсем гол под вехтата си мушама, а моят моряк трепереше, въпреки всички мои дрехи, с които го бях облякъл. Беше страшен студ.

Малкият инцидент завърши благополучно. Дядо льо Блон беше корав. При все това една мисъл не му даваше мир. Дълго време след случката моят моряк не преставаше да ме пита: „Нали вие ме бутнахте през борда?“ Славният дядо Норбер, когото обичах, не искаше да признае, че вече не може да се държи здраво на нозете си.

За съжаление, трябваше да помисля за негов заместник. Свалих временно съоръженията на *Тонер* и в съседното пристанище Полигуен се качих на риболовния кораб на един мой приятел.

Неблагодарен занаят. Не бях много щастлив рибар, струваше ми се, че някой хитър бог отстранява рибата от мрежите и въдиците ми.

През пролетта, когато дойде сезонът на скумриите, стъкмих отново кутера си. Намерил бях друг моряк: и той беше стар, но малко млади хора притежаваха неговата сръчност и сила. Висок беше колкото три кутии от катран и моят приятел Жан-Мишел го кръсти „моряка Буря“ поради това, че ниският му ръст едва ли щеше да задържа вятъра! Казваше се льо Рош, по прякор „полковника“. Беше неуморим веселяк, шегите не слизаха от устата му, извънредно упорит, но добряк и великолепен моряк.

*Тонер* започна плаването. Всеки ден бяхме на море. Гориво почти не се намираше вече и всички кораби, дори катерите за сардини, бяха принудени да се придвижват с ветрила. Отиването до мястото за риболов се превръщаше често в истинско и увлекателно състезание. Постепенно центровах моя кутер и той показва добрите си качества. Вятърът не беше пречка да излизаме. Един ден пресиших кораба и счупих гика на две, но след като го опознавах всекидневно, все повече и повече се доверявах на моя ветроход.

Постепенно скъсвах връзките си със сушата. Настанил се бях на борда на своя кораб и там живеях. Методично, без да бързам, товарех багажа си, докато най-после бях напълно готов.

Не исках да се срещна отново с нашата студена зима. Преди края на лятото ще поема курс югозапад. Кой би ме спрял! Имах необходимите карти, мореплавателни документи, приборите си и великолепно стъкмяване. Хранителните припаси, които отделях от четири години насам от дажбите си, щяха да ми стигнат до Антилите.

Само няколко часа ме делиха от заминаването, оставаше само да се заредя с вода, да натоваря последните сандъци с продукти и материали, които чакаха грижливо опаковани в моето помещение на сушата, и ще се разделя с господата германците, нещо лесно, от което не се тревожех никак.

Но събитията провалиха проектите ми. Съюзниците направиха десанта и напредваха във Франция. С прекъсването на всички пощенски връзки останах без новини от цялото си семейство. Безпокоях се. Над освободената страна задуха вятър на ненавист и безумие. Отмъщенията се вършеха под най-благовидни поводи. Исках да намеря близките си. С мъка в душата реших да отида в Париж. Една сутрин напуснах Кроазик на разсъмване с взет под наем велосипед. Раздялата беше тежка. За последен път погледнах продължително моя кораб — завършека на дългите ми усилия. Тръгнах по пустите пътища с неохота и с малко багаж — високи обувки, къси панталони, риза, малко бельо в чантата, няколкостотин франка, ножа и револвера ми. Нещастен смелчага, който отива да види по-отблизо глупостта и злобата на хората...

По дългия път обследвах съвестта си. Не беше ли осъдителна моята мизантропия? Не, защото се дължеше на жажда за чистота. Нали злото ме отвращаваше именно защото търсех доброто?

Търсех и истината, но къде бих могъл да я намеря? Четях съвсем малко. При все че у дома имах Нитче, Шопенхауер, Марк Аврелий, Епиктет и още други. Хегел ме бе обезкуражил още от първата страница и бях го отстранил завинаги, защото имам прост и ясен разум. Но всички тези философи не водеха до никъде. Търсех най-вече в себе си. Защо ще се мъча да се откривам с идеите на другите?

Какво бях станал? Една личност, различна от другите хора. За щастие — а дали за щастие? — се държах настрана от всичко, което съставя живота на подобните ми. Не ходех на кино, не четях никакъв вестник, не слушах радио, съвременните събития никак не ме интересуваха. Единствените ми книги, освен няколкото философски,

бяха за мореплаването. Считах науката за нещо съмнително. Бях противник на съвременния свят.

Не пуших, не пиех. Храната ми беше повече от скромна. Странях от жените. Живеех бедно, без огън, без удобства, в един таван в Кроазик, във вехти изкърпени дрехи, с къси панталони и през зимата. Приличах на чуждак, на луд.

Непримирим към себе си, аз пристъпвах плахо към разбиране на другите. Започнах да съзирам някаква поезия в живота — поезията на сърцето. Случваше се на излизане от леденото си безразличие да се усмихвам на хората. Имах няколко добри приятели...

Натисках силно педалите, отдалечавах се от морето, напусках тишината и самотата, за да навляза в безредиците...

Видях отблизо ненавистта, омразата, несправедливостта, кражбите, убийствата, подлостта. Съюзници, французи и германци, какви ли не още! Бяха орди, обзети от дивашка възбуда. Истинско царство на Злото.

Щях да бъда убит и от едните, и от другите. Няколко път бях арестуван от привърженици на различните орди. Завлякоха ме дори пред някакъв съд!

Да си самотник е опасно. За едни трябва да си такъв, за други — онакъв. Модерният свят е свят на изравняването и категориите. Тежко на този, който не е категоризиран.

Когато освободението завърши, тоест когато народът задоволи своята мъст, можах да се загрижа за съдбата на моите хора. Германците все още владееха „джоба“ при Сен-Назер. Бързата победа, на която се надявахме, все още се бавеше.

Един от най-добрите ми приятели, Жан Килгар, бдеше внимателно над моя кутер, който беше под прозорците му; оставил му бях и ключа.

Подготвих завръщането си в Кроазик, когато получих вест, че германците разбили вратата на моя таван, намерили оръжията ми и задигнали всичко. Обсебили и самия кораб. Казаха ми, че ако се върна в Кроазик, има опасност за живота ми.

Отначало бях обзет от ярост — мислех да въоръжа един малък кораб и да тръгна да пиратствувам по германските брегове. Скъпо трябваше да ми платят дръзновението да посегнат на кутера ми! После

се успокоих: „Ако на омразата се отговаря с омраза, как ще се свърши злото?“

До последните дни на войната германците останаха господари на крайбрежието, а французите бяха като че ли по-загрижени да убиват наслуки „предателите“, отколкото да изгонят окупаторите.

Веднага след освобождаването на „джоба“ се завърнах в Кроазик. Корабът ми бе изчезнал и никой нищо не знаеше за него. Видели го в един зимен ден да потегля с хора от Кригсмарине<sup>[14]</sup> на борда. Разказаха ми, че времето било ветровито и той минал за последен път с рифовани ветрила покрай вълнолома на Кроазик, управляван, както изглеждало, от опитни ръце. Никой вече не го видял.

Чрез флотските власти вдигнах тревога по всички пристанища на крайбрежието, но безрезултатно.

Тръгнах за основно претърсване, прегледах старателно целия бряг, разпитвах хората. Напразно търсене. Проверих устието на Лоара от Сен Назер нагоре, все така безрезултатно.

Често попадах на лъжливи следи: някои познали кораба ми, други предполагаха, че е бил той...

След две седмици тичане по пътищата, посещаване на пристанища и всички кътчета, гдето би могла да се подслони яхта, започнах да се отчайвам, че ще постигна някакъв резултат. Може би някои смели германци са отплавали с яхтата в открито море? Та нали е предназначена за далечно плаване?

На 29 май пред плажа на Сен Мари в устието на Лоара закусвах бавно с жалката дажба, която можех да си позволя с обеднялата си кесия. Времето беше великолепно: ослепително слънце, синьо море, слаб, милващ вятър. Въпреки това гледах с тъга хоризонта.

Когато претърсвах предната вечер крайбрежните вили, окупирани доскоро от германците, бях направил тревожно откритие: две чекмеджета от предното помещение на моя кораб. Погледът ми бе попаднал и на един поцинкован железен болт — от оковката на съставния румпел. Не можеше да имам грешка. От педантичност, за да избягна окисляването, бях прекарал пласт миниум върху края на болта, който бях изрязал, защото беше много дълъг. От този момент започнах да се лутам в догадки, да правя какви ли не предположения.

Подреждах си чантата, когато при мене дойде един човек. Беше моряк. Разбираше от яхти. Показах му цяла серия снимки. Каква беше

моята изненада, когато той позна кутера ми, дори сам даде няколко характерни подробности за корпуса и стъкмяването. Корабът бил изхвърлен на брега, постепенно насечен на дърва за горене. Това беше неочакван удар за мене. Човекът ме заведе в хангара на спасителните лодки. Намерих още няколко чекмеджета, дреболии, парчета дъски, с които сега запушвах прозорците. После отидохме на брега, гдето между камъчетата намерих чугунените отливки. Точно тук, върху тези безмилостни скали, корабът се е разбил. Ако крайбрежните скали се бяха срутили върху мене, сигурно би ми било по-приятно... Бедният кутер, колко ли е страдал! Сигурно е духал яростен вятър, но стъкмяването беше толкова здраво! Ако бях там, щях да се опитам да направя нещо, да го напъна до крайност, за да го отклоня от смъртоносния бряг... Ако не успеях, щях да хвърля отчаяно голямата котва с дълго въже, заплетено в края на веригата. Уви! Не бях там, за да се боря заедно с него.

Под празния хангар за спасителни лодки милвах лакирания румпел, моя леко издраскан румпел. Защо не бяха изгорили и него? От почит? От страх? Може би защото връзката между душата на ветроходния кораб и душата на господаря му е румпелът? Той е много повече от символ. Стиснал здраво тази реликва, аз се заклек: „Ще те възстановя!“

Когато се прибрах в Кроазик, научих тъжната новина: дядо льо Блон бе умрял — от глад. Нямахше необходимите сто франка, така наречената „пенсия“, за да може да живее... Угаснал тихо, усмихнат и примирен.

Ти си вече в рая на моряците, славни дядо льо Блон, и пътуваш с попътния пасат, по леко развълнувано, чудно синьо море, с ветрохода на вечния покой!

След известно време се върнах в Сен Мари с малката ветроходна лодка на един приятел. Мислех да пренеса в Кроазик каквото бях намерил от останките на моя кораб и складираше грижливо под обяснителен надпис в големия хангар за спасителни лодки. Наивник! Нищо не бе останало. Военният флот бе взел всичко. Някой ми каза: „Виждате ли тези вежи<sup>[15]</sup> пред пристанището — закотвени са с вашите отливки.“ Стиснах юмруци и се заканих: „Ще потопя тия вежи!“ Каква полза?

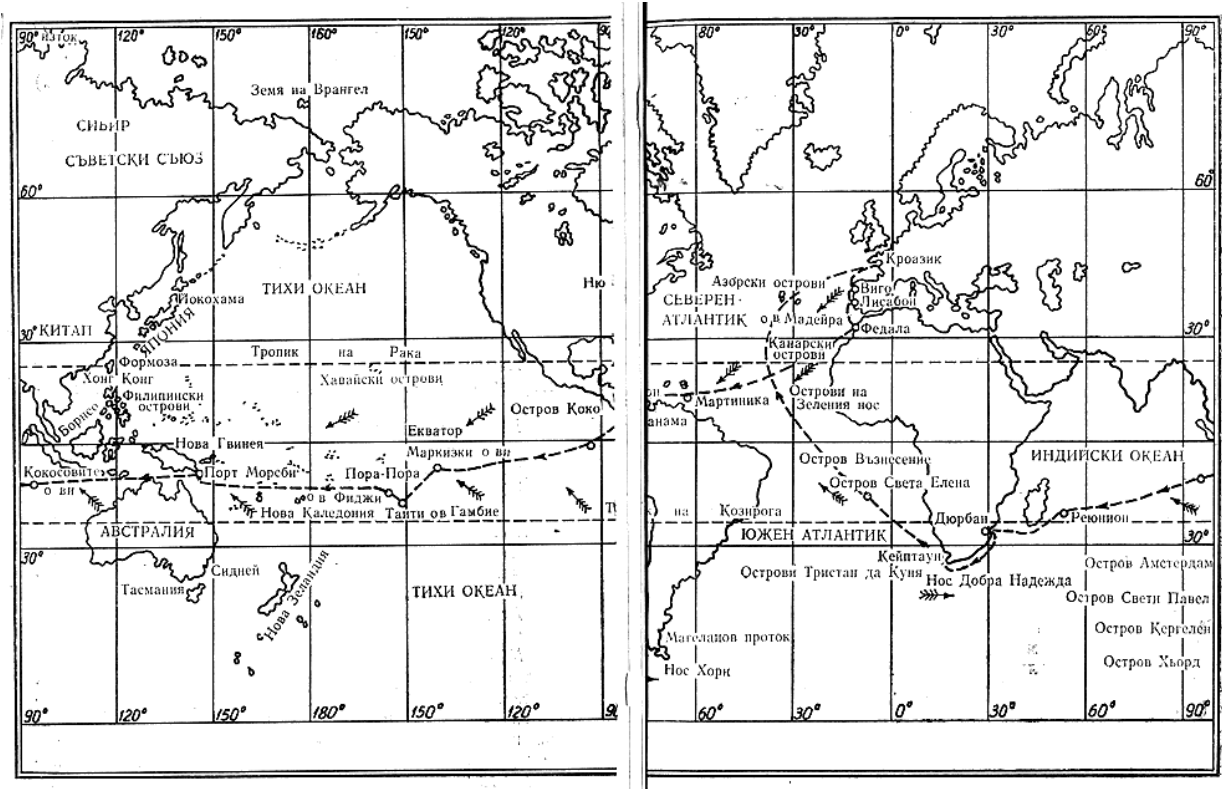
Времето беше отвратително, когато се връщахме в Кроазик. Прекарахме неприятна нощ със снети ветрила, всред вихрушки и гръмотевици. На сушата имаше изкоренени дървета. Когато се развидели, при вдигане на ветрилата, бушпритът се изкърти. Боговете не бяха се успокоили, както изглежда.

Върнах се пак в Кроазик, в моята бяла варосана стая.

На голата стена написах с червено стиховете на Киплинг:

*Ако можеш да видиш разбито делото на своя живот,  
и без да продумаш, започнеш да го градиш отново,  
тогава...*

*Ще бъдеш мъж, сине мой.*



Кроазик до Федала: 1100 мили — Федала до Канарските острови: 560 мили — Канарските острови до Мартиника: 2750 мили (30 дена) — Мартиника до Колон: 1250 мили (14 дена) — Панама до острови Галапагос: 950 мили (25 д.) — Острови Галапагос до Маркизките острови: 3000 мили (30 д.) — Маркизките острови до Таити: 800 мили (7 д.) — Пора-Пора до Порт Морсби: 3750 мили (39 д.) — Остров Юл



до Кокосовите острови: 3100 мили (27 д.) — Кокосовите острови до Реюнион: 2500 мили (18 д.) — Реюнион до Дюрбан: 1450 мили (22 д.)  
Дюрбан до Кейптаун: 800 мили (11 д.) — Кейптаун до Света Елена: 1730 мили (22 д.) — Света Елена до Кроазик: 5600 мили (79 д.)

---

[1] Жители на древна Галия, населявали част от Бретан. Цезар много мъчно ги е покорил. — Б.ред. ↑

[2] Древни галски и бретонски жреци. — Б.ред. ↑

[3] „Не рискувай — сигурността най-напред“ (англ.) — Б.авт. ↑

[4] Име, което в моряшкия език се дава на непосветените в морските дела. — Б.авт. ↑

[5] Виж речника. ↑

[6] Краб (фр.) — крив морски рак. — Б.ред. ↑

[7] Тоест на риболовните плитчини. — Б.а. ↑

[8] Курбини — вид риби. — Б.ред. ↑

[9] Изрязването на главите на големите риби беше като обезглавяване на хора. — Б.а. ↑

[10] Трал — мрежеста торба, която се влаци над дъното за улавяне на риба. — Б.пр. ↑

[11] Новоземец — риболовци, които ловуват около Нова Земя (Нюфаундленд), голям остров при устието на река Свети Лаврентий. Десетата канадска област. — Б.ред. ↑

[12] Набиване с памук празнините между дъските, за да не пропускат вода. Б.пр. ↑

[13] Талия — система от макари и въже. — Б.пр. ↑

[14] Военен флот (нем.). — Б.пр. ↑

[15] Веха — маркиращ плаващ знак. — Б.пр. ↑

## II ПОСТРОЯВАНЕТО НА КУРУН

*Едно дело става възможно, когато се мисли  
постоянно за него.*

Тиру — Валувар

Колко усилия за нищо! 1937 — 1945. Осем години изтекоха от първите ми мечти за отплаване до провала на тяхното осъществяване. Точно когато бях така близо до целта. Останал без пари, дори малко нещо задлъжнял, понякога стигах до отчаяние. Но Песента на Пирата все пак звучеше винаги в мене:

*Защото корабът ми е мое Съкровище,  
мой Бог — Свободата;  
Закон ми са Силата и Вятърът,  
И моя единствена Родина — Морето.*

Бях трогнат от няколко великодушни постъпки. Приятелят ми Жан Килгар бе положил всички усилия да спаси моя кораб. Под носа на германците задигнал всичко, каквото можал: въжета, книги, инструменти, инвентар.

Един човек от Кригсмарине, истински моряк, плавал на океански риболов, сложил грижливо настрана моя секстант и го поверил на приятеля ми Килгар, за да ми го предаде. Този секстант беше от баща ми и аз бях особено щастлив да намеря отново така ценния за мене спомен.

И накрай, като разбираше мъката ми, дядо Бюро ми предложи по-късно да ми построи нов кораб. „Ще ми платите някой ден — когато

имате пари.“ Това беше твърде съблазнително предложение, но ми беше съвестно да го приема.

Представяше ми се впрочем и друга надежда. Корабът ми бе съоръжен за риболов; бях регистриран като морско лице, така че имах правото да бъда обезщетен.

Започнах да съставям досието си за щети от войната. Помня датата на едно събитие за мене: 9 юни, когато чрез един приятел се запознах с господин Леру, наел с дългосрочен договор корабостроителницата на стария дядо Биоре в Кроазик. Той ми предложи да построи новия ми ветроход на износни условия, само като му заложа предстоящите ми вземания на пострадал от войната.

Негов майстор беше един много добър корабен дърводелец, Жан Мулек. Приех с възторг и виждах вече кораба си в строеж.

На 13 същия месец отидох да се посъветвам с корабния конструктор Дервен. Той ме прие колкото мило, толкова и безкористно. Така моят проект започна да се осъществява. Всичко това беше много хубаво, но на 15 юли научих, че набор 1940<sup>[1]</sup>, към който принадлежах, ще бъде мобилизиран към края на август.

Трябваше да изоставя проекта и мечтите си и да се подчиня на действителността.

На 10 август пристигнах във Ван, в базата за запасни флотски екипажи. Въпреки привидното спокойствие кипях от ярост при мисълта, че ще бъда за тридесет месеца затворен. Не можех да се примиря с тази пропаст от две и половина години, зинала в живота ми. Но тридесетте месеца бяха скоро съкратени на шест и бунтът ми се поукроти.

Все пак не преставах да мисля за кораба си и се занимавах с него всякога, когато успявах да се откъсна от казармения живот.

Появи се една допълнителна трудност: бях определен за Африка. Като виждах, че отдалечаването проваля всичките ми планове за строеж, без заобикалки изложих моя случай пред командира на базата. Той прояви разбиране и аз останах във Франция.

Но все пак ме прехвърлиха на военен транспортен кораб. Едно пътуване до Англия ми позволи да посветя малкото си налични пари на дребни покупки за моя бъдещ кораб, за неща, които не се намират във Франция.

Краят на службата ме завари във Военното училище в Париж. Вечер редовно прескачах оградата, за да отивам да работя върху проучванията за моя кораб. Един ден ме хванаха и наказаха. Шефовете, които ме мъмреха, вдигнаха рамене, когато заявих, че прескачам оградата със съвсем друга цел, а не за да скитам из Монмартър или Монпарнас; вдигнах рамене и аз.

Най-после, на 2 февруари 1946 бях демобилизиран. Бях вече свободен да започна отново работа.

Заех се с моите вземания на пострадал от войната — една трудна, нескончаема задача — и с моя бъдещ ветроход.

На 1 май в Павийон-су-Боа Дервен ми предаде чертежите. Така моят кораб не беше вече една неясна мечта: беше замислен и уточнен до най-малките подробности.

Не ставаше въпрос да се възстанови загиналият кораб, макар че имаше добри качества: *Тонер*<sup>[2]</sup> имаше мощен корпус с обемиста надводна част, добре защитен отпред и със силно очертана надлъжна кривина на палубата. Голямата ширина, значителният свободен борд и разлатите форми му придаваха доста голяма устойчивост и плавателни възможности. Малко високата рубка не беше може би много елегантна, но, общо взето, корабът беше чудесен: устойчив, бърз, с добро равновесие, маневрен, удобен, малък и хубав морски кораб, какъвто очаквах. Много малък може би за плаване в океана? Ако не беше проклетият въпрос за парите, щях да искам, разбира се, по-голям корпус...

Често се поставя въпросът: каква най-малка дължина гарантира сигурност на един корпус, предназначен да кръстосва всички морета? Признавам, че и сега ще бъда затруднен да отговоря с положителност! Ще кажа наслуки: десетина метра... а може би ще прибавя още два. По този въпрос впрочем трябва да се използва и опитът на другите. Ако би трябвало да възстанови своя *Спрей*, Слокъм щеше да запази същата форма, но вероятно щеше да уголеми кораба си. А Слокъм е най-необикновеният моряк от всички времена. Общо взето, всички, които са извършвали големи пътешествия и са ги подготвяли не за да оригиналичат или да бият на очи, са избирали кораби със солиден тонаж, ако са имали необходимите пари за построяването им.

Все пак, според моето скромно мнение, сигурността на един кораб зависи повече от добрия замисъл, отколкото от големината. Малкият кораб може да бъде също така сигурен, както големият, често пъти дори повече, ако е по-добре замислен, по-добре изработен, по-добре стъкмен, по-добре снабден.

При изработването на един морски кораб първата грижа се състои от следната троица: широчина, свободен борд и дължина на свесовете.  
[3]

Основен елемент на един ветроходен корпус е устойчивостта. Тя зависи от широчината. Да се постигне устойчивост единствено с тежест, не е за препоръчване при кораб за открито море, най-вече за да се избягнат резките „отскачания“ при клатенето. Освен това на един кораб за далечни плавания е необходим и металически кил, за да го предпазва от обръщане. Всеки знае, че при един много широк корпус без външен баласт, въпреки значителната начална устойчивост, може да настане такова наклоняване на кораба, при което възстановителната сила се анулира и корабът се обръща!

*Спрей* илюстрира точно такъв случай. Макар че обичам донегде този стар кораб — кой ли моряк не споделя тези чувства? — трябва да призная тази негова слабост. Специалистите са го посочили теоретично, а опитът сурово го е доказал. Американците, колкото ентусиасти, толкова и верни, реконструираха няколко ветрохода точно по формите на прочутия шлюп<sup>[4]</sup> на Слокъм. Последваха смъртоносни злополуки. Зная поне един случай, когато такъв кораб се е обръщал. Някои твърдят впрочем, че *Спрей* е загинал именно така.

Обратно, корпус като този на *Файъркрест*<sup>[5]</sup> е другата противоположност, тъй като цялата устойчивост се дължи на баласта. Но въпреки добрите качества, получава се груб кораб, който се наклонява и е почти необитаем. По мое мнение този тип е неприемлив.

Някои вярват, че ширината на корпуса е пречка за скоростта. Това е грешка, тъй като постиганата скорост се определя най-вече от дължината на водолинията.

След ширината основен момент е свободният борд. Една добра плавателност е от първостепенно значение за малкия кораб; тя е най-добрата защита при лошо време. Съществува, от друга страна, прекалена склонност да преценяват свободния борд по чертежа или да се възхищават от корабите в тихите пристанищни води; в открито море

от този свободен борд не остава много нещо. Достатъчно е да видим един ветроход, който бразди водите при силен вятър, за да се убедим в това.

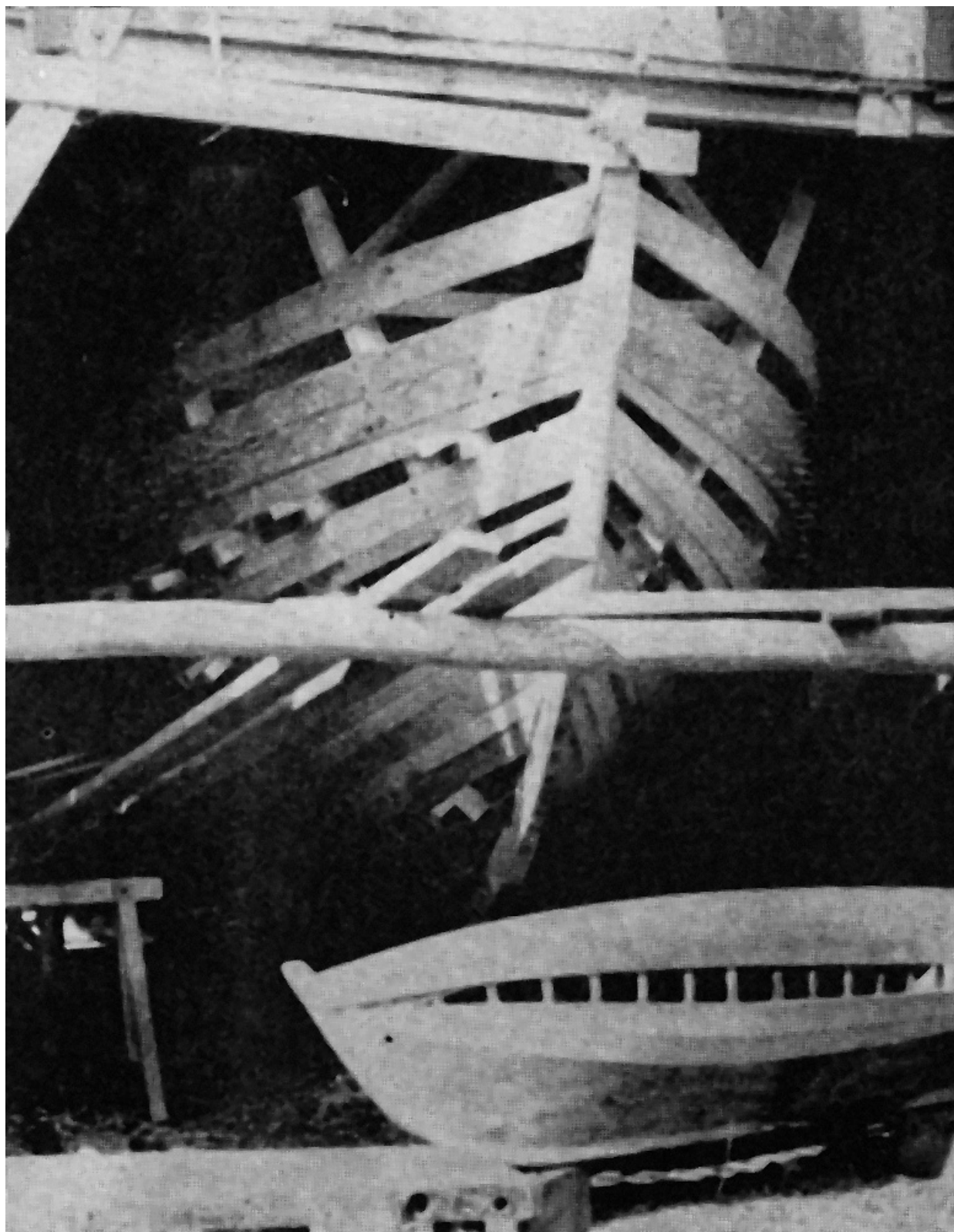
Колкото до свесовете, те трябва да се избягват при кораб за открито море. Ако са силно развити, напругат много корпуса; в структурата на кораба са недостатък, който намалява здравината на корпуса. Много са примерите, доказващи това. Колко хубави двумачтови ветроходи от Атлантическото крайбрежие на Франция са загинали поради своите свесове: водата навлиза през процепите, които се образуват от ударите при щормуване. Тук не е излишно да се цитира великият Слокъм: „Моряци от речно плаване ме питаха: «Къде са свесовете?» Те никога не са пресичали Гълфстрийма при североизточна буря и не знаят какво е необходимо, за да се справиш с всякакво време.“

Да отбележим при този случай, че един голям заден свес носи и хелмпорта<sup>[6]</sup>, който почти винаги е източник на допълнителни неприятности: Бернико ги е изпитал на борда на своята прочута *Анаита*. За малките кораби няма по-хубаво нещо от външния рул.

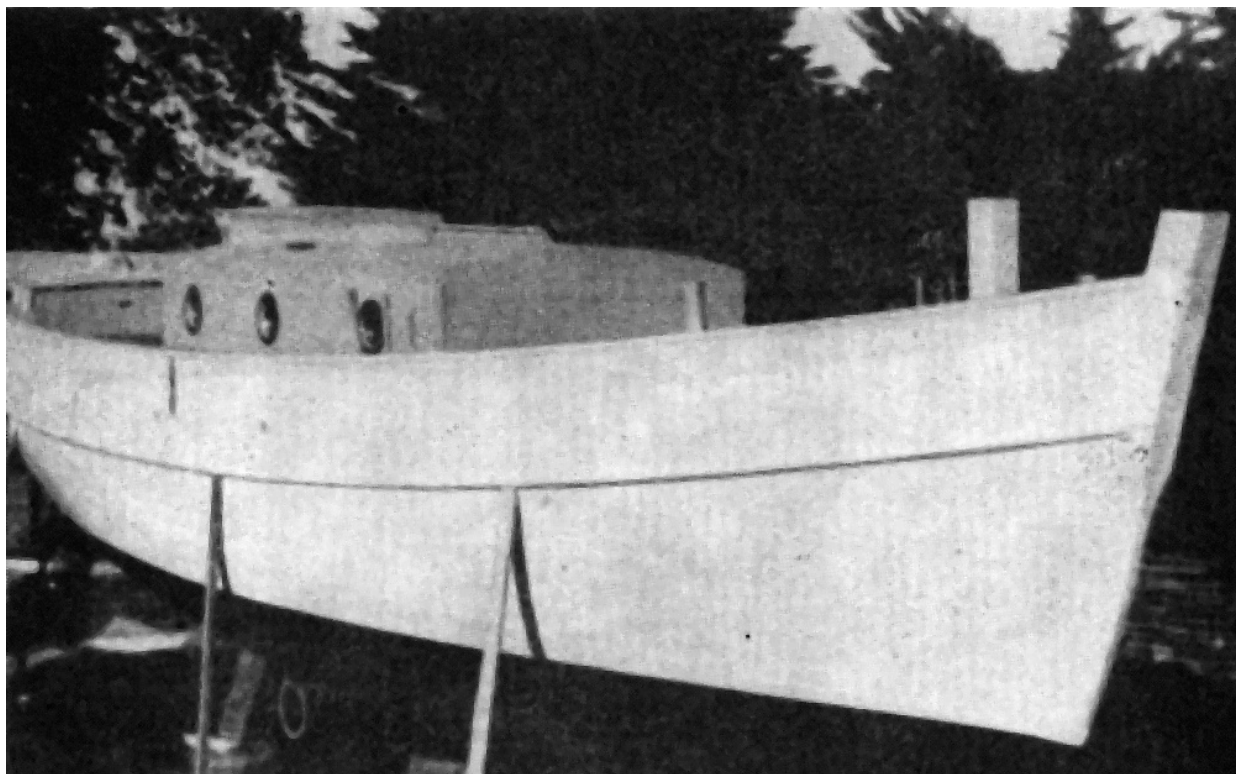




*Жак Ив льо Тумлен (на пробите на Курун — август 1948 г.)*



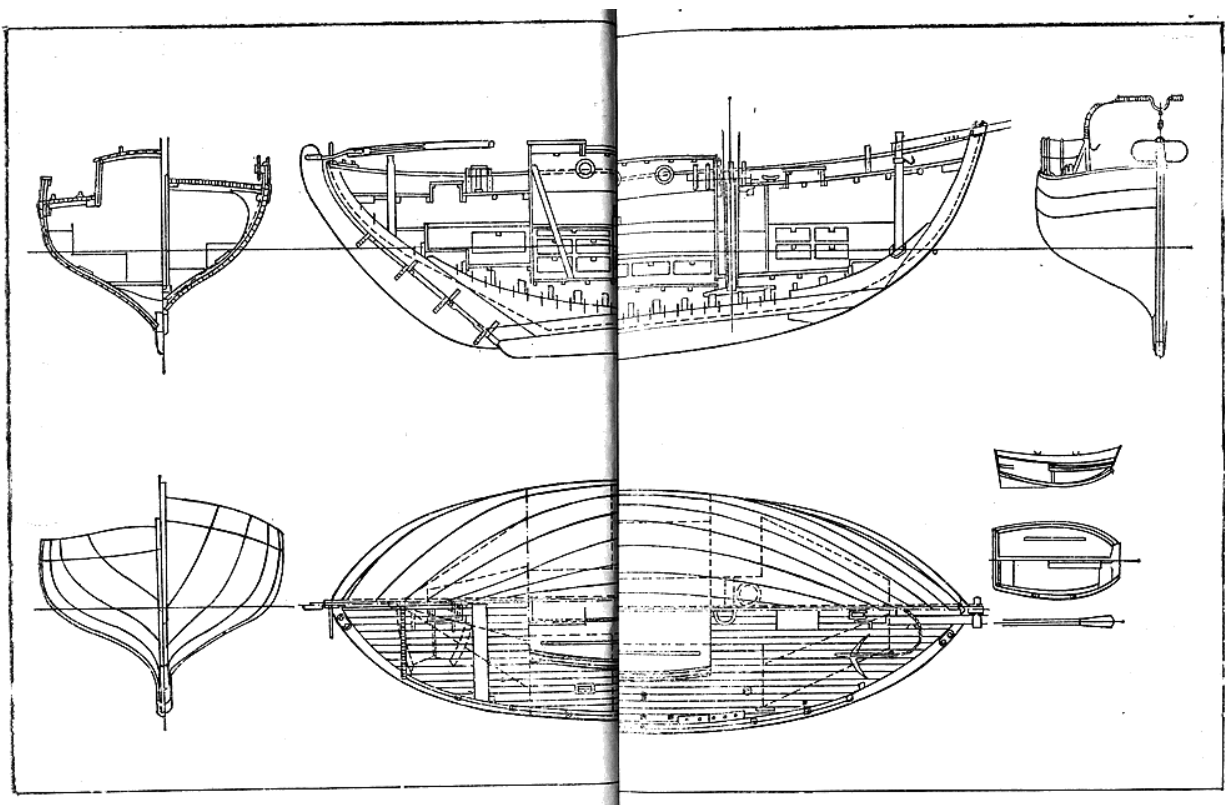
*Курун в строеж*



*Тонер пред корабостроителницата Бюро*



*Гастон Дюфур в Гасконския залив*



План и разрез на Курун

Когато реших построяването на моя нов кораб, имах много точни представи за формите му. Изпитвах особена слабост към „норвежките“ типове, а изработените от Колин Арчер винаги ми са се стрували почти свършени.

Познавах и бях изучил в подробности далечните плавания с малки ветроходи на моите предшественици. Дадох отчасти преценка за *Спрей* и *Файъркрест*. Колкото до *Анаита*, намирам, че е премного яхта; с недостатъчно морска външност, при все че собственикът ѝ, капитан Луи Бернико, осъществи една от най-хубавите обиколки на света, направени досега, и трябва да фигурира наравно със *Слокъм* като един от великите майстори на самотните околосветски плавания. *Айлендърс* на Хари Пиджън ми изглежда наистина много грозен и много лек. Напротив, корпусът на великолепия *Теди* на Ерлинг Тамб ме изпълваше с възхищение и мечти.

Нямах под ръка никакъв чертеж, който истински да ми допада, а не исках да си позволя риска сам да го направя. Налагаше се да се

посъветвам със специалист; но винаги съм бил недоверчив към корабните конструктори; защото, макар и да знаят, общо взето, много неща, понякога пренебрегват някои от тях; а това може да доведе до тежки последици, тъй като в създаването на един ветроход за далечни плавания не бива да има никакви грешки, никаква посредственост. С Дервен, чиито чертежи разучавах от години, нямаше такава опасност. Този конструктор имаше преимуществото, че е плавал, притежавал е кораби и дори корабостроителница. Не трябва да имаме доверие на хора, които строят кораби, но сами не са били никога заливани от морска вълна.

Случаят с Дервен не беше такъв. Когато притежавах първата си яхта, често сме спорили с него за морски кораби и далечни плавания. Невинаги сме били на едно мнение и той ми казваше: „Лудост е да се предприема с кораб като вашия нещо друго, освен близко крайбрежно плаване.“ Аз не му казах как възнамерявам да използвам новия си кораб и в заглавието на чертежите той го бе кръстил „яхта за риболов“.

Курун е „норвежец“ със следните характеристики:

Най-голяма дължина	10 м
Дължина по водолинията	8,36 м
Най-голяма ширина	3,55 м
Ширина на водолинията	3,20 м
Газене	1,60 м <sup>[7]</sup>
Водоизместване	8,5 т
Баластен кил	1900 кг

Корпусът е мощен, добре защитен, притежава голяма начална устойчивост с добра плавателност. Има облика на слабо наклоняващ се кораб, сух и с меки движения. Дългият баластен кил и равновесието на водолиниите са основни фактори за много добрата устойчивост при поддържане на курса — което е важно.

Корабът е изцяло покрит с палуба и става истинска херметическа кутия, когато всички отвори са задраени<sup>[8]</sup>. Те се състоят от два входни люка отпред и отзад и един на рубката. Последната беше с възможно най-малки размери: дължината ѝ е само 3,07 м, с проходи за минаване



напред, широки 0,71 м. Палубата има една особеност, с която не са свикнали на малките яхти: отсъствието на кокпит<sup>[9]</sup>.

Кокпитът прекъсва неестетично палубата, а освен това намалява здравината ѝ. От друга страна, отнема от вътрешността обем, ценен за обзавеждането. Възприех едно просто разрешение: вахтна седалка, която има преимуществото, че позволява на рулевия да се намира на самата палуба, с други думи, улеснява маневрите (вместо да го принуждава да прекрачва кокпита). Освен това при такова решение задната палуба остава свободна — за да се постави там малката лодка<sup>[10]</sup> и подпорите, които всъщност няма и къде другаде да се поставят.

Палубата е опасана с фалшборд<sup>[11]</sup>, висок 0,29 м; това е необходимо както за сигурността на екипажа, така и за да се избегне падането на материали зад борда.

Стъкмяването е класическо: добрият стар кутер е с традиционния гафел<sup>[12]</sup>, с разтеглена по дължината ветрилна повърхност. Височината на мачтата е намалена до минимум: девет метра над палубата. Четири ванти<sup>[13]</sup> от двадесет милиметра на всеки борд, с двата предни фала<sup>[14]</sup> и щага<sup>[15]</sup>; така практически мачтата на яхтата не може да се счупи. Бакщагове<sup>[16]</sup> няма. За далечни плавания такелажът<sup>[17]</sup> трябва да бъде опростен и много здрав.

Мнозина се присмиваха на бушприта<sup>[18]</sup>: три метра извън корпуса. Все пак много напред закрепеният кливер<sup>[19]</sup> забележително съдействува за центроване на равновесието, особено при халфвинд<sup>[20]</sup>. В Тихия океан бях принуден да прибегна до един голям бамбук, който използвах като подвижен бушприт, стърчащ шест метра пред носа. Един малък плосък кливер, вдигнат на края, позволи на яхтата да поддържа курса със завързан рул и при курс бакщак<sup>[21]</sup>, а това съвсем не е безинтересно.

Курун е безупречен ветроход и бих сметнал за светотатство поставянето на мотор — някаква купчина железария — в хубавия дъбов корпус. Ветрилото е най-прекрасното средство за придвижване. То позволява по-добре да се чувствуват и използват природните сили. Поставя човека по-близо до живота и развива в него по-остра чувствителност. Това изисква, без съмнение, едно продължително

запознаване със законите на Еол и Нептун<sup>[22]</sup>, които трябва да се знаят във всичките им тънкости, включително необяснимото...

Ветроходецът се надсмива на скоростта, която съвременният човек бясно търси и безспир увеличава. Той е от друга епоха. Знае, че здравата изработка на всяко нещо изисква не само усилия, но и необходимото време.

Развитието на машината е объркало много понятия. Благодарение на нея един болнав човек може да вземе връх над друг, по-силен. Тя прикрива незнанието и слабостта. Един мотор на борда спасява от неприятности невежия, който е попаднал по своя вина в лошо положение. Морякът ветроходец трябва да знае и най-вече да предвижда. Ветроходството е прекрасна школа.

От Дервен исках само чертежи за формите. Той държеше да ми изработи и чертежите за ветрилното стъкмяване, както и строителния чертеж.

Корабът беше окончателно замислен на хартия, но построяването му щеше да бъде продължително, трудно, понякога разочароващо. Малко неща се намираха във Франция, навсякъде царуваше черната борса. Освен това корабостроителят имаше грижи, които не му позволяваха да се занимава постоянно с моя кораб, както ми се искаше. Колкото до вземанията ми като пострадал от войната, на които разчитах за довършването, снабдяването и донагласяването на *Курун*, то се оказа една сложна работа, която се проточи дълго, въпреки благоприятните условия, благодетелстващи моряците-рибари. Тези забавяния бяха още по-катастрофални поради обезценяването на парите, които следваха едно подир друго като океански вълни.

*Курун* трябваше да се изработва мъчно, търпеливо, част по част.

По начало нямаше нито дървен материал, нито нитове. Хангарът, под който щеше да се строи, не беше завършен.

Докато чаках започването на това трудно строителство, хрумна ми да отида малко на риболов — нали трябваше да се яде!

Купих една съвсем малка ветроходна лодка, *Табу*, която мой приятел ми продаде за петнадесет хиляди франка като на приятел. Но опитът ми не излезе сполучлив, а ми донесе разочарования. Заради някаква глупава формалност Морският надзор ми създаде без



основания много затруднения. Не ми дадоха рол<sup>[23]</sup>. Все пак излязох на море, но бях заплашен, че при „втори случай“ ще бъда даден под съд. Лишен от рибарски рол, трябваше да се преустроя като любител. Но веднага ми забраниха да продавам рибата. Нещастieto ме преследваше. Принуден бях да продам лодката си.

На 9 септември 1946 година стана чудото! Започнаха *Курун*. Тъй като в корабостроителницата на Леру нямаше място, Мулек и аз пристъпихме в съседната корабостроителница към „разчертаване на корпуса в зала“: това представлява начертаване на кораба в истинска големина върху съвършено равен под. Работата беше колкото вълнуваща, толкова и прецизна: всички линии съответствуваха на чертежа с точност до една десета. Имах странно впечатление: корабът ми изглеждаше малък. В следващите дни бяха изработени шаблоните и формата за отливане на кила. Издялаха вълнореза, набора на носа и набора на кърмата. Беше хубаво начало, но трябваше дълго да останем там.

На 29 декември в Кроазик пристигна баластният кил, отлян благодарение услужливостта на заводите Дюбижон в Нант. Създадоха ни грижи и килболтовете, които трябваше да се преправят. Накрай килът бе поставен на място на 21 януари 1947. Последва нова пауза и едва в края на март закрепиха шаблоните. Едва през май започна истинската работа. Чудесно беше да се гледа как Мулек и Марсел работят. И двамата бяха царе на теслата и рендето. Моето постоянно присъствие и особено изискванията ми за съвършенство ги дразнеха малко. Твърдоглави бретонци, Мулек и Марсел неведнъж роптаеха, но впоследствие станахме много добри приятели: нали идеалът ни беше общ?

Трудно беше да се намери добра акация за ребрата. Шайбите за нитоване ми създадоха доста грижи, трябваше да се изковат отново една по една.

Най-после, на 29 май, започна поставянето на корабните ребра. Бяхме четирима, за да ги огъваме още при изваждането им съвсем горещи от казана; сечението им беше 45×50.

Вечерта четиридесет и четири ребра бяха сложени на място; но приключихме едва на третия ден; добра работа бяхме свършили.

Скелетът заприличваше постепенно на кораб.

На 9 юли стана голямо събитие. Валеше, в открито море духаше силен вятър. Облаците се нижеха бързо над пристанището. Подходящо време, за да се яви синът на *Тонер*. Тая сутрин яхтата бе извадена навън и за пръв път можех истински да ѝ се възхищавам, тъй като хангарът, гдето бе строена, е толкова малък, че човек може да се завърти само около кораба.

Всички бяха доволни от хубавия корпус. Нищо не дразнеше окоето. Обикалях около него и го гледах от всички страни. Беше съвършен.

Корабът бе изтеглен в горния край на плажа, който бе видял вече пускането на *Тонер*. Там щеше да остане още няколко месеца за довършване. Нямаше оковки, а без тях не можеше да бъде пуснат на вода.

Не оставах без работа, продължавах маджунисването, боядисването и други дребни работи; но трябваше да се чака есента, за да започнат в работилницата работата по обзавеждането. Имах време да го изучавам надълго и с точност до сантиметър.

Бях начертал много проекти за вътрешно обзавеждане; но се спрях на най-простото и най-практичното решение. Често в малките яхти искат да поставят много неща, а това довежда до разпределение, съвсем неудобно за всекидневния живот. Тъй като моят кораб щеше да бъде единственото ми жилище в продължение на няколко години, важно беше да си създам достатъчно удобно помещение, приспособено за живот не само в пристанище, но и в открито море, нещо много различно.

Един широк и обемист корпус, като този на *Курун*, дава възможност за такова обзавеждане; и аз се постарях да си създам максимални удобства, като си уредих една просторна кабина.

Стигнах до следното решение: две прегради, всяка с отвор (вратата е винаги неудобство в малките яхти) разделят вътрешността на три помещения. Централната част се заема от самата кабина, 3,82 м дълга и 1,82 м висока до бимсите<sup>[24]</sup> на рубката.

При входа, на десния борт се намира кухнята, а на левия — маса за картите. Поместени са и две симетрични кушетки с размери 1,90 на 0,80 м. Над мястото за водните резервоари, до краката на кушетките вляво се намира широк шкаф за дрехи, а на десния борт — голяма етажерка. В стената над всяка кушетка има ниша и долапчета.

Масата за картите е неподвижна — всички карти се поместват лесно и без прегъване в пригоденото за тях чекмедже. Размерите на масата за картите бяха така подбрани, че всичко да ми бъде под ръка. Канцеларските материали, книгите и всекидневната документация, навигационните прибори, часовникът, хронометърът (поставен в съгъваема етажерка) и другите неща — всички имат съответното място.

Корабната оптика, която има също определено място, може да бъде използвана направо от палубата, без да става нужда да слизам в кабината. Едно призматично стъкло предпазва от отблясъци върху масата, а един закрепен върху преградата „hand bearing compass“<sup>[25]</sup> позволява да се следи курсът, без да се променя мястото. Пътевият компас, по който се проверява курсът от палубата, може да бъде наблюдаван и отвътре, през едно правоъгълно стъкло, поставено върху задната част от покрива на кабината. Друг обърнат компас над кушетката на капитана също дава възможност да се следи курсът, без да се става.

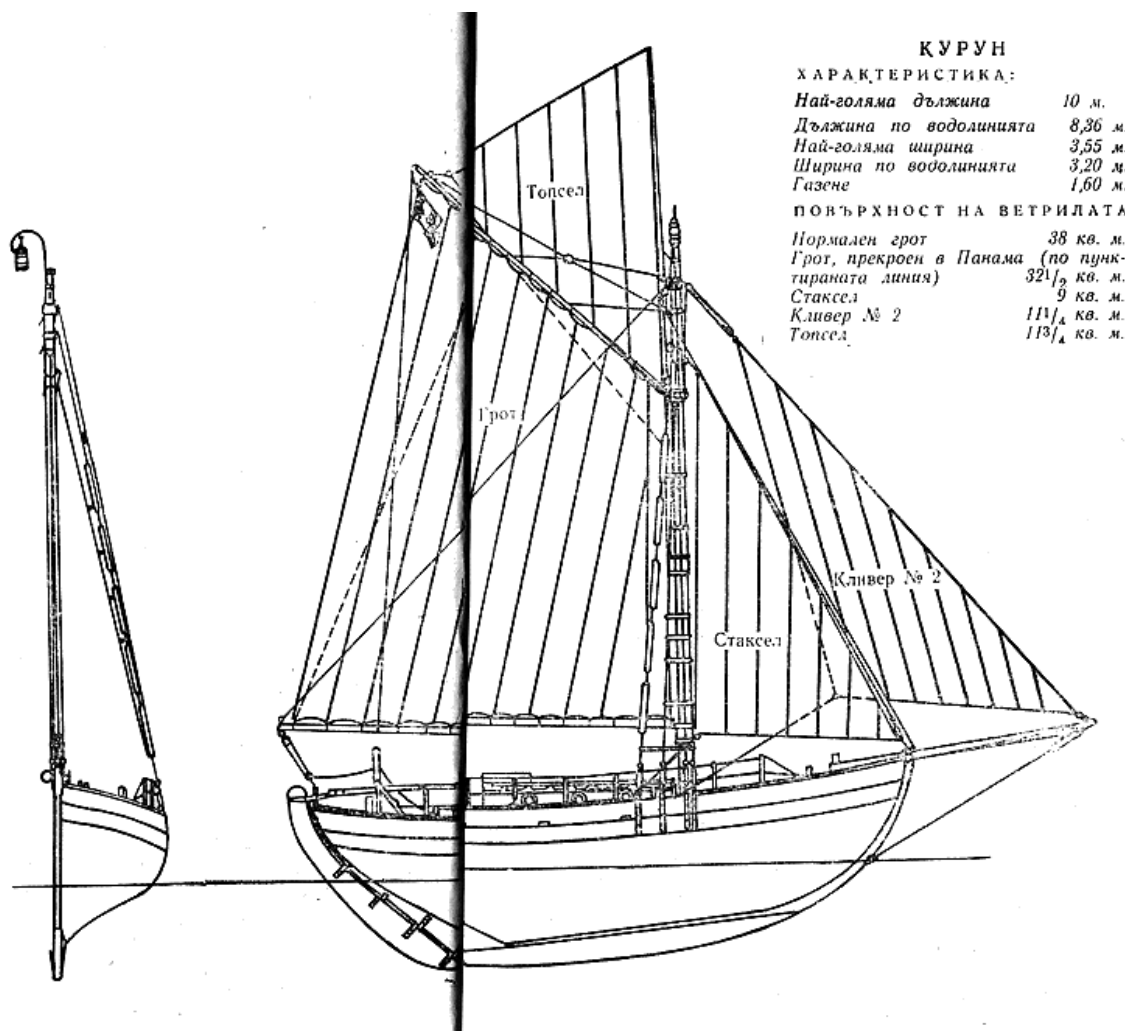
Кухнята е разположена срещу масата за картите. В кухненския шкаф, макар че е прост, не липсва нищо; там могат да се държат добре закрепени чинии, чаени чаши, водни чаши, бутилки за ежедневна употреба. Малката мивка, която се оттича направо в морето, се намира под малка полуротативна помпа Джепи, която докарва вода от резервоарите. Храната се приготвя на петролна печка тип Примус, с двоен кардан, който позволява да се готви при всякакво време, а това е от голямо значение.

В предното помещение и задния склад има по две дълги и широки симетрично разположени койки, които всъщност се използват за етажерки. Под тях се намират големи долапчета и чекмеджета. Тези две помещения са определени за инвентар: предното за ветрила, дребни вещи, инструменти, запасни части и материали за поддържането, а задното за хранителните припаси.

За да създам условия за ред и удобство, направих във вътрешността тридесет и едно широки чекмеджета. Това решение е сполучливо, защото позволява всички предмети да се държат прилично наредени и да не се разбъркват. Впрочем на борда на кораб всеки предмет трябва да има точно определено място, така че всеки момент да може бързо и без суетене да се намери това, което е нужно.

Тоалетната намери своето място в основата на мачтата, срещу предното помещение.

Свободното пространство под пода на помещенията се използва за баласта, котвите, веригите, боите, напитките и някои продукти.



Курун

Характеристика:

Най-голяма дължина 10 м.

Дължина по водолинията 8,36 м.

Най-голяма ширина 3,55 м.

Ширина по водолинията 3,20 м.

Газене 1,60 м.

Повърхност на ветрилата:

Нормален грот 38 кв.м.

Грот, прекроен в Панама (по пунктираната линия) 32 1/2 кв.м.

Стаксел 9 кв.м.

Кливер № 2 11 1/4 кв.м.

Топсел 11 3/4 кв.м.

В края на февруари се наложи *Курун* да бъде спуснат на вода, защото Мулек трябваше да пусне и друг траулер, а моята яхта пречеше на работата. Ковачите успяха да поставят на място само оковките на руля и държателите на вантите. Искаше ми се всичко да бъде завършено, обаче след големи спорове спускането бе решено.

На определения ден, 26 февруари, отидох рано сутринта в корабостроителницата. Беше студено, духаше североизточен вятър. Работата се състоеше в това да се снесе корабчето по намазаните с лой плъзгачи до долния край на плажа през време на отлива.

Не бях много работоспособен, тъй като неотдавна си бях счупил глупаво крака и лекарят ми бе препоръчал да не го движа. Но ръцете ми бяха на място. Мнозина другари, както и някои рибари, бяха дошли да ми помогнат.

Снехме яхтата с голям труд. В началото на маневрата тя тръгна сама и шейната, закрепена с талия за горния край на плажа, се строши. Прилепнал до палубата, преживях няколко вълнуващи мига; яхтата падна и легна, но за щастие дори не се издраска. Килът се бе забил около една стъпка в пясъка и бе омекотил удара. Със своята сръчност в действия, изискващи сила, Мулек оправи положението — няколко часа по-късно корабчето чакаше прилива в долния край на плажа.

Водата пристигна бързо с големия прилив. След малко блискаше кила. Чаках върху палубата с някои мои приятели. Малко по малко яхтата се изправи уверено — това доказваше вече нейната голяма устойчивост. Най-после, в 16,30 часа, след като килът постърга малко по камъчетата, кутерът заплава свободно. Поради силното течение се завъртя бързо и се насочи към котвата, която бях поставил още при отлива. Настъпи вълнуваща минута — строших върху вълнореза една бутилка със символично съдържание, която грижливо пазех. Взел бях

малко вода от морето при Сен Марк, точно от мястото, гдето се е разбил на брега първият ми кораб.

28 октомври 1943 — 26 февруари 1948 — край същия плаж с точност до половин кабелт<sup>[26]</sup> Курун замести Тонер. Това бяха повече от четири години от живота ми, изпълнени с огорчения, но прекрасният корпус беше във водата и аз бях щастлив.

Полурибарският кутер *Сент-Ив*, който чакаше този момент, дойде и ни взе на влекало. Железните оковки на румпела не бяха още готови, затова управлявах с едно весло, закрепено при задните килови планки. И наблюдавах как Курун напредва без усилия във водата.

Кутерът бе завързан с поставени подпори в голямата Жоншер, на същото място, гдето преди време беше вързан Тонер.

Не стоях без работа, но едва на 26 април сложихме мачтата с помощта на една бига<sup>[27]</sup>. Най-после корабът щеше да разпери криле, да заприлича на ветроход.

Първото излизане можа да се осъществи едва на 13 юни. Времето беше много хубаво, бях поканил няколко души приятели да споделят радостта ми. С вдигнато ветрило, отблъскването стана според правилата, без никаква грешка, с „отскок“. Вятърът беше насрещен и за да се излезе от пристанището, трябваше да се лавира. Не познавах още реакциите на яхтата. При все това опънах ветрилата и кутерът тръгна. Сърцето ми се разтуптя, когато натиснах румпела, за да извърша първия завой. Курун се движеше послушно, въпреки слабия вятър. Забелязахме, че браздата е незначителна и Курун е готов за път...

Беше хубаво излизане. Върнахме се късно вечерта, когато вятърът се бе засилил и позволяваше на яхтата да покаже скоростните си качества. Явно беше, че има нужда от много баласт, корпусът нямаше още „нищо в корема“. Когато приятелите ми си отидоха, сложих в ред всичко на борда и си легнах доволен. След известно време направих първото си излизане на море сам. Беше неделя, рано следобед, имаше хора да ме гледат — опитни моряци, склонни да критикуват... Отблъскването мина трудно, но правилно. Струваше ми се, че кутерът е още много тежък, за да го управлявам сам. О, ужас! — блъснах силно една лодка — бях на носа и не успях да се върна достатъчно бързо на руля. Самотното излизане с моя ветроход ми се стори колкото хубаво,

толкова и кратко. Вятърът беше силен, времето се разваляше. Бях уморен и при тези условия няхах желание да прекарам нощта навън, пък и корабът беше нестабилен. Прибрах се посред отлива, тласкан от североизточния вятър, с който преодолявах без усилия течението, и се закотвих в басейна на обикновеното си място. Пренощувах на кораба, но не можах да мигна на твърдата кушетка. Времето се бе развалило, цяла нощ слушах как вятърът свири във въжетата, а дъждът шурти върху покрива на кабината. Болки в кръста ме накараха да мисля в тишината на стоянката за всички усилия, за всички изпитания, които ме чакат през предстоящото пътуване. На другия ден, целият схванат, се качих с усилие на малката лодка, за да стигна до кея.

При все че наглед беше готов, около *Курун* имаше още много работа, за да може да тръгне в открито море. *Западните леярни* в Сен Назер ми предложиха услужливо да се заемат с главните работи по довършването.

На 11 юли сутринта потеглих от Кроазик. След известни трудности, главно при преминаване на шлюзите, което извърших сам, късно следобед бях в басейна на Сен Назер. Това голямо пристанище, непригодно за малък кораб, ми създаваше доста грижи, когато маневрирах между корабите. Но сенназерските работилници свършиха чудесна работа. *Курун* доби вид на кораб за далечно плаване. Пространствата, предвидени за запасите от вода, получиха оформени резервоари с обща вместимост триста и седемдесет литра, остроумно монтирани и свързани с кухненската помпа. Кабината бе снабдена с един допълнителен гардероб. Закрепиха стойките за леери с два реда въжета и една стойка за гика. Изработиха гикове от спрус<sup>[28]</sup> за двойните стаксели и едно „бесило“<sup>[29]</sup> на върха на мачтата. Шестстотин килограма отливки допълваха баласта. И още много други дреболии...

На 27 август сутринта всичко беше в ред; отплавах от Сен Назер заедно с баща си, който бе дошъл при мене. Имаше силен вятър, времето не беше привлекателно. Хидрографният кораб *Пол Леферм*, командуван от приятеля ми Угар, наричан „стоманените ръце“, се двоумеше дали да излезе. При все това тръгна и минаването на *Курун* през шлюзите бе много улеснено от умелите и услужливи ръце, които ни подадоха влекало от *Пол Леферм*. Бях щастлив, като гледах добре очертания кутер, потънал солидно във водата поради товара си. Освободих влекалото, вдигнах ветрилата и *Курун* започна да пени

водата. И баща ми, и аз бяхме доволни, като виждахме как корабът едва се наклонява при поривите на вятъра и пътува с голяма скорост. Изминахме двадесет и две мили за три часа и половина. Когато се закотвих този ден в Кроазик, бях изпълнен със задоволство. Мислех с увереност за голямото си пътуване.

Миналата зима възнамерявах да отплавам за Мадейра към средата на август. Разчитах да завърша по-рано работите си. Сега вече сезонът беше напреднал. Липсваха ми още някои необходими неща — една нова малка лодка, плаваща котва и вещите, които имах в Англия. За да замина, трябваше да чакам следващия сезон.

Докато чаках, плавах малко покрай брега, за да опозная по-добре реакциите на яхтата и да довърша точната и внимателна центровка.

Когато времето се оправи, боядисах цялата вътрешност и повторих палубата. Дървото айроко на палубата и покрива на кабината ми създаде грижи: боята, която бях положил миналата година, не можа да изсъхне<sup>[30]</sup> добре и трябваше да я изстърга, после да мина два пласта с минимум, преди да положи три пласта бяла боя. Не исках да лакирам обзавеждането, преди да съм завършил вътрешните работи. Най-после вътрешността стана безукорно чиста и гладка. Тогава се настаних окончателно на кораба и натоварих всичко, което ми беше необходимо за пътуването. Бях мислил и премислял всички подробности в продължение на цяла година; някои дори ме подиграваха за престараването.

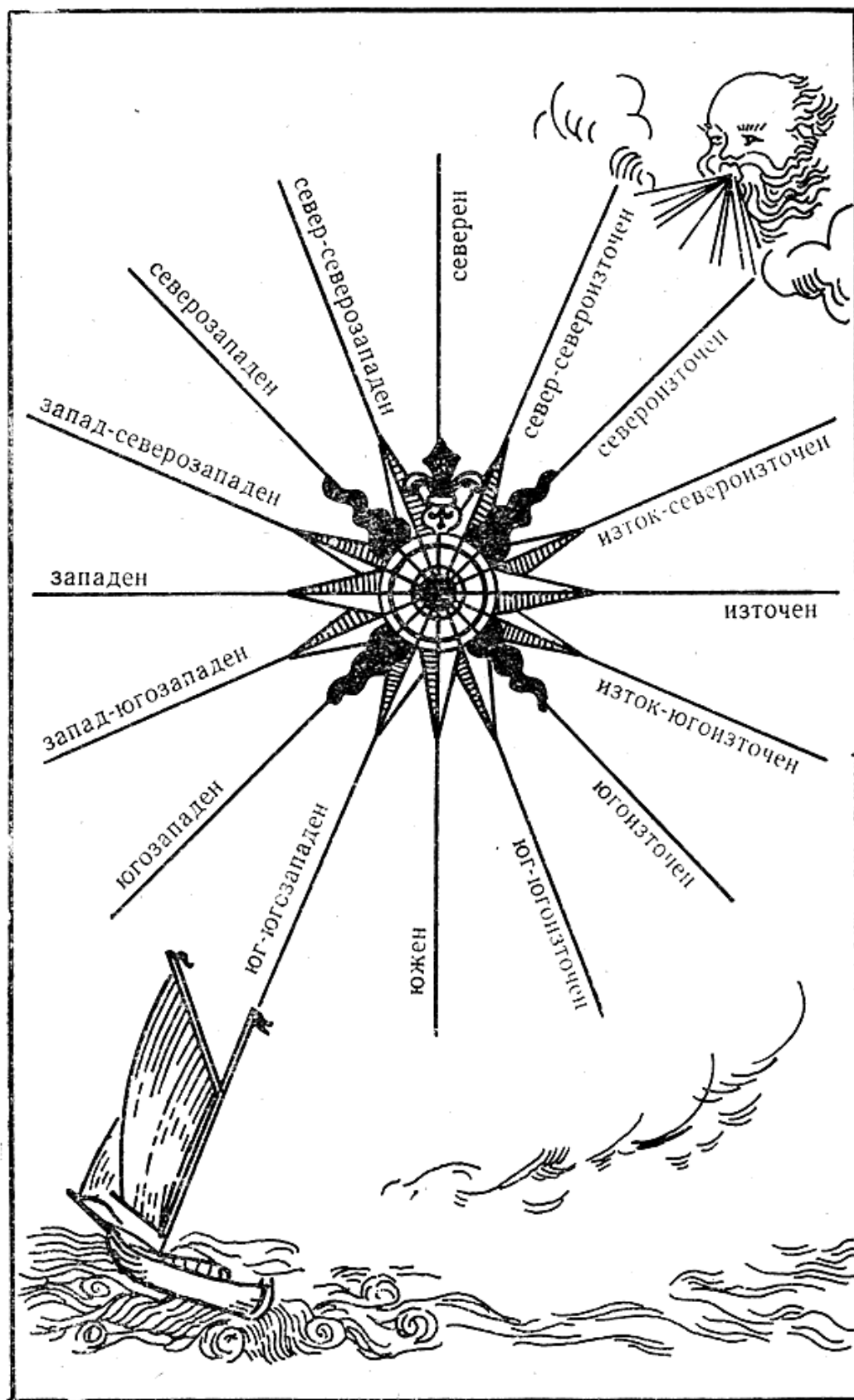
Но каква разлика между седемнадесетгодишното дете, което бе мечтало, и двадесет и девет годишния мъж, който щеше да замине!

Настанен на борда, бях вече скъсал със сушата, а щях в известен смисъл да скъсам и с живота на хората. При все че не изглеждаше така, много неща бях научил през тези богати и плодородни години.

Грижите за моя кораб ме бяха освободили от всякакви желания. Наложил си бях дисциплина, научил се бях по-добре да мисля, по-добре да се опозная, да преценявам съвременния свят и неговата чудовищност.

Бях узрял за пътешествието.





[1] Във Франция под набор се разбира годината, в която всички, подлежащи на военна служба, изпълват възрастта, определена за постъпване в казармата. — Б.пр. ↑

[2] 8,63×3,15×1,40 м. — Б.авт. ↑

[3] Надводната част от носа или кърмата. — Б.пр. ↑

[4] Тип едномачтов ветроходен кораб (яхта) с едно главно и едно предно ветрило. — Б.пр. ↑

[5] Яхтата на Ален Жербо, с която той обиколи сам света през 1924–29 г. — Б.пр. ↑

[6] Тръба, прекарваща през корпуса оста на руля. — Б.пр. ↑

[7] След изпитанията корабът беше снабден с допълнителен баласт. В плаване с всички съоръжения на борда, с хранителните запаси и водата газенето се приближава до 1,73 м, което отговаря на водоизместване с 2 тона по-голямо от предвиденото. — Б.авт. ↑

[8] Херметично затваряне посредством винтови затяжки. — Б.пр. ↑

[9] Вдлъбнатината на палубата, в която седи екипажът при управление. — Б.пр. ↑

[10] 1,80×1,10 м. Проектирана от Дервен. Подобрих я значително, като увеличих свободния борд към носа и подчертах извивката ѝ. — Б.авт. ↑

[11] Продължение на бордовата стена над палубата. — Б.пр. ↑

[12] Вж. речника. ↑

[13] Вж. речника. ↑

[14] Вж. речника. ↑

[15] Вж. речника. ↑

[16] Въжета, които крепят мачтата към бордовете на кърмата. — Б.пр. ↑

[17] Вж. речника. ↑

[18] Вж. речника. ↑

[19] Вж. речника. ↑

[20] Курсове ха яхтата относно вятъра (вж. скицата). — Б.пр. ↑

[21] Курсове ха яхтата относно вятъра (вж. скицата). — Б.пр. ↑

[22] Богове на вятъра и морето в древногръцката митология. — Б.ред. ↑

- [23] Вид разрешение. — Б.пр. ↑
- [24] Напречен гредоред, върху който се поставя покривът или палубата. — Б.пр. ↑
- [25] Ръчен компас за засечки. — Б.авт. ↑
- [26] Кабелт — мярка за дължина, равна на 185,20 м. — Б.ред. ↑
- [27] Дълъг и як прът. — Б.ред. ↑
- [28] Вид дърво. — Б.пр. ↑
- [29] Стойка за вдигане на фенер. — Б.пр. ↑
- [30] Това дърво реагира на обикновените бои. — Б.авт. ↑

### III

## ЗАМИНАВАНЕТО. ПЪРВИ ПРЕСТОИ

Винаги съм искал да тръгна сам. Когато построих *Тонер*, а по-късно и *Курун*, много пъти приятели искаха да споделят някои от бъдещите ми пътувания. Преходен ентусиазъм, без основа и без трайност.

Колкото повече напредваха приготовленията ми, толкова по-ясно виждах, че в деня на заминаването няма да имам пукната пара. Като дявол се бях борил да получа обезщетения на пострадал от войната и бях взел вече по-голямата сума, а на остатъка, който все пак можеше да ми оправи сметките, бях сложил кръст.

Но това безпаричие никак не ме обезкуражаваше.

За да замина, чаках само материалите от Англия. Най-после един рибар от Ил-дьо-Сен, който се бе отбил в едно пристанище на английски Корнуел, ми ги донесе.

Моите родители се тревожеха, като виждаха, че датата на заминаването приближава и ще отплавам сам. На 13 август ми изпратиха Гастон Дюфур, който искал да пътува и чийто вуйчо те познаваха.

Този двадесет и пет годишен младеж от добро семейство пристигаше от Виетнам, където бе воювал две години. Здравеняк, спортист, той бе плавал с малки яхти и можеше да управлява кораб. Направи ми добро впечатление.

На 4 септември отидох в Париж да се сбогувам с родителите си. По тяхно настояване реших да взема Дюфур.

Последни покупки в столицата: от хидрографната служба купих цяла поредица необходими мореплавателни пособия. Тъй като няха пари, не можах да купя по-голямата част от картите, които щяха да ми трябват през втората част от пътуването. Този пропуск впоследствие ми създаде доста грижи. Но какво друго можех да сторя?

На 7 се върнах в Кроазик и закарах яхтата на кея. Натоварих последните материали, дрехи, книги, продукти. Наредях, намествах.

Претоварената яхта леко потъна.

Късно следобед на 13 дойде да се настани на борда и Дюфур. Странно нетърпелив да тръгнем, той прояви недоволство, че трябва да стоим още няколко дни в Кроазик: задържаха ме още някои работи и чаках посещенията на баща си.

Освен това времето не беше много благоприятно за тръгване, така че трябваше да отложим за средата на септември. Най-после определих деня: 19 следобед.

Сутринта бях много зает. Последни покупки, продукти, попълване на запасите от вода. Уредих дълговете си. За последен път обядвах с баща си на сушата.

Опразнен от летовниците, Кроазик изглеждаше много тих. Прекосих смълчаните улици. Малкото пристанище ми се стори още по-спокойно, по-привлекателно със старите си къщи и гранитни кейове.

Беше ден като всички други, вече сив, по-малко топъл, предвещаващ есен.

Заминаването ми не се знаеше. Не обичам бърливостта и не бях го разгласил. На някои добри познати си позволих все пак да кажа преди няколко дни, че имам намерение наскоро да отида до Мароко.

На брега бяха дошли неколцина близки, които знаеха, но бяха запазили мълчание. Бях доволен. *Курун* ще замине съвсем тихо, незабелязано.

Баща ми бе подредил с особено старание малките бурета върху покрива на рубката. Тук бяха и най-близките ми приятели — Андре Блине и Жан Килгар-Жано, който току-що бе пристигнал от риболов с малката си моторница *Л'Ендонтабл*; Жан-Мари Юдел, също мой добър другар, макар и по-възрастен; няколко души от семейството ми, неколцина приятели на Дюфур, една приятелка, деца. Не исках майка ми да присъствува. Големите плавания не са за жени. При все че спокойният вид на Кроазик не бе променен, отплаването на *Курун* беше началото на едно околосветско пътешествие!

Отливът бе настъпил. 16 часа, готови сме за потегляне. Отвържи носа! Вдигам стаксел № 2. Прибирам на кърмата последното въже, прекарано двойно през стълбата на кея. Поради заслона от къщите яхтата се отдалечаваше почти незабелязано. Яките ръце на моите другари ми помогнаха да вдигнем бързо грота и да го натегнем докрай.

Курун потегли много бавно към изхода на басейна, така бавно, сякаш не се решаваше да напусне познатата обстановка.

Но ето че се разтърси, вятърът задуха. С вдигнати ветрила яхтата набира ход. Кейовете, естакадите, дългите вълноломи от гранит, всичко премина бързо пред очите ми като насън. Хвърлям последен поглед към пристанището, към старите покриви и високата камбанария. Една приятелска ръка ми маха за сбогом от фара.

Малкият вимпел, който нарядко вдигам, гордо плющи на върха на мачтата. Заобикалям фара, вълноломът закрива изгледа към града. Очите ми впрочем са вече насочени към открито море. След три години може би...

Вятърът е умерен, но Курун, добре притиснат под всичките си ветрила, се движи бързо. На няколко разтега, борд до борд ни придружава *Л'Ендонтабл*. И двата кораба държат курс към запад. Щастливи сме, че сме заедно. Разделяме се при Бас-Кастуйе. Вълнуващи са тези моряшки привети от люшкани кораби.

„Бъди внимателен!“ — заръчва баща ми, когато се прегръщаме. После всички се прехвърлят. Оставам сам на руля, седнал на вахтната скамейка. До мене е само Дюфур.

Двата приятелски кораба още плават борд до борд: Жано не се решава да завие. Но фарът на Кроазик е станал съвсем малък на хоризонта. Най-после с един решителен замах той отклонява руля. Курун и малката моторница бързо се отдалечават един от друг. Дълго следя с поглед мъничкия бял корпус. Ето ни сами в морето. Всички рибари са се прибрали. Времето е хубаво, тихо, духа слаб юг-югозападен вятър.

В 17 ч. и 40 м. минавам на един кабелт от познатата вежа на Бонен-дю-Фур.

При залеза небето имаше лош вид, нищо добро не мога да очаквам от времето. Освен това казали ми бяха, че бюлетинът за времето съвсем не бил насърчителен. И баща ми дори ме бе посъветвал да се закотвя под Бел Ил, за да видя „какво ще се случи“. С настъпването на нощта смених стаксел № 2 с № 3.

Оставих Дюфур на руля, защото бях изморен и отидох да се изтегна на кушетката. Не след много се разкаях и станах. Добре направих, защото моят спътник поддържаше точно курса, но в северозападната четвърт вместо в югозападната четвърт! Ай! Изправих

грешката му. Това невнимание можеше да бъде фатално, защото отивахме право върху камъните. Изпратих Дюфур да си почива. Предпочитах аз да съм на руля, докато се отдалечим от брега.

В полунощ пуснах лага и определих мястото си на картата. Вятърът духаше от юг, после от юг-югоизток. *Курун* следваше добре курса, начертан на пътевата карта.

В един часа събудих Дюфур да ме смени на руля, после отидох и се изтегнах. Светлините на фаровете бяха чисти.

Дремнах малко, но скоро вятърът се засили, бурята настъпи заедно с дъжда. Беше толкова силна, че малко по-късно трябваше да се кача на палубата, за да завия три пъти ветрилото около гика.

После си легнах отново, но не за дълго, защото времето се разваляше. Към 2 ч. и 30 моят спътник ме повика на палубата. Дюфур бе допуснал времето да го изненада. Десният планшир беше във водата и морето стигаше до основата на рубката. Вярно е, че за първа нощ на море това беше много за него. Изплашил се бе: „Побързайте! Побързайте!“ Но като знаех, че кутерът няма никакво намерение да се преобърне, сложих спокойно противодъждовното си облекло и без бързане се качих на палубата. Така щях най-добре да вдъхна доверие на спътника си. Отидох на носа и без да се бавя, с един замах сних стаксела. После навих почти докрай грота: седем оборота. *Курун* стана съвсем послушен. „Сега, дядо Еол, можеш да си духаш. И обърни лодката, ако можеш!“

Изпратих Дюфур да си легне. Хванала го бе впрочем и морската болест.

Краят на нощта не беше добър — силен вятър и проливен дъжд. Морето се бе набраздило и разпенило. Поддържах сегашния курс югозапад, бях отпуснал гротшкота, за да може гротът едва да се изпълва: ветрилната площ беше голяма. Малкият кораб потреперваше при поривите, но аз имах пълно доверие в здравината му. Нищо не можеше да поддаде.

На разсъмване времето заплашваше отвред.

„Висока зора, малко ветрила!“ — съветва поговорката.

Малко по-късно скритото слънце все пак показва „ванти“.

*Слънце с ванти,*

## дъжд и вятър

си мърморя аз.

Не очаквам нищо хубаво. Мисля си, че моят спътник едва ли ще бъде във форма, когато се събуди. От друга страна, и аз бях уморен, защото бях спал малко предната нощ. Затова завивам и поемам курс към Бел-Ил, който още не се вижда.

Към края на утрото вятърът спадна и аз развих навивките на грота. Когато отминахме нос Кердонис, вятърът се засили отново, но Курун бягаше вече на завет.

За да подготвя закотвянето, трябваше да сляза в помещенията; но при този страничен вятър яхтата не можеше да поддържа курса със завързан рул и силно се отклоняваше към вятъра.

Вълноломите на Пале вече се виждаха. Събудих Дюфур, който не можеше да разбере къде се намира. Един голям катер, който се бе укрил, както изглежда, през нощта в пристанището, излизаше внимателно! Беше от Кроазик — поздравихме се с удоволствие.

В 12 ч. и 30 мин. се закотвих близо до северния вълнолом.

Добре, че реших да се укрия — времето се влоши: в Залива<sup>[1]</sup> връхлетя буря от югозапад.

Гледах как облаците бягат над цитаделата, която се издига над пристанището, и се безпокоях как ще пресека Залива, тъй като есента напредваше.

Трябваше да останем няколко дни в Бел-Ил. Времето е непостоянно и бурно: през нощта вихрушките се редуват с вятър и дъжд. И без това насрещният или почти насрещен вятър не предразполагаше към отплаване.

Бях сигурен, че ще настъпи време с вятър откъм брега и тогава ще го използваме. Всъщност този непредвиден престой не ми е неприятен.

Бел-Ил е твърде красив остров, който в края на септември става още по-привлекателен, защото няма вече летовници. Брегът е живописен, с малки заливи и плажове непосредствено до полето.



Направихме няколко разходки пеш, ядохме ябълки из нивята и се упражнявахме в стрелба с пистолет.

На 24 небето се попроси, на 25 барометърът се покачи; изглеждаше, че ще се появи бреговият вятър. В неделя сутринта видяхме последната френска яхта: хубавата и „расова“ *Феруел* на господин Марен. Предполагам, че това беше последното ѝ излизане, преди да си прибере стъкмяването. Да се прибере ли? *Курун* щеше да потегли!...

Изпитвах доста особено чувство. Всичко бе събрано, бях заминал... и не бях заминал. Но вече ми се струваше, че Кроазик е много далече...

26 септември — мисля, че можем да потеглим. Ето защо вдигам тревога рано сутринта. Зареждаме с вода и пресни продукти.

Хубавото време се установи, но с пълно затишие. Барометърът се бе спрял на 769. Предполагах все пак, че вятърът ще дойде. В 16 ч. и 10 мин. потегляме. По водата няма нито бръчка. Бавно, с гребане изкарвам *Курун* от изхода. След като се отдалечих на няколко кабелта, прибрах дългите гребла. Не оставаше нищо друго, освен да се чака.

В началото течението ни отнесе към нос Тайфер, после в обратна посока към Кердонис. Не можехме да правим нищо, освен да се любуваме на вечерта. Беше прекрасна.

Към 21 ч. откъм брега се появи свенлив полъх. Не се лъжех — вдигнах всички ветрила. Този път вече наистина заминавахме. Когато маневрирах, случи ми се неприятност — загубих си лулата. Тръбата се счупи точно на мястото, където я стискам между зъбите си, и тя падна в морето. Бях много опечален, защото много държах на лулата си, макар че не пушех. Глупаво е да си привързан към лула, с която не пушиш. С тази лула, купена преди войната в Англия, не се бях разделял. Струваше ми се, че изпитвам чудно удоволствие, когато я държа в устата си. Понякога бях слагал и тютюн, но много нарядко, тъй като просто се поболявах от него.

Изкачихме протока на десен халс, за да заобиколим острова от север.

В 22 ч. и 50 мин. лягам на дрейф, понеже бяхме преминали Пулен и тогава поех курса, прочертан на картата — юг-72-запад по

компаса. Бяхме готови за пресичане на Залива. Вятърът беше слаб — от северозапад.

В 23 часа пускам лага, като отбелязвам местоположението ни върху картата.

Вятърът се оформя, лагът започна бързо да се върти. Нощта е красива, разсичана от силната „метла“ на фара Голпар, който след няколко часа едва блещукаше на хоризонта — последна светлина от сушата, от Франция...

Когато се разсъмна, наоколо имаше само море, нищо друго, освен море.

Курун беше сам върху безкрайната шир и браздеше водата с хубав ход при силен източен вятър.

На борда имах едно писмо, което можех да отворя на не по-малко от четиридесет мили от брега. При заминаването ми една девойка ме бе помолила да ѝ разкажа пътуването. „Това е тайна — отговорих аз — инструкциите за пътуването са запечатани според обичая в плик — ще мога да ги прочета едва на четиридесет мили от брега...“ Тогава тя ми мушна един плик, който трябваше да бъде отворен на същото разстояние. Прочетох пожеланията ѝ: „Хубав вятър, хубаво море!“ Дюфур спеше. Бях сам на руля; моят Курун ми се стори малък и лек върху безкрайния океан — няколко квадратни метра дъски! „Не е ли лудост да обикаляш света така?“ Гледана от човешки мащаб, земята ми изглеждаше такава, каквато е — необятна. Някакъв глас ми казваше сякаш от далечината: „Ти не си с ума си. Върни се!“ Мислех за родителите, за приятелите си, за дългото отсъствие... Но една непреодолима сила тласкаше Курун напред. Стиснатата ми ръка го държеше точно на курс юг-72-югозапад по компаса.

В 9 часа един параход, който пътуваше на север, мина пред носа.

Времето е много хубаво. Дюфур и аз се сменяме на руля, защото не е възможно да оставим яхтата да пътува сама. Със задоволство забелязвам, че Дюфур управлява съвършено и поддържа добре курса, нещо, което невинаги е лесно при попътни ветрове.

28 септември. Звездната нощ е чудесна. Управлявам по една от тия звезди. Вятърът е добър. Истинско удоволствие е да гледаш как се върти лагът.

Сутринта вятърът се засили, морето се набразди, небето е мрачно.

Към обяд вятърът отслабна, после стихна. Скоро настъпи безветрие и в 14 ч. и 45 мин. трябваше да свалим всичко, защото стъкмяването се напруга от вълнението.

Използуваме случая да си легнем рано. Фенерът е запален, всичко спи.

29 септември. От изток духна лек вятър. Качвам се на палубата в 3 ч. и 15 мин., за да вдигна ветрилата и да тръгнем на път. Вятърът се засилва постепенно.

На разсъмване видимостта е лоша. Неприятно бях изненадан, като погледнах стъкмяването. Оковката на гафела — вилката, се е изкривила и гризе мачтата. Причината за това деформиране е последната ванта, която е била прищипана от вилката. В 7 часа снемам грота, за да видя отблизо тази оковка. В 8 и четвърт го вдигаме отново, без да сме успели да поправим нещо. Впрочем вятърът се бе усилил много.

Времето се разваля. В 8 ч. и 45 мин. навивам шест пъти грота около гика. Заредиха се вихрушки. Развълнуваното море се разбушува. Питам се дали няма да бъда принуден да щормувам. Оковката на гафела държи по-добре.

Курун пътува с голяма скорост и в 10 ч. и 10 мин. пресичаме курса Уесан-Финистер — „железния път“, както го наричат поради многобройните параходи, които вървят един след друг по този курс — един от най-оживените в света. Виждат се множество кораби.

В 11 часа минаваме на по-малко от кабелт от един кораб за лов на тонове от Етел, който под намалени ветрила и със спуснати въдици пътува на юг. Красива гледка е такъв кораб! Въпреки здравината му, като го гледа човек как се издига върху гребените на вълните и изчезва в падините, ще помисли, че е малка лодка. А Курун сигурно изглежда още по-мъничък. И той е красив навярно с червените си ветрила. Поздравяваме се с топлота и чистосърдечие, присъщи само на морските хора. „Здравейте, момчета!“ Думите се губят във вятъра. Това е последният наш кораб, който виждаме.

Към обяд вятърът стихна, почти спря. В 13 ч. и 15 мин. снемам грота. Рибарският кораб прави същото, тъй като това вълнение е убийствено за стъкмяването.

Хрумна ми да обърна оковката на гафела — така може би ще работи по-добре. Но когато в 15 часа вдигам отново грота, вилката се деформира още повече, така че десет минути по-късно трябва пак да свалям ветрилото.

Ето ни лишени от грот в открито море. Глупава работа — и то само заради една дефектна оковка, която бих могъл да заменя, ако имах пари.

Склонен да критикува, Дюфур постоянно мърмори. Обяснявам му, че не съществува никаква опасност за кораба. Опитвам няколко комбинации на ветрила, но Курун се влачи по водата.

Когато мръкна, вдигам щормовия грот. Със стаксела корабът отлично поддържа сам курса. Но с този полъх от юг-югоизток лагът дори не се върти.

*30 септември.* На разсъмване вятърът духна от изток, после от североизток. Задържа се. Яхтата върви едва с 3 и четвърт възла по лага, но скоро увеличавам скоростта ѝ, като вдигам балонния кливер.

След обяд вятърът е незначителен. Използвам това, за да поправя, доколкото мога, оковката. С помощта на стяга и боен чук успявам да я оправя донякъде.

Възнамерявам да обърна към испанския бряг, за да поправя както трябва гафела. Ла Коруня? Ферол? Разучавам лоцията<sup>[2]</sup> и правя изчисления. Не ми харесва да навлизам в Залива по-навътре от нос Финистер.

Все пак в 19 ч. и 5 мин. вдигам грота и потеглям отново. Вятърът се е възстановил от север-североизток. Времето е хубаво.

*1 октомври.* Гафелът силно е трил върху гротфала. Поради това в 0 ч. и 10 мин. трябва да снема грота, за да прекарам наново талията, като сменя краищата. При това вълнение операцията не е много лесна и трябва да правя акробатства по стъкмяването. Най-после в 1 ч. и 40 мин. мога да вдигна грота.

От 0 до 24 ч. Курун е изминал по лага 90 мили при силно вълнение от северозапад, после от север.

Решавам да отида във Виго — така ще бъда извън Финистер, една грижа по-малко. Нямам подробна карта, но влизането във Виго е лесно.

2 октомври. Курун се движи добре със силния вятър от североизток.

В 2 часа трябва да навия три пъти ветрилото около гика, тъй като вятърът още се засилва. Яхтата върви със страшна скорост към брега. Видимостта е много добра и очаквам да видя фаровете.

В 3 ч. и 50 мин. Дюфур, който е на вахта при руля, забелязва един фар откъм левия борт: в 4 часа разпознавам Вилано; в 4 и 10 мин. Ториняна, най-западния нос на Испания.

Не ни остава нищо, освен да се спуснем по вятъра и покрай брега да слезем до Виго.

Плавам на няколко мили от брега. При разсъмване разпознавам връх Алто, който се извисява величествено над дивия и стръмен бряг. Вятърът носи откъм брега мирис на степ и изтравниче; приятно е да вдишаш мириса на сушата, дори само след няколко дни на море. Множество птици са накацали по водата, други летят наоколо — трябва да има риба. Времето е хубаво, чувствам се щастлив. Позволявам си да събудя Дюфур, за да се порадва на сушата, която се събужда. Посреща ме зле: виждал достатъчно красиви изгреви във Виетнам!

В 8 часа минаваме покрай нос Финистер — този „Celticum promontorium“<sup>[3]</sup> и „край на земята“, поразявал въображението на древните.

За нещастие, видимостта е лоша и не мога да се възхищавам на залива Коркубион.

Скоро ще престанем да виждаме замъгления бряг, въпреки неговата близост. Поемам безопасен курс, който минава извън банката Байо де лос Мексидос. Яхтата лети като светкавица. Към обед отминаваме нос Корубедо, като плаваме доста близо до опасните скали, които защитават брега на това място; след това с левия борт

отминаваме островите Салвора, Онс, Онца, за да минем подветрено на островите Сиес.

Хубавата крайбрежна разходка, при която виждаме няколко яхти с горда осанка, завършва. Появи се нос дел Хоме в северната страна на залива Виго. Снемам гафела, за да прекарам фалина за знамето. После, в 17 ч. и 30 мин. отминаваме отблизо нос дел Хоме; вятърът спадна и ние влизаме с вдигнато знаме в хубавия залив на Виго.

Красотата на този залив е в планините, които го обкръжават и се издигат до шестстотин метра; откъм открито море е защитен от островите Сиес. Заливът се врязва дълбоко в сушата и чрез тесен проток стига до малкия залив Сен Симон, който прилича на езеро.

Заслонени от сушата, ние се озовахме в пълно затишие и променливи ветрове. Водата беше съвсем гладка под гъстата пелена от мазут, дар на прогреса, и *Курун*, се плъзгаше безшумно. Делфини разсичаха от време на време огледалната повърхност.

Корабната карта, твърде обща, не дава никакви подробности за пристанището, което приближаваме. Трябва да си отваряме очите. След като се подвоумихме пред рибарския пристан, продължихме на изток; това беше добра идея, защото скоро видяхме тънките мачти на яхти. За нещастие не виждам никакъв вход.

Внимателно, готови за маневра, приближаваме със снет стаксел. Изведнъж откривам входа на басейна за яхти и маневрирам смело, без да знам какво ще намеря.

Дюфур погрешно развързва един от фаловеите на грота, вместо да сваля кливера, както бях поискал! За щастие успяхме да приберем набързо всички ветрила, но след звучни ругатни. По инерция *Курун* „замря“ точно там, където трябваше да го завържем. Дори да познавахме мястото, не бихме постъпили по-добре. Спечелихме рунда, нервното напрежение спадна и аз взех отново самонадеяното държане на капитан, успял с маневрата си: „Не беше нищо особено!“

Доволни бяхме, че сме във Виго. Заливът и нос Финистер, от които се опасявахме най-много, бяха зад гърба ни. Това беше великолепно постижение. Колкото по на юг слизае, толкова по-хубаво е времето.

Този престой имаше само една цел: да поправим гафела, та да можем със сигурност да продължим пътя си. Така че почти през цялото

време аз се занимавах с кораба и оставих Дюфур да разполага свободно с времето си.

Над малкия, но добре защитен басейн на *Реал Клуб Наутико* се издигаше гордо луксозният и просторен клуб, с внушителен брой членове — несъобразен с броя на яхтите.

Едва се бяхме завързали, когато едно момче ни донесе някаква картичка. Ел президенте Луис Пиньеро Бонет ни приветствуваше с добре дошли и оставяше на наше разположение всички съоръжения на клуба. Попълних малкия формуляр, който ми донесоха. Това ни освобождаваше от всякакви формалности. Впоследствие не се наложи да имам никакъв контакт с властите — полиция, митница и прочее. Високо преценявам този кавалерски начин на посрещане чужденците. Някои по-модерни, по-богати и по-задоволени страни трябва да се позамислят над този пример, вместо да обсаждат пристигащите с цяла тълпа чиновници, въоръжени с досадни и излишни правилници.

Не обичам много клубовете като човешки сборища. Огледах плахо тукашния и използвах само приятната възможност да вземам душ на няколко метра от *Курун*. Няколко вечери Дюфур отиваше понякога да танцува. Една просташка, невротична музика смущаваше вечерите в пристанището.

Разгледах другите яhti в басейна. Страстно обичам всички ветроходи. Съсед на *Курун* беше хубавият 11,5-метров йол *Балдер*, боядисан в черно, под холандски флаг. Тръгнал бе от Амстердам преди няколко месеца на пътешествие по западния европейски бряг.

До него е шхуната *Атаруксо*, собственост на богат индустриалец от Виго. Испания е бедна страна и яхтите са рядък лукс.

Накрая, точно под зданието на *Реал Клуб Наутико*, беше завързан малкият шведски кутер *Поларис* със спомагателен мотор. Пресата бе писала толкова много за него, че и аз дори, който не чета вестници, го знаех. *Поларис* бе тръгнал на околосветско пътуване.

За този бъдещ подвиг корабът и екипажът бяха обект на непрекъснатата, шумна реклама. *Поларис* беше хубав малък кутер, норвежки тип. Чисто полиран, с безупречни линии, корпусът беше удоволствие за погледа. Но въпреки тази елегантност това не беше кораб за големи преходи — беше прекалено малък и много лек. Разгледах смутено претрупаната му палуба, без фалшборд, без леери, несамоотливния му кокпит и слабото бермудско стъкмяване. Какво

безумие! Дори Курун, който беше дребно нещо, според мене превъзхождаше този кораб. Не смеех да запrikaзвам екипажа — двама самодоволни мъже, които гледаха отвисоко другите и се снимаха в надменни пози. Да се навираме в тяхната слава беше неприлично. Освен това Курун бе плавал само по крайбрежието.

Големият кеч *Касиопея* под хондураски флаг, който влезе във Виго на 7 октомври вечерта, срази с големината си всички яхти. Ходих на борда му, за да сверя хронометъра си.

Няколко пъти се разходих в стария град Виго, разположен терасовидно по едно възвишение, на което се издига крепостта Ел Кастро. Спомних си, че този залив е бил през 1702 г. свидетел на унищожаването на галионите, които носели златото от Америка. За отбелязване е, че през същата година Филип V Испански е бил във война с Англия и Холандия, и Франция изпратила една ескадра под командуването на Шаторено да защитава „златния флот“. След като прекосила Атлантика, цялата армада, преследвана от англичаните, се укрила във Виго. Уви! Английският адмирал Рук пристигнал с превъзхождащи сили. Галионите се самопотопили и златото изчезнало на дъното на залива... Виго не изглежда по-богат с това злато във водите си, но дали бедняците, от които гъмжи, са смелчаци? По цели дни виждах едни и същи хора да се шляят по кейовете. Винаги, когато работех нещо на кораба, ме заобикаляха безделници, за да гледат. Веднъж, когато боядисвах върху кея малката си лодка, един от тях ми каза слисан: „Тук, в Испания, не се работи!“ Те мислеха всъщност, че съм моряк на кораба, а пък аз не виждах никакво неудобство спътникът ми да минава за собственик.

Тук нямаше възможност да ми изработят такъв нов гафел, какъвто исках. Не можеше да се намери необходимото дърво. Ето защо накарах един дърводелец да преустрои моя. Работата му, доста посредствена, ми се стори приемлива, макар и с относителна здравина. Поискаха ми 300 пезети; беше скъпо, но се спогодихме за 250.

На Дюфур му се искаше да спрем в Лисабон и аз възприех желанието му. От *Балдер* ми бяха дали великолепна карта за устието на Тахо, от която си извадих копие.



11 октомври. Курун е готов отново за тръгване на море, стъкмяването е прегледано, заредени сме с прясна вода и продукти.

Тази сутрин видът на небето не ми вдъхва доверие. Английските метеоролози са обявили лошо време. Колебая се, накрая решавам да тръгна, макар и да зная, че между Виго и Лисабон няма подходящо място, където може да се търси убежище при лошо време. Късият преход Виго — Лисабон изглеждаше, че ще бъде труден.

В 11 ч. и 15 мин. Курун потегли с гребло, влачен и от една гребна лодка на клуба.

Още с излизането от басейна вдигаме ветрилата. Отдалечаваме се бавно и попадаме на силен югозападен вятър точно срещу нас.

Към изхода на залива видях една рибарска лодка. Искях да мина близо до нея и да попитам какви са изгледите за времето. Човекът спеше на дъното на лодката. Щастлива страна — ловят риба и спят! Събудих спящия:

— *Que tiempo probable?*<sup>[4]</sup> — попита Дюфур. Нашият рибар отвърна изящо:

— *Ne hoy malicia en el tiempo.*<sup>[5]</sup>

Ако във времето имаше толкова лукавство, колкото в душата на този рибар, тогава — курс към открито море!

Но вятърът отслабна и едва в 19 часа яхтата обходи скалите на остров Сен Мартин, по които се разбиваше морето.

Минаваме близо до мястото, където през декември 1945 загина с целия си екипаж нещастната *Мари-Женевиев* — една 18-метрова френска яхта, а миналата година и една норвежка яхта.

Настана безветрие и Курун задрейфува към север. Близо сме до островите Сен Мартин и Сиес, в които се разбива морето. Невъзможно е да се закотвим при тази дълбочина от стотина метра. Островите са прекрасни на лунна светлина. Проверявам често местоположението си и влиянието на течението.

В полунощ духна слаб вятър от север-североизток. Той е добре дошъл и ни позволява да се откопчим.

През деня на 12-ти се редуваха затишия и незначителни ветрове. По обяд стоим със снети ветрила пред устието на Рио Мино, която

бележи границата между Испания и Португалия, на осемнадесет мили приблизително от входа на залива Виго.

На 13-ти през цялата нощ стоим неподвижно; най-после в 6 ч. и 40 мин. вдигаме отново ветрилата, благодарение на слаб благоприятен вятър от изток. Но това не продължи много, тъй като вятърът се промени към югоизток, после към юг — точно насреща ни — и се засили.

Небето има лош вид. Опасявайки се от буря, пресилвам малко кораба и с пълни ветрила, с два оборота на гика, пътувам към открито море.

Тъй като времето не се влошава, след обяд правя завой и лягам на курс към брега, след като развих зарифеното ветрило.

Видът на небето по тези брегове доста смущава, когато идвате от Франция. Моят съсед от *Балдер* във Виго имаше същото впечатление. Виждате небеса, които предизвикват кошмари... а нищо не се случва!

През цялата нощ яхтата пътува със слаб и непостоянен вятър към брега.

Към края на нощта разпознах фара на Авейро (Бара Нова).

В 10 ч. и 45 мин. правя завой на няколко кабелта от брега, около две мили северно от малкото село Торейра. Този бряг представлява един безкраен, пуст и див пясъчен плаж, по който морето се разбива с голям прибой.

Вятърът е твърде слаб и не може да ни отведе далеч, въпреки балонния кливер.

След обяд при прекрасно време стояхме неподвижно пред входа на Бара Нова. Вечерта гледахме как рибарските кораби се прибират в лагуната на Авейро. Един от тях се приближи, за да изрази симпатиите си. Не знаехме нито дума португалски, а нашите рибари не знаеха никакъв друг език, освен своя, но се разбрахме прекрасно!

Бяха добри момчета. Разбраха, че сме французи, че кутерът е без мотор и дълго ще има да стоим приковани от безветрието. Искаха на всяка цена да ни дадат от сардините, с които беше покрита палубата им. Поради вълнението приставането на кораба щеше да бъде опасно, затова славните момчета пуснаха една лодка във водата, за да ни поднесат пълна каса с риби — да се нахрани екипажът на четиримачтов ветроход! Не знаехме какво да ги правим, готвих ги по най-различни начини, голяма част мариновах. И в Лисабон дори още

ядохме от тях, а останалите хвърлихме през борда. Дълго време не искахме да погледнем сардини!

Сутринта на 15-ти октомври беше прекрасна, топла, с пълно затишие. Истински ден за почивка. Докато поливаше палубата, Дюфур изтърва кофата. Водата беше така вълшебно бистра, че я проследих с поглед около тридесетина метра — горката кофа, плавала бе на всичките ми кораби. Човек се привързва към старите си вещи.

Моят спътник се къпа и плува около яхтата. Едва се бе качил на борда, когато забелязахме плавника на една акула — първата през нашето пътуване. След това посещение Дюфур проявяваше по-малко желание да се къпе в открито море.

Най-после, на 16-ти в 4 ч. и 30 мин. един слаб полъх ни позволи да потеглим отново. Но преди разсъмване попаднахме в гъста мъгла — с нож да я разрежеш: не се виждаше на един кабелт разстояние.

Ветровете са променливи, насрещни.

Въпреки всичко, рано следобед отминахме нос Мондего. Този назъбен нос — крайт на Сиера де Буаркос — бележеше края на жалкото ни пътуване от Виго.

Вихрушките се редуваха със затишия, после при една буря вятърът рязко отскочи към северозапад и се засили. Когато приближихме остров Берлинг, вятърът духна от север, за да потвърди поговорката:

При Берлинговите острови вятър от север е щастие за моряка.

*Курун* се движи добре и на 17-ти в 1 ч. и 45 мин. сутринта пресичам линията остров Берлинг — нос Карвойеро. Силното вълнение закрива мачтите на големите кораби, когато попадат в падините, а по тези места корабите са многобройни. Нощта е хубава, но екипажът на *Курун* не е във форма. Полузаспали на руля, въпреки голямото вълнение, следваме много лош, зигзагообразен курс. От вчерашното слънце се чувствувахме като „ударени с бамбук“, а бяхме и попрекалили със сардините...

Все пак в 11 ч. и 30 мин. яхтата мина нос Рока, най-западната точка на Европа. Един час по-късно, след като отмина и нос Рацо на

същия стръмен и див бряг, Курун навлезе в северния канал, покрай един накичен с вилички бряг, където е и плажът Каскаес.

Трябваше да преодоляваме течението на отлива, но скоро пристигаме при Кашопо де Порте, обширна пясъчна банка, която трябва да остане на юг от нас. Върху мръсната вода се образуват красиви водовъртежи. По едно време изглеждаше като че вятърът ще ни остави в завета на брега. Но в 14 ч. и 30 мин. минаваме в подножието на Форте Сао Джулиао и навлизаме в реката.

Забелязах един хубав черен кеч, който пътуваше към открито море между двата Кашопо. Беше Омоо, белгийска яхта, която отиваше в Ница; и през ум не ми мина, че по-късно ще срещна екипажа ѝ на Галапагоските острови, на борда на френска яхта!

Курун плава срещу течението на Тахо — Rio Tejo.

Скоро се очертава Белем, гдето се издига величественият дворец Ахуда с квадратни очертания, после Алкантара и обширният Лисабон, който се издига над Мар де Пала<sup>[6]</sup>. Преди да стигна до Белем, „търсех“ брега, за да изпитам по-слабо течението; но за да спечеля, трябваше да хитрувам, тъй като в заслона на брега вятърът е незначителен. Минавам съвсем близо до прочутата кула на Белем, която е съвсем бяла и кацнала на пясъка със своите бойници и кули прилича на гигантска торта, творба на някой майстор сладкар!

Мислех да вляза направо в басейна за яхти, но яхтата напредваше бавно и някакъв побъркан тип, застанал пред тесния вход, ни забрани с ръкомахания да влезем. Трябвало да отидем на карантинната котвена стоянка. Слабият вятър едва позволяваше да маневрираме, а трябваше да правя опасни завои между най-различни съдове. Не успях да намеря лазарета. Дошло ми бе до гуша: „Този комар не ще ми попречи да вкарам кораба си на сигурно място.“ Малко преди да се смрачи, заседнах пред входа на басейна за яхти, защото бях продължил много на един халс. Трябваше да чакам прилива. Едва в 22 ч. и 15 мин., след много маневри и теглене с множество въжета, закрепени чрез малката лодка за брега и другите кораби, Курун бе вързан на единственото свободно място в препълнения басейн. Тази вечер екипажът заспа дълбок сън.

За разлика от Виго басейнът на Белем приютяваше много и хубави яхти, между които *Курун* се губеше.

С удоволствие се любувах на хубавите корпуси и открих под португалски флаг нашия бивш пилотски кораб от *Хавър Жоли-Бриз* — много известен от големите кръстосвачни състезания; беше остарял, но все така привлекателен.

Басейнът на Белем се предпочиташе от последните представители на ветроходния флот. Плажът, гдето се издига прочутата кула, е видял отплаването на *Диац*, *Кабрал*, *Албукерк* за славните им пътешествия. А самата кула бележи мястото, откъдето е отплавал за Индия *Васко де Гама*.

Колкото до манастира *Иеронимос*, този чудесен паметник, в който мавританският и индийският стил се смесват с готическия, той е интересен за моряците, защото е построен от крал *Мануел I* като благодарност към бога за успеха на *Гама*. Там почиват впрочем в мраморна гробница и костите на великия мореплавател.

Няколко километра с трамвай разделят *Курун* от *Лисабон*.

Почти не напуснах кораба — отидох само да разгледам този човешки кошер, който ми се стори ултрамодерен, а това беше достатъчно, за да се държа настрана, при все че по реката имаше още живописни стари кораби, украсени като някогашните.

Затишията и незначителните ветрове бяха изхабили доста такелажа, вилката на гафела не ми харесваше — беше претъркала мачтата на мястото, където се допират. Трябваше да се поправи, като се обкове мачтата с месингов лист.

Кутерът бе стъкмен за излизане на море, но поради лошото време заминаването бе отложено за малко. Изчаках да отмине един циклон в *Порто* с ветрове до 10 бала, които щяха да вдигнат хубаво вълнение в *Гасконския залив*.

26 октомври. Времето е много хубаво, барометърът се качва, духа доста силен северен вятър: най-благоприятните условия за отплаване. За нещастие формалностите ни задържат още един ден. Полицията беше на крак: *Франко* пристигаше с военен кораб в *Лисабон*. Административните власти бяха колкото недоверчиви, толкова и дребнави: искаха да определя точното време на нашето

отплаване. Като че *Курун* е влак или самолет — *Дюфур* реагира много остро и трябваше да прибегнем до помощта на френското консулство, за да си получим документите.

На 27 вечерта, точно в определената минута за заминаване, на пост беше един агент от полицията, дошъл специално от Лисабон. Толкова по-зле! Беше много късно за отплаване. Отложих тръгването за другата сутрин.

Да спим! Утре заран напускаме старата Европа!

28 октомври. Прекрасна утрин със свеж вятър откъм брега. С вдигнати ветрила, добре натиснат от вятъра, *Курун* се спуска по Тахо. Обляната от слънцето река е величествена под безоблачното небе.

Яхтата напредва добре, но френският товарен кораб *Пиер дьо Сорел* ни задминава. Малкото знаме с нашите три цвята се вдига и спуска на върха на дългия гафел.

Този път поемаме по южния канал между двата Кашопо, след като минаваме край Форте Бужио — интересна кръгла крепост, която се издига сред устието на Тахо.

Вятърът е доста силен. Правя оптимистични изчисления за времето, което ще ни е необходимо, за да стигнем до Сен Венсан, на около 110 мили оттук, по-малко от един ден път. Морето е зелено и разпенено.

За нещастие, след като отминахме нос Еспишел, зад който започва заливът Сетубал, вятърът отслабна постепенно, промени посоката си към север, после стихна съвсем.

Хиляди птици са накацали по тихата вода, много делфини ловуват сред рибните ята. С готов харпун на планшира и с карабината маузер в ръка чакам напразно малките китообразни да дойдат в обсега ми.

Късно след обед слаб северозападен вятър, който скоро стана северен, извади *Курун* от летаргията му. Спускаме се покрай португалския бряг, като се държим настрана от пътя на параходите. Времето е великолепно. През нощта делфините играят пред вълнореза. Не си лягам: не се решавам да оставя харпуна и да отида да спя. Дръжката му е много къса и лека. „Мушвам“ три-четири пъти, но безуспешно.

На 29 в 13 часа минаваме на половин миля от нос Сен Венсан, най-югозападната точка на Иберийския полуостров. На върха му се вижда манастир, извисен над дивата самота. Щастливи са монасите, усамотени върху тази скала, пред необятното море!

Срещаме много кораби. Тласкана от северния вятър, яхтата се отдалечава от брега.

При залез-слънце назъбените върхове на Сиера Моншик все още се виждат — последна гледка от сушата, последно видение от Европа.

Топло е, морето е красиво.

Сен Венсан — Федала е съвсем малък преход — 212 мили. При все това продължи повече, отколкото предвиждах. На 30-и в 4 часа отново настъпи безветрие, със слаби подухвания от време на време. Едва се влачим по водата. Само 23 мили за цял ден!

Нищо не смущава корабния живот: само една сутрин забелязваме пред нас голям плавник на акула; скачам за карабината си, но чудовището е вече далеко.

*1 ноември* — в 13 ч. и 30 мин. вятърът духва от изток, вдигам балонния кливер. Един час по-късно виждам бряг. Брегът е Африка.

Вятърът се е засилил и духа от север, *Курун* прави хубав бял мустак; да се носим с балонния кливер е прекалено, но да се лети по морето е такова опиянение! Застанал на руля, аз съм щастлив като дете. Ще пристигнем преди полунощ.

Брегът се вижда добре, но дори като се кача на върха на мачтата, не мога да открия никакви подробности. При това големите резервоари на Федала са ориентир от първа величина.

В 17 ч. Дюфур „разпозна“ със сигурност резервоарите към левия борд. Следователно това, което виждам право напред, трябва да е Каза? Нищо не се разпознава всъщност.

Няколко часа по-късно яхтата спря близо до брега, от който в някои моменти не може да се види нищо. Затруднен съм да определя точното ни място.

Шумът на прибоя е близък. Измервам дълбочината — 28 метра, дъното е скалисто. Цяла нощ оставам да бдя на палубата. Много е влажно, съвсем не ми е топло. Дюфур спи. Направих една въдица. За

съжаление, нямам никаква стръв. Закачвам на куката хляб със сирене... без резултат естествено.

2 ноември, 0 часа. Струва ми се, че разпознавам остров Ренар, който е на около петнадесет мили от Федала. И наистина в 3 ч. и 30 мин. времето се изясни и аз засичам фара на Федала в направление юг–52–запад.

С изгрева се появи и един срамежлив полъх — *Курун* се влечи едва-едва по водата. Навсякъде по негостоприемното крайбрежие се разбиват големи вълни. Забелязвам един изхвърлен на брега товарен кораб. Мисля си, че ако едновременно моряци можеха да го видят, щяха да се присмеят — да се разбиеш на брега при хубаво време, с кораб, снабден с толкова усъвършенствувани инструменти!

На кораба е спокойно, водата тихо плиска корпуса. Хубава сутрин.

Най-после в 14 ч. и 30 мин. *Курун* пресича входа на Федала с точно необходимата инерция. Закотвям се в дъното на пристанището, на четиридесет метра зад кърмата на хубавата голяма яхта-шхуна *Карола*.

Едва се завързахме и една малка моторница дойде да ни приветствува горещо. Беше доктор Гресле, бретонец от Гедон, заселен във Федала. Донесе ни пресни плодове, авансира ни с марокански пари и отиде да телеграфира за пристигането ни.

Дюфур отиде да играе голф — той е запален, безспорно добър играч.

Колкото до *кап'тена*, след двете безсънни нощи той спи, спи...

### Скала на Бофор

Характер на вятъра	Скорост в км/час
0 Безветрие	0,0 до 1,8
1 Тих вятър	2,2 до 6,0
2 Лек вятър	6,6 до 11,9
3 Слаб вятър	12,2 до 18,7
4 Умерен вятър	19,0 до 27,0



5 Свез вятър	27,0 до 35,0
6 Силен вятър	36,0 до 45,0
7 Много силен вятър	45,0 до 55,0
8 Бурен вятър	56,0 до 66,0
9 Буря	67,0 до 77,0
10 Силна буря	78,0 до 90,0
11 Щорм	91,0 до 104,0
12 Ураган	над 104,0

---

[1] Така по Атлантическия бряг на Франция наричат Гасконския залив — Б.авт. ↑

[2] Описание на бреговете, метеорологичните, хидрографни и др. особености на дадени райони. — Б.пр. ↑

[3] Celticum promontorium (лат.) — Келтски нос. — Б.ред. ↑

[4] Какво време се очаква. — Б.пр. ↑

[5] „Няма лукавство във времето.“ — Б.авт. ↑

[6] Сламено море. Море от слама. Б.авт. ↑

## IV

# ПРЕСТОЙ В МАРОКО. ОТ МАРОКО ДО КАНАРСКИТЕ ОСТРОВИ

С пристигането на *Курун* в Мароко завършваше първата част от пътешествието, едно твърде мъчно начало, тъй като в него се преплитаха есенното време, излизането от Гасконския залив и спущането по иберийското крайбрежие — негостоприемно и опасно при бурно време.

По-нататъшното пътуване не представляваше проблем. От Мароко до Западния Тихи океан, като изключим затишията в Панамския залив, можеше да се разчита на възможните най-добри условия за мореплаване. Радвах се, че стигнах Северна Африка след успешни преходи, въпреки тяхната продължителност и променливите атмосферни условия, които ни съпътствуваха.

Федала е малко пристанище, разположено на двадесетина мили от Казабланка. Искях да избягна шума и безредието на голямото мароканско пристанище, Освен посещението на корабите петролоносачи морската дейност на Федала е свързана изключително с рибарската флотилия. Освен това има един морски клуб и няколко монотипни яhti.

При пристигането си мислех, че Федала е сигурно убежище. Лъгал съм се. Бяха ме предупредили да се пазя от мъртвото външение, но аз се отнесох скептично. По-късно промених мнението си.

Самият град Федала е приятен, всред палми, цветя и пълзящи растения. Беше тихо като в провинциално френско село, накичено с екзотичен блясък.

Смятах да стоя във Федала само няколко седмици. Но стана съвсем друго, тъй като корабната организация на *Курун* трябваше да претърпи важни промени.

Когато в Кроазик взех на борда Дюфур, не знаех колко време ще бъдем заедно. Той имаше брат в Мароко и това беше първата цел на

пътуването му.

Дюфур и аз имахме твърде различни характери. Това не беше много важно, но моят спътник беше и озлобен човек — и основателно: бе преживял тежки изпитания. Устата му вечно критикуваше. А бог ми е свидетел дали давах повод за критики! Но той намираше такъв повод във всичко — в дрехите, в бита, в разбиранията ми, дори в моя кораб без мотор и без малък лакиран флагщок, какъвто обикновено поставят на яхтите! Дюфур беше един постоянно зареден пистолет!

И тъй като обичах спокойствието, аз свалих моя спътник.

За нещастие, няколко седмици по-късно се спречках с него. По природа почти миролюбив, този път допуснах да се разгневя. И дори се сбихме на кея във Федала! Нараних единия си палец, защото ударих по-силно... търкулнахме се в прахоляка. Хубава картина беше: „кап’тенът“ с издраскано лице и рани от ритници в пищялите, а бившият „моряк“ със синини, нанесени от здрав юмрук!

Колкото да развеселим побойниците араби и да възмутим другите хора...

Този глупав инцидент имаше впрочем и комични последствия. Едва се бяхме разделили, когато един автомобилист дойде със светнало лице при мене и ми каза: „Аз съм за тебе — по принцип винаги давам право на зле облечените хора!“ Облеклото ми наистина не беше разкошно: отивах на пазар с кръглата кошница под ръка, с въжени обувки, с вехт закърпен червен панталон и замрежен пуловер! Жалко за тези, които не знаят да се смеят! С Дюфур се разделихме като добри приятели. Сдобряването стана лесно и без злопаметство.

Ах! Каква радост беше за мене да се видя сам на борда, в ненарушимо спокойствие.

В Мароко завързах чудесни приятелства. Разведоха ме из страната чак до Атлас, гостувах на няколко арабски семейства. Уважавам благородното държане и характер на хората от тази раса.

Подготвих се за по-нататъшното пътешествие и извърших някои подобрения в частите на яхтата. Бертен, един от малкото корабни дърводелци в Северна Африка, мой приятел, изработи резервен гафел, който стъкмих със старата трансформирана оковка. Баща ми ми даде пари да си направя котвен рудан (със стари зъбчати колела). Поръча ми от Англия един обърнат компас, който да сложа над леглото си; тези две новости бяха крайно необходими за самотно мореплаване. Удължих

тентата над палубата — необходимо приспособление за котвените стоянки в тропиците.

Корабният инвентар се увеличи и с един американски капан за плъхове. *Карола* ми бе подарила един от своите неуморни гризачи, дошъл по въжето, което бях закрепил към една нейна верига. Щетите в хранителния склад бяха катастрофални — трябваше да сложа край, и то брутално. Приятелят ми Жан-Мишел е имал право, когато преди заминаването се подиграваше добродушно с дребнавостта в приготовленията ми: „Ще видиш, че въпреки всичко, все нещо ще ти липсва!“

При престоя в басейна за яхти в Белем бях забелязал, че корпусът на *Курун* не е чист. Затова закарах с гребло *Курун* на малкия пясъчен плаж близо до рибния пазар. Когато няма мъртво вълнение, това място е напълно пригодено за работи по обшивката. Тук е била и известната *Анаита* на капитан Бернико. Използувайки прилива, прекарах два дни в стъргане, усилено четкане и боядисване — защото подводната растителност се бе много развила, — като работех по обичая си сам.

Възнамерявах да продължа пътуването сам. Но тази мисъл не възхищаваше моето семейство, което помести в списанието „Льо Яхт“ обява, че се търси екипаж. Така намерих нов спътник — 25-годишния фотограф Пол Фарж, бивш семинарист и студент по право, от Понтоаз.

След известно колебание, на 4 януари 1950 му писах, че по принцип приемам кандидатурата му. Помолих го обаче да обмисли всестранно проблемите, които засягам. Пътешествуването на двама души изисква разбирателство и взаимно уважение, еднаква любов към мореплаването и общи цели.

Не ме спираше слабата му физика, нито това, че бе ветроходствувал само по езерото Леман. За мене са най-важни човешките качества.

През първите дни на 1950 мъртвото вълнение ми причини сериозни грижи. Силните зимни бури в Северния Атлантиск вдигат големи вълни, които достигат мароканското крайбрежие. Когато е много голямо, вълнението навлиза в слабо защитените пристанища като Казабланка или Федала и предизвиква силно раздвижване на водата, което може да достигне няколко възла. Тогава закотвянето и местата за

завързване стават несигурни. Всичко се къса и често е невъзможно корабите да се задържат неподвижно, а такова положение става понякога катастрофално.

Когато пристигнах, ме предупредиха за тази опасност, но аз мислех, че преувеличават. Обаче по време на цялото ми по-нататъшно околосветско пътуване корабът ми не попадна нито веднъж в такава опасност, както тук.

Започна с прелюдия: скъсване на въжетата и сблъсквания със съседни кораби, което ми докара няколко безсънни нощи, без големи щети. Но нощта на 6 срещу 7 февруари беше тежка.

Мъртвото вълнение се появи изведнъж, та не успях дори да оправя леглото си. Поради бързото му засилване *Курун*, който беше здраво завързан — кърмата за шамандура, а носът за една от задните вериги на *Карола*, — се люшкаше като под ветрила ту към единия, ту към другия борт! Големата шхуна отпред започна да дрейфува и с двете си котви. С най-голяма бързина прибрах бушприта и вдигнах на палубата малката лодка.

Задните вериги на *Карола* бяха изскочили застрашително над водата и се скъсаха. Успях да отвържа предните въжета, но корабите се впуснаха в неукротим танц! Малкият кутер попадна няколко пъти под свесовите на *Карола* — гледката беше страшна! Едва не бях премазан. Мачтата на *Курун* изби флагщока на шхуната. Големите висящи вериги закачиха моя гик. Едва избягнах счупването. Леерите се запазиха по чудо. Успях да развържа краищата на всички въжета, които задържаха яхтата за кърмата. Използувах един удобен момент и пуснах котвата, но тя започна да дрейфува. Краят на пристанището се изпразваше и изпълваше страхотно. Ако бъде завлечен дотам, *Курун* щеше да се разбие.

В една малка лодка близо до мене имаше неколцина шумни араби. Подадох им едно дебело въже. Те успяха с голям труд да го подадат на кея. Започнах да се изтеглям по него, като мислех, че корабът ми е вече спасен; но сега пък поддаде недобре затегнатия шегел на дебелия манила, прекаран в обвивката, направена в края на въжето! „Некадърници! Пакостници!“ Прехвърлям бързо през фалшборда малката лодка във водата. След много мъки успях да завържа здраво дебелия въже и да спася кораба си.

В 23 часа *Карола* наду сирената си, за да иска помощ, но никой не се помръдна. Голямата шхуна се носеше из пристанището, като засядаше от време на време или блъскаше рибарските кораби.

Голяма битка беше!

На разсъмване бях успял вече да задържа *Курун* неподвижно, здраво закотвен и завързан за кея с дебело, повече от 100 метра дълго въже.<sup>[1]</sup>

Едва след обяд пилотите задържаха шхуната неподвижна и прекратиха тази постоянна опасност.

Релсите на слипа<sup>[2]</sup> бяха изкъртени и два рибарски кораба потопени.

На 16 февруари сутринта отидох в залива Казабланка и се качих на товаропътническия кораб *Алжериен*. Там се запознах с бъдещия си спътник Фарж, за когото това пътуване беше първият допир с морето. Първото ми впечатление беше определено неприятно, без да мога да го обясня; но то трая само няколко секунди.

Пред мене стоеше едно любезно, усмихнато момче, с дълго мършаво тяло, подвижна глава с големи клепнали уши, нервно потръпваща от време на време. Бях си го представял съвсем друг.

Закарахме във Федала обемистия му и тежък багаж. Като добър фотограф той бе донесъл толкова принадлежности, че само те можеха да потопят малката лодка.

В сандъците му имаше и ценни вещи — един радиоприемник, подарък от баща ми, с който щях да улавям сигналите за точно време, когато съм на море.

След като спътникът ми се настани на кораба, работихме по обшивката, после натоварихме провизии за няколко месеца и две бъчви от по петдесет литра, за да увеличим запаса от вода. Бяхме готови за потегляне към Канарските острови.

Скоро оцених качествата на Фарж: находчив, деен, сръчен във всякаква работа, той щеше да бъде много полезен за корабния живот. При все че бях свикнал от години да си готвя, предадох му без съжаление готварската длъжност. Освен това Фарж беше безспорно талантлив фотограф; той смяташе да използва това свое качество в репортажи, предназначени за различни списания; надяваше се на договори, които щяха положително да напълнят касата. В очакване на

това забогатяване аз му предадох цялата си наличност, тъй като той пое и функциите на касиер.

Първите ни допири бяха добри, но прекалено нежната физика на моя спътник ме безпокоеше малко.

Имахме много различни вкусове, разбирания и цели. Той беше неизчерпаем бърбовец — аз обичах мълчанието. Той говореше авторитетно за всичко — аз обичах сдържаността.

В разбиранията си той беше всъщност изостанал за възрастта си; живял бе, както изглежда, само при мама и татко. Но той бе пожелал така пламенно да тръгне с мене, за да се освободи от една заддушна среда! А това заслужаваше поощрение.

Бях определил заминаването за 19 март. Уви! Посред нощ на 17 срещу 18 силно мъртво вълнение създаде отново бъркотия в пристанището.

Събудих се от удара на *Курун* върху корпуса на *Карола*... При това бях взел мерки да се отдалеча от тази шхуна, която ми бе причинила толкова кошмари. Бях на котва, а с едно четиридесетметрово дебело въже бях завързан за шамандура зад кърмата на *Карола*. Но котвата ми беше издрейфувала по лошото дъно. С голяма мъка избягнах повредите от големия стоманен корпус, върху който безпощадното мъртво вълнение блъскаше яхтата. Фарж строши куката. Затиснат бях между *Карола* и края на гика на моя кутер, чиято кърма се блъскаше перпендикулярно на шхуната; малко остана да бъде смазан. С трескава бързина изпратих Фарж да занесе с малката лодка въже на брега и с помощта на котвения рудан се отдалечих от пагубната шхуна. Няколкото седемдесетметрови, нови и здрави дебели въжета, с които се бях закрепил, се изопнаха над водата и заплашваха да се скъсат като конци! След няколко мига дебелото въже се изхлузи и аз полетях зад борда. Имах щастие, хванах се за планшира и само намокрех краката си. *Курун* летеше като стрела назад към *Карола*. За щастие успях да закрепя въжето на кнехта и да задържа кораба си на двадесет или тридесет сантиметра от борда на шхуната!

Но това беше само уводът: през деня двете задни вериги на *Карола* и стоманените въжета на шамандурата се изопнаха, изскочиха от водата и се скъсаха. Каква картина! Започваше голямата битка!

*Карола* се носеше из цялата задна част на пристанището, в някои моменти с ужасяваща скорост, достигаше почти навред, заплашвайки да

премаже по пътя си всички малки кораби. Веднага подадох ново въже на кея, като отпуснах котвената верига. Трябваше да пусна цялото дебело въже, закрепено за шамандурата, която *Карола* бе повлякла.

Оттеглих се на възможното най-голямо разстояние. Все пак не бях защитен от всички вероятни траектории на подлудялата шхуна; нямаше никаква възможност да изляза от това пристанище на нещастieto. През целия ден стояхме на палубата.

При своята разходка скъсаните вериги на *Карола* бяха закачили моята котва и аз бях принуден да откача и хвърля цялата верига във водата.

Едва след обяд *Карола* можа да бъде задържана, а привечер малката пристанищна моторница отведе *Курун* на борд на малкия „винар“ *Ана*.

Поизпотили се бяхме.

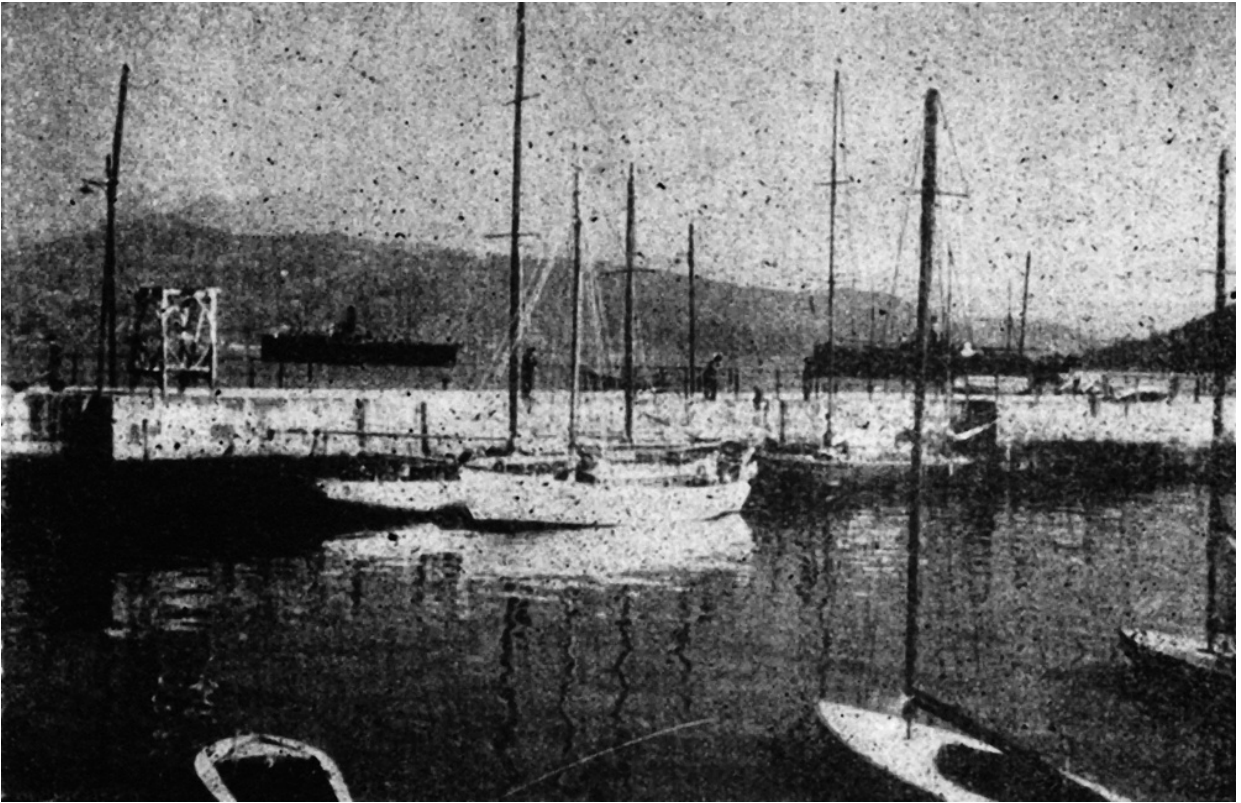
Загубата на котвата беше за мене чувствителна; особено загубата на веригата, която беше калибрована и прилягаше към котвения рудан. Не можех да се надявам, че ще намеря друга подобна в Мароко.

В продължение на няколко дни упорствувах да намеря котвените си съоръжения. Драгирах дъното с една многорожка. Гмуркахме се. На дъното слезе водолаз. Всичко беше напразно.

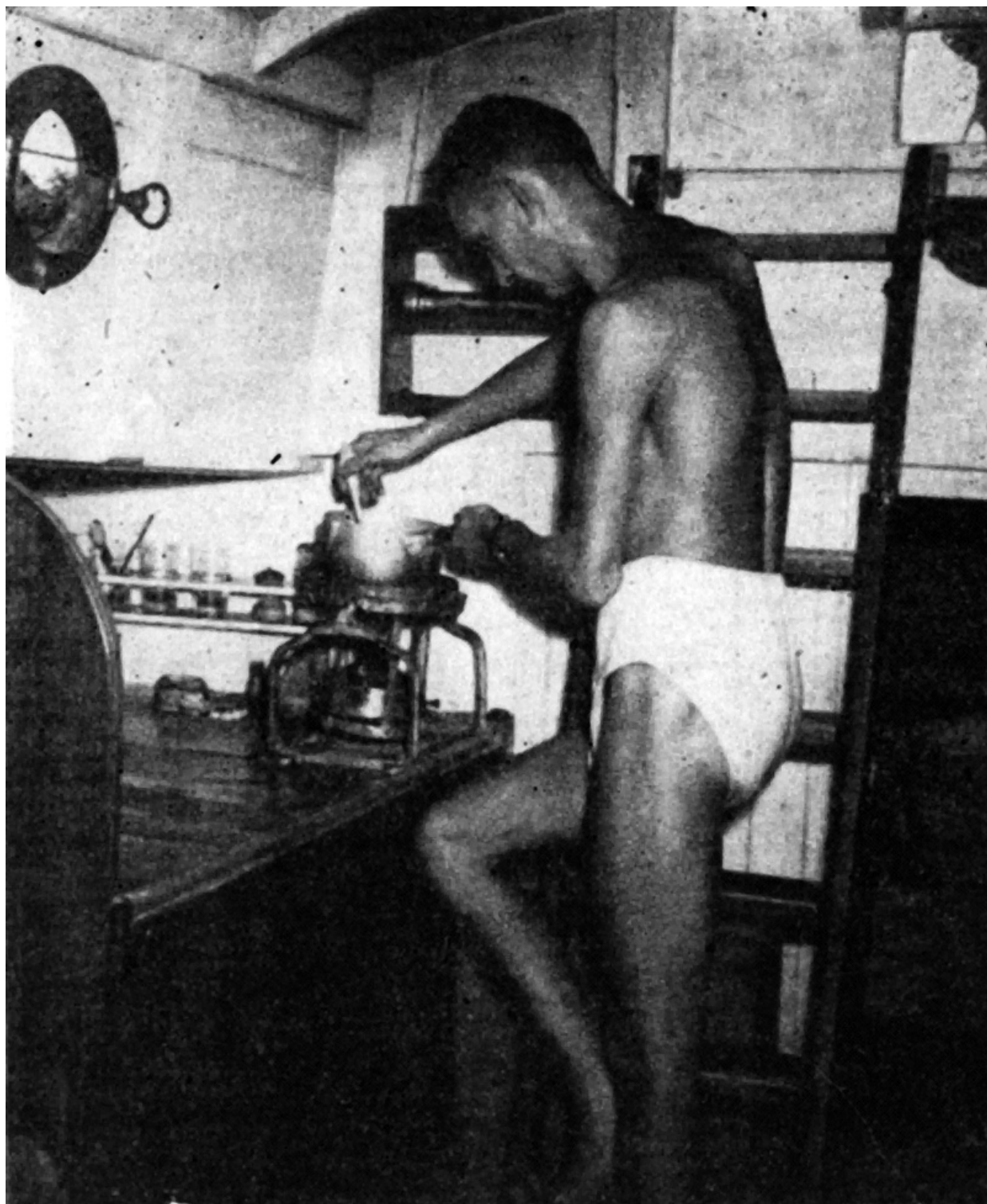
Трябваше да се примиря с тази загуба, за която съжалявах при следващите престои и която беше чувствителна за корабната каса. Собственикът на *Карола*, която ми бе причинила щетите, дори не отговори на няколко последователни писма, които му изпратих.

Тъй като няколко дни имаше вихрушки и духаше силен вятър от югозапад, точно противоположен на курса *Федала* — Канарските острови, определих тръгването за този къс преход от приблизително 540 мили на 3 април.





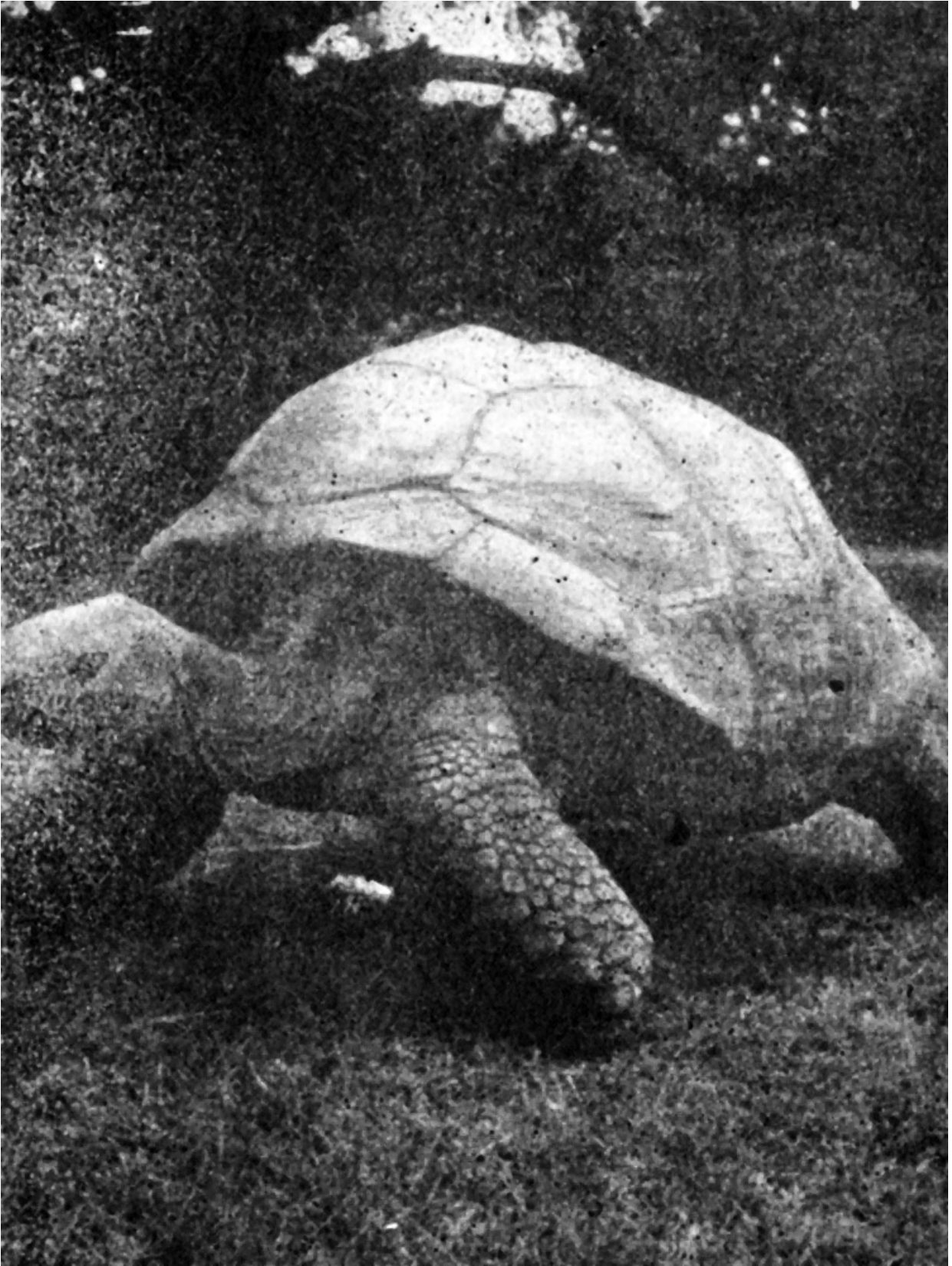
*Басейна за яхти във Виго. Курун на борд на шхуната Атаруксо пред  
йола Балдер.*



*Пол Фарж като готвач*



*Вижда се брегът на Африка — ноември 1949 г.*



*Гигантска костенурка от Галапагосите*

3 април. Времето е хубаво. В 13 часа моторницата на пилотите ни взе на влекало.

Когато отминахме входа, вдигнахме ветрилата и човек трябваше да види как нашите приятели, дошли да ни изпратят, дърпаха фаловете!

Слаб вятър от северозапад. Леко вълнение от север. Времето е хубаво.

В 13,30 ч. изпихме шампанското и нашите приятели се прехвърлиха на моторницата. Излиянията при сбогуването станаха причина да забравим корабната поща.

Моторницата изчезна бързо между вълноломите на Федала. Курун беше отново сам всред океана. След този дълъг престой на сушата бях щастлив, че съм отново на море, особено при такова хубаво време. Моят спътник изпитваше страх всред безкрайността, върху един толкова малък кораб.

В 14 ч. и 15 мин., след като се убедих, че съм отминал опасността от нос Федала, направих завой и поех курса, който бях начертал на картата. После вятърът леко се засили и лагът показва почти четири възла и половина. Късно следобед отминахме Казабланка.

Времето беше много хубаво, но въпреки това моят спътник плати данък на Нептун. През въжетата на леерите бе принуден да му поднесе в дар съдържанието на стомаха си. „Няма нищо, много скоро ще свикнете“ — успокоих го аз.

Вятърът духна откъм север. При все че беше тих, позволяваше да се движим добре.

След като неразположението му мина, Фарж дойде през нощта да ме смени на руля; но аз не смеех да заспя дълбоко, въпреки всички поръки, които му бях дал — да „бяга“ повече към открито море и да бди за кораба.

На 4 април в 6 часа сутринта Курун се изравни с Мазаган, означен с фара Сиди Бен Афи, който бях забелязал към края на нощта.

Лек вятър от северозапад до североизток ни закара на 5 април в 0 часа на петнадесет мили в посока север-60-запад от нос Кантин. Но вятърът отслабна, после настана безветрие и трябваше да сменя всички ветрила.

В 11 часа поех отново на ляв халс при тих вятър от юг, после в 15 часа направих завой, тъй като вятърът духна от югозапад. След известно затишие през нощта се установи лек вятър. Малко след това от върха на мачтата забелязах сиянието на фара на нос Кантин и град Сафи.

6 април. След като се промени от юг-югоизток до югоизток, сутринта вятърът духна от юг. Реших да видя какво става пред Могадор, като се опитам да намеря и някой рибар, за да му предам нашата забравена поща.

7 април. Великолепно време. Морето е синьо, огреният от слънцето бряг се отделя с топлите си багри. Различавам планинската верига Джебел Хадид, висока около седемстотин метра, която се издига успоредно на брега. Гледано от открито море, това мароканско крайбрежие, диво, белязано с гробници и малки джамии, е наистина вълнуващо. Когато приближаваме, разпознавам малката джамия Сиди Якуб, която е добър ориентир.

Търсеният обект се показва — виждаме кораб. Отправлям се към него, разпознавам един траулер. Поставям пощата в малък пакет и маневрирам така, че „да бръсна перчема“ на пъстрия екипаж в риболовния кораб. Корпусите почти се докосват и аз успявам да прехвърля скъпоценната поща. Никой на траулера не говореше френски и сигурно само с помощта на аллаха можахме да се разберем. Нашите писма щяха да пристигнат бързо до местоназначението си.

Гледана от морето, панорамата на Могадор беше привлекателна. Между синевата на морето и тази на небето, изпъстрена с няколко безобидни бели облачета, живописният град със своите къщи, кули, минарета, заобиколен от суровия пояс на португалски укрепления, изглеждаше още по-бял на слънцето.

На 7-ми, в 6 часа и 30 мин., един слаб, непостоянен вятър закарва Курун едва на тридесет мили в посока юг–81–запад от Могадор; после дядо Еол престана да ни глези... Рано сутринта завих два пъти грота, тъй като вятърът от югозапад се бе засилил. След обета трябваше да го



завия още два пъти, защото яхтата беше много натоварена, а морето развълнувано.

Въпреки слабия ход, африканският бряг окончателно изчезна на изток.

*8 април.* Слаб вятър и безветрие. Екипажът се възползува от това, за да прекара една свободна нощ със снети ветрила и издигнат фенер на върха на мачтата.

На другата сутрин, в 10 ч. и 45 мин., с хубав вятър от югозапад можахме отново да тръгнем на път. Небето оставаше все така чисто, без нито един облак през целия ден, но вятърът, който се засилваше, ме принуди да завия два пъти грота в 14 ч. и 30 мин. и още два пъти в 14 ч. и 45 мин., като прекъснах не навреме обяда на палубата. По случай великденските празници готвачът бе разнообразил всекидневното ядене с франкфуртски наденици и юфка с масло — които поляхме с бутилка хубаво вино.

При все че времето е още благоприятно, в 17 ч. и 30 мин. лягам в дрейф, тъй като вълните заливаха страшно палубата. Ще прекарам значи тази великденска неделя в покой.

След като изпихме по чаша хубав чай, Фарж се мушна в своята великденска кухня, а аз отидох да дремна.

През нощта настана изведнъж безветрие. Този стар нечестивец дядо Еол се забавлява да ни прави шеги навръх Великден!

Всичко е свалено, яхтата се клати от борд на борд — водата навлиза през шпигатите: но ето още една приятна, свободна нощ под закрилата на фенера!

*10 април.* Най-хубавият ден от пълните безветрия, отбелязани на картата. Нито една бръчка по водата. Върху дългите вълни, които изглеждаха като дишане на морето, Курун леко се повдигаше и спущаше в някакъв свой ритъм.

През деня три роркуала<sup>[3]</sup> обикалят около кораба. С моя маузер 8×57 в ръка дебна криволиченията на тези гиганти. „Дали ще мога да осигуря за обяд един бифтек от кит за тигана на моя готвач?“ Но тези

китове, които са два пъти по-дълги от яхтата, се държат на почетно разстояние.

Безветрие. Почивка за екипажа, който я използва да се обръсне и да сложи ред на кораба. Хлябът, който накарахме да ни препекат във Федала и за нещастие натоварихме много рано, е мухлясал; със съжаление го хвърляме през борда.

Прекрасен залез, но небето предвещава буря. Дали ще се промени времето? Лягаме да спим.

*11 април.* В 3 часа тревога. Облачно небе, нощта е много тъмна, виждат се светкавици от север до юг, по западния хоризонт. Умерен вятър от северозапад.

В 3 ч. и 40 мин. отново тръгвам с грота, като оставям навивките от неделя; вдигам и стаксел № 3. Барометърът спада, предпочитам да почакам малко, преди да вдигна всички ветрила.

На разсъмване минавам на един кабелт от траулери, които ловят над банка Консепсион с най-малка дълбочина 161 м. Поздравяваме се сърдечно.

Силни вихрушки ни връхлитат много скоро. Никаква видимост, само светкавици. Край борда пада гръм — съвсем не е приятно.

Проклетият вятър стана отново югозападен, след това духна от запад, после от северозапад. Дали ще стигнем брега?

Бях казал на Фарж: „Който види пръв брега, ще получи една чаша ром, вторият само половин чаша... а последният един ритник в...!“ „А какво ще получи предпоследният?“ — попита моят спътник. Простодушно остроумие на старите моряци!

В 14 ч. и 35 мин. облаците се разкъсват и разпознавам Алегранца точно там, където очаквах да я видя; изпитах дълбоко задоволство и извиках: „Да се почерпи екипажът!“

Тържеството е кратко: в 15 часа трябва да се свали всичко, защото отново е настъпило пълно безветрие.

Съзерцаваме отдалеко Алегранца — най-северния остров от Канарския архипелаг и един от най-малките; никой не живее на този угаснал вулкан.

Безветрие. Безветрие и търпение... Такава е съдбата на ветроходеца. Времето трябва да се приема такова, каквото е. Впрочем



нали на море сме като у дома?

Запалвам фенера на върха на мачтата. Екипажът отива да спи.

12 април. В 4 ч. и 15 мин. отново сме на път с лек вятър от запад, дядо Еол се забавлява да го променя, както му хрумне.

Все едно! Времето е великолепно. *Курун* се приближава бавно към сушата. Островите Алегранца, Монтана Клара, Градиоза и Ланцароте очертават своите вулканични върхове, обагрени в жълто и бледолилаво, върху синевата на лъчезарното небе.

Птици, претъпкани със сардини, отлитат тежко, когато приближаваме до тях. Това е признак за вероятно присъствие на други риби. Водата е чудно прозрачна, вижда се великолепно на двадесет метра дълбочина и забелязвам, че плаваме над ято тонове! Черните им тела със сърповидни плавници изглеждат неподвижни; понякога трепват и светлите коремни проблясват върху кадифения фон на прозрачните води в този гигантски кристален аквариум.

Пускам веднага въдицата, винаги готова и навита на кърмата. Едва потопена във водата, с точно и силно движение прехвърлям през леера един петнадесеткилограмов тон. Рибите са луди за примамката: кука с прикачени парченца бял и червен плат, направена по указанията на португалските рибари, които срещнах в Мароко.

Два разтега месингова тел, пуснати извън планшира, са достатъчни, за да се хванат тези хубави риби. Какъв богат улов! Тоновите захапват „по цялата връв“. За нещастие, моята не е достатъчно здрава и по-големите риби скоро изкривиха, а после и счупиха едно след друго разклоненията на въдицата. Казах на Фарж да ги вади с кука, за да не става нужда да ги изтеглям над водата, но моят славен спътник съвсем се обърка при това зрелище: удряше ги с куката, вместо да ги закача. Изтървавах риба след риба, после въдицата ми стана неизползваема — но защо да я замествам, няма да изловим цялото ято! И без това сме наловили достатъчно риба и сме доволни. Палубата е изцапана с кръв и прилича на кланица.

Докато *Курун*, здраво затиснат от балонния стаксел, пътува сам, изкормвам улова, за да го консервирам.

На обяд *Курун* е спрял в началото на канала, който разделя Алегранца от Монтана Клара.

Излишно е да споменавам, че нашата постоянна храна е тон, приготвен различно и полят с бяло вино. Капитанът, който е специалист по рибите, замени в този случай готвача. След известно време самата дума тон, дори прошепната, предизвикваше повдигане у моя спътник...

На другия ден бяхме задържани от безветрие на запад от Алегранца и имахме удоволствието да ѝ се любиме от друг ъгъл.

Късно следобяд полъх от север раздвижи *Курун*.

Към 22 часа вятърът духна от североизток и се засили постепенно през нощта. Дали е пасатът? Хванахме ли го този път? Под вълнореза на *Курун* лети пяна, от кабината се чува как водата тече мощно покрай корпуса.

Смарагденозеленото море е развълнувано и разменено. „Славен малък *Курун*, това време е за тебе, карай напред!“ Какво удоволствие да се пътува така!

Все пак по пладне трябва да намаля ветрилата и завивам четири пъти грота.

В 11 часа виждаме *Ислета*, която защитава от север пристанището *Ла Луц*. Вземам руля от ръцете на *Фарж* и с пълен попътен вятър се насочвам точно към него.

Рано следобяд има няколко вихрушки. Разминаваме се на близко разстояние и срещуположни курсове с един английски пътнически кораб, който идва от *Ла Луц*. Нашият поздрав остава без отговор. „Английски кучета! Ако беше преди сто години, щях да ти изпратя един оръдеен залп, за да те науча на приличие!“ Но в наше време, винаги забързани, имаме ли време дори да се поздравим? Хубаво е било някога, по времето на ветроходния флот.

Всъщност върху този огромен метален скелет без душа: всички са се сврели в дупките си, никой не се вижда. „Да върви по дяволите!“

В 17 часа яхтата е пред вълнолома *Ла Луц*, пристанището на *Лас Палмас*. Една хубава канарска шхуна със зарифени ветрила излиза и силно се клати надлъжно. Поздравяваме се учтиво.

След като завихме постепенно към вятъра, влизаме в пристанището и лавираме, за да достигнем до края. С удоволствие забелязваме френско знаме: *Президент Теодор-Тисие* на Научния институт по рибарство. Към малкия френски флаг, който се вее на гафела на яхтата, се размахват приятелски ръце.

Закотвям се на един кабелт от нашия съотечественик.

Преходът е завършен.

---

[1] Тази дължина осигуряваше еластичност — края беше заплетен със стоманено въже, за да се предотврати бързото скъсване на въжето поради претриване при тези ненормални напрежения. — Б.авт. ↑

[2] Съоръжение за изтегляне корабите на сухо. — Б.авт. ↑

[3] Нека невежите разбират кит. Истински кит е свободният кит, станал понастоящем голяма рядкост. — Б.авт. ↑

## V

# ПРЕСТОЙ НА КАНАРСКИТЕ ОСТРОВИ. ОДИСЕЯТА НА БЕРЛИН

Курун едва бе застанал на мястото си и моторницата на *Президент Теодор-Тисие* с командира на кораба — фрегатния капитан Кермарек — пристана до нас. Тоновете, окачени по леерите на кърмата, се забелязват отдалеч:

— Запазихте ли вътрешностите?

За съжаление, бях ги изхвърлил през борда, с изключение на дробовете — мой любим деликатес.

Корабът на научния институт имаше за задача да търси тонове за изучаване на тяхната миграция и начин на размножаване. Но не били щастливи като нас и търсенията им през последните дни останали безплодни.

След това запознаване чрез вътрешностите на рибите бяхме поканени най-любезно на борда на *Тисие*, където ни задържаха за обяд. Научната група се състоеше от трима симпатични млади мъже, какъвто беше впрочем и целият екипаж — съставен предимно от бретонци. Всички се стараеха да ни помогнат с нещо. Радистът дойде да провери радиостанцията, механиците — котвения рудан. Помогнаха ни при зареждането с вода. До отпътуването на *Тисие* за Азорските острови на 19 април бяхме постоянни гости на трапезата на командира при истински сърдечна обстановка.

Пристанището Ла Луц, което обслужва Лас Палмас — съвсем близката столица на острова, — е едно от най-живописните. Заливът, заобиколен от планини, е несъмнено сам по себе си твърде красив, но чарът на пристанището се дължи преди всичко на множеството дървени ветроходи — повечето риболовни шхуни, — които придават на Ла Луц атмосфера на „стар флот“. Тази атмосфера се подсилва още повече от повалените корпуси за докуване, една типична старовремска техника. Този начин позволява на дърводелците да сменят свободно

обшивката и да калафатят дори до кила големи кораби. Картината щеше да бъде непълна, ако времето не бе запазило по лицата на хората загара на истински пирати. И не само приличат на пирати, както постоянно се убеждаваме от опит. *Тисие* си изпаща добре една нощ. През оставените отворени илюминатори обиграните крадци задигнали с кука всичко, което успели да достигнат; хванали ги на местопрестъплението, но те така бързо избягали, че дори не могли да настигнат лодката им.

За мене беше истинско удоволствие да съзерцавам старите стъкмявания, грубите палубни фенери или да гледам как се плъзгат по водата лодките, заети от гъвкави и изкусни моряци. Макар че около Канарския архипелаг не липсва риба, те отиват с шхуните си да ловуват до бреговете на Мавритания, където им се възхищавах по времето, когато работех в риболова.

Ла Луц не е само рибарско пристанище, но и кръстовище на оживени морски пътища, което му придава облик на голямо модерно пристанище.

Лас Палмас и Ла Луц са градове-братя, разделени от няколко минути път с автобус или *гуа-гуа*, както го наричат там. Една живописна подробност — това са стари коли, докарани от Франция. Градските постройки са от най-различни типове, като се започне със стария квартал Вегуета (където през XV век са се настанили испанските завоеватели), запазил и до днес старинния си вид, мине се през „града-градина“ с кокетни къщички, сгушени всред разнобагрени цветя, и се стигне до модерните пристанищни съоръжения. Столицата е оживена и весела. Но покрай богатството се вижда и много беднотия. Както в Испания, така и тук много хора влачат едно мизерно съществуване. Основната им храна е „гофио“-то — една проста каша. Не е рядкост да те спрат на улицата хлапета, добре обучени да вървят по дирите на чужденците, за да им измъкват по някоя монета и дори да им предложат съмнителни сделки. Но мизерията не пречи на веселото настроение, нито на оптимизма.

При пристигането на *Курун* обикновените формалности свършиха без трудности и главоболия... при все че капитанът не прибърза да се представи на властите!

Консултът на Франция, г-н Мартен, който беше предупреден за нашето пристигане, ни посрещна много любезно. На един прием в

консулството, където се срещнахме отново с командира на *Тисие* и неговия щаб, можахме да се запознаем с мнозина съотечественици и бях приятно изненадан да науча, че в Гран Канария има наистина малка, но дейна френска колония.

В Гран Канария има и един *Реал Клуб Наутико* — голямо здание с просторни салони, което се издига край водния басейн, където се поклащат тънките мачти на яхтите. С удоволствие разпознах няколко представители на сериите *Тумларен*, *Испания* и *Траверсия* наред с няколко малки кръстосвачи. Не очаквах да намеря тук такъв активен яхтинг: състезания се организират твърде често, а големите яhti правят всяка година пътешествия из архипелага.

Още при пристигането ни председателят на клуба, Енрико Мартинец Суарец, ни изпрати пожелания за добре дошли (и покана да ползуваме сервизните помещения на клуба) с една картичка, чийто текст ни възхити:

Saluda

al Senor Capitan tripulantes del yate Kurun<sup>[1]</sup>

След отплаването на *Тисие* приближихме *Курун* към клуба, въпреки любезното предупреждение, че корабът няма да бъде по-добре защитен от пиратите!

С клуба бяхме в прекрасни отношения: още в първия ден организирах в наша чест малък празник. Събраха ни около една грамадна маса заедно с множество сътрапезници — членове на клуба, чиито езикови познания бяха толкова ограничени, колкото тези на екипажа на *Курун*. Разговорът не беше много оживен, но шишетата с херес запълваха тази празнина. Струваше ми се, че прислужващите не спираха нито за миг да обикалят масата и да пълнят чашите с точността на часовников механизъм. Dios! Колко ли е голямо производството на херес в Испания, за да се поддържа такава консумация!

Когато късно през нощта колата отведе гостите към корабите им, малцина бяха на себе си. Малко остана да сбъркам *Курун* с *Тисие*... Фарж бе постъпил по-разумно — изпразваше чашите си на пода, но на един *Senor Capitan* не беше лесно да постъпва по същия начин.

Преди нашето отплаване председателят ми подари много красив бродиран копринен вимпел с цветовете на *Реал Клуб Наутико*, засенчващ съвсем малкия вимпел на С.V.P., който му бяхме предали в замяна.

На 24 април едно съвсем неочаквано събитие наруши тихото съществуване на яхтите. То ми позволи да надникна отблизо в една от най-необикновените морски истории, за които съм слушал. Това беше пристигането на две храбри същества: Паул Мюлер — шестдесет и четири години и дъщеря му Ага — осемнадесет и половина.

Лакирвах комингса<sup>[2]</sup> на рубката и си повтарях за кой ли път, че на кораб, който прави далечни плавания, лакирането е излишно. В това време вниманието ми бе привлечено от голяма врява на испански. Гребни лодки с необикновено възбудени моряци влачеха — с какво усърдие! — малка лодка с вдигнати ветрила, голяма колкото техните. На входния люк стоеше съвсем младо момиче.

На едната ванта се издигаше германско знаме.

Веднага разпознах *Берлин*; знаех заминаването му от Германия, престоите в Британските острови и крайната му цел.

Не знаех историята на водача, затова първата ми вътрешна реакция беше безмилостна: този ли е лудият, който се впусна посред зима в Гасконския залив с този мъничък кораб! Как е могъл да дойде дотук? Обаче, когато шлюпът се закотви, малката лодка на *Курун* пристана до него с най-добри намерения — забелязал бях окаения вид на преуморения екипаж. Познавам тези завръщания от открито море, пълните със сол и подпухнали от безсъние очи. Искаше ми се да разгоня насъбралите се любопитни, които досаждаха с излишни или користни въпроси на тези нещастници с поглед на подгонени животни.

Предразположих Мюлер и го поканих да застане на борд с *Курун*, чийто трибагреник се развяваше на кърмата. Той се поколеба няколко минути, след това направихме маневрата и закотвихме добре *Берлин* на борд с моя кутер. Провизиите им бяха мизерни. Преди да седнем на трапезата пред солидния обяд, вече изпитвахме взаимно доверие. Мюлер ми бе казал закачливо: „Разправят, че французи и германци са врагове!...“ „Всички моряци по света — отговорих аз — са едно

голямо семейство.“ Бяхме твърде далече от глупавите и безполезни национални свадни.

Всеки ден разговаряхме с часове за плаването под ветрила и за далечните пътувания. Мюлер не беше новак в това отношение — бил прекосил Атлантика през 1929 година на борда на 5,70-метровия ветроход *Ага*, който впоследствие потънал пред нос Хатерас на път от Бахамските острови за Ню Йорк.

Сега бе решил да напусне окончателно Германия. Въпреки възрастта си не бе се поколебал да вземе геройско решение: с малък ветроход да избяга с дъщеря си в Южна Америка, да спечели там малко пари и да прибере жена си и сина си: „За да мога — повтаряше той — да създам отново дом в мир и сигурност.“

Избрал една гребна лодка от Берлинското езеро Ванзее. Корпусът ѝ 5,50 на 1,80 метра, бил направен добре; платил две хиляди марки за нея. Приятелите му го обявили за побъркан, но Мюлер остроумно преустроил лодката. Прибавил един дървен кил и закрепил с болтове отлят баластен кил от четиристотин килограма; така увеличил газенето на един метър. Покрил я изцяло с палуба, направил рубка по цялата ширина, като оставил един самоотливен кокпит с дължина 58 см и дълбочина 45 см, което е доста несигурно. Единственият входен люк се намирал в задната част на рубката, а на предната имаше два илюминатора. Никакви други отдушници, освен люка.

Стъкмяването беше просто, но много здраво: една мачта, закрепена с един щяг и два чифта ванги от дебел образец, триъгълен грот, нанизан на мачтата и на един здрав гик, и един стаксел. Никакъв бушприт. Общо дванадесет квадратни метра платно, без рифшхерти, нито въртящ се гик, на който да се навива ветрилото. При бурен вятър Мюлер свалял всички ветрила и чакал на плаваща котва; пускал я от кърмата, както мнозина практикуват, и постигал по-добро равновесие и по-малко напрежение върху руля. След като загубил плаващата си котва, *Берлин* се държал отлично със снети ветрила напреко на вълните. Вос и Марен-Мари са привърженици на тази практика, която задоволи и мене при *Курун*.

По липса на средства вътрешно обзавеждане нямаше. Нито шкафове, нито кушетки; материалите и дрехите бяха струпани в един ъгъл. Спяха върху медни сандъци без дюшеци: единият на десния борд



с подходяща дължина за водача, другият на левия борд, дълъг около един метър — с него трябваше да се задоволи младата Ага.

При пристигането им всичко на борда беше мокро: когато се сушаха на другия ден, беше тъжно да се гледа жалкият им инвентар.

В една гумена торба държаха два речника, няколко снимки, корабния дневник и някои дреболии: морето не бе ги пощадило.

Мюлер нямаше никакви документи. *Берлин* също. Само Ага притежаваше английски паспорт. Двамата мореплаватели се хранели почти изключително с картофи, които държаха в една прогизнала торба. Истинско чудо беше, че са успявали да си приготвят храна върху незакрепения примус в съвсем тясната и претрупана кабина.

Но Мюлер беше рядко енергичен човек. През август 1949 година се спуска по Елба, минава Хамбург и след много странствувания пристига в холандски води. След престой в Гравелин и много спирания по южния английски бряг стига до Ирландия — в Милфорд Хавен.

Англичани и ирландци го посрещат много добре и щедро го подпомагат.

На 20 февруари 1950 година Мюлер взема едно невероятно решение: да отплава от ирландското пристанище Кингсал, за да пресече Гасконския залив. По това време на годината решението е направо безразсъдно.

Той претърпява буря след буря и стои няколко дни непрекъснато със снети ветрила на своята плаваща котва в сред разбеснялото се море. Вълните го отнасят и само благодарение на въжето, с което се бил завързал, успял да се качи отново в малкия кокпит.

Търпеливо и умело той използва и най-малките благоприятни за курса си възможности, за да вдигне ветрилата. На 14 март, с други думи след 22 дни на море, вижда нос Финистер и се надява да го отмине. След като е отхвърлен няколко пъти в Залива, той е принуден да се приюти в Луарка — малко испанско пристанище на около 60 мили източно от нос Ортегал. На 26 март потегля със северен вятър и два дни по-късно най-после отминава нос Финистер. След няколко престоя се спуска бързо на юг. От Португалия нататък преходът е хубав, въпреки трите дни, прекарани със снети ветрила поради лошо време, което става причина да бъде отново изхвърлен от кокпита и да загуби плаващата си котва. Въжето ѝ не издържало поради износване на местата, където се трие.

От Португалия, след осем дни на море, което не е малко, спира в Лас Палмас.

Често разисквах с Мюлер за плаването с малки кораби. Този смел моряк, у когото се съчетаваха учудващи качества, верен усет и оптимизъм, граничещ с безразсъдство, ме караше да се замисля: обяснението се криеше може би в несигурността на доходите му. Той познаваше Ерлинг Тамбс и като мене се възхищаваше от неговия *Теди*, сериозен представител на *Ocean Cruiser*<sup>[3]</sup>, но това не му бе попретило да тръгне с малък кораб като *Берлин*, без каквито и да са инструменти или навигационни пособия, освен един компас и един пътеводител за Северния Атлантис!

Ето защо не беше чудно, че когато пристигна на Канарския архипелаг, той не знаеше на кой остров се намира. Съдбата го доведе в Лас Палмас, а той искал да отиде в Тенериф, който се намирал на шестдесет мили на запад.

Поради режима на ветровете, безветрията и теченията да се отиде от Канарските острови до Южна Америка, като се мине през Фритаун на африканския бряг, както възнамерявал той, не беше разумно. С помощта на картите му препоръчвах разпалено, но напразно логичния път през островите на Зеления нос.

През време на престоя си в Ла Луц екипажът на *Берлин* бе добре посрещнат от някои любезни хора. И *Курун* според скромните си възможности направи каквото можа. Старателно и с удоволствие прегледах стъкмяването на малкия шлюп и смених някои съмнителни въжета от подвижния такелаж.

Възстанових, доколкото можах водонепроницаемостта на отвора в палубата, предназначен за мачтата, откъдето влизаше доста вода в кабината. Бях започнал да поправам стаксела; за нещастие, това изискваше много повече време от това, с което разполагах.

На 1 май в 14 ч. и 30 мин. *Берлин* отплава за Фритаун. Сбогуването беше трогателно. Беше почти мъчително да се гледа как този малък кораб заминава за открито море. Ага Мюлер потискаше с мъка дълбокото си вълнение.

Мюлер няколко пъти ми бе казал: „Когато се настаним в Южна Америка, ще дойдете да ни посетите в нашата ферма. Ще останете при нас колкото искате.“ Нещастният Мюлер! Не много след това той загина драматично край Либерийския бряг. Бедната Ага била

принудена да отплава с трупа на баща си, защото туземците започнали да разграбват малкия беззащитен ветроход. Като изключим безразсъдната му смелост, не можем да не се възхитим от мъжеството на Мюлер и от неговите качества на изпитан морски човек. Писаха, че бил известен химик; това не знаех; зная само, че беше чистосърдечен и добър като всички, които сред великата самота на морето стават по-зрели и по-примирени.

Ага Мюлер със своята енергия, издръжливост и хладнокръвие е прекрасен пример не само за младите момичета, но и за днешните младежи, които самодоволно и безволно живеят в удобства. Още при търгването от Германия Ага Мюлер страдала от морска болест и като си представим условията, при които е живяла в открито море, не може да не се преклоним с уважение пред този пример на смелост и синовна преданост.

По време на престоя ни в Ла Луц имахме възможност да направим чудесни разходки из острова, който е колкото хубав, толкова и разнообразен. Казват, че Гран Канариа е миниатюрен континент. Това разнообразие се отнася до пейзажа и до произведенията от земята, които изумяват неподготвения пътешественик.

Гран Канариа е вулканичен остров. От открито море изглежда на моряците като планински масив, с върхове, високи към две хиляди метра.

От централното плато Ла Кумбре излизат лъчеобразно във всички посоки дълбоки долини, които придават особен вид на страната и предлагат на туристите, тръгнали по живописните планински пътища, ту хребети, ту дълбоки падини — известните богати „баранкос“. Тези пътища, край които в продължение на километри расте здравец, често пъти са главозамайващи, а понякога, когато си с кола, се чувствуваш много по-несигурно, отколкото на корабна палуба, но екскурзиите във вътрешността на острова са наистина вълшебни.

В представите на повечето хора от континента думата *банан* се свързва с Канарските острови. Островът е покрит наистина с обширни бананови плантации; износът на банани и домати е един от главните приходни източници.

Флората на Гран Канариа е не само разнообразна, но и оригинална — тук растат кактуси, лозя, захарна тръстика, борове, между които и прекрасният *pinus canariensis* и дори бадеми!

Островът няма нито една постоянна река и въпросът за водата е съществен. Но той е разрешен находчиво. Посетителят се изненадва от множеството басейни и резервоари, умело разположени навсякъде.

Посещението на музея е поучително, особено що се отнася до антропологията. С радост узнахме, че французинът професор Верно е работил дълги години тук и музеят му дължи много.

Сбирката от човешки черепи е внушителна. Това изложение всъщност не е така мрачно, както човек би бил склонен да предположи — черепите са приятни във витрините си.

Един дяволски голям скелет се издига пред посетителите и ако злият дух не се е подиграл с учените, то здравенякът, притежавал тези кости преди много години, е бил един „гуанчо“.

Какво е това „гуанчо“? Според теорията, възприета от Бори де Сен Венсен, „гуанчите“ от Канарските острови и берберите от Африка са последните представители на атлантиската раса, която днес причисляват към кроманьоните.

При пристигането на испанските завоеватели през XV столетие гуанчите, макар че в някои отношения били още в каменната епоха, имали и известна цивилизация. В музея, по-точно в отдела за керамика, са запазени забележителни останки.

И гуанчите като египтяните балсамирали труповете; и днес може да се възхищаваме от съвършенството на тази деликатна и прецизна работа. Запазени са много кожи от кози за покриване телата на умрелите, изкусно ушити с игли от рибена кост.

Типът гуанчо се среща във вътрешността на острова — висок ръст, широки плещи и светли коси; трудолюбиво и здраво племе. Гуанчите не се кланят вече на Алкоран, но тази силна раса е здраво привързана към семейните традиции; в този край на света, така далече от модерните вълнения, тя е запазен отблясък на праисторията.

---

[1] Привет на господин капитана и екипажа на яхта Курун (исп.) — Б.пр. ↑

- [2] Страничната стена. — Б.пр. ↑
- [3] Океански кръстосвач. — Б.авт. ↑

## VI

# ПРЕЗ АТЛАНТИКА

С удоволствие бихме продължили престоя си в Гран Канариа, всред плодове и цветя, но сезонът на циклоните в Антилско море бързо приближаваше и трябваше да се помисли за отплаване. В никакъв случай не исках времето да ме изненада и възнамерявах през лошия сезон да бъда в района на Панама.

Корпусът на яхтата не беше много чист. Затова реших да почистя подводната част, което в Ла Луц става лесно благодарение амплитудата на прилива.

Мислех, че ще мога да тръгна едновременно с *Берлин* и ще имаме удоволствието да плаваме известно време борд до борд с малкия шлюп, но когато той потегли, ние не бяхме готови...

Благодарение на нашия приятел Бордес *Курун* бе снабден с всичко необходимо, дори с излишни неща. В склада за храни бяха натрупани най-различни съестни продукти: клончета с банани, щайги домати, каси с портокали, моркови, лук, салати, лакомства от всякакъв вид, да не говорим за огромното queso de flores<sup>[1]</sup>, което се оказа чудесно. Смутен от толкова внимание, заявих, че не мога да взема вече нищо, освен най-необходимото, но трябваше да приема и една машинка за постригване и четка за дрехи, които в краен случай можеха да минат за корабен инвентар.

Противно на това, което мислят невежите, пресичането на Атлантика с ветрила, в зоната на пасатите, дори със съвсем малък кораб, е *изключително леко и безопасно* начинание. От няколко години то е станало нещо *обикновено* и не се смята за някакво постижение.

Това пресичане на океана от изток към запад, като се слиза на юг, за да се тръгне от африканското крайбрежие, е позволявало често дори на съвсем не смели хора да правят с малко труд прояви, които изглеждат сензационни за широката публика. В действителност много по-рисковано е да се плава няколко дни през зимата с хубав кораб в Гасконския залив, отколкото да се пресече целият Атлантис с

посредствен кораб. Стотици неизвестни и скромни рибари извършват всекидневно по нашите брегове много по-големи и достойни за уважение, но, разбира се, не така ефектни геройства.

Не е необходимо човек да бъде експерт по метеорология, за да може да прецени какво време трябва да очаква, когато пътува от изток към запад в зоната на пасатите. Един поглед, хвърлен върху pilot charts<sup>[2]</sup> показва: първо, че вятърът е винаги попътен, второ, че безветрията са твърде редки и главно, че бурите не са чести, дори липсват. Общо казано, най-добри условия за плаване под ветрила. Испанските мореплаватели от миналото са наричали този район от северния Атлантук, където духа пасатът, *Ел голфо де Лас Дамас* — дамско море. Там и госпожици от пансион могат да плават с пълна сигурност.

За един ветроход, който пътува от Канарските острови за Антилите, най-късият път не е правата линия<sup>[3]</sup>, а една вдлъбната крива, тъй като границата на североизточния пасат се изкривява на юг<sup>[4]</sup>. Този курс англичаните наричат *сейлинг роуд*.<sup>[5]</sup>

Разчитах на постоянно време. „Предстои ми хубав преход — бях писал на родителите си. — Може би след месец ще бъда от другата страна на океана.“

Все пак в началото, преди да хвана хубавия пасат, доста на юг от тропика, духаше вятър, по-силен от предвидения, а впоследствие имахме леки променливи ветрове и неочаквани безветрия.

По-късно научих причината за тези „необикновени“ метеорологични условия. През зимата на 1949 — 1950 година и последвалата я пролет полярният фронт бил слязъл много на юг и по този начин забавил сезонното изкачване на екваториалния фронт, а следователно и това на пасата. В края на април и началото на май траулерите от океанския риболов срещали големи ледени блокове по банките на Нова земя, докато тези ледове изчезват обикновено още през месец март. Като следвам избрания курс, щях да избягна зоната на променливите ветрове, която разделя двата фронта.

2 май, 13 ч. и 15 мин. Отблъскване от Реал Клуб Наутико. Още щом се отдалечи, яхтата набра скорост.

Когато минавахме покрай пилотския кораб, един глас ни извика, че навън ще намерим само вятър и море. Застанал на руля, аз се усмихвам и показвам мощната кърма на *Курун*: „Само вятър ни трябва!“

На тавана ни е закачено едно чудно растение — въздушен карамфил<sup>[6]</sup>. Когато ми го подари в своята хубава градина, Бордес ми каза: „Ще направи заедно с вас обиколка на света“.

В 13,30 ч. отминаваме вълнолома на Ла Луц. С добре издути от северния вятър ветрила, яхтата започна да се клати приятно по вълните.

Скоро къщите на Лас Палмас, както и храмът, където Христофор Колумб отишъл да се помоли, преди да вдигне ветрилата за Америка, остават зад нас.

Екипажът не е обядвал — макар и без особен апетит, прави скромна закуска с шунка, хляб, масло и портокали.

Вятърът равномерно се засилва, морето започва да се вълнува и видимостта се влошава.

Фарж стои на руля, докато аз сложа всичко в ред на кораба и прибера котвата, веригите и въжетата в помещението, където ще са защитени от морето. Но той не може да удържи *Курун* при попятния вятър и ние се отдалечаваме много от брега, който бих искал да виждам отблизо.

В 16 часа оставяме на запад нос Гандо. После лягам в дрейф, за да сменя халса.

Вятърът не престава да се засилва и трябва постепенно да намалявам ветрилната площ, за да запазя накрая само грота със седем навивки и кливер № 3 съвсем плоско натегнат.

Големи кораби плават към север и тежко се клатят. Морето силно се пени. Снех грота и *Курун* полита с облекчение под своя кливер № 3, плоско натегнат, без нито капка вода на палубата.

В полунощ отминахме отдалеко Маспаломас, южния край на Гран Канариа. Вятърът отслабна постепенно. Все пак при разсъмване брегът не се вижда и аз съм недоволен, защото бях заръчал на Фарж през вахтата си да отбележи направленията към фаровете, преди да изчезнат. Забравил е. Това не е много съществено, но си казвам, че може да го повтори при по-важни случаи.



Впоследствие, по време на този преход моят спътник забравяше много пъти да навие хронометъра, въпреки моите заръки. Още от първия път си съставих мнение, но продължавах да следя, вече за да правя опит, дали пак ще забрави.

Щом хронометърът е спрял, невъзможно е да се определи географската дължина.<sup>[7]</sup> На борда на кораб никой няма право да забравя: последствията могат да бъдат много тежки.

През целия ден имаше само незначителни подухвания: *Курун* се люшкаше от борд на борд върху неспокойното море, без да се придвижва.

Късно следобяд вятърът бързо се засили и в 17,30 ч. трябваше да щормуваме с третия кливер, натегнат наветрено, и с грота с пет навивки. Но ветрилата са все още много. В 19 ч. и 15 мин. *Курун* щормува под щормови грот<sup>[8]</sup> и с рул завързан по средата.

Буря. Силно развълнувано море. Трябваше 36 часа да щормуваме. Използуваме това време за сън.

На 4-ти времето се разваля още повече. Вдигам малък щормови стаксел, с единия ъгъл закрепен за вълнореза, а другия наветрено натегнат. Морето търкаля големи бели гребени, докдето поглед стига, но *Курун* подскача по вълните като чайка. При все това няколко вълни се стовариха върху ни; достатъчно е някоя по-силна вълна да отхвърли кораба по-ветрено и следващата пристига веднага — още преди носът на кораба да се е върнал на курса си. Шканецът<sup>[9]</sup> е залян няколко пъти, но само встрани от рубката — предницата остава суха.

Фарж е неспокоен, споменава за плаващата котва и ме пита дали съм имал досега такова лошо време. Отговарям:

— Това е обикновена буря; още много като нея и дори по-силни ще има да видите.

Най-после, на 5 май мога отново да тръгна. Не съм недоволен, тъй като палубата се е „поразсърнала“ и неприятно пропуска вода. Същото е и с един от илюминаторите над кушетката ми. Хубавото време позволява да отворим всичко и да изсушим вещите си.

Бях решил да стигна до точка 20° север — 30° — запад. Първия ден, макар че вятърът е умерен (сила 3 до 4), *Курун* гълта милите. За нещастие, попаднахме в поредица от слаби ветрове и безветрия. Благоприятни условия за добро плаване имахме едва на 19 май, след седемнадесет дни на море.

При все това беше хубав преход. От ден на ден, със спущането ни на юг, температурата ставаше все по-приятна, а морето по-тихо. Истински се наслаждавахме на прекрасни нощи, в които *Голямата мечка* беше към десния ни борд, а *Южният кръст* към левия. Единствената ни грижа беше задължението да стоим постоянно на руля. Вятърът не е достатъчно силен и поради това не сме вдигнали специалното стъкмяване със стакселите близнаци, чиято ветрилна площ е много по-малка от нормално вдигнатите ветрила. А така, с всички ветрила вдигнати, яхтата не може да се управлява сама.

На 8 май, малко преди четири часа, Фарж, който е на вахта, забелязва към левия борд един параход. Единственият, който срещаме в целия преход.

Късно следобед правим първи опити със стакселите близнаци. Голяма част от времето си прекарах в стъкмяване на цялото устройство. Опитът не е много насърчаващ. Вярно е, че вятърът е много слаб и системата не може да работи задоволително. Накрая свалих стакселите, за да продължа с нормални ветрила.

Денят на 10-ти донесе малко оживление. След като гледахме ята от бонити, които скачаха над водата, открихме на изток стадо китове. Скоро можах да ги разпозная по големите глави — бяха глобицефалес. Плуват в същата посока с *Курун* и го застигат. Подпомагам срещата, като „качвам“ малко с обезветрени ветрила и така можем свободно да се възхищаваме на игрите им.

Фарж направи няколко снимки, докато аз, с маузер в ръка, чаках удобен случай да стрелям. Моят спътник нервничи поради дългото ми изчакване, но аз не обичам да хабя барута напразно — интересувах ме само най-големите от тия животни. Най-после едно се появи на повърхността, на четвърт кабелт от левия борд. По някакво чудно съвпадение точно в момента, когато Фарж бе хванал животното в телеобектива си, аз го застрелях на място с един куршум в главата.

Чудовището остана приковано на повърхността. За нещастие, още преди да успеем да се придвижим, то потръпна за миг и потъна отвесно. Нямаше време да запратя харпун. Жалко — интересно би било да се проучи отблизо този образец от един твърде слабо познат вид.

Ако нямахме щастие в лова, то поне стигнахме тропика.

Това е за „кап’тена“ случай да произнесе малка реч: „Категориите и класификациите са манията на съвременния свят. Тук хората се делят на два вида: които са минали тропика, и които не са. За да отпразнуваме тържеството, почерпете екипажа.“

Чукнахме се радостно.

На обяд изядохме последната от десетте салати, които бяхме натоварили в Ла Луц. Фарж, който изпълняваше великолепно задълженията си на готвач, не се интересуваеше много от състоянието на хранителните припаси. Проверка. Трябва да се изхвърли голяма част от доматиите, при все че ги бяхме избрали доста зелени — много бързо бяха узрели.

На 13-ти преди обяд забелязвам първата риба пилот. Към нея се присъединиха още няколко други и ни придружаваха до Антилите. Какво постоянство и каква вярност! Тази оригинална риба, може би малко мързелива, използва движението на челната вълна, за да прекосява океаните: тя е спътник на ветроходеца в зоната на пасата. Рибите-пилоти придружават обикновено акулите, но тези ненаситни „морски тигри“ ги щадят.

На 15-ти забелязвам с неудоволствие, че латунената обковка, предпазваща мачтата в мястото, където опира гафелът, се е изкъртила поради големите напрежения, които стъкмяването изпитва при слабите ветрове и безветрията. Ето защо на другия ден свалих грота и започнах еквилибристика по стъкмяването: успях горе-долу да прилепя латунения лист към мачтата чрез добре стегнато навито въже. След като вдигнах грота, се занимах със стакселите близнаци, които този път възнамерявам да ползувам успешно поради достатъчния вятър. Над оковката на последните ванти, на мачтата, закрепвам топенанти, които да поддържат стакселгиковите.

17-ти е ден на безветрие — най-хубавото време, каквото можем да си представим. Съвсем чисто небе, морето е наситено синьо с една нереална прозрачност.

С отривист полет един фаетон<sup>[10]</sup> дойде да ни поздрави: „Използвайте хубавото време, деца, дядо Еол скоро ще се занимае специално с вас!“

Преди обяда екипажът се къпа, както се полага.

Обикновено къпането се прави под ватерцага със здраво въже или на палубата с големи кофи вода; но днес яхтата е неподвижна и

ние използваме широко водата без осигурително въже. Чудно усещане е да плуваш гол всред океана над неизмерими дълбочини. Аз не се увличам по тези бани в открито море. Те пораждат чувство на потиснатост и несигурност. Ако някой Жан-Луи<sup>[11]</sup> е тръгнал по мародерство...

Ден на леност. Фарж човърка нещо в двете малки лампи на компасите, които работят не много задоволително.

Чай, препечени филии хляб, конфитюр, мед, масло, ром, мляко, лимон. Екипажът не е нещастен.

На 18-ти в 10 ч. и 30 мин. тръгвам отново на път с остър десен вятър под всички ветрила и *балонен стаксел*: неочакван вятър от югозапад, после от северозапад, а през нощта от север. Но къде са пасатите?

Курун пътува със завързан рул — използваме това, за да пренареждаме. Запасите ни от пресни яйца са се свършили от два дни: решаваме да отворим сандъка, приготвен от нашия бакалин в Мароко. Казал ни бе: „Ще запазите тези яйца шест месеца без никакви загуби.“ Уви, всички са се развалили и някои експлодират, когато ги отваряме. Целият сандък отива зад борда заедно с последните банани, които също са се развалили. Времето е много хубаво и от радост поливаме обяда с бутилка бяло вино...

19 май. Днес е свети Ив, именния ден на кап'тена; може би в негова чест следобяд вятърът най-после духна сериозно и голямото вълнение не ни изостави до Мартиника. На обяда, украсен с допълнителни неща, привършваме запасите от моркови, които ядем винаги сурови.

Тъй като вятърът е най-сетне равномерен и скоростта благоприятна, на 21 май<sup>[12]</sup> решавам да вдигна стакселите близнаци, за да нямаме повече грижи за руля. Разреших въпроса за закрепването на стаксел-гиковете с подръчни средства, но все пак сполучливо. За първи път виждам моя кораб да пътува с попътен вятър, без да се отклонява и никой от нас да не е на руля. Истинско удоволствие е да се гледа как румпелът се разхожда от единия до другия борт, докато Курун се движи точно по курса си.<sup>[13]</sup>

През този ден, 21 май, една мъничка летяща риба падна в кабината през входния люк. Тя е само 45 мм — от главата до опашката.

Не сме много разглезени откъм летящи риби; тези, които падат много рядко нощем на палубата, са много малки и не заслужават да ги изпържим.

След като вдигнахме стакселите близнаци, до Мартиника не е необходимо да се докосваме до руля. Успех е да се прекоси за десет дни половината Атлантик с намалена ветрилна площ при попътен вятър, без някой да стои на руля. Прекрасен живот с много спане и свободно време. Вятърът е силен, а морето развълнувано — затова астрономическите наблюдения са трудни, особено през нощта.

Водим спокоен живот с приятни бани, обядване на открито при кнехта на носа. Безделничим, човъркаме нещо. Макар и развълнувано, морето е чудно синьо.

Курун плава с добра скорост и главно равномерно. Всеки ден отбелязвам на картата едно напредване от приблизително 110 мили, което съвсем не е лошо при такава малка ветрилна повърхност. Естествено, че лишена от грота си, яхтата се клати повече: „Това е голямата джава“<sup>[14]</sup> — казвам на Фарж.

Нашият курс е отдалечен от корабния трафик, така че екипажът спи спокойно под защитата на фенера, закачен на върха на мачтата.

25-ти е ден, посветен на чистотата и елегантността. С машинката за подстригване от Бордес си подстригваме взаимно косите. Фарж няма да се посрами в никой бръснарски салон — подстригва ме сръчно, дори изкусно. За нещастие, нямам неговия талант и малко развалям прическата на моя търпелив спътник, който все пак е доволен.

След тази операция се обръсвам, което не е лесна работа при една брада, расла свободно от Канарските острови. Сега вече придобивам образа на съвършен джентълмен. Фарж си оставя една ивица брада, с която прилича повече на „морски вълк“.

26 май. Резервоарът за вода от десния борд се е изпразнил — след отплаването изпомпвахме вода, без да се ограничаваме. Не исках да употребяваме водата от резервоара от левия борд, затова скачихме сифон към един от петдесетлитровите варели, закрепени в кърмата.

Неделя, 28 май. Фарж чете на палубата литургията за „Петдесетница“. Скоростта на яхтата е много равномерна, това ме кара да кажа на спътника си: „Идната неделя ще можете да отидете на богослужение във Фор-дьо-Франс. Ако вятърът се задържи, в четвъртък вечер ще видим фара Каравел.“

След обяд боядисах дъното на малката лодка.

30 май. На разсъмване констатираме силна промяна в цвета на морето, което е станало от наситено синьо на мастилено зелено. Марен-Мари е направил същата констатация, когато на борда на своята Унибел II е приближавал Мартиника. Дали е течение?

Неочаквана и чудна последица: неизменно придружаващите ни риби-пилоти са станали прекрасно лилавосини!

На другия ден морето е по-бледозеленикаво, после цветът му започва да клони към синьо.

Цели ята летящи риби излитат пред нас. Множество чайки възвестяват приближаването на суша.

След залез вятърът се засилва, вече развълнуваното море, става още по-бурно. Към 22 ч. и 30 мин. една голяма вълна се разбива на палубата и наводнява кабината. За щастие, всичко се изсипа на пода; изчисленията ми, които бяха на масата за карти, са само леко изпръскани.

Тази сутрин реших да определя мястото ни по звездите. След залеза повтарям опита. Ще стигнем брега утре и то не наслуки!

Една птичка, която изглежда уморена, иска да кацне на кораба.

Възстановявам нощните вахти.

Курун бяга към сушата с голяма скорост — сто и двадесет мили по лага от 0 до 24 часа.

Четвъртък 1-ви юни. 3 часа и 40 минути. Фарж, който е на вахта, мисли, че е видял светлини в посока север — 1/4 — северозапад.

Преди разсъмване правя определение по звездите; днес следобед ще бъдем на суша.

Но още към 10 часа Фарж на няколко пъти смята, че „вижда земя много далече напред“ откъм десния борд.

Покатерих се на върха на мачтата и се питам дали не е бил някой кораб? Виждат се най-вече много облаци...

През вахтата в 16 часа отбелязвам в корабния дневник: „Учуден съм, че още не съм видял суша. Средна видимост.“ Правя определение по слънцето, което впрочем не ползвам.

Работя на палубата, защото е необходимо да се прибере цялото устройство на стакселите и да се вдигнат нормалните ветрила, за да обходим Мартиника и да влезем във Фор-дьо-Франс.

Сушата се появи внезапно — докато бях зает на носа — точно пред бушприта.

Извиквам на Фарж, който е долу: „Земя, точно пред нас!“ И за да отпразнуваме събитието: „Да се почерпи екипажът!“ Корабният часовник показва 17 часа и 18 минути.

Замъглената суша не може да се разпознае. Скоро се закрива съвсем, за да се покаже едва при залез-слънце. Когато я виждаме отново, точно пред нас светва фарът Каравел. Приземяването е точно. Снемам стакселите и вдигам един стаксел без гик.

Първоначалното ми намерение беше да обиколя острова откъм юг, но промених решението си. Заставам в дрейф, за да мина на друг халс. Правя това, защото на юг от полуостров Каравел брегът е защитен от множество „издатини“, докато на север е чист. Предпочитам да пътувам спокойно нощно време.

Фарж приготвя хубаво кафе, после отива да спи. Една вълна залива палубата и измива краката ми върху румпела.

В 22 часа и 55 минути минавам на половин кабелт от скалата Каравел. Гледката е красива на лунната светлина: морето се разбива, *Курун* се повдига, и спуска върху вълните.

Цяла нощ стоя на руля. Само със стаксела се движим полека, но то е, защото искам на разсъмване да съм на брега.

Лунна нощ. Вятърът духа поривисто.

Минавам банките: Лу Министр, Лу Сен-Мари, Роше Пен дьо Сюкр, Поант дьо Мариго — имена, в които вече се усеща Мартиника. Спи ми се, но съм щастлив, сам на палубата.

При зазоряване едва съм минал северния край на острова, където светят силни фарове. Развиделяването открива грандиозна картина.

Когато минавах край скалата Перла, си спомних, че в началото на столетието баща ми също е идвал в Мартиника, по време на първия си голям преход с хубавия тримачтов барк<sup>[15]</sup> „Фор-дьо-Франс“, боядисан светлосиньо. Но минали от юг, покрай великолепната и внушителна скала Диамант. Перла и Диамант! В интервал от почти половин век сърцата ни бяха развълнувани от един и същ ентусиазъм.

Цяла сутрин плавам покрай брега, на завет, като вкусвам изцяло чара на необикновената природа.

Минаваме съвсем близо до живописния Бур-дю-Прешьор и го виждаме най-подробно. Рибари се суят около мрежата си.

Високо, високо над водата се реят величествена фрегати като царе на небето и морето.

Виждам първите „гомиери“ — бързоходни туземни пироги. Възхищавам се на тяхната красота и на уменията на тия, които ги управляват. Тези лодки са еднодръвки — издълбан дървен ствол, подсилен с няколко ребра и издигнат малко с една дъска. Ветрилото е шпринтово.<sup>[16]</sup> Екипажът трябва да осигурява равновесието и да „открениява“<sup>[17]</sup> при по-силен вятър. При все че маневрите с тези лодки не са лесни, никога не съм виждал някоя да се обърне. И туземците не се колебаят да се отдалечават от бреговете, докато загубят от погледа си сушата — това те наричат „отиване в Микслон“.

В 10 часа *Курун* е на траверс пред Сен Пиер, където още се виждат следите от ужасното изригване на вулкана Пеле в 1902 година.

Подреждаме кораба, а екипажът се изкъпва и тоалира. В 11 часа и 15 минути вдигаме нормалните ветрила. Но малко след това трябва да направим три навивки на грота, защото вятърът сериозно се засилва. Откъм брега идват силни пориви и аз съм изумен от стабилността на „гомиерите“. Всеки път, когато *Курун* се накланя под напора на вятъра, очаквам да видя поне една да се обърне: не, всичките са на място!

Както се предвиждаше, пред входа на залива Фор-дьо-Франс, вятърът е много силен и насрещен. След няколко жалки халса, силно раздрусан от късите вълни при работещи ветрила: третият стаксел, грот с три навивки и отслабени шкоти — решавам да вдигна всички ветрила и да „претупам“ на един дъх. Вдигам стаксела от петнадесет квадратни метра, който беше готов, и натягам както трябва ветрилата. Никога не съм „пришпорвал“ толкова кораба. Водата достига до



шпигатите<sup>[18]</sup>, Курун бяга като състезателен кон и напредва срещу вятъра като малка яхта. Вятърът свири в стъкмяването, летят пръски и пяна, но корабът е здрав и през цялото време държа ветрилата пълни, без да отпускам руля.

Хиляди малки летящи риби излитат като сребърни люспи пред вълнореза.

Все повече и повече се открива великолепият залив „Фор-дьо-Франс“. Фарж, който е на носа, извиква ненадейно като луд: „Скала отпред!“ Зная, че тук няма никакви камъни, тъй като основно бях проучил картата. Все пак тичам малко смутен на носа... за да видя... как една великолепна костенурка се гмурва във водата.

На брега ни чакаха. Забелязали бяха малката яхта да навлиза в залива със страшна скорост, халс след халс.

Отминаваме Фор-Сен-Луи и хвърляме котва на петдесет метра от кея на яхтклуба. Часът е точно 17.

Завършен е един преход без произшествия.

---

[1] Сирене от цветя, парфюмирано с цветя. — Б.авт. ↑

[2] pilot charts (англ.) — пилотска карта (справочна). — Б.пр. ↑

[3] За специалистите: локсодромията не е много различна от ортодромията. — Б.авт. ↑

[4] Незнанието на тези елементарни метеорологични сведения са били една от причините за несполучливия преход от Ален Жербо на борда на Файъркрест. ↑

[5] Sailing road (англ.) — път за ветроходи. — Б.пр. ↑

[6] Това растение с восъчни листа е без корен в земята и може да черпи храната си от въздуха. — Б.авт. ↑

[7] При наблюдаване със секстант времето се отбелязва с точност до секунда. — Б.авт. ↑

[8] Без гик със свободен долен край. — Б.авт. ↑

[9] Част от палубата между рубката и бордовете. — Б.пр. ↑

[10] Фаетон — вид морска птица. — Б.пр. ↑

[11] Моряците дават често този прякор на акулите. — Б.авт. ↑

[12] В 8 ч. и 37 мин. мястото беше  $\varphi = 19^{\circ} 04'$  север.  $\lambda = 39^{\circ} 56'$  запад. — Б.авт. ↑

[13] Вижте в приложението схемата на устройството, използвано за автоматично управление при различни курсове спрямо

вятъра. — Б.авт. ↑

[14] Танц, подобен на валс. — Б.пр. ↑

[15] Ветроходен кораб, на който предните две мачти са стъкмени с прави (квадратни) ветрила, а задните гафелно. — Б.пр. ↑

[16] Квадратно ветрило, закрепено към мачтата и опъвано по диагонал от един прът (шпринт). — Б.пр. ↑

[17] Възстановяване в изправено положение на лодка посредством тежестта на екипажа. — Б.пр. ↑

[18] Отвори за изтичане на подета от палубата. ↑

## VII

# ПРЕСТОЙ В МАРТИНИКА. ПРЕКОСЯВАНЕ НА КАРИБСКО МОРЕ

В клуба ни посрещнаха много сърдечно, с традиционния мартинишки пунш. Това беше само началото. Всеки искаше да му гостуваме, да организира разходки в наша чест, да ни отрупа с любезности, така че нашият престой ни се стори съвсем кратък.

След един месец на море се наслаждавах на уханните нощи на острова, изпълнени с песента на щурците.

Яхтклубът притежава хубава флотилия от яхти, чиито собственици са запалени ветроходци.

Морето, което облива Мартиника, наистина е много привлекателно. Заливът Фор-дьо-Франс е великолепен и около целия остров има множество малки заливи, идеални котвени стоянки за яхтите.

Корабите плават за самото удоволствие да се ветроходствуват, да се лови риба, да се участвуват в състезания, при които съперничествата са често много разгорещени.

В клуба има бесни запалянковци, които „прегризват“ шкотите си. С един от тях бях на борда на неговия йол *Пауло*, който при плаването така пришпорихме, че кабината му бе потопена във водата... а килът беше почти във въздуха. Чудесен спорт под топлия повей на пасата, който се спуска от височините на острова и къдри красивите води на залива, без да ги прави опасни.

*Курун* не напусна мястото си, но направихме няколко хубави разходки с други яхти.

Имах щастието да разгледам подробно един много хубав кутер, норвежки тип — *Сен Клер*, (имах чертежите му в Париж), собственост на г-н дьо Гриз. Преди години г-н дьо Гриз предприел с няколко спътника околосветско пътуване с една хубава седемнадесетметрова

шхуна. Но тяхното пътуване се прекратило в Панама поради избухването на войната в 1939 година.

Фор-дьо-Франс не е добре благоустроен. Улиците са изровени от дълбоки канавки, по които се оттичат водите от проливните тропически дъждове. Но жителите придават колорит и веселие на града. Населението е пъстро — атлетически сложени, мургави, очарователни мързеливци, чийто цвят варира от черно до бяло, като се мине през всички междинни отсенки. Багрите са още по-необикновени на пазара, където са изложени в изобилие ананаси, манго, папай, авока.

[1]

Островът изобщо е красив, наричат го „Бисерът на Антилите“. Зелените цветове преобладават: светлозеленият на плантациите за захарна тръстика и по-тъмнозеленият на тропическата природа. Назъбените планини оформят декора във височина, а в долините текат реки, които дават живот на прекрасната горска растителност.

Но още по-привлекателно е крайбрежието. Разкошната тропическа растителност достига самото море, а по брега са разположени очарователни рибарски селца. Прострените мрежи и боядисаните в светли багри гомиери придават още по-голяма живост на картината. Черните, които живеят тук, са добри моряци, а животът, който водят, ги е предпазил донегде, както изглежда, от влиянието на нашата цивилизация.

Туземците режат захарната тръстика, както в миналото — с помощта на секирка и често прекъсват работата, за да сдъвчат парче тръстика или да гаврътнат чашка силен ром.

След войната Мартиника стана департамент на Франция, но не всички засегнати са оценили тази промяна, пренесла главно жалките политически борби от метрополията.

Благодарение на един наш приятел — капитан от жандармерията, присъствувахме на избори в хубавото градче Каз-Пилот. Избирателната кампания тук се придружава винаги от живописно общо веселие. Танците и пиенето прикриват грубите фалшификации, които стигат до подменяне на урните.

Имахме случай да се запознаем и с епископа на Мартиника. При първото посещение го заварихме да копае в градината си. Прекъсна

работата си с необикновена кротост и доброта. Мисионерите му са доста модерни. Един от тях беше много увлечен от статистиката и се занимаваше с броя на кръщавките и на причестяванията и с любопитна аритметика на душите.

При една разходка в естественото пристанище Робер, на източния бряг, можах да видя и разгледам подробно необикновена пирога с двоен балансър — *Ананда*. С нея Андре Садрен и още двама души пресякоха за седемнадесет дни Атлантика от островите при Зеления нос до Мартиника.

Изтегленият на брега корпус беше съсипан, целият прояден от морски червеи. Стъкмяването беше в окаяно състояние; тясната кабина беше празна и единственото доказателство, че на този кораб е имало живот, беше една снимка на Шри Ауробиндо, закована на преградката. Пирогата правеше впечатление на голяма, смъртно ранена птица.

Въпреки критиките, които чух за Садрен, изпитвах симпатия към него. Остри недоразумения с екипажа го бяха принудили да изостави проекта за околосветско пътешествие. И без това чудноват ветроход, в много отношения несполучлив, *Ананда* безспорно не беше пригоден да се управлява от един човек. Накрая Садрен го подарил на епископа на Мартиника.

Каниха ме да изнеса сказка. Тъй като не съм склонен към словесни прояви, отначало се измъкнах, но по-късно не можах да откажа на настойчивия председател на клуба, г-н Жером. В чест на *Курун* бе организирана *Морска вечер*. Прожектираха се филми за яхтите на Фор-дьо-Франс, след което разказах накратко за пътуването на *Курун* и показахме няколко снимки, направени от Фарж.

Няколко дни след тази вечер бяхме приятно изненадани, когато г-н Жером ми връчи един чек — прихода от сказката. За бедната корабна каса това беше неочаквана придобивка. В Обменното бюро превърнахме парите в долари — в Панама ни бяха много полезни.

Подготвихме се за отплаването — трябваше да почистим подводната част на *Курун* и отново да го боядисаме отвън. Въпросът с докуването не беше лесен, защото в Мартиника няма приливи и отлики. Компанията *Женерал Трансатлантик* ми предложи любезно да вкарам *Курун* в сухия док заедно с друг кораб. Но аз не исках да бъда свързан с ремонта на голям кораб: можеше или да не ми стигне времето да свърша работата си, или поради непредвидени обстоятелства да остана много дълго в сухия док.

Корабният конструктор г-н Грант ме избави от затруднението. Запален яхтмен, той притежаваше една шхуна *Льо Мерл Блан*, с която често излизаше на море. Този приятен човек ми предложи да изкарам яхтата на неговия слип и да я оставя там безплатно колкото е необходимо. Това беше прекалено любезно, защото присъствието на *Курун* в неговата корабостроителница щеше да затруднява до известна степен работата.

На 21 юни яхтата беше на суша. С Фарж започнахме почистването и изчеткването на обшивката. Надводната част от корпуса измихме със сапунена вода, шлифовахме с пемза и наложихме с три пласта хубава бяла боя; след това боядисахме с медна боя подводната част.

На 29 юни яхтата бе спусната отново на вода. Начертал бях нова водолиния — 75 мм над предишната. Изцяло боядисан, с име, написано с яркочервени букви, *Курун* изглеждаше великолепно.

На Канарските острови не успях да боядисам добре местата, където опират подпорите и поради това се бяха появили две-три дупки от морски червей — но не беше страшно: запуших дупките и покрих мястото с медна ламарина. Топлите води са много опасни за дървото, особено когато не е достатъчно защитено. Затова, когато са в тропическите райони, корпусите на ветроходите изискват специални грижи.

Компанията *Женерал Трансатлантик*, която има великолепна организация във Фор-дьо-Франс, се съгласи да изработи една специална част, с която смятах, че ще се подобри моята система от стаксели близнаци при попътен вятър. Това беше намислена от мене малка тринога мачта, независима от щаговете, която, по мое мнение, даваше една свършена неогъваемост. Изработиха я задоволително.

Нашият приятел Грант донесе лист червена мед, за да подменя сложения в Лисабон за предпазване мачтата от триенето на гафела. Прекарах дълги часове на мачтата, докато завърша успешно тази деликатна работа.

Когато почиствахме обшивката, един млад мъж, който се представи за таитянин, ме помоли настойчиво да го заведе до Таити. Предлагаше срещу пътуването да работи на кораба, а там да ни създаде полезни връзки. Но аз нямах нужда от никакви връзки, а най-важното — нямах никакво желание да взема още един човек.

И във Виго, и в Ла Луц различни хора ме молеха също така упорито да ги отведе в Южна Америка или в Панама. Предлагаха ми и пари. Но и дума не можеше да става да приемам тези многобройни желаниа из всяко пристанище на широкия свят. На Канарските острови цяла група искаше да избяга с една шхуна, чиито ветрила и подвижен такелаж бяха конфискувани. Бяха все хора, недоволни от положението си, които се надяваха да намерят другаде по-добри условия за живот.

Курун беше готов за отплаване. Радиостанцията му бе проверена благодарение на г-н Гилме — директор на метеорологичната служба.

В клуба успях най-неочаквано да попълня някои празноти в моята сбирка от карти. Когато изоставил своята *Ананда*, Садрен предал на клуба една богата колекция от карти, с условие да бъдат дадени на някой нуждаещ се мореплавател. Щастлив приемник на това дарение, избрах, каквото ми беше необходимо.

Точно навреме пристигнаха и изпратените от Париж котва и калибрована верига.

При заминаването си Курун бе много разглезен от приятелите ни — г-н дьо Гриз донесе един сандък консерви от ананас, няколко кутии захар и дамаджана бял ром. Запасът ни от напитки бе добре попълнен, тъй като и директорът на фирмата *Сент Джеймс* ни почете с едно буренце стар ром!

Първата ни цел след Мартиника беше Панама — ключът за Тихия океан.

Прекосяването на Антилско море не представлява никаква особена трудност. През по-голямата част от пътя си Курун щеше да използва благоприятния пасат. Но накрая би трябвало да се очакват и значителни безветрия, които са особено коварни, като се има предвид и

силното течение, отнасящо към изток, в посока, обратна на нашия курс.

От много години знаех за тези условия и за трудностите, които много ветроходи са изпитвали в този район. Във Фор-дьо-Франс разучих отново и най-внимателно картите на теченията. Курсът, който щяхме да следваме като най-добър, не беше най-късият. Той се отдалечаваше на значително разстояние от южноамериканския бряг, за да стигне сушата точно на север от нос Манцанило, тъй като покрай брега има силно насрещно течение. Вероятно поради тази причина Ален Жербо, който стигнал съвсем близо до Манцанило и се надявал на другия ден да бъде в Колон, останал без вятър и бил отнесен от течението толкова на изток, че успял да влезе в Колон едва след двадесет дни!<sup>[2]</sup>

Преходът през Антилско море, дълъг хиляда и двеста мили, щеше да мине, както и досегашните, без особени трудности.

3 юли. Тъй като в този район вече започваше сезонът на циклоните, щастлив съм, че най-после мога да отплавам — с цели две седмици закъснение от програмата ми. Крайно време е да тръгна на път.

Качихме малката лодка, свихме тентата, отвързахме се в 9 ч. и 50 мин. и веднага се откотвяме.

На кея няма никой. Не бяхме съобщили часа на заминаването, затова нашето потегляне, наскоро след шумното пристигане на пътническия кораб *Гаскония*, минава незабелязано.

Отминахме бързо форта Сен Луи и в 9 ч. и 55 минути минаваме вехата пред входа на протока за докуване.

Вятърът е умерен, вълнорезът на *Курун* вдига диамантени пръски и хиляди малки летящи риби бягат встрани.

Огрян от слънцето, заливът Фор-дьо-Франс е великолепен. Докато поддържам курс към открито море, се любувам за последен път на сушата.

Разминаваме се на близко разстояние с няколко бързи гомиери. Брегът, над който се извисяват зъберите на Карбе и планината Пеле, с върхове, упорито скрити в облаците, изчезва много бързо.



В 13 ч. и 10 мин. се разминаваме съвсем наблизно при насрещни курсове с италианския пътнически кораб *Урания II*. Не ни отговарят на поздрава с трибагреника, но моряци и пътници дружески ни махат от палубата.

При все че вятърът отслабна, в 14 часа Мартиника е вече само спомен. Устройството на стакселите близнаци е готово, но държим вдигнати ветрилата, защото са мокри от няколкото вихрушки с дъжд, а искам да свия грота съвършено сух и тогава да го покрия с непромокаемия калъф. При далечните плавания трябва да се внимава материалната част да бъде добре запазена.

В 14 ч. и 21 мин. малко произшествие: когато „кап’тена“ човърка нещо на палубата, шапката му пада в морето. Беше стара платнена шапка, вече избеляла и обезформена, но аз бях привързан към нея. Докато се колебаех дали да маневрирам, тя потъна. Стори ми се, че да изчезне в Карибско море е достоен край и я изоставих. Сега вече мога да извадя „резервната шапка“, която е точно като старата.

Късно след обяд свихме всички ветрила и поехме на път със стакселите близнаци на автоматично управление. По този начин *Курун* трябваше да пресече цялото Карибско море — приблизително хиляда и двеста мили, без кърмчия и без ни най-малко усилие за екипажа.

Като знаех, че в това оживено море има много кораби, държах всяка нощ да поддържам наблюдение.

В началото на прехода Фарж не беше добре, но по-късно здравословното му състояние се подобри.

С отдалечаването от сушата небето ставаше по-чисто. Срещнахме няколко кораба и няколко самолета. Нощите бяха хубави и светли.

На 4 юли рано след обяд в оживлението, предизвикано от няколко кита, които играеха близо до яхтата, шапката ми пак падна в морето. Този път е вече новата ми шапка и за нищо на света няма да я изоставя. За щастие, Фарж успя навреме да я хване — с четката за миене на палубата!

На обяд готвачът се прояви и приготви така наречената „лучена“ супа, в която бе сложил: домати, сирене, лук, чесън, екстракти от месо, хляб, горчица, пипер, сол, масло и не знам още какво!

Сутринта на 5-ти стъкмяваме на кърмата — от подпората на гика до преградата на рубката — импровизирана малка тента от стар

брезент на риболовен кораб. Така добре засенчената кърма е приятен кът, където много хора биха били щастливи да прекарат почивката си. Да се храниш на сянка с поглед към морето е особено приятно. Опитахме това удоволствие още на първия обяд, който, се състоеше от: яйца на очи, задушени картофи, холандско сирене, портокали, хляб, масло и „студена“ вода от пръстената стомна, окачена на стойката на гика и увита с мокри парцали.

Днес морето промени цвета си — стана маслинено зелено.

След обяд правя поправки на боядисването по планшира, но дъждът прекрати започнатата работа.

6 юли. Ято тонове плува цяла сутрин пред *Курун*. Няколко фаетони разнообразяват гледката, а покрай двата борда се плъзгат хиляди летящи риби. Нямахме успех в риболова.

Рано след обяд морето става отново синьо. Довършвам бояджийската си работа.

8 юли. По време на моята нощна вахта една птица кацна на гика.

Сутринта виждам как скачат бонити: пускам въдица, но без успех.

Вечерта атмосферата изглежда наелектризираща, изгледите за времето не са добри. Залезът също не е насърчителен. Нареждам да се сервира пунш „за повдигане на духа“.

В 22 часа променям курса. *Курун* е минал на около седемдесет и пет мили северно от нос Галинас — най-северната точка на полуострова Ла Коахира, в Колумбия.

Сега ще пътуваме успоредно, но на почтено разстояние от течението, което идва от Манцанило към нос Галинас.

Надалече, от югоизток до североизток, има гръмотевици. Отсега нататък всяка нощ виждаме светкавици.

9 юли. Днес е неделя — малко грижи за външността: екипажът се бърсне и докарва. За аперитив пием пунш.

На повърхността на морето се появява тропическо грозде<sup>[3]</sup>.

10 юли. През целия ден плаваме покрай треви и дървени отломки. Както и вчера, цветът на морето се променя от син на зелен.

През нощта, докато беше на вахта, Фарж намерил на пода в кабината необикновена „летяща риба с четири крила“, влязла през люка; но веднага я хвърлил в морето.

11 юли. Дълга североизточна вълна, по-висока от предните дни. Времето е бурно. Срещаме растителни остатъци.

На 12-ти и 13-ти вятърът постепенно отслабва. Появяват се вихрушки с дъжд. Всред изобилно тропическо грозде и останки от растителност достигаем границата на пасата. След като толкова време се движим добре, сега яхтата започва да се влачи по водата.

Определението по звездите, направено на 13-ти в 19 часа и 20 мин., показва, че се намираме тридесет и три мили в посока север-1/4-североизток от фара на Манцанило.<sup>[4]</sup> В полунощ се качих на мачтата и забелязах сияние в облаците — Манцанило ли? Този фар се виждаше и през следващите четири нощи.

След безветрия, гръмотевици, вихрушки и дъжд, на 14-ти в 11 ч. и 25 мин. вдигам нормалните ветрила. В 11 ч. и 45 мин. ми се струва, че забелязвам земя далече към левия борд, без да съм сигурен, разбира се, но в 12 ч. и 05 мин. моят спътник също я забелязва.

До Колон, в продължение на няколко дни трябва да изтърпим това неприятно плаване; такава е участва на моряка ветроходец в Черния котел: променливи ветрове, прекъсвани от безветрия, вихрушки, дъждове, гръмотевици, често пъти много силни и внушителни.

При тези условия трябва постоянно да маневрираме, за да използваме по-добре вятъра — вдигаме и снемаме ветрила, рифоваме — и то при вълнение, което създава големи напрежения в стъкмяването. Понякога гафелът се прехвърля от единия на другия борд. Една нощ вилката на гафела изскочи от мачтата, тъй като броеницата, която я задържа, се бе скъсала. Трябваше да сваля грота, за да поставя всичко в ред.

Всеки ден трябва да се маневрира, за да успеем, доколкото е възможно, да спечелим няколко жалки мили в повече срещу течението. Следващите местоположения са достатъчно показателни:

14 юли в 20 ч.: на 34 мили в направление север–25–запад от Манцанило

15 юли в 20 ч.: на 31 мили в направление север–45–запад от Манцанило

16 юли в 20 ч.: на 23,5 мили в направление север–57–запад от Манцанило.

Избягвах да се приближавам към брега, за да бъда настрана от много по-силното течение, което би ме върнало назад.

На 17 юли сме малко по-добре. От 0 до 11 часа *Курун* измина приблизително деветнадесет мили по лага.

По обяд, докато почивах на кушетката си, без да мога да заспя, и мислех за напреженията в стъкмяването, Фарж забелязал нещо бяло в корабната следа. В началото ми се стори, че са малки акули, дълги приблизително седемдесет сантиметра и приготвих ужасния цилиндричен харпун с остри закалени зъби. Поради вълнението загубих равновесие и тежко се нараних в крака. Загубих много кръв, трябваше да седна, струваше ми се, че ще загубя съзнание. Съобразителният червенокръстец Фарж ми направи хубава превръзка. Веднага взех отново харпуна и намуших една от рибите, привлечени от окървавените парчета памук, които бяхме хвърлили в морето. Беше ремора, каквато не бях виждал досега. С любопитство я разгледах отблизо, по-точно смукалото на главата ѝ, с което прилепва към акулите. Разправят, че туземците от някои области завързвали като въдица ремори, за да ловят костенурки. Ремората залепва за костенурката и... не остава нищо друго, освен да се изтегли въжетото. Ето един оригинален лов.

С въдица за скумрия хванах друга ремора, но краятът беше много слаб и се скъса, когато вдигах рибата на кораба.

В 13 ч. и 10 мин. забелязвам нещо интересно. Скоростта на яхтата е слаба и виждам как витлото на лага отива пред носа на кораба,

после на траверс. Това означава, че в скоростта на повърхностните маси вода на течението и в тази на по-дълбоките пластове съществува разлика. По този повод изпратих по-късно кратко съобщение до американската хидрографна служба, за което ми благодариха.

След обяд, когато си почивах, чух моят спътник да призовава бога: „Помолих се на дядо господ за малко вятър“. Чудо! Усещаме слаб полъх, после вятър, който се засилва постепенно, след това отслабва, отново се засилва, а в това време небето се прояснява откъм североизток.

Лично аз не бих посмял да безпокоя чак бога, а като езичник се обръщам само към дядо Еол. Както и да е, вятърът духа и тласка *Курун*.

През нощта бях принуден да навия два пъти грота, защото вятърът се засили много. Яхтата се движеше добре и продължавах да поддържам курс право към Колон.

В 20 часа се намираме на двадесет и две мили в направление юг–72–запад от Манцанило. Този път *Курун* се надсвива на течението и с голяма скорост пътува към пристанището.

Фаровете и светлините на града се виждат. В 22 часа и 40 минути *Курун* е в протока пред входа на Колон.

На кораба имам подробна карта, но стара — „опасна за мореплаване“, получена от хидрографната служба. Хубава-лоша, тя ме задоволи напълно, тъй като влизането в залива не представлява трудност.

Възнамерявам да стоя на котва пред града, докато съмне.

Пристигнах спокоен далече, много далече от суетнята на цивилизованите хора, без да зная, че влизам в милитаризиран залив и че светът е в началото на война (ако не ме лъже паметта — в Корея).

*Курун* едва бе навлязъл в тихите води на залива, когато ни „атакуваха“ със снопове светлини. Фенерът на върха на мачтата и илюминаторите, силно осветени с лампа „радиус“ от сто свещи, се виждаха ясно.

Никой на борда на *Курун* не знаеше морзовата азбука (пропуск, за който трябва да се съжалева), затова не отговоряхме. Сигналният прожектор проявяваше такова нетърпение, че ме разсмя. Насочих кораба към него и скоро бяхме съвсем ослепени от силния прожектор на проверяващия военен кораб.

Когато наближих, легнах в дрейф, за да разговаряме. Една голяма моторница се приближи. Показахме знамето си и осведомих, доколкото можах, тези мнителни хора, учудени да видят такъв грамаден кораб, дошъл от Франция да завладее залива им! Обясненията ми като че не ги задоволиха напълно.

След като надълго и нашироко обяснявах и настоявах, получих разрешение да се закотвя за нощуване.

Катерът се опита няколко пъти да пристане до нас, но маневрирането беше лошо! Моят корпус си изпати и две стойки на носа се изкривиха. Наблюдавах с безпокойство тези разтревожени хора с каубойски пистолети на пояса.

Отказах влекалото, което искаха да ми дадат. Тогава ни отведоха под ескорт към една котвена стоянка, но без силен вятър нашата скорост е малка, а тези хора с машини бяха нетърпеливи.

Накрая приех предложеното влекало. При все че ни посрещнаха така, всъщност бяха добри хора и ни влачеха, без да увеличават скоростта.

В 0 ч. и 15 мин. се закотвям при входа на Канал Франсе, на юг от град Кристобал.

---

[1] Вид круша. — Б.пр. ↑

[2] Истината е, че Жербо е предпочитал упорито и необяснимо да пренебрегва мореплавателните пособия и опита на другите. Трябва да се отбележи, че това становище никога не му е било от полза. — Б.авт. ↑

[3] Морски водорасли, които плават благодарение на малки мехурчета, пълни с въздух, поради което приличат на малки чепки грозде. — Б.авт. ↑

[4] Манцанило се намира на двадесет мили в посока североизток–1/4–изток от Колон. — Б.авт. ↑

## VIII

### ПАНАМА

След спокойната свободна нощ екипажът на *Курун* стана късно на другата сутрин. Първото нещо, което видяхме, бяха две големи моторници, почти двойно по-дълги от *Курун*, които пристанаха до него и изсипаха на борда му разни служебни лица. Последваха въпросите: „На коя компания принадлежите? Как е името на корабния ви агент на сушата?“

Обясних, че не принадлежа на никоя компания и нямам никакъв агент; че съм едновременно собственик и капитан на кораба и не завися от никого.

Да не зависиш от никого! Ето кое е опасното! Тогава поискаха да знаят кой може да гарантира за кораба.

— И аз сам се питам — беше отговорът ми.

Но те не ме оставиха на мира.

— Имате ли пари?

Моето „не“ бе посрещнато много зле.

— Тук е задължително да се заплаща. Кой ще може да плати за вас? Забранено е да се отива на брега със собствен превоз. Ако искате да слезете, ще трябва да наемете катер — седем долара на час...

Къде бяхме попаднали? Много добре знаех, че САЩ са страната на царя-долар, но не очаквах такова посрещане. Искаше ми се да отплавам веднага, за да се отърва от тези хора и техните изисквания.

Както и да е, докато бяха в тясната кабина, нашите проверители разбраха, че *Курун* не е 20 000-тонен кораб. Един от тях ни заговори за Хари Пиджън, когото познавал. *Курун* бе измерен, тъй като на Панамския канал съществуват специални мерителни правила. Корабите плащат такса според изчисленията от тези измервания. Трябваше да подпиша много документи.

След като обядвахме, с малката лодка слязохме на брега и с куцане, със сандал, завързан под превръзката на ранения ми крак,

направих посещение на капитана на пристанището. Той ме прие любезно и не поиска никакви документи.

След това отидохме във Френч Лайн, за да се видим с директора г-н Гренгоар, който изпълняваше и длъжността френски консул. Този очарователен човек, предупреден от Фор-дьо-Франс за пристигането на *Курун*, ни посрещна чудесно. През целия престой ни помагаше при всички обстоятелства. Благодарение на него можахме да преодолеем всички затруднения.

Влязохме във връзка с яхтклуба и реших да откарам там кутера още същата вечер — както и постъпих.

Малко след това ни посети един митничар, който запечата бурето с ром — като че имахме намерение да прахосаме хубавото питие!

На другия ден от клуба поискаха да плащам по долар и половина на ден за правото да държа яхтата завързана за пристана. Корабната каса не позволяваше такава прищявка, затова следния ден закотвих корабчето си малко по встрани, а на брега слизахме с малката лодка.

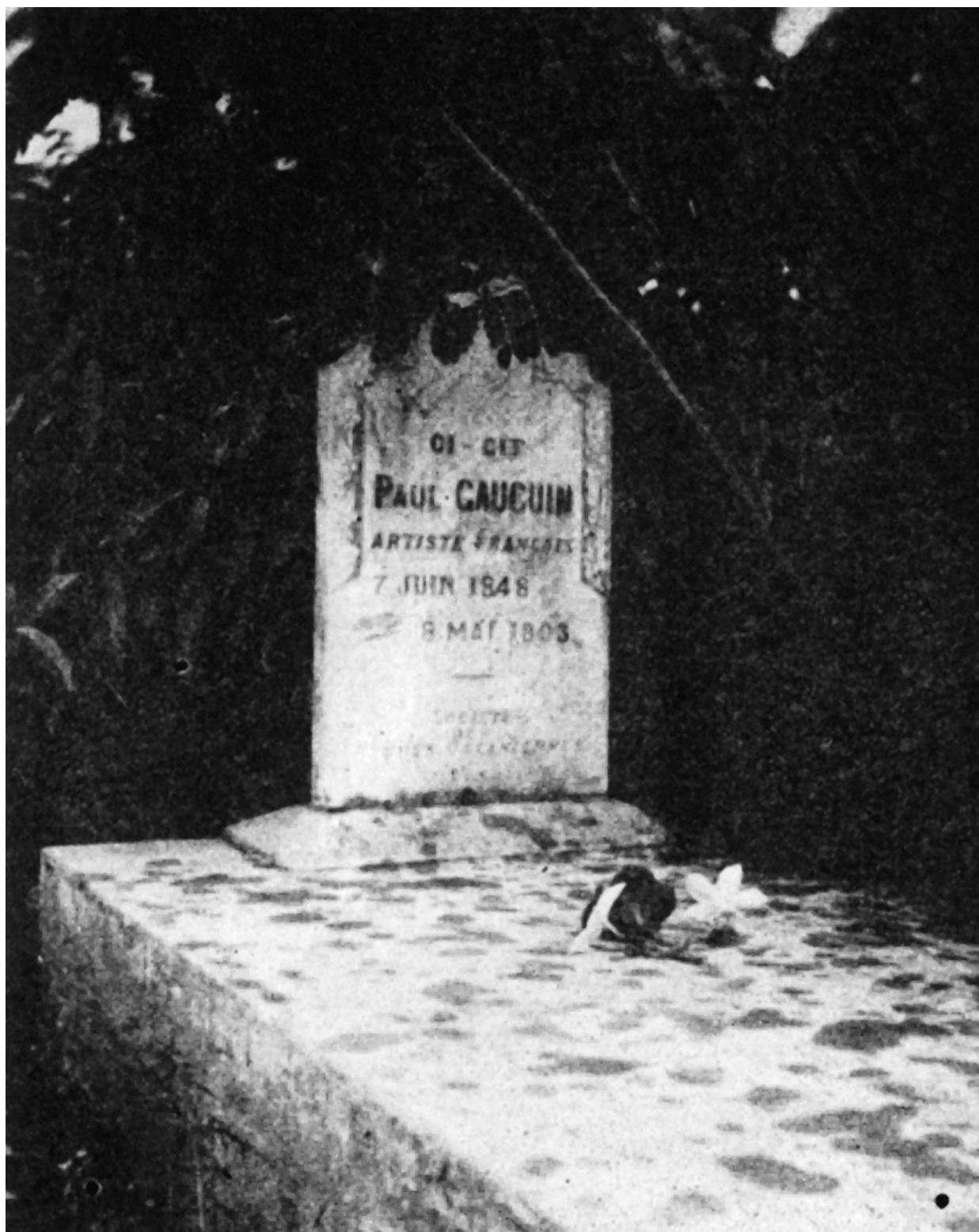




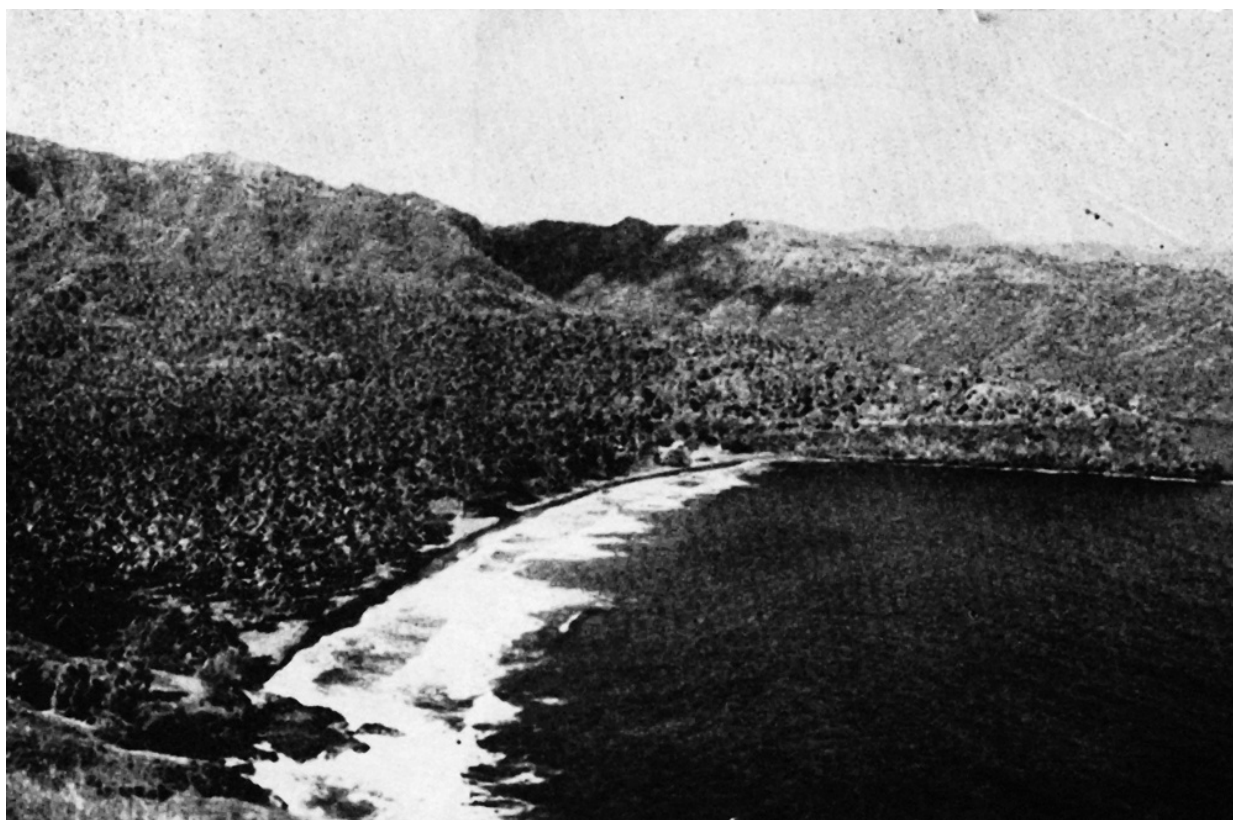
*Бъчвата при залива Пост Офис във Флореана*



*Гробищата в Атуона*



*Гробът на Гоген*



*Заливът Атуона и заливчето Таауку*

Тези американски клубове са великолепно организирани и ние бяхме любезно поканени да се ползуваме от тях. Единственото условие, което ни поставиха, беше да не водим никакъв цветнокож в района на клуба или на борда на яхтата.

Около клуба кръжат акули и баракуди, а фрегати<sup>[1]</sup> и кафяви пеликани се реят като у дома си. Вечер големи ята папагали се събират по крайбрежните палми.

Клубът бе приютил известен брой корабчета, чиито собственици живеят наблизо. Повечето са моторни лодки, някои доста големи. Ветроходните яхти са малко на брой. Забелязах един кеч от типа *Малабар XIV* на известния корабен архитект Джон Олдън. Водите на Карибско море са пълни с риба и американците са страстни риболовци, особено на прочутия тарпон или голямата люспа, изключително войнствена риба; уловът ѝ е любим спорт на жадните за приключения риболовци.



В САЩ предприемат много далечни плавания и множество яhti не се страхуват да се впускат в пътувания от няколко хиляди мили. При Панамския канал често се събират яhti, идващи от север. По време на нашия престой видях най-малко половин дузина шхуни и кечове. Освен това в Панама идват понякога и яhti, които пътуват за Западна Индия или Централна Америка. В почетната книга на Кристобалския яхтклуб прочетох имената на всички знаменити мореплаватели, минали Панамския канал.

Между тях най-известно е може би името на Хари Пиджън, обиколил два пъти света. Бях твърде развълнуван да видя написаното от славния моряк — ясно, макар и с трепереща ръка — под една снимка на *Айлендърс*, направена по случай третото му минаване през канала (6 април 1941 год).

Между имената на ветроходните яhti забелязах това на осемтонния кутер *Ревери*, с който благоговейният Джон Ентъл потегли от Фалмут за Виктория (Британска Колумбия); на великолепия кеч, норвежки тип *Кейтлин* от Австралия, обиколил света на *Щорнуей*, гафелния кутер норвежки тип, с който бруклинският самотник Алфред Питърсън можа да обиколи света почти едновременно с *Курун*, на *Щърбекер III*, бившия йол на капитан Слинбах...

Щастлив бях да отбележа минаването на малкия *Поларис*, когото срещнах в Лисабон, пристигнал в Америка няколко дни преди *Курун*. Целта му беше Сан Франциско.

В дългия списък на яhti, минали канала, французите не бяха много, но при все това ми разправиха за Ален Жербо. Ето защо в това пристанище, където понякога се огорчавах, като чувах остри критики към нашата страна, ми беше приятно да гледам как на грижливо боядисаната кърма на *Курун* се вее нашият малък трицветен флаг.

В двата края на канала са построили по два града-близнаци: Кристобал — Колон на Карибско море и Балбоа — Панама на Тихия океан. Първият от всяка група е американски, вторият — „испански“.

„Зоната на канала“ е териториална ивица, широка десет километра, която обхваща двете страни на канала и е странно врязана в територията на република Панама.

Целият район е още едно доказателство за необузданото разпалване на алчността, проявявана от хората през цялата история на човечеството.

Първите конквистадори са нарекли провлака Кастело де оро и жаждата за злато е подтикнала цяла армия авантюристи да се пръсне по тази нова земя, за да завладее империята на инките и нейното баснословно богатство.

Кервани мулета са стоварвали тук огромната плячка на „Испанска Индия“, а в Номбре де Диос или Портобело са я натоварвали на кораби, за да бъде поднесена в нозете на Негово Католическо Величество.

Завоеватели, разбойници, пирати и авантюристи са се сменяли в този провлак под различни имена, но винаги с едни и същи цели.

Сегашните четири града нямат свои характерни особености. Модерните здания са се появили бързо и съществуването на хората се е приспособило към типичния бърз ритъм на модерния живот. Грамадни американски коли профучават по улици, пълни с магазини и увеселителни заведения.

Многобройни мероприятия и внимателни грижи са довели до значително подобряване здравословното състояние в тази страна на треската, която днес е с много по-хигиенни условия за живот.

Населението е от най-пъстрите на земята. Панама е кръстопът на света, където китайци, индийци и черни са в постоянен допир с белите.

Забавно е да се гледа как американци от север и юг се гледат, без да си говорят. Първите презират вторите, но и те не остават длъжни на ония грингос! Това са всъщност карикатури на двете политически тенденции от Европа — тяхната обща майка. САЩ представляват крайния Запад — авангарда на материалистическата цивилизация. Що се отнася до другите, те илюстрират може би в още по-голяма степен корупцията и експлоатацията на човек от човека.

Чувал съм да хвалят възхода на латиноамериканските страни. Всъщност са построени само големи здания, шосета, летища. Но богатството е изложено възмутително на показ сред мизерията.

Щом се излезе от селищата, започва недокоснатата природа. Тропическата гора е разточително отрупана с живот и красота, с феерия от птици и пеперуди в приказни багри. Всяка от дълбоките дупки в мадрепоровия риф на брега представлява аквариум, където плуват пъстроцветни риби: сини, жълти с черни ивици. Навред по пясъка и

дори в гората многоцветните раци изглеждат като избягали от витрина играчки: яркосини, червени и жълти. Има ги дори по дърветата!

При една от нашите разходки стигнахме до старото укрепление Сан Лоренцо, построено към 1575 година. От него са останали големи развалини, обрасли в разкошна растителност, разположени сред живописната местност над морето и устието на река Чагърс. Забавно е сред тези девствени гори човек да си припомни кръвопролитните боеве, след които пиратът Морган е завладял крепостта през 1671 година. Сан Лоренцо е класически обект за екскурзии. Американците са много горди с него и един надпис напомня, че това е „the oldest fort under the United States flag“.<sup>[2]</sup> Останали са много гюлета, но постоянни посетители на това място ми казаха, че броят им постоянно намалявал — въпреки тежестта им много са извзети като сувенири! Признавам, че не бях съблазнен от мисълта да прибавя няколко от тях към баласта на Курун.

Посещението на стара Панама от другата страна на провлака може да ви разочарова. Тук има развалини, интересни само с това, което напомнят. Забележителен е хубавият стар мост и особено катедралата, изчистена от растителността преди десетина години. Тази катедрала, Нотр-Дам-де-л'Асансион е била построена в 1535 година първоначално от дърво, а след това наново иззидана от камък. Нейната съдба е свързана с тази на града, опожарен при завладяването му от Морган.

Какво е останало от този очарователен град (ако се вярва на старинните описания) с дворците, църквите и катедралата, където са били изложени толкова богатства? — Само няколко голи камъка, отдалечени от модерния град, място за разходка на туристите.

Тук човек се движи между луксозни американски коли, неизбежните продавачи на кока-кола, кокошки, кучета, гълъби, панамски полицаи, а високо във въздуха се реят пренебрежително урубуси<sup>[3]</sup>. Ниският пустинен бряг с проточилия се надалеко плаж се обитава от курлици<sup>[4]</sup> и други блатни птици. Ята корморани се открояват над безбрежния Тих океан. В развалините на катедралата растат големи кактуси, пред които посетителите изпитват странна необходимост да драскат и да пишат имената си по листата им. Нещастните растения са запазили по тялото си жалкия печат на човешката глупост.

Макар че ушите ми не можеха да се приспособят към основните думи в американския език: money, business, job, efficiency, production<sup>[5]</sup>, *Курун* остана два месеца в провлака.

Установихме приятни отношения със симпатичното младо английско семейство Хипуърт, които живееха на борда на корабчето си *Артър Роджър*, бивш *Брикетен Траулър*, дълъг седемдесет фута<sup>[6]</sup>, стъкмен като кеч. Преди три години напуснали Англия за околосветско пътуване, но имали известни неприятности с моряците си, а тази тежка яхта изисква многоброен екипаж. След един престой в английска Гвиана и в Нови Орлеан. *Артър Роджър* се намираше сега в сладките води на езерото Гатун, където имаме удоволствието да бъдем приети на борда му. Нашите приятели търсеха начин да продължат към Нова Зеландия и Австралия.

Такива пътешествия трудно се осъществяват поради съществуващите различия в разбиранията на организаторите с добре обмислени цели и тези на екипажите, обикновено случайно събрани.

Като потвърждение на това в езерото Гатун, на няколко кабелта от *Артър Роджър*, стои тъжно изоставен великолепият кутер *Викинг*. Дълго се възхищавах от този шедьовър на корабната архитектура, конструиран от Колин Арчър. А. Д. Маршал потеглил с *Викинг* от Дортмунт, Англия, за околосветско пътешествие, замислено още преди войната. Пристигнал в Кристобал през Мадейра, но затрудненията, които имал с екипажа, (а освен това бил и доста възрастен), го накарали да изостави проекта си. Принуден бил да остави корабчето си тук и да се върне в Англия. С хубавата си носова скулптура, боядисана в червено, *Викинг* гниеше в езерото Гатун. Всичко на кораба стоеше непокътнато, но влажната горещина на тропиците бе свършила своето дело. Жалка картина, която натъжи моряшката ми душа.

Благодарение на капитан 1-ви ранг Бертши, главния началник на каналната зона, *Курун* се ползуваше с особено внимание. Можех да се снабдя с някои неща, които не се намират лесно — например металически болтове и тел от неръждаема стомана за сменяне въжетата на леерите.

През време на нашия престой в Колон спираха много френски кораби. Екипажът на *Курун* бе приет сърдечно от капитан Клуто на борда на *Валон*, от който получи подарък един много практичен звезден



глобус. Направихме посещение на *Ендошиноа*, чийто капитан Лагре ми беше познат.

Поканени бяхме на обяд и от капитана на пътническия кораб *Вил д'Амиен*, което стана причина за сериозни недоразумения с властите. Едва се бях качил на кораба и американските митничари дойдоха да ме търсят. Беше голяма разправия. Бил съм нарушил правилата. Забранено било да се плава във френския канал<sup>[7]</sup>, забранено било да се приставя на въглищната база, забранено било да се приставя на кораб... и прочие, и прочие... Подлежах следователно на множество глоби и наказания! Просто ме заплашиха с конфискуване на корабчето ми. Започнах да кипвам. За щастие, всичко се уреди и този път ми простиха.

Когато напуснах *Вил д'Амиен*, намерих малката си лодка далече от мястото, където я бях оставил. Една мощна моторница я бе повлякла. Нещастната ми лодка беше потопена, зацапана с мазут и катран, единият ключ за греблото беше счупен (за това е било потребно голямо усилие), корпусът беше покрит с белези от удари. Излишно е да споменавам колко бях доволен! Съгледах един униформен американец и му изкрещях: „Вие ли направихте това? Хубава работа...“ Човекът запази пълно мълчание. Намерих най-после греблата си и се върнахме на *Курун*, като гребяхме с едно гребло. Мислех си колко трудно се живее в общество и през цялото време на престоя в зоната на канала запазих това неприятно чувство.

В Колон екипажът на *Курун* не стоеше без работа. След дълги размишления бях решил да намаля дължината на гафела, в резултат на това да смаля и грота. Дългият гафел налягаше прекомерно такелажа, тъй като поради късата мачта връхният фал на гафела се изопваше лошо; медният лист, който бях поставил в Мартиника, беше изкъртен. Поръчах на един майстор на ветрила да прекрои един от двата грота — „Пемполез'а“<sup>[8]</sup> — който пазех в резерва, тъй като не беше добре скроен. Другият грот, „Александрия“<sup>[9]</sup>, беше по-хубав, затова го запазих в първоначалното му състояние. След това един ден взех триона и отрязках един от гафелите до 4,25 м. С рендето успях да намаля малко теглото му в края, без да намалявам здравината. Това преустройство, равно на едно постоянно зарифоване на грота, се оказа

все пак твърде уместно — позволи едно по-добро уравновесяване, особено при пътуване със завързан рул. За нещастие, тази работа отвори огромна дупка в корабната каса — 45 долара!

Когато ветрилото беше готово, боядисах го яркочервено — не можах да намеря охра, която предпочитам, но и така стана много хубаво; благодарение на рецептата от китаеца Уонг Шанг това ветрило никога не избеля.

Преминаването на Панамския канал беше един етап от пътуването, и то не най-лесният, тъй като, ако досега *Курун* зависеше изключително от волята на своя „кап’тен“ и от тази на морските богове, то сега щеше да бъде до голяма степен във властта на други хора и на техните машини.

Ветроход без мотор... да премине Панама... Очевидно има само една възможност — влачене. Убеден съм все пак, че ако разполага с необходимото време, един малък ветроход без мотор може да мине и сам канала. Ерлинг Тембс е изминал със своя *Теди* част от прехода под ветрила. А някой ми бе казал, че Хари Пиджън минал канала с *Айлендърс* с гребла — в което се поусъмних, затова той веднага добави: „Не вярвам американците да ви оставят да ветроходствувате в канала.“

Да се намери влекач не е много лесно, особено когато нямаш пари. В страната на царя-долар *Курун*, който нямаше екипаж от милиардери, трябваше да си намери някой кораб с малък тонаж и с възможната най-малка скорост. И този кораб да се съгласи да го влечи, ако властите разрешат. Господин Гренгоар се сети веднага за „банановите корабчета“ — малки крайбрежни кораби за банани, които минават през канала при своите пътувания от няколкостотин мили до различни пристанища на Централна (или Южна) Америка.

Влязох във връзка с един грък, после с един италианец, но безрезултатно. Освен това правилата задължаваха да се ползват влекачите на канала. Дадох ми тарифите: астрономически суми. Излишно беше да се мисли за влекач.

Най-после на 19 август нашият покровител г-н Гренгоар ми съобщи, че въпросът е разрешен. „Тръгвате утре рано сутринта. Ще ви влечи *Баракоа*.“ Преминаването на канала ме безпокоеше малко. Влаченето е винаги деликатна работа, която може да стане и опасна при

невнимание. От друга страна бях ходил няколко пъти в Гатун и бях виждал как работи гигантското устройство на шлюзите — един твърде внушителен механизъм. Преценил бях използваните мощности, наблюдавал бях скоростта, с която се повдига нивото на водата в шлюзите, както и водовъртежите, които се получават. Не бях никак спокоен при мисълта, че моят малък *Курун* щеше да мине оттам. Операцията не представляваше никаква опасност за големите кораби, които се задържат неподвижно от мощни електрически „мулета“, но един малък съд може да бъде смачкан, продънен...

Отидох да разгледам *Баракоа*: дървен, посредствено поддържан корпус, дълъг тридесетина метра, под екваторски флаг. Влаченето можеше да се осъществи само борд до борд и бях много загрижен каква форма има корабът. Прегледът на бордовете му беше утешителен: тази стара кранта имаше доста прави стени, „вертикални“ още от носа, без буртици, нито опасни грапавини отвън. Осведомих се за скоростта му — от 7 до 8 възла. Не беше малка скорост, но тъй като преминаването става само през деня, нужно е да се бърза, за да се изминат четиридесет и четирите мили на канала.

*Неделя, 20 август.* Станахме в 4,45 ч., тъй като *Баракоа* има номер 1 за влизане в канала и ни поръчаха да сме готови за 6 часа. Графикът е забележително организиран. Всеки кораб има точно определен ред, според характеристиките си.

Времето е великолепно — едно щастливо съвпадение, тъй като от пристигането ни в Колон почти всеки ден валеше и то не бретонско ръмене.

Нашият влекач дойде да ни вземе едва в 9,15 ч. Възхищавах се от маневрата на пилота, който уби инерцията на няколко метра от *Курун* — вярно е, че нямаше нито течение, нито вятър. За нещастие, американците нямат търпение, когато управляват машина. Едва бяхме хванали въжетата и пилотът даде *пълен напред*, преди яхтата да е пристанала или завързана. Ето защо *Курун* и *Баракоа* силно се удариха. Подпората на бушприта се огъна като галун.

Бях съкрушен!! Щом започваме така, в какво ли състояние ще пристигне нещастният *Курун* от другата страна на канала! Но пилотът спря, аз се завързвам здраво, отдалечаваме се бързо от френския канал

и преди 10 часа сме пред първите врати на Гатун. Това величествено съоръжение, дълго повече от миля, позволява да се мине от морето в езерото Гатун чрез една система от три шлюза. Има впрочем две серии от успоредни шлюзи, така че корабите могат да минават и в двете посоки едновременно. Всеки шлюз е дълъг 305 м и широк 33,50 м. Има и по една резервна врата.

На около 25 м от входа се намира прочутата защитна верига, за която казват, че позволявала да се спре на 22 метра 10 000-тонен кораб, движещ се със скорост от 4 възла. При преминаването на шлюзите корабите се управляват и теглят от електрически „мулета“<sup>[10]</sup> със значителна мощност, които се движат по зъбчатата линия и са извънредно солидни опорни точки. Те движат големите кораби с учудваща лекота.

Организацията на канала е първостепенна. Обученият персонал изпълнява задълженията си точно, спокойно и мълчаливо. В работата по преминаването на корабите са заети и много черни.

Поради малките си размери *Баракоа* нямаше право на „мулета“. Малките кораби влизат в шлюзите заедно с някои голям и чисто и просто се завързват за стените на шлюза. Поради това, когато се готвят за преминаване на канала, яхтите демонтира краспиците<sup>[11]</sup>, (както видях в яхтклуба на Кристобал), за да избегнат аварии.

След като спуснаха защитната верига, влизаме заедно с един голям кораб. *Баракоа* приставя с левия си борд и се завърза. Всички операции се извършват методично и бързо, без лутане.

Щом се затвориха вратите, водата започна да се изкачва с кипеж. Корабите играят (с изключение на големите, които се задържат от четири „мулета“). Въжетата, с които сме завързани, се обтягат, страхувам се, че всички ще се скъсат. Високите стени на шлюза бързо намаляват височината си, вълнението на водата се успокоява. Чудно усещане е да се видиш издигнат така бързо над нивото на морето, което все още се вижда зад нас.

Поради невнимание *Баракоа* направи една грешна маневра във втория шлюз. *Курун* щеше да бъде смаккан между неговата маса и стената на шлюза. Чувам вече пращането на дъските... Да дойдеш дотук, за да завършиш така безславно сред тези механизми!

Но хладнокръвният пилот отклони кораба с ход от няколко възела и корпусът на *Курун* спря на една стъпка от злокобната стена. Уф!

Бързам да мина на другата страна... Пилотът ми обясни, че след езерото Гатун слизането към Тихия океан е много по-лесно и водата в шлюзите е много по-спокойна.

Ето ни най-после в третия шлюз. На по-малко от осем мили зад нас са Карибско море, Антилско море, Атлантическият океан. Европа! Имам чувството, че напускам един свят!

В 10,30 часа вратите се отварят към езерото. С пълен напред минаваме покрай яхтклуба на Гатун; поглеждам тъжно за последен път към *Артур Роджърс* и *Викинг*.

Много пъти съм се възхищавал при излети от това хубаво езеро и дори съм плувал в прозрачните му и дълбоки води. Съвсем близо до него е джунглата и нейните обитатели: пуми, пекари<sup>[12]</sup>, маймуни. Растителността е яркозелена, пресечена от скали и червени урви, в далечината синяят планини. Четири години са били необходими, за да се напълни това изкуствено езеро, заляло един обширен район. Това подсказва каква катастрофа би било разрушаването на баража и защо американците така строго го пазят.

Минаваме покрай Тигровия и Львовия острови. Из това малко море са пръснати островчета, покрити с гъста растителност и леговища на крокодили.

Корабите се движат с пълна скорост, вълнуват водата и нещастният *Курун* се блъска силно в стените на *Баракоа*.

Сприятелихме се с очарователния капитан на влекача и с пилота — един добър моряк. Приказваме си, без да отделям поглед от въжетата, с които съм завързан, или от приближаващите кораби.

Оловното слънце изтощава въпреки шапката. Не съм много във форма и мечтая да се завържа по-скоро в Балбоа, за да мога да си легна.

Един военен транспортен кораб за пехотинци, който отива към Тихия океан, ни задминава, нещо забранено от правилата; в Педро Мигуел ще трябва да се върне и нареди след нас.

Отминаваме с десен борд Баро Колорадо („Червената глина“), известен с наблюдателницата си, където специалисти изследват животинския свят в естествената му среда.

Някога тук е текла Рио Чагърс. Водата е заляла местата, отгдето са минали толкова много експедиции. Колибите са изчезнали, над повърхността стърчат само няколко дървета. Червените вежи на канала се открояват върху околната зеленина. Корморани преживят.

Стигаме края на езерото. Бодната повърхност се стеснява. Ето Гамбоа със съоръженията ѝ — там се сливат река Чагърс и каналът, после идва прочутата Кулебра. Гигантско дело — човешката ръка е прерязала на две хълма, за да може да мине каналът. Голяма бронзова плоча напомня за хилядите работници, загинали тук от лошите климатични условия.

Най-после пристигаме в Педро Мигуел, където има само един шлюз; минаваме го за 25 мин. без трудности. Щастлив съм, че „слизането“ след езерото е всъщност много по-лесно, отколкото „изкачването“. Скоро пристигаме до „locks“<sup>[13]</sup> Мирафлорес, чиито два шлюза преминаваме за по-малко от час<sup>[14]</sup>.

В 17 часа пред вълнореза на *Курун* вече няма препятствия; отлив е и полегатите стени на канала са разголени.

Скоро виждам морето — Тихия океан. Вълнуващата среща, за която бях мечтал дълги години. Васко Нунец де Балбоа, първият европейец, който е съзрявал Тихия океан, едва ли е бил по-доволен от мене! Тресе ме, но съм щастлив, че дойдох дотук от Франция с мои средства, с един малък десетметров ветроход.

Бързо приближаваме до Балбоа. Тъй като *Баракоа* продължава за Еквадор, без да спира, помолих пилота да ме остави колкото е възможно по-близо до клуба. Една моторница на канала се приближи любезно, за да влачи *Курун*.

В басейна на Балбоа-яхтклуб има доста закотвени корабчета. Не очаквах да видя толкова много. Ето ветроходите, хвърлям поглед по корпусите и стъкмяванията и веднага забелязвам един кеч норвежки тип, от чиято палуба ни поздравява една руса жена. Разпознавам шхуната *Флайинг Фиш*, която срещнахме в Колон; екипажът ни маха приятелски.

Неделя е. На борда на корабчетата цари голямо оживление, някои от тях се завръщат от риболов.

Към 17,30 часа в края на пристана развързвам въжетата и моторницата идва да пристане на борда ни. Никога досега *Курун* не е маневрирал така лошо — но не бях аз, който маневрира.

Започнах да губя търпение, като гледах нерешителността на клубния тренъор, който трябваше да ми определи място за закотвяне. Поемаме обиколка по водата, влачени от катера, управляван от великолепен негър с атлетическа снага и животинско лице.

Треньорът стои все още нерешително на руля на *Курун* и ние се носим из клубния басейн, като едва не се сблъскахме с три-четири корабчета. Север, юг, изток, запад...

Имам температура и ме боли глава. Губя търпение. „Папски войник!“<sup>[15]</sup>

Отидох да помоля треньора да ни остави, но той внезапно реши нещо. Минаваме отново през цялата флотилия закотвени яhti с курс към голямата, ръждясала, желязна вежа в югоизточния край. Летим с пълна скорост към нея. С най-голяма бързина пускам влекалото, за да избягна сблъскването, и с куката се задържам с все сила за вежата. Благодарен съм въпреки всичко! Треньорът си отива, като ме предупреждава за течението — „пет възла“. Дявол да го вземе! Вървете по дяволите и ме оставете да спя спокойно! Подреждам малко палубата, после отивам да си легна — за 48 часа.

Цяла нощ вежата се блъскаше в борда на яхтата и въпреки умората моряшката ми душа не можа да заспи. Накрая трябваше да стана, да се отдалеча с гребло от тази проклета вежа и да потърся друга котвена стоянка.

Балбоа-яхтклуб е много посещаван, особено от големи моторни яhti, някои много луксозни. Спортният риболов е на особена почит: водите на Панамския залив, както и по-отдалечените, изобилствуват с най-различни риби — баракуда, тон, дорада... Ловят прочутите „sail fish“<sup>[16]</sup>, забележително нападателна риба, много ценен улов. Край Бисерните острови изобилствуват грамадни скатове, необикновените „manta birostris“, достигащи до шест и повече метра големина.

В Сейл Фиш клуб де Балбоа, където са изложени разни трофеи, видях препарираната глава на черен марлин<sup>[17]</sup>, тежък 1006 фунта, уловен с риболовен прът. Това постижение беше на времето световен рекорд (защото има и риболовни рекорди!).

Правеше ми удоволствие да наблюдавам как тези модерни риболовни моторници се подготвят за излизане в морето, да следя отиването и връщането на негрите, които донасят цели коли с принадлежности и провизии, без да забравят леда и неизбежните сандъци с кока-кола. Не по-малко живописно е пристигането на екипажа с внушителните съоръжения и задължителните разноцветни каскетчета с дълги козирки.

Много рибари, между които и голям брой младежи, ловят от брега. На пристана на Клуба се чете следното красиво написано предупреждение: „Строго е забранено да се ловят акули от пристана.“

Но ветроходните яхти привличат вниманието ми повече, отколкото ярките моторници. Забелязвам между тях няколко хубави корабчета. *Загаморе* ми направи веднага впечатление със своя старинен вълнорез. Радвах се, че можах да го видя отблизо и на сухо, защото чертежите му бяха заимствувани от тези на прочутия *Спрей* — дело на оригиналния капитан Слокъм. Във водата правеше, разбира се, хубаво впечатление, но и моят кутер не му отстъпваше.

Малко след нашето пристигане дойде малкият кеч *Инка*, който се връщаше от едно пътуване до Галапагоските острови. Управляваше го капитан Бивърсток, пилот при канала. От него научих много полезни неща за предстоящия ми преход и за Галапагоските острови, които той познаваше добре. Подари ми една карта на главните котвени стоянки.

Но *Курун* влезе в продължителни връзки главно с *Лангезунд III*. Това беше един великолепен и здрав двадесетметров кеч норвежки тип, луксозно обзаведен, конструиран от Колин Арчър, под шведски флаг. Собственицата Л. Л. С. — богата и оригинална американка, живееше сама на борда. По време на престоя си разменихме няколко приятелски посещения. Наричахме я „Принцесата“. Тя беше наистина принцеса в известно отношение, защото бе отхвърлила всички условности, за да може да живее просто и така, както намира за добре. „Ненавиждам тези буржоа — казваше често тя. — Те са съвършено глупави и дребнави!“

Тази великодушна и оригинална жена е имала много бурен живот. Говореше прекрасно няколко езика и познаваше еднакво добре както европейските столици, така и Огнена земя.

Излишно е да споменавам, че с нея — в живописната и пъстра обстановка — човек не можеше да сучае. Беше наистина малко шумна понякога например, когато задаваше с мощен високоговорител въпроси на минаващите големи кораби. Тя се връщаше от една експедиция до Кокосовия остров.

Всички знаят историята за баснословното съкровище, скрито на острова: няколко милиарда долара! Като десетки други кораби и *Лангезунд* тръгнал да търси това съкровище — пътуването било безрезултатно, но не и без приключения.



*Лангезунд* е свързан впрочем и с друга история за съкровище, но то се намираше в неговия корпус, без да се знае къде точно. По време на войната тази яхта принадлежала на богат датчанин, който спечелил цяло състояние заедно с германците. Това богатство от злато, скъпоценни камъни и накити било скрито на борда на кеча, но нашият човек не успял да избяга с кораба, който бил конфискуван. Въпреки цялото си умение митническите власти не могли да намерят и следа от съкровището. *Лангезунд* може би продължаваше да носи богатството. Но това като че не вълнуваше много „Принцесата“. Тя се заемаше понякога „да търси съкровището“, но това беше за развлечение.

Животът на кораба не беше лишен и от изненади. Един ден се наложи да отидем на помощ на нашата „Принцеса“, тъй като един от моряците ѝ, не съвсем нормален и пийнал, искаше да я убие. Тя се бе заключила в кабината си, а побеснелият моряк блъскаше вратата. Изхвърлихме го през борда, но този ден, както изглежда, акулите нямаха апетит!

Често ходехме във френската легация, където нашият пълномощен министър господин Ги Менан ни посрещаше любезно.

Времето ни беше изцяло запълнено. Трябваше да се занимаваме с корабчето, с оглед на предстоящия дълъг преход. Поправих стойката на бушприта. Осъществих едно старо намерение да поставя виблинги<sup>[18]</sup> във вантите: така моят спътник ще може да се катери по мачтата. Възстанових разкъсаната медна обковка, която предпазва мачтата на мястото, където се търка гафелът — това е трета поред обковка. От сега нататък малкият гафел щеше да „работи“ по-добре, без да създава големи напрежения в мачтата.

При все че *Курун* беше готов за потегляне, положението на борда не беше блестящо. В касата нямаше никакви пари. Фарж се надяваше да продаде снимки, но френската агенция, на която ги бе предложил, не ги намери достатъчно „драматични“. Точно така! За градските обитатели са необходими действия, драми, сензации. За щастие, в моето пътуване нямаше такива работи.

С Фарж имахме поводи за неразбирателство, които тук още повече се задълбочиха. Изглежда, че преминаването на Атлантика бе удължило езика на моя и без това бърлив спътник. Когато беше на

суша, той се хвалеше с въображаеми качества на кораба или на собствената си личност. Прощавах тези детинщини, които моето мълчание може би поощряваше, но разбирах, че раздялата е неминуема. Тя се налагаше и от други обстоятелства. Здравословното състояние на моя спътник, което така много ме разтревожи след няколко месеца, не му позволяваше да продължи това пътуване, от което бе изпитал само най-леката част. Свалих го, но той беше без пари, в чужда страна, чийто език не знаеше. Ето защо няколко дни по-късно му предложих да го взема до Таити. Там ще бъде на френска територия, ще има време да поразмисля и да се свърже със семейството си. Той се съгласи!

Преди да отплаваме, трябваше да се почисти подводната част на корабчето. В Кристобал и Балбоа корпусът се бе покрил с дебел слой мидички и водорасли. Боята, която бях използвал, се оказа неефикасна в топлите води. Такива са така наречените подводни френски бои.

За щастие, американците са майстори в тази област, пък аз си бях купил една грамадна кутия „Пластик“, чудесно покритие за предпазване на корпусите в тропическите води.

За разлика от Карибско море, Панамският залив има твърде силни приливи и отливи, които можех да използвам за почистването на яхтата.

Изкарах *Курун* на сухо в другия край на входа за канала, в дъното на прекрасен малък залив, заобиколен с дървета. Без малко щях да се блъсна в едно от тях, докато приставах на брега при прилива. Наоколо кипеше интензивен живот — в морето, на сушата и във въздуха. Имаше извънредно разнообразен дивеч: тук намерих отново нашите курлици, малки бекаси и дъждовници, цели ята корморани, каквито не бях виждал досега, кафяви пеликани, които идваха да ловят риба на 15 метра от *Курун*, бели рибари, чапли, жерави и много други видове, чиито имена не зная. Симпатично и забавно общество при нашата трудна работа, която продължи през много приливи и отливи.

Трябваше да се изстържат цели колонии от мидички, особено по водолинията. Те залепват така здраво, че проникват и през трите пласта боя. Това ме принуди да изчистя обшивката до самата дъска по цялата водолиния. Слава богу, никъде не видях дупки от червеи, дъбът беше непокътнат, в чудесно състояние. Това се дължеше без съмнение на

мерките, които бях взел при последното подновяване на боята. Преди да боядисам, наложих и един пласт катран. Приключих, като минах още веднаж с „Пластик“.

На 17 септември при разсъмване напуснахме малкия залив на гребла; моят спътник беше в малката лодка. Съжалявах за спокойното кътче, но не и за комарите...

Курун беше почти готов да се устреми към Тихия океан. Направихме покупките си в „Къмйшъри“ — голямо предприятие под ведомството на канала, чудесно уредено, откъдето корабите могат да се снабдяват при изгодни условия. В обширните му складове в Кристобал и Балбоа, големи колкото цяло село, може да се намери безспорно всичко — от четка за зъби до варел със смола, като се мине през чука и цигарите.

Напълнихме хранителния склад на яхтата колкото можеше по-добре с продукти, които могат да траят продължително време.

От хидрографската служба се снабдих с някои навигационни пособия. В последния момент, благодарение услужливостта на парижката измервателна служба<sup>[19]</sup>, получих още непубликувания Астрономически годишник за 1952 година, който ми беше необходим за пътуването в открито море. Не оставаше друго, освен да се заредим с вода, да натоварим последните храни... и да се оправим с различните власти. А това не беше никак лесно.

---

[1] Фрегата — морска птица. — Б.пр. ↑

[2] Най-старото укрепление под знамето на САЩ. — Б.авт. ↑

[3] Дребен южноамерикански ястреб. — Б.пр. ↑

[4] Птици от вида на бекасите. — Б.пр. ↑

[5] Пари, сделки, заплата, производителност, продуктивност. — Б.пр. ↑

[6] 21,34 м×4.88 м×2,59 м. — Б.авт. ↑

[7] Научих, че двадесетте метра, които изминавах с малката си лодка от Курун до пристана на яхтклуба, било отстъпка! — Б.авт. ↑

[8] Наречен така, защото е изработен в Пемпол. — Б.авт. ↑

[9] Наречен така в чест на моя майстор на ветрила от Кроазик, на име Александър. — Б.авт. ↑

[10] Вид мощни локомотиви. — Б.авт. ↑

[11] Напречни пръчки, които отдалечават вантите от мачтата. — Б.пр. ↑

[12] Вид диви свини. — Б.пр. ↑

[13] locks (англ.) — шлюзи. — Б.пр. ↑

[14] Точно 53 мин. — Б.авт. ↑

[15] Папски войник — пренебрежително за негоден или страхлив войник. — Б.ред. ↑

[16] Рибa от вида истиофорус; прилича на марлина, но се различава с високия си гръбен плавник, който прилича на ветрило — големина 3,5 до 4 м. — Б.авт. ↑

[17] *tetrapturus mazara* — извънредно силна и бърза риба, която прилича на рибата-меч (вид ксифиас) — Б.авт. ↑

[18] Стълбички — Б.пр. ↑

[19] Измервателна служба — научно учреждение за астрономически изследвания. Издава астрономически таблици и годишник. — Б.ред. ↑

## IX

# ОТ ПАНАМА ДО ОСТРОВИТЕ ГАЛАПАГОС

В дългия преход през източния Тихи океан островите Галапагос щяха да бъдат първия ни престой. Този архипелаг, отстоящ на около деветстотин мили от Панама, е владение на република Еквадор.

Би могло да се предположи, че едно десетметрово корабче може да спре без особени формалности на острови, загубени в далечни морета. Но не е така!

От няколко дни, подпомаган от любезната г-жа дьо Ролен, дъщеря на френския министър, която ми служеше за преводач, бях влязъл във връзка с консула на Еквадор в Панама. Да! Трябва да платя такса, за да мога да хвърля котва в един почти изоставен архипелаг; а това беше не само катастрофално за бедните ми финанси: то ми се струваше и безсмислено, затова правех всичко възможно да избягна този данък.

Пълномощният министър на Франция се застъпи лично пред посолството, но безуспешно. Трябваше или да платя, или да се изложя на риска корабчето ми да бъде конфискувано в Галапагос. Бедата беше в това, че корабната каса нямаше долари, необходими за откупа.

В края на краищата френският пълномощен министър уреди лично цялата сметка.

А не бях приключил и с административните главоболия. Искаха да ми наложат пилот: двадесет и един долара!

Много ядосан, мислех да уредя въпроса с помощта на вятъра... и с натегнат шкот! Но този път имах работа с един юначага от по-добра порода, който уреди всички трудности по телефона:

— Кап'тен Бивърсток ще се заеме с вас. Няма да ви струва нищо.

— О.К.! Thank you! Good bye!<sup>[1]</sup>

*Понеделник, 25 септември.* Този път всичко е наред: тръгваме! Документите на еквадорския консул съжителствуват с пристанищните и още много други от най-различно естество... В изправност сме!

Вчера, с гребла и влачен от малката лодка, в която гребе Фарж, отидох и пристанах до кея на яхтклуба, за да се заредя с вода.

След обяд пълномощният министър на Франция дойде да се сбогува с нас.

Вечерта направихме последно посещение на *Лангезунд*. Тази вечер нямаше гости. „Принцесата“ беше сама с Константин, привлекателно момче от руски произход, заменил моряка скандалджия, когото хвърлихме през борда няколко дни преди това. Макар че можеше да издържа много (не по-малко от солидният си ветроход), „Принцесата“ бе неразумно много пила. В наше присъствие гълташе скоч<sup>[2]</sup> след скоч и настояваше да я взема с *Курун* до Таити. Принуден бях да прекратя рязко тази сцена, за да отидем да се наспим през последната свободна нощ на борда на яхтата.

На другия ден към 8 часа френският консул г-н Ги дьо ла Порт дойде да ни стисне ръка и да ни донесе лимони (за борба срещу скорбута!), една бутилка ром (утешението на моряците...) и една бутилка шампанско. Това мило внимание ни достави истинско удоволствие.

В 10 часа и 50 мин. отблъсвам под ветрила. Аленият Пенполез, още не изпитал морските стихии, внася бодра нотка в огрените от слънцето басейни на клуба.

Минавам на няколко метра от *Лангезунд*, откъдето „Принцесата“ ни изпраща звучен привет.

Слаб северозападен вятър. Великолепно време. С попътен вятър навлизам в средата на канала.

След сериозни разпавии с мотора си, *Инка* на кап'тен Бивърсток дойде да ни влачи.

Вехите на канала дефилират край нас. Зад десния борт остават Поенте Гинеа, болницата за прокажени в Паоло Секо, а откъм левия борт — островите Наос, Перико, Фламенко, съединени с насип и помежду си, и с брега.

Първите вълни са от минаващ американски товарен кораб. Пускаме влекалото. Последни сбогувания...

Вдигам стаксела, но вятърът е станал югоизточен. Вървим бавно с остър, ляв вятър.

Напуснахме синьо-зелените води на Балбоа. Морето блести. С радост слушам тихото бълбукане на водата, която облива корпуса.

Южного море е предоставено изцяло на вълнореза на *Курун*...

Съзнавах трудностите на прехода Панама — Галапагос, който считах винаги за един от най-мъчните в моето пътешествие.

Още от дете знаех много добре какво представлява районът на Черния котел в източния Тихи океан. Много пъти бях слушал от самия герой необикновената морска история, случила се през 1923 година на един стар приятел на баща ми, капитан Дедмен-Югон.

Той тръгнал от Руан с малкия тримачтов кораб *Сузаки*, дървен ветроход без спомагателен мотор, с латинско стъкмяване. Пътувал за Таити, където и той, и другите пътници смятали да се установят.

Преходът от Руан до Колон минал без особени произшествия. Един ден *Сузаки* потеглил от Балбоа, но това било последното му плаване. Никога не стигнал до Таити. Тримачтовият кораб не можал да се откъсне от затишията. Три месеца, три ужасни месеца стоял като парализиран. Корпусът, превърнат от червеите в шуплесто сирене, пропускал вода като кошница; трябвало да изпомпват денонощно водата, за да поддържат кораба на повърхността. Редували се поройни дъждове, светкавици, бури, гръмотевици, но никога добре оформен вятър, за да може корабът да се откопчи. Животът на кораба, където имало и две жени, бил адски... Екипажът стигнал дотам, че искал да използва уловените акули (а те били много) да теглят кораба!

Накрая, след деветдесет и два дни на море, *Сузаки* бил забелязан от един американски кораб, който го довлича до Пуента-Аренас — плаж в Централна Америка, където го изхвърлили на брега като непотребна вещ.

*Сузаки* е бил много тежък; един малък кораб може по-добре да използва леките ветрове. Знаех преходите на Жербо, пътувал тридесет и седем дни с *Файъркрест*, за да отиде от Панама до Галапагос, и четиридесет и пет дни с *Ален Жербо*, по време на второто си пътуване в Тихия океан.

Тесен, дълбок и бърз<sup>[3]</sup>, *Файъркрест* беше прекрасен ветроход за пътуване срещу вятъра.

И единият, и другият са били обшити с медна ламарина и не е трябвало да се страхуват от морските червеи, нито от бързото полепване на водорасли в топлите води.

*Курун* тръгваше в най-доброто състояние, до което можах да го доведа, но все пак не беше това, което желях. Бяхме обработили

наистина най-внимателно подводната част, снабдили бяхме кораба с вода и храна за няколко месеца, но такелажът и ветрилата съвсем не бяха безупречни. За пръв път след отплаването от Франция потеглях с по-малка от нормалната ветрилна повърхност, с тежки ветрила, от които някои лошо скроени за плаване срещу вятъра. Така трябваше да премина един район на затишие, на постоянни насрещни, слаби ветрове.

Бях разучавал картата — картите — много и много пъти. Знаех всички трудности на задачата. Един сведущ по въпроса ми бе казал в Панама: „Да се стигне до Галапагос с ветроход без мотор е невъзможно нещо!“

Не се отчаях. По мое мнение *Курун* можеше да се откопчи от Черния котел, дори при неблагоприятни условия.

По цялото протежение на пътя най-страшните безветрия са при тръгването, в Панамския залив, до остров Малпело (на около 230 мили в юг-югозападна посока от нос Мала). След това трябва да срещнем редовни ветрове: югоизточния „мусон“, прекъсван от незначителни безветрия. Внимателното проучване на теченията ми бе показало, от друга страна, че може да се разчита и на една благоприятна „жила“ от Панама до Малпело. Тъй че, ако държа корабчето си в тази „жила“, трябваше непременно да изляза от тази мъртва зона.

Ален Жербо не бе следвал най-добрия път и дълго време е трябвало да се бори срещу добре известни течения, които би могъл да избегне, ако не беше пренебрежението му към натрупания през вековете моряшки опит<sup>[4]</sup>.

И така, при липса на вятър течението щеше да ме закара до Малпело. Мислех, че ще имам достатъчно вятър, за да мога да поддържам кораба си в това благоприятно течение и ако всичко върви добре, правех сметка да прекарам един месец на море. Никак не се опасявах, че ще остана да мухлясвам в Черния котел.

*Курун* пътува на най-остър вятър, а за да върви по-бързо, не съм натегнал много ветрилата.

Прекрасният Пемполез съвсем не работи като ветрило на състезателна яхта. Надявам се, че ще се „разработи“ от старческото



дихание на дядо Еол. Морето е спокойно и добре потъналата във водата яхта не дрейфува.

Великолепно време. Островите Табога, Табогуила, Урава се увеличават пред очите и изглеждат още по-привлекателни. Възхищавах им се всеки ден от котвената стоянка на яхтклуба в Балбоа и по едно време бях решил да хвърля за малко котва там. Уви! За такова нещо трябваше да се изпълнят куп формалности и да се вземе пилот.

Ето защо накрая реших: „Нека Табога и Табогуила да си стоят там, където са! В Тихия океан има и по-хубави острови — и то без каубой и пепси-кола! По дяволите!“

Вятърът става благоприятен. Ще мога да мина между Табогуила и Табога и да се любувам на пейзажа. Панама изчезва на хоризонта.

Виждам вече моста, който съединява Табогуила с едно малко островче на югозапад. Но вятърът отказва. Трябва да се пътува с вятъра: вместо да лавирам, минавам поветрено на Табога и виждам хубавите ѝ плажове и богата растителност.

3 ч. и 40 мин. Намираме се между Табога и Мелонес — много по-сухо островче — само с няколко дървета.

13 ч. и 55 мин. Вятърът внезапно се промени към северозапад. Над брега има силна буря, морето прилича на разтопен метал. Изгледите са зловещи, но започнах да свиквам с тези тропически бури.

Вятърът се засилва; морето се разпенва, но това са „зайчета“ за деца, а гротът ми е малък. *Курун* лети с курс бакцаг. Ах, да можеше да духа така цяла седмица!

Оставям остров Шаме от левия борд. В 15 ч. и 15 мин. скалата Валядолид е на траверс, на три четвърти миля разстояние. Скалата образува интересен свод; по него са накацали птици. Морето тихо се разбива в нея.

15 ч. и 30 мин. Бурята се укротява, вятърът затихва. Вали. За пръв път обличаме великолепните непромокаеми облекла, купени в Панама, които заместиха корабните гумирани дрехи, вече разкапани от тропическата горещина. Но беда! Те са като цедилки! А струваха доста долара на нашата бедна каса!...

Радостно съм изненадан, че нито една червена капка не пада от грота. Рецептата на китаеца се оказа чудесна! Застанал под дъжда, благославям жълтото лице на хитрото човече.

16 ч. и 30 мин. Вятърът задуха отново. Този път от югозапад, появява се вълнение от юг. *Курун* се клати тежко, бушпритът се забива във водата — и не напредва. Но течението ни влачи на юг.

26 септември. След цяла нощ вихрушки, силни тропически бури, дъжд и променливи ветрове, на сутринта все още виждаме добре островите Бона и Отоке, които отминахме от близко разстояние още снощи.

Срещаме много плаващи дървета.

Към 11 часа въдицата, която преди малко бях пуснал да се влачи, за да хване нещо за обяд, силно се изопна. Уловил съм хубаво парче — една великолепна дорада. Възхищавам се на синьо-зелените ѝ сенки. Изтеглям хубавата риба колкото мога по-бавно, но силният плувец достига траверса на десния борд. Свивам малко ръка и успявам да я докарам близо до десния хълбок на яхтата, но още преди да съм опитал да я закача на куката, тя скъсва въдицата и избягва. Сбогом, хубав обяд!

След обяд, при пълно затишие, на около една миля виждам да скачат едри риби. Тук има много риба. Преди залез поемаме отново със слаб югозападен вятър. Появи се стадо китове; някои правят ефектни скокове.

Приятно би било да можехме да си устроим лов!

27 септември. В 4 ч. и 20 мин. западно-северозападният вятър позволи да изминем доста път. Разпознах към десния борд отблясъците от фара на нос Мала. Вземам курс към него, но ето че вятърът падна!

Зората е красива. На светло разпознавам много добре малкия остров Игуана и бялата свещ на фара от нос Мала. Брегът е осветен от слънцето. В дъното са дивите планини на полуостров Азуеро.

В 7 часа *Курун* е на девет мили източно от нос Мала. Но вълнението откъм юг, което се появи тази сутрин, все повече се увеличава. Клатенето е силно и лагът едва се върти. Вятърът си играе и яхтата дрейфува.

При все това не съм недоволен; за два дни изминахме хубав път — стотина мили.

Докато си пием кафето, една акула плава около корабчето, но доста далеко, та не можем да завържем разговор. *Курун* напредва мъчително към юг, тежки облаци забулват целия хоризонт. Смяната на затишия и бури продължава.

След обяда поради силното клатене незакрепеното хубаво гърне за тютюн, което *Фарж* бе купил от Мароко, падна и се строши за голямо отчаяние на моя спътник.

Тъй като нямах подробна карта на остров Азуеро, в пък и лоцията ми беше до Панама, не можех да разпозная през този ден с положителност върховете на сушата и обекти по брега.

19 ч. и 35 мин. Моето изчисление показва, че сме на двадесет и пет мили в посока юг–16–запад от нос Мала; не е блестящо, но мисля, че ако правим по толкова път всеки ден, можем да сме доволни.

28 септември. Моята вахта (от 2 до 8 часа) не е така благоприятствувана като предишната. Редят се буря след буря с проливни дъждове. Вятърът постоянно се мени. Стоя на руля в мушамата-цедилка, мокър от глава до пети. Поддържам възможния най-добър курс, като управлявам внимателно и правя завои според промяната на вятъра.

Замръзнал, вцепенен, мисля без възторг, че ще има още много вахти като тази, преди да хвана хубавите ветрове.

На разсъмване *Курун* е неподвижен, без ветрила. Когато небето се проясни, към северозапад виждам ясно полуостров Азуеро.

Тъй като сутринта е слънчева, на палубата са прострени много ветрила и дрехи!

Поставяме в ред корабчето и проверяваме състоянието на храните. Бананите са вече презрели, голямо количество трябва да се хвърли.

Преди да обядваме, *Фарж* се къпе и плава около кораба. Не обичам такова нещо в тия гъмжащи от акули води, затова бдя от вантите.

След обяд яхтата се управлява сама със завързан рул. Една хубава дорада играе няколко часа около нас. Опитвах се да я ударя с харпуна — безуспешно; опитвам се да я примамя с въдица, но тя не й обръща внимание. *Фарж*, специалист по лъскавите работи, й хвърля парче

месинг. Тя се устремява към него и го глътва, но веднага го изплюва с израз на дълбоко отвращение.

При залеза времето е хубаво и небето чисто. За последен път поглеждам продължително високите върхове на полуостров Азуеро, които изчезват на север — последна гледка от Централна Америка.

Към юг е доста ясно, имам впечатление, че ще се измъкнем от неприятностите.

Вечерта видимостта е много добра. Всички звезди светят. И въпреки облаците, пръснати по целия хоризонт, Полярната се вижда много добре. Славната Полярна звезда, спътник при дългите нощни вахти, не е вече високо в небето. Дълго време може би няма да я виждам вече. Няма да определям по нея географската ширина. Вземам секстанта, за да я погледам за последен път.

Бурите и дъждът се върнаха. Струва ми се, че лагът дава малки показания, въпреки всекидневните внимателни грижи, които полагам за този уред. Може би маслото Уокър се е сгъстило и механизмът клеясва. Следващите дни употребих едно американско масло за пишущи машини. На кораба има половин дузина различни масла...

Три седмици отегчително мореплаване. Поради теченията и малкото астрономически наблюдения, които ще мога да правя, задължих екипажа да съблюдава точно курса и всеки час да отбелязва средния курс и показанията на лага, за да можем да определяме мястото си с възможно най-голяма точност.

Вместо да се оправи, гротът все по-лошо се деформира. Жалка работа на майстора на ветрила! Поправките в Колон не можах да я подобрят. Шкаторините поддадоха... Новите усилващи снадки не са достатъчно здрави и ще трябва да ги сменя. На остър вятър се печели слабо с такова ветрило, което и без това е малко. Стакселът, който купих на старо, също не стои добре, въпреки чудесното качество на плата. По време на целия преход ще трябва да се плава на бейдевинд и да се лавира постоянно, за да можем да напредваме срещу вятъра. След нос Мала Курун се движи бавно. Колко пъти вече мечтая за един източен, дълбоко газещ, заострен корпус, с плоски ветрила, като *Файъркрест* на Жербо, например: той би напредвал задоволително при тези условия.

Времето през следващите дни е доста хубаво. Появата на слънцето ми позволява сутрин да определям линиите на мястото ни,

които дават приемлива дължина (азимут близо до изток). Нямам наблюдения за ширината, но това, което ме интересува, е да напредвам максимално на юг, без да бъда отнасян на изток... и да не се опитам в някоя тъмна нощ да прережа на две остров Малпело. Дъбовият вълнорез на Курун е доста здрав, но такъв опит не ме привлича...

Курун губи много от скоростта си, докато се клати в хаоса и отклонението му е голямо, но малко по малко напредва на юг. Имам чувството, че съм се измъкнал от Черния котел. Видът на небето ме кара да мисля така.

29 септември. В 8 часа, веднага след утринното кафе, се качвам на палубата и виждам, че пуснатата въдица е натегната от хубава дорада. Този път рибата се е закачила добре и въдицата е здрава; бях я стъкмил с парче хубаво неръждаемо въже и солидна кука. С равномерен и силен рибарски замах изтеглям здравата конопена въдица и животното се озовава бързо на палубата...

Хубаво парче: 1,31 м. Почти съжаляваме, че изтръгнахме от средата му това чудо на природата с великолепни багри, които се менят до смъртта му — ускорена от мене, като забивам в главата острието, отредено за тази цел.

Към обяд започва да се навърта (но на безопасно разстояние) една красива акула.

На обяд, разбира се, имаме дорада! Изпържени в тиган парчета. Поливаме обяда с една от малкото останали бутилки вино, което пазим за „рибните“ дни.

Обядът е разнообразен с водно увеселение. Курун е заобиколен от китове. Изхвърлят фонтани... тук, там... навсякъде! Понякога изскачат над водата, после се гмурват, като вдигат истински гейзери... Когато се гмурват, водната струя излита мощно от отвора, а огромните опашки се издигат във въздуха, сякаш ни казват „довиждане“. Между тези гиганти, които се намираха понякога само на петдесетина метра от нас, яхтата изглеждаше твърде крехка. Удар на някоя от тия опашки ще ни превърне в трохи...

Последвалата нощ е много тъмна: бури, дъжд. От 0 до 24 часа — 55 мили по лага.

30 септември. Латуновата обковка на мачтата се е разкъсала. Това е даденият ни от капитан Бертши латун, който поставихме с толкова усилия в Колон. Трети от Лисабон...

За обяд имаме пак дорада! Но този път сварена с лук. Успях да направя и великолепно майонеза.

След обяд наблюдавахме как една дорада лови летящи риби. Плуваше бързо, невероятно леко и правеше великолепни скокове, за да улови жертвите си.

От 0 до 2 часа сме изминали 54,5 мили по лага.

Неделя, 1 октомври. След силния дъжд през нощта настъпи истински хубаво време, с чисто небе и синьо море.

Щастлив съм да съобщя на спътника си, че сме отминали затишията. В 10 ч. и 15 мин. правя завой, за да поема дълъг халс към запад. Ако нашата ширина — която не ми е известна, поради липса на наблюдения — ни изненада приятно, на залез ще можем да видим Малпело, тъй като по дължина не сме много далече от него.

Преди празничния обяд вдигам *Кориган* — *Мокьор* (моя балонен кливер). Отваряме бутилка пенливо чилийско вино. „Принцесата“ ни бе подарила цял сандък от него с поръката да прием по едно шише всяка неделя.

Днес е един от последните дни, когато ядем хляб (в Панама не можахме да намерим хляб, който да се запазва добре).

В 17 часа снемам грота. Шкаторините са се разтегли по дължината на гафела и гика; време е да се заловя с шиене.

Докато шиех, седнал зад гика, забелязах, че *Курун* е заобиколен от акули. Изоставих всичко, и вместо шилото се залавям да стъкмя харпуна. *Жан Луи* обикалят, търкат се в корпуса, дори блъскат руля. *Фарж* им пуска парчета латун, но те не ги поглеждат. Грапавите кожи се търкат в подводната боя. Ах, мръсници!... Как ме предизвикват! На два пъти, на траверс по левия борд, се прицелвам в един от морските тигри и мушкам, но животните са дълбоко и харпунът, макар и добре наострен, се забива слабо в твърдите кожи. Неуспехът удесеторява усърдието ми. Следя едно животно, което идва на малка дълбочина от носа към кърмата. То се отърка на мястото за лявата подпора; с цялата

си сила хвърлих харпуна. Острието се заби здраво на хубаво място, а под кожата се обърна напреки. Казах си: „Тази е наша!“ Макар че е само два метра дълга, акулата е силна и трябва здраво да държа. Сигурно възнамеряваше да отнесе със себе си въдицата. Аз имах тъкмо обратната мисъл. Здравото въже (8 мм в диаметър) прерязваше жестоко ръцете: но при все това не го пуснах. Докарах животното почти до борда, но докато Фарж правеше снимки, при усилията си да се освободи акулата успя да се откъсне от харпуна и като стрела изчезна в дълбочините. Остана само къс месо върху острието на харпуна и белезите от въжето върху дланите ми... Другите *Жан Луи* също изчезнаха. Ловът е приключен за днес.

Завърших оправянето на грота. Вдигам го малко преди настъпването на нощта и потеглям на път. *Пемполезът* стои сега много по-добре. Нощта е тъмна. Никакви звезди.

*2 октомври.* В 3 ч. и 15 мин. гафелът падна, сплетката на фала се е разплела \*, свалям всичко. Макар че успях да прибера бързо ветрилата, обковката на гафела е повредила малко мачтата. За пръв път виждам моя сплетка да се разплете. Много съм ядосан! Затова, преди да вдигна ветрилата, правя сплетката отново и я покривам със здрава предпазна навивка.

На разсъмване успях за щастие да определя чудесно височината на звездата Канопус. Отбелязвам с радост височината и часа в бележника за изчисления: моята ширина е в тези две цифри, тъй като азимутът на красивата звезда е много близо до юг. След малко се появява великолепно слънце. Щом се издига на 15° над хоризонта, вземам и неговата височина. Най-после, като съпоставя двете наблюдения, ще узная мястото си — от 28 септември съм без точно определение.

Сутринта не се занимавам с многобройните делфини, които играят около корабчето. Зает съм с изчисленията — харпунирам само логаритми.

Надвечер стада делфини играят отново около *Курун*. В силно фосфоресциращото море малките морски бозайници се състезават по бързина и оставят дълги огнени следи във фееричния простор.

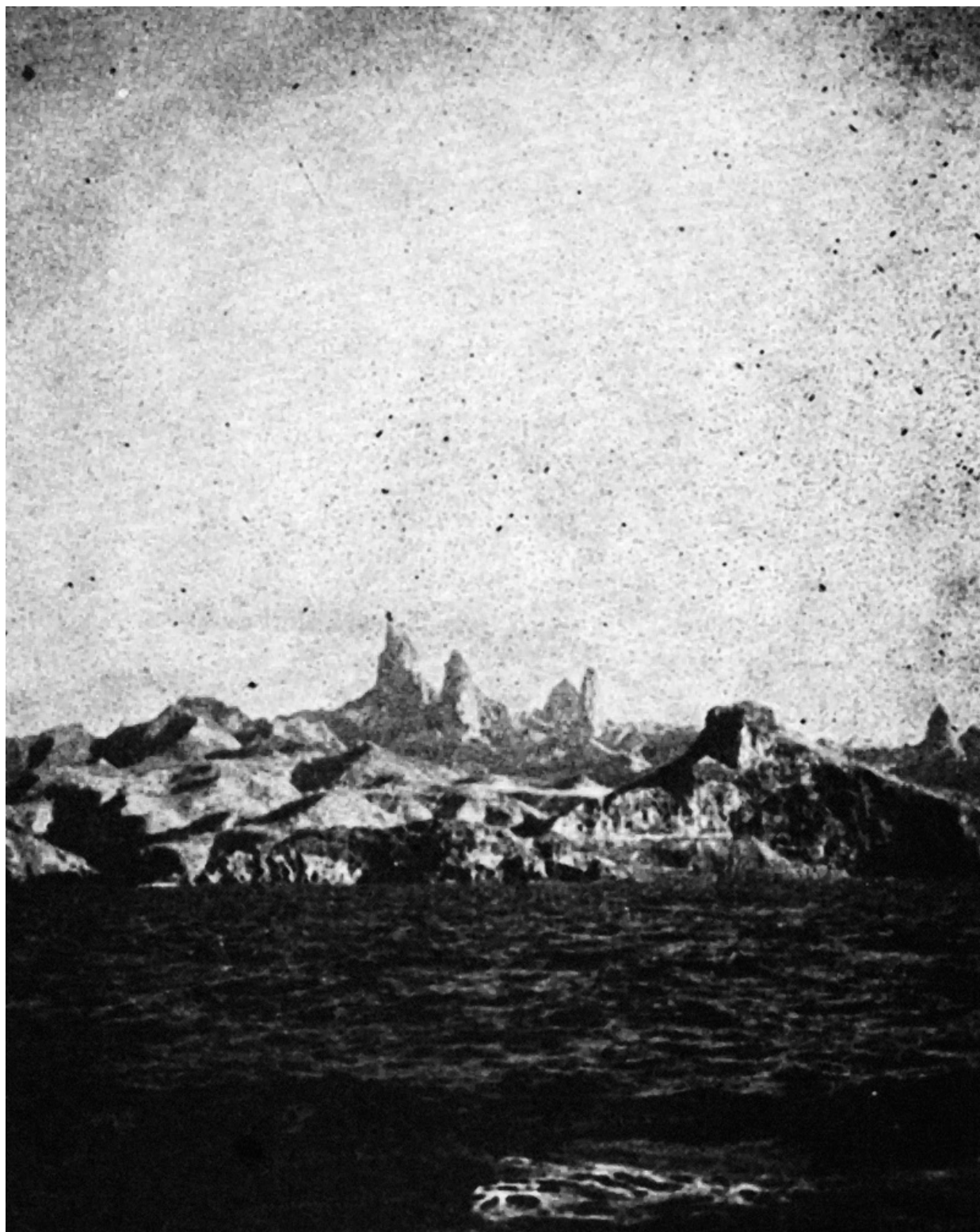
Небето, напротив, е забулено и непроницаемо. Но ето че на север облаците се разкъсват за малко. Какво виждам! Една звездица се откроява на хоризонта, точно на север. — Полярната! Гледам я дълбоко развълнуван. Това е последната ѝ поява до края на пътуването ни.

3 октомври. През последните часове на нощта небето се прояснява за някое време и ми позволява да взема няколко височини на Канопус и Присион. А сутринта имам щастието да уловя слънцето. Хвърлям се в изчисления. Намираме се на четиридесет мили югоизточно от Малпело.

Времето е облачно и ветровете нередовни, но отсега нататък съм сигурен, че няма да видя *Курун* да мухлясва в Черния котел.

4 октомври. Нощта беше много тъмна, валя без прекъсване. Целият съм мокър. Дъждът престана към 14 часа, но небето остана забулено през целия ден. С нощта дойде и дъждът. Днес не беше възможно никакво астрономическо наблюдение.





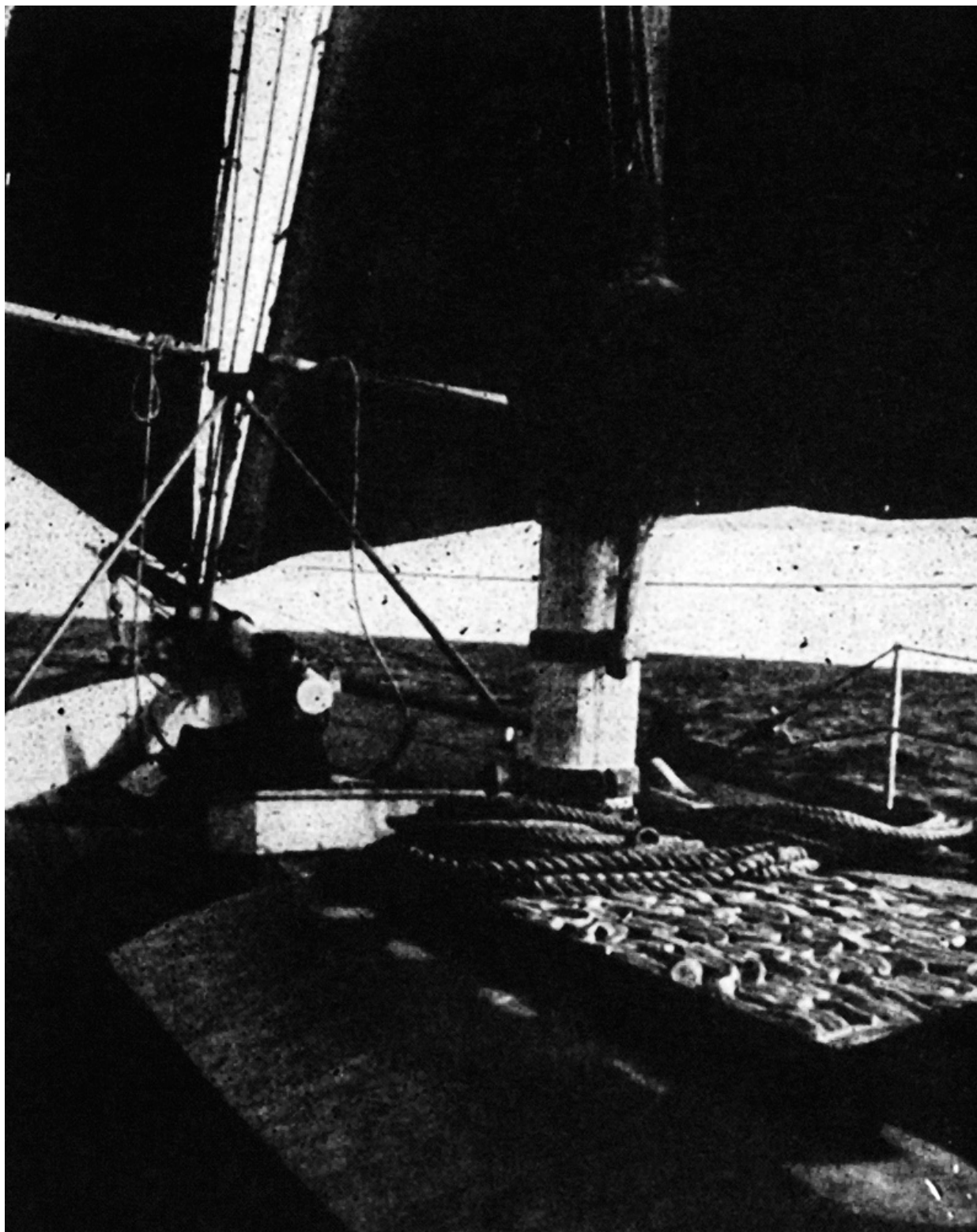
*Остров Уа-Поу от Маркизките острови*



*Традиционните венци от архипелага Таити*



*Курун в залива Хурепити (Тахаа)*



*Преди Самоа. Сушене на банани върху рубката*

5 октомври. Нощта е много тъмна, без никаква видимост. Ниски и гъсти облаци. Цяла нощ валя. Вятърът е много променлив. Морето е развълнувано и много ни люшка. Целите сме мокри.

В продължение на един час вятърът духаше силно, после, в 14 ч. и 50 мин. отново настъпи затишие. Снемаме всички ветрила. Тъй като вече не вали, опитваме се да изсушим дрехите си.

Множество анатифи<sup>[5]</sup> са се закрепил по въжето на лага — а това е чудно, като се има предвид постоянното му въртене. Доста време мина, докато ги откачим.

В голямото чекмедже на кухнята, определено за някои хранителни запаси, открих гъмжило от различни насекоми. Ужас! Обявявам лова за открит и изстреблението започва. Мачкахме планомерно тези гнусни натрапници, ДДТ и Флайтокс също влизат в действие. Истинска битка. За нещастие, не е възможно да бъдат избити едновременно навсякъде. Цели седмици изстребвахме тези неканени гости.

В 17 часа и 40 мин. отново сме на път, със слаб северозападен вятър. Тъмна нощ.

6 октомври. Бурите следват през целия ден. Небето е забулено. Кучешко време! Друсане, при което не се напредва. Силен дрейф. Вдигнат е гротът с две навивки и кливер №3. Целите сме мокри и ни е студено. Затопляме се с голямо количество бульон. Всичките ни дрехи са прогизнали. Мушамите не струват нищо.

Едно неприятно прокапване от палубата при илюминатора на левия шканец, където е мястото на доковата подпора, ме принуждава да преместя част от библиотеката си, но повечето книги са вече повредени.

7 октомври. Малко след полунощ наблюдавам страшна буря, която приближава бързо към Курун. Не я изпускам от очи, сигурен съм, че ни донася вятър.

Към 0 часа и 45 мин. снемат стаксела, защото вятърът сериозно се засилва. Гребените на вълните се разбиват и вятърът започва да пее в



такелаж...

Събуждам Фарж: „Пригответе се да излезете на палубата: мисля, че ще трябва да сваляме всичко“.

Вятърът духа от юг и още повече се засилва. Щормувам: „Ще видим какво ще става през деня“. Малката лампа на компаса, която досега работеше добре, пуши и не свети. Фарж стъкми резервната лампа.

В 6 часа и 30 мин. се наложи да направя две допълнителни навивки на грота.

Южен вятър със сила от 6 до 7, вихрушка след вихрушка. Вали.

След обяд вятърът малко поотслабна. В 15 часа вдигам стаксела и отново тръгваме на път. Големи вълни заливат яхтата. Малко по-късно, при нова буря, трябваше да сваля стаксела, после да го вдигна... Няколко дни бурите следват без прекъсване една по друга: едва на 11 октомври, късно след обяд, можах вече да развия навивките на грота.

След обяд една акула заудря с опашката си по руля и по задната долна част на *Курун*.

Днес не правя никакви астрономически наблюдения.

До 11-ти плаваме със силен юг-югоизточен вятър при развълнувано море и постоянни вихрушки, като държим грота с четири навивки.

Морето е безмилостно и вълните заливат храбрия малък *Курун* от поветрената страна, от наветрената страна, отвсякъде. Когато по-силен порив на вятъра съвпадне с някоя голяма вълна, поветреният планшир изчезва и морето минава над леерите. Но трябва да се пътува. Палубата никога не е била така силно мита... Всичко трябва да се затваря херметически. Мокрите ни вещи не могат да изсъхнат. На борда цари влагата. Виждам как ветрилата ни се развалят в помещенията, без да мога да предприема нещо. Гротът не може да се развие, затова не е в по-добро състояние. Зюдвестката<sup>[6]</sup> плесенясва на главата. За да се предпазим по-добре, използваме на смени две непромокаеми куртки, които обличаме една върху друга, но тъй като са се развалили, лепнат навсякъде. Мръзнем, трябва да извадим одеяла за леглата.

*Курун* напредва с мъка на запад.

Отново мисля за хубавия, източен, дълбок и заострен ветроход, за какъвто мечтаех преди няколко дни. Ако би трябвало да се движи

срещу вятъра, той щеше да се забива дълбоко под водата; на борда на *Курун* е несъмнено по-добре.

„*Щорбекер III*“, който бе минал по същия път и бе пристигнал на Галапагоските о-ви малко преди нас, направил много тежък преход. Възхищавам се от линията на *Расмусен*, но такива корабчета са много по-неподходящи от типа *Курун* за дълги преходи и лошо време.

8 октомври. Зад десния траверс се виждат светлините на параход, пътуващ за Америка. През сегашния ни преход, както и през всички следващи, това е единственият кораб, който виждаме в Тихия океан.

Сутринта успях да „застрелям“ едно бледо слънце, което си показва носа и веднага изчезна. Намерих приблизително дължината си.

9 октомври. Радиоапаратът не работи вече. Фарж сменя батериите и проверява запасните. А от ламарината на стара консервена кутия изработва един предпазител за мачтата, за да я предпази от триенето на ролките на гафела.

Сива птица от рода на чайките лети около корабчето и се опитва да кацне на върха на мачтата, но безуспешно. Бесилото ѝ пречи.

10 октомври. Тази сутрин имах щастието да взема на разсъмване височината на Канопус; малко след това и слънцето, както в предните дни.

Според определението мястото е доста различно от предвиденото. Разчитах на едно течение, отнасящо към юг-югозапад, както е указано в пилотската карта за месец октомври, а то е било точно в противоположна посока. Това не е никак чудно; отдавам го на повърхностното течение, образувано от много силния вятър, който духа няколко дни в една и съща посока. Френската лоция не е особено многословна по въпроса за теченията в този район. Без да се задълбочава, тя само отбелязва: „В района между Панамския залив и Галапагос теченията са променливи и неустановени... Там са наблюдавани течения, отнасящи към североизток, със скорост два възла и половина, или в обратна посока със същата скорост“. Какво

разочарование! Да си сто мили по на север, отколкото си предвиждал! С този насрещен вятър това означава няколко дни път.

*14 октомври.* Към 1 ч. и 30 мин. се събуждам, качвам се на палубата и виждам Фарж, който е на вахта с харпун в ръце, усилено зает с банда делфини. Каза ми, че ударил осем пъти, без да забие харпуна достатъчно дълбоко.

И аз опитах на свой ред, но също без успех. Два пъти мушвам и докосвам животното много надълбоко под водата. Но харпунът не се забива.

Тази сутрин, както през миналите три дни, почти по същото време, само с няколко минути разлика, улавям вярното бледо слънце, което си играе на криеница с облаците — о, съвсем за кратко! — и изчезва...

Зная само приблизително дължината си, защото нямам възможност за други наблюдения. Но въпреки всичко се мъча да напредвам на юг.

Както неведнъж през последните дни, две акули удрят силно с опашка задницата на корпуса. Невъзможно е да харпунирам тези провокатори; удрят веднъж-дваж и веднага се отдалечават. Много съм заинтригуван от хитрините на тези животни и търся обяснението... По корпуса, отзад, на петдесет сантиметра пред кърмовия упор, откривам от няколко дни гъсто ято от дребни риби-пилоти, малко по-големи от сардини. Те ли ги привличат? Но акулите не нападат рибите-пилоти!

Не ни е топло. Малко преди полунощ измервам температурата — +23,5° във въздуха и +25° на морската повърхност.

През нощта вятърът духа на пориви — понякога доста силни; водата стига до шпигатите.

*16 октомври.* Късно след обяд една сива птица лети продължително около *Курун*; опитва се да кацне. Когато се стъмни, кацва, явно изтощена, на главата на руля — доста неудобно място. Вземам я в ръка и я слагам на палубата, на завет от вятъра, между патериците и лодката. Фарж ѝ предлага бисквити, сладка вода и дори



един калмар, изхвърлен на планшира. Но нашата птица не поглежда нищо. Умира за сън и кротко заспива...

При едно изясняване рано през нощта вземам линии на мястото ни по Вега от Лирата<sup>[7]</sup> и по Луната.

*17 октомври.* От няколко дни плаваме със завързан рул и нощните вахти са без произшествия. Щастливо плаване! Можем да четем, да пишем, само от време на време се качваме на палубата да погледнем курса. Понякога дори дремя или спя по малко, но яхтата е в абсолютна сигурност.

На разсъмване птицата е все още тук. Изглежда, че е възстановила силите си и на една хапка глътна калмара, който Фарж ѝ даде. Рано сутринта ни напусна, след като изцапа цялата кърма. И животните ли са непризнателни като хората?

Морето е гладко. Курун слабо дрейфува.

Макар и слаб, вятърът духа от юг. Карам на остър ляв вятър, като се насочвам максимално на юг. Сутринта вдигнахме балонния стаксел.

Днес се занимаваме мирно с шев и подреждане гардероба си. Съвсем не е топло. Утринните температури са +19° във въздуха и +12° на морската повърхност. Извадих вълнени одеяла за леглата.

Късно след обяд един кит показва няколко пъти носа си близо до яхтата.

Преди да се стъмни, констатирам, че обковката от латун на мястото, където лежи вилката на гафела, все повече и повече се изкъртва, особено към левия борд. Кожената обвивка на вилката е скъсана и дървото нацърбено.

Днес няма никакви астрономически наблюдения.

*18 октомври.* Към 1 часа сутринта забелязах, че маниленото въже на гика се е развързало и липсва. На разсъмване — чудна случайност — намирам двете парчета от въжето паднали на палубата. Отсега нататък и манилените въжета от талията на гротшкота, и основното манилено въже ще бъдат закрепвани за по-голяма сигурност и с тел.

Небето, облачно сутринта, постепенно се изяснява; показват се „отрезки“ истинско синьо небе. Великолепно време. Изпитвам дълбока

радост: от толкова дни не съм виждал такова време! Под слънцето блести синевата на южните морета. Водата е гладка, вятърът духа от юг-югоизток. Хванахме най-после истинско хубаво време! Пасатите...

Късно сутринта изтегляме на палубата въжето на лага, за да го почистим отново от колониите анатифи и други животинки. В Атлантика, където предпазвах въжето с баня от меден сулфат, никакви нечистотии не се налепваха.

Преди отплаването от Балбоа смених процедурата, напоих го с *Тар Стокхолм*. Смолата не уби желанието на тези животни да се полепват, може би дори ги привличаше.

Трябват ми наблюдения! Наближаваме острови. Време е да определя точно мястото ни.

Една великолепна меридианна височина ни даде дължината. Мислех, че ще пресечем Екватора тази сутрин, а сме го минали вчера или завчера. При тези проклетите течения мореплаването носи изненади.

Намираме се на 120 мили от остров Чатам, малко по на юг. Толкова по-добре, защото близо до островите течението отнася към северозапад — понякога много силно, а един ветроход без мотор не бива да рискува. Предпочитам да достигнем суша по на юг.

Утре трябва да видим бряг.

Но сега трябва да отпразнуваме, макар и със закъснение, минаването на Екватора!...

Помолих готвача да приготви солиден пунш № 1. За обяд ще имаме бутилка пенливо вино от „Принцесата“, макар че днес не е неделя.

Слаб вятър. Изправлям курса към запад и *Курун* с постоянно завързан рул върви добре на халфвинд с доста отпуснат гротшкот, добре надут балон и плоско натегнат кливер.

След обяд новите наблюдения на слънцето и луната потвърждават моето място.

19 октомври. Фарж, който е на вахта, забелязва на разсъмване земя... Особено горд, той ме събужда, за да ми съобщи. Няма грешка — отпред, малко към десния борд, е Чатам. Островът е до хоризонта, но видимостта тази сутрин е превъзходна. Галапагосите, най-после!...

Плаваме с попътен вятър право към острова. В 13 часа разпознавам остров Хууд към траверса на левия борд. Вятърът е много слаб и при все че балонният стаксел е на „пеперуда“<sup>[8]</sup> напредваме бавно. Намерението ни да прекараме закотвени една спокойна нощ няма да се осъществи тази вечер.

Островът се вижда все по-високо и ясно над хоризонта. Релефът добива очертания и очакванията се потвърждават — Чатам: изникнали от морето вулкани, диви скали.

При залез сме още на осемнадесет мили от Рек Пойнт. Но благодарение на чудесната видимост отлично различаваме Хууд, Барингтън и високите върхове на остров Индефатигейбъл, на шестдесетина мили разстояние.

Нощта е много хубава, светят всички звезди... Ясно се различава черната маса на сушата и върховете ѝ. Нощ в южните морета.

Вятърът стихна, носим се по течението...

Множество китове плуват в тихите води.

*20 октомври.* На няколко мили сме от сушата и в 3 часа заставам в дрейф, за да чакам деня.

Изнасям лампата Радиус на палубата и я поставям при носа на равнището на водата, за да привлече рибите. Голям брой малки идват да я видят, но големите, които чакам с тризъбеца, са далече от мисълта да се покажат.

Отивам да полегна малко, макар да зная, че е опасно да се спи, когато се намираш близо до брега. Фарж поема вахтата.

Заспивам, а спътникът ми не ме събужда в часа, който строго бях определил. Събудих се сам по-късно и се ядосах на това неспазване дисциплината на борда.

Светло е. Само на пет мили сме от брега и виждаме как морето се разбива в крайбрежните базалтови скали, които биха продънили един кораб още при първия удар.

Слънцето осветява брега. Грандиозната и пустинна дивота на този остров, без следа от човешки труд, прави силно впечатление. Черната скала Уейл<sup>[9]</sup> в подножието му е поръбена с белотата на разбиващите се вълни, а най-високият кратер на вулканите му се издига на 758 метра.

Не бързам никак да тръгна и се възхищавам на гледката. Един тюлен идва да играе около корабчето, забавлява се с въжето на лага и показва добродушната си глава съвсем близо до *Курун*. Много лесно ще бъде да го харпунирам или да го застрелям с един куршум в главата; но би било престъпление! Той има такова добро, сърдечно, почти човешко изражение...

Изпивам си спокойно кафето и отивам да хвърля внимателен поглед върху великолепната карта, подарък от капитан Бивърсток; там намирам подробен план на Рек Бей — главното котвено място на острова. Влизането в него не представлява никаква трудност.

Фарж притежава описание за влизането на Жербо с неговия *Файъркрест* — вълнуващ разказ, но погрешен.

Жербо говори за един „тесен и криволичещ канал“, докато каналът е всъщност широк, прав и безопасен.

„Нос Лидо — казва той — изчезваше под пяната.“ Би трябвало някакъв катаклизъм, за да се случи такова нещо!

По-нататък: „Предателски коралови носове ме дебнеха под водата“. Кои? И още: „Спасих се само с един бърз замах с руля!“. А оста на входа е означена с добре видим створ, който е съществувал и по времето на Жербо. Други прости измервания позволяват да се определя лесно пространството, в което човек може да се движи. Това са азбучни знания в мореплаването.

Без да се повлияя от описанията на знаменития ми предшественик, в 8 ч. и 20 мин. тръгваме. Има хубав вятър и *Курун* бразди морето. Тюленът ни следва за някое време и играе около кораба: гмурва се пред нас, сякаш иска да ми покаже пътя... после се връща — като че ни чака... Каква лекота в движенията! Но накрая ни изостави.

В 8 ч. и 55 мин. съм на линията Делримпл — Пойнт Рек. Минавам на по-малко от две мили от носа, върху който морето силно се разбива. Гледката към този съвършено пуст бряг е внушителна. Въпреки слънцето, тези черни базалтови скали са зловещи. В същото време пресичаме силни водовъртежи, образувани от теченията; ясно се вижда една *жила* — сблъскване на две течения, — която се отправя към остров Барингтън.

В 9 ч. и 40 мин. Кикър Рок се вижда отделно от Пойнт Рек. Поемам курс към Делримпл. Малко по-късно виждаме къщите на Пуерто Чико. Започнах да лавирам, за да отида дотам и се закотвя.

Поемам един халс към нос Лидо; морето се разбива, но е дълбоко. Курун се движи великолепно срещу вятъра и има добър ход.

„Готови за закотвяне!“ Три-четири халса и ние сме в дъното на малкия залив.

„Снемете кливера!“ Насочвам срещу вятъра и се закотвям на сто метра северно от края на пристанчето.

„Снемете стаксела!“ Моят спътник се заплете във ветрилата и кутерът приближава в окаян вид брега. Ядосан, че направихме такова представление, довършвам маневрата.

Видели ни бяха наистина, че пристигаме и една малка моторница ни чакаше, за да пристане до нас. Въртеше се наоколо, докато снемем и приберем грота.

Идва губернаторът на Галапагос заедно с един лекар. Посрещането е сърдечно, „стоплено“ от един силен пунш, приготвен от Фарж за „властите“.

Разговарям старателно на английски с комендант Паец, докато дребничкият лекар Фарфан с черната брада, който знае само испански, стои мълчаливо.

Програмата ни е да сложим ред на борда и да спим.

Когато властите слязоха на брега, ние отпразнувахме пристигането и „смъртта“ на Черния котел? По този случай отваряме бутилката *Въов Клико*, която ни бе дал нашият консул в Панама. Двадесет и пет дни на море: доволен съм!

Великолепно време. Слънце. Хубав, почти силен югозападен пасат. Идеална температура. Въздухът е прозрачен и сух — съвсем различен от атмосферата в Черния котел и влажната горещина на Централна Америка. Тишина. Чиста, прозрачна вода; вижда се дъното и хиляди приказно оцветени риби.

Чувствувам се съвършено здрав, вдишвам с пълни гърди чистия въздух. Щастлив съм.

---

[1] Отлично! Благодаря Ви! Довиждане! (анг.) — Б.пр. ↑

[2] Уиски (англ.) — Б.пр. ↑

[3] Снабден с леки ветрила, както и вторият му кораб — Б.авт. ↑

[4] Неговите описания са доказателство за това странно разбиране — Б.авт. ↑

[4] Тъй като ветрилото е разтеглено, макарите на фаловата талия са се допрели и сплетката се е разплела. — Б.авт. ↑

[5] Вид реснокраки раци. — Б.авт. ↑

[6] Моряшка шапка за дъжд. — Б.пр. ↑

[7] Лира — съзвездие от северния небосклон. — Б.ред. ↑

[8] Поставен от противоположната страна на грота. — Б.пр. ↑

[9] Уейл (англ.) кит. — Б.ред. ↑

## Х

# ОСТРОВИТЕ ГАЛАПАГОС

На сушата ще стъпим едва утре. Докато чакам, разглеждам околностите с бинокъл.

Рек Бей или Пуерто Чико е добре защитено заливче, предлагащо напълно сигурно котвено място. В дъното е ослепително белият пясъчен плаж, на който завършва старо пристанище от разклатени дървета. Земята е покрита с гъста, изсъхнала растителност (сега сме в сухия период). Тук-там няколко по-ярко зелени петна оживяват малко това „опърлено“ място с много кактуси.

По-нагоре пейзажът се изменя: там е планината и в зеленината й ясно различаваме две палми и две къщи, едната в разваляни. По-късно научих, че това е пуебло<sup>[1]</sup> де Прогресо. Комините на захарните фабрики, отбелязани в лоцията, са изчезнали от години. „Селото“ — дъсчени бараки с покриви от вълнообразна ламарина — привлича само поради странността си.

Тоновете са учудващо богати, а светлината е почти непоносима.

Рек Бей е опасан от черни базалтови блокове, между които има малки плажове от бял пясък, блеснали на слънцето.

„Фарът“ заслужава специално описание, защото е единствен в целия архипелаг: обикновен стълб с прикрепен фенер. Фаровата книга го характеризира с два проблясъка в секунда: испанско преувеличение; за нещастие, фарът не работи! „Черна светлина със сиви проблясъци“ — казват за него моряците. При все това за специални случаи — бях свидетел на някои — фарът светва. Човек се изкушава да разгласи чудото! Но силата на светлината е много по-слаба от отбелязаната.

Тишината на залива е пълна с живот. Множество гмурци (синьокраки пеликани, както ги наричат англосаксонците) се гмуркат тук-там около кутера. Какъв стил, каква ловкост! Чува се свистенето на бързото им спускане и плисъкът при падането във водата. Понякога се гмуркат едновременно по цяла дузина.

Аквариумът на залива е безкрайно очарование. Щом се закотвихме, стъкмих една въдица. Имахме под ръка гъсто населен рибник.

Едва слезли на земята, срещаме падрето. Този тих старец работеше с брадва в ръка по строежа на своята църква. Отскоро бил на острова и първата му грижа беше да построи параклис. Населението му помагаше. От падрето лъхаше кротост и доброта. Този мисионер преди много години бил във Франция. От нашия език помнеше само няколко думи, които въобще не можахме да разберем — толкова бяха изопачени при изговарянето. Фарж се опита да му говори на латински. Не желая да обидя спътника си, но мисля, че латинският му не беше по-ясен от френския на падрето; успя все пак да се поразговори малко с него. Впрочем Фарж, който не знаеше нито дума испански, успяваше да се оправя в Пуерто Чико благодарение на някаква чудотворна дарба, каквато аз нямах, но затова пък ѝ отдавах необходимата почит. Изобщо ни служеше за преводач.

Малкият дървен параклис, построен със скромни подръчни средства на пясъка над плажа, затрогваше с простотата си.

Падрето ни бе изпратил официална покана за освещаването. Тържеството беше трогателно. От олтара се спущаха множество многоцветни ленти; краищата им се държаха от местните първенци. Като капитан на кораб, хвърлил котва в залива, и аз държах в ръце една от дългите ленти.

Пуерто Чико е столицата, сърцето на Галапагос. Това село е живописно посвоему. От всичко лъха беднотия, тъй като ресурсите на архипелага са съвсем скромни. Това може би го предпазва от човешката алчност. Щастливи са страните без богатства: оставят ги на спокойствие.

Пуерто Чико няма нито прокарани улици, нито магазини. Ето защо не трябваше да очаквам, че ще намерим дори най-потребни неща. За голямо щастие, *Курун* беше снабден за дълги месеци с всичко необходимо за живот.

Тъй като жителите са лишени от всичко, пристигането на кораб — твърде рядко събитие! — се приема като случай, при който могат да се правят интересни размени. Щом слязохме на брега, от всички страни ни заобиколиха с настойчиви молби: ако имахме гвоздеи, ризи и други потребни вещи, колко хора щяхме да ощастливим!



Жилищата са мизерни, построени са от лошо сглобени дъски, неподдържани, мръсни, претъпкани с хора. Странното е, че тези така първобитни стаи са облицовани с американски списания, с чудесни картини. Колко пъти ни искаха такива скъпоценни илюстрации, каквито, за нещастие, липсваха на нашето корабче.

Повечето жители са еквадорци. След войната са се увеличили и достигнали няколкостотин души. Индианците живеят повече по височините.

Деятелността на пристанището е ограничена от нуждите на острова, които са малки, но риболовът в богатите с риба води на архипелага е чудесен, а правителството на Еквадор събира такса от риболовните кораби. Прочутите американски<sup>[2]</sup> „туна-клипърс“, които идват от Сан Педро или Сан Диего (Калифорния), изминават хиляди мили, за да ловят тук тонове. Събирането на таксите дава понякога повод за усложнения, защото има и контрабандисти.

„Туна-клипърите“ се закотвят свободно в заливите на Галапагос. Макар че Рек Бей не е предпочитаното им място, видяхме доста от тях. Това са истински плаващи заводи, един индустриализиран риболов, с какъвто още не сме свикнали в Европа. Учудва ни и видът на екипажите. Тези херкулесовски сложени здравеняци с бейзболните шапки и каубойските ризи те карат да ги вземеш по-скоро за спортисти, отколкото за рибари, но все пак ловят риба!

Един ден имахме рядкото щастие да посетим в Рек Бей един от най-големите, ако не и най-големия от американските „туна-клипъри“ — *Нормандия* — 160 фута дълъг, пригоден да носи 430 тона риба. Уловът се извършва с жива стръв, с къси бамбукови пръти, които позволяват без губене на време рибарят да изтегля от водата великолепни парчета. Хората стоят в задната страна на кораба, краката им са на едно равнище с морето. Най-големият проблем за риболова е може би уловът на стръв — сардината. За нея е необходимо често пъти повече време, отколкото за улова на тон. Освен това трябва да се поддържат живи. За тази цел ги поставят в големи рибници (тези на *Нормандия* са 12 фута дълбоки), където постоянно се следи температурата и се осветяват с мощни електрически лампи. И *Нормандия* като много други клипъри е снабдена с водосамолет, който улеснява откриването на рибата. Когато уловът е в разгара си, работата

е доста тежка, но печалбите са значителни, а животът на кораба е удобен и добре уреден.

Преди няколко години рибата привлякла в Чатам предприемчивия американец мистър Ман, който построил хладилен склад и организирайл флотилия от малки рибарски моторни кораби. Така че Чатам е в процес на преобразование. Успехът на това предприятие ще промени мирния облик на Пуерто Чико. Видях само началото, тъй като този „plant“<sup>[3]</sup> започна да работи в навечерието на нашето заминаване.

Островите Галапагос са красиви и странни, по някои свои особености са единствени в света.

Панамският епископ Томас де Берланга е имал предимството да свърже името си с тяхното откриване. Изпратен в Перу от своя владетел Карл V след завладяването на тази страна от Пизаро и Алмаго, той отплавал на юг от Панамския залив, но корабът, с който пътувал, спрял поради безветрие при Екватора. След пет дни затишие капитанът помолил епископа да умилистави небето, което останало глухо. Корабът дрейфувал безмилостно на запад и след две седмици, на 10 март 1535 година, видели ниски острови. Но не владиката, а един фламантски картограф е нарекл тези острови Галапагос. През средните векове в Испания наричали така големите извити щитове, с които бойците се предпазвали, когато се изкачвали при превземането на крепости. Това име било прието поради приликата на щитовете със силно издутите черупки на гигантските земни костенурки, каквито има в изобилие из архипелага. Но името, с което впоследствие стават познати, с „Лас Енкантадас“ — „Омагьосаните острови“, — тъй като теченията, които минават покрай тях, дълго време са карали моряците да вярват, че тези острови плават по повърхността на водата.

Галапагоските острови са стари вулкани и някои, например Албемарл, са все още действащи.

Склоновете им са покрити с най-различна растителност според мястото и височината, като минава неусетно от истинска кактусова гора<sup>[4]</sup> към кафени дървета, портокалови горички или картофени ниви.

По тази причина някои пътници дават неверни описания на островите, които са видели частично.

Климатът е най-приятният на земното кълбо. Никога не е нито много горещо, нито студено<sup>[5]</sup>, валежите са умерени. Тези благоприятни условия се дължат на прочутото Хумболтово или Перуанско течение;

неговите студени води вървят покрай бреговете на Южна Америка, а при Панамския залив завиват и се присъединяват към екваториалното течение. Това е прекрасен термичен регулатор за Галапагоския архипелаг, който се намира точно на Екватора.

Ако крайбрежието на тези острови е сухо през всички годишни времена (Дарвин, пристигнал през времето на сухия сезон, дава за островите някои неверни преценки), то височините са облагодетелствувани от „гаруа“ — ситен, благодатен дъжд. Няколкочасовият преход от крайбрежието до централните планини, покрити с разкошна растителност, е истинско удоволствие.

Фауната на Галапагос е неповторима. Тя занимава естествениците и по време на престоя ни съжелявах, че наши учени не се сетиха да ни поръчат да събера някои видове — издирването им щеше да бъде още едно приятно занимание при нашите разходки из този чуден свят.

Животно номер едно на Галапагоските острови е гигантската сухоземна костенурка, която тежи понякога повече от петстотин фунта, а дължината ѝ достига почти цял разтег.<sup>[6]</sup> За този вид се твърди, че бил разпространен по земята преди около шестдесет милиона години. След няколко милиона години изчезнал напълно, с изключение на две места в света: на архипелага Алдабра (Сейшелските острови, островите Морис и Реюнион) и Галапагоските острови.

Защо тези костенурки, роднини на огромните вкаменени животни от Индия, още съществуват тук, след като са изчезнали толкова отдавна навред по света? Тайна, която се усложнява още повече от факта, че в архипелага живеят петнадесетина вида от тия костенурки и всеки остров си има свой особен вид.

Дали на свой ред ще изчезнат и те? Китоловците и пиратите, посещавали архипелага, са извършили невъобразими изстребления. Причината за това е, че месото на костенурката е с много приятен вкус и особено се цени от хора, прекарвали дълго време на море с оскъдната храна на корабите. От друга страна, тези костенурки имат в долната част на черупката си истински резервоар с вода. На тия острови, където често пъти е трудно да се намери вода и човек може да умре от жажда, моряците открили бързо тази ценна особеност.

След като проучил дневниците на китоловните кораби, д-р С. А. Таунсенд от Ню Йорк пресметнал, че за тридесет години моряците са

унищожили в архипелага над двеста хиляди костенурки, поради което тези животни са станали рядкост.

Освен гигантските костенурки Галапагоските острови притежават и два особени вида игуани, които не се срещат никъде другаде нито живи, нито като вкаменелости. Единият от тях видове, *amblyrhynchus cristatus*, морски, другият, *conolophus subcristatus* е сухоземен. Тези животни с праисторически вид възбудиха силно любопитството у екипажа на *Курун* — уловихме няколко само за да ги разгледаме, без да им сторим зло.

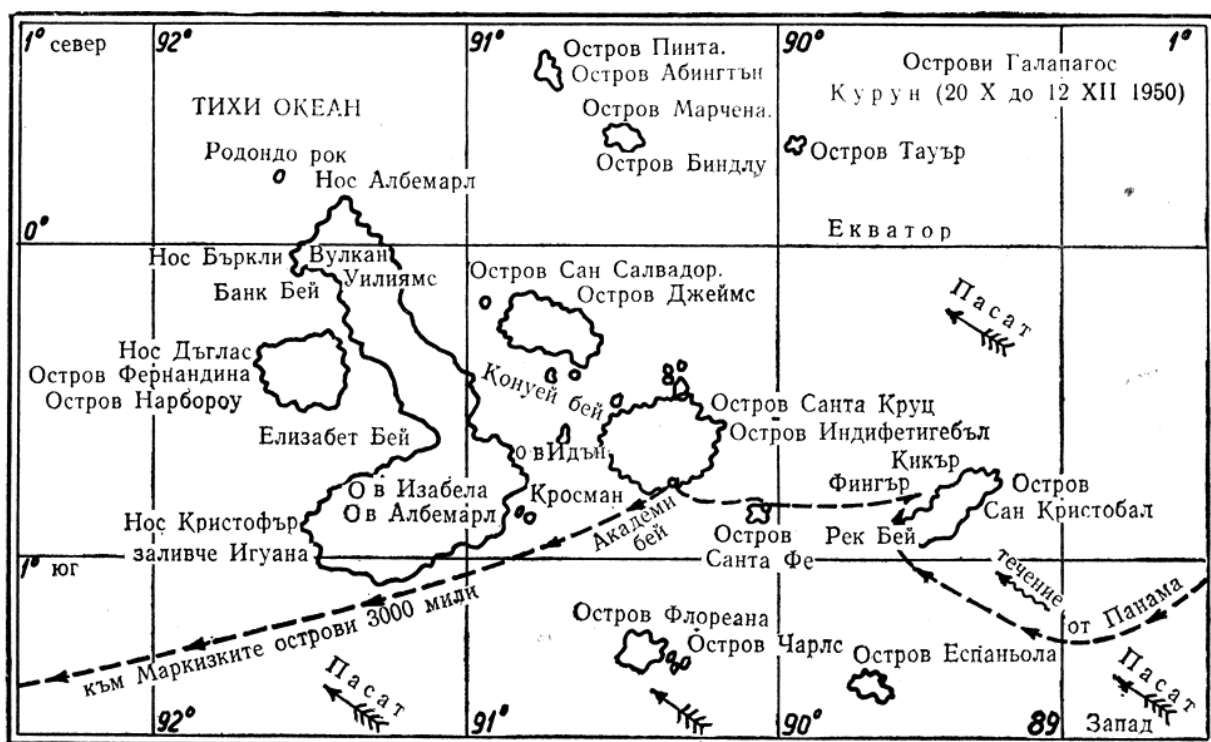
Морският игуан живее по крайбрежието в базалтовите блокове. Той е черен по цвят (мъжкият има жълти и оранжеви петна), с челюсти, снабдени с остри зъби, и плува много добре.

Земният игуан е истинско сухоземно животно, което живее далече от брега — впрочем то и не би могло да плува. Тялото му е по-тежко и грубо, цветът му варира от жълт до керемиденочервен. Силно напомня драконите от приказките, само че е по-малък. Спомням си за епичния лов на едно от тях животни, който устройхме по безлюдния остров Барингтън. Великолепният игуан се бе изплъзнал от ръцете ни, затова напълнихме с дим дупката му. Когато го уловихме, дишаше като дракон — просто свръхестествено. Това беше *conolophus pallidus*<sup>[7]</sup>, подвид на *conolophus subcristatus*. Ето с какво могат да се задоволят ненаситните търсачи на спортни постижения — да хванат с голи ръце един *conolophus pallidus*. Малко хора на земята могат да се похвалят с такъв подвиг.

Към това кратко описание на животинския свят трябва да се прибавят и птиците. Дарвин, посетил острова през 1835 година<sup>[8]</sup>, отбелязал 108 вида и подвида, от които 77 не се срещат никъде другаде, освен в тоя архипелаг. Колкото са островите, толкова са и видовете сипки. Срещат се и бухали, гургулици, пеликани, чапли, розови фламинго, морски свраки, колибри...

Архипелагът е единственото известно място в тропиците, където живеят пингини.

Първите мореплаватели са донесли със себе си коне, свине, кучета, които са се размножили и живеят в диво състояние. На остров Албемарл, ако е сам и без оръжие, човек рискува да бъде разкъсан от глутници диви кучета.



*Тихи океан*

Не по-малко интересна е историята за заселването на Галапагосите.

При откриването им те били необитаеми. Първата колония е основана от еквадорския генерал Виламил. В началото всичко се развивало добре, но по-късно се появили бунтове и убийства. Тогава Еквадор превърнал островите в каторга. На остров Чатам Мануел Кобос (чиито синове посрещнали Ален Жербо по време на неговото пътуване) използвал труда на каторжници. Към тях се отнасял безпощадно — това обяснява може би трагичния край на Кобос, съсечен дивашки на малки парчета.

Колонизацията навлиза в нов етап, когато след престой от четири и половина дни на Галапагоските острови Уилям Бийб успява да напише един солиден труд: *Galapagos, World's End*<sup>[9]</sup>, който имал голям успех в Америка. Книгата била преведена на много езици и възбудила въображението на много хора. Така по инициатива на Хари Рандал се

ражда през 1927 година норвежкият проект за колонизация: „Kolonisationen Paa Galapagos. Oerne“.

Тук са пристигали една след друга много експедиции, снабдени с всичко необходимо. Макар че били съставени от хора, които не се страхували нито от трудности, нито от работа, те били обречени на неуспех. Еквадорското правителство прекратило окончателно начинанието, като конфискувало цялото имущество на колонията под предлог, че не била изпълнила своите задължения.

Сега са останали само няколко норвежци, към които са се присъединили европейци от най-различен произход: германци, швейцарци, испанци, италианци и руси. Те образуват без съмнение едно пъстро, но крайно симпатично човешко общество, защото всички са дошли на Галапагосите да водят мирен, здрав и трудов живот, далече от съвременната непоследователност и вълнения. Ободрителна среда — тук царува разбирателство, взаимност, добро настроение.

Заселниците на Галапагос живеят откъснато, сами за себе си. Трябвало е сами да построяват къщите и лодките си, сами да разработват земята.

В Пуерто Чико има един лекар, но всъщност повечето жители не се нуждаят от грижите му. Тяхното здраве се дължи на хигиеничния климат. На Галапагоските острови няма болести, няма треска, нито опасни животни.

Единствената връзка на Галапагосите с Еквадор се поддържа от малък военен кораб, който пътува веднъж в месеца. Пристигането на *Ел Оро* — така се нарича корабът — в Чатам е много живописно, тъй като той изпълнява всички длъжности: превоз на пътници, поща и най-различни стоки. Тъй като мястото е малко, всичко пристига безразборно смесено.

Галапагосите се посещават от малко кораби. При все това не минава година някоя яхта да не хвърли котва в заливите. Повечето яhti са американски.

С удоволствие си спомних за младия Херман Мелвил, дошъл 21-годишен на Галапагоските острови като моряк от Ню Бедфордския *Ейкъшнит*, който станал по-късно прототип на прочутия *Пекууд* от знаменития му роман *Моби Дик*.

След околосветското пътешествие със *Сваап* Уилям Алберт Робинзон и жена му се върнали на Галапагоските острови със своя кеч

и живели дълги месеци сред животните, които искали да филмират. Робинзон получил криза от апандисит с перитонит. Успели да отведат кеча от пустинния Елизабет Бей до Тейгъс Коув, където, за щастие, се намирал един „туна боот“. След призив по радиото военният флот от Панама изпратил бързо самолет и един ескадрен миноносец. Самолетът пристигнал навреме и Робинзон едва бил спасен. По-късно ги срещнах в Таити.

Втората световна война донесе малко неочаквано някои изменения на Галапагоските острови, които в известен смисъл са ключ за Панамския канал. През 1942 година американците създават голяма въздушна база на малкия остров Сеймур, северно от Индефатигебл. За кратко време в този див край се създава цял град. На остров Хууд също била инсталирана мощна подслушвателна станция.

Присъствието на тези войски докарало приток от пари. Казват, че някои жители натрупали малки състояния. Но американците оставиха на Рек Бей едно неоценимо богатство — вода за пиене, докарана с водопроводи от едно планинско езеро...

Когато настъпи мирът, военните бараки били изоставени и сега понякога се правят походи до бившите лагери, за да се търсят материали — като в склад.

*Курун* беше повече от шест седмици на котва в Рек Бей — много по-дълго, отколкото предвиждах. Но времето бе добре оползотворено и понякога съжалявах, че не продължих престоя си на тези щастливи острови.

Когато се събудихме на 1 ноември, видяхме с изненада на половин кабелт зад кърмата на *Курун* един хубав двумачтов ветроход под френски флаг.

Френски флаг на Галапагосите е твърде рядко нещо, а два едновременно са се случвали само по изключение, след минаването на дю Пти Туар по време на околосветското му пътуване с *Венера* (1836–1839).

Този хубав, нисък и широк двумачтов ветроход с нашенско стъкмяване беше *Фльор д’Осеан* от Сен Мало. Затова моето моряшко сърце се разтуптя малко, когато се качвах на борда му.

Флѐр д'Осеан идваше от Сен Мало на път за Таити, след едно отбиване в Средиземно море. На него се намираха собственикът Пиер Сюзан, жена му и малката му внучка, капитан Арго с жена си и трите им малки деца, младото белгийско семейство Вандевиле, един моряк и един механик. Веднага се сприятелихме.

На 5 ноември, късно след обяд, след като бе поздравен с три изсвирвания с рога за мъгла на Курун, Флѐр д'Осеан вдигна котва за остров Хууд. След престой на Маркизките острови той трябваше да пристигне в Таити доста време преди нашата яхта. Оттам Вандевиле щяха да се върнат в Ница, където бяха оставили своя кеч Омоо и малко по-късно отново да потеглят на околосветско пътешествие.

В Рек Бей имахме и друг приятен съсед — 11 м и 18-сантиметровия американски кеч *Симбъл*, на който се намираше само младото семейство Девин. Те живееха на Галапагоските острови от няколко години и току-що завършваха обзавеждането на къщата си в Академи Бей, след като бяха живели дълго време на корабчето. Прекараха няколко дни в Рек Бей, преди да отпътуват за Панама, където щяха да празнуват Коледа. Мощен спомагателен дизелов мотор осигуряваше редовността на преходите им.

Собственикът на *Симбъл* беше като мене запаянко за кораби и пътувания. Но беше „американски“ запаянко, а пък аз бях много по-недодялан.

Девин ме заслепи, като ми показва усъвършенствувания инвентар, с който беше снабден неговият кеч: като започнем от електрическите копчета на мивката, от които само с едно натискане потичаше по желание сладка или солена вода, минем през машинката за сокове и стигнем до апарата за газова заварка.

По време на престой винаги има работа на яхтата. Между другите неща отново боядисах и лакирах палубата, която се бе поизтъркала, а Фарж се зае да поправи месинговата обковка на мачтата.

Но използвахме престоя си и за приятни разходки — пеш, на коне или с мулета.

Ходихме много пъти на височините, наричани „ариба“, откъдето изцяло се обгръща с поглед красотата на Галапагоските острови. Казват, че тези, които са вкусили от индийската круша на острова, ще се върнат някой ден, и аз наистина вярвам това.



Когато се изкачва нагоре, човек отива тук към зеленината — между портокалови и лимонови дървета, индийски и други видове круши. Изобилието от плодове е толкова голямо, че цели тонове гният по земята. Кой ще ги бере? Всеки има до къщата си колкото му трябва.

Една от прелестите на Галапагосите е липсата на пътища. За да се отиде от Пуерто Чико до Прогресо, едно разстояние от седем километра, трябва да се мине по живописна „пътека“, образувана от скални блокове, и човек трябва да има остро чувство за равновесие, за да не си строши врата. Възхищавах се, като виждах как мулетата, а дори и конете вървят уверено в тръс.

Отидохме на гости на госпожа Кобос<sup>[10]</sup>, норвежка, чийто съпруг пътуваше из Еквадор. Той е посрещнал на времето Ален Жербо. В голямата хациенда, потънала в зеленина, ни посрещнаха с лай грамадни кучета със зъл поглед. Дървената постройка, стара и разнебитена, имаше едновременно величествен и беден вид. Госпожа Кобос ни посрещна много любезно. Тази смела и достойна жена, добра майка и глава на семейство, беше способна в случай на нужда да държи и револвер, за да накара да я зачитат.

Една вечер, когато бяхме у тях, голямата ѝ дъщеря Силвия, красива, русокоса шестнадесетгодишна девойка, ни изсвири на китара старинни мелодии, макар че много се срамуваше от екипажа на *Курун*.

Госпожа Кобос ни даде коне, с които направихме чудесна разходка заедно с нейния син. Отидохме да посетим и имението на стария Гулдберг, на няколко часа път от селото. Той беше баща на госпожа Кобос — живееше там с другата си дъщеря Снифрид. Пазя незабравим спомен от това посещение. Бяхме така далече от модерния живот! Каква тишина! Каква природа — чувствавах вечността!

Старият Гулдберг не ни каза нито дума. Не зная дори дали ни погледна. Беше някъде другаде, съвсем далече, потънал в блаженство! Заобикаляха ни големи, красиви дървета. По земята — яркоцветен килим от нападали портокали и круши. Любезната и тиха стара госпожица ни въведе вътре. Норвежки стил, всичко добре подредено: старите мебели, килимите, бродериите, сувенирите. Какво странно впечатление прави да видиш едно кътче от Норвегия в тия тропически острови! От всичко се излъчва атмосфера на нереалност и тиха тъга.

В това пълно уединение животът на Гулдбергови е само труд и тишина. Научих, че бащата не бил ходил в Пуерто Чико от петнадесет-

шестнадесет години! Каква полза да отива човек другаде, когато може да стои там, където е? Мъдрост!

По време на нашата разходка пресяхохме красив поток с бистра вода (някои твърдят, че на Галапагосите нямало вода). После стигнахме планински езера. Понякога нарушавахме спокойствието на диви коне или свине.

По едно време бяхме обкръжени от стадо свине, прилични на глигани. Вдигнах пистолета и се прицелих в най-голямата, но Кобосин ме спря: свинята беше с отрязано ухо, а това означаваше, че е „домашно“ животно, или по-точно, че имаше собственик.

След обяд се реванширах на брега на езерото. С дългоцевната си пушка Валтер убих пет диви патици. Застрелях ги след ловки промъквания от различни разстояния — между двадесет и пет и седемдесет метра.

Над най-високото езеро, образувано в кратера на вулкан, се рееха фрегати. Позабавлявах се да стрелям по някои от тях. Чувах ясно шума от удара на куршума, но нито една птица не падна.

В селото се върнахме през нощта, след едно хубаво препускане. От доста години не бях яздил кон и завиждах на уменията на младия Кобос, който беше първокласен ездач.

В Рек Бей често срещяхме семейство Ман, което живееше малко настрана в една спретната къща край залива Съндаун бийч. Господин Ман беше истински тип на предприемчив американец, но за него, освен работата му, нищо друго нямаше значение. Неговата приятна и много красива жена понякога се дразнеше, като чуваше да се говори за риба: „fish fish“<sup>[11]</sup>.

Един чичо на господин Ман живееше също в Съндаун бийч. Той беше стар ерген — англичанин, енергичен оригинал. След като живял в различни страни — предимно в Южна Америка и Индия, един ден си стегнал куфарите и дошъл на Галапагосите. Идваше често на гости на корабчето. Висок, сух, ходеше винаги с бастун, с наметнат халат върху костюма, комично завит с шалче и същевременно с тропическа каска! Неговото весело и закачливо държане внасяше малко разнообразие в Рек Бей.

Един ден, когато Манови имаха на гости няколко души приятели, чичото тайнствено ме въвлече в стаята си. Грабна веднага една сабя и започна да я върти с опасно свистене над главата ми. Малко обезпокоен,

се питах какво ще последва. Но чичото спря демонстрацията и се усмихна: „Мечтата ми е да разсека някого... и никога не я осъществих!“ В стаята му имаше цял куп хладни оръжия; често се възхищавах от остриетата им — той се грижеше да бъдат винаги добре наточени. Но всъщност беше миролюбиво същество.

Завързахме връзки и с един канадец от френски произход — Франк Балбар. Първоначалното име на семейството му било Барбие. На Галапагоските острови дошъл случайно, с някаква яхта. Корабчето заминало, но той останал. Беше млад и силен юначага, от него лъхаше здраве и сърдечност. Отървал се бе от модерния свят и като дете поглъщаше свободата и радостта от живота. „Винаги съм работил — обичаше да казва той, — но тук съм на почивка за първи път в живота ми.“

Всъщност Франк беше на почивка почти от една година и чудесно я използваше. Спеше добре, хранеше се скромно, но здраво, разхождаше се, ходеше на лов, бърбеше с този, с онзи, четеше по малко. Такова лечение на Галапагосите би било благотворно за много нервни хора...

И между еквадорците имяхме един добър приятел — Фредерико Гарсиа. Той беше възрастен човек с много внуци. Препитаваше се от риболов. Много сърдечен, Гарсиа ни посрещаше любезно в своята стара дървена къща, която гъмжеше от дечурлига, облечени в парцаливи, не по мярка дрехи. Подарих му боя за лодката. Той не искаше да остане назад и ни отрупа с дребни подаръци.

Преди да напусна Рек Бей, помолих Гарсиа да се подпише в почетната книга на *Курун*. Той може би не знаеше да пише, но имаше един много умен внук, с когото се гордееше. И под диктовката на своя дядо загорялото момче с искрящи очи написа няколко реда за своите „amigos“<sup>[12]</sup> и „приятелското отечество“ Франция.

Отношенията ни с губернатора капитан Паец, офицер от еквадорския военен флот, бяха чудесни. „Военният гарнизон“ на Галапагосите се състоеше от десетина човека, най-различно екипирани. Щастлива страна — да притежава толкова малко войници. Изглежда, че правителството не отпуска голяма заплата на губернатора, който живее съвсем скромно в една дъсчена барака без мебели. Но от друга страна не вярвам да е необходимо губернаторът на Галапагоските острови често да разрешава тежки проблеми.

В Пуерто Чико стават понякога народни веселия — тогава всички пият и танцуват. Народното питие е „поуро“, един вид ром със силно алкохолно съдържание и вкус, който никак не ми хареса. Танцуват под звука на китари, като изпадат често в страшна възбуда.

Децата играят много футбол и аз съм изненадан как Жербо, голям любител на този спорт, не е забелязал това тяхно увлечение. Хлапетата от Пуерто Чико играят дори нощем със светещи топки! Напояват ги с бензин или газ и ги запалват.

През време на престоя ни строяха две малки рибарски корабчета. Признавам, че никога не съм виждал толкова лошо обработване на дърво. Употребяваха най-невероятни парчета, а сглобяването им ме озадачаваше. Чудех се как такива черупки могат да плават? Не по-малко се учудих, когато наблюдавах как еквадорецът механик разглобява и сглобява моторите върху пясъка на плажа!

Еквадорската парична единица е *сукре*. По това време нормалният курс беше двадесет *сукре* за един долар. Обменихме няколкото нещастни долара, които ни оставаха, и се примирихме с известна загуба. Най-изгодната обмяна ни бе предложена от падрето.

На островите не се харчи много. При все това, за да „спечелим“ малко пари, продадох един от корабните компаси, без който можехме да минем, за голямата сума триста *сукре*.

Отплаването на *Курун* се забави поради здравословното състояние на спътника ми. Фарж беше на легло, трепереше, повръщаше, беше съвсем без сили. Бях много загрижен. Температурата му се покачи над 41°. Лекарят не можеше да разбере каква е причината. По-късно Фарж предположи, че е имал просто чернодробна криза.

На 25 ноември състоянието му се влоши и аз поисках да го заведа в Гваякил, за да го прегледат специалисти и да му направят рентгенова снимка, но той не се съгласи. След цяла серия инжекции състоянието му донякъде се подобри и аз започнах да мисля за заминаване.

След като предадохме писмата си на секретарката на президента на Еквадорската република госпожа Бътлър, дошла в Рек Бей с яхтата *Солана*, уредих всичките си документи с „гобернадора“, за да мога да потегля от Чатам.

В неделя, 3 декември след обяд, *Курун* вдигна котва с ветрила, издути от хубав югоизточен вятър. Времето беше великолепно и ние потеглихме на хубава разходка из архипелага. Проектите ми бяха

провалени от принудителния престой в Чатам. При все това не исках да напусна архипелага, без да видя отблизо Делримпл, Кикър рок и островите Барингтън и Индифетигебл.

Скалите Делримпл се намират на две мили от входа на Рок Бей и представляват интересна група от базалтови върхове, които с малко фантазия напомнят пръстите на ръка. Поради това американците ги наричат „the five fingers — Петте пръста“. Минахме съвсем близо до тях, тъй като те се спускат много стръмно в морето.

Кикър Рок е друго чудо на природата, на малко повече от седем мили. Отправихме се нататък.

Насред път срещнахме една норвежка яхта. Силно наклонен, с вдигнати бели ветрила, този кеч лавираше, за да влезе в Рек Бей. Разминахме се с насрещни халсове, на близко разстояние, като в знак на приятелство спуснахме и вдигнахме три пъти флаговете си — трицвета от гафела на *Курун* и норвежкото знаме от върха на бизанмачтата на *Хо-Хо-II*.

На палубата на кеча се намираха двама мъже — истински викинги — и едно младо русо момче. Тогава не мислех, че в Таити ще се срещнем отново и ще се сбlijим с приятното семейство Брин.

Постепенно се появи очертанието на Кикър Рок. Този гигантски блок, висок сто и петдесет метра, се спуска отвесно в морето — една вертикална скала, която прави неотразимо впечатление. Видът ѝ се изменя изцяло в зависимост от ъгъла, под който я наблюдавате. От едната страна прилича на катедрала, от другата — на излегнал се лъв, заради което екваторците обикновено я наричат „leon dormiente“ („Спящият лъв“).

Огромната скала е покрита с многобройни колонии от пеликаноподобни птици и фрегати, които непрекъснато се реят над нея като огромна корона. Тези големи птици изглеждат съвсем дребни пред грамадната скала. В югоизточната ѝ част, върху малки скали, на няколко метра над морето, живеят и много тюлени.

Заобикаляме бавно скалата. Когато минавахме подветрено, тя ни правеше завет.

Тъй като нощта наближаваше, реших да поема курс към Барингтън. Бяха ми хвалили приказния му малък залив. Но осведомени хора, главно моряци, ме бяха предупредили, че той е с тесен вход и течения, поради което не ще мога да лавирам. Казали ми бяха също, че

ако се опитам да вляза без мотор, рискувам да загубя корабчето си. Не трябваше да се излагам на такива рискове. Но тъй като имах голямо желание да изуча този пуст остров, реших поне отдалеко да го видя.

Много скоро загубихме от погледа си слабите светлини на Рек Бей. В полунощ разпознах към десния борд черната маса на Барингтън. Останах в дрейф, за да дочакам деня.

На другия ден тръгваме едва в 8 часа и 40 минути. Приближавам се до острова, като плавам предпазливо съвсем близо до брега. Цели дузини акули от най-различна големина плуват мързеливо на повърхността. Никога не бях виждал толкова много и едва сега разбрах защо преди няколко години Ман се занимавал с лов на акули около Галапагоските острови. Животните изглеждаха сити, безразлични и се питах дали ако падне във водата, човек ще се изложи на голяма опасност.

Нямах карта (лоцията дори не споменава за острова), питах се къде е заливът и почти се страхувах да не се объркам. Най-после внезапно се откри един дълбок отвор. Не можеше да има съмнение. Освен това в дъното на залива видяхме закотвен малък рибарски кораб. Входът се оказа много по-широк, отколкото се бяха опитали да ми внушат. Насочвам решително *Курун* към него. Влизам без трудности в залива и се закотвям недалече от рибарите, които ни махаха като обезумели. Сигурно мислеха, че не съм видял кораловите банки през съвсем прозрачната вода.

Преди да напусне залива, малкият рибарски кораб пристана на борда ни и екипажът от еквадорци ни поднася чудесна риба, с която ще се гощаваме на обяд.

Останахме няколко дни на тази котвена стоянка. Живеехме като робинзоновци — скитахме под слънцето, разхождахме се, ловяхме риба, ловувахме. Беше един от най-приятните ни престои.

Барингтън е малък, масивен планински остров, дълъг само пет морски мили, и необитаем — това е един от чаровете му. Заливът, който избрах, е дълъг правоъгълен коридор с еднаква широчина, завършващ с хубав малък плаж от ослепително бял пясък. Груб дървен кръст бележи мястото на някакъв гроб. Дълбочината при входа е голяма, но намалява постепенно до плажа. Водата е приказно чиста и прозрачна — истински

аквариум, пълен с риби от най-различни големини, видове и форми, с прекрасни цветове.

Ловя риба за развлечение. Достатъчно е да пуснете въдицата във водата и веднага ще уловите някоя риба; но ако всички са красиви, не всички се ядат. Когато след хранене миехме чиниите, като ги потапахме във водата, рибите се нахвърляха върху тях. Когато слизахме на плажа, те минаваха до краката ни. Заливът се посещава и от костенурки; обичах да ги следя как плуват в прозрачната вода. За нещастие, всичките ми опити да улова някоя от тях останаха неуспешни. Държат се винаги на почтено разстояние от борда и е невъзможно да ги приближим дори с малката лодка.

Все пак една вечер успях да улуча с пистолет една от тях в главата на разстояние около тридесет и пет метра, но освен грандиозния ѝ внезапен скок нищо друго не видях.

Заобикаля ни колония тюлени. Тяхното ловко плуване е постоянен повод за възхищение. Не се плашат и можем да се приближим на няколко метра до тях. Въпреки това старите мъжкар са войнствени. Когато тръгват към тях, без колебание нападат. В такива случаи, като знае тяхната големина и яките им глави, за човека е най-добре да избяга по-далече.

Един ден, след като го гоних доста по крайбрежните скали и във водата на залива, улових едно тюленче, голямо колкото котка — страшно смешно със своята малка, подвижна и учудена глава. Мислех да го взема на яхтата, но това беше свързано с хранителни проблеми, които мъчно можеха да се разрешат.

Не направихме нищо лошо на тези симпатични, почти питомни тюлени, които нарушаваха сутрин с виковете си тишината на залива. Знаехме обаче, че тюленовото масло е великолепно за успокояване на вълните при буря, затова реших да пожертвувам един от тях. Изборът ми се спря на един грамаден мъжкар, нашарен с многобройни белези от битките, които бе водил със сродниците си. Това беше по-скоро екзекуция, отколкото лов. Прогоних го от една висока скала, за да го принудя да слезе във водата, защото не бихме могли да го мръднем, след като го убия. Само на няколко метра, преди да скочи във водата, го повалих с един куршум от маузера и го довърших с втори куршум в главата. С голям труд успяхме да го търкулнем в морето и да го завлечем с малката лодка до плажа, където го изтеглихме.

Заловихме се за работа. Нямахме никакъв опит в този вид дейност. При все това разсичането с големите ножове завърши много добре. Нарязахме внимателно сланината на парчета. За да я стопим, запалихме с дърва голям огън под един тридесетлитров котел. Резултатът беше отличен — получихме голямо количество великолепно масло. Проявихме се като майстори в пробния опит. Вечерта завързахме грижливо трупа на нашия тюлен, за да не го отнесе приливът. На другата сутрин беше още там, но главата липсваше. Дело на акулите ли?

Всички свободни съдове на борда бяха напълнени с масло. Вкусихме и от месото на нашата жертва — беше великолепно. Но трябва да призная, че и готвачът се бе престарал.

Рибарите от съседните острови идват понякога на Барингтън. Солят и сушат улова си по скалите на плажа. Някои бяха още покрити с остатъци от риба — неочаквана гощавка за многото грабливи птици, които живеят на острова. Тези отвратителни пернати имат наистина зъл поглед. Убих няколко и можах да си дам сметка за изключителната им издръжливост. Стрелях с пистолет от близко разстояние, като всеки път ги вземах на мушка. Улучвах ги, но те сякаш не усещаха нараняването и често бяха необходими два-три куршума, за да ги довърша. Един следобяд убих седем една подир друга. Въздържах се да убивам други птици, особено малките, кротки и нежни гургулици, постоянна жертва на хищниците.

Няколко пъти ходихме на лов за диви кози, но щом попълнихме хранителните си запаси, строго ограничавах броя на жертвите. Впрочем последният лов много ме огорчи. По невнимание убих една коза, придружена от козлето си. Беше на голямо разстояние и само я раних, така че тя продължи да бяга, но вътрешностите ѝ се влачеха по земята. Успях да я настигна, обаче трябваше да я довърша с пистолета, докато осиротялото козле плачеше, скрито зад кактусите.

Разсичахме животните на място и ги донасяхме на кораба завързани за един окастрен клон. Месото беше чудесно и печеното ставаше много вкусно.

Разходките покрай брега бяха очарователни. Нещастни са тези, които не познават удоволствието да тичат по пясъка! Това е една вечно подновявана детска радост — да скиташ безцелно покрай водата и да откриваш целия живот, който тя крие: риби, раци, миди, охлюви. Най-



силно впечатление ми правеха раците. Бях виждал много, но никога такива. Спомням си най-вече един червено-бял рак, който бягаше с учудваща бързина и правеше истински скокове покрай прибоя. Дали не беше специалист по скачане?

Признавам си, че ми беше приятно да играя на безгрижен „островен цар“ под огромното слънце, далече от света и неговите несгоди. При все това трябваше да сложа край на този прелестен престой.

На 7 декември *Курун* напусна Барингтън.

Взехме със себе си големи запаси тюленово и козе месо не само за нашите нужди, но и защото отдавна имах един проект за лов на акули — и то в голям мащаб! С необходимата примамка, за да ги привлека, притежавах и средството, с което ще мога да се обясня с тези господари на морето!

Времето е много хубаво. Вятърът — южен-югозападен.

Попаднал на завет, *Курун* си почива покрай целия северен бряг на Барингтън. Водата е много бистра. Още с излизането от залива виждаме множество перки по повърхността. Но хвърлените зад борда парчета месо като че не интересуват акулите. Може би са толкова сити, че не искат дори да изминат тридесет метра, за да глътнат хубавото парче месо. Времето напредна и не ни позволи да продължим опита си.

Откъснала се от Барингтън, яхтата се движи добре с равномерния вятър. Виждам ясно остров Индифетигебл и пътувам с курс към него — управлявам, като държа в постоянен ъгъл северната част на острова. Така яхтата трябва да отиде точно в Академи Бей и не мога да си обясня как *Щьортбекер III* е могъл да сгреша и да се отклони толкова на север! Трудно е наистина да се разпознае без ориентири този бряг, за който в документацията се дават много малко сведения, но затова пък, за щастие, съществуват много прости навигационни методи, които позволяват да се избягнат грешките. Всичко това обаче не ми попречи на влизане в Академи Бей и аз да направя една голяма грешка. Нашата лодия не споменава нищо за този залив, но в Рек Бей бях събрал някои сведения. Върху малкия американски план, който имах, бяха отбелязани няколко къщи. Помислих, че са същите, които се виждаха сега. Но имало и други, скрити зад един нос, и тъкмо те били указаните на картата. Допуснах едно глупаво объркване, а можех да управлявам по створа<sup>[13]</sup> на един малък остров, разположен пред входа на залива.

Стиснал здраво руля, водех яхтата с повече от пет възла скорост право върху камъните...

Все пак, когато приближих, ме обзе безпокойство — това, което виждах, не отговаряше на описанието. А право напред един човек крещеше и ръкомахаше като побеснял. Не чувах думите му, но видът на брега ме накара да обърна срещу вятъра и веднага да хвърля котва. Спусна я Фарж: ако беше моряк, щеше веднага да извика, защото нямаше дълбочина; разбрах веднага, щом задържах веригата. Под кила не би могла да мине дори една по-голяма риба. Бяхме близо до опасни подводни скали. Морето ставаше плитко. Разбрах грешката си. Впрочем в същото време, когато котвата падна във водата, две малки моторни лодки се отправиха към нас. Двамата мъже в тях, братята Ангермайер, ни обясниха топографията на местността и предложиха да ни влачат. Отклоних предложението. Щеше да бъде много опасно, ако при откотвянето тръгна с неправилен халс. Но маневрата стана добре: като се натегна наветрено вдигнатият стаксел, яхтата легна на правилен халс.

Няколко минути след като напусна опасния бряг, *Курун* бе отново закотвен, този път на сигурно място, на три разтега дълбочина, съвсем близо до сушата, зад предателския нос.

Нашият престой в Академи Бей щеше да трае само пет дни. Бяхме вече закъснели според програмата ни, а не исках да увеличавам това закъснение. Много съжалявах, защото остров Индифетигебл (или Санта Круц), както и съседните острови, беше не само много красив, но намерихме и много симпатични хора.

Името на Академи Бей идва от името на шхуната *Академи*, която довела през 1905 година в този залив за година и половина експедицията на Академията на науките от Калифорния. В сравнение с малкото селище на Академи Бей, Пуерто Чико прилича на голям град. Въпреки това представителят на правителството се намира в една мизерна дъсчена колиба.

За разлика от Пуерто Чико населението на Академи Бей е по-скоро европейско. Става дума впрочем само за няколко семейства. Тези хора излъчват съвсем особен чар. Струва ми се, че в известен смисъл това е най-напредничавото общество, което съм срещал през цялото пътуване. Тук съществува атмосфера на мир, сърдечност, разбирателство, чистота, нравствена сила. Общата подбуда на тези хора,

дошли от различни краища на Европа, е било желанието да избягат от гибелния съвременен хаос и да намерят остров, където да живеят според разбиранията си.

Жителите на залива са насочили своята дейност главно към морето, а тези от „ариба“-та са се посветили на земеделие. Всички водят едно идилично и здраво съществуване.

В Академи Бей се запознах с тримата братя Ангермайер. Те напуснали Германия няколко години преди войната и се установили на Галапагосите. Първоначално били петима, всички истински моряци, с хубави ветроходи, които видях на снимки. Двама умрели. Останалите бяха едни здравеняци, с хубави и открити лица. Идеални герои за някой авантюристичен филм. Самият им живот беше една авантюра, истинска и по-хубава от тези, измисляни от писатели и режисьори.

След като си построили къща, Ангермайерови си направили собственоръчно, като истински моряци, великолепни рибарски корабчета. Всички са женени и имат хубави, здрави деца.

Свързахме се и с една швейцарка, госпожа Корай. Мъжът ѝ умрял преди няколко години, като я оставил сама с едно момиченце. Корай е бил мъж в пълния смисъл на думата, но и съпругата му е една юначна жена. Освен цялата си работа тя трябваше всеки ден да учи дъщеря си (в Академи Бей няма училище). „Ще я науча поне това, което зная“ — казваше тя.

Децата от европейски произход в Санта Круз ме смайваха с дарбата си да учат езици. Не беше рядкост да се видят хлапета, които говорят — и то правилно — най-малко три езика. Понякога ме беше срам да говоря английски с деца, които се изразяваха по-добре от мене, знаеха, освен това, испански, норвежки или немски.

Санта Круз има и своя оригинал. Това е един елзасец на име Кюблер. Без него в облика и характера на острова би липсвало нещо. След един разпилян, авантюристичен живот, често заобикаляйки законите, Кюблер заседнал на Галапагосите. Този човек е като природна стихия. Над шестдесет години, той е все още способен да удуши вол като на шега. Желязното му здраве не беше пострадало ни най-малко от пантагрюеловския му апетит. Кюблер разрязваше със своя „мареме“<sup>[14]</sup> грамадна диня и докато аз взема срамежливо един резен, той изгълтваше без усилие останалото. Беше първобитно същество, лукаво като маймуна, голям риболовец и голям ловец.

Кюблер живееше в истинска самота. Имал жена, която му родила едно момиче, но с такъв човек семейният живот сигурно не е бил лек. Естествено, Кюблер построил съвсем сам къщата си. Работил дълго време и трябва да се признае, че свършил добра работа. Никой от другите жители не е успял досега да влезе в тази къща по-навътре от големия хол с многостранно предназначение. По-нататък царуваше неизвестност. И аз самият поисках да проникна по-далече, но веднага почувствувах, че не трябва да упорствувам в това отношение.

Считаха Кюблер за маниак, дори за опасно луд. Но той беше превъзходен земеделец и бе създал много хубава градина, където растяха приказни плодове и зеленчуци. Имотът му беше заграден със здрава каменна стена, поради съвсем необоснованата опасност от крадци. Дори бе издигнал в ограденото място висока наблюдателница, откъдето да бди с оръжие в ръка за владението си. Обявил на всички: „Ще стрелям без предупреждение върху всеки, който се опита да премине зида.“

Срещнах го един път пред вратата, когато стреляше с пушката си във въздуха. Попитах го защо е тази пукотевица. Отговори ми: „Може би мислят, че вече нямам муниции. Сега ще знаят!“ И след като изстреля още няколко патрона, затвори доволен вратата си. Отличен стрелец, той имаше у дома си цял арсенал оръжия.

Най-интересното в имота на Кюблер беше така нареченият музей. Намираше се пред къщата и напомняше тераса с добре подравнени алеи. Представляваше чудесен асортимент от раковини, черупки на земни и водни костенурки, гръбнаци и челюсти на китове, без да броим много други трофеи, чието описание би било доста голяма дързост.

Както може да се предположи, отношенията на Кюблер със съседите му не са от най-сърдечните. Някои го обвиняваха, че е зъл, дори садист. Единствен той на острова притежава кокосови палми и най-голямото му удоволствие е да яде с престорена сладост кокосови орехи пред децата на омразните съседи! Той поддържа връзки само с временно пребиваващи — мрази уседналите жители, които впрочем не му остават длъжни.

Исках да отида с Кюблер на лов из места, познати само на него, а най-вече да посетя някои тайнствени пещери, за които ми разказваха странни неща, но нямах време.

Запознахме се и с новозеландеца Сендърс, наричан Сенди. Той бе пристигнал отскоро на Галапагосите и ловеше риба с малка моторна лодка. Живееше в голяма американска военна палатка всред невъобразими вехтории.

Сенди бе преживял доста приключения. В края на 1948 година напуснал Плимут с още двама англичани, на борда на *Хедър Глен*, яхта със спомагателен мотор, на път за Нова Зеландия. При Кокосовия остров корабчето било изхвърлено на брега. Девет месеца Сенди стоял сам на този остров, като се опитвал да спаси яхтата. Трудна работа! Успял все пак да я пусне на вода, но морето я изхвърлило отново и там окончателно загинала. Надигнал се след продължително изтощение, Сенди продължил приключенския си живот из Южните морета и накрай потърсил утешително убежище в Академи Бей, гдето всички много го обичаха.

Преди да отплаваме, отидохме с Фарж на екскурзия до „ариба“, с торби на гърба и тояги в ръка. По-дълъг от този в Чатъм, пътят беше и по-лош — тесен, каменлив проход. В „ариба“ той се превръща в приказна пътека от пръст, която минава всред разкошна и красива зеленина. Една от задачите на разходката беше да съберем прясна храна за следващия преход, който — според нашите изчисления — щеше да трае около месец и половина на море.

В зоната на „гаруа“ фермите са разпръснати. Тук живеят няколко семейства, доста отдалечени едни от други. Норвежкото семейство Кастадален, за което казват, че притежава най-хубавата плантация на острова, ни посрещна много любезно. Алеята към тяхното имение беше заградена с великолепни дървета (от които си взехме необходимия запас от плодове авока) и достига до хубава, добре подредена градина с прекрасни цветя. Това четиричленно семейство (както и другите) представлява едно самозадоволяващо се стопанство и води тихо трудово съществуване. Кастадален и синът му настояваха да ни донесат с мулетата всичко, от което имаме нужда.

В Академи Бей няма нито извори, нито кладенци. Дъждовната вода от покривите се събира и пази грижливо в цистерни. Въпреки това, благодарение на любезната помощ, която всички ни оказаха, лесно можахме да напълним наличните резервоари и съдове на корабчето. Всеки искаше да ни подари по нещо: хляб, сладки, различни храни.

Това беше повече от великодушно, тъй като битовите условия на тези добри островитяни бяха въпреки всичко твърде скромни.

Нашите приятели се мъчеха да ни склонят да останем на островите, където всеки може да живее в мир. „Нали знаете какво ще намерите в Европа?“ Знаех, разбира се, но исках да осъществя програмата, която си бях набелязал.

Съжалявам не само за това, че не продължих престоя си в Академи Бей, но и че не отделих време да посетя другите острови от архипелага, особено остров Флореана.

Още повече съжалявах, когато моят приятел Пиер Сюзан ми разказа своя престой на този остров с *Флор д'Осеан*.

Първите хора, слезли на остров Флореана, впрочем временно, са били моряците на пиратите Демпиър и Морган.<sup>[15]</sup> Те предпочели Пост Офис Бей, великолепна котвена стоянка, която им служила за снабдителна база и изходен пункт при техните операции срещу испанските галиони, които пренасяли златото от Перу до Панама. Като предвидливи хора, те докарали със себе си животни: коне, магарета, крави, овце, кози, които — след като се размножат — щели да им осигурят не малки запаси от прясно месо.

В пещерите навръх острова още може да се види подписът на Морган. Флореана е служила на пиратите за укриване на съкровищата, ограбени от испанците, които от своя страна ги заграбвали от индианците.

От миналия век, по времето на китолова, когато котвената стоянка във Флореана е била често посещавана, датира прословутата бъчва на Пост Офис Бей, която би трябвало да знаят всички колекционери на марки.

По онова време, когато нямало нито радио, нито въздушна поща, моряците измислили да слагат писмата си в една бъчва, поставена в горния кран на плажа. Когато корабите, с вече пълни хамбари на път за Америка, идвали да се заредят с провизии от Флореана, те вземали и писмата от бъчвата. Един ден на някакъв моряк хрумнало да изработи печат, който — след известна съпротива от страна на официалната поща в Америка и Еквадор — бил признат за редовна пощенска такса. Тази необикновена привилегия е в сила и сега и пощенската станция на Пост Офис Бей е запазила своята единствена в света особеност. Флореана е единственото място на земята, където всеки пътник може да изпрати

колкото иска писма за където и да е, без да плаща пощенска такса, като удари сам печата, оставен на негово разположение в бъчвата.

Както и на другите острови Галапагос, на Флореана пристигнала група норвежци, водени от Х. Рандал. Но те сгрешили, като се настанили в самия Пост Офис Бей (още се виждат основите на къщите им), защото водата и земите, които могат да се обработват, са по височините. Този опит за колонизиране не успял и островът станал отново необитаем.

През 1931 година немският зъболекар д-р Ритер, придружен от своята клиентка г-ца Дора Щраух, дошъл тук да търси земния рай. Убеден вегетарианец и нудист, той живеел със спътничката си като Адам с Ева преди грехопадението. Накратко, успели с малки лишения да водят райско съществуване. Били съобразителни: донесли семена и се настанили при извора.

Тяхното навярно спокойно съществуване скоро се усложнило. Една хубава сутрин семейството Витмер — дребен чиновник с жена си и едно тринадесетгодишно дете — пристигнали на Флореана. И те били германци. По природа отстъпчиви, те уважили убежденията на Адам и Ева и от голямо внимание отишли да живеят в пещерите Морган, наскреда острова. Така всеки запазил своя начин на живот.

Но след това се появила баронеса фон Вагнер, придружена от двама поклонници и няколко еквадорски пеони.<sup>[16]</sup> Раят се превърнал в ад.

Ексцентричностите на баронесата са твърде известни, та не е необходимо да се повтарят тук — с тях се занимаваха всички вестници. „Царицата на Галапагосите“ искала да направи от Флореана туристически обект. Проектирала да построи луксозен хотел и да създаде станция за корабите на *Грейс Лайн*.

Но всичките ѝ фантазии завършили трагично, а баронесата и един от поклонниците ѝ изчезнали безследно. Няколко дни след изчезването им вторият се качил на моторната лодка на един норвежец, дошъл да лови риба в този район. Поели пътя за Чатам, но никой вече не ги видял... Шест месеца по-късно, на стотина мили северно, върху плажа на пустинния остров Маркена<sup>[17]</sup> един мореплавател намерил скелетите им. Поради повреда в мотора корабчето било изхвърлено на тази пуста скала. Двамата мъже умрели от жажда. След няколко месеца умрял и д-р Ритер. Фройлайн Дора се връща тогава в Германия, където написва

своята книга „*Но Сатаната дойде в земния рай*“. Ясно е кой е бил Сатаната.

Витмерови останали сами. От 1934 до 1939 година, заети да работят земята на върха на острова, те не видели жива душа.

През 1935 година им се родило момче, през 1937 — момиче. Работели непрекъснато земята.

Но войната ги объркала. През 1942 година видели, че пристига една въоръжена група от Еквадор, която по искане на САЩ трябвало да се противопостави на евентуален японски десант срещу Панама. Тази войскова част се състояла от ефрейтор, радист и двама войници — всички съзнавали своята отговорност и задачи. Немските поданици Витмерови трябвало да бъдат отведени в концентрационен лагер. В Академи Бей американците били интернирали вече Кюблер, при все че той е елзасец. Но тъй като Витмерови били единствените, които биха могли да хранят този гарнизон, решението било отменено. Само ги наблюдавали внимателно!

След края на войната обаче храбрите воители били задържани „под знамената“ или по-точно под кактусите, защото Флореана била превърната в място за интерниране. Поради това през 1948 година тук станало голямо събитие: на острова пристигнал еквадорският революционер Луи Мартинес.

И така, населението на острова брои сега десет души жители: петимата Витмерови, радистът, революционерът, ефрейторът и двамата войници, натоварени да наблюдават Мартинес и да вдигат еквадорското знаме.

На Флореана следователно има едно миниатюрно човешко общество. Между отделните „класи“ съществуват изискани отношения. Но Витмерови не се стесняват да считат военните за негодници и да хранят разумно недоверие към революционера, който би могъл да ги подстрекава към преврат и установяване народен режим, неизгоден за интересите на поземлените собственици!

Колкото до Луи Мартинес, той порицава пламенно „дребнобуржоазните“ разбирания на семейство Витмер и ги смята за капиталисти. Той е праволинеен.

Така че Галапагоските острови са не само странни и красиви: те крият, както виждате, интересни човешки типове и добри примери на трудолюбие и постоянство



Тук модерният човек се е присъединил отново към праисторическия игуан, а може би един ден на такива места ще потърсят убежище последните представители на човешкия род.

---

[1] Село. — Б.авт. ↑

[2] Преди войната японците също са идвали да риболовствуват на Галапагос. — Б.авт. ↑

[3] Завод (англ.) — Б.пр. ↑

[4] В повечето случаи това са истински дървета, достигащи няколко метра височина. — Б.авт. ↑

[5] Средната температура в ниските места е + 22 °C — Б.авт. ↑

[6] Английска мярка (сажен), равна на 182 см. — Б.пр. ↑

[7] Среща се само на Барнигтън. — Б.авт. ↑

[8] Известно е, че след посредствено учение и неуспех в медицинската професия младият Дарвин се качил н Дивънпорт на борда на „Бигъл“ за едно пътуване около Южна Америка. По време на това пътуване създал своята хипотеза за произхода на видовете. На Рек Бей има паметник с бюста на известния естественик. — Б.авт. ↑

[9] „Галапагос — крайт на света“. — Б.авт. ↑

[10] Името ѝ е Карин, а не Канис, както е написано на стр. 41 в Острови на красотата от Ален Жербо. — Б.авт. ↑

[11] fish (англ.) — риба. — Б.пр. ↑

[12] amigos (исп.) — приятели — Б. ред. ↑

[13] Направление, определено от два видими предмета. — Б.пр. ↑

[14] Голям нож. — Б.авт. ↑

[15] Демпиър (Уилям) — английски мореплавател и пират (1652–1715). Морган (сър Хенри) английски пират (1635–1688) Б.ред. ↑

[16] Пеони — овчари и водачи в Андите. — Б.ред. ↑

[17] Или Биндло. — Б.авт. ↑

## XI

# МАРКИЗКИТЕ ОСТРОВИ

Гус Ангермайер е написал в корабния дневник:

*Wer das grüne kristallene Feld  
pflügt mit des Schiffes eisendem Kiele,  
der vermählt sich das Glück  
dem gehört die Welt.*<sup>[1]</sup>

Това чувство ме обзема всеки път, когато потеглям на море.

На 12 декември в 17 часа, вдигнали всички ветрила, вдигаме котва и се измъкваме на десен халс. Поради безветрието *Курун* мъчително се влачи по водата и едва в 18 часа и 15 минути правя завой на четвърт миля от островчето, разположено пред входа на залива.

След това духва слаб вятър от юг-югоизток, който тласка сякаш без желание яхтата към открито море. Океанът е гладък. Хубава вечер. Виждат се Барингтън и Флореана.

В 20 ч. и 30 мин. вятърът стихва и през цялата нощ *Курун* оставя съвсем слаба следа: максимална скорост — един възел и половина.

Определих вахтите така, че моята да бъде сутринта, за да мога при изгрев-слънце да видя положението ни спрямо южния бряг на Албемарл, покрай който трябва да минем.

Към 5 часа и 30 минути съзирам към десния борд черните очертания на малките острови Кросман. По видело сме доста наблизко и мога да съзерцавам вулканичните кратери, чиято дива гледка се оцветява великолепно от слънцето.

Някои от върховете на Албемарл се виждат, а съвсем ниският бряг на югоизточната част се очертава само от пенестата линия на прибой. Албемарл или Изабела е най-големият остров на Галапагоския архипелаг — дълъг е седемдесет и пет мили. Казват, че там се намира

най-неблагонадеждното население на архипелага, съставено главно от бивши затворници. Г-жа Кобос ме бе предупредила: „Ако отидете там, носете винаги със себе си револвер и внимавайте за кораба си.“ Любопитен бях да ги видя — не вярвам чак толкова в злината на хората, белязани от обществото.

В 11 часа *Курун* спря поради безветрие на четвърт миля северно от живописното птиче свърталище — островчето Бретл. И него исках да видя отблизо.

Прп падането на нощта *Курун* се намира на осем мили от нос Есекс, който е югозападният край на големия остров.

На другия ден *Курун* е отново сам в безкрая. Струва ни се все пак, че зад килватерната следа все още се съзира в маранята остров Изабела. Сбогом, Галапагоси!

На *Курун* сега предстои най-хубавия преход: три хиляди мили без никакви трудности или вероятност за произшествия. Никъде другаде Тихият океан не заслужава така много името си, както между Америка и архипелага Помоту. Това е район от земното кълбо с най-постоянно време. Справочните карти за различните сезони в този район дават процент за „gales“<sup>[2]</sup>: нула, нула. В Академи Бей Карл Ангермайер надълго ме запознава с това неизменно хубаво време. Тъй като живее дълги години на Галапагосите, той ми разправи, че само веднъж вятърът достигнал сила осем бала, и то само за няколко часа. От Галапагоските острови до Таити нито веднъж не намалихме ветрилната повърхност на *Курун*.

В този район, който е истински рай за моряците, осъществи прехода си прочутият *Кон-Тики*. Но ако печатът вижда в тази експедиция един изключителен моряшки подвиг, истинските моряци го преценяват с по-сдържано безпристрастие. Летописите на морския живот съдържат много постижения, не така ефектни може би, но много по-значителни като подвизи.

След като се откъснах от Галапагосите, смятах да намеря един добре оформен пасат, но почти винаги имах слаб вятър с най-голяма сила 4 бала, и то нарядко. За щастие, екваториалното течение даваше своя принос и благодарение на него славният малък *Курун* се движеше сам. За корабоводенето се задоволявах с една линия от слънцето сутрин, съпоставена с меридианната: така всеки ден имах едно напълно достатъчно определение. Не правех наблюдения по звездите, освен през

последните дни, когато се забавлявах да определям мястото си по три звезди, за „доизкусуряване“ на местоположението и за да се приземя „до косъм“ точно.

На 14-ти сутринта замених втория стаксел с балонния, който държахме до 22 декември вечерта. Небето често се облачеше и ръмеше дъжд. Теченията, по-силни, отколкото предвиждах, отнесоха яхтата малко на север от курса. При тази благоприятна скорост *Курун* се управляваше много добре със завързан рул.

Скоро небето се изясни. На 21 декември видяхме първата летяща риба след Галапагосите (в архипелага не видяхме нито една). Едно измерване на температурата на повърхността на водата показва + 22°.

На 22 декември в 11 часа и 50 минути *Курун* пресече една няколко метра широка, много гъста, жълтозелена и съвършено непрозрачна ивица. Планктон ли?<sup>[3]</sup> Никога не съм виждал такъв вид. Приличаше на изсипана в морето гъста течност. Може би трябваше да вземем проба; но как да я запазим?

След обяд откъм кърмата виждаме наблизко китове (бяхме видели вече и на 14-ти).

През целия ден виждаме наоколо много бонити, но на въдицата — нищо!...

Два големи тона плуват от сутринта под кораба. В 20 ч. и 15 мин., макар че е тъмно, ги виждам ясно близо до руля. Засегнах единия с тризбеца, но много повърхностно.

В 16 ч. и 30 мин. замених със стаксел №2 балонния стаксел, който ми досаждаше с плющенето си поради недостатъчния вятър.

На 24 декември *Курун* не може да поддържа добре курса си със завързан рул, защото вятърът духа от североизток. Затова ми хрумна да поставя един подвижен бушприт, за да се получи по-добро равновесие на ветрилата. Съединих пръта от топсела<sup>[4]</sup> с бушприта. След това вдигнах един щормови кливер на импровизирания подвижен бушприт. Това плоско натегнато ветрило играеше ролята на въздушен рул — така яхтата получи голяма устойчивост на курса.

За нас Коледа беше ден като другите. Небето, облачно през целия следобед, ни дари с няколко капки дъжд. *Курун* пътуваше както винаги. Само обядът беше специален, за да отбележим празника.

На 26-ти откачих задната поветрена ванта, за да може гротът да отиде напред. Така той работи по-добре и по-малко се износва — само

гарнитурите от агнешка кожа не можеха да го предпазят. Впрочем, както бях предвидил, вятърът се стреми да се отклони още към изток, и на 27-ми в 2 часа сутринта трябва да хвана руля, за да поддържам курса. Решавам да вдигна стакселите-близнаци, които от Панама са прибрани грижливо в предното помещение. За първи път се издуват от полъха на Южните морета.

На 31-ви през нощта снемаме грота и оставяме корабчето да върви само — екипажът запалва фенера и отива да спи. От днес до приземяването и двамата ще можем да спим нощем. През това хубаво време, далече от обикновените пътища на големите кораби, за една яхта не е много рисковано да пътува сама. Все пак фенерът е винаги запален. Освен това през нощта оставям всякога запалена и лампата в кабината.

Хубаво време. Спокойни нощи, освен две, които прекарахме на руля, поради промени на ветрилата. Царски живот! Единствената работа е да се следи стъкмяването: да се смазват обилно с лой брасите, там, където се трият в рангоута, да се попритягат понякога крепителите на гиковете или на брасите, както и обтяжките на руля или дебелия въже, ограничаващо едно внезапно отклонение. Въпреки вземаните предпазни мерки, брасите много скоро се изхабяват поради постоянното триене. След две-три седмици употреба стават въобще негодни.

От 8-ми януари до пристигането ни на Маркизките острови имахме на различни разстояния от нас бури с гръмотевици и светкавици и ни връхлетяха няколко вихрушки.

На 9-ти през целия ден над нас се вият множество птици — приближаваме брега, където смятам да бъдем след два дни.

На 10-ти излезе силна буря. До падането на нощта вдигаме и грота, за да увеличим скоростта и да не пристигнем много късно на другия ден.

Едно точно астрономическо определение на смрачаване определя за последен път мястото ни върху картата. Утре през деня ще се вижда суша. Възстановявам вахтите, за да следим внимателно курса.

*11 януари.* Карам последната нощна вахта. Развиделява. Под тропиците се разсъмва бързо. Малко съм нетърпелив: сушата е пред нас — би трябвало вече да я виждам!

5 ч. и 45 минути. Точно напред — земя. Цялата в мъгла във великолепно утро, това е Хива-Хоа.

Маркизките острови! Дългогодишната ми мечта е осъществена. Спомням си редовете, написани от Стивенсън, когато през 1888 година рано сутринта открива тия острови от палубата на своята шхуна *Каско*:

„Твърде малко хора, дошли тук, напускат островите: те остаряват на брега, гдето са слезли; пасатите ги разхлаждат до смъртта им. Може би докрай изпитват желание да видят пак родината, но това се случва рядко, нарядко е било приятно, а още по-рядко се повтаря... Никоя част на света не привлича с по-силен чар тези, които я посещават.

Първото впечатление никога не се повтаря. Първата любов, първият изгрев на слънцето, първият остров от Южните морета са скъпи спомени, свързани с най-чисти чувства.“

Остров Мотан, обитаван само от диви овни, се вижда откъм левия борт. Определението, което правя в 6 часа, показва, че сме на шестнадесет мили югоизточно от нос Балгри — най-източната точка на Хива-Хоа.

В 6 ч. и 35 мин. далече откъм десния борт разпознавам малкия остров Фату Уку, голяма безводна и безлюдна скала, на двадесетина мили северно от Хива-Хоа.

*Курун* напредва бавно.

В 9 ч. и 5 мин. снемam двата стаксела и продължавам с третия кливер, за да можем да подредим палубата, преди да вдигнем грота в 10 часа.

Намерението ми беше да се закотвим в заливчето на Таауку, което се намира в Залива на предателите. Минаваме на близко разстояние от нос Балгри, или Матафенуа, който е край на една планинска верига и се спуска отвесно в морето. После се движим покрай бряг с гъста растителност. Планини, долини, зеленина, море... величествена гледка, която ни прави още по-силно впечатление след цял месец, прекаран

между небето и водата. Не. Маркизките острови съвсем не са по-лоши от представата, която имах за тях...

Скоро открих островчето Ханаке, за което лоцията казва с право, че не се забелязва лесно. *Курун* влиза във величествения и огромен Залив на предателите, където се издига Випаихаи с острия си връх Хеани — най-високия на острова.

Изведнъж сред зеленината откривам тесния и дълбок вход на Таауку. Яхтата завива почти под прав ъгъл и минаваме съвсем, дори прекалено близо до Поант Плат, където се разбиват вълните.

След един миг *Курун* спира поради затишието между високите брегове; до дъното на заливчето трябваше да откарам яхтата с гребла.

В 14 ч. и 18 мин. спуснахме котвата на пясъчното дъно, при дълбочина четири и половина разтега, близо до малка, закотвена моторница. По-късно научих, че била на епископа. Наслаждавах се на гледката, докато скатавах грота. Бях като в омагьосано езеро. Тихата вода е заобиколена отвред със зеленина, над която се издигат кокосови палми. Голямата дъга на Залива на предателите простира една ивица земя пред входа на заливчето и го предпазва от откритото море.

В дъното на заливчето има хубав малък плаж от черен пясък — там се вливат две реки. Няколкото пироги с балансьор и туземци в тях стоят неподвижно. Във водата близо до плажа има други рибари. Цялата тази гледка е потопена във ведър покой.

Пристигането на една малка яхта, дори да идва от луната, не би могло да смути спокойствието на тези острови и техните обитатели. В описанията на пътешественици от миналото четем, че пристигането на техните кораби било повод да се спуснат на вода цяла флотилия пироги и грациозни найади<sup>[5]</sup> се хвърляли в морето и с плуване отивали да им кажат добре дошли. Но колко ли пироги има на Маркизките острови? Колкото до найадите, ако са останали досега, сигурно са се наситили на белите мъже!

При все това една пирога, отгдето ловяха риба, се приближи бавно към нас, но не заради самия *Курун*: единият рибар, здрав юначага, гледаше хубавия, закачен на стойката изсушен тон, който бях пробол с тризъбеца преди няколко дни. Стори ми се, че му се иска да го вземе. Веднага му го дадох, но ме досмеша за този подарък, направен на един от „тихоокеанските викинги“ — както някои ентусиасти ги наричат, — владетели на пълните с риба води.

Въпреки привлекателността на обетованата земя, трябваше най-напред да се изпълнят моряшките задължения: да съберем ветрилата, да покрием с чохъл грота, да се откачи и подреди подвижният такелаж, после да опънем тентата, така необходима в тропическите страни и за удобството на корабния живот, и за предпазване на палубата.

Някой извика от сушата, че местният пазител на реда с удоволствие ще ни приеме.

Отправихме се с малката лодка към левия бряг на плажа, където смятах, че е най-доброто място за слизване.

Две засмени млади момичета ловяха риба от скалите на няколко метра от плажа. Служеха си с бамбукови пръти и примамка от малки бели пера, които движеха над водата. Престорих се, че ме е страх от някакви въображаеми опасности и разпитах шеговито момичетата може ли да се слезе на сушата. Сkochихме на брега и изтеглихме малката лодка на сухо до бистрата вода, посрещнати от силен смях и весело каса (добър ден). Такъв беше нашият пръв допир с Маркизките острови.

Продължих да разсмивам нашите събеседнички, като им задавах най-различни и чудновати въпроси за тяхната страна. После поехме пътя за Атуона. Настигнахме и задминахме нашите две млади маркизианки, тръгнали преди нас по същия път. Те вървяха бавно, толкова бавно и с такова безгрижие, че ме напуши смях. Тези две деца на островите бяха дъщери на Атуонския вожд — Каролина беше на осемнадесет години, Ребека — на шестнадесет години. Но аз предпочитах техните туземни имена, които им подходяха много по-добре: Тауа и Тити-Хина.<sup>[6]</sup> Те бяха високи, красиви, изненадващо изящни. Представата за полинезийските момичета е, че са тлъсти и дебели, но аз си спомних редовете на Радиге: „В сравнение с нежните момичета на Нуку-Хива прехвалените таитянки приличат на тежки, дебели, мургави селянки.“ Доста по-старото заключение на великия Кук гласи: „The finest race in the Pacific, perhaps surpassing all other nations“<sup>[7]</sup>. Тити-Хина имаше зелени, блестящи котешки очи. В кръвта на тези две хубави момичета имаше наистина по няколко капки френска кръв, а може би и други примеси.

Къде може да се намери чистият полинезийски тип? И съществува ли още? Човек се пита дали Жербо се е шегувал, когато е



заявил, че от добросъвестност, за да не оскверни расата, не би пожелал да има дете от полинезийка!

Пътят за Атуона представлява чудесна малка пътека, потънала в разкошна зеленина. Той се вие над малкото заливче Таауку, защото минава с остри завои по високия нос между заливчето и плажа на Атуона. Чудесно е да се върви по този път — гледките, които се откриват към Залива на Предателите и нашия, са толкова красиви и разнообразни!

Без да бързаме, завладени от чара на острова, пристигнахме при представителя на властта.

На островите стражарят е всевластен. Стражарите на Океания са представяни често за много сурови. Всъщност задачите им са твърде сложни и тези хора имат своите заслуги. Да се вземе един стражар от Франция и да се присади тук, за да стане главен представител на властта, който ще изпълнява длъжностите кмет, нотариус, съдия и командир на полицейските „сили“, не е проста работа. Лично аз винаги съм ги виждал да изпълняват задачите си разумно, справедливо и с разбиране.

Стражарят на Атуона, г-н Рок, върховен господар на Хива-Хоа, е жизнерадостен френски южняк с открит характер. Пристигнал преди няколко месеца с жена си и малката си дъщеря Жаклин. Семейство Рок ни очакваше, защото *Фльор д'Осеан* бе предизвестила за нашето идване.

Направихме посещение и на д-р Бутоне, лекаря на Маркизките острови. Той живееше в Атуона с хубавата вахине, таитянката Тетиа. За да отпразнуваме пристигането ни, докторът ни почерпи с шампанско.

Престоят ни в Таауку беше очарователен. Долината, през която минава една красива река с бистри и бързи води, е хубава и тиха. Гъсти кокосови палми изпълват цялата долина и стигат до самия бряг — те са богатството ѝ.

Долината има двама собственици, и двамата французи, които живеят много отдавна на Маркизките острови: г-н льо Бронек, дошъл преди четиридесетина години, и г-н Рузи — отпреди осемнадесет години. Тяхната история е типична.

Льо Бронек, бретонец от Понтиви, бил преди много години дребен чиновник в магазините *Самаритен* в Париж. В един прекрасен ден, увлечен от желанието за по-широки хоризонти и по-синьо небе,

подписал договор за служба с някакво дружество и заминал за Океания. След като плавал няколко години на шхуните като надзирател по товарите, той се установил в Таауку. Построил си къща и разработил плантация. Оженил се за маркизианка, от която имал осем деца. Въпреки тези материални успехи, лъо Бронек намирал време да се образова и да се интересува от въпросите на Океания.

Що се отнася до Рузи, след смъртта на баща си той изоставил следването по медицина и с малкото пари, които имал, си купил билет за Нумеа, където имал намерение да се установи. Когато пристигнал в Таити, сметнал, че е излишно да отива по-нататък и купил кокосова плантация в Таауку. Жена му, таитянка, го дарила с шест деца.

Атмосферата в Таауку е спокойна, интимна и сърдечна. Освен семействата на двамата земевладелци в долината има две-три колиби на туземци, които работят в плантациите. Палмите изискват поддържане — трябва да се почистват храстите около тях и да се следи за цинковите кръгове, които ги предпазват от плъховете. Плъховете всъщност са най-големите врагове на кокосовите дървета и причиняват големи вреди. Гладкият цинк е добра защита — ноктите им се плъзгат по него и те не могат да се катерят. Кокосовите орехи трябва да се цепят, да се сушат, да се опаковат и товарят на лодки, когато минават шхуните, които ги събират.

Хива-Хоа е не само най-големият остров на архипелага — той е най-плодородният и най-населеният. Атуона е най-важното село, един вид столица на архипелага, макар че администраторът на Маркизите живее в Таи-о-ае, на остров Нуку-Хива. Това село-столица, скрито сред мангрови и хлебни дървета, има няколкостотин жители. Вълнообразната ламарина на покривите му не всякога е приятна наглед, но общият изглед на селището не е лош за окото, макар че може да се съжалява за заместването на едновременните колиби с бараки.

Атуона е религиозният център на архипелага, където всички са католици. Тук живее епископът. Отидохме да му изкажем почитанията си. Негово Преосвещенство лъо Кадр е на Маркизките острови от петдесет години. През време на нашия престой Военният флот изпрати един малък стражеви кораб, за да му донесе ордена на Почетния легион, с който го награждаваха по случай полувековната му служба в архипелага. Бретонец от Кестамбер, Негово Преосвещенство лъо Кадр, както повечето мисионери, само в редки случаи се връща във Франция.

Той е добър, усмихнат, предан на делото си. Когато отивахме да го посетим, трябваше да опитваме и великолепното му вино. Към нас се отнасяше бащински.

Понякога обвиняват мисионерите в Океания, че заедно с древните вярвания на полинезийците са унищожили и тяхната цивилизация, обичаи, бита и чувствата им, техния фолклор и характер, преди християнството да е компенсирало причинените разрушения и полученото неравновесие.

Може ли да се говори всъщност за истинска полинезийска цивилизация, съществувала до идването на европейците? Може би става дума по-скоро за някакви останки от старинни цивилизации, донесени на островите при последователните преселения.

Във френска Океания не е останала никаква следа от „първобитен“ живот, нито никаква следа от миналото. Фолклорът на френските провинции е несравнимо по-богат и по-жив от този на тукашните острови. От тази гледна точка човек се разочарова, когато ги посети. Най-лошото е, че нищо, както изглежда, не събужда интерес у съвременните полинезийци. Жербо казва с право, че са умираща раса.

По отношение броя на населението данните, изглежда, са се променили от няколко години. Броят на жителите, странно намалял след идването на европейците,<sup>[8]</sup> постепенно се стабилизирал, а сега отново се увеличава. Хигиенните условия ми се сториха впрочем несравнимо по-високи от това, което си представях.

На Маркизките острови почти не са останали спомени от миналото, но туземците не изглеждат загрижени от това. Безразлична им е дори собствената история. С нея се занимават няколко специалисти, които не са от тяхната раса.

Според легендите заселването на тези острови е станало от маори, дошли с големи пироги от Тонга и Самоа. Задълбочени изследвания на специалисти, основани на точни факти, доказват, че заселването на островите в Океания е станало от запад към изток. Известно е, че със сензационния си преход на сал Тор Хейердал се мъчеше да докаже обратното.<sup>[9]</sup>

В Таити научих, че прочутият Ерик дьо Бишоп имал намерение да направи подобна демонстрация с бамбуков сал, само че в обратна посока — от запад към изток. Такава експедиция е впрочем много опасна. И това пътуване, за съжаление, надали ще бъде осъществено,

като се има предвид възрастта на инициатора, при все че той е все още луда глава.

Маркизките острови са били гъсто населени в миналото. Това се доказва от многобройни останки: на първо място „паепае“ — (каменни тераси), няколко „тоуа“ (обществени площади). Всичко, което е могло да се задигне, е било разграбено. На архипелага са останали само няколко хубави „тикио“ от камък, защото са много тежки и не могат да се пренесат другаде в името на науката или изкуството. Всички други предмети на екзотичното изкуство се намират вече само в далечните музеи или у колекционерите на Запада.

Един ден г-н льо Бронек и г-н Рузи ни заведоха до края на долината в Таауку. Под разкошната растителност намерихме паепаето Хопета, съставено от три каменни тераси със забележителна конструкция.

Пак в дъното на долината след много лутания намерихме скрит под растителността големия гравирен камък Теуето. Той е покрит със символични знаци, за които ни дадоха няколко превода. Камъкът се издига над руслото на някогашна река и може би е служил за човешки жертвоприношения. В миналото тези обреди са били нещо обикновено на Маркизките острови и са продължили до края на миналия век. Придружавали са ги канибалски веселия. Изглежда, въпреки че извън ритуалната страна, „дългото прасе“<sup>[10]</sup> е и много вкусно ядене.

В дъното на долината се „запознахме“ с малките комари „нонос“ — необикновено зли и нападателни.

На Хива-Хоа се изненадах, като видях колко малко туземците обичат морето. Пирогите са голяма рядкост. Струва ми се, че риболовът около острова би могъл да бъде много богат, но туземците се задоволяват да ловят риба от брега или в заливите. Моета — богът на далечните плавания, както и Хаатаи — богът на рибарите, са мъртви.

Все пак в Таауку виждате някой да лови риба. Момичетата стоят по цели дни със своите „парео“ на скалите, в пирогите или във водата на плажа. Заливът изобилствува с лангусти (морски раци). И тук, както на Галапагосите, ги ловят с ръце. Големият син на льо Бронек се гмурка веднъж цяла сутрин и напълни с тях пирогата си. Имаше за цялото село. Донесе ни любезно няколко на корабчето.

Маркизианите са привлекателни главно със своята скромност, доброта и любезност.

Хубаво е да се живее в Таауку. Нравите са необикновено прости. Момичетата перат дрехите си на реката и се къпят голи, без да се срамуват. Никой не би помислил да види в това нещо възмутително. Неприлично би било да им обърне някакво особено внимание. Чух оскърбителни преценки за един фотограф от Таити, който дошъл в долината да прави пощенски картички за туристите. Полинезийците са най-чистоплътната раса на света и голяма част от деня посвещават в миене на тялото си.

Обичах да побъбря с този, с онзи, да се закачам със засмяната и безгрижна младеж.

Момичетата се забавляваха да оставят плодове или риба в нашата малка лодка, която изтегляхме на плажа и покривахме с клонки от кокосови палми, за да я предпазим от слънцето — според тукашния обичай. Когато се връщахме и намирахме в лодката малките подаръци, чувахме смеховете на дарителките. Сръчни като всички сънароднички на майка си, дъщерите на лъо Бронек ни оплетоха шапки от листа на панданус.

Не може да отидете в Атуона и да не си спомните за Гоген<sup>[11]</sup>. Гробът му, запазен в малкото гробище, е над селото и срещу морето, в рамката на великолепия тих Залив на предателите. Епископът е познавал добре художника и няколко пъти ни говори за него.

На Хива-Хоа има два автомобила, но възможностите за придвижване са строго ограничени по направлението Атуона — Таауку.

Народните увеселения в Атуона са много малко. Младите играят футбол; изглежда, че този скъп на Жербо спорт има голям успех. Устройват се и балове, на които се събират любители, но те са регламентирани. Трябва да се получи разрешение от представителя на властта. Танците са западни и модерни: не са нещо оригинално. Освен това танцуващите са облечени по европейски. Понякога се играят и по-колоритни танци — по случай някакъв празник. Тържествата на четиринадесети юли, които събират на Таити представители от всички околни острови за народни веселия и различни състезания, се подготвят в продължение на месеци. Няколко вечери имахме щастието да присъствуваме на чисто таитянски танци и песни при светлината на класическата „моригаз“<sup>[12]</sup>. Полинезийците притежават изключително чувство за ритъм и забележителни певчески дарби.

На Маркизките острови употребата на вино е забранена или точно контролирана. Туземците имат дажби — както французите през войната. Предполага се, че ако им позволят да пият колкото искат спиртни напитки, ужасно ще прекаляват. Успяват да заобиколят малко закона, например като произвеждат „кокосов сок“ — силен ликьор, разбира се, много вреден за организма.

Животът в Таити е скъп, а на Маркизките острови още повече — всички стоки, които се разтоварват тук от шхуните, са утежнени с различни оскъпявания. Изглежда, че някои хора вършат злоупотреби, от които маркизианците недоволствуват.

Още с пристигането в Таауку забелязах един велбот, изтеглен на сухо в горния край на плажа и защитен от слънцето с клони. Много се учудих, като видях, че това е някаква останка и прочетох името „Кройа“. Всъщност знаех, че това корабче е минало през Панама известно време преди *Курун*.

*Кройа* била стар велбот<sup>[13]</sup>, преустроен, като прибавили един фалшкил от 60 см и палуба с рубка. Нейният собственик, холандецът Ернст Вилхелм Ламберти, след като я съоръжил за далечно плаване с направление към Тихия океан, минал през Кристобал в юли 1949 година и изминал прехода от Панама до Маркизките острови за около двадесет и четири дни, като пропуснал да спре на Галапагосите... Ламберти бил дотолкова пленен от чара на островите, че не се погрижил както трябва за корабчето си. Много лошо закотвена,<sup>[14]</sup> *Кройа* била изхвърлена на брега и напълно разбита. Корпусът мъчно би могъл да се поправи. Ламберти го изоставил на съдбата. Но в замяна на загубената яхта си намерил хубава жена. През 1952 година той се завърнал на островите с друг ветроход.

Таауку се посещава само от шхуни; яhti спират много рядко. По време на нашия престой чакаха да дойде прочутата *Стелла Поларис*. За мене щеше да бъде забавно да видя тази голяма, луксозна яхта за милиардери. Обядвахме в Атуона, когато съобщиха за идването ѝ. Но докато пристигнахме на Поант Ноар, тя бе вече заминала. Капитанът сметнал, че вълнението е много силно (!) и не разрешил на изтънчените си пътници да слязат на брега. Населението беше разочаровано — бяха подготвили прием и организирали танци.

В Таауку видяхме няколко пъти велбота от остров Таауата, съседен на Хива-Хоа. Двата острова са разделени само от канала Бордле, широк приблизително две мили. Защо ли туземците са изоставили своите пироги и използват велботите? В целия архипелаг е разпространен един доста голям вид от тях, с които пътуват от един остров до друг. Една от тези лодки се обърнала неотдавна близо до Уа-Поу и повечето пътници се удавили или били изядени от акулите. Лодките, построени от туземците, общо взето, са направени с умение. Въпреки своята леност, маркизианецът е сръчен.

В реките има много „шеврет“ — вид големи скариди<sup>[15]</sup> които живеят в сладките води. Те са чудесно ядене и маркизианците ги ловят по оригинален начин: с мъничък тризбец<sup>[16]</sup>, с който боравят необикновено сръчно. Истинско удоволствие е да се наблюдава как работят с този миниатюрен харпун.

В Атуона няма месарница за снабдяване на жителите с месо. Месарят е ловец. Казва се Пуака.

Пуака заминава всяка седмица на акция във вътрешността на острова, изоставена от хората и населена само с диви бикове. Стражарят ми даде разрешение за ловуване — което е голяма привилегия — и така можах на няколко пъти заедно с доктора да придружа Пуака.

Пуака значи прасе. Истинското му име е Теики-вахитини. Той бил плачливо бебе, затова майка му го кръстила Пуака. Този обичай в Океания — да се дават прякори — е чудесен.

Пуака не е едър мъж, а е същински колос. Той е неуморим ловец. Има една слабост: пиенето. Колко пъти съм го срещал мъртво пиян покрай пътеката или на кон, който, изглежда, е свикнал и го завежда до вкъщи понякога много отдалеко. Все пак Пуака заслужава похвала, защото в навечерието на лов не можете да го накарате да глътне нито капка алкохол. Ето една проява на воля, която няма нищо общо с маркизианския характер!

Ловът представлява изминаване на много километри през планината. Ловците тръгват на коне; след като забележат някой бик, пущат кучетата. После слизат от конете и сега вече започва самият лов. Често пъти той е изморително тичане през горските крайнини от диви кафеени дървета и гигантски бамбук, преминаване на реки и изкачване по най-неравен терен. Понякога едва следвах побеснелия ловец.

Щом откриехме следи на бик, Пуака се развилняваше, като разгръщаше без задръжки цялата си енергия. Макар че дивият бик не може да се сравнява с едрите хищници, едно негово нападение може да бъде доста опасно. За предпочитане е в такива случаи да се запази хладнокръвие и да се стреля без припряност. Тъй като е забранено да се убиват дивите крави, това води до допълнителни ловни вълнения. При гонитба на някое стадо кравите нападат наравно с бикове, но по тях не бива да се стреля! В такъв случай ловците се скриват или се покатерват на някое дърво.

Пуака имаше една стара карабина Винчестер, още от края на миналия век... а муниции от друг калибър — това беше истинска загадка за мене. Но той остави да си каже думата и моята карабина Маузер, която изпълни добре задачата си. Убитият бик се разрязва на място, месото се прибира в торби и натоварва на конете. Възхищавах се на умениято, с което Пуака извърши тази задача. Не му трябваше много време, за да разреже и насече за продажба цяло животно. С ловджийския си нож отдели кората на един клон и направи от нея върви, за да връзва още кървящите парчета месо.

Жадни ли сте? С два удара на същия голям нож той издялва край реката канче от парче дебел бамбук, или за един миг се покатерва до върха на кокосовата палма, ако имаме щастието да срещнем такова нещо, защото те не растат по височини.

Тези ловувания бяха приказни разходки из вътрешността на острова. Веднъж отидохме дори на другия скат, до долината Ханаиапа.

Най-силно впечатление в маркизианския пейзаж прави може би тишината — никакво про шумяване. Друга фауна, освен бикове, свине, кози или кучета, също в диво състояние и повече или по-малобройни според местността, фактически не съществува. По цели дни може да не видите или чуete някакво животно. Самотността на планината е великолепна. Понякога препускате по тесни пътеки над пропасти. Маркизианското седло е дървено; някои са истински скулптурни произведения, но намирам, че са жестоко твърди...

В Таауку времето тече така спокойно и приятно, като бистрата рекичка, която бълбука под листата. Този престой — повече от три седмици — мина като сън. Така както бяхме обсипвани с любезности от всички, изискваше се силна воля, за да потеглим...



1 февруари. Най-после реших да вдигна котва рано след обяд, за да пристигнем на другия ден по светло в Таи-о-ае на остров Нуку-Хива, на стотина мили оттук.

На Нуку-Хива се бе случило тежко нещастие — един туземец паднал от кокосова палма и си строшил двата крака; затова бе решено д-р Бутоне да пътува с нас на борда на *Курун*.

Напълнихме яхтата с най-различни плодове, които нашите приятели бяха донесли в изобилие — понякога със сандъци: ананаси, грейпфрут, банани, манго, авока.

Семейство Рок ни задържа за последния ни обяд на сушата. После Тити-Хина ме придружи и дойде на яхтата. Приятно ми беше да побъбря с нея и да я закачам. Срамежлива, засмяна и нежна, тя се страхуваше да не закъснее: „Баща ми ще ми се кара“ — казваше тя. Върнах на плажа гостенката си и натоварих екипажа. В 18 часа вдигнахме котва. Хубавият следобеден вятър бе стихнал.

Трябваше да изведе яхтата от малкото заливче с гребла. *Курун* като че съжаляваше и се отдалечаваше бавно от плажа с черен пясък. Необходими ми бяха двадесет и пет минути, за да стигна изхода на Таауку.

После слаб полъх откъм брега ми позволи да прибере греблата. Нощта настъпи. Яхтата се плъзгаше неусетно по гладката вода в Залива на предателите. В мрака островът се бе превърнал в грамадна черна маса. Слаба светлина като от джобно фенерче сочеше все пак къде е „фарът“ на Поант Ноар. Таауку беше вече спомен, потънал в спокойствието на нощ, пълна с „тупапау“.<sup>[17]</sup>

Едва в 20 ч. и 30 мин. минахме на около четвърт миля от нос Теаеoa<sup>[18]</sup>. После *Курун* навлезе в канала Бордле между тъмните маси на Хива-Хоа и Тауата. Но вятърът спадна.

При изхода на канала яхтата спря неподвижно в най-хубавата нощ на Южните морета. Цялото небе трепереше от звезди. В тихата вода подскачаха риби. От заспалата земя се излъчваше чуден покой. Далече на запад открих нос Киу-Киу. В миналото са вярвали, че там пристигали с пироги душите на умрелите, преди да отидат в ада. Къде ли отиват сега?

Щастлив, че живея, дремех на палубата.

Обаче към 4 ч. и 30 мин. от север-североизток се оформи слаб вятър и потеглихме. През деня времето беше чудесно. Кълбести облаци. Плаване за удоволствие.

След като минахме между Уа-Поу и Уа-Ука, пред нас се появи Нуку-Хива, но нямаше да стигнем през деня.

Приближаваме към брега. Докторът ми разправяше нещо за риболова и тъкмо му казвах: „Чудно ще бъде, ако не уловим нещо!“ въдицата, която бяхме пуснали малко по-рано, се изопна. Едва успях да я хвана и тя се скъса като конец, а при това беше въдица, достойна за името си! Голям тон? Акула?

Преди да се смрачи, разпознах вертикалния дял на кръстообразната скала от трахит, висока триста метра, която се издига над морето в източния край на залива Таиоае.

После се стъмни съвсем, но аз поддържах внимателно курса на яхтата, така че в 20 часа пристигнахме при входа на дълбокия залив, който открихме по запалените лампи на рибарските пироги. Няма никаква следа от фара Фор-Коле в дъното на залива. По-късно установих, че този фар е не само от типа „джобно фенерче“, но, гледан от морето, даваше бяла светлина вместо червена! Затова при пътуване по море човек не бива много да се доверява, че ще намери едно или друго!

Използвайки няколко подухвания на вятъра, отведох *Курун* до дъното на залива и в 21 ч. и 30 мин. се закотвих западно-северозападно от Фор-Коле, близо до малкия кеч *Нуу-Хива*.

Когато се събудихме на другия ден, денят ни разкри величествения изглед на залива Таи-о-ае. Той е обширен амфитеатър, обграден от всички страни с високи върхове. Самият залив има формата на удължено, правилно U, ориентирано точно север-юг. От двете страни на входа се намират двете големи изправени скали Сантинел. В дъното заливът е обграден отчасти с хубав плаж от бял пясък. Таи-о-ае с право се слави като най-добрата котвена стоянка в целия архипелаг. Заливът може да побере цяла ескадра, така че малкият *Курун* се губеше в него.

Противно на общоприетото мнение, аз предпочитам дивата красота в Залива на предателите или спокойната самотност на

заливчето Таауку. Но престоят ни тук, продължил девет дни, все пак беше великолепен.

От всички острови на архипелага Нуку-Хива е имал най-много допир с цивилизацията и описанията за него са най-многобройни.

На Нуку-Хива отскоро има и административен управител. Преди това лекарят е изпълнявал и тази служба едновременно с преките си задължения.

В Таауку льо Бронек ни бе говорил за своя приятел Боб — „Боб търговеца“, оригинална личност, която живее в Таи-о-ае от около тридесет и девет години. Боб — истинското му име е Мак Китрик — е шотландец. Напуснал Европа, за да пътува с големите ветроходи. После изоставил моряшкия занаят и се установил на островите, но по душа си останал моряк. Запазил бе страстта си към ветроходството, затова се разбирахме отлично. Много прочути мореплаватели, между които и Жербо и Пиджън, са били негови приятели. Самият Боб имал няколко малки ветрохода и възнамерявал да си построи нов.

В подножието на Фор-Коле, или по-право на останките му, *Курун* бе закотвен до *Нуу-Хива*. Някога яхта за разходки, този малък кеч беше сега корабче на островния управител, който го купил от някакъв американец в Таити.

Обстоятелствата, при които *Нуу-Хива* е дошла на Маркизките острови, заслужават да бъдат описани, защото представляват типичен пример от мореплавателната практика на островитяните.

*Нуу-Хива* напуснала Папеете на път за архипелага, който е на 750 мили в североизточна посока. Три месеца след това малкият кеч се намерил в... Белингсхаузен, атол на около 310 мили северозападно.

Такива са случайностите при пътувания в Южните морета!

Капитанът на *Нуу-Хива* се наричаше Дум. (По време на прочутото пътуване той не е бил на борда.) Бяхме съседи и често си ходехме на гости. Дум беше славен човек; понякога му давахме от нашето вино. Вярвам, че това заобикаляне на ограниченията, вършено от нас, нямаше тежки последствия — а доставяше такова удоволствие на нашия съсед!

В Таи-о-ае можах да се полюбувам на няколко пироги, но там видях за първи път и пироги с извънбордови мотори. Ивънруди или Джонсони на пироги с балансир — какво кошунство!

Правихме чудесни бани близо до корабчето; обичах да скитам покрай залива и да събирам мидички. На известно протежение по

източния бряг крайбрежието представлява скалиста платформа, над която се издига вдлъбната стена, напомняща вход на пещера. Един ден, когато се разхождах там и мислех за миналото на Маркизките острови и за пълното унищожение на всички исторически ценности, едва не се пребих, като си чукнах главата в скалите. Дали не беше призив на древните божества?

Котловината на Таи-о-ае е богата с останки: тоуа, меае, жертвени камъни, които свидетелствуват за един интензивен живот в миналото, но всеобхватната растителност е покрила всичко.

Много хора черпят представа за Маркизките острови от прелестната картина, която Херман Мелвил е обрисувал в прочутата „Тайпи“. Искях да видя Таипи-Ваи, не за да проверя точността в описанията на известния писател, а за да се насладя на една чудно красива гледка.

Ако имах време, сигурно щях да заведа *Курун* в прекрасния залив Контрольор, който е няколко пъти по-голям от обширния залив Таи-о-ае. Тук през двете световни войни са попълвали запасите си от гориво. (Флотът на адмирал фон Шпее по време на Първата война се е зареждал с въглища, а по време на Втората големите транспортни кораби *Куин Елизабет* и *Монтери* са пълнили танковете си с мазут.)

Ние предпочетохме да направим една разходка на кон с „таоте“<sup>[19]</sup> Бутоне: великолепно обиколка. Най-напред по една красива неравна пътека изкачихме планината, която обгражда залива Таи-о-ае. От високо панорамата на залива е грандиозна. След това препускахме продължително по пустото плато, откъдето се виждат сребърните нишки на великолепни водопади<sup>[20]</sup>. Единствените живи същества, които срещнахме, бяха няколко диви коне.

После се спуснахме в богатата с история долина, където многобройни останки говорят за миналия деен живот на туземците. Някогашното многобройно население е намаляло преди няколко години до двадесет човека. Но сега се увеличава и е стигнало към двеста души. Казаха ми, че всички жители имат примес от китайска кръв. Полинезийска раса...

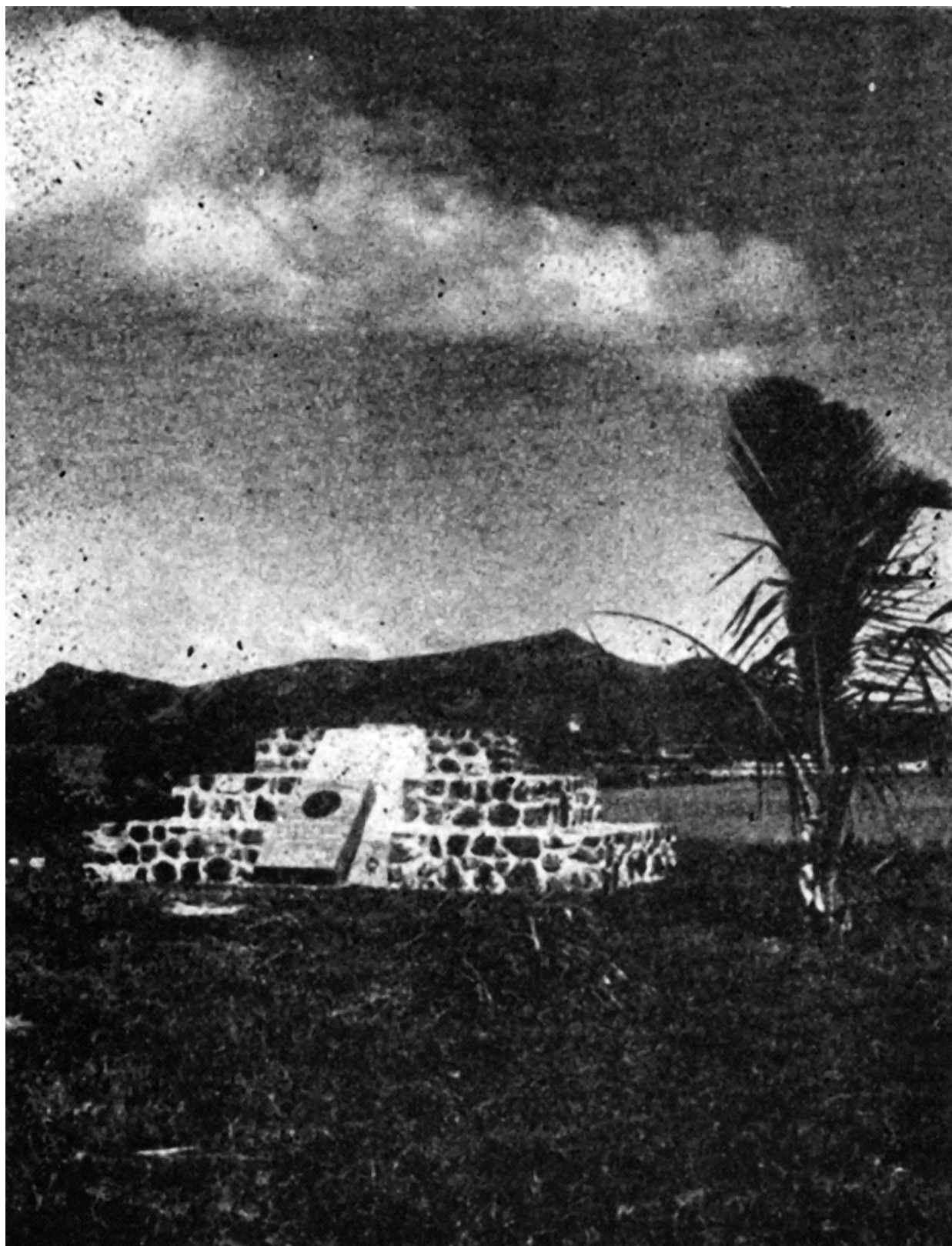
Срещнахме един мисионер, зает със строежа на един нов, но много грозен параклис. Старият, построен в местен стил, беше очарователен. Поприказвах с отчето — разказът му беше отчайващ. Той

нямаше никаква надежда за „духовното“ издигане на енорияшите си и призна с примирение, че не може да ги заинтересува с нищо.

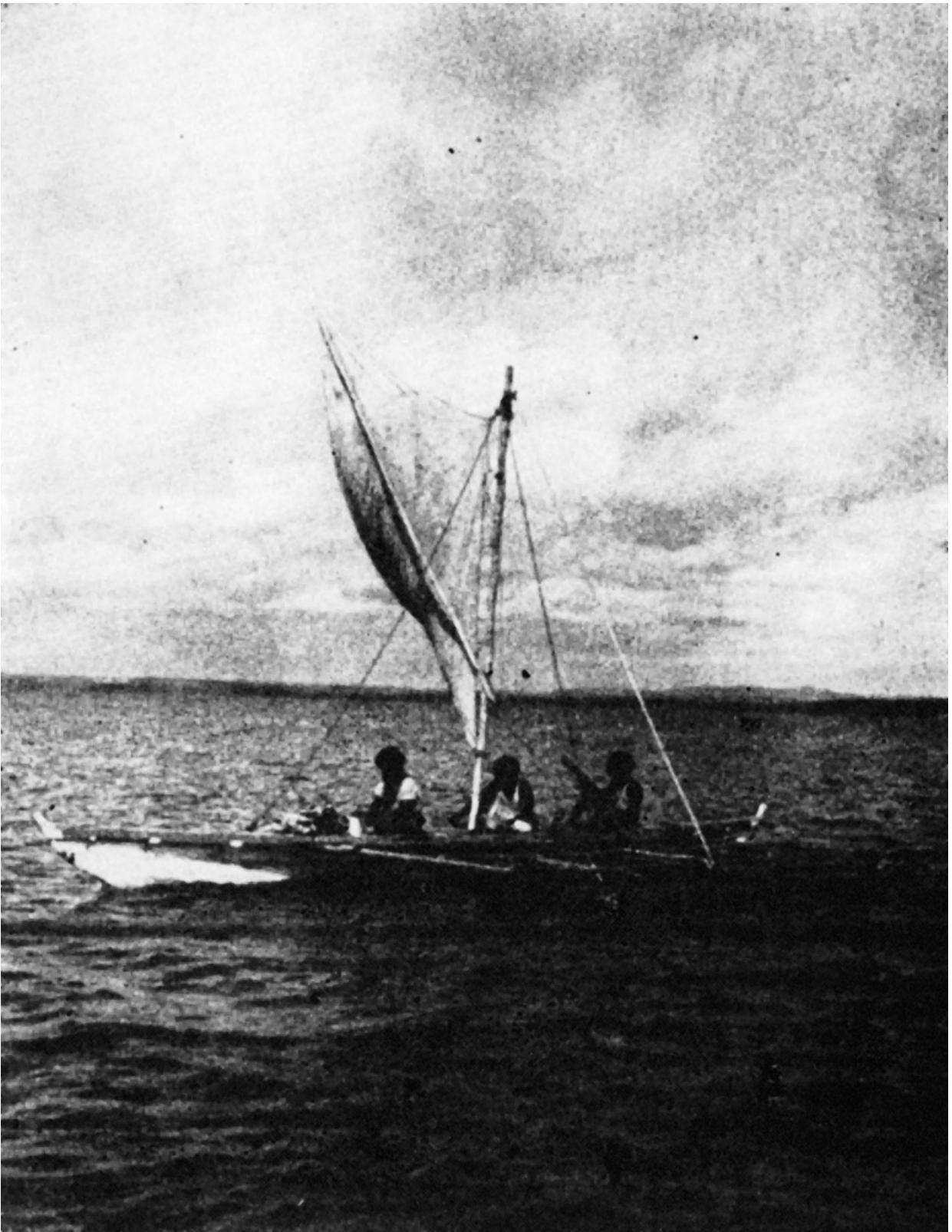
Посетихме „паепае“ на Вай-тавии — „меае“<sup>[21]</sup> на Паеке. Те са единствени на Маркизките острови, фасадите им са украсени с осем хубави „тики“ от камък — толкова тежки, че никой още не е могъл да ги открадне. Благословена да бъде тежестта им!

От тия места все още се излъчваше нещо от старата маркизианска атмосфера и то ме настройваше да вярвам, че духовете на умрелите се разхождат нощем тук.

Доста късно, вече по тъмно, след опияняващо препускане пристигнахме в Таи-о-ае.

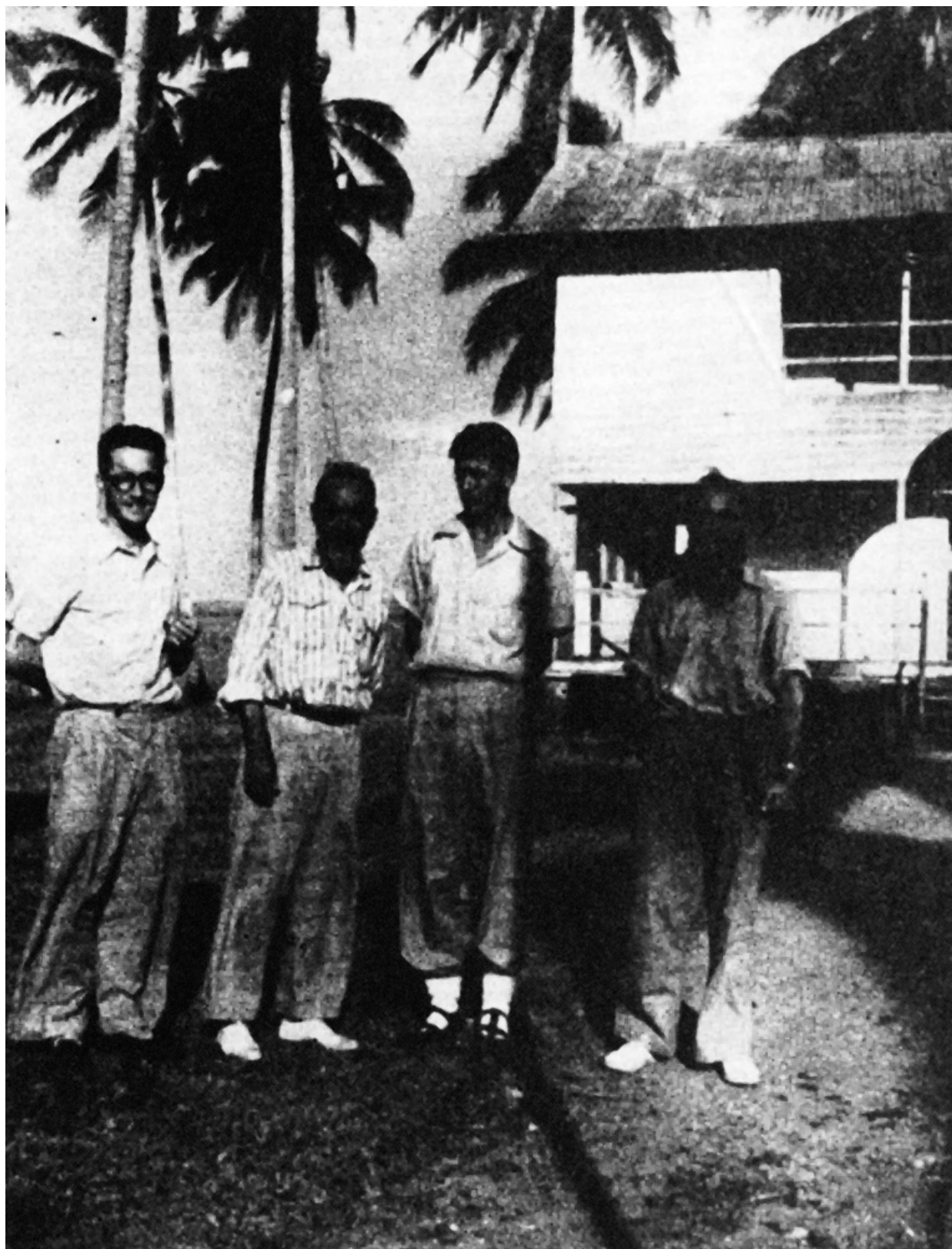


*Παε-nae*



*Лакатои в Саунд Хол. В дъното манглиеви дървета и джунглата*





*Мисионери от Юл Айланд*





---

[1] Който оре зеленото кристално поле с железния кил на своя кораб, той за щастието се е венчал и светът му принадлежи. — Б.авт. ↑

- [2] Бури. — Б.авт. ↑
- [3] Планктон — микроскопични животински и растителни организми. — Б.ред. ↑
- [4] Върхното ветрило (вж. чертежа на стр. 43). — Б.пр. ↑
- [5] Найади — русалки. — Б.ред. ↑
- [6] „Езическа жрица“ и „Богиня на Луната“. — Б.авт. ↑
- [7] Най-хубавата раса в Тихия океан, превъзхождаща може би всички други раси. — Б.авт. ↑
- [8] Намаляването на населението на Маркизките острови е започнало преди идването на европейците. Истината е, че последните само значително са го подсилили. — Б.авт. ↑
- [9] Неговата хипотеза бе опровергана главно от учения Алфред Метро. — Б.авт. ↑
- [10] Така наричат човека като хранителен продукт. — Б.авт. ↑
- [11] Починал през 1903 година. — Б.авт. ↑
- [12] Лампи, които работят под налягане и дават силна светлина. Те са най-често американски; много употребявани в Океания. — Б.авт. ↑
- [13] 29 м. 14 см на 2 м. 74 см. — Б.авт. ↑
- [14] Курун беше закотвен доста далече от брега, и то с две котви. — Б.авт. ↑
- [15] А не речни раци, както казват някои. — Б.авт. ↑
- [16] Понякога употребяват и парче плат, ушито като сакче. — Б.авт. ↑
- [17] Привидения. — Б.авт. ↑
- [18] Краят на Залива на предателите. — Б.авт. ↑
- [19] Доктор. — Б.авт. ↑
- [20] Водопадите на Маркизките острови са прочути. Един от тях достига 350 м. Казват, че това е най-голямата височина в света, от която пада вода. — Б.авт. ↑
- [21] Места „табу“ (недостъпни), запазени за религиозни церемонии. — Б.авт. ↑

## XII

### ТАИТИ. ПОДВЕТРЕНИТЕ ОСТРОВИ

В неделя, 11 февруари, Курун напусна Маркизките острови на път за Таити.

В 6 ч. и 40 мин., когато изкарвахме котвата, беше тихо. Излизането от дълбокия залив с гребла беше утринна гимнастика, от която с удоволствие бих се отказал, но се събудихме много късно и не успяхме да използваме бреговия бриз, който спира през деня. Все пак при Поант Арке незначителните въздишки на бриза откъм открито море ни позволиха да „лавираме“, но трудно, защото яхтата не можеше да се управлява.

Едва в 10 часа отминахме Сантинел — скалите пред входа на залива. С мотор щяха да бъдат необходими само няколко минути, за да се излезе от котвената стоянка. Без техника това става за три часа усилия и няколко пришки по ръцете. В крайна сметка обаче несравнимата хармония на гледката щеше да се наруши от шума на машината.

Вятърът се появи постепенно от изток-югоизток, за да се отклони по обяд към изток, а при залез към североизток.

Много хубаво време. Кълбести облаци. Мореплаване за госпожици.

Колко красив беше Нуку-Хива!

Дълго гледам прекрасния, див залив Таи-оа.

Целия след обяд плаваме на траверс с остров Уа-Поу. В гледката към назъбените му и неравни върхове има нещо невероятно диво.

В 18 часа Нуку-Хива, който постепенно намаляваше, изчезна съвсем — малко след това Уа-Поу се изгубва в приказния здрач.

С това се разделих с Маркизките острови и вече започнах да тъгувам за тях.

С изключение на леки вихрушки, малко дъжд и няколко гръмотевични бури, времето беше хубаво. Ако се задържи така и в Помоту, където корабоводенето е мъчно, преходът ще мине без

произшествия. Една акула глътна винта на лага — това беше единственият инцидент.

На 12-ти стъкмих нов подвижен бушприт. По време на една разходка в долината Таауку бях отсякъл грамаден, лек и издръжлив бамбук, идеален за рангоут. *Курун* изглеждаше много важен с този величествен бушприт, стърчащ шест метра пред вълнореза! Смях ме е, като си помисля за тия, които се подиграваха на моя нормален бушприт, който им изглеждал неестетичен, гигантски, излишен, безполезен и какво ли не още! При все това с един стаксел № 3, натегнат плоско на края на тоя бушприт, при слаб вятър яхтата се управлява сама на курс бакцаг. При силен вятър това устройство не би могло да издържи и впоследствие трябваше да създам една елегантна и ефикасна система, с която *Курун* би могъл да плава сам при попътни ветрове, без да ни е грижа за руля, който се наглася автоматично.

Всяка вечер правех определения по звездите. Необходимо беше добре да се следи курсът, за да можем да пресечем Помоту. Този архипелаг е съставен всъщност от атоли, т.е. ниски острови без фарове, които се виждат само от няколко мили. От друга страна, през този район минават често непостоянни течения. Мореплавателите го наричат Опасния архипелаг. Много кораби са загивали и все още загиват тук.

Пътят, който избрах, защото ми се струваше най-добър, щеше да ме изведе на Ае; после щях да мина между Рангироа и Арутуа, за да изляза в открито море.

На 15-ти вечерта едно точно определение по Сириус, Канопус и Ачернар ми показа, че Ае трябва да се покаже късно сутринта на другия ден.

Покатерих се на върха на мачтата с надежда да видя по-скоро атола, но едва на обяд разпознах Ае, по-точно кокосовите му палми. В 14 часа *Курун* беше в направление север–88–запад, на две мили приблизително от северната част на острова.

От външната страна на атола брегът се спускаше вертикално във водата, затова минах встрани от него. Когато минавах пред входа, почти се изкушавах да вляза в привлекателната лагуна; но вече бях решил да отида направо в Таити.

Бях така близо до рифовете, та имах впечатлението, че се разхождам върху атола. Който не е виждал блестящите цветове на

лагуните в Океания, не може да си ги представи. Кацнал на върха на мачтата, аз се любувах на приказното езеро, заобиколено със зеленината на кокосовите палми.

При тази разходка из бистрата вода покрай рифовете единствените хора, които видях на брега, бяха няколко апатични рибари.

Поддържахме много внимателно курса, за да можем да минем точно между двата следващи атола. През последната нощна вахта, която беше моя, събудих и спътника си, макар че бе спал малко. Нощта беше много тъмна и видимостта съмнителна. Ако някое течение ни е отвлякло, кораловият риф може ненадейно да се появи. Ето защо от предпазливост поставих Фарж на руля, а аз останах на носа, за да наблюдавам внимателно. Глупаво би било да не се възползувам от наличието на двама души на борда, за да осигуря по-голяма безопасност.

В 6 ч. и 30 мин. откъм десния борд разпознах Рангириа. Курун бе вървял по правилен курс. В 7 часа крайната източна точка на атола — сива, едва забележима линия — е на траверс, на около шест мили. Не можахме да видим Арутуа.

Курун се движи сега много добре и в 18 ч. и 20 мин. откъм десния борд забелязах Макатеа. Минахме на повече от шестнадесет мили от този остров, който се виждаше като малка, сива маса. Той не представлява никакъв интерес — състои се от фосфати. За да го използват, хората са разкопали земята и островът заприличал, както ми казаха, на лунна повърхност. Истинско щастие е, че на околните острови няма фосфати.

Късно през нощта ни настигна една моторизирана шхуна, която следваше нашия курс, но затова ѝ трябваше много време. Един малък, добре оформен кораб със същата големина, снабден с хубави ветрила, би се движил по-бързо! Сега всички шхуни от островите са снабдени с мотори. Ветрилата се използват много малко. Но за да се вдигне и натегне едно ветрило, трябва да се направят усилия, а таитяните са врагове на усилията.

Яхтата препуска през целия ден с умерен източно-югоизточен вятър. Въпреки доста голямата облачност, времето е много хубаво.

11 ч. и 25 мин. Напред към левия борд се вижда една тънка ивица, малко по-тъмна от хоризонта. Земя. Рано след обяд започват да

се различават високите върхове на Таити.

В 13 ч. и 30 мин. се вижда Моореа.

Докато приближавахме, ни връхлетя вихрушка, но не намалих ветрилата. *Курун* само се наклоняваше малко повече. Нищо друго.

Гледан от морето, Таити е много красив остров и заслужава названията си „Царица на Южните морета“ и „Бисерът на Океания“. Макар и малко предубеден към него, не можех да не се възхитя от великолепната гледка.

*Курун* се движеше бързо и аз възнамерявах да пристигна в залива на мръкване. В 19 часа нос Венера беше вече зад траверса, на по-малко от две мили, но с наближаването на нощта вятърът постепенно стихна.

За първи път гледахме залеза на слънцето зад Моореа и макар че беше „класически“, намерих го много красив.

Водех яхтата северно от линията: фарът на нос Венера — най-южната част на Моореа. Така бях далече от рифовете, при все че те се виждаха добре и вълните се разбиваха върху тях.

Към 20 ч. и 15 мин. морският бриз съвсем спря и почти веднага духна бреговият, непостоянен, галещ, напоен с тежки, упойващи изпарения. Имах план на залива, така че нощното влизане не ме затрудняваше.

Изведнъж — светлинен сигнал. Пилот ли? Приближаваме и скоро чуваме познати гласове, които ни подвикват с радост. Идват от една лодка — малката *Ламантен* на Робер Арго. В нея бяха капитанът й, Пиер Сюзан и Жаклин дьо Брока. Старият ми приятел Жерар дьо Брока гребеше сам в една пирога. По-приятна изненада от тази не можеше да има.

Всичките ни приятели се качиха на *Курун*. Взех на влекало лодката и пирога, но малко след това трябваше да извадя дългите гребла. Накрая Робер Арго ни извлече.

Влизането беше много трудно и съвсем в „старофлотски“ стил. Въпреки това в 21 часа бяхме при входа, а час и четвърт по-късно яхтата застана на пристана на търговския кей, пред канцелариите на компанията Месажри Маритим, до голямата и прочута шхуна *Янки* на Ървинг Джонсън.

Въпреки късния час, една малка група ни чакаше. Две хубави вахинета ни окачиха съгласно местния обичай традиционните гирлянди от цветя.

На другия ден предадох на пощенския чиновник писмата, които ми бяха поверени официално на Маркизките острови. Носех писма и от Галапагосите за няколко американски яхти на престой в Таити, както и един малък колет от Панама.

Папеете не е красив град, но обграденият от планината залив не е лишен от величественост.

Още с пристигането трябваше да извърша хиляди формалности, каквито съвсем не очаквах. Дори в Панама, при дребнавите американци, нямаше такива главоболия.

Между другото трябваше да направя в няколко екземпляра подробен списък на всички провизии в корабчето. Оръжията ми, които бях спасил от германците при окупацията на Франция, бяха иззети на митницата.<sup>[1]</sup>

В Папеете, който е най-голямото пристанище на Френска Океания, постоянно цари оживление. Особено се хвърлят в очи живописните шхуни, които осигуряват връзка с всички други острови на френската общност в Океания. Техният товар се състои главно от копра.

Таити се посещава от доста много яхти. Американците проявяват особено влечение към „South Seas“<sup>[2]</sup> и към нашите острови.

Тук видях тримачтовото корабче *Калифорния*<sup>[3]</sup> от Калифорния с екипаж от четири момчета, които правеха околосветско пътешествие. *А. Мариачи*<sup>[4]</sup>, кечът със спомагателен мотор, беше собственост на едно младо семейство със седемгодишно момче — те завършваха тригодишното си пътуване из Тихия океан.

В началото на нашия престой *Курун* беше съсед на хубавата шхуна *Янки*, дълга около 30 метра, втора с това име на известния капитан Ървинг Джонсън. Джонсън е много популярен в Съединените щати и всички знаят *Янки*. Капитанът организира на редовни интервали околосветско пътешествие, което трае осемнадесет месеца. Екипажът се състои единствено от млади хора, които плащат много скъпо правото да управляват и поддържат кораба. Обикновено те продължават учението си. Не може да не признаем постигнатото от Джонсън: неговата организация е отлична. Корабът е безупречен и животът на борда, където цари прекрасно другарство, изглежда идеално уреден.

До моя малък кутер *Янки* ми се струваше грамаден кораб. Роберт Лумис, който заемаше на кораба длъжността „старши помощник“, ме заведе на разходка из мачтите.

Ървинг Джонсън и жена му бяха много симпатични и често водех с тях приятни разговори. Госпожа Джонсън ми подари комплект непромокаемо облекло, устойчиво на влажната топлина в тропиците, което по-късно ми послужи много.

На 2 март, няколко дни след заминаването на *Янки*, на негово място до *Курун* пристигна с мотор хубавият кеч от Норвежкия кралски яхтклуб *Хо-Хо II*, който бях срещал вече във водите на Галапагосите. Симпатичният екипаж се състоеше от едно семейство: Б. И. Брин, жена му, децата им — двадесетгодишната Мария и седемгодишния Сигурд, както и приятелят им капитан Карл Крафт. Комфортно обзаведеното корабче беше истинско плаващо жилище. Дали девойката нямаше в кабината си и тъкачен стан?

Брин беше моряк по душа; с удоволствие разказа околосветското пътешествие, което направил с още двама души, с първия *Хо-хо*<sup>[5]</sup> — великолепен кутер, проектиран от Колин Арчер. Пътуването траяло четири години. Напуснал Норвегия през зимата, кутерът се върнал пак през зимата, като тръгнал от Ню Йорк и пресякъл Северния Атлантически океан. Пътували от запад към изток. Първоначалното намерение на Брин било да отmine без спиране трите носа. Тръгнали от Буенос Айрес и трябвало да преодоляват много тежки метеорологически условия. Далече на юг от нос Добра Надежда яхтата се обърнала, за щастие, без щети. По-късно била изхвърлена и разбита на брега на остров Норфолк. (Брин ми показва снимки, които говореха красноречиво за произшествието.) С това, което са имали на борда, упоритите норвежки моряци сами поправили своето корабче и след единадесет месеца потеглили отново.

*Хо-хо II* напусна Папеете на 12 април на път за Самоа. Няколко дни по-късно *Курун* имаше друг съсед — кутера *Манцанита* (12 м и 20 см) на самотния мореплавател Ли. Този американец веднага ми хареса — беше скромно, дискретно и тихо момче. Ловил съомга по тихоокеанския бряг на Америка, спестил пари и купил на вехто едно старо корабче. Един ден отплавал — ей така, без предварителна цел, просто за удоволствието да живее свободно.



Обясненията, които ми даде за начина, по който пътуваше и водеше корабчето си, бяха страшно забавни. Ли беше обикновен рибар и нямаше понятие от мореходна астрономия. Изминал прехода Акапулко (Мексико) — Маркизките острови за тридесет и девет дни — а това беше повече от похвално. На картата му имаше само малка част от Източния Тихи океан, но това съвсем не го спираше да плава по места извън картата! Тъй като мрежата на Меркатор<sup>[6]</sup> е все още в сила, една проста промяна в номерацията на меридианите му позволява да продължава пътя си.

Ли нямаше корабен дневник. Само бележеше върху Морския алманах кабалистични знаци, които никой, освен него, не можеше да разчете. Някои означаваха: „Днес имах силен вятър и шквалове“, други: „Улових един тон“ и така нататък.

Впрочем той се оправяше чудесно с тях, а това беше важното.

На 28 април призори, при пълно безветрие *Манцанита* потегли с мотор за Паго-Паго, архипелага Самоа, на около хиляда двеста и петдесет мили разстояние. Тръгването на самотния мореплавател беше трогателно скромно. Без гирлянди от цветя, без приятели. Може би Ли избра този ранен час, за да мине незабелязано, при все че да се измъкнат таитяните от тяхното вцепенение е необходимо нещо много по-различно от заминаването на някакво корабче. Гледах как Ли маневрира спокойно, с точни и сигурни движения. Аз бях единственият, дошъл да му каже „довиждане“, и дълго следих с поглед малкото бяло ветрило, което се открояваше върху тъмната маса на Моореа.

Когато пристигнах в Таити, се зарадвах, че ще мога да се срещна с В. А. Робинзон. Жестоко се разочаровах. Възхищавах се от луксозната му шхуна *Варуа*, закотвена в залива. Когато го срещнах един ден, осмелих се да му кажа какво удоволствие ще бъде за мене, ако мога да посетя корабчето му. Отговори ми рязко, че не може да ми отдели време. Надявах се да срещна моряк, а намерих сноб.

Обикновено наричат таитяните полинезийци. Но те са най-често расова смесица, в която има толкова полинезийска кръв, колкото джин в един *коктейл*. Различните кръстосвания са допринесли, от друга страна, за появата на различни, но общо взето, хубави типове. Повече си приличат обаче по „морални“ черти и тъкмо от това гледище може да се говори за таитянски тип.

Таити надали има за какво да завижда на метрополията: има спортни площадки, организират се колоездачни състезания. Киното е абсолютна необходимост за всекиго, американските филми имат голям успех. Има нощни заведения, радио „Таити“, политиката също не е занемарила правата си.

Твърде разнообразното население се състои от голям брой чиновници и една живописна група стопански деятели, пътници, авантюристи, хора на изкуството, оригинали, болни и неуспели в живота.

Обективно казано, китайската група е най-предприемчивата. Работливи, упорити, китайците не се боят от смислени усилия; на тяхната дума може да се разчита. Като последица, почти всички пари на острова са в ръцете на китайците.

Много се говори за свободата на нравите, която царува в Таити. Дали „безпътството“ в Таити е много по-голямо, отколкото в Париж например? Положително не. Във всеки случай в Таити то е много по-естествено.

Разделихме се с Фарж, както се бяхме уговорили в Панама. За мене беше безспорно успокоение да остана сам. Размишлявах за грешката си от началото на пътуването и не обвинявах никого другого, освен себе си.

Това постоянно присъствие ме бе изморило и изнервило. Сега щях да възстановя равновесието и самодисциплината си. Бях се наситил на споделената самота и се радвах да остана сам със себе си. Много хора ме молеха да ги взема, но аз отказах на всички. Да продължа сам пътуването не ме затрудняваше. Намерението ми е било винаги да измина по-голямата част без спътник. Наистина, с уменията си да върши дребни работи, да готви, да стои на руля, Фарж ми бе помагал доста много по време на почти една трета от пътуването; но аз се бях устроил така, че можех и сам да се оправя. Освен това, макар че при престоя си на кораба научи доста неща, Фарж не беше моряк.

В крайна сметка запазих хубав спомен от Таити, където си създадох прекрасни приятели: вечните пътници Брока, винаги пълни с

проекти, примерното семейство Арго.

Имах удоволствието да се запозная с капитан Фай. Той притежаваше малък десетметров кутер, закотвен в Папеари, близо до провлака Таравас. Там се бе уединил — далече от оживлението на Папеее. Разгледах *Кориган*, с голям интерес, тъй като той беше бившият *Лак*, чиито чертежи имах в архивите си във Франция.

Срещнах и Бенг Даниелсон, участник в експедицията Кон-Тики. Този грамаден шведски юначага ми беше извънредно симпатичен.

Таити би могъл да бъде идеално място за ветроходство, но практически няма нито една яхта. В Папеее съществува един яхтклуб, който е всъщност бар!

Имах възможност да си направя няколко хубави разходки из острова. За нещастие, великолепно му крайбрежие е загрозено от асфалтовия път, опасал целия остров, по който летят американски коли и автобуси. Единствен полуостров Таиарапу устоява и досега на това модерно нашествие. Но има нещо все още много красиво и непокътнато — планината. Тя е съвсем необитаема и много малко посещавана. Изкачването ѝ е трудно и никак не привлича таитяните — и добре, че е така, защото тъкмо самотата придава най-голяма привлекателност на това средище на острова.

Бях решил да изкача един от най-високите му върхове.

С Робер Арго и още няколко приятели заминахме за Аораи. Преходът трая три дни.

До станцията Фаре Рау Апе пътят минава между „железни“ дървета<sup>[7]</sup>, банани, индийски круши и е доста лош. След това се тръгва по хубав път през прелестна гора от висока папрат. Долу едва се съзира банята Лоти.

След проходите Изсъхналото дърво и Фаре Мато пейзажът става все по-величествен.

Само при някои преходи трябва да се внимава повече. След Дяволската скала — „труден“ преход, но с предпазно въже, изключващо всяка опасност, след Големите камъни и великолепната долинка Кава, където вървахме по свеж зелен килим от мъх, в сред приказни храсти от висока папрат, нашата малка експедиция пристигна на станцията Фареата (1850 метра височина).

Станцията е малка хижа, построена от Алпийската секция на Инициативния синдикат в Папеете. Две нощи лагерувахме при приятна, освежителна температура.

Фареата: къщата на облаците!

От височината гледката беше една от най-приказните, които съм виждал. От едната страна под нас е прочутата Диадема, вече предостатъчно красива; но тя не може все пак да се сравни с грандиозната и дива прелест на Ороена, който се издига високо над великолепно долина от другата страна на платото. По този масив падат десетки водопади. Тишината е пълна. Долу Папеете е толкова малък, че не може да наруши хармонията на картината.

Ороена, висок 2232 метра, е най-високата точка на острова. Някога там са живеели боговете. Никой досега не го е изкачил — това би било впрочем много опасно, защото скалата е ронлива. Само нощната морска птица нола отива на разсъмване там да си почине.

Тъй като Ороена е недостижим, изкачихме връх Аораи (2065 м). Гледката е чудесна. За съжаление, можахме да ѝ се наслаждаваме само при редките разкъсвания на облаците, които почти винаги обвиват планината.

По време на целия ми престой в Таити имах много работа на корабчето. Искях при тръгването *Курун* да бъде безупречен. Пътят до Франция беше дълъг, а предвидените престои — къси.

Прегледах отново всички скрипци и такелажа. Боядисах всичко от външната страна, а малката лодка изцяло.

Бях решил да направя едно триъгълно ветрило, което да започва от върха на мачтата. Мислех да го използвам при попътен вятър, за да постигна по-добро равновесие на яхтата — като допълнение на стакселите близнаци, а при бакщяг — вместо нормалния грот. Изработването трая дълго. Купих платно и въже за шкаторината. Скроих сам ветрилото върху цимента на пързалката за летни кънки, като отбелязах околоръстните и „подсилените“ шевове. Ушиването на машина<sup>[8]</sup> и поставянето на двойни парчета бе извършено от един тапицер. За направата на фаловата дъсчица прибягнах до услугите на дърводелец. Накрая поверих шкаторината на една туземка помоту — грамада с железни ръце. Кръстих ветрилото „Малката таитянка“. Моята „Пенполеска“ претърпя няколко сполучливи поправки. Нейното име стана причина за едно забавно недоразумение — някой пръснал на

шега слух, че „самотният мореплавател“ се придружава от своята Пенполезка.

За по-нататъшното си пътуване няхах морски карти. В Папеете беше невъзможно да си ги набавя дори с пари, тъй като пощенските връзки по това време бяха много лоши. За щастие, капитанът на стражевия кораб *Лотус* ми зае някои от своите, за да ги копирам. Корабът *Комендант Шарко*, който се завръщаше от Земята Аделаида и минаваше през Таити, ме избави от грижите, като ми подари една карта на Кокосовите острови, каквато не можеше да се намери.

Най-много ме безпокоеше почистването на подводната част, а то беше наложително. Обикновеното изваждане на сухо беше операция, чиято нормална цена надминаваше възможностите ми. За щастие, се намери човек да ми услужи. На 2 май конструкторът-корабостроител г-н Уокър изкара безплатно яхтата на кея.

Бях поразен, когато открих под водолинията няколко, за щастие, безопасни дупки от морски червеи. Причината за тази беда беше проста — на Маркизките острови магнах няколко раковини, залепнали за корпуса, и заедно с тях по невнимание съм изкъртил и част от предпазния пласт боя.

Изстъргах цялата обшивка. Магнах навсякъде старата бяла боя по надводната част и почистих дървото до голо. Работата беше тежка, но нямаше друг изход.

На 25 май *Курун* бе спуснат на вода. Яхтата се плъзна сама с голяма скорост по добре смазаните плъзгачи. Съвсем и не подозирах последствията.

Оставих яхтата и отидох на брега. Когато се върнах на кея, *Курун* ми се видя доста натежал, ненормално потънал. Щом се качих на борда, намерих пода на кабината плувнал във вода. Водата нахлуваше през шевовете на обшивката, които се бяха разтворили от слънцето. По време на боядисването бях покрил внимателно, но, изглежда, недостатъчно корпуса с брезенти и ветрила.

Яхтата ми потъваше в лагуната посред бял ден пред очите на равнодушните зяпачи. Наблизо нямаше плаж с полегат наклон, за да мога да заседна безопасно. Беше катастрофа. Дали *Курун* щеше да изчезне заедно с мачтите си в тихите води на пристанището?

На борда цареше безпорядък, кутиите с боя не бяха още прибрани на място. Не можах да намеря трюмната помпа. Голямата

отводнителна помпа с изхабени съединения на клапите едва работеше.

Водата се качваше бързо...

Помогна ми Тоскано, бивш моряк от *Фльор д'Осеан*, който, за щастие, беше наблизо. Хванахме се за работа с кофите. Най-после намерих буталото на помпата. С голям труд задържахме на едно ниво нахлуването на водата. Трябваше да изпомпваме цялата нощ безспир. В тихия мрак, напоен с упойващите ухания на брега, откъдето звънтяха китарите на веселите и безгрижни таитяни, ние на смени помпахме, помпахме...

На другия ден водата нахлуваше много по-слабо, след двадесет и четири часа корпусът беше отново непроницаем като бутилка.

Мислех, че ще си почина малко на спокойствие, преди да напусна Таити. А се наложи в продължение на няколко дни преди потеглянето да изплаквам със сладка вода и внимателно да изсушавам всичко, което беше намокрено. Избрах грижливо едно хубаво парче орегонски бор, от което ми изработиха нов гафел. Стъкмих го с оковките, направени от Мийо, моя ковач в Нант.

Заех се и с хранителните запаси — пред голям преход този въпрос изисква доста време и грижи.

Не можах да намеря нормални батерии за радиоапарата си, затова купих няколко дузини от 1,5 волта, поставих ги в кутия и ги залях с парафин. Тези американски батерии са превъзходни и радиоапаратът работи безупречно до завръщането ми във Франция.

Запознах се с корабостроителя г-н Дудут. Той познавал Ален Жербо и му бил работил нещо в корабостроителницата, която притежавал тогава във Фаре Уте. Направи ми някои дребни работи и не прие никакви пари.

Курун е готов. Подготвям се за потеглянето.

Време беше да напусна Таити, за да бъда сигурен, че ще мога да пресека Индийския океан преди сезона на циклоните<sup>[9]</sup> и да пристигна на Реюнион най-късно на 15 октомври. И така, трябваше да тръгна, защото бях изостанал от програмата си. Датата на потеглянето определих за 9-ти юни.

Група приятели дойдоха да ме изпратят с много венци от цветя. От Таити не се заминава без венец — големият ми нос едва се

подаваше от великолепните уханни бели и червени цветя. Главата ми също беше увенчана в червено — като гръмовержец! Така накичен, поех с малката лодка към *Курун*, който се полюляваше на котвената си верига.

Към тринадесет часа се откотвих. Тъй като бях уморен, с голяма мъка откъртих котвата от дъното. За да не се провали потеглянето и да връхлетя на някоя коралова банка, трябваше да закрепя веригата и да изнеса бързо стаксела. Яхтата пое по правилен халс и аз можах да изтегля котвата.

Държах курс към изхода. Вятърът е слаб — няколко часа преди това духаше доста силно.<sup>[10]</sup>

Папеее изглеждаше пуст. Освен Фарж, на кея нямаше никой. Бях отишъл в бюрото да му стисна ръка, а той дойде да направи няколко снимки. Пожелах му успех. Беше си намерил хубава работа в службата по благоустройството. Атмосферата в тази весела страна му допаднаше. Той беше убеден, че никога няма да видя вече Франция — повтарял бе това наляво и надясно.

С вдигнато знаме потеглих сам на дългия път, представляващ две трети от земната окръжност. *Курун* се плъзгаше бавно, тихо по едва набраздената лагуна. Чувствувах умора, но погледът ми беше все така зорък, ръката ми стискаше здраво дъбовия румпел, а решителността ми беше непоклатима като гранитна скала: „Ще те заведа до родните ти брегове, мили *Курун*“ — повтарях си аз.

Според обичая хвърлих венците в морето — запазих само два в кабината си: един бял от тигар и един червен от хибискус.

Бях сигурен, че слабият североизточен вятър ще ми помогне да изляза от входа на залива без трудности. Но когато приближих, имаше вече само насрещни, незначителни и променливи полъхвания, които едва издуваха ветрилата.

Морето се разбиваше от двете страни върху рифовете и на моменти, които ми се струваха безкрайни, яхтата не можеше дори да се управлява. Затишие! Гледах водовъртежите и плаващите кокосови орехи, носени от течението. Нямах достатъчно ход дори да завия!

Най-после, в 13 ч. и 40 мин., след няколко неприятни минути, излязох от входа. Веднага бях посрещнат от леко вълнение, което спираше хода и затова трудно се отдалечих.

В 14 часа вятърът духна от югозапад, а от юг се появи вълнение. Едва тогава *Курун* започна да се движи и аз го насочих по курса, който бях начертал на картата. Докато се отдалечавах от прикритието на брега, вятърът духна от юг и се засили. Вълнението също, появиха се зайчета.

Времето беше великолепно, морето блестящо. Наслаждавах се на това Южно море, което ми бе станало толкова близко. Зад мене Таити се издигаше величествено, а дивият изглед на Моореа се открояваше над лявата стойка на яхтата.

Точно такава време трябваше за *Курун*. Вълнорезът му отхвърляше мощно зелената вода, от която избликваша снопове диаманти. Шест възла. „Ако вятърът се задържи, утре вечер може би ще бъда в Раиатеа...“

Хапнах на руля от плодовете, с които ме бяха отрупали: един кичур банани, торба портокали, великолепни грейпфрути (таитянският грейпфрут е много вкусен).

В 16 часа определенията показват, че съм изминал дванадесет и половина мили от входа на Папеее. Пуснах лага.

До вечерта се любувах на северния бряг на Моореа, който не можах да достигна. Залив Кук, залив Папетоаи — толкова споменавани, възхвалявани, фотографирани, няма да ви видя отблизо!

Нощта дойде бързо. Таити се загуби в почти недействителна мараня, но острият силует на Моореа рязко се откроява. Няколко часа по-късно все още го виждам назад, откъм левия борд.

Към 19 ч. и 15 мин. вятърът се засили отново. Югоизточен. Развълнувано море. Прекарах нощта на руля. Трябваше да сложа дългия панталон, пуловера, якето на Кригсмарине и непроницаемата куртка. Тъй като не бях сложил и непроницаемите панталони, краката ми се измокриха. На палубата беше почти студено. Бях уморен, искаше ми се да спя, а *Курун* да се движи сам с новия островръх грот, но така хубаво „препусках“ с този „марааму“<sup>[11]</sup>! Шест мили и половина, а при силни пориви — седем. Яхтата никога не е вървяла така добре и аз направих най-плодовитите вахти, откакто бях напуснал Кроазик.<sup>[12]</sup>

Морето къдреше козината си, а *Курун* бе пуснал празнични мустаци.

Към 2 часа вихрушки и дъжд. Малко се пресилвах, но се чувствах съвсем у дома си на моето корабче, въпреки



непривлекателната нощ!

Все пак от време на време разбирах, че яхтата е много насилена и си казвах на глас: „Не може така. Трябва да намалиш. Не чакай последния момент!“ С вдигнати ветрила *Курун* летеше на запад–северозапад.

Умирах за сън. Но цялата нощ мина в това диво препускане. Бях така щастлив да съм сам, с моя *Курун*.

В 6 часа сутринта определенията ми се потвърдиха напълно: към десния борд е Уахине, а точно напред — Раиатеа — някогашният свещен остров.

В 8 часа определенията ми показват, че съм на дванадесет мили от прохода Те-Ава-Пити. Отказах се от намерението си да слеза и да си направя едно кафе, макар че много ми се пиеше.

Духаше силно, имаше вълнение. Котвеното място на Утуора ми се струваше все по-нежелателно. Разучавах картата, но не открих никакво място, където бих могъл да застана в пълна сигурност. Навсякъде големи дълбочини: 35 до 40 м,<sup>[13]</sup> а на това отгоре и течения. Все пак исках да спра, за да мога да се видя с моите приятели Сюзан, които ме чакаха тук.

Южната част на Раиатеа беше величествена. Скоро започна да се вижда бариерният риф — ивица пяна, зад която се разстиляше нефритовозеленият килим на лагуната. Поддържах курс към плоския връх на възвишението Таписи, което се издига над Утуора, после видях котвеното място.

В 10 часа бях в прохода Те-Ава-Пити, украсен от двата мота<sup>[14]</sup> Тетао и Таору. Морето се разбива върху рифовете, но проходът е широк и дълбок. Бях изминал сто и двадесет мили за двадесет часа — а това е вече доста много.

Приказно оцветеното дъно се виждаше отлично. Казват, че след тази на Пора-Пора лагуната на Раиатеа е най-красивата в тази част на Тихия океан.

*Курун* се носеше като стрела по тихата вода — с цели седем възла. Нарядко съм чувствувал така скоростта. Сушата отминаваше бързо. Когато приближавах Утуора, по едно време ми хрумна да застана на пристана, но взех друго решение. С голяма скорост застанах срещу вятъра и хвърлих котва на два кабелта от пристана. Часът беше 10 и 10 минути.

Свих ветрилата, хапнах малко и отидох да спя. Въпреки голямата умора, спях малко — често се качвах на палубата да проверявам заплетеното за края на котвената верига дебело въже, което е закрепено на носа, и да контролирам створовете, които бях набелязал на брега.

Марааму продължаваше да духа със същата сила, но въпреки това прекарах една отморяваща нощ.

На другата сутрин бях в отлична форма. След едно хубаво кафе, въпреки вълнението пуснах малката лодка на вода, за да разгледам отблизо пристана, с намерение да застана на него. Това щеше да бъде най-правилното, а главно — най-сигурното решение.

Излязох на брега. Утуора е грозен и разочароващ китайски град. Когато пристига на някой остров в Океания, човек получава три последователни впечатления. Гледан от открито море, островът е красив; когато пристигнете в главното селище — ужасен! Като видите прекрасната природа, впечатлението пак се променя. Тази последователност на впечатленията, която изпитах в Таити, се повтори и в Раиатеа.

След малка разходка из „града“ почувствувах желанието бързо да се прибера на корабчето. Интуиция ли? Отправих се неспокойно към кея, когато някой ми извика: „Вашият кораб заминава!“

Избързах назад. Курун наистина дрейфуваше бързо и на моменти заставаше почти напреко на вятъра. Скочих тичешком в малката лодка и цял измокрен, се качих на борда.

С един поглед прецених обстановката. Яхтата дрейфуваше приблизително по оста на канала и нямаше никаква непосредствена опасност. Ако се появи, ще трябва да пусна във водата цялата верига<sup>[15]</sup> и да вдигна бързо ветрилата.

Залових се незабавно за котвения рудан. Вдигането на котвата изискваше време и усилия поради пуснатото въже. То се прибираще мъчно. На няколко пъти задържащото езиче отскачаше и трябваше да спирам ръчката с крак (с цената на няколко контузии). Чувствувах умора, но важното беше да изтегля котвата, тъй като яхтата продължаваше да дрейфува и ако вятърът променеше малко посоката си, щях да се разбия върху добре видимите от поветрената страна коралови банки.

След повече от половин час усилия котвата се повдигна от дъното. Малко по-късно се показа, увиснала на десетина метра верига, оплетена в щока и лапите... Всичко това е последица от течението миналата нощ, когато съм спал!

Вдигнах кливера и започнах да се движа срещу вятъра. Малката лодка ми пречеше и близо до една коралова банка не успях да направя завой. Веднага дадох руля обратно и едва успях да завия.

Малката моторна лодка на *Ер-Таити* дойде да ме потегли, но нейните 5 конски сили бяха недостатъчни. При все това ми помогна да лавирам, особено при завоите, така че малко по малко успяхме да напреднем срещу вятъра. Наближавахме пристанището, когато моторът на лодката се повреди! Проклети мотори: няма нищо по-опасно от тия машини!

Веднага хвърлих котва и завързах едно въже за намиращия се наблизо буй за водосамолета. Така стегнат, Курун не беше в опасност.

Подветрените острови? Не бях виждал толкова вятър в Океания.

Курун стоя само четири дена в Раиатеа, но благодарение вниманието на административния управител ги оползотворих добре. Той ме заведе с джип да разгледам западния бряг на острова.

Утуора е село, предимно от дъсчени бараки, покрити с нагъната ламарина. При все това то крие и изненади — на първо място една голяма модерна болница, която в момента съвсем не беше препълнена!

Но това, което най-много учудва, е неоновото осветление по пътя — заради стотина жители, които ходят боси!

При първото ми гостуване у управителя прислужницата-таитянка Селина, с очарователната и спокойна островитянска небрежност бе забравила да приготви вечеря! Пригответихме си я сами, без много церемонии.

Шарне беше интелигентен човек, самоук. Един ден, когато обядвах у него заедно със стария холандски художник Гоув и Пиер Сюзан, започнахме дълъг спор за полинезийците.

Шарне говореше за „философията“ на народа от Архипелага. Казах му, че тяхното „Аита пеапеа“ — „Това няма значение“, което ги определя така добре, не е всъщност философия. Впрочем изразът има

еквивалент във всички езици и у всички народи. Това е „Не ми пука...“, издигнато в система.

То не е резултат на някакво търсене, усилие на разума или преценка, а на изпадане в инертност, което не може да се приеме за мъдрост. Мъдростта е активна, дейна като живота — инертността е пасивна като смъртта. Как може това, което е отрицание на разума, да се нарича философия?

Преценката на Бугенвил за таитяните е винаги в сила: „Изглежда, че и най-малкото размишление е за тях непоносимо усилие и те избягват повече умствената, отколкото телесната умора.“

Запазих приказни спомени от всички местности в Раиатеа: планината, долините, възхитителните заливи. Още много усилия ще трябва да положат хората, за да развалят напълно тази великолепна природа.

Френските заселници са малобройни. Срегнах се почти с всички, за да не кажа с всички. Един от тях — механик, ме забавляваше със своята оригиналност. Той си бе построил в северозападната част на острова една истинска къща-завод, където всичко работеше с електричество, благодарение на „тръбопровод“, който подхранваше една турбина. За да се изкачи до жилището си, той бе поставил подежник при ската на хълма. Истински Жул Верн! Не можах да видя цялата му инсталация. Никакъв стражар не бил влизал досега в къщата му; но мене ме придружаваше именно стражар...

„Мараето“ на Теваитоа е от вертикални коралови и базалтови блокове, разположени като правоъгълник, който ограничава всъщност купчина коралови късове. В един малък базалтов блок, някога предназначен за жертвоприношение, са направени три дупки, където се е събирала кръвта на жертвите. Изглежда, че дотук горе-долу свършва това, което се знае за древните обреди. В Опоа има един изправен камък, подобен на менхирите<sup>[16]</sup>. Тъй като не е намерено друго обяснение за предназначението му, твърди се, че е служил за измерване ръста на царете (сигурно са били много високи!).

Пазарен ден в Утуора е сряда; тогава настава живописно оживление, защото тук се събират жители от всички краища на Раиатеа и Тааа. Всички пристигат с претоварени малки лодки, така че по лагуната се виждат само гроздове от хора и едва когато наближат съвсем, може да се забележат и лодките, които ги носят.

На 14 юни, след като се наобядвахме, в 14 ч. и 20 мин. се качихме с Пиер Сюзан на *Курун* и потеглихме с вдигнати ветрила, като влачехме малката лодка. Никога не бях имал толкова хубаво време с галещ северозападен вятър. За нещастие, скоро затихна и ни трябваша повече от три часа, за да изминем с лавировка малко повече от четири мили. Но беше така приятно, лагуната беше толкова красива! „Аита пеапеа...“

След като взехме Жаклин Сюзан и двете момиченца от южния край на Тааа, поехме към залива Хурепити. Този дълбок залив в западната част на острова е отлично закътан.

Пристигнахме там мъчно, след няколкочасово гребане и се завързахме посред нощ, така че кърмата почти опря до пристана при „фаре-то“<sup>[17]</sup> на Ролан Морийо.

Заливът Хурепити с великолепната си околност е идеално място за престой. Разправиха ми, че Ален Жербо обичал да хвърля котва тук — разбирам го добре, защото заливът е събрал всички чарове на полинезийските острови. За *Курун* това беше едно от най-прелестните закотвяния през цялото пътуване. Престой за успокоение и почивка сред очарователни приятели.

Вдигнах котва на 19 юни в 9 ч. и 40 мин., придружен пак от Пиер Сюзан и малката лодка.

В тази хубава сутрин заливът изглеждаше още по-прекрасен. От дъното на долината долиташе тъжно, заглушен от разстоянието, продължителният зов на едно „пу“<sup>[18]</sup>.

Капризните подухвания на вятъра от запад сякаш искаха да задържат *Курун* в залива. Но той напредваше полека към изхода на дългия проток. После вятърът духна от югоизток.

За да се излезе от лагуната, най-правият път беше през протока Пампаи, разположен почти пред Хурепити.

От двете страни морето се разбиваше върху рифовете с голям прибой. С този вятър предполагах, че ще изляза без трудности.

В 10 ч. и 15 мин. бяхме в протока Паипаи. Още няколко минути и щяхме да бъдем на сигурно. Точно тогава най-неочаквано настъпи затишие.

Бях малко неспокоен. Вълните ни отнасяха към рифовете и парализираха действието на греблото. При все че котвата е готова за хвърляне, положението не е успокоително.

Накрая с много труд успяхме да излезем от протока. Уф! Благославях полъха от юг–югоизток, който ни отдалечи от рифовете. Преходът от Тааа до Пора-Пора беше приятна разходка в най-хубавото време, каквото човек може да мечтае.

Поради отличната видимост картината беше великолепна: виждаха се едновременно всички Подветрени острови: Хуахине, между Раиатеа и Тааа; Пора-Пора, чийто връх напомняше вирната към небето глава на огромен кашалот; накрая, западно от Пора-Пора, Маупити. Липсваше само Моту-Ити (или Тупай) — атол, който наистина е почти на морското равнище, северно от Пора-Пора.

След обяд духна умерен вятър и Пора-Пора започна видимо да се уголемява. Заобиколихме отблизо рифа пред Тоопуа, върху който морето се разбиваше на хубави талази. Тоопуа е второстепенен остров, опасан от приказна лагуна.

В 16 часа *Курун* влезе в прохода Теавануи. Лагуната има само един проток, между моту Ауна и моту Тапу, широк и безопасен. След лавиране в 16 ч. и 50 мин. хвърлих котва на половин кабелт пред пристанището на Ваитапе.

При все че е нова, морската карта, която имам, не дава точно описание на мястото — според нея вляво от пристанището е достатъчно дълбоко (гледано от открито море). Всъщност там има великолепни рифови скали. Ако бях пристигнал през нощта и се бях доверил на тази карта, най-спокойно щях да изкарам *Курун* на сухо. За щастие, видимостта на водата през деня предпазва от всякакви изненади. Използуването на морските документи за тези малко посещавани острови трябва да става с най-голяма предпазливост. Пред пристанището е много дълбоко, но е хубаво котвено място, което Ален Жербо имал навика да използва. Щом сгънах ветрилата и подредихме палубата, слязохме с лодката на брега.

Тропическа зеленина, бликнала от зелените води на лагуната, опасана от сребърния пръстен на прибой върху кораловите рифове: Пора-Пора е красив и привлекателен.

По време на последната война островът бил окупиран от американските войски и природата запазила няколко рани от този

престой; железарии, цимент, големия пристан на залива Фануи. Околовърст на острова е направен път, но, слава богу, не е асфалтиран и прилича по-скоро на пътека.

Окупаторът е оставил следи главно всред населението на Пора-Пора, но това се изплъзва от погледа на неосведомените. Уверявах ме, че една трета от децата на острова са спомен от американците. Полинезийска раса!

Това потомство впрочем не създава никакви затруднения. На островите децата се раждат и растат без грижи и труд. И този архипелаг увеличава населението си.

По време на моя кратък престой в Пора-Пора французите бяха трима — стражарят, радистът, художникът — всички много симпатични.

Първият се наричаше льо Уедек — сърдечен бретонец, от дълги години свикнал с Тихия океан, интелигентен и разумен като всички полинезийски стражари.

Радистът беше много мило момче, с което обичахме да си приказваме.

Колкото до художника Мишон, също бретонец, добър и невъзмутим, той живее от дълги години щастливо на острова със своята жена — туземка от Пора-Пора — и двете си деца.

Не може да посетите Пора-Пора и да не си спомните за Ален Жербо. Благодарение инициативата на френския яхтклуб гробът му се издига на площада във Ваитапе. Паметник в строги линии, украсен с много сполучлив барелеф, изобразяващ в профил знаменития мореплавател.

Много са критикувани, и справедливо, и не, някои схващания на Ален Жербо. Той защищаваше каузата на туземците в Океания. Някои среди не можеха да му простят, че изнесе на бял свят злоупотребите, чрез които бяха забогатели, и за отмъщение го клеветяха. Моряците, от друга страна, го упрекваша за някои неточности, странни за морски вълк като него. Жербо е бил може би наистина не много скромен и е имал действително мъчен характер, но несправедливо е да се придава прекалена важност на такива недостатъци.

Боб търговецът ми бе казал в Таи-о-ае: „Ален беше от желязо.“ А при това Боб се е карал с Жербо за някаква дреболия; но тъй като плавал на големи ветроходи, Боб знаеше какъв е моряшкият занаят.

Писателите-туристи, които понякога остро осъждат Жербо, макар че са много по-малки величини от него, не познават робията на самотния мореплавател: дългите нощи на руля, безсънията, студа, водата, която ви облива, маневрите посред нощ върху неустойчивата палуба, заливана от вълни, борбата с някое ветрило, което ви разранява ръцете и заплашва да ви хвърли в морето... Страдания, умора, усилия, упоритост — мъжествени качества. Дори ако не можем да кажем нищо друго за Жербо, пак би бил велика личност.

Освен това той създаде една школа. И други след него пожелаха да пребродят моретата. Мнозина решиха, че е за предпочитане да избягат от цивилизацията и да се върнат към „примитивния живот“.

По този повод мисля, че е необходимо да направя една забележка: таитянинът няма нищо общо с примитивния човек. Той е дори пълна негова противоположност. В живота и в съзнанието на истински „примитивните“ хора всичко е обрядно, свещено, религиозно. Нищо подобно няма у таитяните. За мене мекушавото безволие на таитянина не е по-привлекателно от възбуждението на европейца. Впрочем не между тези две крайности се намира Човекът.

Както и да е, безгрижните островитяни се подготвяха за празнуването на 14-ти юли. Всяка вечер във всеки район танцьори и певци дълго репетираха под банановите и кокосовите дървета. Ние отивахме да гледаме. Тези бесни танци в тихата островна нощ бяха омагьосващи. Тук повече от всякога човек е склонен да вижда в танците „средство за еротично възбуждане чрез колективни движения“.

Възнамерявах да пресека Западен Тихи океан без спиране. Затова чувствах още по-силно чара на последния престой на островите в Южните морета. Преди да тръгна по морската шир, оценявах по-добре спокойната прелест и поезията на тия острови.

Но от далечния запад, някъде зад залязващото слънце, зовът на родината идваше вече към мене:

*Ni zo bepred  
Bretoned  
Bretoned tud Kaled!*<sup>[19]</sup>



---

[1] Получих ги едва след като отправих специална молба до губернатора. Б.авт. ↑

[2] South Seas (англ.) — Южните морета. — Б.ред. ↑

[3] 19 м 20 см×4 м 40 см×2 м 90 см. — Б.авт. ↑

[4] 11 м 58 см×3 м 50 см×2 м 13 см. — Б.авт. ↑

[5] 11 м 89 см×4 м 27 см×2 м и 13 см. — Б.авт. ↑

[6] Меркатор (Герхард Кремер) — холандски географ, установил система за изработване на географски карти (1512 — 1534). — Б.ред. ↑

[7] Така се наричат някои много твърди екзотични дървета. — Б.ред. ↑

[8] 4 шева. — Б.авт. ↑

[9] Освен това нямах никакво желание да мина нос Добра Надежда през зимата (в Южното полукуълбо). — Б.авт. ↑

[10] Заливът на Папеете, разположен поветрено на острова, има слаби променливи ветрове и затишия. — Б.авт. ↑

[11] Югоизточен пасат, понякога силен. — Б.авт. ↑

[12] 25,4 мили от 20 до 24 часа, 26 мили от 0 до 4 часа и 25 мили от 4 до 8 часа. — Б.авт. ↑

[13] Това е едно от неудобствата за малките кораби на повечето котвени места. — Б.авт. ↑

[14] Островчета. — Б.авт. ↑

[15] Разбира се, с буй. — Б.авт. ↑

[16] Побит в земята висок камък. — Б.пр. ↑

[17] Къща — на таитянски. — Б.авт. ↑

[18] Раковина, с която свирят като с рог. — Б.авт. ↑

[19] Ние сме винаги

бретонци,

бретонци — раса твърда. — Б.авт. ↑

## XIII

### ПОРА-ПОРА. НОВА ГВИНЕЯ

На два пъти отлагах тръгването. Днес, неделя, 24 юли, непременно тръгвам.

Пиер Сюзан ме покани в „ресторанта“ на Ваитапе, където се наобядвахме добре. После ми помогна да закрепя на определеното място устройството на стакселите близнаци, които бях прибрал грижливо в предното помещение.

На кея и на съседния кораб стоят няколко туземци, отпуснати, без да мислят нещо. Какво ги интересува дали някаква малка яхта заминава за преход от четири хиляди мили, или за да прекоси лагуната?

Вдигнах грота и освободих носа. Както е ставало в миналото на големите ветроходи, и аз извиках: „Вдигнете големия кливер, всичко е платено!“<sup>[1]</sup>

Часът е 14 и 30 мин: Курун набира ход. Разделяме се за дълго със сушата.

— В Кроазик след една година! — извиках още веднаж на Пиер. И двамата трябваше да бъдем точни на срещата, макар че ще се върнем във Франция от противоположни посоки.

Един непостоянен, но все пак полезен вятър ме заведе до протока. Излязох от него в 14 ч. и 55 мин. и пуснах лага.

Времето е много хубаво. Вятърът източен.

В началото вълнението е от север<sup>[2]</sup>, после откъм кърмата; засилва се малко. Застанал на руля, управлявам към южната част на Маупити, който се вижда ясно.

Умерен вятър. Кливерът с натегнат напреко върху десния спинакер гик.  
<sup>[3]</sup> С попътен вятър яхтата дава пет възла и седем десети.

„Westward Ho!“<sup>[4]</sup>

Чудесно плаване! Ето ме поел пътя на завръщането. Трябва да измина хиляди мили и знаей, че до южноафриканския бряг няма да имам почивка. Кога ли ще видя пак тези острови? През рамката на стойката не откъсвам поглед от връх Паиа, който се снишава на хоризонта. През нощта изчезна, но черната маса на Маупити се вижда добре.

След като я отминах, в 20 ч. и 30 мин. сних всички ветрила и оставих за малко Курун на дрейф, за да похапна и подремна.

В 20 ч. и 30 мин. поемам отново под стакселите близнаци.

Нощта е толкова хубава и приятна, че не се решавам да сляза за спане. Дълго време останах на палубата да мечтая под звездите. А далеко някъде зад следата, оставяна от *Курун*, безгрижната младеж на Пора-Пора танцува и пее, както всяка вечер.

Минаваше полунощ, когато отидох да спя — след като регулирах внимателно автоматичното управление и запалих фенера.

На съмване Маупити все още се вижда, тъй като вятърът е слаб, но в 9 часа изчезна завинаги на изток.

Не изминах много път този ден. На следния, 26-ти, имаше вихрушки и дъжд, които нарушиха спокойствието ми. Сутринта вятърът духаше от север–1/4–северозапад и трябваше да вдигна грота. Вятърът се промени още, така че се наложи да управлявам с руля. В 21 ч. и 40 мин. все пак сних грота и с попътен вятър продължих под стакселите. На сутринта бях тридесетина мили северно от атола Мопелиа, където по време на Първата световна война корсарският кораб „Зееадлер“ е бил разрушен от... един внезапен прилив. През следващата нощ минах между двата атола Сайли и Белингсхаузен. Отсега нататък дълго време пред мене ще има само свободни води.

През следващите дни — шквалове и дъжд. На 29 юни има нововъведение на борда. След обяд за пръв път вдигнах малкия островръх грот. Скоростта се увеличи чувствително и за мое голямо удоволствие регулирането на автоматичното управление се извършва без трудности. Трябва да призная все пак, че тази нова инсталация беше случайна. Не разполагах с достатъчно дълъг гик, за да изнеса „малката таитянка“. Затова трябваше да съединя моя бамбук от Таауку с един от неизползуваните гафели<sup>[5]</sup> — обаче съчетанието беше тежко и мъчно се движеше с ръка.

На 30 юни вихрушки и силни дъждове станаха причина вятърът да се отклони до южен–югозападен, после на южен–югоизточен и накрая на югоизточен.

Цели четири дни вятърът беше силен, *Курун* се клатеше много, заливан от вълните, но „претупа“ хубав път. Това ми и трябваше. Все пак не даваше максимума. Защото на 30-ти вечерта фалът на „малката таитянка“<sup>[6]</sup> се скъса и трябваше да прибера ветрилото.

На 4 юли вятърът отслабна, морето стана по-любезно.

5 юли. Прекрасна нощ с много звезди. Отивам да спя. Но в 3 ч. и 15 мин. и 5 ч. и 40 мин. трябваше да се кача на палубата, за да попритегна

шкотите на кливерите, тъй като яхтата не вървеше по курса.

Великолепна сутрин. Морето е утихнало и след люшкането през последните дни се наслаждавам на спокойствието. За нещастие, лекият източен вятър е много слаб. *Курун* поддържа лошо курса си, няколко пъти застава срещу вятъра — в повечето случаи това става причина да свалям обезветрения стаксел, за да мога да продължа; страшно досадно.

В 10 ч. и 15 мин., когато изчислявах логаритмите на слънчевата линия, един характерен шум ме накара да вдигна глава. Няма съмнение: пъхти кит. Оставих таблиците на *Фриокур* и се качих на палубата. Открих бързо слабата следа, която не може да се изплъзне от опитния моряк. „Там има кит.“ Няколко минути по-късно животното изплува.

Водата е много бистра и виждам чудесно огромния кит в приказното море. Скоро се появи и втори. Те придружават дълго *Курун* и обикалят около него, прекалено много близо, според мене... Изкачих се на мачтата, за да мога по-добре да следя движенията на тези гиганти, които често се приближават на по-малко от сто метра. Виждам съвсем ясно величествените им опашки, с които се придвижват тихо и бавно, но толкова мощно! Признавам, че се вълнувах. Дължината на тия животни е двойно по-голяма от тази на корабчето... хм! Почти съм готов да се отклоня от курса, за да се отдалеча малко от тях.

Съвместното плаване завършва, чудовищата се отдалечават и още веднъж-дваж виждам фонтаните им, но вече надалеко.

Времето е много хубаво. Кълбести облаци. След обяд свалих ветрилата поради безветрие. Такива дни са за почивка. Днес подреждам кабината. Слагам чисти чаршафи на леглото си. Вземам душ на палубата, избръсвам се. Красив живот! Изкърпвам се, после се заемам с такелажа.

В 20 ч. и 30 мин. вдигам отново стакселите и потеглям на път с полъх от североизток, но толкова слаб, че регулирането на руля е невъзможно: трябва постоянно да се поправя. Накрая отивам да спя. Великолепна нощ, трепкащи звезди.

6 юли. Пълно затишие. Това е най-хубавата ми сутрин след *Пора-Пора*. Никакъв облак, само една бледолилава линия до хоризонта. Величие и чистота лъхат от гледката. Каква тишина! *Курун* се надига леко от слабото източно вълнение. Претърсвам с поглед морето. Ето една акула зад кърмата. Но аз съм очарован от необикновения живот на планктона, от тези милиарди животинчета — мънички, прозрачни топченца. А какви ли са малките блестящи сребристосини точки, които много често забелязвам да летят като омагьосани в тихата вода? Виждам да минават, само че много набързо, малки

морски змии с прозрачни тела. Една хубава самотна риба, сиво-синя с голям гръбен плавник в задната част на тялото, обикаля цял ден около яхтата. Напразно се опитвам да я хвана.

Океанът е пълен с живот и тайни...

Топло е. Никакъв полъх. След обяд кит на няколко кабелта от мене.

7 юли. Тази сутрин трябваше да видя островите Мануа (най-източните от архипелага Самоа), от които предполагам, че съм приблизително на четиридесет и пет мили. Но видимостта е намалена от вихрушките и не е достатъчна.

В 12 ч. и 20 мин.<sup>[7]</sup>, когато се качвам на палубата за меридианната височина, виждам внезапно откъм десния борд суша. Леки, синкави очертания: Тутуила. След като взех височината на слънцето, засичам с компаса най-високия връх, който трябва да е Матафао. Намирам се приблизително на четиридесет и две мили от сушата.

В 13 часа зад десния траверс виждам островите Мануа и засичам най-високия връх на остров Тау.

След тринадесет дни на море приближавам островите Самоа. Измъчва ме желанието да забия там една лапа на котвата. Но наистина не би било разумно, като имам предвид напредналия сезон и предстоящите циклони... Жалко! Искаше ми се много да се запозная с туземците на тези острови, които имат, както изглежда, особени нрави, много по-характерни от тия във френска Океания. Ще остане за друг път.

На другия ден Тутуила се вижда добре. В 8 ч. и 15 мин. забелязвам към десния борд Уполу.

В 10 ч. и 24 м. вдигам „малката таитянка“, като използвам връхния фал и с още някои подробности увеличавам скоростта. След обяд вятърът се засилва с вихрушка и проливен дъжд.

С падането на нощта Уполу изчезва. Курун е на път към островите Хорн, вятърът, който се засили през първите часове на нощта, е многообещаващ. Милите се трупат едни след други. Яхтата напредва на запад, от време на време я заливат вълни.

На 9-ти, рано след обяд, два кита следват корабчето. На другия ден сутринта виждам няколко чайки; „прелитат“ и летящи риби, толкова редки след Пора-Пора.

11 юли. Умерен вятър от североизток–1/4–изток. Курун върви с пет и половина възла. На другата сутрин трябва да видя суша; чайките като че ми

казват: „Разбира се, ето я там.“ С приближаването към тези френски острови, открити от Льомер и Шутен, чайките, а особено птиците от рода на пеликаните, стават все по-многобройни.

10 ч. и 15 мин. — точно пред мене земя: Алофи. Колко малък ми изглежда! Като си помисли човек, че там живеят хора, загубени в безкрая на Тихия океан... Малко по-късно се появи и Футуна. Минавам съвсем близо покрай Алофи. Островът е красив, потънал в зеленина. Там се издига връх Бугенвил. По брега има скали с пещери. Не виждам следи от хора.

В 17 ч. и 28 мин. минавам на около половин миля от най-южния нос на Алофи. След това виждам западния бряг. Пред село Муа различавам с бинокъла пирог и хора. Това кътче изглежда привлекателно. С удоволствие бих отишъл да се закотвя за няколко часа... Хайде, без слабости!

И Футуна съблазнява със своя неравен пейзаж. Няколко стълба дим се издигат към небето. Колко ли спокойно се живее тук!

На мръкване минавам на по-малко от три мили край село Сигаве. Още малко ще виждам огньовете от трънаци, запалени над селото, после вятърът отново се засилва и *Курун* се забива в нощта с курс на запад, като бразди с шест възла водата.

Сега идват Хебридите и островите Банк...

Надявах се, че ще имам вятър — и имам повече, отколкото желаех...

12 юли. 8 часа. Седемдесет и две мили по лага — от снощи, 20 часа. Времето е бурно, небето изпълнено с големи, медночервени облаци.

В 12 часа вятърът се засилва и променя с една четвърт към изток. *Курун* гълта милите, но бих предпочел по-любезен вятър и по-милостиво море.

Към 12 ч. и 15 мин. забелязвам, че оковката на левия гик е силно осукана<sup>[8]</sup>. Ще трябва да свалям ветрилата — възнамерявам да го сторя, след като взема меридианната височина.

Към 12 ч. и 30 мин. топенантът на левия стаксел се е свлякъл. Пет минути след това гикът пада в морето. Яхтата завива срещу вятъра, палубата се залива с вода. Ветрилата силно плющят.

Бързо прибирам всичко паднало във водата, снемam левия стаксел и потеглям на път.

Ето че съм лишен от моето „автоматично управление“ при попутни ветрове. Докато управлявам, преценявам последствията от този съвсем малък инцидент, но толкова сериозен за самотен мореплавател. Равновесие при ветрила, плаване със завързан рул: това са основните въпроси, които ме занимаваха постоянно!

Точно днес размишлявах върху възможността да се плава на попътни курсове, като рулят се командуват само от шкото на поветрения стаксел, прекаран до румпела през макарите, поставени на наветрения борд. Теоретически мисълта ми е правилна. Веднага започнах да осъществявам това устройство.

12 ч. и 30 мин. Завързах десния шкот на стаксела за румпела, като го прекарах през макарите на левия борд. Благодат! След бързо регулиране на руля *Курун* държи великолепно курса си.

Направих откритие, което трябваше да промени самотното ми пътуване, тъй като един ветроход при далечни плавания, при завързан рул, *трябва свършено точно да поддържа курса си при всички халсове.*

Преминах антимеридиана на Гринвич.

На север небето не обещава нищо добро и погледът ми загрижено се спира на зловещите цирокумулуси и алтокумулуси.

Към 13 ч. и 15 мин. вдигнах кливер № 3, плоско натегнат върху бушприта, за да избягна евентуални завивания срещу вятъра.

20 часа. Вятърът е спаднал малко. Виждам високи облаци, които идват от запад — северозапад. Лоши изгледи.

Преди да си легна, правя две работи: сменям часа и датата.

Пресякох меридиан 180° и напуснах източните дължини. Това означава, че един ден трябва да изчезне от календара. Въпреки логичното обяснение, тази операция е доста необикновена. Човек се колебае чисто и просто да зачеркне един ден. Накрая се реших. Пожертвуван бе един петък и то именно опасният: петък 13-то число!

Днес привърших пресния хляб, който беше докрай все още хубав. Да се запази пресен хляб на море в продължение на осемнадесет дни е добър резултат. Поздравявам китайския хлебар от Пора-Пора.

14 юли. *Курун* поддържа добре курса. Мога да спя. В 3 ч. и 40 мин. се събудих. Корабчето току-що е завило срещу вятъра. За щастие без последствия. Оправям курса и *Курун* продължава право на запад със скорост шест възла — без да се пресилва.

На разсъмване небето е мрачно. Вихрушки. Облаци. Към 7 ч. заставам на руля.

8 часа. Вятърът е източен-североизточен със сила 6 до 7. Силно развълнувано море. По лага двадесет и шест мили през последната вахта.

Вятърът се засилва. Ниското небе е изцяло забулено. Изгледите за времето са много лоши. Опасявам се, че може да се появи буря.

Морето се вълнува и яхтата мъчно се държи. Курун буквално лети по свирепите вълни: седем възла, но зная, че така не мога да продължавам дълго. Човек не бива да прекалява в открито море, особено когато е сам. Ако времето не се оправи, ще трябва да сваля ветрилата. В 10 ч. и 45 мин. яхтата, която от известно време внезапно завива при големи вълни, се обръща изцяло на десния борд. Нищо не мога да направя. Откачих на косъм внезапното прехвърляне на ветрилата, но гротът продължава да плющи, а шкотът се скъса като конец.

Снемам ветрилото, което все още сърдито плющи и продължавам с предните ветрила: кливер, натегнат напреко върху гика, стакселът — плоско.

Яростни вихрушки. Никаква видимост. Мръсно време.

Днес и въпрос не може да става за обяд, трябва да се стои на палубата: курс на запад!

Времето продължава да се влошава и морето придобива съвсем бурен вид. Силен вятър.

Здраво завързан, прав на палубата с широко разтворени крака, подпрян на рубката и рангоута на гота, облечен с водонепромокаемата куртка, с „фустата“<sup>[9]</sup> си и със зюдвестка на глава, управлявам, като посрещам всяка вълна.

От 13 ч. до 13 ч. и 45 мин. свирепи ветрове.

14 ч. и 30 мин.: една дорада се е уловила на пуснатата въдица. Времето е само за риболов! Но дявол да го вземе, няма да оставя тази хубава риба да избяга! Тя се бори здраво и заплита конца на въдицата с въжето на лага. Прибрал съм моята „изправителна“<sup>[10]</sup> (това е грешка) и трябва да прибера жертвата, както мога. Най-после успях да навия тънката тел от неръждаема стомана около ръката си и да изтегля на палубата рибата заедно с купчина въжета! Не е лесно едновременно да ловиш риба и да управляваш. След няколко красиви скока по палубата рибата отново падна във водата заедно с въжетата. Изтеглих пак всичко, като си порязах пръста с телта.

По време на това суетене Курун се отклони и една хубава вълна ми заля главата. Но дорадата почива сега на левия шканец, укротена от няколко удара с нож по главата. От шпигатите блика вода, обаче рибарската чест е спасена.

Какво удоволствие да имаш прясна риба! Облизвам се (устните ми са съвсем солени) при мисълта какви вкусни ястия ще си приготвя (на обяд не съм се хранил).

15 часа, силен вихър, проливен дъжд, развълнувано море. Видимостта е лоша (едва няколкостотин метра). Водата, която силно пръска отвред, буквално ме заслепява. Синкавозелените падини между вълните са страхотни — човек може да се смрази при вида им. Това е най-лошото време, което Курун е виждал през живота си.



Съвсем мокър съм, студено ми е, въпреки вълнените дрехи. Цялото ми внимание е насочено към разпенените гребени на прииждащите вълни. Яхтата се държи великолепно, без да загребва вода. Сетивата ми, които вдъхват живот на руля, са изострени до такава степен, щото ми се струва, че морето не може да ме изненада. Но зная, че съм на границата. Опасно би било да продължавам така. Решавам да сваля ветрилата, преди да се е стъмнило.

17 часа. Невъзможно е да сваля стаксела. Халките са се затиснали между двата щага. Увиснах на шкаторината с цялата си тежест, но ветрилото не мръдна дори на сантиметър. Неприятно положение. За щастие се възползувах от едно утихване на вятъра и яхтата застана послушно на попътен вятър. Реших се на единственото възможно разрешение: да обуя панталона (бях се съблякъл), да взема ножа и да се изкатеря по щага, за да прережа всички вързалки към халките. „Хайде, моряко, няма друг изход! Нощта идва!“ Изкачих се по триногата мачта (хубав спорт!), работя упорито с една кука и успявам да сваля това проклето ветрило!

Когато мръква, всичко е готово. Продължавам с плоско натегнатия кливер № 3. Освен всички репризи и кръпки, нещастното „провансалче“ е и скъсано на едно място, но мисля, че ще издържи до сутринта. „Нещо повече, дядо Еол: можеш да го отнесеш, ако желаеш. Все ми е едно. Искam само да бъда на сухо!“

Слизам долу: какво удоволствие да си на закрито, у дома си, всред открито море. Отварям бутилката коняк с три звезди, подарък от *Ла Грандиер*, и си наливам една голяма чаша...

Хапвам набързо, защото искам главно да си почина.

19 ч. и 10 мин. Буря. Прехвърлям се от леглото на левия борд върху това на десния.

Вихрушки. Проливен дъжд. Небето е ниско, цялото в облаци. Тъмна нощ. Курун се клати, заливан от вълни. Опитвам се да заспя, но не мога да мигна. Хубав 14-ти юли!

15 юли. Пътувам с кливер № 3, плоско натегнат. Буря. Силно развълнувано море. Дремя.

1 часа: една голяма вълна залива яхтата. В 1 ч. и 40 мин. също; в 4 ч. и 40 мин. отново.

На разсъмване небето има много лош изглед. Изпразвам водата от дъното. Корпусът е съвършено непроницаем, но малко вода се е оцедила от палубата, постоянно заливана от вълните. Клапата на трюмната помпа остана в ръцете ми, вече неизползуваема. Подреждам палубата. После се заемам да

приготвя дорадата. Има вятър и вълнение, но корабчето се държи добре; лошото е, когато някои големи вълни го заливат от време на време при отклонение към вятъра.

Приготвям изкусно рибата. Една част ще изям сурова с „митиари“<sup>[11]</sup>, от друго парче сготвям рибена супа, а останалото запазвам, за да го изсуша на слънце.

Обядът ми е готов, изтягам се за малко върху леглото на десния борд. След като се нахраня, смятам да щормувам: така ще бъда в по-голяма безопасност и яхтата ще се клати по-малко.

Към 13 ч. и 10 мин.<sup>[12]</sup> мислите ми се прекъсват рязко от силен трясък, а в същото време *Курун* е повдигнат от неудържима сила. Веднага, без страх, прецених положението. Едно от двете: или ще се обърна, или рубката ще се разбие! Съборен съм грубо на пода, обстрелван от най-различни предмети, между които и по-голямата част от книгите на библиотеката ми от левия борд. Виждам траекториите на всички летящи предмети, а в това време от илюминатора на кухнята, който бях оставил отворен (за проветряване), нахлува страхотна струя вода като от отворен водопроводен кран.

Обаче също така рязко както легна, *Курун* се изправи. Съвсем съм зашеметен. Под едното око имам синина, лицето ми е подуто, окървавено, но скачам веднага и се втурвам на палубата.

Водата, на височина на планшира, се изтича от шпигатите. Никаква авария. Всичко е в ред. Рангоутът малко се е разхлабил. Съдовете за вода са наскочили от гнездата си, улових един от тях в момента, когато се задържа върху планшира, спрян от леерите. Но не се бавя с това. Вече съм при рогатките<sup>[13]</sup>, снемам кливера. *Курун* застава бързо напреко на вълните и се носи с чудесна лекота, като оставя силни водовъртежи от поветрената страна.

Въпреки това четвърт час по-късно щормувам на ляв халс, след като с голяма мъка успях да извадя ветрило, макари и въжета от купчината изпадали материали в предното помещение!

Кабината представляваше жалка картина. Изцапани, скъсани, плаващи във водата книги, по всички ъгли разпръснати най-различни предмети, таблиците на *Фриокур*, затиснати зад кухненския шкаф; неща, които бяха сложени в кутията за моливи върху масата за карти, тоест опрени о задната страна на кабината, намирам в предната част до другия борд. По това съдя, че корабчето се е наклонило силно напред, преди да легне настрани. Блъскано повече отстрани, то вероятно е направило кръг!

Беше наистина отчайващо да се гледа кабината. Но веднага се успокоих и започнах да се усмихвам.

Тази случка ми отне охотата за ядене. Пък и приготвените ястия бяха изчезнали... Сигурно са паднали някъде в бъркотията. Отказах се да

подреждам, спасявах само най-ценното.

След обяд, оглеждайки продължително морето, видях две-три грамадни разпенени вълни, които ме накараха да се позамисля... Е да, едно малко корабче може чудесно да се преобърне. Разбрах го, докато се възхищавах от тези високи бели гребени. Бях допуснал много голяма грешка, като продължих твърде дълго да се спускам по вятъра. Предполагах, че съм в безопасност, но съвсем не съм бил. Един моряк никога не трябва да предполага, трябва да е сигурен<sup>[14]</sup>. Дядо Нептун ми бе изпратил предупреждение.

Ако бях на палубата, когато Курун се захлупи, сигурно щях да бъда изхвърлен в морето. Щях може би да го видя за последен път от върха на някоя висока вълна, преди да се удавя... Курун щеше да продължи сам, докато се разбие в някой архипелаг!

Известно време бях обзет от мрачно настроение, дори от отвращение. Помислих за миг да отида до Порт-Вила на Новите Хебриди, за да сложа в ред корабчето и да си почина малко. Представях си дори как прекарвам дълги месеци в Австралия... Но това беше краткотрайна слабост, която преодолях.

Щормувах до 19 юли. На 19 юли в 10 часа, след като свалих щормовото ветрило, потеглих отново на път с „малкия делфин“ и дяснобордовия стаксел. По-късно, в 11 часа, вдигнах „малката таитянка“.

Вятърът беше доста силен, а морето развълнувано; но времето беше поносимо. Бих могъл да тръгна дори два дни по-рано.

Трябваше да стъкмя ново въже за лага. Старото е прерязано сигурно от някоя акула, привлечена от винта, който е взела за парче хляб<sup>[15]</sup>, докато яхтата е щормувала.

Поправих трюмната помпа и подредих кабината. На мръкване видях нещо неприятно: някаква плаваща маса под водата. Може би удавник? Беше моето пеуе<sup>[16]</sup>, което бях сложил „на сухо“ на носа, а морето го бе отвлякло.

21 юли. Очаквам да се покажат Новите Хебриди. Според моите изчисления трябва да ги видя след обяд. Бях съвсем сигурен, че сушата е пред мене, но трябва още няколко мили видимост, за да ги забележа.

15 часа. През лявата стойка виждам суша: остров Аврора. Необходими са истински моряшки очи, за да се види тънката сива черта! И тя е все пак радост. Вятърът е незначителен, напредвам съвсем бавно. Поради това в 21 часа свалям всички ветрила. Реших да отида да спя, за да мога утре да тръгна отново на път при по-благоприятни условия, да вдигна всички ветрила и да стоя на руля.

22 юли. Облачно небе. Вихрушки. Дъжд.

Късно през нощта като че ли се оформи слаб вятър от североизток. Макар че будилникът иззвня рано сутринта, не се качвам на палубата. Времето ме отвращава. Така хубаво е долу на сухо. Съвсем не е приятно да се вдигат ветрила и да се стои на вахтената скамейка, когато те залива вода. Но скачам енергично. „Хайде моряко! Срамота е да се изтървава хубавият вятър!“ — биха казали старите ветроходци. В 4 ч. и 40 мин. тръгвам отново с предните ветрила.

Видимостта е лоша и макар че се е издигнала вече над хоризонта, сушата се вижда доста време след разсъмване.

Не ми се иска много да вдигам ветрила, но устройството на „малката таитянка“ е пригодено за други халсове и трябва да се смене. Все пак, за да мога да напредвам, в 10 ч. и 25 мин. вдигам нормалния грот. Скоро се показва остров Мералаба. За нещастие, върхът е обвит в облаци.

Към обяд минах на около три мили северно от остров Аврора.

Курун се движи с шест възла. Тъй като вятърът (сила 5) изглежда задълго установен, намерението ми е да стоя на руля до утре сутринта. После ще видим.

Маиво, или остров Аврора. Океан от дива, вълнуваща растителност. Не виждам никаква следа от човешки живот. Но съм доста далече. Небето е облачно. Буря над пустата земя. После краткотраен слънчев лъч. Меланезия...

Ето още едни острови, които много бих искал да посетя. С удоволствие бих се закотвил тази вечер в Лака Рере. Разправят, че туземците от острова идвали до водопадите и постоянно воювали. Но не вярвам много в кръвожадността на тези „диваци“, както впрочем и във вродената злина на когото и да е.

Остров Мералаба, или Звезден връх, авангард на островите Банк, се вижда много добре — голям конус, изплавал над океана като гигантска пирамида. За нещастие, върхът упорито се крие в облаци.

По брега на Маиво наблюдавам изключително красив прибой, напомнящ гейзер или фонтан на някой огромен кит.

Днес и дума не може да става за обяд. Вятърът духна от изток — трябва да се пътува. За малко оставям руля, за да сляза долу, но яхтата много бързо завива срещу вятъра. Между две такива слизания си приготвям все пак пукана пшеница с кондензирано мляко и нескафе, които изгълтвам, без да напусна руля.

Курун върви добре и аз съм доста доволен. След обяд виждам остров Аоба (от Новите Хебриди) и остров Гаца или Санта Мария (от островите

Банк). Преди полунощ оставям за малко руля и слизам да хапна нещо.

23 юли. На руля съм и умирам за сън. Тези нощни вахти са винаги тежки.

4 часа — заставам на дрейф, за да си почина. 5 часа: свалям всичко. Поспах малко. На разсъмване се появиха северните върхове на Еспириту-Санто, най-големият остров от Новите Хебриди, както и Гауа. В 8 часа при източен-североизточен вятър със сила 4 потеглям на път под предните ветрила. Намирам се на двадесет и шест мили северно-североизточно от нос Къмберланд (северозападно от Санто). Цирусите и облачното небе обещава вятър — какъвто ми трябва, защото нямам никакво желание да мухлясвам в Коралово море.

По едно време реших да вдигна стакселите-близнаци и оглеждам опасно извитата оковка. Както и очаквах, тя се строши, щом се опитах да я изправам. Въпросът е окончателно приключен. Не ще мога вече да плавам с попътен вятър, без да стоя на руля. Още един повод за грижи, загуба на време и допълнителна умора. Все пак в 10 ч. и 15 мин. вдигам „малката таитянка“ и така, на курс бакцаг, ще мога да плавам почти през целия преход в Коралово море.

На 24-ти вятърът се засили и няколко дни *Курун* върви много хубаво, но морето доста го измокри, защото имаше вълнение. Водата заливаше непрекъснато палубата, а илюминаторите и люковете трябваше да стоят затворени.

На 26-ти по обяд забелязвам промяна в цвета на морето — станало е маслинозелено, както при приближаването на Мартиника. Дали е от теченията?

Заобиколих отдалече, в северна-североизточна посока рифовете Ендиспансабъл (коралови формации, разположени на юг от Соломоновите острови). Многобройните чайки, които срещам, сигурно живеят там.

Курсът ми трябваше да мине тридесет мили южно от най-южната О.З. [17], разположена в южната част на архипелага Луизиада.

28 юли. Изпрах едни шорти, по моя метод: за да пестя вода, сапунивам първо със сладка вода, изплаквам обилно с морска вода, изцеждам и след това изплаквам с малко сладка вода, за да се махне солта. И така, пускам шортите да се изплакнат след яхтата, завързани със здраво въже. Но когато отидох да ги изтегля, на въжето нямаше нищо... Прегризала го е някоя акула!

29 юли. Продължавам, както всеки ден, безполезната, отчайваща, досадна борба срещу копровите буболечки. Те се настаниха на корабчето две-три седмици след пристигането ми в Таити. Оттогава броят им невероятно се увеличава. Невъзможно е да се отърва от тях, при все че често ги изстребвам. Прибягнах до всички средства: флайтокс, американски инсектициди, ДДТ, отровни теста. Много измират, но още повече остават. Тези животинки са изключително издръжливи (остават живи и след като са смачкани или разрязани на две) и необикновено подвижни. Нападнат всичко: книги, бельо, храна (невъзможно е да се опази нещо, ако не е херметически затворено). Най-много пострадаха плодовете и картофите, които трябва да се държат на открито. Истинска напасть на борда.

Тази вечер трябва да променя курса и да поема нов — начертания на картата: в посока север-65-изток, който завършва тридесет мили южно от нос Хууд, където смятам да се приземя. Малко съм на юг и ще трябва отново да хвана руля, за да поема на север. Но въпреки това от Санто съм изминал чудесен път. Изядох последния грейпфрут от Раиатеа.

30 юли. Вятърът отслабна и стана променлив. Вихрушки.

Трябва пак да управлявам. Сега няма да имам спокойствие до Порт-Морсби. Тази сутрин виждам чайки.

31 юли. Вихрушки и проливен дъжд; променлив вятър. Неприятно време. Вдигнах нормалните ветрила „Пемполез“.

През целия ден виждам птици. Днес няма да има ядене — трябва да се стои на руля.

1 август. Моето обядно определение показва, че съм близо до Нова Гвинея. Бих искал да я видя, преди да си почина, но след тази безсънна нощ умирам за сън.

След обяд вече не мога да издържам: заставам в дрейф, за да си почина.

В 16 часа тръгвам пак на път ихващам руля с курс право към сушата.

16 ч. и 50 мин. Едно голямо дърво се носи по водата. Не се вижда земя. Обаче аз я чувствавам — тя е напред. Зная също, че сега, през сезона на югоизточния пасат, е много замъглена.

В 18 ч. и 15 мин. сменям халса, за да не се озова през нощта много близо до сушата.

В 22 ч. заставам в дрейф на ляв халс, защото смятам да си почина до сутринта.

Тъй като днес не съм ял нищо, отварям няколко консерви<sup>[18]</sup>, за да не си легна с празен стомах.

2 август. Добре си отпочинах. Сънят е благодат!

При разсъмване се виждат високи върхове на север и североизток. Това е планинската верига Суен Стенли, чиито върхове достигат до 3500 метра височина. Поради разстоянието и видимостта нищо не мога да различа. Впрочем върховете се скриха, щом изгря слънцето.

В 7 ч. тръгвам пак на път, при източен-североизточен вятър със сила 3 бала. Пресичам много растителни остатъци, включително дървета. Това съвсем не съвпада с указанията за теченията, давани от различните мореплавателни източници. Ако течението отива към брега и вътрешността на Папуаския залив, откъде идват тези дървета?

9 ч. и 8 мин: на север се вижда земя, но не може нищо да се различи. Освен това резултатът от астрономическите ми определения се различава от зрителните наблюдения. Ах, тези красиви стрелки на теченията, начертани по морските карти! Без съмнение, течението при слаб вятър или затишие е различно от предизвиканото покрай брега от силен пасат (последното е по-добре оформено).

Пуснах въдицата да се влачи, след като я съоръжих наново — преди няколко дни я намерих пак скъсана. Приближавайки брега, искам да уловя нещо за обяд, защото водите тук са пълни с риба. Не се излъгах: веднага улових една дорада, щом я видях, че захваща. Друга риба следваше жертвата ми, докато я изтеглях, но една ми стига.

Ще се възнаградя за оскъдното хранене напоследък. Приготвям си една чиния със сурова риба, опичам друга част, а останалото оставям да съхне върху стойката.

На обяд съм на девет мили север-1/4-изток от остров Кутанс, но не се обременявам с астрономически наблюдения, тъй като това е първият ориентир от Нова Гвинея, който разпознавам със сигурност. Този остров — букет от дървета — приютава, както изглежда, безброй гълъби. Жалко, че нямам време!

До вечерта плавах покрай брега, като се отдалечих от едно Н.М.<sup>[19]</sup> Призори съм на по-малко от три мили от нос Хууд<sup>[20]</sup> и поемам към открито море, за да заобиколя със сигурност О.З. Нели.

Няколко часа по-рано бих отишъл с пълно доверие и желание да се закотвя само за през нощта в залива Хууд или Бигъл. По-късно в Порт-

Морсби научих, че съм имал щастие, като не съм отишъл, защото човек не можел да се довери на местните жители...

През нощта небето пламва от големи горски пожари.

Сутринта видях грамаден стълб дим, който се издигаше от земята, а през целия ден го виждах отдалече като облак. Дали не беше вулканично изригване?

3 август. В 1 часа, когато бях на руля, тежки изпарения откъм сушата изпълват ноздрите ми. Обичам да вдъхвам в открито море миризмите на девствени гори. Обонянieto на моряка, прекарал няколко седмици на море, е особено чувствително.

В 2 часа заставам в дрейф, за да си почина.

На разсъмване сушата се вижда добре, но е много замъглена и нищо не може да се различи със сигурност. Тази особеност на брега през периода на североизточния пасат прави мореплаването много трудно. Тъй като тук има няколко успоредни вериги от хълмове и планини, изгледът се мени много в зависимост от видимостта. Разстоянието и мащабът се определят мъчно. Един малък хълм може да бъде взет за планина... Пример за относителността на нещата.

Когато слънцето се изкачи над хоризонта, вятърът спадна, но времето е великолепно. Тихият океан иска да ме накара да съжалявам за него. Корабчето дори не се поклаща. Използвам това, за да изнеса да съхнат много предмети: книги, бельо, ветрила. Палубата прилича на сергия, а *Курун* изглежда много важен!

В лагуната има пирог<sup>[21]</sup>. Забелязвам само квадратните им ветрила, които отдалече приличат на вежи или кулички.

*Курун* върви бавно. Все пак към 16 ч. и 45 мин. отминавам нос Тупузели, който разпознах малко преди това.

Скоро виждам останките на товарния кораб *Прут* — но тогава не знаех, че са те. Видът на брега смущава — затова много внимавам.

В 17 ч. и 25 мин. виждам вехата на протока Базилик, през който се отива за Порт-Морсби. Но няма да пристигна по светло.

Няколко пъти се качвам на мачтата, за да добия представа за разположението на рифовете. Водата е прозрачна, но в тъмнината не ще мога да видя нищо. Барьерният риф е под водата, обаче поради хубавото време няма прибой. *Прут* се е качил върху коралите: излязъл е чудесно на док! В Порт-Морсби научих, че преди няколко месеца една нощ заседнал четирихиляден товарен кораб. При изключително модерните средства, с които разполагат съвременните кораби, такива злополуки не би трябвало да



стават. Но изглежда, че моряшкият усет е намалял съответно с усъвършенствуването на машините и уредите. В модерното корабоплаване понякога е достатъчно един от тези уреди да се повреди, за да загине корабът — това е данта, която се плаща на техническия напредък.

Поради настъпващата нощ пътувам много внимателно и в 18 ч. и 25 мин. заставам в дрейф пред протока.

Не съм подредил яхтата и не съм разгледал подробно картата. Запалвам фенерите и прибавям едно дебело въже към котвената верига — да е готова, ако се наложи да се закотвя, преди да стигна до мястото.

В 19 ч. и 30 мин. тръгвам. Течението ме е отнесло на запад, но съм точно в оста на протока.

Поради течението съм принуден да поддържам курса точно на изток. Скоро различавам светлините на створа и в 20 ч. и 05 мин. съм на траверс пред фара в протока Базилик.

Влизам в лагуната. От един кутер с бяла светлина на върха на мачтата някакви чернокожи ми викат нещо. Не разбирам какво ми казват. Питам ги на английски дали са пилотски кораб, но те гледат в недоумение и не ми отговарят.

Впрочем *Курун* под ветрила е по-бърз от техния кутер и аз ги оставям назад, като се насочвам към залива.

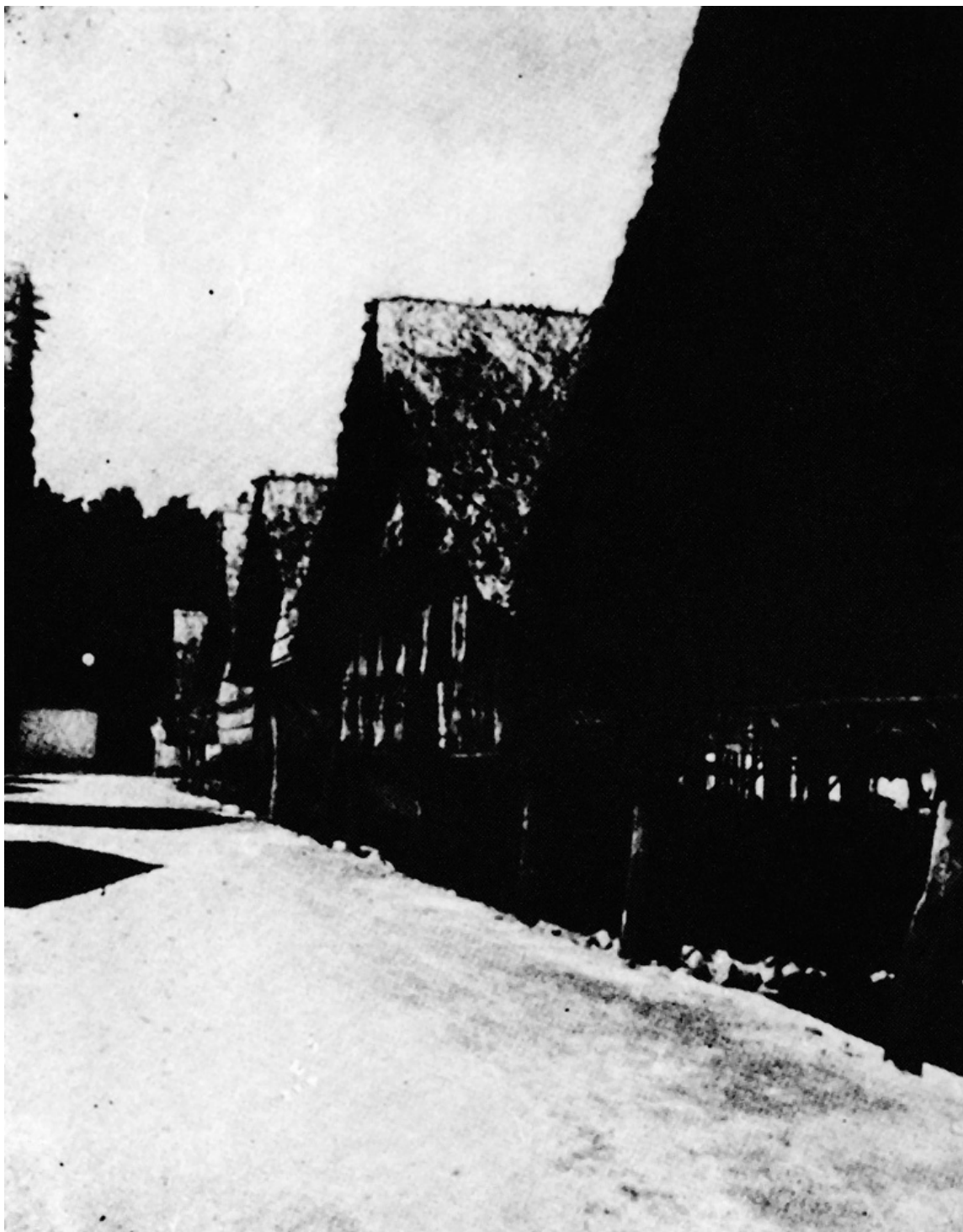
Заобиколих лесно рифа Логубу Моту Моту, после тръгвам срещу вятъра и вземам курс към пристанището.

Многобройни светлини осветяват Порт-Морсби.

Скоро попадам на завет и трябва да лавирам, за да стигна до края на пристанището.

Един голям, силно осветен товарен кораб е пристанал на кея. Адският шум от моторите му ме заглушава. Струва ми се, че се намирам в някой огромен завод.

21 ч. и 40 мин. — закотвен съм на два кабелта от брега. Изпитвам странно чувство от това, че съм застанал неподвижно върху огледално тиха вода.

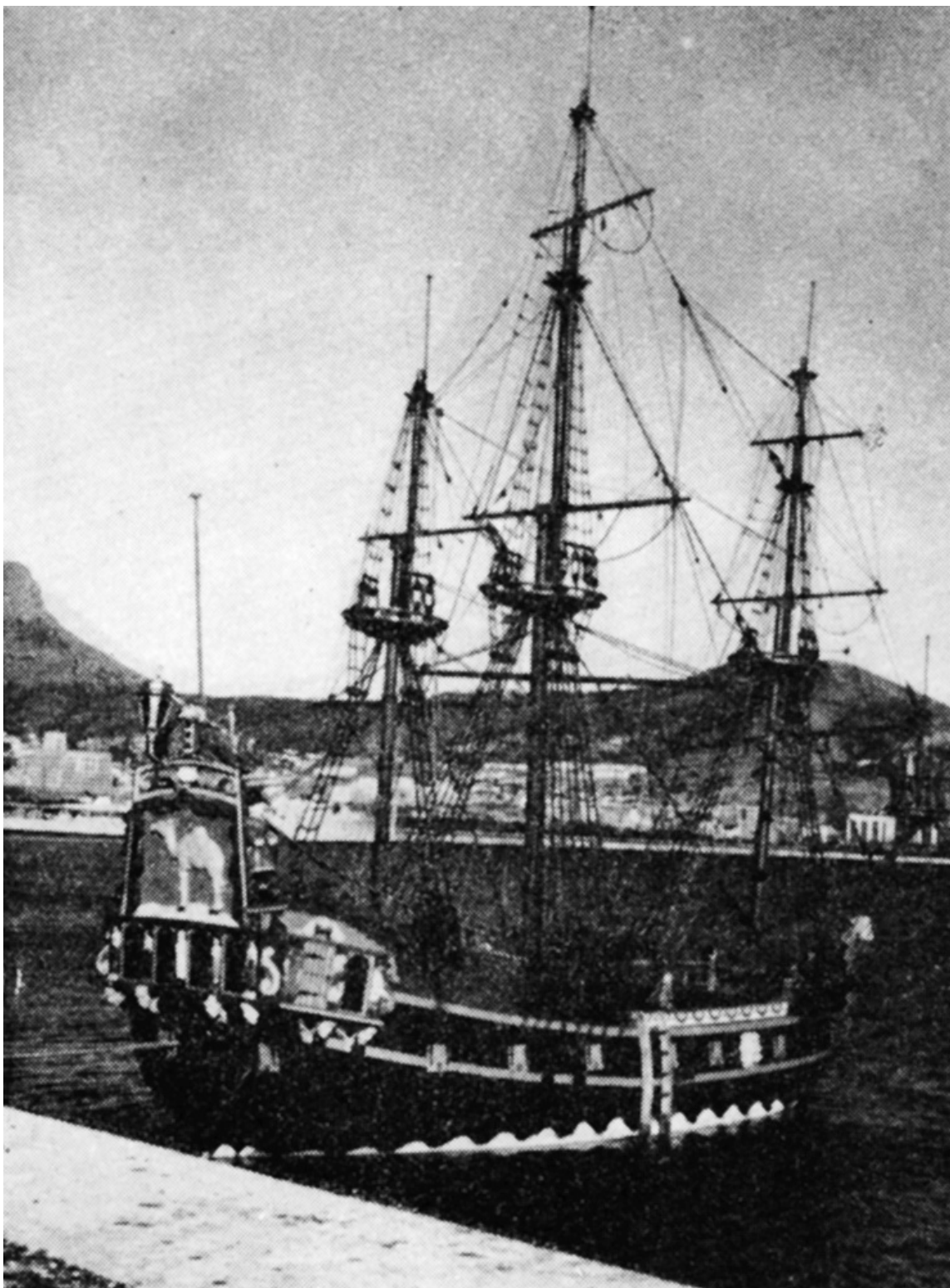


*Прикрытие за лодките в Хом Айланд (Коко Килинг*

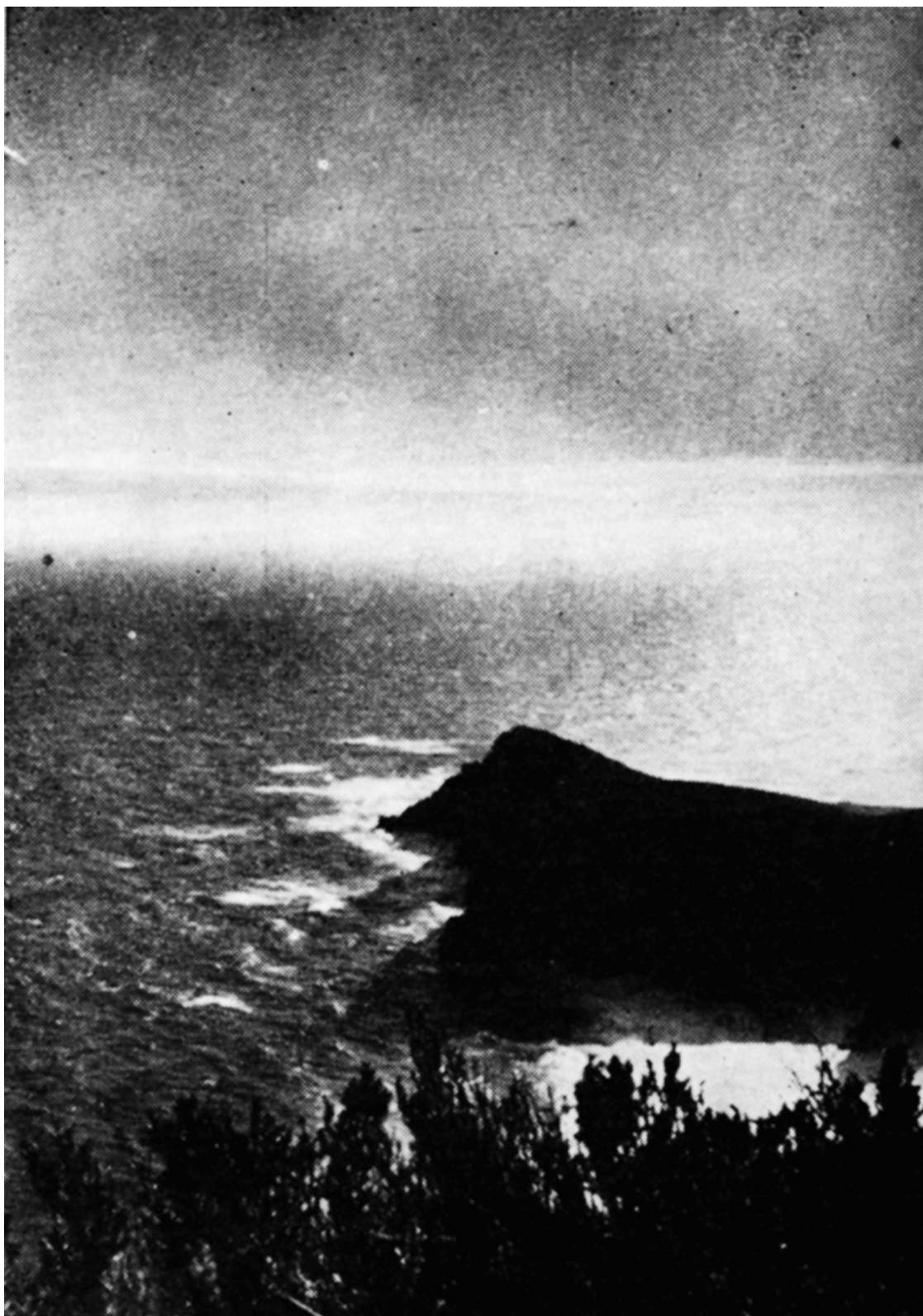
}



*Туземка от селото Чирия изработва грънци*



*Дромадерис, корабът на Ван Рибек, възстановен в Кейп*



*Нос Маклер (Добра Надежда)*

Преди да напусна Пора-Пора, предвиждах пътуването да трае четиридесет дни. Изминах разстоянието за тридесет и девет. Хубав преход!

Първото ми посещение на брега беше при капитана на пристанището. Пригответх се да изпълня обикновените формалности, но той се оказа английски джентълмен и не поиска да му показвам никакъв документ. „You are a yacht“<sup>[22]</sup> — каза той, като натърти на последната дума. За него това беше достатъчно. По същия начин ме посрещнаха и в митницата, където формалностите приключиха бързо и без усложнения.

Учудих се, когато видях, че в Порт Морсби има яхтклуб и малки монотипни яхти, управлявани от възторжени капитани. Приеха ме за „почетен член“ на своя клуб.

Всички тези състезателни яхти са от един клас и от същия тип като прочутите V.Y. от Сидней, но по-малки. Повечето са строени от любители.

В Порт Морсби останах една седмица — престой, посветен повече на Курун, отколкото на развлечения.

Порт Морсби — големият град на Нова Гвинея — е застроен върху два голи хълма и има няколко хиляди жители. Това е чиновнически и търговски град. Учудих се, когато видях по улиците туземки, облечени само с къса пола, боси, с голи гърди. Това прави странно впечатление в хубавите, модерни магазини, където продавачите са облечени по европейски. Но човек свиква много бързо и не обръща внимание на този контраст.

Възхищавах се на величествената осанка на туземките, на тяхното облекло в ярки цветове, на гривните, герданите, татуировките им.

Порт Морсби няма свой характерен облик. Срещу лагуната се простира хубав плаж.

Посетих туземното село Танубада. Войната е минала и от тук. По-голямата част от старото село е била опожарена. Останали са само няколко постройки на колове, запазили своята особеност, при все че са разнебитени и мръсни. Новото село е грозно и тъжно — дъсчени бараки с вълнообразни покриви, ръждясали вехти железарии, нечистотии и мършави, заядливи кучета, които ме нападаха.

Представих се на вожда — старец с жив поглед. В жилището му имаше неописуеми вехтории, включително един вехт безжичен телеграф. Обясних му, че идвам отвъд моретата, че пътувам сам на кораба си, че последният ми преход е траял повече от месец, но той, изглежда, не можа да разбере всичко.

Посетих и католическата мисия в селото.

В Порт Морсби идват често туземни пирогии. Те са прочутите лакатои — дълги, красиви пирогии, повечето двойни: катамарани. Някои имат само



един балансър. Те са почти същите, каквито са били и в далечното минало. Стъкмени са с едно квадратно ветрило. За нещастие, прекрасните ветрила от рогозка във формата на полумесец са изчезнали от този район<sup>[23]</sup>. Сегашните ветрила са от вехти чували, покривки или тъкани, съединени как да е. Специалният плат за ветрила би бил много скъп за туземците.

Тези лакатои<sup>[24]</sup> лесно достигат, дори надвишават десет възла и могат да задминат коя да е състезателна яхта.

Останах приятно изненадан, че противно на съвременните полинезийци, папуасите са останали моряци. Те имаха стотици пирого, с които плаваха. Понякога разговарях с някои туземци, дошли в града да търгуват. Те стояха с часове неподвижно в лодките заедно с жените си, като дъвчеха арекови орехи, посипани с негасена вар, която държаха в кутийки. (От нея устните им добиват кървавочервен цвят). Опитах този прочут орех, рядък и много скъп, но не ми хареса. Вярно е, че бетелът изисква специално приготовление.<sup>[25]</sup>

Един ден, когато бях на улицата, до мене спря внезапно джип, отгдето ме попитаха: „Вие ли сте французинът?“

Човекът на волана — с прошарени коси, дълъг панталон, малък виолетов нагръдник — беше папският викарий на Нова Гвинея, монсеньор Сорен.

Веднага бях очарован от симпатичния му младежки вид. Той ме запозна с прекрасното и малко известно дело на френската мисия в Нова Гвинея.

Тъй като настояваше да отида в Юл Айланд,<sup>[26]</sup> — центъра на католическата мисия — реших в края на престоя си да приема любезната покана.

На корабчето имах много работа: проверка на такелажа, на ветрилата и така нататък. Трябваше да се поправят и оковките на стакселите близнаци. Благодарение услужливостта на един член на яхтклуба — специалист по ковачество, за четиридесет и осем часа получих нова оковка. Той ми изработи и две малки метални части, които позволяват да закрепям на върха на мачтата една макара за фала на малкото триъгълно ветрило.

Напълних резервоарите си с прясна вода и с гориво. Но, за нещастие, при снабдяването с пресни продукти срещнах затруднения. За мое изумление те липсваха в Порт Морсби. Всички храни идваха замразени от Австралия: яйца, месо, риба, дори зеленчуците и плодовете. В хубавите големи магазини беше невъзможно да намеря банани. Най-после успях да си купя от една пирого — съвсем дребни, с кора, намирисваща малко на „негър“, но с несравним вкус.

На 11 август в 13 ч. и 20 мин. изтеглих котвата и потеглих под всички ветрила при умерен южен–югоизточен вятър.

След като минах протока Логобу Моту Моту, поех остро срещу вятъра, тъй като при излизането вятърът беше насрещен. Въпреки вълнението, една малка монотипна яхта от клуба ме придружаваше.

Пред рифа на остров Ханудамава направих завой; с още един едва се избавих от плитчините Аракути, разположени пред плажа на Порт Морсби. С добре издути ветрила, пирогите застигат като светкавици *Курун*. Човек гледа с възторг тези буквално летящи по морето лодки. Папуасите ми махаха приятелски; струва ми се, че и те изпитваха опиянението на ветроходството.

Отново направих завой близо до остров Манубада и в 15 ч. и 10 мин. бях в протока Базилик.

За да отида до остров Юл, можех и да не излизам от лагуната, която се простира на север, но без карта не беше разумно да мина по този път, макар че беше по-кратък.

Заобиколих отдалеко рифовете и с курс северозапад отминах остров Дауго, после остров Идиа, около който летяха птици.

Наблюдавах необикновено красив слънчев залез (залезите по новогвинейския бряг са прочути), истинска феерия от високи облаци.

При все че имаше луна, и дума не можеше да става да се закотвя посред нощ до остров Юл. В 23 ч. заставам в дрейф северозападно от нос Сюзлинг.

Бях доста далече от брега и можех да спя спокойно — легнах си малко след полунощ.

На разсъмване ясно различавам острова. В 7 ч. и 45 мин. потеглих при слаб североизточен вятър, с курс към южния вход на Хол Саунд. Така се нарича заливът на остров Юл.

В 10 ч. и 37 мин. минавам близо до единствената вежа, посочваща южния канал. Нямах карта, но дъното се виждаше отлично през бистрата вода и не можех да имам изненади. Продължих своя път и четвърт час по-късно се закотвих на един кабелт пред вълнолома на френската мисия в Пор-Леон.

Мисионерите бяха предизвестени за пристигането ми. Аз от своя страна бях вдигнал трибагренника, защото знаех, че пристигането на френски кораб в Юл е необикновено събитие.

Млади папуаси дойдоха да ме вземат със сал с едно гребло и дълъг прът. Поради течението излязохме трудно на брега.

Престоят в Юл беше сериозно нарушаване на програмата ми, но щях да съжалявам, ако не бях отишъл. Забавих се всъщност само с два дни и



половина.

В края на миналото столетие мисионерите от Сакре-Къор в Исудун се установили след много трудности на Юл Айланд. Мисията била основана първоначално на Фърздеј Айланд, в югозападната част на входа за Торесовия проток — там се е подготвило духовното завладяване на Нова Гвинея.

В Нова Гвинея още има истински „диваци“. „Дивакът“ такъв, какъвто се среща сега по земята, и „цивилизованият“ представляват две различни еволюции, всъщност две посоки в развитието на Човека.

Тези еволюции са изминали твърде различни пътища: по-„интелектуален“ у цивилизования човек, по-„инстинктивен“ у дивака. Всеки е забравил посвоему произхода си, но изучаването на „дивака“ от „цивилизования“ би могло да му даде повод за плодотворни размишления.

В Юл има и монахини. Тяхната приемна беше като всички други във Франция — с добре излъскан паркет, добре подредени столове, спокойна и отморителна атмосфера; а при това бяхме в една от най-дивите области на земята.

С много редки изключения „сестрите“, както и „отците“, не се връщат никога в Европа. Старшата монахиня бе прекарала петдесет години в Нова Гвинея! Срецнах една калугерка-ирландка, пристигнала отскоро в мисията. Тя беше млада, представителна, много красива, но по лицето ѝ имаше вече следи от уморителната работа и лошия климат.

Мисионерите напомняха малко заселниците в Галапагосите, само че имаха и религия.

Юл е център на мисията — истински малък град. Колко е чудно да видите непосредствено до девствена гора една електроцентрала, техническа работилница, ковачница, дърводелска работилница, печатница, дори корабостроителница! Мисията притежава цяла флотилия: лодки, баржи, шлепове, дори крайбрежен кораб.

За да се ръководи цялата тази организация, са необходими мозък и ръце. В мисията имаше и три светски лица: двама французи, дошли доброволно за десет години, и един австралиец, командувашъ крайбрежния кораб.

Разходих се по крайбрежието до привлекателното туземно село Кириа. Разположени до самото море под кокосови палми, неговите къщи са в местен стил, без ужасните покриви от вълнообразна ламарина. Туземците са

запазили облеклото или по-скоро полуголотата на острова. Жените носят поли от листа.

За разлика от Танубада, в Кириа е чисто и подредено. Горният край на плажа беше пълен с пирогии. В това село правят и грънци.

Монсеньор Сорен предложи да се организира в моя чест един излет, за да посетим предшественика му, монсеньор дьо Боаменю — оттеглил се сега във вътрешността на големия остров. С удоволствие бих отишъл да поздравя този френски мисионер, бретонец от Сен Мало, посветил целия си живот на Нова Гвинея. За нещастие, за да отидем до там, трябваше да пътуваме няколко дни, а моето време беше много ограничено.

Общо взето, Нова Гвинея е твърде малко позната. Тя е най-големият остров на земята, като се изключи Гренландия. Върховете на грамадните ѝ планински масиви се издигат до 5000 м височина, а обширните девствени гори се простират на 2350 км.

Изглежда, че белите хора не са се настървили да експлоатират природните ѝ богатства. Тук е любимото място на великолепните райски птици.

На разочарованите, които биха желали да се върнат към първобитния живот, тази страна може да се препоръча много повече, отколкото френските владения в Океания. Веднага трябва да добавя, че такова връщане не е съвсем безопасно: ловци на човешки глави все още съществуват...

---

[1] След вдигането на големия кливер свършвала всяка връзка със сушата. Останалите моряшки дългове се смятали платени. — Б.авт. ↑

[2] Вълнението огражда острова. В областта на островите промяната в посоката на вълнението може дори нощем без никаква видимост да подсказва на моряка близостта на суша. — Б.авт. ↑

[3] Гик за предните или допълнителните ветрила. — Б.пр. ↑

[4] Westward Ho!! (анг.) — Към запад, ура! — Б. ред. ↑

[5] При потеглянето от Таити имах три гафела: едни голям за *Александрина* и два малки за *Пемполеза*. — Б.авт. ↑

[6] От триене върху мачтата. (Устройството беше опитно). — Б.авт. ↑

[7] Всеки 150 променям часа на корабния часовник. За сведение: меридианната височина сочи винаги точно 12 часа по обяд, местно време. — Б.авт. ↑

[8] Оковката се е освободила и се е осукала, въпреки здравината си. Ако спирачната гайка беше на мястото си с един шплент, инцидентът щеше да се избегне. Забравил бях да я сложа. — Б.авт. ↑

[9] Гумиран панталон. — Б.авт. ↑

[10] Къса остра тояга, предназначена за изваждане на големи риби. — Б.авт. ↑

[11] Полинезийско ястие с лимонов сок и кокосово мляко. — Б.авт. ↑

[12] Тогава се намирах приблизително на 120 мили североизточно от островите Фиджи. — Б.авт. ↑

[13] Устройства за закрепване на въжета. — Б.пр. ↑

[14] Нека други се поучат от случая. В буря не трябва никога да се спущаме по вятъра. — Б.авт. ↑

[15] Впоследствие, когато яхтата биваше на дрейф или напреко на вълните, прибирах лага, за да предотвратя повтарянето на този инцидент. — Б.авт. ↑

[16] Таитянска рогозка. — Б.авт. ↑

[17] Опасна зона. — Б.авт. ↑

[18] Много рядко ги употребявам: те са съмнителна храна. — Б.авт. ↑

[19] Несигурно място. — Б.авт. ↑

[20] На петдесет и една миля приблизително по права линия от Порт-Морсби. — Б.авт. ↑

[21] Брегът е защитен от бариерен риф — още една опасност за нощното мореплаване, тъй като той е често под водата. — Б.авт. ↑

[22] You are a yacht (анг.) — Вие сте с яхта. — Б.авт. ↑

[23] Може би още съществуват в някои по-диви области. — Б.авт. ↑

[24] Можях да измеря една от тях, която беше в строеж — 13 м и 14 см дължина, 0,53 ширина. Корпусът, издълбан от цяло дърво, беше само 0,43 м дълбок, но почти винаги прибавят и допълнителни дъски, за да се увеличи свободният борд. Работата се извършва с тесла и ме изненада със съвършенството си. — Б.авт. ↑

[25] Листа от бетел, арекови орехи, негасена вар, тютюн и пипер. Употребата на тази смес е вредна за зъбите и притъпява вкуса. — Б.авт. ↑

[26] На около шестдесет мили северозападно от Порт Морсби. — Б.авт. ↑

## XIV

# ОТ НОВА ГВИНЕЯ ПРЕЗ ТОРЕСОВИЯ ПРОТОК ДО КОКОСОВИТЕ ОСТРОВИ

14 август. Тръгването ми от Юл е определено за днес.

Вчера в Кириа поисках от туземците и те обещаха да ми донесат два грозда неузрели банани и петнадесетина кокосови орехи. Никой не дойде... Ето защо „отците“ ме посъветваха да почакам завръщането на сестра Габриела (бретонка от Пенмарк), заминала „на пазар“ в Голямата земя — интересна експедиция, разбира се, с лодка, по реки, пълни с крокодили, в сред разкошна растителност.

И така моето заминаване се отлага, докато се завърне моторното корабче на мисията. Правя последни приготовления на *Курун*. За да се разходя между рифовете на Торесовия проток, всичко трябва да е безупречно: и ветрила, и такелаж.

Попълних запасите си от сладка вода. Носех я чак от мисията — доста далече от пристана. Едно туземче ми помагаше при тази уморителна работа.

Отец Вилем нареди да ми доставят цяла купчина кокосови орехи и малки лимони. Но тъй като лимоните бяха доста узрели, девойчетата от мисията отидоха да ми съберат други. Две черни момченца ми ги донесоха с лодка — те са много любопитни и гледат с възхищение *Курун*.

Отец Гremo — домакин на мисията — накара да ми препекат половин дузина двойни хлябове. Когато се върнах вечерта на яхтата, намерих цялата кърма, затрупана с най-различни плодове и зеленчуци.

Всички бяха много добри към мене: сестрата готвачка се погрижи да ми приготви чудесни сладкиши, други искаха да ми изперат дрехите, а монсеньор Сорен, току-що пристигнал от няколкодневна обиколка, ме изпрати до кея с яркозеления епископски джип...

Над Саунд Хол има великолепна луна. Ясно се вижда черната маса на величествената гора в Голямата земя. Едва уловимият полъх на мирикини<sup>[1]</sup> дори не набръчква идеалната вода на Саунд, гдето Курун е кацнал неподвижно като голяма нощна птица.

Изтеглям малката лодка на палубата, после вдигам ветрилата. Полунощ. Изваждам котвата. Но бризът е спрял. Нямам достатъчно ход, за да управлявам, и се страхувам, че течението ще ме отнесе върху останките на кораба, потънал някъде из тия места. Затова след малко се хващам за една баржа, закотвена наблизко. Пускам се при слаб повей от североизток. Вдигам стаксела. Но течението продължава да ме носи успоредно на брега. Излизам трудно от Пор-Леон.

Остров Юл е обграден от опасен коралов риф. Никакви фарове. Нямам подробен план, а само една обща карта, където Юл е даден много малък и почти нищо не се разпознава.

Като се опасявах да не бъда отнесен върху рифа, останах известно време в дрейф с приспусната котва.<sup>[2]</sup> После, при едно подухване на бриза, изтеглих котвената верига и успях да се отдалеча.

1 ч. и 23 мин. Вехата, която бележи западния вход на протока, се вижда наблизко. Пред мене е открито море!

През цялата нощ стоях на дрейф, а от време на време, когато подухваше вятър, управлявах. И дума не можеше да става да си легна — бях много близо до брега, затова останах на палубата.

Когато се разсъмва, сушата все още се вижда добре: остров Юл и хълмовете по северния бряг на Голямата земя.

Към 8 часа духна съвсем слаб вятър, който ме отведе на пет мили югозападно от южната вежа на Саунд Хол. Стъкмяването се напруга поради голямото вълнение от юг.

Към края на сутринта вятърът като че ли се установи.

Обядвам на руля с плодове; основното ястие беше половината на едно огромно папае, подарък от монахинята-готвачка.

След обяд вятърът бързо се засили и се ориентира към североизток — това е така нареченият „баура“ на папуасите.

Този ден беше много важен момент в историята за плаването на Курун: приложих на практика автоматичното управление при курс бакцаг, което опитах през последния преход, но сега го обединих с нормалните ветрила<sup>[3]</sup>. Така яхтата се управлява сама, но трябва да поддържам много точно курса, за да мога утре да се приземя на Блай

Ентрейнс — при входа на Торесовия проток. Затова често помагам на руля.

Отново съм попаднал в мощния пасат от последния преход. *Курун* се люшка и залива. Водата плиска и моето лице. Не мога дори за малко да си отдъхва от тази стара проклетница — морето.

Една вълна изхвърля върху палубата дузина доста едри калмари.

Вятърът е много силен и в 17 ч. и 10 мин. навивам два пъти грота. Малко по-късно се наложи да направя още две навивки.

Полунощ. Облачно небе. Морето е бурно. *Курун* се клати, вълните го заливат. Не мога да си легна — трябва внимателно да поддържам точния курс.

Ако и утре времето е такова, пристигането ми до входа на канала ще бъде интересно.

Отдавна и дълго бях изучавал този прочут проток, твърде опасен за един обикновен ветроход, а за самотните мореплаватели още по-мъчен, защото изисква постоянно внимание. С двама добри моряци на борда и при хубаво време това е сравнително лесна работа, но за сам човек е мъчно.<sup>[4]</sup>

16 август. *Курун* се впусна в нощта към края на Големия бариерен риф — това единствено в света образувание от коралови рифове, дълго приблизително две хиляди километра и преграждащо достъпа до източния бряг на Австралия. Тези рифове, които се подават много малко от океана, а някъде са и под водата, се виждат само от съвсем близко разстояние и са много голяма опасност за мореплаването.

Изтягам се за малко на леглото, но правя усилия да не заспя и постоянно гледам компаса<sup>[5]</sup>.

Когато се качих на палубата, видях с изненада една от пеликаноподобните чайки, кацнала върху рубката. Дали бе дошла да си почине или да си грабне някой калмар, който съм забравил да хвърля в морето? Когато отварям люка, тя излита, като пляска с крила.

На разсъмване небето е съвсем облачно, видимостта много слаба. Вихрушки. Бурно море. Свит във влажното противодъждовно облекло, управлявам с най-голямо внимание. Бързо се приближавам до Големия бариерен риф. Страхувам се, защото зная мястото си само по

приблизително изчисление, а теченията може би са ме отклонили. Няма нито една звезда, за да направя определение. Оглеждам внимателно морето и търся някакъв знак. Нищо. Нищо. А *Курун* лети с голяма скорост...

Решавам, ако до обяд не видя нищо, да застана в дрейф, за да меря дълбочините и да чакам някаква възможност за определение.

Проклети рифове. Дали няма да ги видя едва когато се кача върху тях?

9 ч. и 15 мин. Малка, сива вертикална черта, леко към десния борд. Не мога да повярвам: дали не е някой кораб? Не, това е вехата Кей Брямбл, отбелязваща северната част на Блай Ентрейнс — определения път, по който трябва да мина, за да пресека Големия бариерен риф. Намирам се на около пет мили от вехата.

Никога не съм изпитвал такова силно вълнение при приближаване на бряг. Да пристигнеш ей така, „на късмет“ до целта, сред Коралово море, при такова време! Сигурно и старият Нептун е държал руля заедно с мене...

Водех корабчето си по интуиция. Няколко мили по на север или по на юг и щях да мина встрани... да попадна върху Големия бариерен риф с безбройните безименни рифове!

Многобройни птици и делфини идват около *Курун*, като че да го приветствуват. Скоро различавам пясъчната банка на Кей Брямбл, после Черните скали — там се разбиват вълните. Гледката е вълнуваща и зловеща.

10 часа. На около миля и половина южно от Кей Брямбл<sup>[6]</sup> променям курса и започвам минаването на прочутия проток, в който ще видя остров Стивънс — отстоящ на около тридесет мили. Управлявам внимателно, като държа Кей Брямбл под същия ъгъл: това е точният метод, за да се следва прецизно курсът.

11 часа. Кей Брямбл се загуби от погледа ми. С навлизането в Североизточния канал силното вълнение на открито море намалява, но вятърът не е утихнал и *Курун* се клати жестоко. Дори с четирите навивки на грота е пренапрегнат.

Минах близо до един грамаден, съвсем черен дънер, който се носи по течението вертикално и ту се показва, ту изчезва под водата. Същинска стеноломна греда — може да причини сериозни неприятности на някое малко корабче.

13 ч. и 10 мин. Виждам остров Стивънс. Отправлям се към него и скоро различавам големия риф, на който лежи почти съединен с остров Кямпбел.

Остров Стивънс е добре залесен и има приятен изглед. Виждам две-три къщи, но никакво човешко същество.

Отлив. Пътувам успоредно на рифа — очарователно място за тези, които обичат да се разхождат по плажовете... Пресмятам дори възможностите за закотвяне, но духа един проклет пиол<sup>[7]</sup>, има много силни течения, а освен това и приливи и отливи. Закотвянето тук не би било никаква почивка.

Една птица се опитва да кацне на *Курун*, но безуспешно. Вятърът духа с голяма сила и няколко пъти я отнася като перце — тя не може да улучи корабчето и пада във водата. След последното падане вече не я видях.

Продължавам към остров Делримпл. Смятам да стигна там през нощта и да застана за няколко часа подветрено на дрейф. След това да тръгна, да стигна призори до Кокоанът Айланд и по този начин да изляза от Торесовия проток късно след обяд. (Всъщност възнамерявах след Кокоанът да пътувам нощем, което не беше много благоразумно).

В 17 ч. и 30 мин. остров Делримпл се вижда. Приближавам бързо и скоро забелязвам страшния риф, който обгражда острова от североизток. Според лоцията на изток трябва да има някакво село, но не виждам нищо. Приближавам на няколко кабелта до стръмния западен бряг. По плажа подскача куче, но нито следа от хора. Не смятам да се закотвям. И без това е много дълбоко — тридесет и три метра.

18 ч. и 40 м. Заставам в дрейф подветрено на острова, но без да се приближавам — не искам да „остържа“ рифовете. Голямото ветрило е вдигнато и често правя завои, за да стоя на завет.

Не мога и да помисля за някаква почивка. Опасният риф Уориър се намира на пет мили подветрено от мене. Вятърът е силен, течението също.

Между два завоя подреждам, хапвам малко, преглеждам внимателно картите и морската документация. Смятам да тръгна отново на път към един часа сутринта.

Неочаквана неприятност: когато натяха кливера, фалът се скъса<sup>[8]</sup>. За да прекарам нов фал, трябваше да се изкачвам два пъти на върха на мачтата, при което поради рязкото клатене си издрах краката.



Духа силно, но има хубава луна. Черната маса на остров Делримпл, покрита с дървета, се вижда добре. Струва ми се, че ще мога лесно да продължа пътя.

17 август. 1 ч. и 30 мин. Потеглям отново на път. В 2 ч. и 35 мин. се показва остров Ренел, а в 3 ч. и 10 мин. остава зад левия траверс. Преминават няколко вихрушки.

На остров Арден има фар, но го виждам едва в 4 ч. и 20 мин. В 5 ч. минавам покрай острова на съвсем близко разстояние. Умирам за сън. Това е третата ми безсънна нощ. На крак съм от седемдесет и два часа, но се разтърсвам енергично: „Сега не е време да се спи!“ и продължавам пътя си, който минава между островите Робъртс и Дъв, а на разсъмване трябва да ме доведе до остров Кокоанът.

На моменти (само за няколко секунди) заспивам на руля, въпреки усилията на волята, и съм се спуснал много поветрено.

Към 5,30 ч. една грамадна вълна с разпенен гребен като при прибой идва успоредно на Курун. Разсънвам се изведнаж и веднага подлагам към нападащата вълна кърмата на кораба, който я възсяда чудесно, без да плисне вода на палубата. А пък уж съм далече от прибоите!

Ох, този сън! Но да заспя, значи да загине корабчето. За да стоя буден, си удрям юмруци, бода краката си с острието на ножа. „Хайде, моряко, дръж се!“

На разсъмване виждам остров Робъртс, скоро след това и остров Кокоанът. В 6 ч. и 40 мин. съм на траверс на остров Робъртс. Хубаво би било някой ден да посетя тези красиви малки островчета с богата растителност и ослепително бели плажове.

Духа много силно. Морето има великолепен бледозелен цвят, изпъстрен с пяна.

Поемам курс към Кокоанът, сякаш възнамерявам да отида там. Когато приближих, забелязвам човешки фигури, които отиват към плажа. Сигурно идват да видят пристигането на това малко, бързо корабче с червени ветрила.

Виждам ясно един голям закотвен кутер, а близо до брега друг по-малък. Жербо и Бернико смятат това котвено място за много лошо. Но

тези два кораба изглеждат всъщност спокойни и в безопасност — едва се помръдват, при все че пасатът духа с все сила.

Иска ми се да се закотвя, за да си почина малко. Не се решавам. Бързам да изляза от протока. Мисля си: „Довечера ще бъда в Арафурско море — далече от последните опасности. Ще започна да щормувам и най-после ще мога да спя.“

И така — продължавам. В западния край на острова на плажа, далече от водата, има извадени лодки.

Курс към Трите сестри. Вятърът е извънредно силен, видимостта посредствена — всичко е като в мъгла.

Отначало управлявам доста срещу вятъра, после — тъй като имам възможност да варирам до няколко четвърти — поемам курс почти точно към носа, който трябва да заобиколя. Пясъчната банка заема източния край от северния риф на Трите сестри. Не след много време Кокоанът изчезва зад замъгления хоризонт. *Курун* силно се клати от страхотните вълни, които го заливат щедро. Не очаквах такива тежки условия — мислех, че островите и рифовете ще пазят завет и морето няма да се вълнува.

Появяват се черни скали — в североизточния край на пясъчната банка. Ето и вехата, отбелязваща мястото, което трябва да заобиколя.

Спускам се малко по вятъра, тъй като морето е ужасно развълнувано и не мога да напредвам срещу него. Пресилвам *Курун*, като натягам шкотите до крайност. Цялата палуба се залива от вълни, фалшбордът изчезва под водата, ветрилата се мокрят до върха. Никога кутерът не е бил така блъскан. Седя във вода, цял измокрен, но това е без значение. Друг избор нямам.

Курс след курс, опитвам се да напредна срещу вятъра. Нищо не става. Предните ми ветрила работят лошо.

По едно време ме обзе безпокойство, че ще бъда изхвърлен на брега. При такова време нямах дори надеждата, че ще мога да се задържа с котвата. Отправих се към Кокоанът, който се показва отново. Вълнението намаля. После се върнах пак към хаотичните води. *Курун* отново се напруга. Струва ми се опасно да отивам по-далече и да правя отново завой.

Изглежда, че ще се наложи да се върна на Кокоанът, но не мога да се примиря с това.

В наводнената кабина разглеждам отново мократа карта. Има един проход между Трите сестри и рифа Дънджинес. Този път се използва рядко, но след трезво размишление решавам да мина през него.

Поемам курс към южната част на остров Лонг, който се очертава скоро на хоризонта. Изцяло залесен, той изглежда така привлекателен, че по едно време помислих да отида да се закотвя на завет до брега му. Но лоцията посочва хубаво котвено място в Маунт Ърнест Айланд. Поставям си за цел да отида до този остров, тъй като тази вечер не мога вече да изляза от Торесовия проток.

Оставям зад себе си високия, покрит със зеленина, остров Сел, и поддържам курс към острия връх на Маунт Ърнест.

Пътувам с добра скорост. Минавам между острова и малкото островче Пекнакар, после се приближавам до брега, като наблюдавам оцветяването на водата. Дори на завет до острова има вълнение, а откъм върха идва силен вятър.

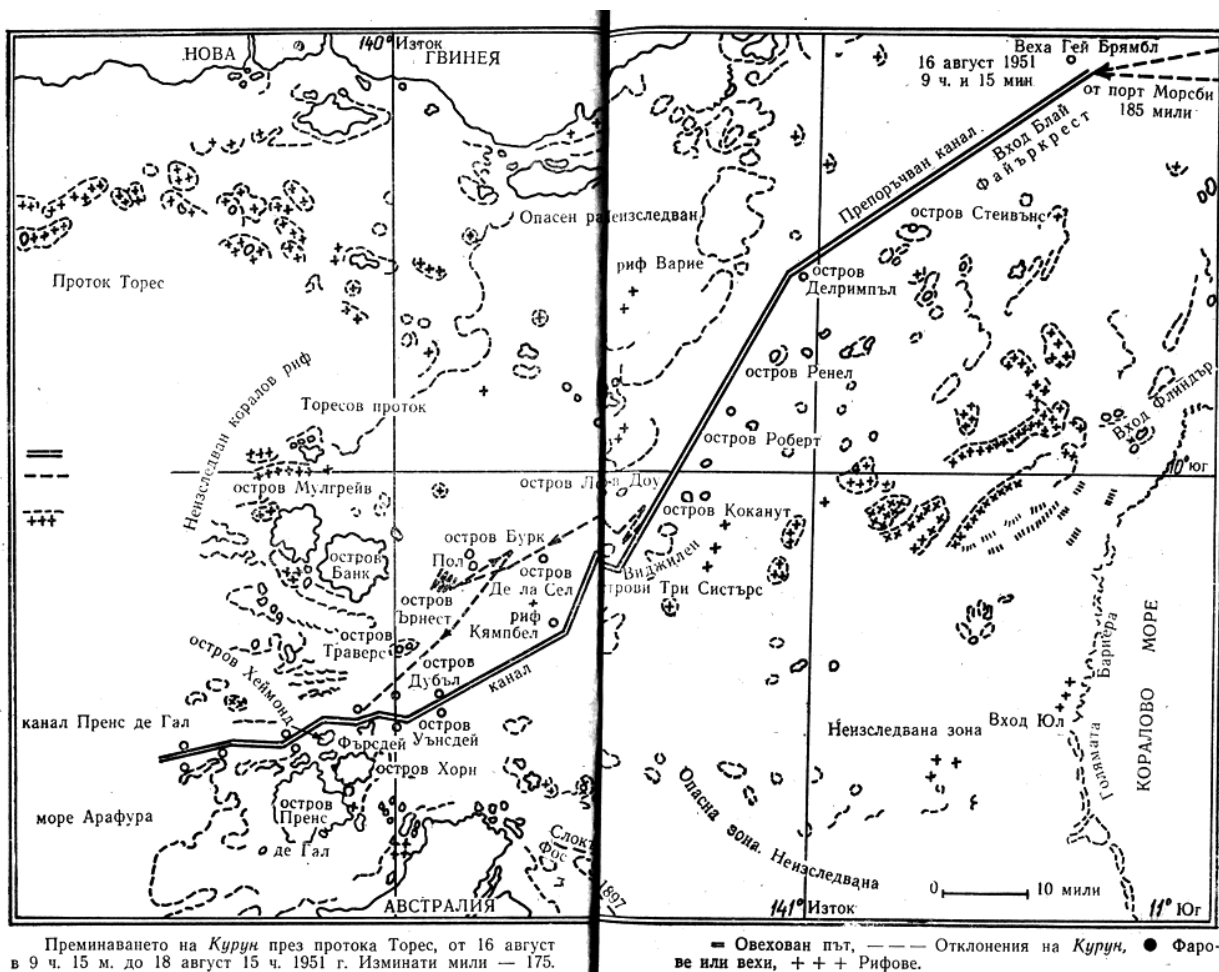
Не зная какво да правя. Вместо да се закотвям, няма ли да е по-добре да щормувам тази нощ? Придържам се обаче към първото си решение и отивам да се закотвя към северозападния бряг на острова, на около 500 м от рифа, където водата е най-тиха. Часът е 15 и 40 минути.

Под влияние на течението *Курун* се върти около веригата си, затова бързо снемam ветрилата.

Отлив е — зад ръба на рифовете се открива обширно пространство. Пред няколкото къщи са извадени на сухо лодки. Сигурно не е лошо да се живее тук, въпреки силния вятър.

Подреждам палубата и си приготвям закуска. После възнамерявам напълно заслужено да си почина след осемдесет и четири часовото бодърствуване.

Струва ми се, че корабът не е зле на това котвено място, макар че от време на време веригата се натяга рязко. Заспах късно като пребит върху мокрото легло. Но не за дълго!



Преминаването на Курун през протока Торес, от 16 август в 9 ч. 15 м. до 18 август 15 ч. 1951 г. Изминати мили — 175. Легенда: — Овехован път, — — — Отклонение на Курун, • Фарове или вежи, + Рифове.

22 ч. и 40 мин. Събуждам се. Интуиция? Струва ми се, че котвената верига е много натегната. Слагам един пуловер и се запътвам на палубата, за да удължа веригата. Точно когато се изкачвах по входния трап на кабината — прас! Това е то, скъса се! Тичам на носа — веригата наистина е скъсана: желязо, дебело 13 мм.

Отчаян съм. Котвата и хубавата ми калибрована верига са загубени. Още преди Курун да се понесе на дрейф, без да губя нито секунда, веднага определям със створове мястото на котвата: имам намерение да дойда да я прибера.

Пасатът духа бурно и яхтата бързо се отдалечава от острова. След ново, дълго разучаване на картата, вдигам ветрилата.

Започвам мъчително лавиране, което трае няколко часа. Морето може би не е така лошо, както тази сутрин, но вятърът духа много по-силно. Вълните помитат палубата от единия до другия край.

Мокър до кости, с разранени ръце, не мога да натегна ветрилата си — толкова е силен вятърът.

При поривите оглеждам стъкмяването. Вятърът може да счупи мачтата, което би означавало сигурна смърт. На по-малко от десет мили поветрено са рифовете, с много силни течения покрай тях. *Курун* се бори храбро, без да се предава.

Най-после към 3 ч. и 30 мин. достигам до завета на острова. Но едва започнах да навлизам в него и изведнаж яхтата попада в течение, което я отнася към североизток! Този път я оставям да върви — толкова по-зле за завета. В посоката на отнасянето няма опасности.

Загубвам надежда да намеря веригата, като протраля мястото. Когато се съмне, ще потегля на път, за да премина канала.

Вцепенен от студ, се изтягам за малко на кушетката, за да се постопя, но не успявам: през последните дни стоях много дълго мокър. Често отварям люка, за да видя къде ме носи течението. Наближавам остров Пол и го отминавам...

8 ч. и 15 мин. След едно хубаво кафе, облечен в сухи дрехи под добре притегнатото противодъждовно облекло, потеглям отново на път.

Силно вълнение. Съвсем слаба видимост, силен източно-югоизточен вятър. *Курун* бразди водата. Надявам се тази вечер да съм в открито море...

Насочил съм яхтата много наветрено от курса, който трябва да поддържам, и с най-голямо внимание гледам створовете, които съм избрал.

9 ч. и 12 мин. Остров Ърнест е на траверс към десния борт. На път!...

9 ч. и 45 мин. Отминавам риф Кямпбел. Вижда се остров Трейвърс.

10 ч. и 10 мин. Точно напред — земя, замъглена, едва видима. Това са островите, които трябва да заобиколя от север. Минавам между банките Бирсфорд и рифа Марина.

Насочвам се към нос Айнс на остров Уенсдей, като държа курс доста надясно. С приближаването към острова течението става все по-силно и по-силно. Ето ме в канала Уелски принц.

Времето се поправи. Вятърът отслабна и се отклони от изток. Над сушата има големи кълбести облаци, а поради значителното течение към запад в посоката на вятъра морето е утихнало.

11 ч. и 50 мин. Вземам курс към рифа Хамънд, който се появява на хоризонта. Морето е станало гладко като огледало. Течението ме носи със скорост шест и половина възла — истинска река.

В 12 ч. и 30 мин. отминавам риф Хамънд, където браздите на течението са чудесно изразени, и в 13 часа съм при вехата на риф Харисън, в изхода на канала Уелски принц.

Пред мене са свободните води на Арафурско море...

Завършва един голям преход. Всички рифове и опасности останаха зад Курун. Разглеждам внимателно островите Хамънд, Гууд, Фрайдей, Принс оф Уелс и красивия вход към Норманби Саунд, гдето се намират Фърсдей Айланд и Порт Кенеди.

Курс към остров Бууби.

Слаб вятър. Морето е все така свършено гладко. Курун почти не оставя бразда, но, макар и много по-слабо, течението още ме носи с цели седем възла!

Заобикалям банката Ларпен и нежелателната ѝ плитчина. Виждам остров Бууби. Използвам хубавото време да суша дрехите си.

15 часа. Заставам на дрейф четвърт миля северно-североизточно от остров Бууби.

На брега се виждат множество постройки<sup>[9]</sup>, но никакво живо същество. Добре би било да се свържа със семафорната станция, за да я помоля да предаде в Париж местоположението ми, но ме мързи да водя разговор с флагчета. Най-после се появява някакъв човек, който ми маха приятелски, само че е твърде далече и не можем да разговаряме. На няколко пъти сменям курса, но се отказвам да приближа сушата, защото от мачтата видях подводни рифове, неозначени на моята карта.

Вземах серия височини от слънцето, които ще ми послужат да сверя хода на хронометъра си, тъй като през последните дни нищо не можах да уловя по радиото.

Разглеждам картата. Времето е хубаво. Шляя се, а пътят до Реюнион е дълъг... Ето защо в 14 часа тръгвам.

Източен вятър, сила 3. Леко развълнувано море. Времето е прекрасно. Завързвам руля и поемам курс право на юг, за да избягна последните опасности на Торесовия проток.

Отварям една бутилка шампанско — Мум Кордон Руж. Преди да тръгна от Таити, доктор Лоари ми подари три. Обещах му, че ще изпия една, когато изляза от Торесовия проток, а с последната ще отпразнувам отминаването на Носа на бурите. И така всред тихото и величествено Арафурско море пия за здравето на моето семейство, на приятелите ми и за стария Нептун.

Въпреки свръхчовешките усилия<sup>[10]</sup> през последните дни не изпитвам никаква умора: чувствавам се пълен с физически и духовни сили. Щастлив съм.

Прекосяването на Арафурско море беше чудесна разходка, истинско ветроходство за удоволствие, при слаб вятър — много слаб по мое мнение, но затова пък така отморителен! Почти през цялото време морето беше хубаво, синьото небе без нито един облак. Нощите — прекрасни.

За нещастие, *Курун* невинаги следваше определения път: капитанът си наваксваше пропуснатия сън, така че нанасяният на картата курс съвсем не беше в права линия!

В продължение на цели дни плавах в невъобразимо големи и гъсти планктонови полета. През някои дни имах впечатлението, че морето е поръсено с трици или дървени стърготини. Никога не бях виждал такова нещо.

Често срещам малки морски змии с жълтеникав или кафяв цвят, заспали на морската повърхност — някои имаха разноцветни пръстенчета. Чудно е Арафурското море — изпълнено с необикновен живот!

На 19 август в 19 ч. и 20 мин. зад мене се вижда кораб. Такива срещи са твърде редки за *Курун*.

Смених батериите на радиото и отново улавям сигналите за точно време.

26 август. Една птица кацна на шкота. Изглежда уморена. Нарушавам ѝ спокойствието — трябва да сменя курса.

Днес е неделя и менюто е подбрано грижливо: сурова риба по митиари, студен тон, новозеландско сирене, банани, пресен хляб с масло, червено вино (предпоследната бутилка), кафе и английски цигари. Хубав живот!

Почивам си малко, после разучавам картата — не мога да реша дали е целесъобразно да спра на Кокосовите острови, тъй като това ще ми отнеме няколко дни.

Късно след обяд, както и предвиждах, вятърът духна от изток. Заставам на руля, за да поддържам правилен курс и да не допусна да се отклоня на юг през нощта. На картата в тези води е отбелязан един страшен риф, а нямам никакво желание утре да го блъсна с всичка сила.

Звездна нощ, фосфоресциращо море, хубавото време продължава. Слабият вятър често променя силата и посоката си. Плаването с попътен вятър<sup>[11]</sup> изисква управляване с руля и затова е отегчително.

Към 21 ч. и 30 мин. едно фосфоресциращо петно се спуща към кърмата на яхтата и минава под кила — сигурно някой малък кит. Постоянно се страхувам да не срещна някой зъл тъпомуцуност делфин.

Днес бананите привършиха. Хвърлям зад борда и последните мухлясали остатъци от хлебните запаси.

27 август. 0 ч. и 30 мин. Над яхтата минава самолет, който лети в северозападна посока. В тази великолепна нощ дълго чувах шума от моторите му.

29 август. 12 часа. Вятър североизточен–1/4–източен, сила 3 до 4 — развълнувано море. Синьо небе, по него само няколко циростратуси и кумулуси. Морето е по-наситено синьо, отколкото предните дни.

Дъното е на 500 м, през последните дни плавах над по-малки дълбочини. Курс — запад; сега избягвам последните опасности на Тиморско море, които затварят доста интересно прохода към Индийски океан: банките Саул и Фантом, рифа Хиберния, рифа Ашмор, банката Уудбайн, остров Картие и други.

Лагът ми не работи. Започвам да го разглобявам и проверявам — славния малък лаг, който досега така точно ми отбеляза хиляди мили и издържа толкова морски бури!



19 часа. Пускам отново лага. Върти се великолепно. Но зная, че твърде скоро ще ми създаде нови грижи. Въпреки всекидневното смазване, лагерите са износени.

Предполагам, че ще видя земя утре към обяд. Но ако вятърът се промени, рискувам да я достигна много по-рано. Поради това и дума не може да става да оставя *Курун* да се управлява сам, за да си почина.

Обаче към десет часа се изтягам да поспя, след като навивам будилника да звъни в полунощ. Въпреки умората от предната нощ, която прекарах на руля, не спях добре. Ами ако не звъни? Ако вятърът се промени с няколко четвърти и ме изхвърли на брега? Необходимостта да стоиш буден, когато приближаваш суша, е един от данъците, плащани от самотните мореплаватели.

*30 август.* Попътен вятър, плаването е страшно неприятно.

На разсъмване множество птици напомнят, че сушата е близо.

На руля под слънцето е много горещо, въпреки шапката и закопчаната риза, които ме предпазват.<sup>[12]</sup> За първи път слагам тъмни очила — отблясъците на слънцето в морето са ослепителни, а пък съм и уморен.

Пет минути преди да измеря меридианната височина, когато със секстант в ръка следях кулминацията на слънцето, видях на запад силно замъглена земя — масивът на планината Аилаи, най-високата точка на остров Роти<sup>[13]</sup>.

Намерението ми беше да мина покрай малкия остров Дана, до южния край на остров Роти, но тъй като съм много уморен, оставям *Курун* да плава със завързан рул малко по на юг, като следя курса от кабината си.

При падането на нощта съм на шест мили южно от остров Дана в Индийския океан...

Умирам за сън и отивам да спя. Курс към открито море!

*31 август.* В продължение на няколко ваhti *Курун* пътува на бакцаг ляв халс в свободни води. Аз спя... спя...

В мой интерес е да премина колкото е възможно по-рано триста-четиристотин мили в западна посока. По това време завършва сезонът

на пасата — той стихва постепенно, за да отстъпи място на затишията, които траят, докато се оформи северозападният мусон.

Днес следобяд се занимавам с поправки. Гротът ми се търка много на местата, където се опира на вантите, въпреки кожените предпазители и откачането на последната поветрена ванта. Причината е обикновено в слабите ветрове, при които платът трепти, вместо да се издува изцяло. Прибавям още няколко предпазители, които направих от една стара памучна риза.

*1 септември.* Тази сутрин около яхтата летят птици. Вятърът утихва и се променя. Поемам руля и управлявам до обяд.

Преди няколко дни забелязах, че една дъска от сандъка за веригата — поставен до основата на мачтата — е нападната от насекоми и частично проядена. Дали не са термити?

В Таити ми бяха казали, че термитите никога не напускат сушата. Преди известно време бях чул някакъв шум откъм долния край на мачтата. Проверих я с ножа и открих дълги и широки галерии. От проядените места дървото пада на прах. Засегната е цялата долна част на мачтата до височината на кабината и дори над палубата. Съкрушен съм. Дали повредите достигат до сърцевината на мачтата и до каква височина?

Разбира се, не съм от тези, които допускат да бъдат победени, и дори ако *Курун* остане без мачта, ще направя някоя по-малка от подръчни материали и ще мога да стигна до земя. Но въпреки това съм много неспокоен. В Торесовия проток загубата на мачтата би била гибел за яхтата.

Ако допуснем, че мачтата ще издържи до Реюнион, смяната ѝ ще изисква много време и средства. Така ще бъде настигнат и задържан от сезона на циклоните. Една загубена година. Каква зла съдба!

*2 септември.* Повредите на мачтата ми се струват още по-тежки, отколкото вчера. Отворих няколко галерии и сипах газ. Защо ли го правя? Това съвсем няма да спре изкачването на насекомите.

Освен това трябва отново да се занимавам с лага, който работи много лошо и не отчита правилно. Изтеглям го на палубата и го

оставям настрана.

Омръзна ми. Всичко се износва, всичко се хаби — непрестанно. Горкият *Курун*!

Понякога търпението ми също се изчерпва. Тази вечер, през „най-хубавото време“ според картите, съм в лошо настроение и стоя в кабината си. Дългите самотни пътувания поставят на изпитание тези, които ги предприемат. Никога отдох, винаги това нервно напрежение за времето, курса, такелажа, ветрилата, корпуса, водата, храната, за всяко нещо... Ах! Да има някое хубаво, добре защитено котвено място и да стоя там дълги месеци, в пълен покой. Мисля за радостта при завръщането, за Кроазик...

*3 септември.* Навих будилника да звъни в 2 часа, защото вятърът се променя към изток обикновено късно през нощта, а не искам да се отдалечавам на юг. Но този път вятърът не се промени. Сега, като съм по-далече от брега, може би ще намеря по-редовни ветрове.

Намирам се приблизително на ширината на Кокосовите острови, където най-после решавам да спра за един-два дни.

Като нямам лаг, тази сутрин направих по усет приблизително изчисление, но резултатът е пак добър: пет мили разлика от астрономическите определения.

Освен насекомите, които прояждат мачтата, многобройните хлебарки изгризват всичко. Въпреки ежедневните изстребвания, те са господари в кухнята. Картофи, сладки картофи, зеленчуци — всичко е пострадало от тях. Истинска напасть!

Към 14 часа небето се покрива с много кумулуси, цирокумулуси и алтокумулуси. От юг идват дълги, високи вълни. Сигурно нататък времето е лошо. Надявам се, че на тази ширина няма да попадна в някоя буря. Все ще имам щастието да ме връхлетят няколко между Кокосовите острови и нос Добра Надежда...

На мръкване небето съвсем се проясни, вятърът се засили и духна от юг-югоизток. Първата вълна от Индийския океан се прехвърли на борда и наводни кабината през отворения люк. Капитанът я посрещна с ругатни.

*5 септември.* Слаб източен вятър. Силно южно вълнение. Такелажът се напруга. Неприятна „вахта“ под палещо слънце. На руля съм и нямам време да си приготвя обяд. Задоволявам се с конфитюр, бисквити и от време на време някоя чаша вода.

Един фаетон идва да ми каже „добър ден“ — толкова красив не съм виждал досега: по крилата черни, а по тялото жълти петна, опашка от дълги пера с розови отблясъци.

За закуска-обяд си приготвям огромна чиния юфка.

*6 септември.* Имам неприятности с горивото на печката — малко остана да направя пожар на яхтата, опуших цялата кухня. Печката се е пробила. Жалко, купих я за 1 франк и 25 сантима преди войната в щастливото време, когато ходех на излети.

Днес нямам желание да работя... Чета и размишлявам по разни въпроси.

Курун ускорява ход: почти шест възла привечер.

Прекрасна нощ. Стоя известно време и съзерцавам на лунна светлина моя храбър малък кораб, който плава усърдно миля след миля право на запад. Вълнуваща картина сред безкрайния океан, по който мъничкият ветроход упорито чертае дълга следа.

*7 септември.* Този път пасатът се е оформил добре. Морето се вълнува. Докато пия кафето си, внимателно наблюдавам един хубав порив на вятъра някъде на юг. През това време четири фаетона се реят над главата ми.

Яхтата се клати и водата я залива обилно — вълнорезът прави два големи пенести мустака. Покрито до хоризонта със зайчета, морето е много красиво под ослепителното слънце. Няма нужда вече да поливам палубата: от сутринта я заливат вълни. Наблюденията със секстанта започват да изискват спортно майсторство, но аз съм свикнал.

На обяд: изминал съм 152 мили за последните 24 часа — задоволително. От остров Роти корабчето върви доста добре и въпреки слабите ветрове, щом е на път, изминава всеки ден леко сто и десет мили. Ако вятърът се задържи, което е доста вероятно, надявам се да пристигна на Кокосовите острови на 12-ти.

На обяд свърших запаса от сушена дорада. Приготвих я по една рецепта, която придава на рибата вкус (и вид) на печено пиле.

Силен вятър. Курун прави около шест и половина възла.

Преди да се стъмни, една вълна изхвърли на палубата двадесетина малки калмара.

8 септември. Яхтата се клати и отклонява от курса. Спя лошо. През целия ден прелитат много птици: пеликаноподобни чайки, фрегати и други; присъствието им може да се обясни без съмнение с близостта на остров Кристимас. Тази сутрин минах на стотина мили южно от него.

9 септември. На разсъмване има гъста мъгла. Небето е като пред буря. Морето се развълнува още повече. Към величието на самотата се прибавят и дългите, големи югоизточни вълни.

Барометърът е по-високо от обикновеното. Предвиждам засилване на пасата. Дано не се превърне в буря.

Тази сутрин събрах на палубата пет летящи риби. Първите от доста време. Големи са, следователно достойни да се появят на трапезата ми.

11 ч. и 10 мин. След дълго колебание навих три пъти грота, но не съжалявам, защото времето се разваля.

Когато чистех ориз на шканеца и както обикновено го миех с морска вода, видях Жозеф да се грее на слънцето между два гика. Гуцерът Жозеф е нелегален пътник на Курун. Седмици не бях го виждал.

Казват, че почти всички самотни мореплаватели си имали спътници от животинския свят. В случая бях облагодетелствуван от боговете, защото моят спътник имаше добри качества.

Открих Жозеф няколко дни след като тръгнах от Пора-Пора. Къде ли се е качил: в Таити, в Тааа, в Пора-Пора? Тайна. Но изглеждаше добър и нямам намерение да се карам с него. Притежава рядка дискретност. Уважаваме се взаимно и никой под никакъв предлог не безпокоеше другия. Как ли се прехранва този славен Жозеф? Сигурно живее под гикове на кърмата, но малката лодка беше най-доброто му

убежище. И на него не му е било леко в Тихия океан и Торесовия проток...

На обяд, със секстанта в ръка, получавам чудесен душ. Слизам в кабината с взетата височина, но от мене тече вода... От вчера на обяд съм изминал 160 мили.

За първи път след потеглянето ми от Юл се обръсвам. Поради твърде дългото отлагане операцията беше трудна...

Преди обяд на палубата се сапунисвам цял с четвърт кофа сладка вода, след това с морска — такъв е обичаят ми. Измръзнах от банята и с удоволствие слизам долу да се облека, макар че съм в тропиците...

*10 септември.* Курун се люшка, отклонява се от курса, водата го залива. Спя много лошо. Когато съмна, събрах от палубата седемнадесет летящи риби. Неочаквана придобивка! Силен вятър от югоизток. Вълнение. Такова време е уморително и неприятно. Чувствувам се отегчен, затворен като дявол в кабината. Това може да ви отврати от мореплаването!

Сто седемдесет и четири мили от вчера на обяд. Този преход е рекорд, какъвто не съм мислил, че ще постигна.<sup>[14]</sup> Курун върви дяволски добре, повдига се и се спуска великолепно по вълните: гледката е чудесна!

Носим се право към Кокосовите острови. При тази скорост ще се приземя посред нощ, но искам да избягна това, тъй като атолят няма никакъв фар и поради малката му височина не ще мога да го забележа отдалеч през нощта. Опасността да се блъсна върху него не е голяма наистина, но при една малка грешка в курса мога много лесно да мина покрай него. Решавам да застана в дрейф посред нощ, да чакам деня, да направя определения и тогава да потегля отново, за да стигна до сушата. Нагласих будилника и си легнах рано.

*11 септември.* В полунощ съм на крак. Вятърът се засили. Небето е облачно. Вихрушки.

1 ч. и 05 мин. Заставам в дрейф на ляв халс. Стоя буден.

Късно през нощта условията ми се струват доста благоприятни за определения. Улавям Ачернар, Канопус и Сириус, за да определя

местоположението си по тези три звезди. Морето е развълнувано и ме затруднява. При тези обстоятелства наблюденията на борда на малко корабче са трудни, но все пак с търпение се стига до добри резултати. Височината трябва да се вземе тогава, когато корабчето е на някой гребен — при условие, някоя по-висока вълна да не „удави“ звездата и самият наблюдател да запази равновесие...

След като улових Канопус, се отказах от останалите звезди, които играят на криеница с облаците и се присмиват на *Курун* — жалка играчка всред огромното море и бурните, мощни вълни.

Малко по-късно успях въпреки всичко да взема една много хубава височина от слънцето. Правя изчисленията, без да бързам, и в 8 ч. и 45 мин. вдигам ветрилата. Надявам се да видя атола след час и половина.

На руля съм. *Курун* се движи добре. Нетърпелив съм, няколко пъти се качвам на върха на мачтата, но нищо не забелязвам.

14 ч. и 15 мин. Още нищо. Неспokoен съм. Островите са ниски и не се виждат отдалече — дали изчисленията ми са верни? Да не би да отмина Коко Кийлинг?

Малко по-късно ми се стори, че виждам над гребена на една вълна лека сива черта на хоризонта, но *Курун* много бързо слезе отново в течната падина.

Друг висок гребен. Няколко секунди съм на него. Няма никакво съмнение, атолт е. Часът е 10 и 30 мин. Излишно е да споменавам как бие сърцето ми!

Виждам атола на промеждутъци, но яхтата ми бразди морето. Различавам кокосовите палми, появява се и плажът.

След Ню Зелма (Хом Айланд), ето и Дирекшън Айланд. Различавам по-светлата вода покрай брега, о който се разбиват вълните.

13 часа. Заставам в дрейф на една миля северно-североизточно от Дирекшън Айланд. Подготвям закотвянето, слагам порядък на палубата и за последен път разглеждам картата, която според лоцията трябва да използвам предпазливо.

Пасатът духа със сила 7 и *Курун* подскача от време на време много красиво в развълнуваното море.

13 ч. 50 м. Отново на път. Заобикалям северната част на острова. Някакви хора ми правят оживено знаци от брега. Приближавам на няколко кабелта. Водата е прекрасна и благодарение на слънцето

дъното се вижда с всички подробности. Плавам на око, без никакви затруднения — дори едно дете би управлявало *Курун* сред тези корали.

Скоро тръгвам срещу вятъра и сменям няколко пъти халса, докато се подслоня в Пор-Рефюж. Една моторница идва да ме посрещне. Пълна е с хора, които ми правят знаци да се закотвя, но като не виждам никаква опасност, аз се преструвам, че не разбирам и продължавам. Искам да отида на по-тихо място близо до плажа. След последната вежа забелязвам рязко повдигане на дъното и ясно забелязвам „нечисти места“. Съобразявам се най-после с вбесения екипаж на моторницата, завивам срещу вятъра и хвърлям котва.

Докато снемам ветрилата, моторницата приближи. Представям се: „Французин. Двадесет и седем дни от Нова Гвинея.“

През време на разговора ми с екипажа от моторницата на адмиралтейството от Хом Айланд тръгна друго дълго моторно корабче. И то пристана до мен. Това не ми харесва много, защото котвеното въже се натяга прекалено от дърпането на трите съда! На борда са г-н Б. Бърг-Томас — главен директор на г-н Рос, собственик на острова, Пол Бейкър — негов секретар, Р. Маклийн — администратор, и екипажът от малайци. Срещата е приятна. Най-после голямото корабче ме напусна. Облекчение... за котвеното въже! Младите хора от моторницата ми помогнаха да изтегля котвата и ме влачиха до плажа, пред който отново се закотвих.

Когато влизах в атола и през ум не ми минаваше, че тук ще ми бъде оказано най-топлото посрещане от цялото ми пътуване. Ненапразно се говори за английското гостоприемство.

Заведохме *Курун* до една здрава мъртва котва, съвсем близо до плажа. Завързах се с три въжета — съвсем не беше излишно: пасатът духаше с пълна сила.

Кокосовите острови са разположени на около шестстотин мили югозападно от Зондския проток, тоест всред океана. Съставени са от два атола на почти еднаква географска дължина и на петнадесетина мили един от друг. Северният, много по-малък, няма проток; с други думи, лагуната е истинско езеро, изолирано от морето. Той е напълно необитаем и се посещава само от време на време за събиране на копра. На южния му риф е завършил своята бурна кариера прочутият



германски кръстосвач „Емден“. Бил изненадан от австралийския кръстосвач „Сидней“ в момента, когато разрушавал станцията на кабела. При все това екипажът му успял да избяга с една изгнила шхуна, достигнал Червено море и слязъл в Джеда — пристанището на Мекка. След епични странствувания пресекли Сирия и през Цариград стигнали до Германия. В службата на кабела видях красноречиви снимки на разрушенията, направени от германците — добра работа са свършили! Но англичаните били скрили много хитро запасни части, така че само няколко часа след разрушаването станцията заработила отново. Останките на „Емден“ още стоят и туземците вадят от тях първокачествена стомана, от която правят остри ножове.

Южният остров има много по-голямо значение, защото максималните му размери достигат около седем на осем мили. Той е типичен крушоподобен атол. Съставен е от няколко островчета, покрити с кокосови палми, върху коралов цокъл. Те обграждат твърде плитката лагуна.

Само два от тези острови са обитаеми: Дирекшън Айланд, разположен в източната част на атола, и Хом Айланд — в югоизточната му част.

Дирекшън Айланд е владение на Компанията на кабела: „Cable and Wireless Limited Company.“ Кокосовите острови са всъщност важна връзка между Родригес, Батавия и Перт. От войната насам американският военен флот поддържа и радиостанция. Населението възлиза на четиринадесет европейци, придружени от няколко малайски прислужника. Тази колония е съставена от млади хора — изключение правят само директорът на Компанията и началникът на станцията, запасен офицер от подводния американски флот.

Дирекшън Айланд е „мъжки“ остров. Жени не се допускат. Атмосферата е прекрасна, тъй като между тези млади хора, които водят на открито здрав живот, посвещавайки свободното си време на спорт, риболов или ветроходство в лагуната, съществува прекрасно другарство. Обстановката напомня едновременно кораб и английски клуб с присъщите му удобства: столова, библиотека, игрална зала.

Бях постоянен гостенин на столовата им и не си спомням през време на престоя ми в острова поне веднъж да съм запалил печката, за да си приготвя нещо за ядене.

Бях приет и от директора на Компанията на кабела, който по йерархически съображения живееше отделно в едно бѳнгало. Този английски джентълмен трябваше да води на Кокосовите острови същия строго подреден живот, какъвто би водил в Англия. При тукашните условия такава дисциплина изисква големи усилия.

В хола на бѳнгалото видях с изненада, закачена на видно място, една снимка на капитан Бернико на борда на *Анаита*. На Хом Айланд впрочем срещнах и туземци, които си спомняха добре неговото минаване и самия него като голям моряк и смел, скромн естествен човек.

Почти всички млади хора от острова обичат ветроходството и имат добри условия да се занимават с този спорт. Често организират и „състезания“.

Кокосовите острови имат твърде особено юридическо положение. Те са частна собственост — принадлежат на шотландското семейство Рос. В своя пътепис Слокъм разказва с много хумор интересната история за установяването на първия Рос — Джон Клънис, който станал собственик на атола в 1816 година. Оттогава семейството е запазило правата си.

Една сутрин голямата моторница на Хом Айланд дойде да ме вземе, за да прекарам един ден на този остров.

За нещастие не срещнах „царя на Кокосовия остров“, защото младият Рос, наследник на Джон Клънис, бе заминал за Англия да се жени. Но неговият „генерален директор“ ме разведе из жилището му. Също както по времето на Джон Клънис на Кокосовите острови няма пари, но това не създава никакви неудобства. Населението работи за Рос, а той му дава в замяна това, от което хората имат нужда. Трябва да се добави, че неговите работници са твърде различни от тези в Европа — нямат нито същите разбирания, нито същите потребности. Изглежда, че живеят в мир и са напълно доволни. Това е все пак малко парадоксално, защото приходите на „царя на Кокосовите острови“ се изчисляват на стотици милиони!

Жилището на Рос е голяма, не много красива сграда. Построена изцяло с материали, донесени от Шотландия, тя е облицована с емайлирани плочки, поради което я наричат на шега „Тоалетния замък“! Хигиеничната му студенина и строгост се подчертават от ярките цветове на кокосовите палми и лагуната. Това впечатление не се

променя и когато влезете в обширния леден хол, където ви посрещат скованите бюстове на всички представители на рода Рос.

Поради младостта на сегашния „цар на Кокосовите острови“ в атола има един „управител“, подчинен на властите в Сингапур.

Малайското население в тези острови е коректно, любезно и възпитано. Щастлива страна, където няма пари! Изглежда, че всички се разбират. Естествено, тук няма стражари, няма бирници и войници, няма кино, нито политика!

Хом Айланд е доста гъсто населен. Постройките не са красиви, но вътре са чисти и подредени. По фасадите се виждат имената на собствениците; бях много учуден, когато на една от тях прочетох името на Жербо! Просто сходство на имената, но с една буква разлика.

Богатството на Кокосовите острови се дължи — както може да се очаква — на кокосовите орехи. Те са съвсем малки в сравнение с тихоокеанските, но кората и месестата им част са по-плътни, поради което тежат повече и дават добър рандеман. Почти всички жители работят по събиране на копрата. То е добре организирано и улеснено от малка железопътна линия, по която бутат вагонетките. Копрата сушат на специални места, защитени от евентуален дъжд. Орехите се чупят от жените с помощта на лека секира.

Множество очарователни деца с будно изражение тичат навред из острова. По този повод ми казаха: „На Кокосовите острови има две производства — на копра и на хлапета“. Всъщност децата растат както кокосовите палми — без трудности. Но техният брой е все пак проблем, защото и повърхността на острова, и добивът на кокосовите палми са ограничени. Затова се налага принудителна емиграция към големия остров Борнео.

Всеки туземец притежава своя лодка, с която ходи на риболов и на работа в другите острови. Тези почти еднообразни лодки, наречени „джюконг“<sup>[15]</sup>, са красиви, елегантни, чудесно изработени и бързи без ветрила.

В Хом Айланд имаше на котва две яхти. Едната беше тримачтовата шхуна *Албатрос*. Собственикът я използваше, за да отива понякога до Зондските острови. Другата, норвежки тип, малко по-малка от *Курун*, била построена тук от един австралиец, който възнамерявал да предприеме околосветско пътешествие. Но голямото пътуване свършило още преди да започне. Когато яхтата била

построена, притежателят ѝ искал да я изпита между двата атола. Пасатът бил силен, имало леко вълнение и тя се наклонявала ту на единия, ту на другия борд. Нашият капитан, мъдър човек, заключил решително, че морето е много голямо, а яхтата му много малка. Продад яхтата си на Рос и напуснал Кокосовите острови... на борда на голям кораб.

Посетих мястото, където е бил на док *Спрей*. Ако бях отишъл няколко дни по-рано, щях да срещна един стар малаец, заминал за Борнео, който добре си спомнял Слокъм.

На Хом Айланд прекарах една нощ като гост на гостоприемния Р. Маклийн. Много отдавна не бях спал на сушата и ми беше някак странно да бъда в голямо, меко легло, облечен в саронг, докато *Курун* стои сам в Порт Рефюж и пасатът духа силно.

В миналото Кокосовите острови са били посещавани от китоловците, но днес едва ли виждат много кораби. Единствените редовни спирания стават два пъти в годината. Един пътнически кораб минава от време на време пред островите, но не хвърля котва. Той само спира, а една лодка излиза от атола, за да прехвърли с един варел пощата и малко продукти. Поради редките пощенски съобщения напуснах атола с много писма.

Понякога на Кокосовите острови спират и яhti, но това се случва рядко. Затова ветрилото на *Курун* бе забелязано още докато бях в открито море. Разправяха, че се е случвало някои кораби да пропуснат атола, който отдалеч се вижда много лошо. Ето защо още с пристигането ме разпитаха как съм достигнал сушата. Все пак не виждам как с точни астрономически наблюдения човек би могъл да отмени Кокосовите острови! Но въпреки това се питам, дали такова именно премеждие не се е случило на *Севън Сийс II* — яхтата на Мурман, за която бяха сигнализирали преди няколко месеца на остров Кристимас. Бих искал да зная съдбата ѝ, защото в Нова Гвинея ми казаха, че водачът ѝ бил убит от туземците в дъното на Папуаския залив.

17 септември. След шест дни престой на Кокосовите острови потеглям след обяд. Бях почти уверен, че с този силен пасат ще измина бързо прехода, но мисълта да тръгна по море не ми беше много

приятна. Да се пътува в такова време значи човек да се измокри цял и вътрешностите му да се преобърнат.

През цялото време на престоя непрестанно слушах острия вой на вятъра: и на борда в стъкмяването, и на сушата — в кокосовите палми. Морето не искаше да ми даде никакъв отдих. Ако днес вятърът изглеждаше малко по-слаб, морето, наопаки, е покрито със зайчета, докъдето поглед стига.

Не си позволявам да си отспя, както си бях обещал — много неща има да се правят. От ранни часове съм на палубата. Трябва да поправа проядения от ръждата горен леер на левия борд.

Последен обяд в стола на Адмиралтейството. Нахраних се под сянката на кокосовите палми, разлюлени от пасата, като се възхищавах за последен път от чара на този остров в сред лагуната с незабравимите багри.

Напускам новите си приятели претоварен: доктор Уатсън се бе погрижил за бъдещия ми хранителен режим: салати, репички, патладжани, зелен боб, пресни яйца и, разбира се, кокосови орехи.

Компанията на кабела и Адмиралтейството ми дадоха други запаси: бисквити, кафе, консерви. За дълго време нямаше опасност да остана без храна.

Предадоха ми една телеграма — метеорологичната прогноза, изпратена специално за мене от Перт (Австралия).

Качих се на *Курун* и прибрах малката лодка. Младите хора от Компанията на кабела ми помогнаха да изтегля котвата и да вдигна грота. На гафела трицветът плющи от пасата. В това време Лей Перкин, талантлив кинооператор, заснема потеглянето на цветен филм.

Вдигнах кливер № 2 и дадох знак на младежите да пуснат шамандурата. Нетърпеливият *Курун* набра много бързо ход. Часът е 16 и 55 минути.

С рул, заклинен под необходимия ъгъл, яхтата вече тръгва; стискам последните протегнати ръце, а моите нови приятели скачат през леера, за да стигнат с плуване близкия плаж.

Моторницата на Адмиралтейството с целия персонал от острова ме чака за почетно придружаване. Мило внимание!

При това потегляне липсваше нещо на стойката: въздушният карамфил от Канарските острови. Преминаването на Торесовия проток

и силните ветрове в Индийския океан бяха оставили само стъблото — по-късно бе отнесено и то.

---

[1] Папуаско име на бриза, който духа откъм сушата. — Б.авт. ↑

[2] Така тя ще захване дъното много време преди яхтата да се приближи опасно до рифа. — Б.авт. ↑

[3] Виж приложението. — Б.авт. ↑

[4] Вижте морската карта на Торесовия проток. — Б.авт. ↑

[5] Обърнатия компас. — Б.авт. ↑

[6] Разстоянието от вехата на Юл до тази на Кей Брямбл е сто и шестдесет мили. Фактически Курун е преминал Папуаския залив за двадесет и четири часа — с „пъна на уста“. — Б.авт. ↑

[7] Много силен вятър. — Б.авт. ↑

[8] Нямах време да го сменя преди тръгването — единствена, но непростима небрежност. — Б.авт. ↑

[9] Останали вероятно от последната война. — Б.авт. ↑

[10] Като се изключат два-три часа, през които си починах в завета на остров Ърнест, сто и седем часа приблизително съм стоял без сън. — Б.авт. ↑

[11] Пълното стъкмяване на стакселите близнаци изисква няколкочасова работа. Тя е оправдана само ако е сигурно, че ще има дълго време попътен вятър. — Б.авт. ↑

[12] Продължителното излагане на тропическото слънце е много вредно. Затова много се пазя. — Б.авт. ↑

[13] Той идва веднага след остров Тимор, където е умрял Ален Жербо. — Б.авт. ↑

[14] Разбира се, трябва да се държи сметка и за течението, което може да бъде от десет до дванадесет мили на ден. — Б.авт. ↑

[15] Направени по образа на лодка от Шетландските острови (Шотландия). — Б.авт. ↑

## XV

# ОТ КОКОСОВИТЕ ОСТРОВИ ДО РЕЮНИОН

Има хубав вятър и бистрата вода на лагуната блика мощно под вълнореза. Когато достигам „blue patch“<sup>[1]</sup>, завиван рязко около първата вежа, отпускам гротшкота — моторницата вече не може да ме следва... После минавам в протока. Курс към северозапад.

Вълнението веднага ме посрещна. Хвърлям още един поглед към красивата лагуна, която така силно ми напомня за Тихия океан.

Големи летящи риби (тези от Индийския океан са най-красивите, които съм виждал), се разпръсват при минаването ми, хиляди птици се трупат над рибните ята. Чудесна гледка върху разпененото, блеснало под слънцето море.

Минавам близо до остров Хорсбър. Растителността му изглежда богата и красива. Тук г-н Рос има „вила“.

В 17 ч. и 40 мин., на три четвърт миля точно на север от западния бряг на Хорсбър, пускам лага и повеждам Курун по курса, който съм начертал на картата.

Завързвам на румпела шкота на предното ветрило и оставям яхтата да се управлява сама. Така ще върви отлично почти през целия преход.

На мръкване сушата изчезна зад хоризонта. Запалвам фенера и отивам да си легна. Спя лошо.

През следващите дни Курун се клати и надлъжно, и бордово, но върви великолепно. Началото на прехода е обещаващо: сто и двадесет мили на 18 септември, сто и пет на 19-ти, също толкова на 20-ти.

Вихрушки. Дъжд.

През първия ден на пътуването лагът никак не работи. След обяд смятам да го изтегля от водата.

Докато наблюдавах слънцето за меридианната височина, забелязах, че въжето на лага е отпуснато: пак е прерязано! Витлото и въртокът са изчезнали. Остава ми само едно резервно витло. Поради

това изтеглям въжето на палубата и решавам да не употребявам лага през целия преход.

*21 септември.* Късно през нощта вятърът се промени откъм изток и отслабна. С автоматичното управление яхтата следва много по-южен курс и ме отклонява от пътя. След като обядвах, седнах да управлявам. Такова плаване — с попътен, но слаб вятър, големи вълни и постоянно стоене на руля — е много отегчително. Впрочем вятърът скоро отслабна и накрая спря напълно.

*22 септември.* 1 часа. Всички ветрила са снети.

6 ч. и 25 мин. Потеглям на път със слаб южен вятър, който се засилва — придружен от вихрушки и дъжд.

8 ч. и 40 мин. Напред към левия борд — кораб. Както ще разбере скоро, пресичайки пътя му, той държи курс към североизток — следователно пътува от Суец за Фримантл. След няколко дни ще бъде в Австралия. Няма знаме. Изглежда, че целият екипаж се е сврял долу — а пък аз стоя на палубата само по фланелка...

В 9 ч. и 10 мин. корабът изчезва в мъглявината.

Шквалове. Дъжд. Температурата е спаднала с няколко градуса.

Вятърът се засилва, сменям кливер №2 с №3 и правя три навивки на грота. Целият съм мокър.

Морето е бурно, вълните идват точно от траверс и блъскат Курун. Целият поветрен планшир е постоянно под водата. Надлъжното клатене е силно, и страничното не е слабо. Тонове вода минават по палубата.

След Торесовия проток това е най-неприятното ми плаване. Вътре е почти невъзможно да се стои. За да се придвижвам, трябва да правя акробатства. Преди тръгването не успях да отстраня една повреда и сега от палубата, при дяснобордовата стойка тече вода, която трябва да изхвърлям всеки час. В противен случай може да проникне под кушетките.

На палубата „запушалката“ на отвора за трюмната помпа е отнесена от вълните. Трябва да го затворя с дъска и гвоздеи.

Но въпреки неприятностите, яхтата изминава хубаво разстояние. Славният малък Курун, здрав като скала!



За обяд реших да си приготвя голям омлет, но при едно силно разклащане съдът, в който разбивах яйцата, излетя като метеор от „гнездото“ си!

Проклинам плаването и се питам как една класическа яхта с размерите на *Курун* би се държала при такова силно, хаотично вълнение. Дали би могла да пътува? И ако може, как би живял на борда ѝ екипажът?

18 часа. Правя още две навивки на грота, защото яхтата е много наклонена.

Напразно се опитвам да заспя. На леглото не може да се лежи. Ограничителната дъска, която се използва при вълнение, стои неупотребявана в предното помещение под куп запасни материали и не мога да я извадя. Човек трябва да е закован за дъските, за да може да стои. Настаних се в поветрената кушетка на десния борд. При това голямо наклоняване виждам много добре курса по висящия компас, закрепен на левия борд.

*25 септември.* Събудих се замръзнал и трябваше да извадя едно вълнено одеяло, за да се завия. От събота, 22, температурата се е понижила. Вечерта отбелязах  $21,3^{\circ}$  в кабината. Трябваше да разгърна доста назад корабния дневник, за да намеря отбелязана такава ниска температура. През деня също има захлаждане (максималната температура в кабината е  $23,5^{\circ}$ ). Тази промяна е приятна за мене — сега пасатът е наистина освежителен.

Вихрушки. Дъжд. Но вълнението става по-равномерно.

На мръкване напразно се опитвам да запаля малката лампичка на компаса. Тя ще продължи да ми създава още много грижи.

Малката американска подвижна лампа, която обикновено употребявам за осветяване на кабината, също не е в добро състояние, повредена е от водата. Не мога да намеря и новата запасна лампа — сигурно някой я е задигнал в Таити.

*26 септември.* Днес съм обзет от мързел. Изтегнат върху леглото, мисля за разните изменения, които смятам да направя на корабчето си в Реюнион: да запуща, както трябва, предния люк; да поставя едно здраво

дъбово парче, което да подсили задната стена на рубката; да изкалафатя частично палубата; да проверя плаващата котва и принадлежностите ѝ; да подменя раксите на щага (повредени от ръждата); да сменя въжетата на леерите; да взема нова оковка за гика на стаксела и други дреболии.

Наивници са тези, които мислят, че при такова пътуване човек само лежи, а яхтата се пази сама в добро мореходно състояние!

Тази вечер радиото приема свършено чисто. За първи път от няколко дни улавям сигналите за точно време. Чувам великолепно множество станции.

27 септември. Сутринта небето се прояснява. Днес съм по-обнадежден — времето се подобрява и започвам да изпитвам отново удоволствие от пътуването.

Работя по палубата и по рангоута — поправям няколко кожени предпазители. Гротът ми е пострадал силно: въпреки всички предпазни мерки износването е безпощадно. На някои места, където има триене, през ветрилото се вижда небето. Горката „Пенполез“!... При все това трябва да издържи до Кроазик!

Вятърът е доста отслабнал (сила 4) и развивам навивките на грота.

17 ч. и 15 мин. Един красив фаетон кръжи около *Курун*. Питам се как могат тези птици да летят в открито море толкова далече от всякаква суша. И те, като самотните пътешественици, са лишени от здрав разум...

Красивият залез ми прави впечатление, защото хоризонтът обикновено е закрит от гъсти облаци. Къде остана великолепното небе над Арафурско море?

Сменям часа. Повече от пет часа разлика с Гринвич. Малко по малко *Курун* увива своята дълга следа около земното кълбо.

Фенерът е запален. Да спим.

28 септември. Хубаво слънце. Слагам вещите си да съхнат — включително и запаса от сушена риба, която е започнала да се размеква.

Все по-често мисля за прехода Дюрбан — Кейптаун и за вероятността да имам лошо време. Най-много ме безпокоят възможните

югозападни бури, съчетани със силното течение Егюи. Морето сигурно ще е развълнувано. Ах, как искам да съм минал вече носа! Макар че Ървинг Джонсън, който го е минавал няколко пъти, ми каза в Таити, че през хубавия сезон не е страшно. Бих искал да имам щастието на Бернико, който изминал разстоянието за осем дни!

При залез-слънце небето има лош вид. Прекалено много алтокумулуси, особено на северозапад. Слънцето изчезна в грамада от облаци, излъчвайки само зловещо сияние. Гледам загрижено тази картина.

22 ч. и 20 мин. Събуждам се. Вятърът се е засилил и свири в такелаж. Вихрушки. Дъжд. Курун се отклонява рязко към вятъра.

Още щом подадох носа си от люка и получих един душ — неприятно разсънване. Време е да намаля ветрилата. Навличам пуловер, слагам непромокаемото облекло и излизам бързо на палубата. Навивам четири пъти грота — доста трудно, защото вятърът издува силно ветрилата.

Курун става по-послушен, но през нощта почти не спях.

29 септември. Вихрушки. Обедното определение показва, че съм приблизително на четиристотин и тридесет мили от Родригес. Ако вятърът се задържи — което е твърде вероятно — и ако не ме спре някоя буря, мисля, че ще мога да видя земя във вторник, 2 октомври. Дали следващата неделя ще бъде вече на Реюнион? Днес няма обяд. Уморен съм и лежа на съвсем нестабилното легло.

16 часа. Вихрушка. Голямо южно-югоизточно вълнение. Курун се клати и вълните го заливат.

18 часа. Силни вихрушки. Морето е станало много бурно. Мръсна гледка. Правя още две навивки.

Надвечер, преди да се стъмни<sup>[2]</sup>, Курун мина през ято летящи риби — много паднаха на палубата. Качих се да ги прибера. По-късно през нощта паднаха и други риби, но водата ги отнесе.

30 септември. Вихрушка. Тъмна нощ. Курун се клати и водата го залива. Дремя.

3 часа. Вълнението ме събаря от леглото.

5 ч. и 45 мин. На крак съм. Яхтата е завила срещу вятъра и стакселът сърдито плющи.

Шкотът се е скъсал.<sup>[3]</sup> Задържащата оковка на предния ъгъл на ветрилото е изкъртена. Шкотовата планка също липсва. Поправям всичко през деня. Добре се измокрих, докато стоях на носа, въпреки непромокаемото облекло. Но затова пък видях как една грамадна вълна връхлетя върху *Курун*: рубката е залята, а планширът и шканецът на десния борд изчезват под водата. На снимка би било много ефектно...

Днес е неделя — обядът е изискан: летяща риба на скара, омлет, конфитюр. Всичко това полято с последната бутилка червено вино.

*1 октомври.* 6 часа. Развивам навивките на грота. Вятърът е отслабнал, времето се е поправило.

Преди кафето два фаетона се вият над яхтата и крякат силно. Като че ми казват: „Ето хубавото време. Утре ще видиш сушата“. Посрещам изгрева на слънцето.

На рубката е подредена цяла сергия неща, извадени да съхнат, включително и дюшекът на дясното легло, който е доста овлажнял.

Почиствам кухнята и изплаквам със сладка вода всички ъгълчета, защото и тук вълните нахлуваха неведнъж...

Според обедното определение се намирам на сто петдесет и пет мили от Родригес. Това означава, че не ще се приземя точно утре, но все пак се надявам да видя острова още днес след обяд.

*2 октомври.* Великолепна звездна нощ. Въздухът е съвсем прозрачен. Излизам на палубата преди зазоряване, за да направя определение по звездите. Както и предполагах, доста съм на север. Натягам малко гротшкота и поемам по-остро срещу вятъра, като предполагам, че към обяд ще видя сушата.

Към 8 ч. и 30 мин. китове правят огромни скокове над водата поветрено на моя курс, но поради разстоянието не мога да разпозная какъв вид са. Изглеждат дълги колкото яхтата.

Седнал върху рамката на входния люк, следя за курса, като хващам от време на време руля, за да предотвратя много острите завивания срещу вятъра.

Противно на обичая си, решавам да обядвам, преди да взема меридианната височина. Оглеждам хоризонта с надежда, макар да зная от опит, че видимостта е не повече от тридесет мили. Освен това там са се струпали и тежки облаци.

В 12 часа не мога вече да издържам — глътнах последната си хапка и се изкатервам на мачтата. Нищо!

Вземам меридианната височина и я налагам на картата. Няма съмнение — би трябвало вече да видя Родригес — стига видимостта да е с една-две мили по-голяма. Отново се изкачвам на върха на мачтата и гледам напред, малко по-към левия борд. Все още нищо!

След няколко минути обаче, както се взирах внимателно, забелязах една малка синкава черта. Не може да има грешка — това е Родригес. И както при всяко приземяване след седмиците, прекарани на море, изпитвам радост, че откривам сушата точно там, където трябва да се намира според моите наблюдения и изчисления.

Вълнението пречи много на видимостта, затова доста по-късно виждам острова от палубата.

Не е неприятно да се държи руля. Времето е хубаво и слънцето великолепно — няма вече изнурителните горещини на Тихия океан и Арафурско море. Тук духа един наистина освежителен пасат.

Няма и петнадесет дни, откакто напуснах Кокосовите острови, и виждам Родригес. Доволен съм. За да изминат този преход, където винаги духа вятър, големите майстори на самотни плавания със *Спрей* и *Анаита* са изгубили повече време. Освен това техните по-големи яhti са били и по-бързи<sup>[4]</sup>, докато максималната скорост на *Курун* при изключителни условия е малко повече от седем възла. Без да искам, съм осъществил един много добър преход. Славният малък *Курун*!

Поради по-острия курс към вятъра яхтата загуби значително от скоростта си. Няма да стигна сушата преди мръкване. Когато започнах да различавам цветовете на острова, слънцето вече залязваше.

В 18 часа закрепям отново за румпела шкота на стаксела, за да поема курса си и да съм напълно сигурен, че ще избягна рифа, който обкръжава острова на няколко мили от брега.

С падането на нощта светлините в Порт Матюрен — главното селище на острова — се запалват. Застанал поветрено на сушата, аз се наслаждавам на хубавата вечер и съжалявам, че не мога да спра тука.

Няколко часа по-рано бих могъл да сигнализирам за пристигането си в станцията на кабела, която би предала съобщението на Кокосовите острови.

Възнамерявам да видя Реюнион в събота и пресмятам възможностите да пристигна в Порт-де-Гале навреме, за да получа пощата си. Моля се да не ме изостави пасатът.

След като отминах опасностите при Родригес, приготвям си чаша бульон, запалвам фенера и отивам да спя.

*3 октомври.* Хубаво време — пасати, слънце, леко развълнувано море. *Курун* едва се поклаща. Приятно мореплаване.

Хвърлям в морето остатъците от картофите, които взех от Порт Морсби, изгнили и нападнати от насекоми. Пускам сандъка да се влачи, завързан за въже — така ще издавя много животинчета.

Рано след обяд вятърът се засили и една вълна заля дюшека, който суших на палубата, преди да успея да го прибера.

Тази вечер, когато търсех по радиото сигнала за точно време, попаднах на предаването от Сен Дени, в Реюнион. Чувах го великолепно.

*4 октомври.* Пасатът духа непрекъснато и *Курун* изминава хубав път. Времето е чудесно. По обяд: сто и четиридесет мили от вчера. Предполагам, че ще видя Мавриций утре призори, може би дори по-рано, а Порт-де-Гале — в събота след обяд.

В 20 часа си лягам и нагласявам будилника да звъни в полунощ, за да съм буден при приближаването на сушата, но не успях да заспя.

21 ч. и 22 мин. Една вълна нахлува през широко отворения входен люк, наводнява кухнята и пода на кабината, без да пощади и малката етажерка, гдето има множество ценни предмети: джобно фенерче, кибрит, нож и други. Изругавам и ставам да оправя пакостите на вероломната вълна, която съвсем не очаквах при това хубаво време.

*5 октомври.* Нощта е много красива. Видимостта чудесна. На вахта съм, но не ми е топло и трябваше да се облека солидно: дълъг

панталон, фланелка, пуловер и плътно яке от Кригсмарине. Точният термометър, поставен на рамката, показва +22°! Изглежда, че ще се прибере замръзнал във Франция.

Към 1 ч. и 30 мин. ми се струва, че забелязвам проблясване към десния борд. В 1 ч. и 40 мин. от върха на мачтата се вижда някакъв „фар“. Нямам никаква подробна карта, нито фарова книга, но мисля, че е фарът на Гран Пор.

Вятърът духа на пориви.

В 4 часа започвам да различавам общо сушата: остров Мавриций. По-късно, призори, се показва и брегът.

В 6 ч. засечките ми показват, че съм на единадесет мили югозападно от югоизточния край на острова. После плавам „на око“ покрай брега, без да се грижа много за компаса. Скоро различавам ясно мощния вълнолом пред носа Суфлър, който се издига доста високо.

Макар че брегът е обграден с риф, можех да мина и по-близо, за да го разгледам по-добре, но тази сутрин съм настроен малко пренебрежително. Бързам да бъда навреме в Пор-де-Гале и да си взема пощата...

С изгрева на слънцето багрите постепенно изпъкват. Забелязвам два върха, единият е навярно известният Питър Бот. Напомня ми малко Уа-Поу от Маркизките острови, но сходството е много далечно. Тук липсва разнообразната дивост и грандиозното величие на тихоокеанския остров. Остров Мавриций изглежда привлекателен и цивилизован. Въпреки разстоянието, навсякъде се чувства човешката ръка.

В 8 часа отново нанасям на картата местоположението си. На запад атмосферата е необикновено чиста и прозрачна. На хоризонта се откроява характерно очертание: Реюнион? Възможно ли е — на повече от сто мили?

Чудесно време. Разглеждам остров Мавриций, различавам села и къщи, пръснатите високо зелени петна на плантациите със захарна тръстика.

8 ч. и 32 мин. Отпреди няколко минути пиша долу, когато чувам ясно вик на палубата: „Ох! Ох!“ Изтичам смаян към входа. Нищо, нито на палубата, нито около яхтата. Курун е свършено сам и кротко плава. Наоколо небе, море и тишина...

Бих се заклел, че чух човешки глас... Някакъв зов отвъд моретата? Стон от такелаж? Понякога в открито море, при вятър, може наистина да ви се стори, че тайнствен стон раздира тишината...

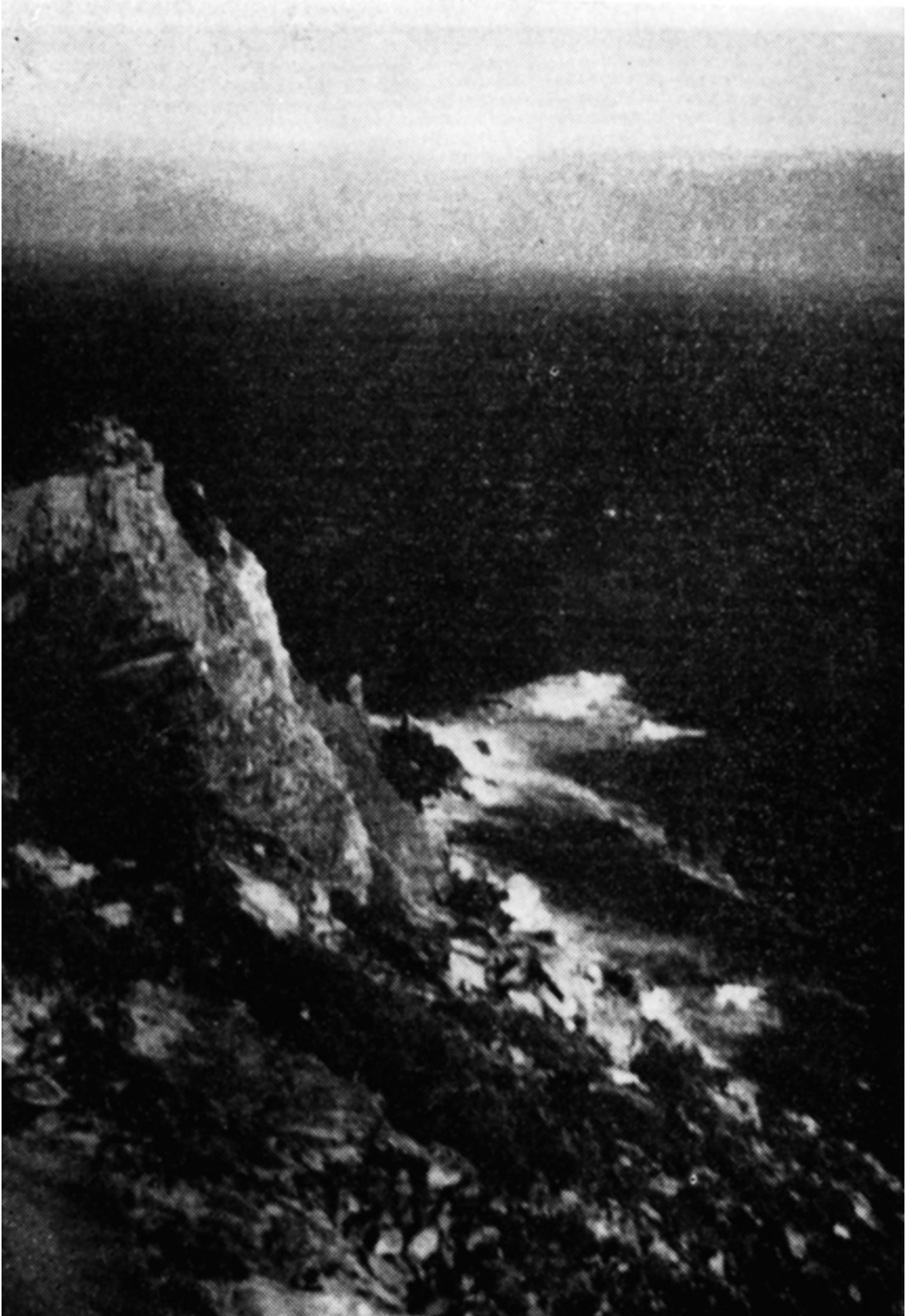
9 ч. и 15 мин. Не съм се излъгал преди малко — високите върхове на Реюнион се виждат великолепно. На запад небето е чисто и безоблачно. Видимостта е изключителна, но когато слънцето се издигне, няма да виждам нищо.

В 10 часа *Курун* е на около тринадесет мили южно от нос Брабант, в западния край от южния бряг на Мавриций. Направих няколко снимки на Морн — красива изолирана височина с плосък връх, който се извисява над ниския край на носа.

При залез-слънце виждам отново високите върхове на Реюнион.

23 ч. и 57 мин. Фар на 1/2 четвърт към левия борд.

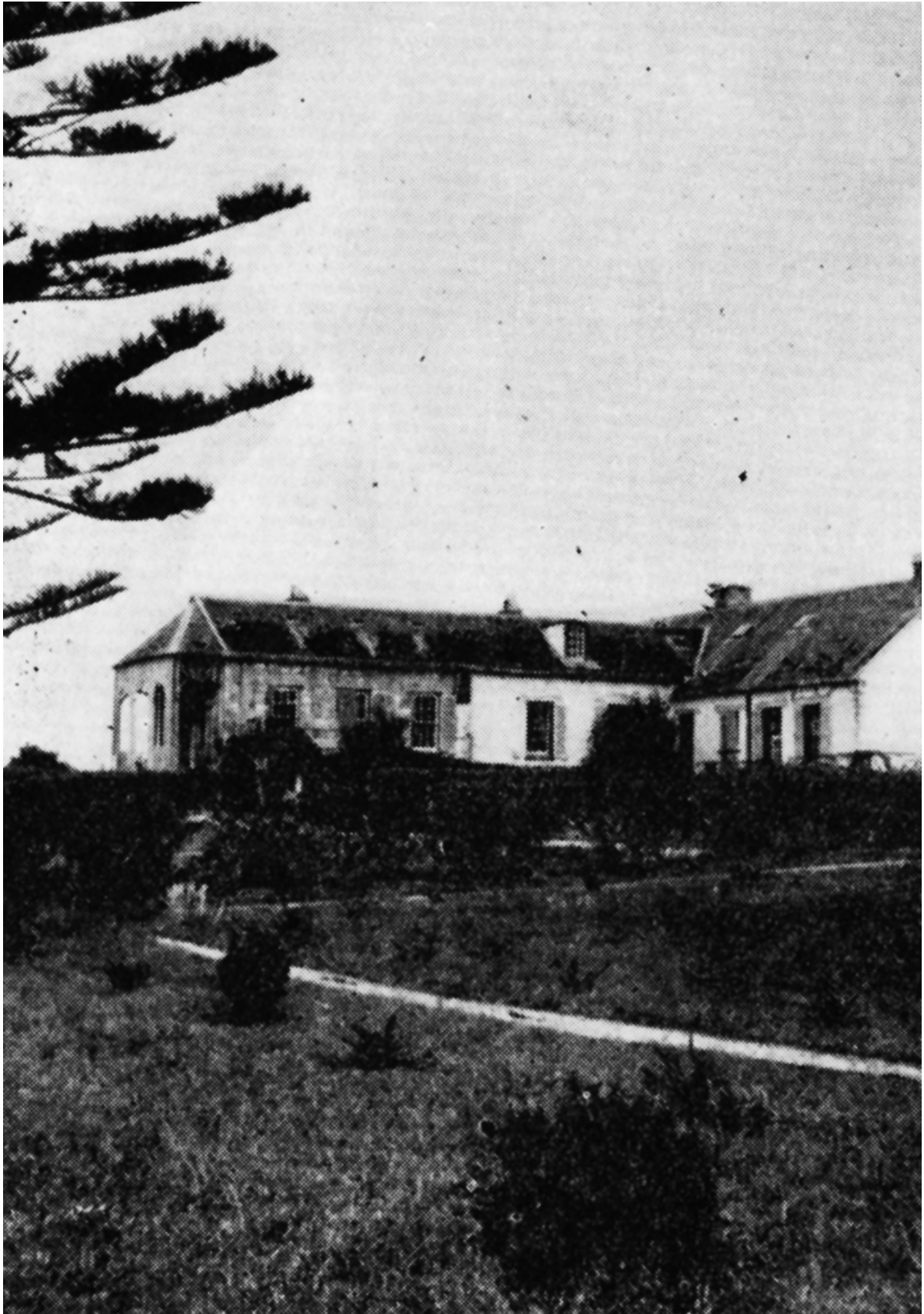




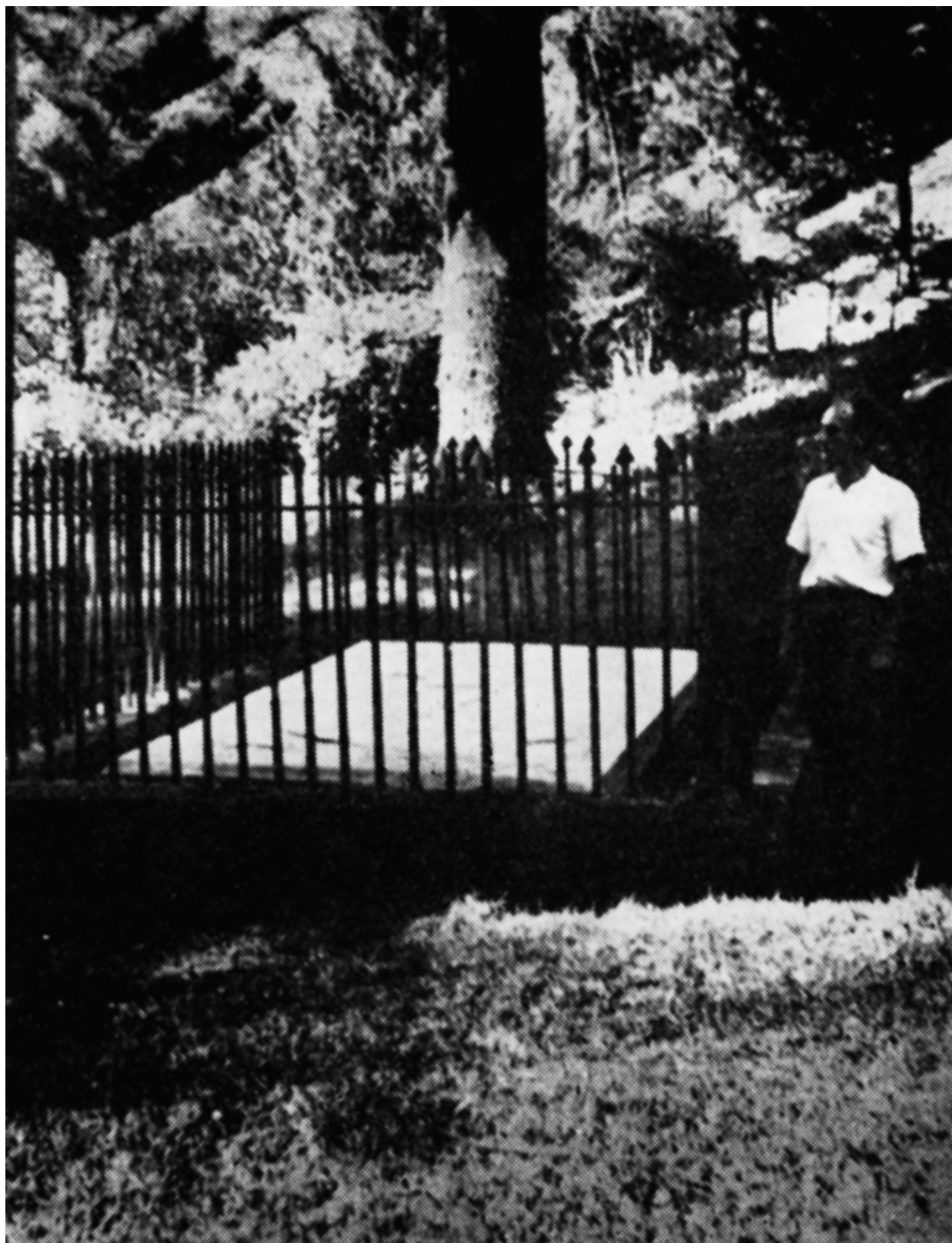
*Нос Пойнт (Добра Надежда)*



*Джеймс бей (Света Елена)*



*Гробът на императора*





## *Къщата на императора в Лонгууд*

6 октомври. На руля съм, вятърът е попътен. Красива нощ, но за нещастие вятърът е много слаб.

Все пак в 3 ч. и 45 мин. високата и тъмна грамада на острова се появи.

С настъпването на деня островът се откроява по-подробно. Със своите върхове, високи над три хиляди метра, Реюнион се пробужда и запълва величествено хоризонта. След седмиците, прекарани на море, аз се наслаждавам на необикновения чар в това приближаване към сушата в ранното утро... В такива моменти самотният мореплавател общува в пълна тишина с красотата на всемира и е равен на боговете.

6 ч. и 10 мин. Вятърът се променя в северозападен.

Времето е много хубаво. Курун едва се поклаща... Щастлив съм.

Жителите на сушата се пробуждат и аз се забавлявам да разглеждам с бинокъл земята. Къщи, улици, фабрики, добре оградени полета — виждам да се очертава дребният живот на хората.

Над острова има плътна мъглявина. Плавам покрай сушата. Брегът е чист. Единствената опасност е Кузен, между Сент-Сюзан и Сент-Мари.

8 ч. и 37 мин. Намирам се точно на север от фара на Бел-Ер, на около три четвърт миля.

Няколко гребни рибарски лодки са излезли „навън“. Завивам с намерение да стигна някоя от тях: „Знаете ли дали пощата в Порт-де-Гале е отворена днес след обяд?“ — „Да“ — отговарят тези славни, малко изненадани хора.

Вятърът се засили и промени посоката си към изток и Курун поускори утринната си разходка покрай брега.

Скоро различавам Сен Дени, който бързо расте. Отдалече видът му е приятен. Отблизо получавам впечатление, че е затворен за океана, обграден с не особено хубав плаж и бедни постройки, обърнали към морето грозните си гърбове; с гара и влак, датиращи от изнамирането на парната машина. Не струва!<sup>[5]</sup>

10 ч. и 25 мин. Минавам близо до нос де Жарден, който се намира пред града; след това покрай развалините на малкото естествено

пристанище. И котка дори не се вижда.

Но нос Бернар е красив! Див и гол, той се спуска от няколкостотин метра височина към морето. Опасявам се от завихряне на вятъра при тази стена, затова не се приближавам много.

В залива Посесион брегът отново се снишава, така че когато приближавам Поант-де-Гале, виждам мачтите и мостиците на корабите в отвореното към запад пристанище.

Приближавам каменливия бряг; входът на пристанището е съвсем близо, но вятърът стихна. Нося се по течението. Загрижен съм — страх ме е да не отмина входа на пристанището. Дали няма да се блъсна след малко о големия танкер, закотвен на юг от входа? Като имам предвид дълбочината, невъзможно е да се закотвя.

Няколко глупави подухвания. Приближавам с гребла. Шлепове влизат и излизат. Една дълбачка работи шумно пред входа.

Не знаех, че последният силен прилив е запушил напълно входа на пристанището и корабите са пленници на наносите.

Трудно се промъкнах през тесния проход, където сновяха шлепове, теглени с влекачи, управлявани от чернокожи с глуповати физиономии. Страх ме е да не ме смачка някой от тези важни механици, които не обръщат много внимание на моя малък *Курун*.

Пред пристанището снемат чевръсто ветрилата и продължавам с гребло.

Без предварителна представа какво място да избира в пристанището (защото нямам плана му) решавам да отида в южния басейн. Промъквам се между високите стени на два товарни кораба — *Торус* и *Вил-дьо-Мажунга* — и отивам да пристана в дъното на басейна.

Еlegantен мъж дава нареждания на една моторница да ми помогне. Отказвам да ме влачат, подавам въжетата си на брега и приставам. Часът е 13 и 40 мин.

Когато напуснах Таити, бях решил, без да пресилвам *Курун*, да пристигна на Реюнион на 15 октомври. Днес сме 6-ти. Спечелих състезанието с времето!

При приставането бях сърдечно посрещнат от комендант Фурнаж, търговски директор на пристанището, както и от младия лекар Детомб. Не познавах никого на острова, не можех да предположа, че *Курун* е очакван и това посрещане беше приятна изненада.



След като получих дългоочакваната поща и предадох тази, която ми беше поверена, отидох да взема един душ у лекаря — истинско удоволствие за този, който идва от открито море: да може да разточителствува с вода и при това... сладка!

През цялото време на престоя бях постоянен гост на комендант Фурнаж. Бивш капитан на подводна лодка, той напуснал военния флот, за да поеме управлението на пристанището.

Благодарение на малките си размери *Курун* успя да влезе в пристанището. Големите кораби в него бяха блокирани,<sup>[6]</sup> а тези, които чакаха навън, не можеха да влязат. Това се дължеше на последния голям прилив, който предизвикал такова натрупване на камъчета, че дълбочината при входа достигала едва един разтег!

От морска гледна точка Реюнион не е никак благодетелствуван. Докато остров Мавриций (английско владение) притежава естествени убежища и пристанища, благоприятни за морска дейност, то Реюнион има много негостоприемен бряг. Никакъв залив, никакво естествено закритие, в които някой кораб би бил на сигурно място при всички обстоятелства. Освен това условията тук са такива, че построяването на изкуствено пристанище би било огромна работа. Устрояването на Пор-де-Гале е само половинчато разрешение, наложено от крайна необходимост. Въпреки честото почистване, пристанището е несигурно и изложено на внезапни задръствания. Всичко това е от жизнено значение за икономиката на острова, тъй като пристанището е неговият бял дроб.

Учудих се, когато видях колко малко животът на острова е свързан с морето. Единствената морска дейност се извършва от няколко малки рибарски корабчета, които през повечето време са изтеглени на сухо. Риболовът е слабо развит, упражняват го с първобитни средства и близо до брега, при все че водите са богати с риба.

Островът е красив, планински. Бях все пак изненадан, че не намерих растителност като тази в другите тропически острови. Причината е, че тук човекът е искал да „дисциплинира“ природата и големи пространства са обезлесени. Само вътрешността на острова е останала истински великолепна.

Господа Корню и Юго организираха в моя чест малка експедиция в планината, която продължи три дни. Когато се изкачвахме с колата до платото Силаос, по един крайно неравен и живописен път, си спомних описанието на капитан Бернико за разходката, която направил в същата планина. Той споменава за един шофьор, който карал „бакцаг“. Това съвсем не е само духовита шега. Може би е по-малко рисковано да се плава на курс „бакцаг“ с яхта при много силен вятър, отколкото да се пътува с кола по пътищата на Реюнион... На някои места завоите са толкова опасни, че за да се минат, трябва на няколко пъти да се връщаш обратно „на шпринг“<sup>[7]</sup> — както казват моряците.

Платото Силаос, над което се издига Питон-де-Неж със своя чист, освежаващ въздух и топли извори, е много известно летовище. От Силаос до брега слязохме пеш. Минахме през клисурата Таибит, над която се издигат назъбените вериги Гран-Бернар и Салаз, а нощта прекарахме в малко планинско селце в котловината Шафат. На другия ден продължихме до брега по течението на река Гале, всред незабравимо дива и великолепна природа. Планинското население е познато с името „малките бели от височините“. То се държи настрана от другите жители, но, както изглежда, живее спокойно всред идеални условия.

Трябваше да пресичаме осемнадесет пъти реката, която тече всред грамадни скални блокове. Всеки път нагазвахме в хладната прозрачна вода — приятна баня за краката, но веднъж се изкъпах цял... Загубих равновесие, когато преминах един брод. Да пресечеш толкова океани и да паднеш в сладка вода!

Когато в началото на XVI век португалците открили Санта Аполония — такова е първото име на Реюнион, — островът бил необитаем. Заселването е станало с пришълци отвън: от Франция, Африка, Мадагаскар, Индия и Китай. Ето защо населението е разноцветно — което е един от чаровете на острова, — а заедно с това е приветливо и мило. От градовете лъха приятна „старинност“, напомняща някогашната френска провинция.

В пристанището бях сред голямото семейство на моряците.

Често бях гост на съотечествениците си Менги и Депан, които много любезно ми помагаша. Старателната подготовка на яхтата продължаваше.

Дърводелецът на *Вил-дьо-Мажунга* — стар моряк от крайбрежията на Ранс, с прекрасния прякор „Благия Христос“, вложи цялото си сърце и умение при извършването на някои дребни работи на Курун. Работил и на *Винибел* на Марен-Мари.

Благодарение на пристанищната работилница замених опасно ръждясалите стоманени въжета на леерите с неръждаеми.

За да се подобрят моите подръчни съоръжения, бе изработен един истински гик за стаксела, стъкмен със съответните оковки. Той се оказва впоследствие извънредно практичен.

Поставени бяха нови щагове, всички обтяжки бяха проверени и гресирани. Проверих цялото стъкмяване.

Освен това взех енергични мерки да се отърва от насекомите, които гъмжаха в корабчето. Изнесох всичко и под шесткилограмово налягане напръсках с ДДТ.

Действувах със замах! Резултатът беше радикален — след изпръскването хлебарките и копровите буболечки бяха само спомен.

Жозеф бе дезертирал, без да чака започването на операцията. Въздухът на Реюнион сигурно му е харесал, а може би си е намерил компания. След толкова дълъг престой на борда разбирах, че може би е имал известни копнежи. Но не мога да не отдам още веднъж почит към неговия такт. Безшумно се бе качил, безшумно живя на борда, по същия начин си отиде. Славният Жозеф! Кой знае какви морски истории ще разкаже на гущерите от Бурбон...<sup>[8]</sup>

На борда на *Вил-дьо-Мажунга* направих копие от картата на Дюрбан, а от фаровата книга преписах цялата част, посветена на Южна Африка.

Готов бях да отплавам.

---

[1] „Синята пътека“ — по-тъмносин цвят на водата при по-голяма дълбочина. — Б.авт. ↑

[2] През деня е много рядко някоя летяща риба да падне на палубата, защото те виждат яхтата и я избягват. — Б.авт. ↑

[3] Износването в ролките на възвратните макари е много голямо. Ето защо трябва да сменям много често въжето. Разрешението е да се

използува меко стоманено въже там, където има триене. — Б.авт. ↑

[4] Скоростта се увеличава съобразно дължината на водолинията.  
— Б.авт. ↑

[5] Впечатлението откъм сушата е свършено друго. — Б.авт. ↑

[6] Един от тях стоя неподвижен повече от месец. — Б.авт. ↑

[7] Начин за развъртане на кораб с помощта на въже, закрепено  
назад от посоката, в която се движи. — Б.пр. ↑

[8] Име на о-в Реюнион преди Френската революция. — Б.ред. ↑

## XVI

### ОТ РЕЮНИОН ДО ДЪРБЪН И КЕЙПТАУН

*Събота, 10 ноември.* Както обикновено, отрано съм на крак. В Пор-де-Гале никога не можах да полежа след 6 и половина сутринта. И в последния ден, разбира се, не се успивам...

Но *Курун* няма да замине днес — комендант *Фурнаж* идва да ме осведоми за вълнението. И наистина, флагът над пристанищното управление е вдигнат: преминаването на протока е невъзможно. Отивам да хвърля един поглед — морето е разпенено и се разбива върху вълноломите. Излизането би било опасно. Принуден съм да чакам утихването на това силно вълнение, което идва отдалече и се разбива по целия бряг.

Приятелите ми от *Реюнион* дойдоха да се сбогуват. Един от тях ми носи малък кактус и ми казва: „Ще ви придружи чак до Франция“. И наистина, занесох го в отлично състояние. Украшена с цветя и зеленина, кабината на *Курун* е като истинска градинка на луксозен пътнически кораб.

*11 ноември.* Дъщеричката на комендант *Фурнаж* ми остави в кабината малко каучуково кученце, на което могат да се придават най-различни забавни или смешни пози. Много настоява да приема този фетиш.

Вълнението спадна. Тъкмо се готвех да тръгна, когато капитанът на пристанището пристигна с моторницата си. Подари ми хубаво ново въже. „Да се завързвате в *Дърбън*. Там има приливи“ — обяснява ми той.

15 ч. и 20 мин. Отвързвам се от брега. Малката моторница повлича бавно десет и половина тонния *Курун*, добре затънал във водата. По-късно, при изхода на басейна, вдигам грота.

Когато минавам пред пристанищното управление, радистът на *Вил-дьо-Таматав* ми сигнализира: „Метеопрогнозата е лоша. Имам

телеграма за вас“. Пилотската моторница ми донася плика. Телеграмата е изпратена от *Вил-дьо-Авр*, който замина преди два дни за Дърбън. Съобщават ми какво време са срещнали — мило внимание от страна на капитан Депан.

Вдигам кливера. *Курун* е в протока. На най-остър халс и при съвсем лекия вятър много мъчно бих излязъл само с ветрилата.

Пилотската моторница ме поздравява три пъти с клаксона си — отговарям с три изсвирвания на рога за мъгла. Последни сбогувания. Двете моторници завиват. Отново съм сам в морето.

Със завързан рул, *Курун* се поклаща леко и напредва постепенно към вятъра при най-остър бейдевинд, като оставя подире си съвсем слаба следа. Слаб югозападен до западно-югозападен вятър.

На повърхността, пред самия вълнорез спокойно играят делфини. Много лесно е да ги намуша. Приготвям инстинктивно един харпун, но го оставям настрана.

В 20 ч. и 35 мин. снемam всички ветрила. Затишие. Намирам се само на седем и половина мили от Пор-де-Гале.

12 ноември. Цяла нощ стоя буден, подремвам само за половин час преди разсъмване. В 6 ч. и 10 мин. при един полъх от североизток потеглям на път, но не задълго — затишието наставя отново.

Колко хубав е островът в утринната светлина!

Принуден съм да сваля ветрилата. Дълго наблюдавам в тихата прозрачна вода чудните багри на една дорада, която плува около *Курун*.

Задушна горещина. Към обяд се изкъпвам под бушприта, но с голяма предпазливост, защото малко по-рано видях във водата едно дълго, неприятно тяло — навярно акула.

На обяд духна слаб вятър и можах да продължа.

Много съм доволен от гика на стаксела.

Брегът постепенно се отдалечава и изчезва във вечерната дрезгавина. Преди да мръкне, вземам със секстанта височината на Питон-де-Неж и я засичам по компаса, за да отбележа на картата „точката на потеглянето“.

Лагът, прегледан основно преди тръгването, работи добре.

До Мадагаскар *Курун* ще пътува при непостоянни атмосферни условия. След един период на затишие вятърът ще задуха от

югоизточна посока. Дневните преходи, с изключение на един, ще бъдат средни.

На 16 ноември, в 12 ч. и 28 мин. на 23°55' южна ширина откъм левия борт се появява земя, но е едва видима, забулена — както често се случва — от гъсти завеси дъжд. Предпочитам да се приземя доста по на север поради силното течение, отнасящо на юг.

Не може да се определи никаква точка от сушата. Тя е само малко по-тъмно сиво петно върху мъглявината, която покрива целия хоризонт на запад. Нямам никакво желание да се приближавам — вятърът е вече отслабнал и може да стихне съвсем. Вълнението е голямо, освен това нямам никаква подробна карта на този бряг с несигурна хидрография.

След обема хващам руля и управлявам точно на изток от нос Итаперина (югоизточно от Мадагаскар).

Струва ми се, че разпознавам двете планини Сакариво и Тороторо, разделени от дълбока падина във форма на V.

Късно след обяд доста отдалече виждам много голяма морска птица — каквато не бях забелязвал досега. Предполагам, че е албатрос. Доколкото си спомням, тези птици се намират по на юг от Мадагаскар.

Вихрушки и затишия следват едни по други. Дъжд. Вятърът духа от всички посоки. Стъкмяването се натяга. Крайно уморително.

17 ноември. Курун се управлява сам, но и дума не може да става за лягане. Нощите близо до брега са без сън. Сигурността го изисква.

2 ч. и 05 мин. Вижда се фарът на нос Итаперина.

Отминавам носа по светло и сменям курса. По-скоро отгатвам, отколкото виждам сушата.

Друг албатрос лети около яхтата. Великолепна птица, само че е буревестник — вятърът се засилва.

Небето има много лош вид и ме безпокои. В 16 ч. и 20 мин. тревогата ми се оправдава: барометърът спада, а по това време трябваше да е точно на максимума (барометричния прилив). Кошмарно небе, както пред циклон. Вятърът се усилва.

В 10 ч. и 50 мин. свалям всичко. Страхувам се, че ако закъснея, не ще мога да маневрирам. Когато снемах кливера, фалът се изплъзна от ръцете ми и ожули пръстите до кръв. С изранени ръце трябваше да се боря с падналия във водата кливер №2. Загубен занаят!

С голям труд прибрах плющия грот и го завързах здраво. След това потеглям на път с предните ветрила курс на юг, към открито море...

Барометърът равномерно спада. Лошо предзнаменование. В тези райони по това годишно време по начало няма циклони; но аз не се доверявам сляпо на статистиките. Разучавам отново документацията и разгръщам картите на Индийския океан, красиво прорязани от червените траектории на най-типичните циклони.

Духа, сила 7. Това, което ме безпокои, е видът на небето. Късно след обяд бурята почти се оформя. По морето започват да се разбиват големи вълни. Проверявам закрепяването на палубата, както и долу, и увивам с кожа шкота на кливера.

Залезът на слънцето е заплашителен. Бакъреночервените облаци излъчват странни отблясъци. Барометърът продължава да спада. Бих предпочел да съм на завет в някое хубаво пристанище.

През нощта се опитвам безуспешно да уловя по радиото прогнози за времето. Радио Тананарив съобщи само, че утре трябва да се състоят големи конни състезания, но провеждането им е под въпрос, тъй като теренът бил кален; не спомена за буря...

Наблюдавам дълго и небето, и морето; защото, ако вятърът се засили още, би било неразумно да продължа да бягам по същия курс.

*18 ноември.* Вятърът отслабна и в 8 ч. и 35 мин. продължавам пътуването с всички ветрила. Но към обяд правя четири навивки на грота — появи се много силен вятър от североизток. Една голяма вълна се разби на палубата.

Късно след обяд вятърът отслабна. Вечерта небето се проясни. Всички звезди светят. Следата на Курун фосфоресцира.

*19 ноември.* Утрото е много красиво. Небето е ясно, но си повтарям на висок глас старата поговорка на някогашните ветроходци:



*Хубаво време и добър гост  
трябва да поостанат, за да ги разберат.*

По повърхността има много риба — водата просто ври и множество птици се вият над тях. Стъкмявам една въдица.

Струва ми се, че настава хубаво време. На палубата съхнат вещите ми. Слънцето топли, но няма вече измъчващата горещина, която срещнах в тропиците (преминах тропика на Козирога). Въздухът е мек и освежаващ.

Лагът отбелязва скорост едва два възла и половина, но при това хубаво време на борда е така приятно, че не бързам много да стигна Дърбън.

Загубих една след друга две здрави въдици, отнесени от големите риби.

Великолепна нощ. Много звезди. Светло и чисто небе. Яхтинг, за какъвто човек мечтае...

В продължение на няколко дни времето е прекрасно, с променливи, много слаби ветрове или почти пълно затишие — изминатият път е минимален.

23 ноември. 9 ч. и 10 мин. Учудвам се, когато виждам зад траверса на десния борд един параход, който ме застига. Той е на около четири-пет мили. Сигурно идва от Мавриций или Мадагаскар и пътува за Кейптаун.

Хубавото време продължава. Това е „flying fish weather“<sup>[1]</sup>, което ми бе пожелал Боб търговецът, преди да отплавам от Таи-о-Хае.

Но *Курун* се влачи по водата. При тази скорост едва ли ще стигна и до края на месеца в Дърбън. Никак не е чудно, като се има предвид, че съм в тропичните и субтропични зони на затишие, известни със своите слаби и променливи ветрове.

Справочните карти дават много неточна представа за положението. Общите условия, посочени в тях, са твърде различни от тези, които срещам.

Времето е подходящо за състезателна яхта. Тежък и с недостатъчна ветрилна площ, *Курун* не може да използва добре тези

слаби ветрове. Нуждае се поне от един нормален грот, топсел и балонен кливер (в Порт-де-Гале го изсуших добре, сгънах го грижливо и си дадох дума, че ще го извадя чак след Кейп...). Като се има предвид удължаването на престоя ми в морето, ще имам щастието да изпитам някоя буря, преди да пристигна в Дърбън. Би било в реда на нещата...

Свърших свинската мас, дадена ми от госпожа Ангермайер преди една година, когато тръгнах от Академи Бей в Галапагосите.

25 ноември. Времето е все още хубаво, но изглежда, че дядо Еол се е събудил. На обяд има силен вятър, сила 5.

Късно след обяд *Курун* се движи с три навивки на грота и с третия кливер. От вчера барометърът постепенно спада. Вятърът се засилва.

В 18 ч. и 15 мин. преценявам изгледите за времето и свалям всички ветрила. Барометърът продължава да спада. Това е класическата североизточна буря, за която съм чел такива хубави описания. Зная, че обикновено не е опасна и утихва, преди да се разрази в истинска буря. Но тези североизточни бури биват последвани от други — югозападни, които са много силни и се появяват внезапно с бърз преход.<sup>[2]</sup>

Тъй като нощта настъпва, намирам за разумно да сваля всичко.

20 часа. Северен-североизточен вятър, сила 7. Стоя със снети ветрила напреко на вълните. Бдя.

22 часа. Вятърът отслабна малко. Барометърът е постоянен. В полунощ установявам, че се е покачил с половин деление.

26 ноември. 0 ч. и 30 мин. Вятърът стихва. Класическото облачно було се вдига от югозапад. Барометърът се качва. Очаквам промяната във вятъра.

0 ч. и 40 мин. Вятърът се оформи рязко в югозападен и започва да се мени.

Щормовият грот е готов за вдигане, но времето не стана такова, каквото предвиждах. Вятърът се променя в южен-югозападен, през деня духа на пориви, със сила до 5.

Тръгвам на път, но само с предните ветрила и щормовия грот, тъй като времето не обещава нищо хубаво.

След няколкочасово затишие вятърът става северен и барометърът пада. Вчерашната история. Дремнах малко на кушетката; невъзможно е да заспя, като знаей, че югозападната буря не е далече.

27 ноември. В 2 часа барометърът достига максимума. Вятърът отслабва и духа последователно от север-северозапад, северозапад и накрая запад.

5 ч. и 10 мин. След като стихна почти напълно, вятърът се обръща в югозападен и рязко се засилва. Но не става както вчера — бурята дойде за няколко минути. Морето като че дими, воден прах лети отвред. Не мога да се въздържа и възкликвам: „Какво ли ме чака сега?“ Щормувам на ляв халс само с щормовия грот и завързан в средата рул.

Буря. Силно развълнувано море. Лоша видимост. Остава ми само едно: да чакам да премине.

На другия ден — затишие... Но късно след обяд вятърът подухна от север. Силното вълнение напруга стъкмяването.

30 ноември. Буря от север-североизток. Морето е много развълнувано. Щормувам на ляв халс.

Цялото море е побеляло от пяна, която виещият в такелажа вятър бясно разнася. Духа много силно, а яхтата с шест навивки на грота и малкия, наветрено натегнат кливер е претоварена с ветрила. Но много е късно да свалям. Трябваше да закрепя една солидна талия за гика, за да предотвратя счупването му от силния вятър.

Наклоняването е силно, но равновесието с тези ветрила е великолепно. Така, добре натиснат, Курун напредва чудесно — като истинска патица! А при това бурята заслужава името си...

Все пак на другия ден можах да потегля на път с хубав югозападен вятър.

Бях приятно изненадан от определенията си, защото се страхувах, че съм много по на юг. Както твърде често се случва, теченията, отбелязани в различни морски справочници, са

въображаеми, а пък и вчерашните ми определения, правени в бурно време, не бяха много точни.<sup>[3]</sup>

Подир обяд прострях да съхнат някои неща — след като ги изплаках със сладка вода. Привечер времето отново се разваля. Вихрушки. Дъжд. Забулено небе.

23 часа. Светлини напред, откъм левия борд. Навярно Дърбън. Назад виждам бялата светлина на някакъв кораб.

Курун се движи добре на бейдевинд, с две навивки на грота при южен-югозападен вятър със сила 5. Корабът, който вървеше след мене, ме задмина едва в полунощ, на близко разстояние от десния борд.

*2 декември.* Стоя на руля. Смятам да пристигна в Дърбън днес — няколко часа след кораба.

Студено ми е въпреки дебелите дрехи и топлите напитки. Затова към два и половина завързвам руля и слизам за малко на сухо.

На разсъмване, между две вихрушки, виждам за момент сушата. Не знам къде точно се намирам.

6 ч. и 20 мин. Яростна вихрушка, проливен дъжд. Снемам стаксела и правя още една навивка на грота. Никаква видимост. Но два часа по-късно земята отново ще се появи.

Приближавам към сушата, от която се вижда съвсем малка част. Нямам никаква подробна карта, затова се опитвам да разпозная местността по лоцията: хълмове, няколко къщи. Трябва да е устието на Тонгаат Ривър, която остава малко по-надясно. Близко до сушата морето изглежда по-тихо и смятам да продължа плаването с този халс, докато стигна до миля, миля и половина от брега.

Очертават се подробности по сушата, но времето се разваля. От хоризонта се задава силна вихрушка. Не я изпускам от очи, но не бързам да сваля ветрилата. А тя приближава — свалям стаксела и го завързвам здраво, после правя четвърта навивка на грота. Вихрушката ме обгръща.

11 ч. и 35 мин. След като не успях да направя завой, заставам в дрейф към открито море, тъй като условията стават много тежки за пътуване. Сушата изчезна — няма никаква видимост. Загрижен съм много от промяната на времето. Дали ще ми се стовари още една буря, толкова близо до сушата? (Направих завой приблизително на две и

половина мили от брега). Ако вятърът духне от югоизток, направо съм загубен.

12 часа. Силен югоизточен вятър. Вихрушки. Дъжд. Морето е развълнувано. Вълните заливат яхтата и на няколко пъти силно я разтърсват. Приятна неделя! Мокър съм, студено ми е. Нямам никакво желание да готвя. Най-много ми се иска да се стопля.

Изпивам един горещ бульон, изяждам голяма порция конфитюр от папае и завършвам със солидна чаша ром.

Вятърът става бурен. Страхувам се, че може да отнесе кливера. Този „малък моко“ е вече за пенсиониране, макар че на Кокосовите острови му сложиха нова шкаторина, поправиха шкотовия ъгъл и подплатените места.

Към 15 часа вятърът отслабна. Вихрушки.

През целия ден вихрушки и дъжд. Все пак направих няколко халса. Привечер настъпи затишие.

Въпреки горещите напитки и дрехите, които съм навлякъл, както и това, че лягам облечен, не мога да се стопля. Всичко е мокро или влажно. Доста отдавна не бях виждал термометърът паднал толкова ниско (под 19°).

22 часа. Небето се прояснява изведнъж. Когато се качвам на палубата, оставам изненадан: на няколко мили разстояние виждам многобройни светлини. Това е северната част на град Дърбън — невидимия и недостижим Дърбън. Всеки би се обзаложил, че Курун ще пристигне утре; и аз самият почти повярвах, като видях близките светлини!

Към 22 ч. и 30 мин. вятърът отново духна — насрещен, разбира се. Но аз заставам в дрейф с курс към открито море и отивам да си легна. Замръзнал съм, спи ми се. Струва ми се, че ще настина, ако остана на руля — с това се оправдавам...

3 декември. След като подремнах, на разсъмване тръгвам отново на път.

Вихрушки, дъждове и временни затишия. Трябваше да лавирам с насрещния вятър.

В 8 ч. и 35 мин., когато правех завои на около десет и половина мили от сушата, можах да разбера, че съм с няколко мили поветрено по

на север от мястото, където бях вчера сутринта. Не съм на курса си по моя вина, защото миналата нощ слязох долу на сухо! Може би е оказало влияние противоположното крайбрежно течение, отнасящо на север.

През целия ден дъжд и затишя, прекъсвани от няколко слаби подухвания на вятъра. Тъжно време.

В 15 часа виждам Блъф, но много замъглен. Блъф се нарича високият горист полуостров, който е южният бряг на входа към Дърбън. Северният бряг е много нисък.

Около *Курун*, бавно повдиган и спускан от вълните, се въртят птици. Хвърлям им парчета сухар — изглежда, че им харесва.

През нощта светлините на Дърбън се виждат добре, също и проблясъкът на „Нейтъл Блъф“. Въпреки близостта на тези хиляди светлини, по всичко се разбира, че и тази нощ ще прекарам на море.

20 ч. и 50 мин. Потеглям отново със слаб североизточен вятър. Малко по малко яхтата се приближава, но фаровете на входа още не се появяват. Дърбън е огромен град и светлините му се простират на много мили. Изведнъж — ето многоцветните светлинни реклами. Преходът от гледката на открито море към тази на модерния голям град е много рязък.

23 часа. Вятърът духна от северозапад и се засили. Този път смятам да вляза още тази нощ. Скоро се вижда зеленият фар на входа.

24 часа. Връщам с един час назад корабния часовник. Сега вече имам само два часа разлика от Гринвич.

Щастлив съм, че съм отново в Африка. Напуснах я преди година и половина с курс на запад, а днес пристигам на същия континент от изток. *Курун* описва дълга следа около земното кълбо...

Студено ми е, въпреки наметалото с качулка. Но трябва да управлявам яхтата, за да мине по средата на входа — по компаса в северозападна посока. Близко до *Курун* подскача една много голяма риба.

4 декември. 0 ч. и 08 мин. Минавам края на южния вълнолом. Скоро съм в укритието на северния. Водата е съвършено гладка. Сложат от мазут върши добра работа — *Курун* се плъзга бързо и безшумно към пристанището.

0 ч. и 55 мин. Екипажът на моторницата от „Water Police“<sup>[4]</sup> ме завързва за една огромна шамандура и ми пожелава лека нощ. Ще спя спокойно.

Призори съм на палубата. Беше студено, но хубавото време се бе върнало. Духаше североизточният вятър, за какъвто мечтаех през последните дни.

Разглеждам с бинокъл пристанището и града: струват ми се еднакво огромни. Тук малкият *Курун* изглежда загубен. Вдигам трицвета, а на върха на мачтата флага Q, за да искам разрешение за придвижване.

Но властите се погрижиха за *Курун* доста късно. Най-напред дойде моторницата на „Water Police“ и ми предложи да ме заведе когато пожелае до яхтклуба. После до мене пристанаха и други моторници — за различни формалности, които преминаха бързо и лесно.

За мое голямо учудване, на борда дойдоха и двама специалисти — единият ентомолог, — за да направят аутопсия на мачтата ми. Нейната история се бе разчула благодарение на една статия, излязла преди няколко дни в печата, в която се съобщаваше за пристигането на *Курун* от Реюнион.

Двамата експерти се заеха за работа, въоръжени със своите малки инструменти — сондираха мачтата, изследваха галериите. Изглежда, че бяха много заинтересувани, защото продължиха своите изследвания и когато моторницата на „Water Police“ ме взе на влекало. За нещастие, поради слабите вълнички откъм траверса единият от специалистите веднага получи морска болест. Трябваше да легне на една кушетка. След хубава разходка из огряното от слънце пристанище оставих *Курун* пред яхтклуба.

След обяда отидох у френския консул господин Ратон, който ме посрещна много сърдечно.

На другия ден имах известни неприятности с митницата. Трябвало да се явя там не по-късно от два часа след пристигането си и поради това искаха да ме глобят. На края всичко се уреди с цял куп хартии.

Трябваше обаче да се подчиня на една обидна формалност — да предам корабното оръжие: „Тук има много крадци“. Странен начин да се предпазват хората от крадците, като им се взема оръжието...

Големият и модерен град Дърбън е разположен на огромна площ. При застрояването е оставено много въздух и струва ми се, че градът може да се нарече красив. В центъра са търговските квартали. Населението живее по перифериите най-често в приятни къщи, потънали в цветя. Понятието за разстояния тук е различно от това, което имаме във Франция — обикновено нещо е да се изминат дванадесетина мили, ако не и повече, за да се стигне до местоработата.

Дърбън, голям град и голямо пристанище на Южна Африка, е и много посещавано летовище, особено от жителите на Йоханесбург. Столицата на Натал има модерни хотели, заведения за спорт и развлечения. Плажът е красив и акулите, които от време на време захапват някой от къпещите се, не пречат на хората да се трупат там. Всъщност сред такава тълпа един човек повече или по-малко не се забелязва.

Както всички нови градове, Дърбън е без душа. Неговите „рикши“<sup>[5]</sup>, теглени от театрално накичени зулуски атлети с рогове по главите, създават впечатление на твърде смешна панаирджийска екзотика.

Хареса ми обаче пъстроцветната тълпа на негърските и индийски пазари: европейци, дошли от вътрешността на страната, зулуси, хубави индуски в приятни пъстроцветни сари.

В сравнение с Йоханесбург — голямата столица в американски стил — Дърбън минава за град с по-спокойна дейност. Това се дължи може би на Natal fever, наталската треска, която предразполага към излежаване.

Както и да е, тук съм всред цивилизацията и отново констатирам колко малко впечатление ми правят нейните „благодения“!

До красивите сгради и богатите резиденции в Дърбън съществува и един невероятен квартал — това е Като Манор. В Южна Африка цветнокожите не се смятат за хора като другите; затова и нямат право да живеят, където искат. Тук са изолирани в зоната на Като Манор. В най-разновидни бараки, при жалки удобства и хигиенни условия живее цяло бедняшко население.

Преди няколко години сред туземците в Като Манор избухнали кръвопролитни бунтове. Видях останките от много изгорени къщи по



този повод. По време на моя престой ставаше въпрос да се изпъдят всички туземци, за да се разшири европейската част на града, която постоянно расте.

Южна Африка е арена на расови борби. Наистина тук има много различни народности: холандци, англичани, негри, индуси, метиси.

Тъй като белите не са дошли тук за благотворителност, а освен това са и по-силни, тяхното държане към цветните не изненадва.

Южноафриканците са самодоволни и горди от постиженията си, което в известно отношение е напълно оправдано: страната може да се гордее с един величествен „прогрес“ — градовете и заводите са изникнали като гъби и производството постоянно се развива. Повечето жители мислят, че е поучително да се види как е разцъфтяла цивилизацията в области, където до неотдавна не е имало нищо!...

Южна Африка е страна, гдето царува недоволство и ненавист. През моя двумесечен престой можах да се убедя в това, тъй като в пристанището обичах да разговарям свободно с цветнокожите. Прекият допир с действителността е по-убедителен от всички теории, създадени в кабинетите. Какви непоправими беди са сторени! Колко насъбрано озлобление!

Един ден заговорих с индус, когото виждах за пръв път. След десет минути той беше така дълбоко развълнуван от факта, че говорех с него като с равен, че извади златния пръстен, който носеше на ръката си, и на всяка цена искаше да ми го подари. Естествено, отказах. „Наистина ли има европейци, които мислят като вас?“ — ме разпитваше той, безкрайно учуден. Изглежда, че това му достави неизразимо облекчение.

Често купувах пощенски марки за черните, на които е забранено да влизат в пощенските станции. Това ми даваше възможност да окажа симпатия, на каквато те не са свикнали.

Най-голямото богатство на страната е евтината работна ръка. Ако трябва да се плати на един черен работник шест пъти повече, отколкото му плащат сега<sup>[6]</sup>, това би означавало истинска катастрофа. Някои мини биха станали неизползваеми. Обективно, белите не могат да бъдат строго съдени: те не са по-лоши от другаде, но, както казва Паскал, са „оплетени“. За расовия въпрос засега не се съзира никакво задоволително разрешение. Но се внимава да не се допуска никакъв

напредък на черните. Те не могат да станат никога квалифицирани работници — това е привилегия за господарската раса.

Както и да е, с горчива ирония си припомням думите, които белият човек повтаря с такава лекота: свобода, човешко достойнство...

Между спортовете, практикувани в Южна Африка, яхтингът заема почетно място. В Дърбън има два яхтклуба: Наталски кралски яхтклуб и Пойнт яхтклуб.

Отначало се изненадах, че освен няколко големи моторници няма истински морски съдове. Повечето яhti са всъщност монотипни шверботи. Обяснението е просто: в страна, където брегът е негостоприемен и времето непостоянно, с резки промени, мореплаването е дори опасно.<sup>[7]</sup>

От друга страна, в Дърбън е забранено корабчета с по-малко от тридесет и пет фута дължина да излизат от залива. За да може някое по-малко корабче да получи разрешение за излизане, то трябва да има на борда си два мотора.

Поради това из залива кръстосват постоянно бели ветрила. Всяка седмица се правят състезания. На тях се събират запалени любители; рядко се случва да се счупват мачти и екипажите да се връщат мокри от глава до пети.

Имах удоволствието да се запозная с няколко истински любители на пътешествия и далечни плавания. Единият, Джери Троубридж, се подготвяше за околосветско пътуване. Сам си бе построил корабчето в Йоханесбург. Голям специалист по заварките и металните работи, Джери бе възприел за своя *Уайт Сийл*<sup>[8]</sup> метална конструкция. Когато четиринадесеттонният корпус бил готов, той го докара сам до морето върху една автоплатформа. Тази трудна работа — да пренесе корабчето на 780 км от Дърбън — той свършил за няколко дни.

Когато посетих *Уайт Сийл*, той беше закотвен от няколко месеца в Конджела. В момента работеха по кечовото му стъкмяване и обзавеждането. Джери беше не само едър здравеняк, шампион по хвърляне на чук, но заедно с това скромнен и услужлив другар.

Един ден ме посети американският пътешественик Том Стийл, който ми разказа прекеждията си на борда на кеча *Адиос*. В последния етап на своето околосветско плаване Стийл тръгнал от Дърбън за Кейптаун малко преди пристигането на *Курун*. Но не стигнал до определеното място. Няколко дни след потеглянето го връхлетяла буря

със скорост на вятъра седемдесет и пет мили в час. Малкият кеч изпаднал в беда. В началото морето отнесло малката му лодка, грота и гика. После били изкъртени бизанмачтата и руля. Кечът легнал изцяло на борд и едва не се обърнал. Една вълна разбила рубката.

Адиос вече не ставал за нищо. Поради лошото време било невъзможно да му се притекат на помощ. Най-после бурята стихнала. Стийл успял с наличните корабни средства да откара корабчето в малкото рибарско пристанище Книсна, на около четиридесет мили източно от Мъсел Бей.

Понякога в Дърбън спират големи френски кораби. Там срещнах *Бофа* и *Тулон*.

Благодарение услужливостта на офицерите от *Тулон* се сдобих с няколко карти на южноафриканското крайбрежие, стари наистина, но много интересни за мене. Направих и няколко копия на *Ист Лъндън* и *Мъсел Бей*, като попълних по този начин документацията си за брега.

Между европейците, които посетих в Дърбън, бяха и католическите мисионери. Почти всички са французи, голяма част от тях бретонци.

Още на другия ден след пристигането ми отец Ленер, бивш военен свещеник във флота, дойде да ме вземе със своя Неш, за да ме разведе из града.

Мисионерите са се пригодили към страната. Отначало човек се учудва, като ги вижда да карат мощните американски коли, но те са запазили здравите си християнски качества. Тяхното присъствие може да изглежда малко парадоксално в тази страна на ожесточен расизъм. Има ли смисъл да идват тук да проповядват милост и любов към ближния? Или да говорят за рая, гдето ще могат да влизат и черните, и индусите?

Често се виждах с отец Л'Еноре от Гилвинек. Той беше ветеран в Южна Африка. Преди да се посвети на религията, бил рибар в Бретан и юнга в кораба на баща си. Беше дълбокочовечен духовник — кюре за индусите в черквата „Св. Антоний“. Понякога ме канеше в петък на рибени гозби, които приготвяше сам, и то с голямо умение.

Той посрещнал Бернико при минаването му оттук и ми показва няколко запазени снимки от *Анаита*.

Благодарение на него посетих няколко мисии и направих великолепна разходка из „Thousand Hills“<sup>[9]</sup> Там се намират резервати

за туземци, в които белите нямат право да живеят. Южна Африка е не само страна на животинските резервати — като прочутия Крюгер Парк, но и на „Нейтив Ризървс“ — резервати за човешки същества! За туристите се организират екскурзии до тези „интересни обекти“. Никой сякаш не си дава сметка колко недостоен е този обичай.

Зулуските „краали“ са чисти, подредени, приятни наглед. „Краалът“ се ръководи от бащата на семейството. Известно е, че у чернокожите семейната заедница е много развита и белите от големите градове има да научат много неща от тези „диваци“ — често, много по-човечни от тях.

Вътрешността на колибите ме изненада с чистотата си. В средата, върху отъпканата пръст, равна и твърда като цимент, е огнището. Някъде има и легла — принос на цивилизацията...

По древен обичай зулусите носят навсякъде със себе си неразделни къси, дебели тояги, палки или копия.

Жените носят художествени накити от перли, изработени от самите тях.

В Натал има много жители от остров Мавриций, за които Южна Африка е съвсем близко място за емигриране. В Дърбън са цяла колония. Между тях срещнах една стара жена, която познавала Слокъм и се качвала на *Спрей*. Не беше единствената в това отношение. Един ден, когато бях седнал да хапна пържени картофи, съдържателят на ресторанта, дошъл в Южна Африка през 1901 година, ми разказа същата история. Трогателно беше да слушате спомени за великия мореплавател след повече от половин век.

И *Курун* имаше гости. Почти всеки ден край яхтата идваха да ловят риба индуси, с които се бях сприятелил. Бъбрехме си, понякога им давах ориз — продукт, който не се намираше в Натал.

Често срещах един стар индус с благородно лице, който водеше мълчаливо трудовото си съществуване и живееше в изключително благочестие със своя бог. Имах щастието да се запозная и с друг стар индус, дългогодишен секретар на Ганди. В пристанището ме предупредиха, че не са изключени кражби (при наличието на толкова цветнокожа измет!) Една нощ се събудих — някой се опитваше да отвори вратата на кабината, която — противно на навика си — бях затворил, защото бях пребоядисал горната част на рубката. Въоръжен с моя 7,65-милиметров пистолет, скрит зад стълбата, подадох глава през

предния люк. Оказа се, че имам работа с европейец. Избяга веднага, без да отговори на въпросите ми.

Трябваше да се погрижа за *Курун*. Струваше ми се, че се налага да сменя мачтата. Такова беше мнението и на специалистите.

В началото ми казаха: „Wood boring beetle“, но по-късно ми заявиха — „*hetrus bustrycus*“...

Когато се върнах във Франция, получих окончателни пояснения за насекомите, които бяха разяли мачтата. Господин П. Бюдкер, заместник-директор на Музея по естествена история, на когото дадох един грижливо консервиран в спирт екземпляр, ми каза, че това е „*hylotrupes bajulus*“, или както се нарича в обикновения говор — къщен бръмбар. Бръмбарите трябва да са били в дървото още преди тръгването на *Курун* от Кроазик, тъй като тези насекоми живеят само в страни с умерен климат. Така че и те са направили обиколка на земята...

Както и да е, насекомите в дъгласовия бор бяха опасни... Директорът на една голяма корабостроителница — джентълмен и запален ветроходец — предложи да ми изработят нова мачта, като заплащат само за труда.

Работата бе решена. Обаче няколко дни преди изпълнението промених намерението си. След ново, внимателно оглеждане на мачтата дойдох до заключение, че тя е още здрава. От друга страна в нападнатата част (от основата до един разтег над палубата) мачтата работеше при натиск и никаква сила не можеше да я „съсипе“. И така реших да се върна във Франция с нея.

Боядисах и лакирах отново палубата. Както всеки път, внимателно проверих такелажа, смених съмнителните шкоти: очаквах да срещна силен вятър на юг.

Налагаше се и почистване на подводната част и господин Уйтл, директор на голяма корабостроителница, а същевременно и забележителен ветроходец, ми предложи да приеме безплатно *Курун* на док.

На 28 януари яхтата бе изтеглена на сухо и аз започнах да стържа корпуса. С изключение на няколко раковини, които се бяха налепили главно по време на дългия ми престой в пристанището, обшивката беше в много добро състояние. Това беше много задоволително, като

се има предвид, че последното почистване беше преди осем месеца и дълго време бях из топли морета.

На другия ден, след като завърших остъргването, почистих корпуса със струя сладка вода. Пластичната боя е гъста и наслойването става бавно. Помогнаха ми няколко чернокожи — никога не бях виждал такива цапачи!

Същия ден след обяд *Курун* бе спуснат на вода и след като се заредих с прясна вода, отидох на вързала пред клубния кей.

Колкото страната, в която се прави престой, е по-„цивилизована“, толкова отпътуването е по-трудно и усложнено.

Очаквах ме безкрайни формалности в митницата. Същият чиновник, който така нелюбезно ме посрещна, когато пристигнах, и сега не беше в по-добро настроение. След като подпечата някои от документите с восъчен печат, голям почти колкото тигана ми, той заяви, че „човек трябва да е луд, за да пътува с такива малки корабчета“. Съгласих се усмихнат с неговото мнение, като прибавих, че и на сушата се намират луди и всъщност те са по-опасни.

Получих оръжията си... ръждясали.

*3 февруари.* В този късен неделен следобяд кеят на яхтклуба е почернял от хора. Никога отпътуването на *Курун* не е наблюдавано от толкова зрители. За последен път стиснах многото приятелски ръце и се качих на борда. Вдигнах грота и издигнах трицвета на гафела.

При излизането вятърът е точно насреща. Отказах да ме влачат, искам да потегля под ветрила.

Секретарят на Пойнт яхтклуб дойде в последния момент, за да ми донесе за спомен флагчето на клуба. Със завързан рул вдигам кливера и го изнасям наветрено. Отвързват ме.

*Курун* набира скорост. От кея ръкопляскаят, махат с ръце. Но аз съм погълнат от маневрата, тъй като скоро трябва да правя завой. Лекият вятър е от югозапад, с други думи духа по оста на сравнително тесния канал, водещ към яхтклуба.

Придружават ме малки корабчета от клуба, но те са по-бързи и най-вече по-добре плават срещу вятъра. Трудно лавиране.

В 13 ч. и 15 мин. отминавам вълнолома, който пази канала на яхтклуба. *Грей Гослинг*, също потеглил, ме задминава, защото вятърът

е много слаб за *Курун*. Но скоро се засилва, и аз на свой ред застигам малкия бермудски кутер. Водачът му е англичанин от Бичи Хед и въпреки своите 71 години управлява сам с ветрила своето корабче. Страстен ветроходец. „Престъпление е, че не ме пускат в открито море“ — оплакваше се често той. Разбира се, неговата яхта нямаше изискваните 35 фута дължина.

Минавам покрай няколко закотвени корабчета, отгдето ловят риба — поздравяват ме приятелски. Водите на пристанището са богати с риба и любителите на риболова са многобройни. Когато стигам до отвора на канала, вятърът се променя и стихва. *Грей Гослинг* се върна.

*Курун* се придвижва незабележимо към открито море. Небето се заоблачава. Неколцина приятели, както и непознати, застанали на северния вълнолом, ми изпращат последни поздрави. Мощният глас на Джери изкънтява с едно последно: „Добра сполука!“

14 ч. и 30 мин. Отминах северния вълнолом. Вятърът се оформи. С добре опънати ветрила, *Курун* започва да оставя пяна. Но идва дъждец. Навличам противодъждовното облекло и съвсем не ми е топло.

Облачно. Почти никаква видимост. Всред мъглата реве сирената на някакъв голям кораб. След двата месеца, прекарани на брега, новият допир с морето е ужасно тъжен. *Курун* ми се стори изведнъж малък, нищожен. Люковете и филистрините са здраво затворени, всичко на палубата е добре закрепено. Изгледите не са весели. „Там, на юг, е Кейп...“. Държа здраво руля и оставам невъзмутим...

14 ч. и 38 мин. Завой. Пътувам остро към вятъра на ляв халс. Дъжд, вихрушка. Яхтата достига леко пет възла и започва да се клати от големите вълни. На път към Носа на бурите...

Този преход — Дърбън — Кейптаун — отдавна се натрапва на съзнанието ми, и то невинаги приятно. Колко пъти съм обмислял този въпрос от всичките му страни! Но сега навлизам в същината и то с ясно съзнание за трудностите. Корабчето ми е в ред, подготвено за всякакви непредвидени възможности. Моряшките сетива са готови да виждат, да преценяват, решават и действуват. Славен *Курун*, скоро ще бъдеш в Атлантика — каквото време и да срещнеш.

Едно задълбочено проучване на навигационните документи и на метеорологичните и океанографски условия показва, че преходът Дърбън — Кейптаун съвсем няма да бъде почивка. Напротив, това е дори твърде рисковано начинание за един ветроход.

По начало край този бряг времето е лошо през всички сезони, дори през лятото (в южното полукукло). Промените са много внезапни, бурите — силни.

Капитанът на един малък кораб, който пътува редовно по този преход, ми разправи в Дърбън, че за две години един-единствен път имали хубаво време.

Много важен фактор за мореплаването в тези райони е течението Егюи. То е едно от най-силните на земното кълбо, достига понякога скорост от четири до пет възла и върви покрай брега. Когато има силен вятър от противоположна посока, морето е развълнувано и опасно. При това не трябва да се забравя основното правило: силата на течението се увеличава постепенно при отдалечаването от брега и е най-силно при ската на континенталното плато. Близо до сушата то е нулево — дори понякога има противотечение. Заключението е: морето е за предпочитане пред континенталното плато. Това плато, несъществуващо при ширината на Дърбън, започва да се разширява постепенно колкото по на юг се отива и преминава в банката Егюи при южната част на африканския материк.

Тук големите кораби, снабдени с мощни двигатели, могат да маневрират без трудности и при лошо време. Съвсем друг е въпросът при ветроход. Наистина повечето бурни ветрове духат с посока, успоредна на брега, и някои може би ще кажат, че ветроходът може без опасност да щормува, като остава над континенталното плато. Но истинският моряк и капитан не се доверява на близостта на брега и мисли винаги за възможностите от югоизточна буря, която би го изхвърлила на брега. Впрочем положението е различно, когато се пътува от Порт Елизабет — тогава се отива на запад, континенталното плато взема много по-големи размери и очертанията на брега са други.

Що се отнася до истински ветроход, при него трябва да се имат предвид и безветрията, и причиняваните от тях продължителни престои на едно място.

В заключение може да се каже, че при такъв преход факторът скорост е от решаващо значение за сигурността: колкото по-малко



време се стои на море, толкова по-малка е вероятността да настъпи лошо време.

Месеците януари и февруари се считат като най-хубави за преминаване от Индийския в Атлантическия океан през Кейп. Изобщо през лятото бурите в южното полукълбо са по-редки, по-кратки и по-слаби.

През седмицата преди заминаването ми имаше лошо време от юг — с известно основание предполагах, че ме очакват по-благоприятни атмосферни условия, тъй като, общо взето, вятърът духа последователно от югозапад или североизток с интервали от затишия. От друга страна потеглях по време, когато луната свети през цялата нощ, а това е доста приятно. Няма нищо по-зловещо от буря в тъмна нощ.

И така бях при възможно най-изгодни условия, макар че през февруари в района след Порт Елизабет са отбелязани доста безветрия.

14 ч. и 18 мин. Заобикалям южния вълнолом на прохода за Дърбън, но вятърът падна и настана затишие. Времето се проясни.

Курун е близо до брега, по който се разбиват вълните. Направих голяма грешка, че не се отдалечих повече при халсовете, с които излязох от прохода. Страхувам се, че вълните могат да ме изхвърлят като нищо на брега. Изкарвам греблото, но поради вълнението мъчно се гребе и на два пъти едва не го строших.

За котвата ми е закрепена малка осеммилиметрова верига — подарък, получен в Реюнион. Би била добра за закотвяне при гладка вода, но тук съм почти сигурен, че ще се скъса. Бях започнал да сменям веригата с едно здраво въже, когато от юг пристигна малка моторница за любителски риболов. Нейният капитан беше положително истински моряк, защото веднага разбра лошото ми положение и предложи да ме извлече. Приех, но десет минути по-късно вятърът духна и аз поисках от *Пакс* да ме пусне.

Този път се отдалечих от брега на десен халс.

Цяла нощ виждах фара Блъф, защото имах само слаби подухвания от всички посоки, сменяни от затишия. Убийствени условия за пътуване — а ще се повтарят почти през целия преход. Той е все пак добър, макар и доста уморителен поради безсънието<sup>[10]</sup> и постоянното напрежение<sup>[11]</sup>. Изобщо времето беше хубаво, въпреки няколко вихрушки и дъждове; много затишия, сменяни от насрещни

ветрове. Редките благоприятни ветрове ми дадоха възможност през няколко дни да имам добър ход.

На 5 февруари в първите часове на денонощието пресякох границата на провинциите Натал и Кейп, отбелязана от река Умтамвуна. Сутринта отминах падината Гейтс — дълбок процеп в голямо плато от блокове наслоен пясъчник, високо над 360 метра и чудно хубаво под слънчевите лъчи. След като се наобядвах, видях първия албатрос, откакто съм тръгнал от Дърбън.

В 20 ч. и 25 мин. проблясва фарът на нос Хууд, (Ист Лъндън), а на другия ден в 2 ч. и 30 мин. — Грейт Фиш. Вечерта, когато мръкна, бях на няколко мили от нос Рисийф, който пази Порт Елизабет. Но поради безветрието стоях дълго неподвижен по тези места.

На 7 февруари, след като обядвах, легнах да поспя, докато Курун напредваше послушно със завързан рул, тласкан от лек северозападен бриз. Когато се качих на палубата, видях с изненада на съвсем близко разстояние един голям кораб, който се отдалечаваше. Представих си какво са си помислили, като са минали покрай Курун, който им се е сторил изоставен!

Късно след обяд, след период на затишие, поех отново със слаб южен-югозападен вятър. При тръгването шкотът на кливера заяде и скочих към носа да го оправя. Изглежда, че босият ми крак се бе оплел някъде — чух звук, напомнящ счупване на треска, и усетих болка.

Когато приключих маневрата, разбрах, че „дяснобордовият“ ми малък пръст е счупен. Не можех да стъпвам с този крак по палубата, но все пак слязох някак долу и го превързах с чисти парцали и бинт. Тази дребна злополука ми създаваше много пречки при маневрите, караше ме да куцукам и мястото ме болеше при най-малък допир.

8 февруари. 5 ч. и 50 мин. Мъгла. Никаква видимост. Всяка минута надувам рога за мъгла и се вслушвам във всеки шум. Нямам никакво желание да бъда разсечен на две в тази каша.

18 ч. и 55 мин. Тюлен до Курун. Първият от Галапагосите.

Южно-югозападното вълнение става по-силно.

Прекрасен залез. Зелени лъчи. Безоблачно, чисто небе. След залез-слънце вятърът малко отслабна. Вижда се суша с високи върхове.

9 февруари. Пълно затишие. Около яхтата има китове. Утрото е много красиво.

В края на банката Егюи вълнението е силно и има прибой. Да виждаш прибой всред открито море, при пълно безветрие, е необикновено. При югоизточната буря тук морето сигурно е като бясно!

Яхтата силно се клати. Има много албатроси. Не са плашливи и понякога се реят на няколко метра от *Курун*. Хвърлям им парчета хляб, някои ги гълтат, но повечето не ги поглеждат...

През следващата нощ духа силен източен вятър. Барометърът пада. Небето не е много привлекателно. Върху силно развълнуваното море *Курун* бразди водата с четири навивки на грота. Но по-късно вятърът отслабна и стана насрещен.

12 февруари. Обедното определение показва, че съм на шестдесет и една миля и половина югоизточно от нос Егюи, но вятърът не е благоприятен.

20 ч. и 30 мин. Виждам проблясването на фар Егюи.

13 февруари. 1 ч. и 38 мин. Точно на север нос Егюи! Благославям този миг. Мнозина мислят погрешно, че нос Добра Надежда е най-крайната точка на африканския континент, докато всъщност най-южният край е нос Егюи. През този нос минава меридианът, който разделя Индийския от Атлантическия океан. И така, за мене този нос бележи велик момент от пътуването ми: стигнах океана, който мие родните брегове.

3 ч. Умирам за сън и отивам да поспя до 5 ч. и 30 мин., докато *Курун* следва доста по-южен курс, отколкото би трябвало, защото вятърът е югоизточен.

На разсъмване заставам на руля.

12 ч. и 15 мин. Напред се вижда земя. С огромни бели мустаци и голяма скорост *Курун* лети към нос Добра Надежда.

Въпреки разстоянието се люблювам на красивия залив Уокър, на крайбрежието и планините. За нещастие всичко се замъгли от засилващия се вятър, а планините се покриват с „калпаци“, които придружават винаги югоизточните бури.

От тази сутрин вятърът се усилва непрекъснато, морето се развълнува. Поради това в 15 ч. нагласявам автоматичното управление, за да мога да маневрирам спокойно — навивам три пъти грота.

В 15 ч. и 25 мин. правя още две навивки на грота и сменям втория кливер с третия, тъй като вятърът продължава да се засилва.

Развълнуваното море се пени и Курун лети по гребените. Буря<sup>[12]</sup>, но морето не е опасно. Ето защо със снет стаксел и плоско натегнат кливер се спускам на попътен вятър и летя със светкавична скорост.

Когато приближих до брега, видях няколко тюлена, които си играеха в развълнуваното море — вълните съвсем не ги смущаваха. Пътуването с попътен вятър изисква голямо внимание. Бях се отклонил малко, за да мога да видя носа от близко разстояние.

Нос Добра Надежда се състои всъщност от два носа: на запад Маклийр, на изток — Поинт. Върхът Васко да Гама се издига северно от първия нос.

Тази крайна част на полуостров Кейп притежава особено, диво великолепие. Единственото нехармонично нещо са постройките около фара. Много е жалко, че не са ги избягнали или построили в хармония с околния пейзаж. Духа силно.

19 ч. и 15 мин. Намирам се западно от нос Поинт в странно положение. Курун е точно между два пътнически кораба: *Сити оф Притория*, боядисан в светли цветове, отива на север, а друг пътнически — от серията *Кясл*, боядисан в сиво, пътува на юг. И двата кораба минават наблизко, но не виждам никого на палубата. Всички са се скрили. Никакъв знак за живот. А аз, бос, с противодъждовно облекло, управлявам на палубата моя храбър малък Курун.

При настъпването на нощта ми прави компания мощният фар на Слянг Коп. На сушата големи огньове — навярно пожари — озаряват небето между Олифънтс Бош Поинт и Слянг Коп Поинт.

Курун се движи добре и смятам, че с тази скорост ще пристигна пред пристанището на Кейптаун малко преди полунощ. Все пак не мога да застана пред входа току-така: трябва да подготвя закотвянето, да хвърля последен поглед върху картите.

Студено ми е, затова решавам да действам незабавно.

21 ч. и 15 мин. На десен халс вземам курс към сушата, защото съм се отдалечил много от брега. Тогава разбирам, че вятърът е много по-силен, отколкото съм предполагал, но *Курун* щормува великолепно.

С удоволствие слизам долу на завет, за да хапна малко и да изпия нещо горещо. Приятно е долу, когато вятърът вие тъжно в такелаж.

След като приготвих всичко за закотвяне, отново изучавам картата. Да се влезе нощно време в Кейптаун е детинщина, въпреки неприятностите, които мога да очаквам от силния вятър.

Отварям бутилката стар ром, подарена в Реюнион. Нали трябваше да почерпя екипажа, след като преминем прочутия нос?...

Преди да се кача на палубата, запалвам и една пура.

„На път!“ си казвам, като се качвам за маневра, облечен дебело под противодъждовното облекло. Вятърът разпилява искри от пурата ми, докато отпускам гротшкота, за да потегля... 23 ч. и 16 мин.

След почивка от два часа *Курун* пое отново бясното препускане. Духа, има вълнение, трябва да държа курс към открито море. Яхтата плава с пълна скорост и буквално скача по гребените на вълните. Царско удоволствие е да препускаш така — при време, което дава възможност на корабчето да покаже всичките си чудесни мореходни качества. Но морето е много развълнувано и понякога трябва да подлагам кърмата, за да не ме покрие някоя вълна.

Скоро виждам фара на остров Робен и маневрирам, за да взема курс към него — север-47-изток по компаса, като наблюдавам и створа на Слянг Коп, за да избягна отдалеко опасностите на Дюйкър Пойнт.

14 февруари. Силни пориви — които искат сякаш да счупят мачтата — връхлитат яхтата. За щастие няма нито едно слабо място в такелаж. Вятърът е хладен и ми е студено.

Морето утихва постепенно; надявам се, че преди изгрев ще бъде закотвен на завет. Но вятърът внезапно утихна. Пълно затишие... Часът е 1 и 45 минути. Лишен от опората на вятъра, *Курун* се клати и стъкмяването се напруга. От брега полъхва топъл въздух, после стихва.

Застанал съм неподвижно под планината Тейбл<sup>[13]</sup> на около пет мили от брега, и не ми остава нищо друго, освен да чакам.

Изгревът е величествен. Планината и брегът се оцветяват постепенно. *Курун* стои спокойно, неподвижен като каменните „Дванадесет апостола“ на планината. Преходът е завършен. Носът на бурите е вече на юг, зад мене. Струва ми се, че съм се приближил значително до Кроазик...

Утрото е доста хладно. Наблюдавам множество медузи, няколко тюлена и китове, над които прелитат птици.

Занимавам се с домакинство, подреждам из корабчето, шляя се малко. Минават рибарски кораби.

Докато чакам добрата воля на дядо Еол, обядвам спокойно. Засечките ми показват, че се намирам на пет мили западно от нос Грийн — малко е далече, за да хвана греблата!

Тръгвам отново при един незначителен полъх от югозапад. Дванадесет часа бях стоял неподвижно, или по един час за всеки апостол, както ще забележи по-късно една духовита позната! Данъкът, който платих, не е много тежък.

Тъй като напредвах много бавно, една моторница се завъртя около *Курун*, но изчака да премина вълнолома, за да се приближи.

Беше полицейската моторница. Приех да ме влачат, докато дойде пилотът, който ме пое на свой ред.

След като пресякохме дока Дънкън, пристигнахме в яхтения басейн. На кея на яхтклуба чакат няколко души. И журналистите са тук. Часът е 17.

Щом завързах *Курун*, и ме заведоха в клуба, както си бях: по шорти и бос. Устроиха ми сърдечно посрещане.

След интервю с журналистите, снимки и обикновените формалности малката моторница на клуба отведе *Курун* до една здрава мъртва котва. Придружаваше ме цял опитен екипаж под ръководството на лейтенант Хигърти, командир на военната база и отличен ветроходец.

Щастлив, че съм пристигнал, отварям последната бутилка шампанско за отпразнуване на събитието... и й оказах заслужено внимание. Изобщо всичко се развиваше, както предвиждах!

В Кейптаун вече можех да считам пътешествието си за завършено. Всички трудности бяха останали зад кърмата на *Курун*. Чувствувах дълбоко задоволство, радвах се като дете. Завръщането ми в Кроазик щеше да бъде разходка по море, може би с някои перипетии

в северното полукълбо, но не се страхувах вече от обикновените летни бури всред открито море и при големи дълбочини. Писах на близките си: „Ще празнуваме рождения ми ден у дома.“

Яхтният басейн на Кейптаун е напълно отделен, в края на доковете и няма никаква връзка с центъра на града.

Кралският яхтклуб е разположен близо до базата на военния флот, пред добре защитен, хубав басейн, определен за него.

Бях възхитен, когато видях многото яхти — истински морски корабчета, почти всички по-големи от *Курун*. И техните капитани бяха ревностни и запалени ветроходци — а времето невинаги е хубаво по тези места...

В действителност брегът е направо негостоприемнен за яхтите. Тук е страна на ветровете, и то на истински ветрове... Неслучайно старите моряци са нарекли Кейп Нос на бурите.

По време на моя едномесечен престой (в хубавия сезон) видях половин дузина югоизточни бури, при които дядо Еол не пестеше духането си. Една от тях достигна скорост осемдесет мили в час. По крайбрежието вятърът беше така силен, че водният прах се носеше като пушек над водата. Въпреки уверенията, че мъртвата котва, за която беше вързан *Курун*, е предназначена за кораби най-малко два пъти по-големи от него, веднъж стоях буден цяла нощ — толкова се страхувах да не се скъса.

При нормален югоизточен вятър силните пориви помитат яхтния басейн и покриват с пясък палубите. Тогава и връзката с брега е трудна, и човек се наквазва, както трябва, при всяко отиване на сушата.

Първата буря се разрази нощем; тогава загубих малката си лодка. Беше завързана с кръстовиден възел, без наметка и се бе отвързала. За щастие, по-късно я намерих сред гъст пласт мазут в другия край на дока Дънкън.

Присъствието на този мазут беше най-лошият спомен от престоя ми — истинска напаст за малките корабчета и екипажите им! Дебел слой от тази отвратителна течност покрива повърхността на пристанищните води. Колко ужасни и непоносими са големите моторни кораби!

Мореплавателните условия по този бряг не са пречка яхтите да участвуват в големите маршрутни състезания, които протичат понякога много оспорвано.

Направиха ми впечатление няколко хубави корабчета. Още с пристигането си забелязах *Сандефьорд*<sup>[14]</sup> и всеки ден му се любувах. Стара яхта наистина, боята и надводната част не бяха безупречни, но истинският моряк не се блазни от лака и добре излъсканите медни части. Чуден кораб е този кеч! Конструиран от майстор като Колин Арчър, той е изминал дълъг път и продължава да цепи морето при всякакво време.

Известно е, че *Сандефьорд* се бе обърнал в Атлантическия океан, когато отивал от Норвегия за САЩ, за да участва в маршрутно състезание на Бермудските острови. Собственик тогава е бил Ерлинг Тамбс. В Таити надълго бях разисквал този случай с неговия приятел Брин, който твърдеше обратното на това, което се разправяше. А разправяха всъщност, че *Сандефьорд* се обърнал надлъжно. Тамбс е допуснал наистина непростима грешка, като е карал на фордевинд при много лошо море (ох, капитане на *Курун*!), но аз смятам за по-логично да се предположи, че след като се е „прехвърлил“ и отклонил остро, кечът е легнал на борд... както другите яхти. Както и да е било, когато разгледа отблизо този прекрасен, учудващо мощен морски корпус, човек се позамисля за силата на морето.

След една експедиция до Тристан да Куна Тамбс продал корабчето си в Кейптаун, където и останало.

Когато видях *Сандефьорд*, обикновеното му стъкмяване беше сменено с Маркони. Макар и с малка ветрилна площ, още плаваше дяволът! Неговият собственик, шипшандлър<sup>[15]</sup> в Кейптаун, пътувал на времето на ветроходни кораби. Така че кечът бе попаднал в добри ръце и го заслужаваше. Корпусите на Колин Арчър са най-хубавите морски корабчета, които познавам.

Още на другия ден след пристигането ми на гости на *Курун* дойде един член на яхтклуба. За голяма моя изненада той беше французин — Жорж дьо Леон, и стана един от най-добрите ми приятели по време на този престой. Запален ветроходец, той имаше един бермудски кутер *Стела Марис*<sup>[16]</sup>, купен в Кейптаун. Тази яхта пристигнала преди войната от Германия, след една паметна одисея<sup>[17]</sup>, с няколко души мъже и една жена на борда.

В дока Дънкън, близо до яхтния басейн, беше закотвен големият кеч *Кариад* с дължина 26,87 м. и със спомагателен мотор. Корпусът, който разгледах отблизо, беше построен преди петдесет години, но



беше във великолепно състояние. Добре обзаведеният кеч беше собственост на някакъв богаташ, стар ерген от Йоханесбург, запален по далечните плавания. *Кариад* бе направил вече едно околосветско пътуване и се подготвяше да замине през октомври или ноември 1952 година на втора обиколка.

Пристанището на Кейптаун бе приютило и един много оригинален кораб — *Дромадерис*. Когато го видях за пръв път, той беше върху кея за довършване и конструкцията му ми се стори не съвсем обикновена: това беше наистина реконструкция на кораба, с който преди три столетия е пристигнал Ван Рибек, основателят на Кейп. Реконструирането на кораба в естествена големина би изисквало много труд, затова са го намалили в мащаб 1:3, при което дължината му беше пак 12,65 м. Добре изработеният корпус беше солиден и оригиналното стъкмяване запазено. Обаче в трюма бяха поставили един мощен „спомогателен“ мотор. Много досадно щеше да бъде този *Дромадерис*, макар и в мащаб 1:3, да отива да се зарежда! Преди да напусна Кейптаун, при откриването на фестивала имах удоволствието да го видя на вода и признавам, че гледката си заслужаваше труда.

Освен че е голямо търговско пристанище, Кейптаун е и рибарски център, което му придава много живописен вид. Тук спират китоловните кораби, които отиват и се връщат от антарктическите ловни райони.

По крайбрежията има много риба — това обяснява наличието на многобройни консервни фабрики. В самото пристанище лесно могат да се ловят „крей-фиш“<sup>[18]</sup> (екипажите на товарните кораби го знаят добре). Пред яхтклуба в дъното на пристанището с въдица от няколко разтега понякога ловях от борда великолепни скумрии. Често пъти някой тюлен идваше да ловува между яхтите като у дома си. Многобройните птици цапат палубите и затова над яхтите опъват тенти или предпазни мрежи, които така много ме учудиха при пристигането ми.

Кейптаун е голям, модерен космополитен град, с големи здания, универсални магазини и учреждения. Ако се изключи местоположението му, в него няма нищо особено. С издигащата се в средата планина Тейбъл и разположените отляво Девилс Пийк и отдясно Лайънс Хед, изгледът на местността е величествен. Със

съжаление мисля за миналото, когато никакви постройки не са разваляли декора.

Обширни, извоювани от морето неблагоустроени земи се простират между пристанището и града. Дали ще станат паркове? По-вероятно е да бъдат застроени.

Благодарение на многобройните и мили приятели направих чудесни излети из полуострова и към вътрешността на провинцията.

Обиколката на полуострова е много приятна, защото пътят върви по стръмния бряг в подножието на планината. Походих и по скалите на нос Добра Надежда. За да бъде всичко, както трябва, имаше и вятър, но белите гребени на вълните изглеждаха по-малки поради височината, от която ни наблюдавах. Успокоително е да гледате прочутия нос... от сушата!

Краят на полуострова, до носа, е „Природен резерват“ (Южна Африка е безспорно страна на резерватите), гдето се влиза през тясна врата, добре охранявана и, разбира се, с каса!

Из целия път има табла с разни препоръки, придружени от заплахи за глоба, в случай че не се спази това или онова. Разбира се, тук е място за туристи. Разнообразено е с маймуни, които си позволяват всичко, включително да се катерят по колите.

По време на тези разходки посетих на западния бряг хубавата местност Хоут Бей. Там е разположено малкото, но оживено рибарско пристанище, защитено от грамадната скала Синтинъл, която се спуска отвесно в морето. Тук „приливите“ на лангусти са понякога сензационни.

От другата страна на полуострова, между Кейп Поинт и Хянгклип се простира Фолс Бей — заобиколен от планини. Поради едно странно явление тук водата е много по-топла, отколкото в Кейптаун, затова многобройните плажове са много посещавани. Английският военен флот има база в Симънстаун, гдето видях няколко малки военни кораби.

Между класическите места за разходка трябва да се спомене Гроот Констанция, оригинален образец на „холандски колониален“ стил. Това е най-старото жилище в Южна Африка (1685 г.). То е било резиденция на губернатора Симон ван дер Стел, който заповядал да засадят лози в околността. При все че вината от Гроот Констанция вече не се поднасят на трапезата на английските крале, те са все още

предпочитани. Старата изба на Гроот Констанция с фронтон, украсен със скулптури от Антон Анрейт, е тих и привлекателен кът, потънал в сенчести дървета. Главното здание е превърнато в музей. Аз го предпочитам пред Токаи Манор Хауз — по-ново здание, датиращо от 1792 година, което се сочи за пример на архитектурата в Кейп, но фасадата му с колони е по-студено класическа.

Ходих на разходки и из вътрешността. Най-напред в Стеленбош, голям университетски център в Южна Африка. Това е малко и тихо градче, с много велосипедисти. След това отидох във Франш Хоек (буквално: френски кът). Всъщност тук са се установили повечето хугеноти, избягали след отменянето на Нантския едикт. Настанили се в една красива плодородна долина и започнали да отглеждат лозя. Един паметник напомня за тези първи пионери. Френският език бързо се забравил, дори бил забравен, но в гробищата на Франш Хоек много френски имена стоят издълбани по надгробните камъни.

Бях си обещал да се кача на планината Тейбъл с въздушната железница, но когато отидох, тя не работеше поради силния вятър. Казват, че оттам изгледът бил много красив и на върха имало различни еделвайси. Алпинистите — в Кейптаун има Алпийски клуб — често изкачват планината направо, което се смята, както изглежда, за много „спортно“. Там впрочем редовно се пребиват. Дали характерното за нашето време влечение към риска заради самия риск не говори за едно почти болезнено безразсъдство?

Престоят в Кейптаун беше приятна почивка. За работите по *Курун* отделях твърде малко време и почти изцяло се посветих на любезните покани от различни познати и приятели. Така на няколко пъти бях гост на нашия посланик в Южна Африка господин Газел, на консула господин Кастели и на техните помощници.

Много ми се искаше да се отзова на настойчивата покана, която получих за фестивала Ван Рибек, по случай триста годишнината от основаването на Кейп и да участвувам с яхтите на клуба в класическия Великденски поход до Салдана Бей. Но не можех да отсрочвам заминаването си.

---

[1] Време на летящите риби. — Б.авт. ↑

[2] „Югозападната“ може да се разрази с пълна сила в няколко минути, а в същото време небето да се заоблачи изцяло. — Б.авт. ↑

[3] При буря е почти невъзможно да се вземат добри височини от борда на малко корабче, което щормува. — Б.авт. ↑

[4] Water Police (англ.) — Морска полиция. — Б.ред. ↑

[5] Двуколка. — Б.авт. ↑

[6] С други думи, да му се даде заплата на бял работник. — Б.авт.

↑

[7] Четох във вестниците, излезли няколко дни преди моето пристигане, какви щети е причинило лошото време на сушата. — Б.авт.

↑

[8]  $10,97 \times 3,66 \times 1,37$  м. — Б.авт. ↑

[9] Хилядата хълма. — Б.авт. ↑

[10] От време на време дремвам по час-два... — Б.авт. ↑

[11] И поради времето, и поради оживения морски път. — Б.авт.

↑

[12] Корабният дневник споменава: сила 7 до 8, но по-късно научих, че анемометрите на сушата през този ден са се колебаели между 40 и 50 мили в час, т.е. сила 10. — Б.авт. ↑

[13] Тейбл (англ.) — маса, плато. — Б.ред. ↑

[14]  $14,22 \times 4,87 \times 2,28$  м. — Б.авт. ↑

[15] Снабдител на корабите. — Б.пр. ↑

[16] 13,41 м. — Б.авт. ↑

[17] Стъкмена тогава с гафелно ветрило, яхтата напуснала Германия на път за Южна Америка при особени обстоятелства и не била съоръжена за далечни плавания. Екипажът преживял доста изпитания, главно липса на вода. — Б.авт. ↑

[18] Лангусти. Из всички улици на Кейптаун се продават много евтино печени лангусти. — Б.авт. ↑

## XVII

### КЕЙПТАУН — СВЕТА ЕЛЕНА

16 март. Денят, определен за заминаване. Продължителността на престоя в Кейптаун надмина значително моите предвиждания.

През тази неделна утрин в яхтклуба кипеше усилена подготовка, тъй като оставаха само няколко дни до големите състезания, в които щяха да участвуват около двадесет и четири монотипа от всички краища на Южноафриканския съюз.

13 ч. и 17 мин. Изтеглям котвата. *Стела Марис* ме влечи с мотор.

Прощални ръкомахания. Голямата камбана на яхтклуба бие три пъти — отговарям с три изсвирвания на рога за мъгла.

Бързо преминавам входа на яхтния басейн. Вляво остава *Дромадерис*, закотвен близо до военния кораб *Трансваал*. Забавна противоположност.

Съвсем слабият вятър духа точно насреща. Вдигам грота в 13 ч. и 35 мин. и пускам влекалото.

Не след много, в 13 ч. и 45 мин. яхтата е на прохода.

Намирам се в залива Тейбъл и на ляв халс полека пътувам срещу слабия вятър, борд до борд със *Стела Марис*, който ме придружава.

Времето е великолепно. Като че съм на някаква приятна разходка. Това ново заминаване не ми прави по-голямо впечатление, отколкото тръгване в някой хубав летен ден от пристанището на Кроазик, на лов за скумрии на няколко мили от брега.

Скоро настана отново безветрие и *Курун* не можа да отиде надалече.

Страхувам се да не бъда отнесен от течението върху прибоя на Уейл Рок. Малко преди да се здрачи, успях да се отдалеча, но цяла нощ виждах светлините на Кейптаун и многоцветните му реклами. Налагаше се да стоя буден, защото брегът беше близо, а минаващите кораби — многобройни. Въздухът е студен — термометърът на масата за карти показва 14°.

17 март. Когато отидох да взема една салата от хранителния склад, направих неочаквано откритие. Нов пътник без билет: една жабка. „Мила — казвам ѝ аз, — какво си дошла да търсиш на това корабче?“ Ако това животно е водно, солената вода естествено не му понася. Складът е запасен добре с хубави салати, но те не ще траят повече от една седмица. Какво ще стане после? Не мога да се грижа за това животинче, като го храня с кондензирано мляко, овесена каша или сладко.

И дума не може да става тя да достигне брега с плуване. По едно време мислех да направя малък сал и да сложа на него съд със сладка вода и няколко листа салата. Но дори да предположим, че ще стигне до брега, приземяването при прибой би било фатално за пътничката. Ето защо реших да я оставя при мене.

За да си спомням за гуцера от Пора-Пора, я кръстих Жозефина. Тя беше също такъв дискретен спътник, какъвто беше и Жозеф. За нещастие, наскоро след като се свършиха салатите, тя изчезна. Никога не разбрах какво стана с нея.

Определенията ми по обяд показват, че яхтата се намира на девет и половина мили от вълнолома на Кейптаун. След цял ден на море, хубав резултат!

В 14 ч. и 20 мин. потеглям отново благодарение на слаб югозападен вятър, който се засили и промени в южен. Докато стоях на руля, за миг зърнах тюлен — последния в моето пътуване.

Брегът се отдалечава. Вижда се само върхът на планината Тейбъл — доста неясно, после изчезва във вечерната мъгла — последен, почти нереален изглед от африканския материк.

През нощта отминавам Десън Айланд, чийто фар виждах. Съжалявам, че не мога да спра на този остров, забележителен най-вече с многото пингвини, които не са плашливи и човек може свободно да ги наблюдава.

Яхтата оставя зад себе си великолепна сребърна следа, а лагът, който се върти безупречно на новите си лагери, показва пет и половина възла скорост. Вече пресмятам пътя до Света Елена. Уви! Много самонадеяно: няколко часа по-късно вятърът отслабна. Оттогава ми предстоеше да срещна дълга поредица от безветрия и слаби насрещни ветрове.

Ако бях тръгнал по-рано от Кейптаун, щях да имам по-благоприятни условия. Тази година есента (в Южното полукълбо) е подранила. Периодът на югоизточните ветрове (продължение на пасатите) е свършил и е отстъпил мястото си на слаби бризове и затишия, преди да започне сезонът на силните северозападни ветрове. Преди отплаването от яхтклуба някой ми бе предрекъл, че ще има три дни безветрие, а друг ми каза: „След като се отдалечите от залива Тейбъл, ще срещнете хубав югозападен вятър“.

*21 март.* Вятър северен-северозападен, сила 2. Вълни от разни посоки. Изминатото разстояние е нищожно — яхтата не напредва, защото вълните я забавят. Дали ще успея да се откача от това място, за да се „закача“ за пасатите? Все пак след 30° северна ширина би трябвало да имам по-благоприятни условия. Сравнени с действителността, указанията на Пайлот Чарт изглеждат и в това отношение погрешни. Тази карта дава само 4% затишие. Що се отнася до вятъра, тя не посочва никакви ветрове в сектора от северозапад до изток, а за ветровете от северозапад е отбелязано, че представляват само 4 процента!

Днес е равноденствието и началото на есента, но мислите ми са вече в другото полукълбо. Щом във Франция сега започва пролет, за мене също е пролет и ще пристигна за лятното слънцестоене.<sup>[1]</sup>

През целия ден има много птици.

*23 март.* Безветрие. В 6 ч. и 17 мин. откъм десния борд се вижда един голям танкер, който пътува на север. В 6 ч. и 30 мин. кораб към левия борд, пътуват на юг. Минават много надалеч и не мога да ги разпозная.

След цяла седмица на море се намирам на деветдесет мили от Кейптаун: това е рекорд на бавноходство, но нищо не мога да направя. Все пак барометърът значително се покачва и предчувствувам, че след безветрието ще има пасати.

След обяд слаб вятър от юг и мъртво вълнение от югозапад.

24 март. За пръв път след тръгването ми от Кейптаун отбелязвам на пътевата карта място, което не се слива с предишното. Сто и няколко мили от вчера — при този умерен вятър е добре. Ще се реши ли Курун най-после да се изкатери на север?

Времето е хубаво и след обяда постоях малко на палубата.

Макар че е далеко, с бинокъла различавам един кораб, който се вижда назад, към левия борд. По „гарвановото гнездо“ на мачтата и оръдието на бака се познава, че е китобоен. Може би се връща в Норвегия, защото ловът в Антарктика е приключил.

Около яхтата се реят няколко албатроса. Наблюдавам ги с интерес — след няколко дни вече няма да ги виждам. Тези птици са наистина великолепни. Всред откритото море се чувствуват като у дома си. Могъщи и величествени, те са устроени да издържат бурите на Юга. Наблюдавах ги тази сутрин как тежко се отлепват от водната повърхност, като претоварени водосамолети. Но те имат пред безжизнените механизми преимущество, че си помагат и с широките крака. За да задоволя желанието си да ги разгледам отблизо, за първи път стрелям върху един от тях с 22-милиметровия пистолет. Мисля, че съм го улучил, но грамадната птица продължава спокойно полета си!

Днес след обяд съм минал географската ширина на Дърбън, с което завършвам обиколката на южноафриканския континент.

Най-после дядо Еол се смили и цели три дни ми изпраща силен южен вятър. Курун препуска настървено, но се клати така дяволски от голямото странично вълнение, че човек може да се търколи от леглото си. От време на време го заливат вълни.

Докато напредвам на север, вятърът се променя в югоизточен.

27 март. След обяда виждам последния албатрос. Забавно съвпадение — на палубата намирам първата летяща риба (трябва да е паднала през миналата нощ).

След обяд, при попътен вятър, поемам със стакселите близнаци. Смятам да плавам по този начин до Черния котел — до Екватора. За нещастие, по-късно вятърът стихна и яхтата се движи бавно.



29 март. Тази сутрин хронометърът ми създава неприятности. Когато исках да го навия в определения час, забелязвам, че пружината не мръдва. Въпреки радиоприемника, извънредно неприятно е да си лишен от Гринвичко време. Решавам да отворя часовника. Малката част, която задържа пружината, е паднала от мястото си. Имах часовникарска отвертка и я поставих на мястото ѝ, но с досада забелязах, че един от винтовете е износен: невъзможно е да се ползува. Отсега нататък ще трябва да навивам хронометъра си с голяма предпазливост, като всеки път го отварям.

От няколко дни морето е по-синьо. Целия следобед бях на палубата, тъй като имах работа. Няколко пъти се качвах на върха на мачтата — а при такова силно клатене от борд на борд това е истинско спортно постижение, защото отклонението е понякога толкова рязко,<sup>[2]</sup> че има опасност да не се задържите.

30 март. Отпразнувам преминаването на тропика на Козирога, като отварям бутилка Фронтиняк и една от последните кутии печени бадеми, купени на Канарските острови! Преди две години приблизително Курун пресече тропика на Рака в същия Атлантически океан и тогава отбелязахме събитието с бутилка Порто и със същите бадеми.

1 април. Яхтата бавно се изкачва на север. Меридианната височина, взета на обяд, е по-малка от тази, която взех вчера. Склонението на слънцето се е увеличило повече, отколкото изминатата от Курун географска ширина.

15 ч. и 30 мин. Виждам втора летяща риба в Атлантика. Дали не е априлска лъжа?

Хубава вечер, каквато не съм имал отдавна. Нощта е чудно ясна. Луната свети. Многобройни прекрасни звезди блестят примамливо.

Дълго време гледам Южния кръст, който вече се снишава към хоризонта, но все още властвува в небосвода.

Преди да си легна, седнах до котвения рудан, за да се полюбувам на красивата нощ и да послушам тихия ромон на носовата вълна. Дъбовият вълнорез пори спокойно гигантския океан с настойчивост,

която ме изпълва с увереност, че скоро ще бъда у дома. В основата на щага на бушприта вече има водорасли, а няколко малки кичура са се закачили под водолинията, но *Курун* разстила следата си към другото полукълбо...

3 април. Най-хубавото време, което може да се желае. Грее приятно слънце, морето е необикновено синьо. Пасатът е такъв, какъвто съм мечтал. Яхтата едва се поклаща. На борда е такова спокойствие! Истинска почивка е да пресичаш океаните при тези условия. Намирам се в обширния район на пасатите, където няма лошо време.

Призори пресичам Гринвичкия меридиан. Ето кой ще почувствува завършването на околосветското ми пътуване! Корабният часовник показва отново гринвичко време, след като е минал през всички възможни часове.

От няколко дни съм по дъгата на големия кръг Кейптаун — Ню Йорк, но не съм видял нито един кораб.

4 април. „Малката Таитянка“ се трие силно на задните ванги (особено при слаб вятър) и макар че те са добре увити, решавам да прекарам ветрилото извън вантите. Това не е мъчно, защото плавам на попътен вятър. Така ветрилото „работи“ по-добре и аз изнасям моя бамбук от Таауку. За нещастие, фалът не издържа и се скъса.

Трябва да се кача на върха на мачтата заедно с всички необходими неща (шведски ключ, парцали за обвиване, малки въжета и др.), за да свърша доста трудната такелажна работа, но съм доволен от направеното.

6 април. Мястото, определено на обяд, е на осемдесет мили от Света Елена. Затова след обяд работя на палубата, за да подготвя вдигането на нормалните ветрила, необходими за маневриране.

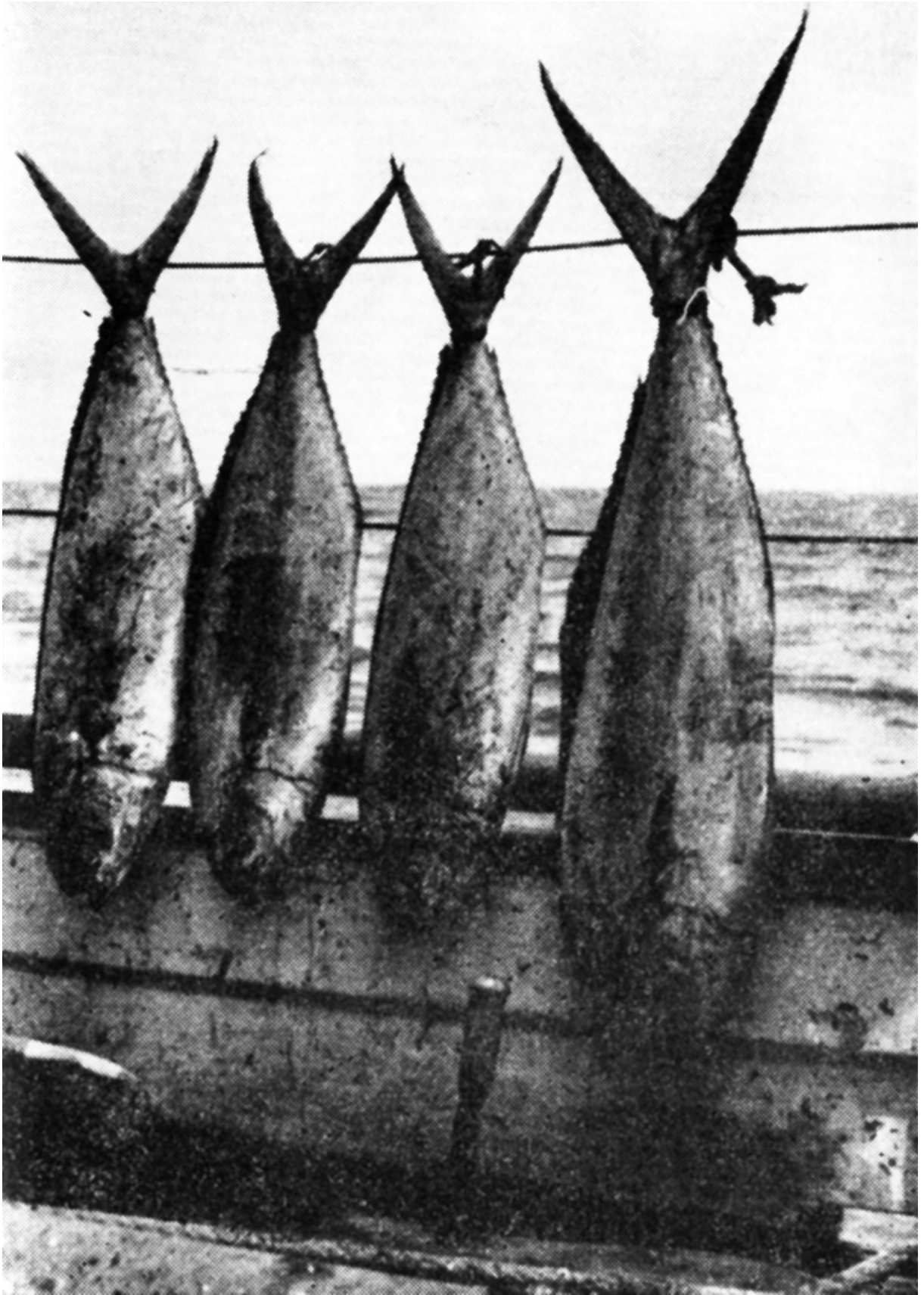
Тогавя забелязвам, че въжето на лага е откъснато. Без съмнение пак някоя акула. И последният ми винт следователно е загубен. Каква беда — лагът вървеше така хубаво с новите си лагери! Макар че много

търсих, в Южна Африка не можах да намеря резервни винтове за лага. Тази злополука ще ме лиши от възможността да контролирам точно пътя, изминат от яхтата, особено през времето, когато спя, но от опит ще мога да определям скоростта на корабчето при всякакви ходови условия.

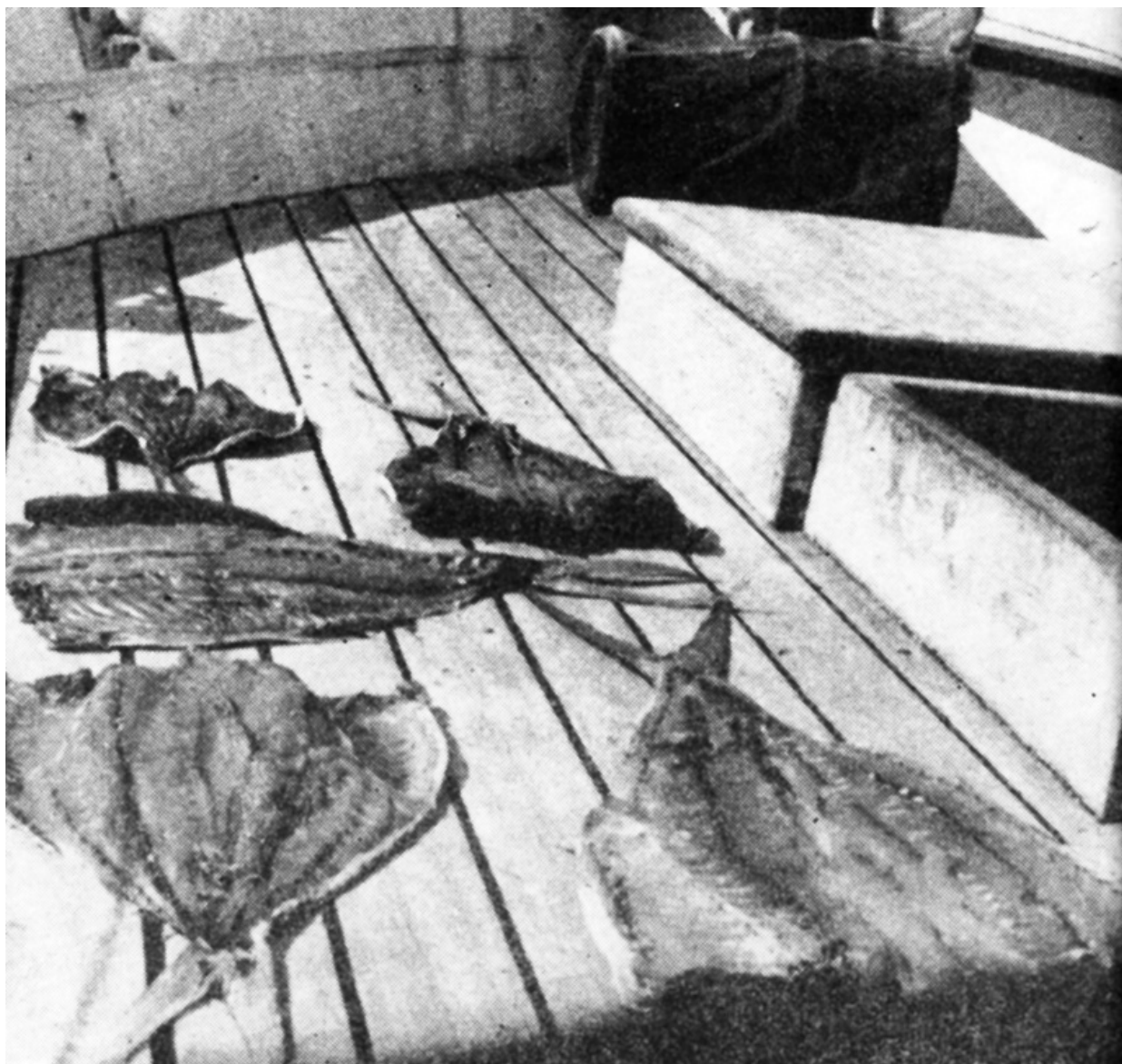
17 ч. и 22 мин. Една малка бяла чайка лети близо до яхтата. Това издава близостта на сушата.

18 ч. и 50 мин. Бързи делфини идват до *Курун*, правят няколко красиви скока пред десния борд и изчезват. Те са първите, които виждам от тръгването ми от Кейптаун.

Тъй като мисля, че ще видя земята при зазоряване, навивам будилника и отивам да си почина за няколко часа.



*Улов на доради при завръщането през Атлантика*

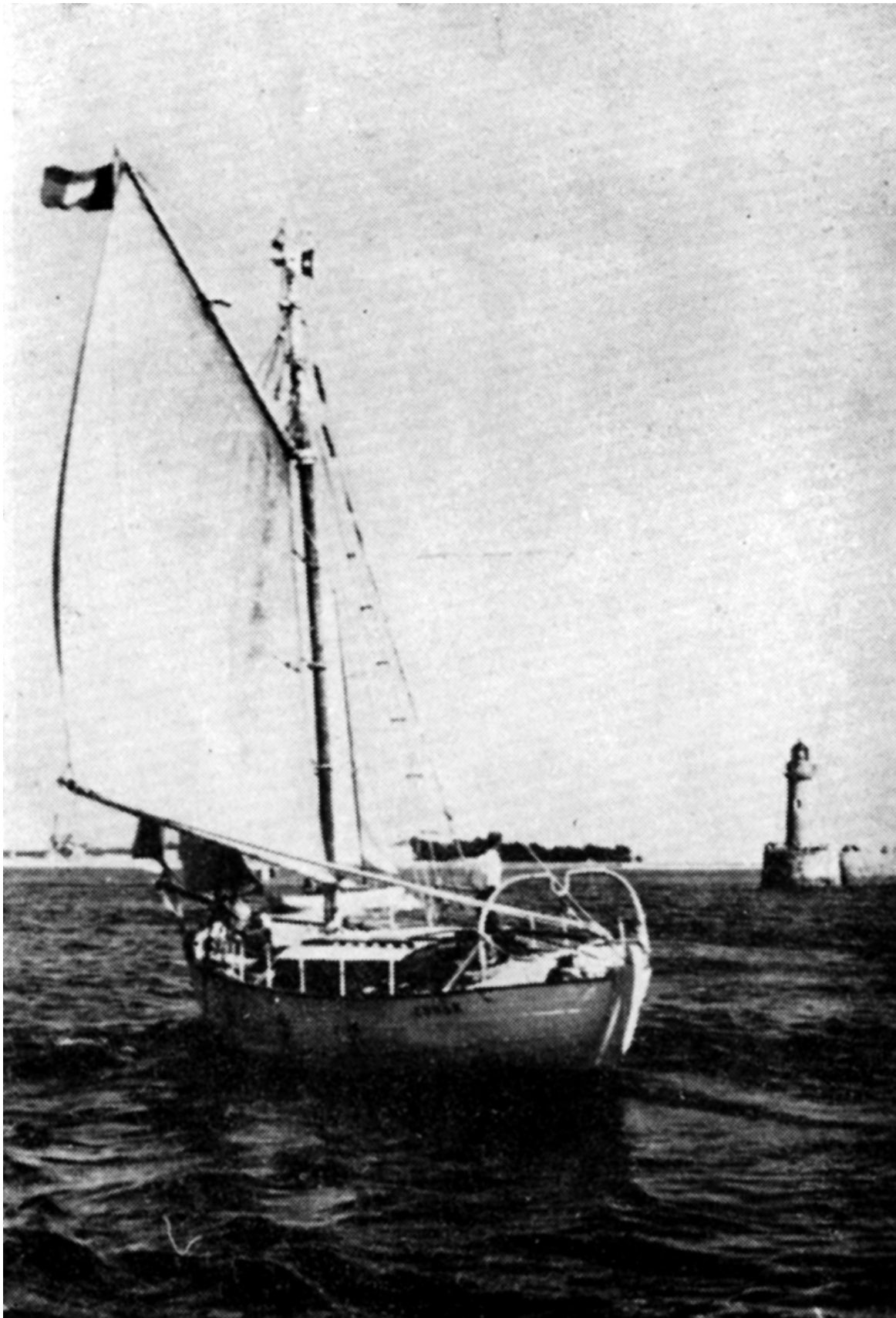


*Сушене на доради върху палубата*



*Курун отново на котвеното си място в Кроазик*





*Пристигане в Кроазик (7 юли 1952 г.). Вълнолом Треик*

7 април. Няма звезди, за да направя определение на разсъмване, но това е без значение — зная къде се намирам.

Нощта постепенно се отърсва от своя мрак.

6 часа. Небето е облачно, дъжд, вихрушки. Мръсно време за приземяване.

6 ч. и 17 мин. „Земя!“ — извиквам на глас. Лекият контур едва се очертава, но не се лъжа: това е Света Елена, източният ѝ край, който разпознавам веднага. Но изчезва съвсем бързо. Няколко минути по-късно съвсем за кратко се появи и западният край на острова — разпознавам и него.

После всичко става отново сиво. Забулено небе. Видимост почти никаква.

Вятърът се засилва. Реши се веднъж да подуха, в края на прехода! Пътувам към брега с намалена скорост: само с един кливер. Мисля да вдигна грота, когато достигна до завета на острова — имам цял ден време, за да се закотвя.

Безбройни птици се вият над рибните ята. Виждам трета летяща риба за този преход.

10 ч. и 22 мин. Вижда се наблизо остров Спири. Малкият остров и канарите, които го обграждат, са на половин миля от Света Елена. Красивите, диви и остри скали пазят големия остров откъм южната му страна.

10 ч. и 37 мин. Недалече се появява Западният нос. При все че брегът е близо, виждам само краищата на този огромен блок, който се спуска стръмно в морето. Поради лошото време в гледката има нещо зловещо.

Скоро вятърът почти напълно стихва. След като вдигнах грота, в 11 ч. и 55 мин. минавам на около три кабелта от Западния нос.

Поради затишието *Курун* почти спира в прикритието на острова, но затова пък слънцето ми разкрива съвършено различен пейзаж. Неравен чакълест бряг, лава, стръмни отвесни скали, които сякаш ще се сгромолясат и ще ви смажат. Никаква следа от хора.



Една грациозна, малка черна чайка с бяла глава<sup>[3]</sup> кацва на палубата, като че да си почине. Тя ми носи поздрав от острова. Морето придоби необикновено син цвят.

Яхтата едва се придвижва при редките променливи полъхвания. Скоро различавам зеленина и няколко къщи в горния край на долините, които се спускат право към морето.

Вятърът е насрещен и трябва да лавирам. В 13 ч. и 15 мин. се виждат къщите на Джеймстаун. Огряната от слънцето Света Елена е прекрасна.

За обяд изяждам парче шоколад. След като плавах дълго на един халс, при който видях двата северни носа на острова, в 16 ч. и 10 мин. правя завой. Надявам се с този халс да стигна до Джеймстаун.

Отдалече виждам идващата към мене моторна лодка. Оказва се, че е моторницата на местните власти — предлага да ме влачи, но аз отказвам. Пътуваме борд до борд и разговаряме. Казват ми, че ще мога да се завържа за някоя шамандура. Това ме радва много, защото при големи дълбочини закотвянето е опасно за малките корабчета.

В 17 ч. и 50 мин. екипажът на моторницата ме завърза за две мъртви котви, на половин кабелт от стълбата за разтоварване на Джеймс Бей.

Двадесет и два дни на море. Доста дълго за преход от хиляда и седемстотин мили, но важното е, че пристигнах благополучно.

Когато сгъвах грота, пристигна вицеконсулт на Франция и единственият французин на острова, господин Пьожо. От Кейптаун му телеграфирали за моето тръгване и предполагаемата дата на пристигането ми в Света Елена. Той пресметнал, че преходът ще ми отнеме петнадесет до седемнадесет дни и започнал вече сериозно да се безпокои. Тревогата му още повече се засилила, когато от един параход, които идвал от Кейптаун и минал преди няколко дни оттук, му казали, че не видели никакъв *Курун*. Затова, щом съобщили за моето пристигане, той изтичал веднага — без да губи нито минута.

На другата сутрин времето беше много хубаво и господин Пьожо дойде да ме вземе с колата си, за да разгледам острова. Намери ме да се къпя в тихата, прозрачна вода с приятна температура — първия си допир със Света Елена направих с плуване.

Джеймс Бей е отворен залив, без прикритие — или както казват моряците, панаирски залив. Само положението му — поветрено на

острова — го пази от югоизточния пасат. Но поради постоянните ветрове това котвено място не е безусловно сигурно. А когато силното вълнение от разразилите се от юг бури достигне до брега, то предизвиква — както и на съседния остров Асансион — опасните „валяци“, които могат да не допуснат приземяването на корабите.

Тези „валяци“, макар че не се появяват често, причиняват големи щети. Затова човек трябва да се пази от тях.

Гледан от морето, остров Света Елена прилича на грамаден, висок каменен блок, който се спуска стръмно в морето. Никакъв залив, за да се приютиш. Никакъв плаж. Само сурова дивота. Идеално място за заточение. И Джеймс Бей не е по-приветлив за приставане. Почти отвесната скала, извисена над морето, сякаш ви смазва.

Слизането става на скалата и е винаги усложнено от силата на вълнението. Аз пристанах с малката лодка, като използвах подходяща вълна, за да скоча на земята. При следващата вълна изтеглих лодката.

Представях си пристигането на Императора на 16 октомври 1815 година с кораба „Нортъмберланд“. Брегът е бил пак такъв: същите скали, същото вълнение, към които се прибавяли враждебността и любопитството на населението. Великият заточеник пожелал да пристигне през нощта, но всички жители го чакали с фенери в ръце.

Джеймстаун е единственото селище на острова и по-голямата част от населението живее в него. Със своята островърха камбанария той прилича на тихо провинциално градче — в него няма нищо „колониално“. Разположен е на много живописно място, в дъното на една долина със скалисти склонове, обрасли с кактуси. До залива се отива през врата, която някога са затваряли.

Старият „замък“, потънал в цветя и охраняван символично от старинни оръдия, е много приятен наглед.

Остров Света Елена е съвсем малък — в най-широката си част не надминава седемнадесет километра. При откриването му на 21 май 1502 година бил необитаем. Неговият откривател, Хуан ди Нова Кастела, му дава името на света Елена, византийска императрица и майка на Константин Велики. Така че той още отначало е императорски остров.

След като е бил португалско и холандско владение, островът минава в ръцете на англичаните, като собственост на Индийската компания. Последната го отстъпила на английското правителство за

заточаването на Наполеон, но след неговата смърт отново си го възвръща. Най-после на 21 април 1834 година островът е бил окончателно преотстъпен на Англия и става нейна колония.

Преди прокопаването на Суецкия канал Света Елена е била много посещавана. Понастоящем оттам минават само два пъти месечно корабите от серията *Кясл*, които поддържат линията Англия — Кейптаун и обратно.

Гледан от открито море, островът прилича на дива скала, но това впечатление се променя коренно, когато човек мине първите хребети и проникне във вътрешността му. Противно на това, което мнозина мислят, Света Елена е един прекрасен остров.

Когато човек изкачи издигация се над селото Лидър Хил, пред него се открива суха, скалиста, осеяна с кактуси местност, напомняща Галапагоските острови. Но като продължи по-навътре, човек се пита дали някой вълшебник не е променил картината с един замах на магическата си пръчка: пред него се появява изведнъж зелено и залесено поле. Наоколо е спокойно и неизказано красиво: ливади, ниви, храсти с яркожълти цветове, красиви дървета, борови гори. Един пейзаж, в който впрочем няма нищо тропическо — мирна картина с пасеци крави и овце. Забравяш напълно, че си всред Атлантическия океан и в тропиците...

Вътрешността е доста неравна. Най-високият връх — Диана — се издига над хребети и зелени долини, поради които островът на пръв поглед изглежда много по-голям, отколкото е всъщност.

Най-голямото богатство на Света Елена е *фляксът*. Този вид лен е пренесен от Нова Зеландия в 1867 година. С него са засадени цели ниви, блеснали като сребро под слънцето, покрай които се вият живописни пътища. Ленът подхранва специална индустрия: на острова се намират осем „мелници“ за лен. Казват, че собствениците на тези фабрики изкупували *флякса* от туземното население на цени, по-ниски от нормираните. Но жителите на Света Елена са толкова добри и кротки, че не роптаят. Освен това и така са напълно щастливи — което е най-важното всъщност.

Освен *флякса* островът изнася луковици от лилии и малко дантели, продавани главно на туристите.

Населението на Света Елена се е образувало от различни пришълци: черни роби, китайски кули, малайци, индуси — всичко

примесено с бялата кръв на мореплавателите или войниците, които са били на гарнизон в острова. Затова цветът на кожата тук е крайно разнообразен. Жителите на Света Елена са скромни и услужливи — добри хора, които водят мирен живот. Смесването на расите има понякога щастливи последици — тук ще видите извънредно красиви момичета.

Числото на жителите, редовно нараствало в периода от 1856 до 1936 година, е отново във възход. При преброяването през 1947 година населението е възлизало на 4748 души. Миналата година е имало 136 раждания и 53 смъртни случая. Числото на децата наистина ме поразява. Учениците са една четвърт от всички жители.

През време на тези обиколки из острова в лицето на господин Пъжо имах най-любезния и съобразителен водач. Естествено, той живееше в Лонгууд и тъй като често отивах да го търся там, бързо опознах тези исторически места.

Лонгууд,<sup>[4]</sup> разположен на едно плато с оскъдна растителност, се вижда добре от цялата околност. Дълга, права алея, обградена с дървета, води до проста дървена ограда, на която е окачена табелка с надпис: „Френско владение. Затворено за външни лица до второ нареждане“.

Пресичам градината и се озовавам пред къщата на Императора. В първия момент човек мъчно може да си представи, че тук е живял и умрял Наполеон. Както казва Октав Обри, „къщата на Наполеон е селски дом, подходящ най-вече за някой пенсиониран нотариус.“

Мястото е тихо, въздухът чист. Човек се замисля как ли е прекарал заточението си този велик, деен човек.

Това чувство се засилва още повече, когато се обиколи непроменената оттогава градина. Наполеон накарал да изкопаят ниски алеи, за да може да избягва през време на разходките си погледите на скритите зад оградата шпиони, които не са могли да виждат дори легендарната му тривърха шапка.

Дали за да не остане никакъв спомен от Наполеон, след неговата смърт са превърнали Лонгууд в обор? Но в 1858 година кралица Виктория го подарява на Наполеон III. И още същата година императорът изпраща на Света Елена ескадронния командир Готие дьо

Ружмон, за да влезе във владение на френските имоти. Той остава там до 1867 година. Оттогава, с изключение на няколко години прекъсване, Франция винаги има постоянен представител на острова. Днес такъв е господин Пьожо, дошъл през 1945 година, за да замести господин Колен, прекарал тук от 1919 година.

Когато посетих къщата в Лонгууд, тя беше празна, почти без подове, които са били проядени от термитите. Стаята на императора и работният му кабинет — това, което той наричал иронично „домашен кът“, ми се сториха съвсем малки.

Нашият вицеконсул бе взел присърце задачата да се реставрира къщата и околната обстановка, за да ги превърне в музей. Но отпуснатите кредити — намалени и от девалвацията — са съвсем недостатъчни.

Зад къщата на императора се намират няколко постройки. Едната от тях, където са били апартаментите на генерал Монтолон,<sup>[5]</sup> е била възстановена през 1934 година със средства от Дружеството на приятелите на Света Елена. Сега в нея живее нашият вицеконсул.

През време на своето заточение императорът правел понякога разходки на кон и изказал желание да бъде погребан на едно място, което особено много харесвал — долинката на здравеца, в дъното на „Дяволската купа“.

До тази долинка се стига по една прекрасна пътека през борова гора, гдето тишината се нарушава само от гукането на гургулиците.

В дъното на долинката се намира огромен правоъгълен гол камък, ограда от ковано желязо. Никакъв надпис. Генерал Монтолон искал да издълбаят върху него името на Наполеон. Но тъй като Хъдзън Лоу държал да бъде прибавено и Бонапарт, французите предпочели да оставят плочата без име.

Над гроба се извисяват два огромни норфолски бора, които растели там още преди да бъде погребан Наполеон. Отстрани се издига маслинено дърво, посадено от Уелския принц, а и още едно, посадено преди войната от командния състав на френския учебен кръстосвач *Жана д'Арк*.

На няколко метра от гроба тече бистрата струя на един извор, непресъхващ — като вечния спомен.

Една все още запазена будка напомня, че преди пренасянето на тленните останки във Франция тук ден и нощ е стоял на пост въоръжен часовой.

Подобно на Лонгууд и мястото, където се намира гробът на императора, е френска собственост от 7 май 1858 година.

При престоя на Курун губернаторът на острова беше неразположен, но изпрати своя адютант да ми предаде, че ще бъде щастлив да ме приеме.

И така, една сутрин лъскавата черна кола с врати с бели гербове дойде да ме вземе от кея.

Бях доволен, че този случай ми дава възможност да посетя Плентейшън Хауз — резиденцията, изпълнена с исторически спомени.

Един лакей в ливрея ме въведе в старото жилище, където в огромна златна книга вписах името си до това на Курун.

Губернаторът сър Джордж Ендрю Джой ме посрещна много сърдечно, на безупречен френски — известно време учил в Брюж, а прекарал и 14 години на Новите Хебриди.

Плентейшън Хауз, някогашна собственост на Индийската компания, не се е променила от заточението на Наполеон. Тя е красиво и просторно жилище, странно контрастиращо с „къщата на нотариуса“ в Лонгууд. Постройката е светла, богато мебелирана, едноетажна, разположена всред огромен, добре поддържан парк, заобиколен с гора. В неговата тишина човек си спомня за ниския червенокос губернатор сър Хъдзън Лоу — мрачният надзирател, за когото самите англичани казвали, че не бил джентълмен. Неговият прочут затворник му е създавал доста грижи... Човек си спомня и за корсиканеца Сантини, вратар на императора, голям ловец, изучавал доста време околностите на Плентейшън с надеждата, че губернаторът ще се озове в обсега на неговата пушка! Спомням си и за експедициите, като тези на пирата Лафит, замислени с цел да освободят именития заточеник.

В тихия парк на Плентейшън Хауз живее една особа, която е познавала Наполеон и Лоу; защото при престоя на Курун на острова тя беше на около двеста и четиридесет години. Тази историческа личност е Джонатън, огромна костенурка от Галапагоските острови. В разцвета на своя живот Джонатън имал и другарка, но тя починала... преди един век. Въпреки стоте години вдовство, той не е забравил своята съпруга и

всяка година в любовния период тръгва на дълъг път, за да търси покойната. Нищо не може да го спре. Ако и хората бяха така верни...

На 17 април имаше голямо събитие за острова — от Англия на път за Кейптаун пристигна *Ляндовери Кясл*. Тук корабите хвърлят котва доста далече от брега, поради което настава живописно сноване на лодки, пренасящи пътници и стоки. За последните се използват и малки шлепове, които въпреки вълнението се разтоварват с кранове.

Света Елена е преди всичко Наполеонов остров и затова привлича много туристи. Почти всички пътници искат да посетят Лонгууд и гроба му — от това населението има още един източник на приходи.

Един ден срещнах някакъв стар бур и той заточен на този остров. Интерниран някога тук, добрият човек бе забравил, както изглежда, прекараните лоши дни. Той ми разправи, че след Бурската война на този пленнически остров имало няколко лагера със заточени негови сънародници. Лагерите се превърнали на гробище и само той останал жив.

На острова се наброяват около шестдесет души европейци, почти всички чиновници.

Тук водят типичен провинциален живот, с неговите сплетни, а понякога и дребни интриги. Искате да телефонирате някому? Не е необходимо да знаете точния телефонен номер, нито да питате дали е у дома си. Добре осведомената пощенска станция — тук никое излизане и влизане не остава незабелязано — знае отлично къде се намира господин Х или госпожа У, и тя поема инициативата да ги повика където и да са! Ето една много практична организация.

На остров Света Елена няма пощенски раздавач. Ако някой иска да получи писмата си, трябва да си ги вземе сам от пощата.

Обикнах дълбоко Света Елена за нейната легендарна история, за красотата на пейзажите и приветливостта на жителите ѝ. Често изкачвах шестстотин деветдесет и деветте стъпала на Джакобовата стълба, която води почти отвесно към старото укрепление на Лидър Хил, превърнато сега в училище, отгдето започва областта на бодливите кактуси с алени плодове.

Обичах да разговарям с всички, с многобройните пъргави, будни деца. Момчетата и момичетата идваха често с плуване чак до *Курун* и

съживяваха палубата и съоръженията с веселото си младежко присъствие.

Морските съдове на Света Елена са обикновени лодки, повечето китоловни, придвижвани с гребла. Островитяните са „гребци“ от висока класа и аз обичах да ги гледам как манипулират хармонично със своите дълги гребла. По целия бряг има в изобилие хубава риба и макар да се извършва най-просто, риболовът тук е доходен.

19 април. Обядвам за последен път в Лонгууд. Господин Пьожо ме завежда до кея със своя *Воксхъл*, последен модел.

Деца, хора с вече познати лица ми махат за сбогуване. Качвам се на борда на *Курун*, който се клати порядъчно — това му стана навик, откакто пристигнахме в този открит залив.

Тръгването е доста трудно поради многобройните лодки, които ме заобикалят. След като вдигнах ветрилата, трябваше да се завъртя около котвата си.

В 16 ч. и 10 мин. вдигам котва и едва избягвам сблъскването с малката моторна яхта *Йелоуфин*. За малко моят гик не изкърти малката ѝ красива мачта...

С отдалечаването от сушата вятърът постепенно се засилва. Скоро изчезват и последните силуети.

---

[1] 22 юни. — Б.пр. ↑

[2] Големите ветроходи имат относително по-плавни движения. — Б.авт. ↑

[3] Никога не бях виждал този вид, от който на Света Елена имаше много. — Б.авт. ↑

[4] На около 9 км от Джеймстаун. — Б.авт. ↑

[5] Монтолон (Шарл-Тристан) — френски генерал, придружил Наполеон в Света Елена (1783–1853). — Б.ред. ↑



## XVIII

### ОТ СВЕТА ЕЛЕНА ДО КРОАЗИК

Вятър изток-югоизток, сила 4. Развълнувано море.

Множество черни чайки летят около яхтата, която прекосява големи рибни ята.

На брега вихрушки. Не ще мога да се любувам, както възнамерявах, на последния изглед от острова.

В 18 часа свалям всичко и в 18 ч. и 32 мин. потеглям отново под стакселите близнаци.

Настава много тъмна нощ. Все пак фаровете на Джеймстаун и Лидър Хил се виждат, но в 20 ч. и 30 мин. изчезват в мрака. Света Елена и тихото ѝ спокойствие са само спомен.

Сега на един дъх ще отида до дома.

Между Света Елена и Възнесение  
най-хубаво корабоводене —

казваха старите ветроходци.

На борда настана седмица на почивка. Екипажът се мярка на палубата колкото да поогледа или да измери някоя и друга височина. Попътен вятър, яхтата се движи сама, равномерно, в умерения пасат.

25 април. Южният кръст слезе твърде ниско над хоризонта, което личи най-вече по двете красиви звезди от съзвездие Кентавър, точно над Кръста, с вертикално равнение. Тези звезди ясно потвърждават всеки ден напредването ми на север. Голямата Мечка все повече и повече се изкачва. Мислено удължавам пет пъти разстоянието между двете първи звезди от съзвездието: там, няколко градуса под водата, е Полярната...

Над яхтата започват да крискат чайки: призори ще видя земя.

26 април. Нощта е много светла; често ходя към носа да гледам дали случайно не се вижда грамадата на остров Възнесение.

6 ч. и 20 мин. Едно едва забележимо очертание — точното му определение е трудно. Островът е малко повече към десния борд, отколкото съм предвиждал — означеното върху картата течение е било точно (напречно течение, отнасящо към запад). Насочвам се повече към вятъра, но не ще мога да мина така близо до острова, както желяех.

Управлявам и наблюдавам пейзажа. Островът изглежда пуст. Виждам няколко дузини вулканични конуса, оцветени от слънцето в кафяво и червено. Над тях се издига Зелената планина, зелена, както и името ѝ показва. (На върха се виждат дървета.) Противно на Света Елена, Възнесение има хубави пясъчни плажове, които му придават привлекателен вид.

В югозападната част на острова: множество постройките — сигурно останки от американските лагери и летището им, строени през последната война.

Значението на Възнесение се състои единствено в станцията на Кабела, от който е звено.

Към края на утрото минавам на три-четири мили от малкото селище Джорджтаун. В залива Кларенс има закотвени няколко големи лодки. Никакви следи от хора на сушата.

На обяд се забавлявам да определям меридианната височина и получавам разлика от 0,7 мили в сравнение с мястото, определено по засечки; задоволително.

Както и досега, нямам апетит поради горещината. Ям най-вече банани. Суша ги на слънце, за да не се развалят.

На въдицата, която влача, няма нищо. Не се лови по поръчка...

Малко след 16 часа островът изчезва в „мъглата“.

В 17 ч. и 10 мин. вземам смело решение: вдигам „Малката таитянка“. Ходът на Курун към екватора малко се ускорява.

През следващия ден вятърът става непостоянен, после се появяват вихрушки и дъжд; това означава приближаването на Черния котел.

28 април. Пилотската карта определя Черния котел до екватора, но изглежда, че вече навлизам. Колкото до лоцията, тя не му посвещава нито ред. Вярно е, че той не представлява интерес за модерното корабоплаване.

29 април. В 19 часа улових, както всяка вечер, точното време от Би Би Си. Чувам и радио Париж (приемането е чудесно). Новините съвсем не ме интересуват и никога не ги слушам.

Вдигам нормалните ветрила, тъй като вятърът е източен: стакселите близнаци завършиха службата си в моето пътешествие.

3 май. Вятър югоизток–1/4–изток. Сила 3. Вълнение. Облачно небе. Скоро вятърът намаля, започна силен дъжд. Вятърът скочи към североизток; пороен дъжд. После затишие. Такелажът се напруга. Вече съм в Черния котел. Полагаемото трябва да се получи и като не мога да направя нищо друго, остава само да изляза от него.

Затишие. Вихрушки. Дъжд. Блуждаещи пориви на вятъра ме принуждават да маневрирам безспир. Неприятно корабоводене за самотен моряк.

През последните дни яхтата не се движеше по курса, който бях решил да следвам: да пресека Екватора в 24° западна дължина. Трябваше постоянно да стоя на руля, а пък аз предпочитах да плавам със завързан рул. Всъщност желателно е да се избягва „квадратът“, образуван от Екватора, паралела на 5° северна ширина и меридианите 20° и 25° западна дължина, гдето Пилотската карта отбелязва максимално затишие.

През деня не можах да направя астрономическо определение, но надвечер успях да взема Сириус и Алфа от Южния Кръст. Курун е пресякъл Екватора тази сутрин. За по-малко от четиринадесет дни от Света Елена — добре е, бях предвидил петнадесет.

След като завърших изчисленията, отворих последната си бутилка Фронтиняк, наченах приготвения от госпожа Пъжо сладкиш с

плодове и така отпразнувах преминаването на Екватора. След толкова дълго плаване в Южното полукълбо това е наистина събитие.

24 часа. Почти пълно затишие. Вълни от различни посоки (от двата Атлантика). Облачно небе. Такелажът се напруга.

Такова време е смърт за стъкмяването, всичко се къса, всичко се износва.

5 май. В този Черен котел температурата е висока, липсата на ветрове и влагата я правят мъчителна. Когато всичко е затворено — а това е необходимо поради проливните дъждове, които се леят буквално като из ведро, — вътре застоялият топъл и влажен въздух задушава. Най-малкото усилие предизвиква едри капки пот. Затова, щом спре дъждът, отварям навсякъде, за да се проветрява, което значи, че освен маневрирането с ветрилата трябва да извършвам продължителни и досадни манипулации с люковете и илюминаторите.

Освен това морякът се измъчва и от това да гледа напрегнатия такелаж поради безветрие или слаби блуждаещи пориви (ветрилата все пак трябва да са вдигнати, за да се напредва с мъка) по едно море, раздвижено от хаотични вълни.

Дяволски Черен котел! Летящият холандец би трябвало да бъде осъден да скита именно тук. Една буря на юг е по-ободрителна от безветрието на този прокълнат район.

Когато приготвих чай за вечерята си, чашата политна от клатенето и съдържанието ѝ опари бедрото ми.

6 май. Безветрие. Облачно небе. Вдицата, която влача, се скъса: някоя акула сигурно. Ах, тези мръсници! Вчера бе изкривена куката (при все, че е много здрава). Нямам щастие в риболова.

Морето е много богато на планктон и при това затишие мога да наблюдавам свободно, до самата водна повърхност, един наистина необикновен свят. Гъмжило от милиарди чудни животинчета. Улавям с ръка няколко и ги слагам в стъкленница (гдето ще живеят до следобед). Жалко, че нямам никаква възможност да ги запазя. Забавлявам се да рисувам някои.

Днес барометърът показва слабо покачване. Дали полъх на североизточен пасат ще ме изведе най-после от Черния котел? Сърцето ми се изпълва с надежди...

Рано след обяд група делфини дойдоха да поиграят около яхтата. Този път (може би от яд поради неуспеха с влачената въдица) решавам да се позанимая с тях и се качвам на палубата с пистолета.

Стрелям два пъти и улучвам, но ранените животни само се „гмурват“. Третият път с един куршум в главата убивам на място. Делфинът остава на повърхността като ударен от гръм; обаче *Курун* няма достатъчно ход, за да бъде управляван. Завъртвам бавно яхтата с греблото, но животното потъва в момента, когато го достигам.

Целият следобед делфините следват лодката и мога да ги наблюдавам, колкото искам. Изглежда, че много се забавляват (това ме кара да съжалявам за избиването, което извърших). Понякога лягат на гръб и плуват на повърхността или стоят изправени неподвижно, с „човка“ вън от водата. Виждах ги също да стоят отвесно във водата, но с главата надолу; навън стърчи само силната опашка, с която удрят енергично във водата (навярно, за да убиват малките риби). Понякога плуват лениво на повърхността. Много често издават един твърде неприличен звук... Необикновени делфини! След внимателно наблюдение установих, че имам работа с „делфини с грапави зъби“, характерни с дългата си „човка“, източено тяло и розов корем, изпъстрен с тъмни петна. Тези малко известни животни са дълги два метра. По липса на бели китове видях значи розови делфини!

7 май. Вниманието ми е привлечено от шум на мотор: голям самолет, който скоро открих. В 6 ч. и 55 мин. той минава пред мене в североизточна посока. Дали ме е видял? Със своите червени ветрила яхтата трябва да се вижда отлично в ясната утрин.

Не мога да се въздържа от мисълта, че ако бях корабкрушенец в спасителна лодка, поведението на летеца щеше да бъде точно същото (за очите на един летец, несведущ по морските въпроси, от няколко хиляди метра няма разлика между една яхта и една спасителна лодка); щеше да отмине, без да обърне внимание на лодката.

12 ч. и 20 мин. Великолепно време, малко гръмотевично. Зад траверса към левия борд голям пътнически кораб. Бразди морето

юначагата. Ето кой ще пристигне в Европа доста преди мене!

Същите разсъждения, както тази сутрин за самолета. Нима наистина едно съвсем малко ветрило, чието присъствие сред океана е необичайно, ще остане незабелязано или не ще му обърнат внимание?

Нещастни корабокрушенци, не разчитайте на себеподобните си да ви спасяват; те нямат време да гледат морето.

Когато определям меридианната височина, пътническият кораб се намира очевидно на една ширина с мене. Предполагам, че там, на мостика, секстантите са в действие и какво не бих дал, за да узная резултатите от техните определения!

Всъщност аз съм излязъл от Черния котел, но това не значи още, че съм в добре установения североизточен пасат.

В началото на нощта дълго гледам Голямата Мечка и продължението на двете ѝ първи звезди, в линия, перпендикулярна на хоризонта. Точно там, под нея, трябва да е Полярната. Търся я внимателно, но безуспешно. Все пак, като се вирам добре, я виждам съвсем слабо, но без никакво съмнение. След дългото пътуване в южното полукълбо цяло щастие е да намеря отново скъпоценната звезда.

10 май. Потръгна ми, хванах североизточния пасат и не съм недоволен; по-малко от двадесет и един ден на море от Света Елена. След като минах Черния котел, не ми остава нищо друго, освен да хукна до субтропичните затишия. Сега целта ми е да мина тези затишия или да стигна Азорските острови. След това няма трудности. Разчитам за две седмици да стигна до Бел Ил...

Следобед морето е по-равномерно и по-слабо развълнувано, отколкото сутринта. *Курун* се движи по-добре. При все това при този курс бейдевинд, най-неблагоприятния за моята яхта, не мога да разчитам на скорост, по-голяма от четири възла.<sup>[1]</sup> Къде останаха хубавите дни от пътуването на халфвинд? Яхтата е наклонена, воден прах лети и мокри палубата, а това ме принуждава да държа затворени илюминаторите от наветрената страна. Движенията ѝ са резки: лоши условия за наблюдение със секстант. Общо взето животът на борда стана по-неприятен, но се утешавам с мисълта, че — макар и по-бързи

— класическите яхти с източени форми биха били много по-неудобни със силното си наклоняване.

В това продължително пътуване на бейдевинд всеки ден прилича на предишния. Няма произшествия; пасат — най-хубавото време за пътуване под ветрила. Никакви грижи: спане, почиване, готвене, наблюдения, четене, дялкане, шляене.

С напредването на север вятърът постепенно ще се отклонява на изток — това ще ми позволи от ширината на Ботхърст да се насоча към истинския географски север.

През първите дни мъглявината ще бъде много силна, но след това небето ще стане великолепно синьо, морето ще добие същия несравним цвят.

Като напредва на север, яхтата ще понася по-добре морето и при по-отпуснати шкоти скоростта ще се увеличава. Вятърът ще бъде все умерен (сила 3 до 4), с развълнувано море. Ежедневно изминаваното разстояние нарядко ще надвишава сто и десет мили. Водният прах пак ще лети всеки ден и ще има грижата да мие палубата. Температурата ще спада слабо (навлизаме във все по-студени и по-студени води), въпреки извисяването на слънцето над хоризонта.

Летящите риби, дяволчетата, фаетони ще ми правят компания през целия път.

Теченията (екваториалните) ще бъдат много непостоянни. — по-често никакви, или почти никакви. В някои дни яхтата ще пресича „жили“.

Въдицата, която влача, ще мине напразно през стотици мили от Океана.

12 май. В началото на нощта за втори път виждам Полярната звезда и то съвсем ясно.<sup>[2]</sup> Мисля си за поетичните мореплаватели, които претендират да са видели Полярната още същата вечер, след като минали Екватора: това е твърде невероятно, като се има предвид слабата ѝ светлина (3-та величина) и многочислените облаци по хоризонта в този район. Да се пишат книги и да се казва истината са често две различни неща.

15 май. В началото на нощта виждам белите светлини на някакъв кораб; той пътува по дъгата от големия кръг Ню Йорк — Кейптаун.

17 май. На ширината на Дакар — 28 дни на море.

След като обядвах и се качих на палубата, откривам цяла глутница глобицефали, които следват яхтата. Приличат на ония, които бях срещнал приблизително в същия район от Океана, когато пресичах за пръв път Атлантика. Те са двадесетина, но наглед по-малки от ония, които бях убил. Така близо са до борда, че бих могъл да опитам някой удар с харпуна; задоволявам се обаче да се възхищавам от играта им.

19 май. Много хубава, светла нощ. Всички звезди светят. Фосфоресциращо море. Южният Кръст се приближава неизбежно към хоризонта. Установявам го почти с тъга, защото той е символът на Южните морета. Но радост ме обзема, когато гледам Полярната да се издига в небето: символът на завръщането...

20 май. В началото на нощта пресякох пътя, по който бях минал, за да отида от Канарските острови до Мартиника, в същата точка, где то се намирах в ранната утрин на 17 май 1950. Днес сме 20 май 1952 година.

Обиколил съм значи света почти точно за две години.

Няколко часа по-късно вятърът спадна. Сега ще срещам поредица от продължителни затишия и незначителни ветрове.

Доста преди предвидената ширина пристигнах в областта на тропическите или субтропическите класически затишия с непостоянни и слаби ветрове. Английските мореплаватели ги наричат „конски ширини“, тъй като в миналото ветроходите спирали продължително време и били принудени поради намаляване на водните запаси да хвърлят в морето конете, които пренасяли. За разлика от екваториалните затишия, те са придружени от светло и сухо време.

Морето е тихо. Виждам появяването на първите медузи с ветрила. Забавлявам се да наблюдавам пътуването по повърхността на тези „галери“<sup>[3]</sup> със синьовиолетови отблясъци, които подлагат на



вятъра чудните си полупрозрачни ветрила с форма на рибарска лодка. Направих богат улов на доради: тук е царството им!

*21 май.* На обяд изядох последната ябълка от купените в Света Елена. Почти нямам вече пресни продукти: останаха ми само лук (често хапвам по няколко сурови люспи) и картофи.

Но дорадите са истински източник на прясна храна.

*22 май.* След като изчистих и направих бульон от хубавата дорада, която улових сутринта, се захех да приготвя и майонеза. Два пъти поред не успях! Но, обзет от внезапно вдъхновение, смесих двете несполучливи майонези, като им прибавих оцет и горчица. Истински успех! Прибавих дори няколко капки Табаско и масло, в което бяха останали няколко пиперки от Галапагосите — лютивината им можеше да изгори цял кон! Това ми отвори апетит... на самотен мореплавател — изядох почти половината дорада!

*24 май.* Затишие. Измамно време, още повече, защото според справочната карта още не съм в района на тропическите затишия. Намирам се в зоната на хубавия пасат... с 1 % затишие!

Това не е много радостно, тъй като не мога да разчитам на хубав вятър преди 35° северна ширина. Предстои ми да пресека цялата зона на истинските затишия. Да премина повече от седемстотин мили, преди да достигна вятъра! При тези условия може цял месец да се клатушкам на едно място... Радостна перспектива! Стъкмяването се износва ужасно.

*27 май.* Приблизително четиринадесет мили за по-[липсва текст в оригинала] нещо, което ми се случва рядко. Откакто съм напуснал Франция, за първи път вземам „лекарство“: една таблетка аспирина. Бих могъл да мина и без нея.

Изобщо изпитвам най-голямо недоверие към лекарствата и оставям градските жители да се разправят с лечебната анархия.

27 май. Приблизително четиринадесет мили за последните двадесет и четири часа: истински успех... Топло е. Като че и въздух не достига. Слънцето пече жестоко. Палубата се разсъхва.

След обяд около *Курун* идват на лов доради. Нападат с голяма бързина, а скоковете, които правят извън водата, са ефектни. Днес ги виждам отново да нападат медузите с ветрила. Водата наоколо кипи. Неравен бой! Под медузите често има ята от малките риби-пилоти (големи колкото половин сардина). Никога досега обаче не съм виждал дорадите да нападат тези рибки около яхтата (те плуват почти до самия корпус, точно при вълнореза).

Дорадите ме следват неотлъчно и улавям доста от тях. След известно време спирам лова — бих могъл да напълня цяла лодка, но защо? Има дни, когато палубата е отвратителна — цялата покрита с кръв и люспи; невинаги е лесно да се надвият тези силни риби. Дори след като пробиете главата им с нож, те продължават да се движат.

Суша рибите по палубата, на силното слънце. Така мога да ги запазя за няколко месеца.

Винаги съм се учудвал, когато чета в разказите на мореплаватели с малки корабчета, че са изхвърляли в морето част от уловената риба. По време на големи пътешествия трябва да се живее икономично и предвидливо и не бива да се пренебрегва възможността за увеличаване запасите със сушена или солена риба.

Къпя се, но не смея да плувам около яхтата. Би било забавно *Курун* да остане без капитан благодарение на някоя акула, тръгнала да мародерствува. Има хора, които твърдят, че акулите не са опасни. Лично аз предпочитам да не им се доверявам...

1 юни. Към 13 часа вятърът от запад-северозапад се засили; сила 4! *Курун* започна да напредва. Осмелявам се да правя предвиждания: „Ако вятърът се задържи до довечера, вярвам, че ще се оправя.“ Всъщност нямам чак толкова много мили да изминавам, за да се освободя от тези проклети тропически затишия: 48 часа хубав ход и ще успея.

Както всеки ден, късно следобед се намествам до радиото, за да уловя точното време на Би Би Си в 20 часа по Гринвич, т.е. 18 часа корабно време. Тъкмо тогава през илюминатора над масата за карти забелязвам един кораб зад левия траверс. Не е далече.

Това неочаквано появяване ми направи толкова силно впечатление, че цял се разтреперах. Преди да се захвана с радиото, хвърлям бърз поглед през входния люк. Голям танкер, чийто курс пресича моя от предната страна. Не е далече юначагата.

Хващам сигнала и при все че съм спокоен, особено на море, треперя, докато отбелязвам хода на хронометъра...

Когато свърших, се качих на палубата. Тежко натоварен, големият кораб приближава — слава богу, този не е сляп — променя курса си към мене... Такова нещо никога не съм виждал...

Скоро мога да прочета с бинокъл името му — *Шампан* — френски е.

След четиридесет и три дни на море за мене е огромно удоволствие да срещна наши моряци. Сецам се веднага, че те ще могат да съобщят бързо местоположението ми в Париж и вдигам позивните си.

С най-малък преден ход корабът приближава съвсем близо до *Курун*. На мостика е целият команден състав, а на кърмата очевидно целият екипаж. Поздравя. Разговори.

— Ще съобщим за Вас — извиква един глас вероятно на коменданта<sup>[4]</sup>. После ме питат: — Имате ли нужда от нещо? — Благодаря им: — Имам всичко, което ми е необходимо.

Големият кораб минава бавно зад кърмата. Извиквам: — След три седмици в Кроазик!

На кърмата на *Шампан* се издига трицветният флаг. За нещастие не мога да отговоря на поздрава. Извиквам засрамен: — Фалината ми не е прекарана.

Дали ме чуват?

Танкерът се отдалечава; седнал на стълбата, дълго гледам как изчезва в розовата привечер.

Тези срещи в морето са винаги вълнуващи, особено когато се плава под ветрила.

Вятърът се засилва. Слънцето хвърля няколко последни лъчи и изчезва зад облаците. Със затишията е свършено.

Нощта е великолепна. Южният Кръст вече не се вижда, но Полярната все повече и повече се издига над хоризонта на север. Въздухът е по-хладен.

Изтегнат на кушетката, изпълнен с моряшката радост от намирането на вятър, слушам дълго шума на водата, която тече бързо и бълбука покрай корпуса. Потъвам в сладък сън, приспан от песента, която ще ме отведе до дома.

Полунощ. Забулено небе. Вятърът духа на пориви със сила 5. *Курун* се носи на север.

След един ден вятърът се засили, придружен от вихрушки и дъжд. С намалени ветрила се спуснах по вятъра с няколко румба, защото ако продължавах по курса, морето щеше да стане много тежко. След това вятърът се отклони от север-североизток, стана насрещен и отново се засили.

Сила 6 до 7. Морето е развълнувано и хаотично. Обилно заливан от вода, *Курун* я посреща на бейдевинд, за да губи колкото се може по-малко време.

Тези североизточни ветрове, които се надявах да срещна след Азорските острови, ще ме забавят още повече. Насрещни ветрове и затишия — това е жребият ми при почти целия последен преход.

На 8 май малкият испански параход *Кобетас* мина на приблизително два кабелта от неподвижната яхта. Това е стар галош, който пътува под баласт. Струва ми се, че при хубав вятър *Курун* би вървял по-бързо от тази железария.

Отсега-нататък ще виждам и други кораби по пътя си, но по-отдалече.

На 11-ти през деня бях удостоен с благоприятен слаб вятър от юг и югоизток. При залез-слънце се появи част от сушата на Азорите — далечна и много замъглена. Пико.

При самотиите плавания понякога стават чудни случки. Същия ден стоях почти целия следобед долу. Когато се качих на палубата, за да разгледам сушата, точно пред яхтата плаваше някаква останка, така близо, че едва я избягнах, като завих срещу вятъра! Беше дълга десетина метра, покрита с раковини и се подаваше над повърхността. Не разбрах какво беше, обаче можеше да ми причини пакост.

На другия ден на разсъмване земята още се виждаше, но не за дълго.

Тъй като бързах да завърша пътуването си, отхвърлих мисълта да спирам на Азорските острови. Престоят би ми позволил да си взема пресни продукти. Преди няколко дни изядох последния орех от Кокосовите острови — все още чудесен! Отложих посещенията на Азорските острови за друг път — те са толкова близо до Франция!

Все пак смятах да мина през канала Файал, между островите Пико и Файал, за да хвърля поне един поглед върху тази страна. Но времето не позволи — беше облачно и нямаше никаква видимост, добих само бегли впечатления между две вихрушки.

През следващата нощ минах на три мили от остров Грациоза.

Дъждът ме следва, затова споменът от тези мрачни и влажни дни не е много приятен!

На 14-ти и 15-ти *Курун* щормува с шест навивки на грота при северен-северозападен вятър, който премина в североизточен, сила 7 до бурен. Морето е развълнувано.

На 14-ти в 17 ч. и 10 мин. неочаквана и глупава авария в такелаж. Докато се занимавах с шкота на натегнатия поветрено кливер, една вълна ме хвърли с голяма сила върху леерите. Можех да падна зад борда. Слава богу, за голямо мое щастие, въжето устоя.

На 16-ти, при разсъмване, бях още на дрейф. През нощта поспях малко. В 3 ч. и 25 мин. вдигнах всички ветрила и тръгнах на път.

Късно след обяд на два пъти забелязах един мощен плавник. Въпреки разстоянието бях почти сигурен, че беше тъпомуцунест делфин.

19 юни. Морето става все повече и повече зелено. Свършено е с наситения син цвят на тропическите води. Термометърът е спаднал много — струва ми се, че слънцето едва топли.

Според картата сега съм в най-хубавото време, но и затишието е от най-хубавите. То ще трае до вдругиден. Морето е като огледало — странно огледало, накъдрено от различни вълни.

Рано сутринта на няколко кабелта от яхтата забелязвам някакво плаващо тяло. Заинтригуван съм и на няколко пъти се опитвам да позная с бинокъла какво е, но безуспешно. По-късно предметът се приближи и с радост забелязвам, че е костенурка. Най-после ще мога

да постигна мечтата си, която не успях да реализирам през време на пътуването — да улова костенурка.

Обръщам яхтата с греблото — трудна работа при това вълнение. Най-после се приближавам, уверен, че костенурката вече е мое притежание, и се радвам на мисълта, че ще имам хубаво прясно месо и красива черупка.

Костенурката ще мине под бушприта. Оставям безшумно греблото и отивам напред с пистолет в ръка.

Костенурката е малка, но затова пък с толкова хубава черупка! Стрелям от три метра. Въпреки вълнението, невъзможно е да съм пропуснал целта. Действително засягам добре шията на животното — прицелих се в нея. Костенурката ще остане на място; имам готова кука и ще я прибера, но за моя голяма изненада, костенурката се пробужда и мързеливо, тихо се гмурва право надолу.

Така бях смаян, че дори не се сетих да стрелям втори път. Морето е прозрачно като кристал — чудно е да се гледа как костенурката плува в него. Тя спира за миг, поколебава се и аз се надявам, че ще се изкачи наново, но не става нищо. Спокойно и сигурно, тя плува към дълбочините, а пък аз я следвам с поглед. Сбогом, красива черупко, сбогом, вкусен обяд!

За компенсация си приготвям една чиния ориз, гарниран с мадагаскарски пиперки — от лютивината им би заревала цяла банда пирати.

Днес става два месеца, откакто съм на море след излизането от Света Елена.

20 юни. Тръгвам на път след цели два дни абсолютно затишие — това не беше се случвало през цялото ми пътуване, дори в Черния котел.

Днес следобед — многобройни медузи с ветрила, първите, които забелязвам на север от Азорските острови.

Морето е богато с планктон. Откривам съвършено малки рибки и многобройни прозрачни тела, дълги няколко дециметра, които приличат на морски змии.

Късно следобед една красива акула се появява на повърхността, съвсем близо до кърмата. Придружават я две риби-пилоти, много по-

големи от тези, които съм виждал. Хвърлям ѝ парчета червен парцал — поглежда ги презрително; отивам да взема пистолета. Но след една последна обиколка около руля акулата изчезва.

22 юни. 2 ч. и 10 мин. Събуждам се. Курун следва курс с две четвърти по-южно от начертания път. Искам да стана, за да го оправя, но не мога да мръдна от леглото! Изпитвам остра болка по-долу от бъбреците и не мога да направя никакво движение — лумбаго ли е? Простуда? Или бъбречна криза?

Малко смешно е да си сам на борда, в открито море и да не можеш да мръднеш. А трябва непременно да стана. Най-после след десетминутни усилия успявам как да е да се измъкна, като се подпирам на ръцете си. Коленичил върху палубата, успявам да оправя главния шкот, след това и руля.

За щастие, движението ми действа добре. По-късно трябваше да се качвам още няколко пъти на палубата, за да оправям шкота и руля. След обяд отново съм в отлична форма и се изкачвам на върха на мачтата.

Както и вчера, ръми ситен дъжд. Никаква видимост.

Въпреки неблагоприятните ветрове, пътувам право на север — като бдя да не се отклоня на изток от курса си към бреговете на Испания.

Насрещните ветрове и затишията забавиха много хода на яхтата и въпреки доброто начало, времетраенето на прехода надмина предвижданията ми. Нямам търпение да се обадя на близките си, затова решавам да се свържа с френската метеорологична фрегата, спряла на точка К, която е на пътя ми. Зная точното ѝ местоположение от морските документи: 45° север и 16° запад; да се намери, е детска работа.

На 25 юни в 22 ч. и 35 мин.<sup>[5]</sup> забелязвам две светлини. Яхтата върви бавно поради слабия вятър и неравномерното вълнение. Така че едва в 1 ч. и 10 мин. повиквам *Льо Брикс* (тогава не знаех името ѝ). Маневрирам няколко пъти, за да мина близо до кораба, на дрейф напреко на вълните.

„Френска яхта *Курун*, шестдесет и осем дни от Света Елена. Моля да предадете местоположението на Мютюша, Париж.“

За моя изненада разбирам, че знаят за *Курун*. Предизвиках суматоха на фрегатата и съжалявам, че ги обезпокоих посред нощ. Но думите, които ми отправят, са толкова сърдечни, че решавам да не продължавам пътя си. „Ще се приближа на разсъмване.“

Заставам на едно място. Когато съмна, вдигам ветрилата, за да стигна до фрегатата, която се е отклонила повече от *Курун*. Обикалям около военния кораб, като преценявам опасностите от едно приставане при вълнение. Но виждам с удоволствие, че спускат в морето лодка, за да ме вземе.

На борда на фрегатата се чувствам малко неестествено: клатенето тук е така различно от това на *Курун*, с който бях сраснал.

Посрещането е още по-сърдечно, тъй като почти целият екипаж е от бретонци. Каква радост е да стъпваш по един преден пост на френската земя!

Ето ме седнал пред масата на малка закуска заедно с комендант Льо Руж и неговия щаб. Любезният прием продължи доста. Можех да разгледам и големите метеорологични карти на Северния Атлантически океан, от интерес за мене.

Вземам един душ — какъв лукс сред открито море! — а бръснарят се заема да ми направи по-представителна прическа.

Следобед няколко офицери идват на яхтата да ми върнат визитата. Застанал напречно на вълните, *Курун* се клати от борд на борд и се случва нещо, което никога не съм очаквал: почти всички мои гости хващат морска болест. Неудобно ми е, че отвърщам по този начин на оказаното ми гостоприемство, но клатушканията на яхтата се различават от тези на фрегатата! Затова посещението се съкращава.

На другия ден напущам Льо Брикс, натоварен с пресни продукти. Взех и пощата: голям пакет писма.

След като вдигнах ветрилата, поздравявам три пъти фрегатата и с един полъх на вятъра от запад-северозалад потеглям към Кроазик.

В 17 ч. и 40 мин. виждам откъм десния борд две риболовни корабчета — първите родни, бретонски кораби. Те пътуват в обратна посока и аз променям курса си, за да мина колкото може по-близо до тях.

Минавам на близко разстояние от един *маламок*<sup>[6]</sup> и чета на корпуса му: *Конкарно*. Момчетата работят и макар че тоновете не искат да знаят за въдиците им, те не биха се отвлекли за някаква дреболия.



Но ясно чувам как някой се провиква: „Ами че това е момъкът от Кроазик, който обикаля света!“ Ясно е, че не съм непознат за бретонските риболовци.

Срещах още много корабчета за тон: красиви ветроходи с разноцветни ветрила. Какво прекрасно нещо е рибарски кораб с ветрила! Появата им всякога ме очарова.

За сигурност трябваше да бодърствувам през нощта — впрочем през всичките нощи. Глупаво би било да допусна да ме блъснат няколко дни преди пристигането ми. Спах по няколко часа денем.

Известно време, след като напуснах *Льо Брикс*, настана отново затишие. Само един ден духаше лек бриз от океана, после имах пак насрещни ветрове. Дядо Еол се стараеше да забави пристигането ми.

На 2-ри юли, моя рожден ден (който се надявах да празнувам на сушата), не бях облагодетелствуван от времето. Трябваше да щормувам с четири навивки на грота, тъй като морето беше много бурно, за да се пътува, и вятърът се бе засилил. До 4-ти се борих с вълните, сред вихрушки и дъжд. През нощта на 3-ти срещу 4-ти пресякох линията на трафика Уесан — Финистер и срещнах много кораби. Трябваше да си отварям добре очите, още повече че вятърът гасеше често фенера. Морето беше бурно и дори на съвсем близко разстояние мачтите на големите кораби се закриваха напълно от високите вълни.

На 5-ти пък настъпи затишие. Но най-после неприятните шепи на дядо Еол приключиха: на 6-ти юли на разсъмване тръгнах на път с благоприятен южен-югозападен вятър, който вече не ме изостави.

Вихрушки. Дъжд. И гръмотевици дори — за да се съобщи за завръщането на *Курун*.

Бях се приготвил да взема меридианната височина, когато риболовният кораб *Кьор Вайян* от Конкарно се приближи към *Курун*, за да разговаряме. Той се намираше точно на юг от яхтата и ми пречеше на наблюдението, затова го помолих да открие хоризонта. След като свърших изчисленията, предадох местоположението си<sup>[7]</sup>, за да го съобщи на радио Сен Назер — така моите близки щяха да узнаят къде се намирам.

Вихрушки. Дъжд, но чудесен вятър, с който браздя морето. Най-после с две навивки на грота яхтата отново поема със своя истински ход!

Оставам през цялата нощ на руля, но съм щастлив: сигурен съм, че утре сутринта ще видя Бел-Ил!

В 3 часа при едно проясняване на небето се забавлявам да изчисля за последен път ширината по Полярната звезда.

Морето промени цвета си. Чайки, пеликаноподобни птици от Басан. Сушата е близо, чувствам я.

8 часа. Тъкмо слизах да отбележа наблюденията си в бордовия дневник, когато тя се появи. Овладявам се и отбелязвам: Вятър юг-югозапад, сила 5. Силно развълнувано море. Бурно време. Барометър 770. Температура 17,7°. Земя откъм десния борд.

Но тази земя е Бел-Ил и сърцето ми се разтуптява...

При все това се питам иронично: „Ами ако си се заблудил при това последно приземяване? Ако си в Гроа?“

Такава груба грешка е невъзможна. Скоро забелязвам огромната свещ на фара Гулфар — същия, който при заминаването ми бе изпратил последния отблясък от Франция. Слънцето огря брега и вятърът стихна.

*Който е видял Бел-Ил,  
плава без опасност*

— си повтарям на глас и се радвам предварително на влизането ми в Кроазик.

Бръснех се, когато един самолет наближи и от малка височина направи няколко кръга над Курун. Бях принуден да предположа, че се интересува за нас и вдигнах флага. Още не знаех, че след чуждия печат и нашият е писал за моето пътуване и е съобщил за завръщането ми. Съвсем не предполагах какво посрещане ме очаква в Кроазик.

След 3/4 час над яхтата прелетя друг самолет. Положително със същата цел!

След Кердонис<sup>[8]</sup> срещнах няколко рибари, които изваждаха кошовете си. Нарочно минах близо до тях; за да ги поздравя. Един ми извика: „Тези дни видях майка ти в Хуа<sup>[9]</sup>. Добре е.“ Доста неочаквано беше да получа по този начин вест за близките си.

Видях отново познатите кътчета: Хуа, Хоедик, Кардиналите.

В 12 ч. и 15 мин. виждах фара Фур, а в 12 ч. и 35 мин. — полуострова Кроазик.

Този път нямаше нужда да проучвам картите и морските документи. Пресметнах само часа на прилива. Дали ще пристигна преди отлива?

Наближавайки фара Фур, видях една добре позната моторница: *Ла Бриер* — от риболовната охрана. Защо ли беше с големия си празничен флаг?

После разбирам, че идва да посрещне *Курун*. На борда ѝ са началникът на Морския регистър в Сен Назер, господин Беленгар, директор на вестник *Кол Бльо*, господин Люка, и приятели. Господин Беленгар ми хвърли едно писмо, увито около куршум от пушка, в което ми предава поздравленията на министъра на Търговския флот и ми съобщава, че съм награден с Кръста за морска заслуга.

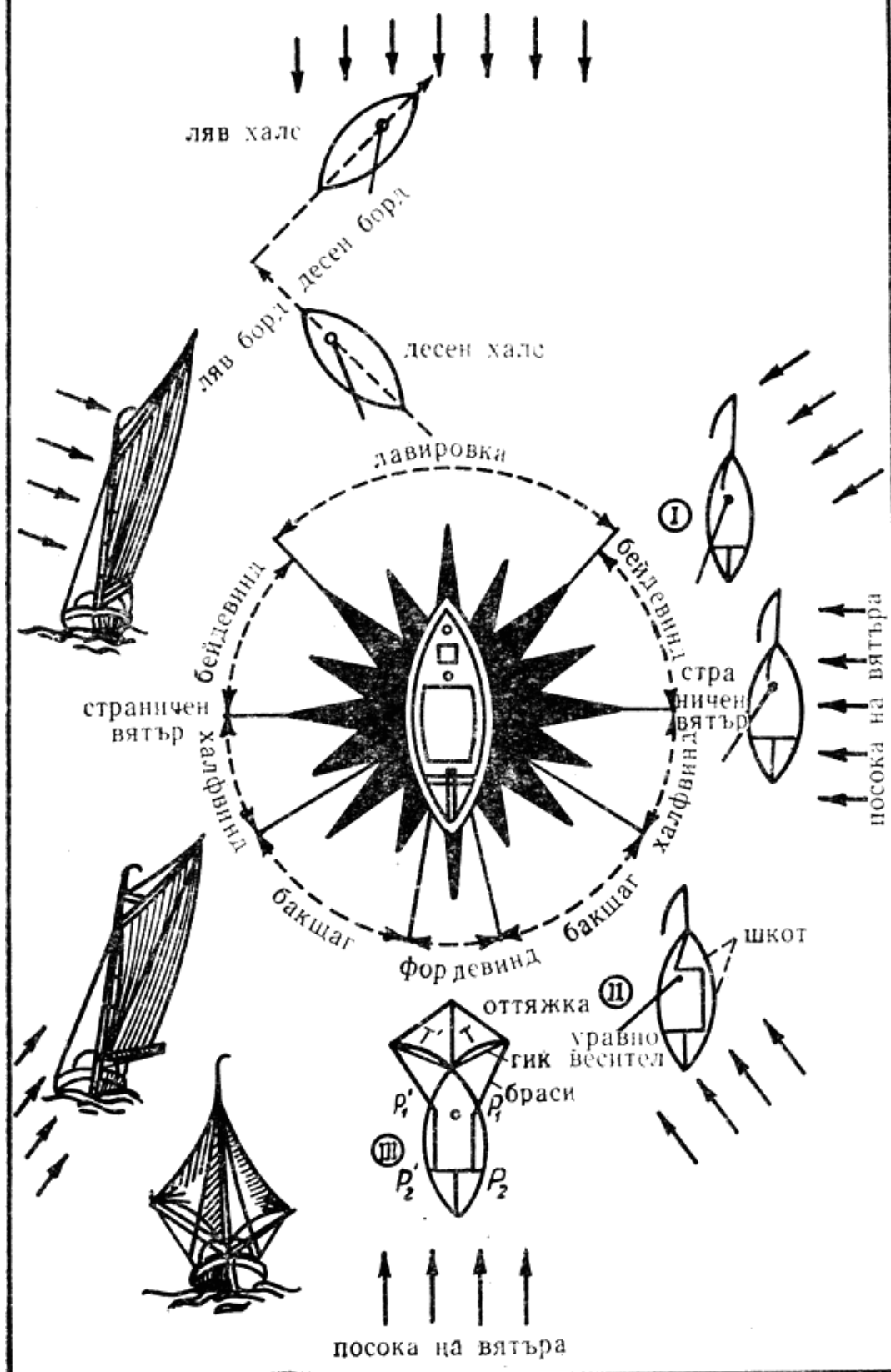
След като отминах Фур, от пристанището, което започвам да различавам, пристигат едно по друго множество корабчета.

Между тях виждам малката *Ендонтабл* на моя приятел Жано Килгар. На борда ѝ са моите родители — по-голяма радост от тази не бих могъл да имам. Моторницата спря до мене и аз скочих на борда, за да ги прегърна. Съвсем сам на курс бакщак, придружаван от приятели и непознати, *Курун* продължава пътя си право към вълнолома на Кроазик. Той знае така добре какво трябва да прави, че моето присъствие вече не е необходимо...

Въпреки това, след известно време се върнах на борда. Дългият роден вълнолом от гранит е близо. Заобиколих шамандурата Баз Ерго.

Хиляден народ и официални лица чакаха. И така, свалям за последен път ветрилата, за да поема влекало от *Ендонтабл*, защото бих се забавил много, ако вляза с тях.

# Курсове на яхтата спрямо вятъра (халсове)



## Курсове на яхтата спрямо вятъра (халсове)

15 ч. и 25 мин.<sup>[10]</sup> Яхтата навлиза в канала. Седемдесет и девет дни след тръгването от Света Елена моето пътуване е завършено. Водех обратно *Курун* — с полупроядена мачта, с изтъркана боя, с избелели от слънцето, ветровете и морските бури ветрила, един *Курун* с белези от многото хиляди мили, но победоносен и с непокътнат дух.

И все пак, макар и щастлив, че съм се върнал в родната страна, при своите близки, въпреки радостта от настоящия час, аз вече чувствах, докато завързвах моята малка яхта, че това пристигане не е окончателно завръщане в пристана.

А само нов престой...

---

[1] Разбира се, без вълните откъм открито море скоростта щеше да бъде по-голяма. — Б.авт. ↑

[2] Мястото ми на обяд:  $\varphi = 8^{\circ} 06'$  север.  $\lambda = 29^{\circ} 42'$  запад. Когато изкачвал Атлантика, Слокъм за първи път видял Полярната в ширина  $7^{\circ} 13'$  север. — Б.авт. ↑

[3] Физалия утрикула. — Б.авт. ↑

[4] Комендант Дюран не само че веднага съобщил в Париж местоположението ми, но като минал през столицата, отишъл лично при родителите ми, за да им разкаже за мене. Такова е моряшкото внимание. — Б.авт. ↑

[5] По корабния часовник: един час разлика от Гринвичкото време, която фрегата беше запазила. — Б.авт. ↑

[6] Масивен моторен кораб за ловене на тон. — Б.авт. ↑

[7]  $\varphi = 46^{\circ} 18'$  север;  $G = 6^{\circ} 00'$  запад. — Б.авт. ↑

[8] Южният нос на Бел-Ил. — Б.авт. ↑

[9] Остров, разположен близо до Бел-Ил. Майка ми се намирала там преди няколко дни. — Б.авт. ↑

[10] По корабния часовник — един час по-късно от местното официално време. — Б.авт. ↑

## РЕЧНИК НА МОРСКИТЕ ТЕРМИНИ

*бак* — носова част на палубата.

*браси* — въжета, управляващи отклонението спрямо диаметралната плоскост на гафели, реи и други части от връхния рангоут.

*брашпил* — котвен рудан, устройство за изтегляне котвената верига.

*буртик* — изпъкнали ивици от твърд материал, предпазващи от удари корпуса на плавателните съдове.

*бушприт* — изнесена извън носа греда за закрепване на ветрила.

*ванти* — металически въжета, които крепят неподвижно мачтата за бордовете.

*ватерцаг* — верига или металическо въже, което крепи бушприта към вълнореза.

*велбот* — тясна и дълга лека лодка с остра кърма.

*гафел* — връхен напречен дървен крепител на ветрилото.

*гик* — долен напречен дървен крепител на ветрилото.

*грот* — главно ветрило.

*гротшкот* — въжето, с което се управлява гика на главното ветрило.

*дрейф* — отнасяне встрани от курса. „Лягане в дрейф“ — умишлено оставяне на плавателния съд без движение, но без да е задържан или закотвен.

*йол* — тип двумачтов ветроходен кораб (яхта).

*кабелт* — единица мярка за разстояние, равна на 185 метра.

*кеч* — тип двумачтов ветроходен кораб (яхта).

*кипови планки* — метални оковки, направляващи движението на корабни въжета.

*кливер* — предно триъгълно ветрило, закрепвано обикновено за бушприта.

*кнехт* — метална оковка за закрепване на корабни въжета.

*комингс* — стените на корабните помещения над или под палубата, които не стигат до бордовете.

*кутер* — тип едномачтов ветроходен кораб (яхта), с едно главно ветрило (грот) и няколко предни ветрила (стаксели и кливери).

*лавировка* — последователно променяне на курса спрямо вятъра (халса), за да се върви срещу него.

*лаг* — прибор за определяне скоростта и изминатото разстояние.

*леери* — предпазна ограда на палубата.

*планиш* — най-горната част на борда.

*прибой* — разбиване на вълните при брега или над плитковини.

*ракси* — металически скоби, укрепващи ветрилата към неподвижния такелаж.

*рангоут* — всички твърди детайли, служещи за носене на ветрилата.

*рифване* — намаляване на ветрилната площ чрез рифшхерти или чрез навиване на ветрилото около гика.

*рифшхерти* — къси въженца, зашити за ветрилата, с които става намаляване на ветрилната площ (чрез завързване).

*рубка* — надстройка над палубата, недостигаща до бордовете.

*румел* — лост, чрез който се управлява кораба.

*секстант* — ъгломерен инструмент, използва се при определяне мястото на кораба.

*стаксел* — предно триъгълно ветрило, закрепвано обикновено за корпуса на яхтата.

*такелаж* — всички въжета, обслужващи ветрилата.

*топенанти* — въжета, които повдигат гика.

*траверс* — направление, перпендикулярно на диаметралната плоскост на кораба.

*фал* — въже, с което се вдигат ветрилата.

*фалина* — въже за вдигане на знаме или други предмети.

*филистрини* или *илюминатори* — корабни прозорци, обикновено кръгли.

*халс* — курс на яхтата спрямо вятъра.

*швербот* — плоскодънна яхта, обикновено с малки размери и подвижен кил (шверт).

*шкаторина* — краищата на ветрилата, подгънати и подсилени обикновено със зашито въже.

*шквал* — внезапно и краткотрайно засилване на вятъра.

*шкот* — въже, с което се управляват ветрилата.

*шхуна* — тип двумачтов ветроходен кораб (яхта).

*щаг* — въже (металическо), което крепи мачтата обикновено към носа (форщаг) или към кърмата (ахтерщаг).

*щормуване* — променяне курса на кораба срещу или под ъгъл на вълните, за да се осигури безопасността му.



**Издание:**

Автор: Жак Ив льо Тумлен

Заглавие: „Курун“ около света

Преводач: Асен Дремджиев

Език, от който е преведено: френски

Издател: Държавно издателство — Варна

Град на издателя: Варна

Година на издаване: 1969

Тип: очерк; дневник

Националност: френска

Печатница: ДПК „Странджата“ гр. Варна.

Излязла от печат: 20.IX.1969 г.

Редактор: Невяна Розева

Технически редактор: Константин Пасков

Художник: Иван Кенаров

Коректор: Денка Мутафчиева; Елена Върбанова

Адрес в Библиоман: <https://biblioman.chitanka.info/books/5403>

# 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.