

Неўбмі Дкеймс

НАСАМЕ СМОРЕТО



НЕЙЪМИ ДЖЕЙМС НАСАМЕ С МОРЕТО

Превод: Тинко Трифонов

chitanka.info

Истинско изпитание е да обиколиш света сам под ветрила. А как би се справила една жена?

Нейъми Джеймс честно и открито разказва за перипетиите, преживени между водата и небето по време на околосветското си плаване през 1977–78 година, за своите женски страхове, за онзи „ужасен“ нос Хорн, който е заобиколен повече от призрази и страховити мълви, отколкото с мъгли и бури.

Това е разказ за едно епично морско пътешествие. То не бе извършено в името на еманципацията или за да докаже, че всяко постижение на мъжете може да бъде подобро от жена. Нейъми просто се предаде на онзи необясним порив, който кара хората да се катерят в планините, да атакуват небесата, да се преборват с елементите на вселената.

Чей Блайт, ветроходец

I. ЗЕЛЕНИ ПАСИЩА

Сгушена в един ъгъл на кокпита, защитена от студа в плътен непромокаем костюм, наблюдавах внимателно как светлината полека чезне от небето. Черни дъждовни шквалове, пръснати по целия хоризонт, бавно идваха насам и връхлитаха върху „Крусейдър“ с дивия порив на вятъра. Някъде зад тази облачна стена залязваше слънцето и аз с напрежение се вирах в небето, за да забележа някакво оцветяване: червеният, дори и най-слабият розов оттенък би ми подсказал, че утре няма да има буря. Преди последния щорм времето бе подобно на сегашното, но този път небето имаше цвета на медта, зловещо жълтозелено, което напълно ме отчая. Оттогава всяка нощ оставах на вахта, докато ръцете и лицето ми замръзваха, тъй като знаех, че „Крусейдър“ едва ли ще издържи още една буря с повредената си мачта, крепена от моето импровизирано стъкмяване. Предстоеше ми да плавам повече от хиляда мили до нос Хорн. От самата мисъл за това ме побиваха тръпки. Още две седмици, че и повече, преди да намеря убежище на Фолкландските острови... ако въобще успея. Вече не мислех как ще пристигна там, а само как ще преодолеея всеки един от идващите дни. Все по-често и по-често се питах какво правя тук. Каква сила ме бе грабнала и докарала в развълнувания, враждебен и пуст Южен океан?

Въображението ми винаги се е разпалвало от героични човешки постижения и още в детските си мечти се виждах като известна танцьорка, пианистка или изследователка, смайваща хората с таланта и смелостта си... А всъщност бях едно боязливо, стеснително малко момиче и това беше съвсем естествено, тъй като от раждането си до 12-годишна възраст живях заедно с брат си, сестрите и родителите си в една уединена ферма, потънала в зелените пътища на Хоукс бей, Нова Зеландия.

Почти не срещяхме хора, с изключение на двамата учители и когато един път в годината отивахме в съседния град. Но дори тогава

ние, децата, рядко напускахме автомобила, за да попаднем сред плашещото множество от непознати граждани, които нямаха нищо общо с приятелски настроените люди от нашите мечти или от приказките преди лягане.

Въпреки че имахме толкова слаба връзка с външния свят, животът ни във фермата имаше и своите преимущества. Разполагахме с десетки мили, които чакаха да ги изследваме, и ние скитахме по цял ден из полята, край реките из дивите храсталаци; е, наистина имаше и последици, но се стигаше най-много до скъсани дрехи и издраскани колене. От четирите деца аз най-много обичах да скитам и често се загубвах. Мисля, че съм наследила страстта към пътешествията от баща си. Той е от ирландската фамилия Пауърс; напуснал бе графство Уотърфорд на 16-годишна възраст, за да търси работа в Нова Зеландия. Нямаше обаче никаква връзка с мореплаването, така че не може да се твърди, че ми е внушил интерес към морето. Всъщност и от двата ми рода едва ли някой е спортувал повече от един неделен яхтсмен, да не говорим, че в родословното дърво липсват адмирали и морски капитани. Бяхме съвсем сухоземно семейство и главният ни спортен интерес бе конната езда.

Още с прохождането си ние, децата, се учехме да яздим — обикновено без седла върху понита. Парите във фермата по онова време не достигаха и не можехме да си позволим такива животни и екипировка, с каквито разполагаха някои от по-заможните ни съседи. Липсата на финес компенсирахме с настойчивост; на представления или събори рядко отсъствуваше пълният състав на семейство Пауърс — невинаги съобразяващо се с правилата, но винаги ентусиазирано. Нямахме време за други спортове, но веднъж все пак построихме и лодка. За нещастие мястото на строежа бе на половин миля от най-близката вода — едно патешко езерце — и докато довлечем тежката конструкция до брега, интересът ни към мореплаването вече бе спаднал; все пак спуснахме лодката на вода, но тя моментално потъна заедно с остатъка от ентусиазма ни.

На особена почит у нас бяха книгите и вечер четенето бе любимото ни занимание. И двамата ни родители са начетени хора и у дома имахме богат избор на литература. Ние се вживявахме в книгите, за нас образите в тях бяха истински. Те така рязко се различаваха от хората в нашия малък свят, че привлекателността им бе неизмерима; а и

телевизията я нямаше, за да им съперничи (магическата кутия още не беше пристигнала в Нова Зеландия). Както всички деца и ние изигравахме ролите на тези измислени или исторически герои в нашите игри. Неограничавани от родителите ни или от средата, тези игри бяха напълно безгрижни и волни. Съседите понякога мърмореха, че децата на Пауърс се държат като диви индианци, но мама отвърщаше, че това не пречи никому.

Като деца само веднъж бяхме ходили до морския бряг и в този единствен случай получих схващане поради това, че се впуснах да плувам твърде скоро след ядене. За същото нетърпение брат ми Брендан трябваше да бъде измъкван от водата за краката. Ето защо се научих да плувам край един плаж в Югославия чак на 23-годишна възраст.

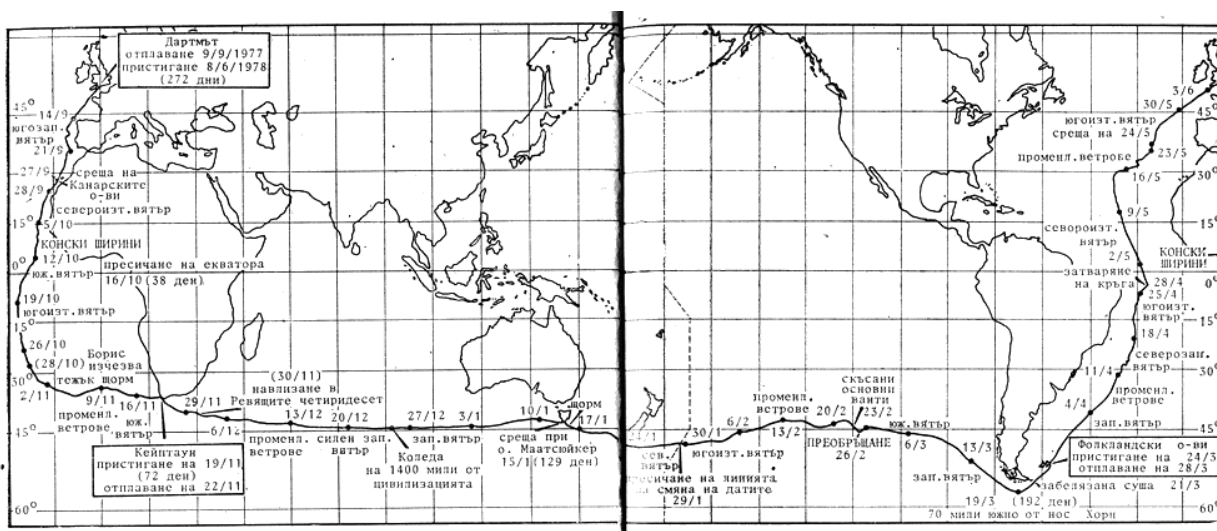
От пет- до дванадесетгодишна посещавах едно малко местно училище заедно с брат си и двете си сестри. С детинска хитрост и обезоръжаваща усмивка успях да избегна каквито и да е сериозни занимания, като смятане и писане например, и щастлива прекарвах времето си в игри и мечти.

На съответната възраст по-големите ми сестри Фиона и Джулиет бяха изпратени в католически пансион. Липсваше им много животът във фермата и се чувствуваха нещастни. Изплашена, очаквах същата съдба, но за мой късмет родителите ми се преместиха в по-голяма ферма в друга област. Вместо в пансион ме пратиха в местното училище, където трябваше да изживея истински шок: сложиха ме сама на чин и поискаха да покажа какво мога; да започнеш на 12 години е малко късно. Може би от мен никога нямаше да излезе учен, но тук открих, че мога да се занимавам, макар и само с предметите, които ме интересуват, а те не бяха много. Въпреки че това преместване в Бей ъф Пленти ни донесе повече контакти с хора, ние си оставахме все тъй плахи и прекарвахме свободното си време у дома.

Когато станах на 13 години, получих първото си пони — от Джулиет. Беше наскоро опитомено и зло като полудива коза. Хвърлило няколко пъти Джулиет и тя съвсем разумно бе решила да няма нищо общо с него. Аз обаче не можех да се противя на желанието си да имам собствен кон, пък бил той и злобен. Всеки ден в продължение на една година ние водехме битка. Сравнително бързо стигнахме до споразумение: първо понито ще ме хвърли и след като го стори, ще се

остави да го яздя. Открих у себе си наличието на известен инат. Решила веднъж да яздя понито всеки ден, разбрах, че само страхът може да бъде причина да се откажа; бях достатъчно неразумна и повече държах да не бъда страхлива.

Бях самотна в училище, имах най-много по една приятелка и прекарвах повечето от свободното си време в училищната библиотека. Не исках да ме виждат самичка, тъй като изглеждах подозрителна, не се чувствах добре в компания.



Маршрутът на „Крусейдър“ по време на околосветското плаване,
9.IX.1977 — 8.VI.1978 година

Ходех в девическото училище в Роторуа. Фиона и Джулиет учеха в него, но то бе толкова голямо, че рядко ги виждах. С течение на времето откриха с известна изненада, че Фиона и Джулиет са ми сестри. Учителите очевидно се чудеа как е възможно децата от едно семейство да са толкова различни по темперамент и способности. Отегчавах се, губех интерес към училището и се отдавах само на мечти. Тъй като бележките ми ставаха все по-слаби и по-слаби, майка ми, огорчена, предложи да напусна и да стана ученичка на местната фризьорка. Беше ми безразлично дали ще продължа училище, или ще чиракувам, но когато приближиха изпитите в края на срока и бях изправена пред сигурен провал, заряхах учението и приех да ида при фризьорката за четири години.

От 13-годишна аз започнах да прекарвам все повече време около потока до фермата, ловях риба или просто зяпах ромолящата вода и си

мислех. По време на яростни бури, когато вятърът виеше в дърветата и проливният дъжд се лееше в долината, обичах да съм навън. Бях очарована от елементите (земя, въздух, огън и вода), може би защото те са неподвластни на човека; по-вероятно е все пак да съм страдала от прекомерно четене на романтична литература. Работата ми допаднаше. Винаги съм била малко артистична и обичах да майсторя нещо със собствените си ръце. Компанията само от жени обаче бе със съмнителни качества, но тъкмо тя ме излекува от провинциалната ми стеснителност и остави у мен дълготрайна ненавист към празните приказки и клюките. Открих, че не понасям безкрайните разговори за къщи, за това, какво правят съседите и какво ще се готви за вечеря. Искях да науча много повече за хората, да разбера това, което движи и тях, и света напред. Но съвсем малко от жените, които срещах, показваха интерес към тези теми, така че трябваше отново да се върна към книгите и да откроя нещата сама, от втора ръка.

Когато станах на 17 години, изведнъж проумях, каква идиотка съм била, като съм напуснала училище, без да получа каквото и да е образование и професия. Започнах да се съмнявам дали не съм глуповата и реших да се опитам да поправам положението. Постъпих във вечерно училище и в края на годината успях да получа отлични оценки по изкуство и дизайн.

Следващата година се хванах с немския. Работата бе започнала да ми омръзва и реших, че искам да пътувам. Австрия бе възбудила любопитството ми, защото ми се струваше, че тъкмо там могат да се видят най-добре различията между новата култура на Нова Зеландия и старата култура на Европа. Както мнозинството млади хора и аз преминах през различните етапи на неодобрение на установения ред; бившите ми съученички се женеха и вече раждаха деца, а аз просто не можех да си се представя в техните роли. Желаех нещо различно; не знаех точно какво, но трябваше да бъде различно.

В последвалите три години, докато стана на 21, съсредоточих усилията си да пестя за планираното пътешествие в чужбина. Джулиет също бе решила да пътешествува, ето защо мислехме да пътуваме заедно. Излизах рядко в този период, прекарвах много време у дома и се занимавах с градината.

Когато не прехвърлях планини от камъни за градината, по цели дни се отдавах на езда. Вече имахме телевизор, но не ми харесваше

много; вечерите бяха посветени на четене. Ограничавах се сама: имаше толкова неща, които бих могла да извърша, но след като бях решила да замина, не исках да се обвързвам с нищо, което да ме задържа. Бъдещето бе съвсем неясно. Имах интересното усещане, че ми предстои да прекрача в космоса. В едно бях сигурна: исках сама да уреждам бъдещето си, исках да избирам, а не да приемам наготово.

Джулиет и аз потеглихме от Нова Зеландия в навечерието на новата 1970 година. Решихме да започнем с няколкомесечен престой в Англия, преди да се осмелим да опитаме наистина „чужда“ страна. Пътувахме с кораб почти пет седмици и в първите три дни от плаването страдах от морска болест. Това е напълно обяснимо, мислех си аз, тъй като преминахме през опашката на циклон. След като се оправих, открих, че животът на борда е много привлекателен; хареса ми гръцката кухня, научих се да играя шах и бридж, да извървявам десетки мили по люлеещите се коридори и накрая да стигам до желаното място.

Пристигнахме в Англия, взехме водния трамвай по Темза до Лондон и накрая отседнахме в един апартамент в Ричмънд, където живяхме десет месеца. Намерих си работа като фризьорка, но скоро напуснах и опитах силите си като барманка: интересна, макар и немного доходна работа, която ми отнемаше сравнително малко от времето за мислене. Бях погълната от все по-настоятелния личен въпрос какво да правя със своя живот. Да живея и работя в Лондон явно не беше задоволителен отговор; със същия успех бих могла да си остана в къщи. На кораба с Джулиет бяхме намерили нови приятели, които дойдоха да живеят наблизо, и за пръв път в моя живот се случи личната привързаност напълно да унищожи волята и свободата ми — чувствувах се неспособна да взема и най-елементарно решение, чувство, което никак не ми харесваше. Отчаяна, открих, че нямам лично мнение по какъвто и да е въпрос и ме грози опасността да започна да приемам чуждите мнения драговолно. Чувствувах се неопитна и наивна и все по-неудобно ми ставаше да изразявам мисли, които не бяха мои и в които не бях убедена. В края на десетте месеца нашата компания започна да се разпръсва и аз реших да осъществя онова пътуване до Австрия, което бях планирала, макар и бегло.

Джулиет смяташе да отиде във ФРГ, но в последния момент не й хареса шумът на големия промишлен град, където трябваше да преподава, и вместо това предпочете да дойде с мен в Австрия.

Пътувахме до планинския район Тирол, където се надявахме да намерим работа в някой планински курорт. Джулиет не знаеше немски, аз — съвсем малко, така че не можехме да разчитаме на по-хубава работа и трябваше да се задоволим с каквото и да е.

Хванахме се келнерки, професия, която ненавиждах, защото не ни оставяше време за ски, а това бе главната причина да отидем там. След един месец се разболях и когато оздравях, открих, че снегът и туристите са изчезнали. Разбира се, в този безснежен и опустял курорт нямаха нужда от келнерки, така че трябваше да продължим пътя си.

Аз отидох при приятели във Франция, за да укрепя здравето си и да направя следващата решителна крачка. Само с 16 лири стерлинги в джоба взех влака за Виена. За първи път в живота си щях да бъда наистина сама — сама, без семейството си, без приятели.

Веднага си намерих работа като фризьорка, изглежда, единственото нещо, което можех да върша, тъй като немският ми беше много слаб. Но твърде скоро, когато започнах да разбирам езика достатъчно, старите чувства на отчаяние се върнаха: тези хора не само говореха на чужд език, техните възгледи и интереси бяха чужди за мен. Дали единствено за съседите си говореха хората по целия свят? Къде бяха героите от моите книги, в които имаше приключения, опасности, стремления? Изглежда, не бях открила мястото, където мога да ги срещна.

Преди да се видим отново с Джулиет след шест седмици, рядко ми се случваше да разговарям, при това — нито веднъж на английски. Не се учудих, когато след време установих, че едва мога да общувам. В началото беше истинско мъчение, тъй като не бях в състояние да говоря езика, но пък ми харесваше да се чувствавам сама в тълпата. Нравеше ми се да бъда далеч от хората и техните грижи; всъщност осъзнах, че предпочитам да не познавам никого. Опитах се да анализирам причините за това и дойдох до заключението, че освен разочарованието от празното дърдорене сигурно съм страдала и от някакво отчуждение. Не можех лесно да общувам с хората, а мразех да се срещам с тях просто така: връхлитаха ме угризения, че не намирам за какво да разговаряме. Изработих си навика да не гледам хората в лицето и когато се разхождах по улиците, зяпах по витрините. Това изненада Джулиет, веднъж дори минах покрай нея, без да я забележа.

Реших, все пак, че моето състояние на анонимност не може да трае вечно, и се запознах с няколко души. Ходех и на вечерни лекции по немски в университета. Там открих, че езиците ми допадат, и ми се поиска да науча добре немски.

В опитите си да разбера какво всъщност искам да правя вземах часове по рисуване и моделиране с глина. През свободното си време или четях в стаята си, или се разхождах по малките улички и алеи на Виена. Наслаждавах се на приглушената музика, която долиташе от дворчетата, скрити зад живи плетове, радвах се на снежинките, които сякаш открай време танцуваха край витрините на топлите магазини. Обичах да вървя по тихите павирани алеи, над които се надвесваха изрязани от дърво фигури и странни животни, надничащи от портите и стрехите.

Посетих почти всички църкви в града — странно занимание за една атеистка. Макар че религиозните убеждения от детството ми се бяха размили в годините, харесвах църквите и рядко минавах покрай някоя, без да надникна и да видя какво представлява отвътре. Мрачните интериори бяха странни и загадъчни и извикваха спомени за дните, когато ходехме в малката маорска църква в съседното село. Тъглите се губеха в тъмнината и винаги се питах какво ще излезе от стените — ангели или дяволи.

Прекарвах цели часове във виенските кафенета и наблюдавах дребните старици, които възбудено сърбаха кафетата си, отпиваха от чашите вода, като че изпълняваха този ритуал от години. В душата ми се раждаше странно отчаяние, когато си представях, че и аз ще изглеждам някога като тях. Такива болни мисли занимаваха ума ми постоянно и все не успявах да се приближа до някакво решение. В началото на лятото на 1973 година вече ми бе дошло до гуша. Напуснах работа и си взех велосипед. Бях уверена, че най-добрият начин да вникнеш хубаво в нещата е да вървиш пеш, но тъй като да нося собствеността си на гръб нямаше да е леко, купих колелото. Ужасена от перспективата да въртя педалите из австрийските планини, сложих отзад на велосипеда едно малко моторче.

Напуснах Виена и поех към хълмовете край града. В малък пакет отзад имах още един чифт джинси, пуловер и няколко книги. Избирах най-малките пътчета, които можех да откроя, толкова малки, че понякога ме отвеждаха в задния двор на някоя ферма и трябваше бързо

да се оттеглям. Колелото беше великолепно — достатъчно леко, за да въртя педалите по равните участъци, и с достатъчно мощен мотор, за да изкачвам с него хълмовете. След няколко дни в равнината сметнах, че съм готова за голямото изпитание, и се насочих към най-високия проход в Австрия — Грос Глокнер.

В планините още имаше сняг, беше хладно; предизвиквах смеха и поздравите на хората, които минаваха край мен в затоплените си автомобили. На върха трябваше здраво да настъпя педалите и мотора срещу силния вятър, преди да прехвърля билото и да се спусна към топлото. Нощувах в частни къщи — след като прекарах една нощ в хижа заедно с кикотещи се и хъркащи немски момичета, реших, че спокойствието си струва по-високата цена. Дните ми бяха тихи и ме поглъщаха изцяло. Не говорех с никого, освен когато поръчвах стая и храна, рядко виждах и автомобили. Успях да избягна една среща с някакви опасни хора, за които ме бяха предупредили, и десет дни след тръгването си пресякох австрийската граница — във ФРГ ме очакваха приятели от Виена. Натоварихме колелото в багажника на тяхната кола и прекарахме един месец в Швейцария.

През септември бях в Гърция. Но и безгрижният, пълен със слънце живот ми омръзна и заобмислях следващия си ход. Нямах почти никакви средства, но се бях заклела никога вече да не се връщам към фризьорството, така че трябваше да измисля нещо друго. Научих за някакво училище в Лондон, което организирано курсове за учители по чужди езици, и подадох молба. Липсата на достатъчно образование би могла да ми попречи, но вече знаех, че в Европа е възможно да получиш най-неочаквана работа, ако премълчиш за първите години от образованието си. За съжаление местата в курсовете бяха заети до февруари.

Като се върнах във Виена, вече бях почти без пари и без много да му мисля, позвъних на директорката на езиковото училище Берлиц, където работеше Джулиет. Поканиха ме на разговор, но докато стигнем опасната тема за моята квалификация, обясних, че съм сестра на Джулиет. Това коренно промени нещата. За късмет, освен всичко друго имаха голяма нужда от учители. След едномесечно обучение аз вече преподавах на един клас, пред който треперех не по-малко от самите ученици. Както и да е, научих се да преподавам на хора, които ме превъзхождаха с образованието си; когато станеше ясно, че ученикът

ми знае повече от мен по дадената тема, бързо сменях халса и започвах да говоря за идиоми. Правописът беше най-слабото ми място и упорито избягвах да пиша каквото и да е на черната дъска.

Макар работата ми да беше интересна, бавно и сигурно разбирах, че в големия град никога няма да намеря това, което търся. Оставаше ми обаче да открия какъв живот наистина желях. Реших отново да изкарам колелото.

През юни 1975 година напуснах за последен път Виена. Великолепно е това чувство: да отпътуваш в неизвестното и да изгориш мостовите зад себе си. Обичах да преодолявам разстоянията и дори да изминех само петдесетина мили на ден, имах приятното усещане, че съм постигнала нещо.

Докато пътувах, бях оставила мисълта си да тече спокойно и бавно, съзнателно си давах много време да реша къде отивам и какво ще правя. Бях щастлива и сто на сто бях права, като предизвиквах съдбата, вместо да седя и да чакам нещо да се случи.

През онези седмици, прекарани върху седлото на велосипеда из Австрия, Швейцария и Франция, можех да усетя промяната, която бавно се извършваше в мен. Животът ми течеше без сътресения, най-много да ми се наложеше да се справя със случаен шквал или да търся сервиз, където да поправят колелото ми.

Този начин на живот бе идеалното противодействие на онези четири години, прекарани в големия град, и той ми даде възможността да направя няколко открития за себе си: харесвах живота на открито, обичах животните; ето защо реших да отида в Англия и да търся работа в зоологическа градина.

Писах на майка ми и на баща ми да им съобща плановете си, изпратих колелото си на Джулиет във Виена и се отправих към Сен Мало, където можех да взема ферибота и по пътя си евентуално да спра в зоологическата градина в Джърси. Докато търсех канцелариите на фериботната линия, един пълен французин, усетил, че се лутам, предложи да ми покаже пътя. Както вървахме двамата по кея, внезапно някакво момиче си показва главата от една яхта и случайно поглеждайки към нас, попита: „Някой ще пие ли кафе?“ Аз се засмях и отминах, тъй като тя явно се бе обърнала към екипажа на лодката, но французинът си е французин и отвърна: „Да, две кафета, ако обичате.“ За моя изненада

момичето настоя да се качим на борда и така се запознах с прочутата яхта „Бритиш стийл“, която бе обиколила света.

Момичето излезе новозеландка, която плаваше заедно с мъжа си. Стана ми интересно, когато чух, че с още няколко души наели яхтата на Чей Блайт и заедно с нейния шкипер дошли през Ламанша от Англия. Зададох куп въпроси за яхтата и за Чей Блайт — имах бегли спомени, че някога съм чела и слушала за него. Научих, че той е обиколил света с „Бритиш стийл“ сам и без да спира в пристанище по „невъзможния“ път: срещу благоприятните ветрове и течения. Виждаше ми се трудно за вярване. Искях да науча още нещо за това и момичето ме покани да вляза вътре и да ме запознае с шкипера, който, както каза тя, вече се съвземал след безсънната нощ в морето. Французинът си замина, а аз се спуснах долу в яхтата, за да се срещна с Робърт Джеймс.

II. ОБРАТ

Роб имаше изрусяла от слънцето червена коса, хубави сини очи, силно изгорял нос и аз веднага го харесах. Побъбрихме малко и той ме покани да обядвам с тях — херинга и боб. Беше ми приятно, пък и не бързах да се качвам на ферибота, така че останах и чух много интересни неща. Роб ми разказва за живота си като ветроходец, за това, какво е направил и какво възнамерява да прави в бъдеще. Разговаряхме през целия следобед и част от вечерта, никой за нищо на света не би могъл да ме откъсне оттам. Вместо да търся стая, спях в предното помещение на яхтата заедно с едно от момичетата. Вече знаех, че за мен всичко се е променило. В шест сутринта Роб изведе „Бритиш стийл“ от дока, за да отплават за Англия. И аз поех по моя път към същата цел, само че с ферибота, с уговорката да се срещнем в Уеймът.

Когато слязох от ферибота, Роб вече ме чакаше. Нямах никакви определени планове и той ме покани да отидем при неговите родители в Андоувър. В неделя той ме нае за следващия чартър на „Бритиш стийл“ като палубен моряк-готвач. Титлата беше твърде гръмка, като се има предвид, че не можех да различа предната от задната част на лодка, а освен това не можех и да готвя.

При първото ми плаване така ме свали морската болест, че преспокойно можех да си умра, а и в следващите плавания не бях много по-добре. Да научиш имената на всички въжета беше толкова трудно, колкото да научиш чужд език, и никога не бих го постигнала, ако не беше Роб. Той ми позволяваше да изляза навън, когато времето беше лошо, и се заемаше сам с готвенето. Учудвах се на търпението, с което Роб обясняваше едни и същи неща отново и отново на всеки чартърен екипаж, но повторението, разбира се, беше добре дошло за мен.

Плавахме по цяла седмица, а уикендите прекарвахме в Андоувър. Тогава се запознах с Чей Блайт и жена му Морийн. Научих, че Чей възнамерява да включи „Бритиш стийл“ в Триъгълното атлантическо състезание^[1] с чартърен екипаж и Роб като шкипер,

което означавате, че той ще е далеч от мен шест месеца. Страшно ми се искаше да отплавам и аз, но трябваше да си платя пътя — твърде много пари и за двама ни. Все пак това бе един добър случай да се върна в Нова Зеландия и да видя семейството си.

Свършихме летните чартъри в средата на септември, достатъчно преди състезанието, и на 7 октомври трябваше да изрека тъжното „довиждане“. Този ден всичко изглеждаше наопаки, а и аз се страхувах от мисълта за идните шест месеца без Роб. Освен това бях свикнала да върша неща, които ми харесваха, и не ми се щеше да стоя самотна и нещастна от несбъднатото желание да бъда с него в това плаване. Както и да е, трябваше да извлека най-доброто от положението и завръщането ми в Нова Зеландия да видя родителите си след петгодишна раздяла не можеше да се нарече тежка задача. След няколко дни, необходими, за да свикна с тази идея, аз вече с нетърпение очаквах да посетя отново местата на своите мечти и да видя старото си куче Тафи.

Баща ми ми изпрати билет, тъй като фактически няхах пукнат грош. Пристигнах в Окланд пет дни след старта на Роб. Родителите ми ме посрещнаха. Страшно се зарадвах, като ги видях.

През шестмесечния си престой смятах да спечеля достатъчно пари за билет до Англия. За късмет сезонът на стригането на овцете току-що бе започнал и брат ми Брендан ми предложи службата на „рунарка“ в неговата група. Тази „служба“ означаваше да се разхвърля руното върху маса, да се сортира вълната, да се почиства и т.н. Беше тежка работа по цял ден да тичаш насам-натам, но не се изискваше кой знае какво умение. Двучасовите смени ми се виждаха твърде дълги и досадни, тъй като нямаше нищо интересно, освен неприятните купища вълна, които ме омазваха цяла.

За да минава времето, аз отново се върнах към стария си навик да мечтая. Мислех за Роб и за ветроходството и колко хубаво изглежда бъдещето. Спомних си, че бях чела за една францужойка, която възнамеряваше да опита да обиколи сама света под ветрила. Тя щеше да спира в различни пристанища по пътя и смяташе за три години да завърши плаването. Опитвах се да си представя как би изглеждало толкова дълго самотно плаване и след като бях започнала веднъж да мисля за това, продължих да фантазирам. Как ли би ми прозвучало да си кажа: „Аз обиколих света сама!“ Започнах да обмислям

възможностите и открих, че идеята е вълнуваща, макар че ме плашеше твърде много.

Реших да събера повече информация. Вече бях прочела книгата на Чей Блайт „Невъзможното пътешествие“, от библиотеката взех книгите на всички известни самотни ветроходци: сър Франсис Чичестър, Робин Нокс-Джонстън, Дейвид Люис и половин дузина други. Колкото повече четях и обмислях подробностите, толкова повече идеята изглеждаше постижима. Само едно нещо ме смущаваше — по-скоро ме ужасяваше — това бе мисълта, че мога да падна зад борда. Настръхвах всеки път, като си го помислях. Във въображението ми изникваше картината как изведнъж се озовавам сама в океана, а яхтата се отдалечава от мен. Тези мъже трябва да са били направени от по-груба материя, отколкото аз, за да плават месеци с това ужасно чувство, загнездено някъде дълбоко в съзнанието им.

Роб много ми липсваше, но си налагах да гледам философски на нещата, спомнях си за изтърканата фраза „раздялата прави чувствата по-силни“. За щастие многото интересни неща, които можех да върша у дома, запълваха въображението ми. Имаше например един млад кон — преди пет години, когато заминавах, беше съвсем малко конче, — който трябваше да се обяди. Това бе дълга работа, но много благодарна, тъй като след време можех да го яздя по каньоните и черните пътища до най-далечните краища на фермата.

В Роторуа бяха останали твърде малко хора, които все още познавах, а не правех и опити за нови запознанства, тъй като щях да се завръщам в Англия. Очаквах с нетърпение новини от Роб, но той можеше да ми пише само от спирките по пътя — Кейптаун и Рио де Жанейро. След като пристигна в Кейптаун, си разменихме телеграми, после — писма и оттам нататък чакането не изглеждаше вече тъй дълго.

Подозирах, че родителите ми доста се надяваха да остана в Нова Зеландия, но когато телеграмите започнаха да идват и да заминават, трябва да са разбрали, че имам много сериозна причина да замина. Не бях им разказала много за Роб и съвсем нищо за намеренията си да обиколя сама света. Не исках да говоря за планове, в които самата аз не бях сигурна. Знаех, че искам да прекарам живота си с Роб, но и за това още не бяхме разговаряли, то щеше да почака до края на състезанието.

Тогава щях да му кажа за моя все още неясен план да обиколя света, макар инстинктивно да чувствах, че само да спомена за това, и щях да получа пълна подкрепа. А получех ли я, за мен щеше да бъде истинско поражение да се откажа от идеята. Това, което бе започнало в моето детство — малките дръзновения като пресичането на река под моста, плувайки от подпора до подпора, или язденето на пони всеки ден, след като знаех, че поне веднъж ще падна, — се бе развило в един личен етичен кодекс, към който се придържах като фанатичка. Провалът би означавал да изгубя вратата в самата себе си.

Успях да събера достатъчно пари за обратния си билет (със солиден заем от обичните ми родители) и в края на март 1976 г. отлетях за Англия. Възнамерявахме да живеея с родителите на Роб, докато пристигне „Бритиш стийл“, но се носеше слух, че ще се наложи да се отбие на Азорите за ремонт, а това щеше да я забави няколко дни.

Докато седях в Андоувър и броях дните, открих как да се справя със страха си да не падна зад борда. Майката на Роб и аз пътувахме с кола, когато изведнъж пред нас претича котка, спирачките изсвириха и почувствах как автомобилният колан се впира в тялото ми. Помислих си: „Не може ли нещо подобно да се приспособи и за яхта?“ Ветроходците, разбира се, носят осигурителни колани, използвали сме ги при тежко време и на „Бритиш стийл“, но те са твърде неудобни за всекидневна употреба и аз наистина не исках да нося такъв колан през цялото време на бъдещия си рейс. Ако би могло да се използва нещо подобно — нещо, което да не спъва движенията ми, но в същото време да се затегне здраво при евентуално падане, то това би било чудесно. (По-късно търпеливо ми разясниха, че принципът на автомобилния колан не може да се приложи на лодка. Но това бе по-късно: засега бях намерила разрешение на единствения си проблем и това бе моментът, в който окончателно реших да се опитам да обиколя сама света под ветрила.)

Най-сетне, след една седмица, Роб се обади по телефона, за да съобщи, че плават по Ламанша и са само на няколко мили от финалната линия в Госпърт. Бащата на Роб и аз хукнахме с колата към Солент и пристигнахме точно навреме, за да видим как в ранната утрин „Бритиш стийл“ с вдигнат спинакер се плъзга бързо край брега на Солент. Гледката беше великолепна. Роб изглежда още по-добре, помислих си аз, когато го видях след един час; вече се бяха привързали

към кея. Беше се ухилил до уши и когато по-късно го попитах защо, той ми довери, че бил напълно забравил как изглеждам. Извини се, че въпреки напомнянията забравил снимките, и предложи да се оженим веднага. Аз се съгласих!

Родителите на Роб се зарадваха и предложиха да свършат всичко необходимо, тъй като моите родители не можеха да дойдат. След три седмици, в края на май, се оженихме и както повелява истинският моряшки дух, приятелите и роднините изпяха „За тез, които са в морето“. Много на място, помислих си, тъй като Роб се бе задържал предния ден на другата страна на Ламанша поради местна буря, и аз вече си мислех как ще осъществя церемонията сама. Но той, разбира се, успя да се върне и ние прекарахме част от медения месец в Плимът в разглеждане на яхтите, които щяха да стартират в ОСТАР–76.

Докато бях в Нова Зеландия, Чей бе купил нова яхта, наречена „Спирит ъф Къти Сарк“; тя бе известна яхта — с нея Лесли Уилямс участва в ОСТАР–68. Чей я бе стъкмил наново и я използваше за чартърни плавания до Франция. Плавах на новата яхта в обичайната си роля (палубен моряк-готвач) и започнах много да харесвам „Къти Сарк“, но не си и представях каква обич ще изпитвам по-късно към нея.

Времето, прекарвано отново с Роб в морето, ми носеше онова чувство, което хората изпитват, когато седят с близки приятели до камината. Почивахме си и бяхме напълно спокойни. Една нощ, когато Роб бе на руля, му поднесох кафе и най-сетне споменах за идеята си. В началото не каза нищо, но след като поговорихме малко, разбра, че вече съм взела решението. Опасяваше се, че може би не си давам напълно сметка за това, което ми предстои; обясних какво бях премислила в Нова Зеландия и го оставих сам да си прави заключенията. Много важно бе за мен той да няма възражения, тъй като не бих предприела своя опит, ако той не бе съгласен с него.

Не е трябвало да се страхувам; той заяви, че идеята е страхотна, и изпълнени с ентузиазъм, започнахме да правим планове как да намерим яхта и спонсър.^[2] Управителният съвет на компанията на Чей имаше заседание след няколко дни и Роб постави въпроса за финансова подкрепа на проекта. Чей и неговият агент Тери Бонд имаха богат опит в тази област и бяха запалени от идеята. Те вярваха, че да се намерят поддръжници няма да е голям проблем, тъй като това щеше да

е първият опит на жена да обиколи сама света без спиране. За да увеличим още интереса, решихме да потегля от Англия две седмици преди флотилията на околосветското състезание „Уитбред“. Това състезание щеше да се проведе в четири етапа със спиране в Кейптаун, Окланд и Рио де Жанейро и ако аз плавах нон-стоп, щях да застигам яхтите, докато екипажите им се наслаждаваха на едномесечната почивка във всяко пристанище. Това много ми допаднаше, тъй като, вместо да остана назад и да се тревожа, в известен смисъл щях да съм заедно с Роб, който щеше да участва в състезанието като шкипер на 77-футовия кеч на Чей „Грейт Бритън II“.

Но въпреки оптимизма през следващите 6 месеца не се появи никакъв спонсър. Изглежда, никой нямаше желание да вложи 60 000 лири стерлинги (сумата, необходима за закупуване и преобзавеждане на подходяща яхта) в един проект, осъществяван от жена, която никога дори не бе плавала сама. Купих си дузина ослепителни тоалети, за да направя впечатление на евентуалните спонсори, когато поискат да говорят с мен; времето течеше, но аз се надявах, че все още е възможно нещата да се задвижат.

На Коледа в Андоувър чухме новината, че „Бритиш стийл“ с резервния си шкипер е заседнала на Канарските острови. Никой не бил пострадал, но загубата — дори и временна — на най-прославената чартърна яхта щеше да промени цялата лятна програма. Чей реши да изпрати „Спирит ъф Къти Сарк“ да замести авариралата яхта. И тъй, придружавайки Роб и неговия екипаж до Лансароте в средата на зимата при пресичането на Бискайския залив, щях да имам най-добрата възможност да придобия опит в лошо време. Напуснахме Дартмът и проплавахме стотина мили, но се наложи да обърнем назад и да търсим убежище. Никога не бях виждала такова отвратително време. След няколко дни опитахме отново и този път успяхме да стигнем до френския бряг, преди да ни се наложи да влезем в Камере, където отстранихме последиците от един нокдаун. Получихме го, когато лежахме на дрейф, при сила на вятъра 9 бала, със свалени ветрила, в очакване времето да се подобри. Огромна срываща се вълна ни накрени страховтно; бяхме пет души на борда и всички, с изключение на Роб се намерихме на дъното на яхтата заедно с картофите, лука, няколко бутилки евтино червено вино и... двигателя, който се бе откъснал от фундамента си. Отървахме се с няколко

одрасквания и едно счупено ребро, но самата яхта не бе повредена. Страдах ужасно от морска болест и тъй като времето не се подобряваше, не можах да се съвзема, докато не влязохме в пристанището. В Бискайския залив се наложи отново и отново да се връщаме; най-сетне, след като се отказахме да заобиколим Финистере, стигнахме до Ла Коруня, в Северна Испания.

Тук решихме да изчакаме, докато не получим благоприятна метеорологична прогноза. Чакахме дълго. Един по един членовете на екипажа трябваше да ни напуснат, тъй като не разполагаха с време; в крайна сметка останахме Роб и аз. След три седмици непрекъснати щормове отплавахме при сила на вятъра 6 бала, за да изминем 900-те мили до Канарските острови. Нямахме авторулево устройство и единият от нас трябваше да седи два часа на кормилото, докато другият готви, сменя ветрилата, спи и т.н. След тридневен плаване, преминало в последователни щормове, аз не можех да приемам храна и бях толкова изтощена, че вече не можех да изкарам смяната си на кормилото. Роб разбра това и въпреки че бяхме на оживен морски път, остави яхтата на дрейф и двамата спяхме пет часа. После ми приготви закуска от бекон с яйца и ми я донесе в койката. Почувствувах се по-добре и постепенно започнах да свиквам, но бях отчаяна от изтощението си и се чудех как ли ще се справям сама. Роб ми напомни, че при моето плаване ще имам добро авторулево устройство и то ще облекчи нещата, но въпреки това ме предупреди никога да не се изморявам толкова много.

Пристигнахме на Канарите с висок дух след 9-дневен плаване. Имахме само едномесечен чартър, но Роб започна да ме обучава в навигацията; всеки ден „снемах“ слънцето и се опитвах да определям курса от остров до остров.

Аз се справях с навигацията и по обратния път към Англия, но се радвах, че Роб е с мен, тъй като не се доверявах особено на уменията си да намеря отново брега.

Чакаха ни лоши новини: всички предложения за финансиране бяха пропаднали и компанията беше решила да продаде „Спирит ъф Къти Сарк“. В крайна сметка никой не бе повярвал, че мога да обиколя сама света, а мнозина смятаха, че ще е глупаво дори да опитам. Бях жестоко разочарована, особено от факта, че „Къти Сарк“ ще се продава. Не обръщах много внимание на недоверието към моята

способност да извърша сама околосветско плаване, но необходимостта да приема факта, че няма да мога да замина, когато бях толкова погълната от пътешествието, беше ужасен удар. Роб и Чей се опитваха да ме утешат с предложението да отплавам с Роб на „Грейт Бритън II“ в околосветското състезание „Уитбред“, можело да получа дори титлата щурман!

Трябваше да се задоволя с това, но нито за момент не се отказах от идеята си да обиколя сама света. След участието си в околосветското състезание щеше да ми е по-лесно да убедя хората, че мога отново да го направя, вече сама. Засега се заехме с подготовката на „Грейт Бритън II“. Стъкмяването ѝ бе основно подменено през зимата в Дартмът, но оставаха още много неща за довършване.

Една вечер, три седмици преди старта на състезанието, Роб и аз бяхме поканени на пикник в къщата на Чей край река Дарт. Там за пръв път опитах тайнствения и паметен коктейл, наречен „жълта птица“. Не че той беше най-забележителното събитие на вечерта, но съм сигурна, че той беше първопричината за всичко. След чудесно хапване, съпроводжано от песента на щурците на брега на реката, от много музика, вино и още „жълти птици“, разговорът прие сериозна насока, когато някой ме попита за финансирането. Един член от екипажа на „Грейт Бритън II“ — служител по пропагандата и рекламата — чу за проблемите и за моя изненада на бърза ръка обяви, че лично той би могъл да уреди работата. Бедата според него била, че съм вдигнала летвата много високо. Ако наема яхта като „Спирит ъф Къти Сарк“ и се задоволя само с 10 000 лири стерлинги за подготовка и преобзавеждане, бих могла по-лесно да заинтересувам някого. В този момент Куентин Уолъп, който притежаваше 75-футова туристическа яхта, разпери ръце и каза: „За 10 000 и аз ще те финансирам!“

Не можех да повярвам на ушите си и съдейки по мълчанието, объркването беше всеобщо. „Жълтата птица“ го бе хванала.

Но „жълтите птици“ бяха „изпонакълвали“ всички тази вечер: изведнъж Чей ме погледна и с подobaващ жест допълни: Е, щом ти ще осигуриш парите, аз ще дам яхтата. Нейъми, можеш да вземеш „Спирит ъф Къти Сарк“.

Седях безмълвна. Те продължиха да обсъждат колко ще е необходимо за преобзавеждането и Роб им каза, че сме го преценили за около 10 000 лири.

След това въпросът опря до това, кога трябва да тръгна. Датата на отплаване, за която винаги досега бях мислила, бе след една седмица, но за нея и дума не можеше да става. Чей спомена, че ще е необходим поне месец да съберем на едно място цялото оборудване и да стъквим яхтата за самотно плаване, така че най-ранната дата, на която можех да отплавам, бе 3 септември. При това положение щях да заобиколя нос Хорн около средата на март, тоест в края на лятото за тази част на света, при все още подходящо време.

Като седях и слушах всичко, съзнанието ми се стремеше да погълне фактите. Всичко отново се бе променило; плановете, които бях отложила и се опитвах да забравя за момента, изведнъж добиха гигантските измерения на реалността. Цялото приключение блесна пред очите ми и само за секунда разбрах, че наистина знам какво върша. Тази секунда отмина и аз отново се включих в обсъждането, вече напълно отдадена на проекта.

Говорихме до късно и накрая решихме да се срещнем на другия ден — все пак утрото е по-мъдро от вечерта. У дома сто пъти трябва да съм накарала Роб да ме уверява, че не сънувам. В ранните утринни часове лежах, без да мога да заспя, и осъзнавах, че поради някакъв невероятен късмет аз съм получила възможността да бъда първата жена, обиколила сама света с яхта без спиране.

[1] Състезание по маршрут: Англия — Южна Африка — Южна Америка — Англия. Б.пр. ↑

[2] Спонсър — личност, фирма или група фирми, които финансират някоя спортна проява с рекламна цел. Б.пр. ↑

III. ПОДГОТОВКА

Беше вече трети август и имахме точно един месец за подготовка. На сутринта Чей и Куентин, с доста пустота в погледа, пристигнаха да очертаем най-главното. Най-важно бе да получим основните неща от екипировката рано, тъй че, без много да му мисли, Чей взе телефона и прокара показалец по списъка. „Жълтите птици“ си откъсваха — през десетина минути той изпъшкваше и се хващаше за главата. Въпреки това до обяд той вече бе поръчал нов грот, седем лебедки с водачи, аварийна радиостанция, един стаксел и противообрастваща боя за корпуса. Беше чудесен.

Роб трябваше да прекарва повечето от времето на „Грейт Бритън II“ и от този ден нататък можеше да ми помага само вечер с телефонни обаждания и с безкрайните проверки по списъците. Струваше ми се, че върху нашия живот е паднала бомба — разделяхме се отново. Но бях твърде заета, за да преценя какъв ефект може да има по-нататъшната ни раздяла.

Един проблем, който ми тревожеше, бе как да съобщим новината на семействата си. Бях казала единствено на Джулиет, но я бях помолила да я пази в тайна. Тя беше изумена и също мислеше, че няма да е лесно да съобщим на родителите си. Роб и аз спорихме няколко дни кой да се обади на майка му. Неговите родители бяха доволни от нашия брак, защото вярваха, че аз ще окажа благотворно влияние върху него и той ще заживее по-улегнал живот. А ето че „благотворното влияние“ се канеше да обикаля само света! В крайна сметка той се обади на майка си, а аз писах на своите родители. Реакцията беше далеч по-добра, отколкото очаквахме. Разтревожиха се, но, изглежда, разбраха моята решителност и след първоначалното смайване ме подкрепиха стопроцентово.

Със заминаването на Роб и Чей след няколко дни трябваше да се грижа сама за подготовката. Имахме късмет, че наблизо се намираше една малка фирма, наречена „Дартмът йот сървис“, ръководена от тихия и работлив Андрю Робъртс, който се съгласи да осигури всички

резервни части, да прегледа всеки уред, както и целия фитинг на яхтата и да монтира новото оборудване. Той сне от раменете ми голяма част от грижите, но въпреки това бях плътно заета през цялото време.

Като начало възникнаха два главни проблема: поради заетостта на местната яхтостроителница се забавяше прегледът на корпуса и на двигателя, а освен това бе невъзможно да намеря подходящо авторулево устройство. На изложбите на яhti и лодки в Саутхемптън и в Лондон прегледахме с Роб всички налични типове, но ни заинтригува само един. Той бе шведски модел, наречен „Сейломат“, нов за пазара и много модерен. Скъп беше, но като се има предвид работата, която му предстоеше, цената нямаше значение. Чей ми втълпяваше, че ако авторулят ми излезе от строя, преди да съм минала три четвърти от околосветското плаване, ще трябва да се отбия в най-близкото пристанище за ремонт и това ще провали идеята ми да плавам нон-стоп. Бедата беше там, че поради летните отпуски в момента не можех да се свържа нито с агента на фирмата в Лондон, нито да получа отговор от производителите в Швеция. Накрая, отчаяна, все пак им изпратих телеграми и започнах да мисля за други типове авторулеви устройства.

Всяка минута оттук нататък бе посветена на подготовката за плаването: ходех до яхтата, закотвена в реката; помагах при демонтирането, на устройства, лебедки, палубни прибори и апаратура, които трябваше да бъдат прегледани или сменени; подреждах ветрилата и ги изпращах за ремонт. Куентин открадна време от „Грейт Бритън II“, за да бяга по застраховката, а Тери Брей — човекът от рекламата, с когото се запознах на пикника — включи в работата и Листър Уелч, агент, който се залови да организира допълнителна финансова подкрепа и да ми помага в множеството дреболии.

Мина една седмица и напрежението започна да нараства; макар че много от нещата бяха уредени, работата по яхтата фактически още не бе започнала. Застраховането беше голям проблем, а и още не бях се свързала с фирмата „Сейломат“ в Швеция. Прекарвах по няколко часа всеки ден на телефона, опитвах се да водя на отчет цялата необходима екипировка, като проверявах всяко нещо да е готово навреме. Сред всичко трябваше да вмества и посещенията си при зъболекаря (може да звучи парадоксално, но това бе едно от малкото места, където можех да се отпусна!). Един съсед-доктор обеща да ми приготви подходяща

аптечка за първа помощ, която включваше и надуваеми ортопедични шини. Всички бяха изпълнени с желание да помогнат, получих дори отсрочка от банката!

Три дни след като Роб бе стартирал в състезанието „Фастнет“^[1], се върнах в къщи изморена и отчаяна, където намерих отдавна чаканата телеграма от Швеция. Отворих я и прочетох: „Можем да доставим веднага сейломат.“ Незабавно позвъних в Швеция и уговорих подробностите около транспорта, цената и прочее. Това определено бе един от по-добрите дни.

След малко повече от седмица всички най-важни неща от екипировката бяха вече подръка или на път да пристигнат. Фирмата „Плесей“ ми зае радиотелефон и дори получих разрешително за радистка.

Застраховката се оказа истинско главоболие. „Лойд“ отказа да я направи срещу каквато и да е цена. Но яхтата трябваше да бъде застрахована. Чей бе безкрайно благороден, като ми даде в заем яхтата, но никой не можеше да очаква от него да рискува загубата на 55 000 лири стерлинги! Както и към всички мои проблеми — застраховката, електроинсталацията, двигателя — Чей се отнасяше със съчувствие и ме уверяваше, че да се обиколи светът ще е проста работа, стига добре да подготвим нещата. Искаше ми се да не заминава толкова скоро, а най-вече ми се искаше да е тук, когато отплавам. Бе толкова делови, че край него всичко се вършеше с лекота.

Неочаквано Роб и екипажът му се върнаха! Трябвало да се откажат от състезанието поради дългото безветрие, което заплашвало да провали планираната подготовка за околосветското състезание „Уитбред“ и изтощило хранителните им запаси. Роб можа да ми помогне много в няколко дни преди старта си.

Купуването на навигационните уреди и инструменти между другото се оказа голямо удоволствие. Винаги съм искала да имам множество красиви вещи като секстант, паралелни линейки, пергели. Те ме караха да се чувствам като професионал, макар че, ако някой ме запиташе, трябваше да призная, че не се чувствах много сигурна в употребата им. Роб бе добър учител и теорията при него изглеждаше проста, но за случай че забравех нещо важно, записвах всичко в малкото си тефтерче, което прибрах на сигурно място в яхтата.

В края на втората седмица ме посети Лесли Уилямс, който бе плавал с „Къти Сарк“ в ОСТАР-68. Той щеше да участва в „Уитбред“ с „Хийт Кондор“ и дойде да види старата си яхта. Каза ми, че тя все още е любимата му лодка, но това можеше да се дължи и на факта, че бе вложил твърде много труд в нея. Тя бе серийна яхта от стъклопласт. Проектирана като бърза туристическо-състезателна яхта за времето си, тя отдавна бе изместена от по-модерни съдове. За мен бе по-важно обаче сравнението ѝ с яхтата на сър Франсис Чичестър „Джипси Мот IV“. Смятах, че имам възможност да подобра общото време на Чичестър от момента на отплаването до завръщането му. Това щеше да е амбициозно предизвикателство, защото, ако оставим настрана личностите, уменията и опита, яхтата му е била специално построена за самотно плаване, докато моята, разбира се, не беше. Все пак той бе направил дълъг престой в Австралия, който, смятах, щеше да намали превъзходството на яхтата му в скорост.

Не знам какво е разбрал Лесли Уилямс от явните приготовления и преобзавеждането, които видя, докато се връщаше с обич навсякъде из старата си яхта, но дори и да се бе досетил за моя бъдещ женски експеримент, той дискретно си замълча. Държах плана си в тайна до десет дни преди старта, защото не исках друга жена да ме изпревари!

Тъй като Роб приготвяше „Грейт Бритън II“ в Хамбъл, а аз работех до късно вечерта, започнах да възприемам телевизията като средство за отмора.

Една вечер, когато тъкмо бях по средата на списъка от храни и размишлявах върху ужасяващия момент, в който трябваше да ги събирам, ми се обади един приятел — Филип Джерърд-Джоунс, пекар от Уелс. Той снабдяваше „Грейт Бритън II“ с хляб и бисквити и попита дали аз ще искам от тях. Предложи още следващата сутрин да му изпратя целия си списък от храни. След няколко дни позвъни, за да съобщи, че ще ми достави всичко по списъка плюс още някои неща. Не знаех как да му благодаря.

След още няколко дни в проливен дъжд Филип пристигна с жена си Клеър, двете им деца, кучето и около един тон консервирана и изсушена храна. Стовариха всичко в хола и изпиха по чаша чай, преди да отпътуват за Уелс. Когато се опитах да им благодаря, те отговориха: „О, няма защо, това ни достави удоволствие.“ Клеър бе съставила подробен списък на храната по видове и количества, включително и на

прибавените от тях — бях забравила някои доста основни неща като бисквити и бонбони. Тя ме снабди и с меню на „Кюнард“, в случай че ми потрябват идеи за кухнята.

Бях им много признателна за тяхната предвидливост и за спестените ми главоболия. Консервите обаче трябваше да се подготвят по специален начин за плаването и Морийн Блайт предложи да се заеме с това — работа, която бе вършила за Чей вече три пъти. Трябваше да се махнат всички етикети, кутиите да се лакират и след това отново да се надпишат с боя или химически молив; в противен случай кутиите ще ръждясат, етикетите ще се отлепят и човек няма да знае какво ще намери в тях — агнешка яхния или пудинг с каймак. Операцията бе отегчителна и неприятна с миризмите на бои и лакове — навярно Морийн я е ненавиждала, пък и не можех да си представя как намираше време при цялата си заетост, но често, когато се завръщах късно вечер, я заварвах у дома да лакира кутиите, а понякога беше тук и рано сутрин, преди да съм излязла. Цели дни къщата приличаше и миришеше на търговски склад пред ликвидация.

В края на втората седмица говорех по телефона повече от професионалните телефонистки и не се изненадах, когато една сутрин открих, че съм изгубила гласа си. Много не навреме, тъй като бях уговорила разговор с Швеция същия следобед да проверя какво става с авторулевото устройство. Изтичах до аптеката и прекарах обяда надвесена над вряща смес, от която очите смъдяха и кихах, но тя оправи нещата. Не бях изстинала, не се чувствах болна; оставаше да предположа, че говоря прекалено много. Изходът бе да помълча известно време; през останалата част от деня шепнех и от „Сейломат“ едва ме разбраха — сигурно са били доста озадачени.

Като ограничих разговорите до минимум, през следващите няколко дни успях да възстановя гласа си — навреме, за да мога да разговарям с Роб, когато отидох да го видя в Хамбъл. Прекарахме вечерта с родителите му в Андоувър — една тиха, спокойна вечер със семейство, което можеше да говори и за други неща, освен за яhti.

Сутринта оставих Роб при „Грейт Бритън II“ и отидох в завода на „Плесей“, за да говоря за обещаното радио. Но за зла участ моделът, който смятах да заема, бил конструиран за армията и не бе одобрен за граждански цели от пощенските власти, което донесе нови сериозни затруднения. Много разтревожена, се понесох до Хамбъл да говоря с

Роб, който предложи да купя конвенционален модел. Това би могло да стане, тъй като агентът ми бе намерил допълнителни спонсори — включително и вестник „Дейли експрес“; неговият редактор Дерек Джеймсън изобщо не смяташе за необикновено една жена да обиколи сама света. Беше вече 19 август, две седмици преди деня, определен за отплаване.

Бяха ми дали едно котенце за спътник. Не бях сигурна в достойнствата му като компаньон, тъй като не обичам много котките, но мислех, че с изострените си сетива то ще ми бъде полезно като „радар“ — да измяука или да реагира някак, когато наближи кораб или друг непознат обект. „Радарът“ беше обаче съвсем джобен формат, не по-дълъг от петнадесетина сантиметра, пухкав и все още много привързан към майка си. Реших да не го вземам на борда до последния момент, за да му дам възможност да порасне още малко.

На 22-ри отидох в Портсмът, където прекарах вечерта с Роб и посетих някои от останалите яхти, готови за състезанието. Участвувах и в празненството преди старта, на което екипажът наистина подлудя — може би поради перспективата да прекара дълги седмици в пълна изолация и (почти) пълно въздържание.

На следващия ден заминах за Лондон да се срещна с Дерек Джеймсън от „Дейли експрес“. Подкрепата на вестника включваше филмиране и писане на статии, които щяха да бъдат предавани по време на предварително уговорени срещи, както и къси съобщения по радиото всяка седмица. Спонсорите плащаха и за преименуването на яхтата на „Експрес крусейдър“ — кръстоносецът^[2] бе графичният знак, отпечатан под главата на вестника.

Благодарна, че някои от най-тежките проблеми се уреждаха, отпътувах изморена за Андоувър, където Роб и аз трябваше да прекараме последната си вечер заедно. На сутринта го откарах в Портсмът и там се сбогувахме. Толкова бяхме погълнати от това, което ставаше, че не бяхме особено развълнувани — моите мисли и чувства от известно време бяха напълно посветени на предстоящото плаване. Роб разбираше това и реакцията му бе типична за него. Фактът, че от този момент ще бъдем физически разделени, тогава не ни безпокоеше особено. Всъщност някаква своеобразна раздяла бе настъпила още когато моето пътуване стана реалност. Трябваше да се простя с

непрестанната му закрила и да си повтарям, че девет месеца ще трябва да разчитам единствено и само на себе си.

Толкова много неща трябваше да се променят този ден! В някои мигове имах чувството, че съм си издала смъртна присъда, но мисълта да променя решението си бе невъзможна.

По пътя към Дартмът се отбих в корабостроителницата и видях, че яхтата е извадена от водата. Хората от „Филипс“ работеха по двигателя, но им липсваха някои резервни части. Казаха ми, че яхтата не може да бъде спусната на вода преди вторник, тоест само четири дни преди определената за отплаване дата, на която аз толкова много държах. Бях настоятелна, защото чувствах, че колкото по-дълъг срок имаха за работата, толкова по-дълго щяха да я проточат. Времето обаче бе твърде важно обстоятелство, за да не се съгласявам с никакво отлагане: дори и няколко дни можеха напълно да променят метеорологичните условия край нос Хорн.

Междувременно пристигна сейломатът, а заедно с него и представителят на корабостроителницата, която бе построила яхтата. Той прекара няколко часа в инспектиране на лодката и с изключение на няколкото заварки, завършени на следващия ден, я обяви за здрава, което бе много успокоително. Само седмица преди да отплавам, на яхтата цареше страхотна бъркотия.

Позвъних на „Рейкъл комюникейшънс“, които бяха снабдили с радио „Грейт Бритън II“, и ги попитах дали имат апаратура в наличност. Казаха, че имат и могат да я доставят, да я монтират и да сложат нови кристали до събота, което ще ми струва 4 500 лири стерлинги! Чувствах, че мога да припадна. Но за щастие фирмата бе готова на значителни отстъпки и всичко приключи с монтажа на мощна радиостанция, която щеше да ми осигури контакт с Роб в определени важни точки по време на плаването.

Застраховката продължаваше да бъде проблем. В никакъв случай не можех да замина без нея, а все още изглеждаше невъзможно да я получа. В най-отдалечените кътчета на съзнанието ми се таеше непроизносимата мисъл, че ако опреше дотам, бих се промъкнала в тъмнината на нощта, за да отплавам. Какво ли би направил Чей, ако изпадне в подобно положение? Не бях сигурна. За щастие проблемът бе уреден от родителите на Роб, от Куентин и Тери Брей, които

осигуриха застраховката на яхтата в размер на 50 000 лири — един невероятен жест на доверие.

Морийн ме покани на вечеря в деня, когато Роб стартира. Знаех, че трябва да седя край телефона, но не можех да се противопоставя на желанието за отмора. Опитвах се да си представя какво прави Роб сега, в началото на състезанието. Надявах се, че стартът им е бил добър. Когато се върнах у дома, намерих телеграмата му: „На добър час! Може да се видим край Хорн.“ След това позвъни бащата на Роб да ми съобщи, че Роб се обаждал, бил много ентусиазиран, тъй като стартирали най-добре и засега водели, опитал се да позвъни и на мен; почувствувах се ужасно разочарована.

Следващите няколко дни бяха трескави. Стъргах подводната част на корпуса с абразивна машина и с домакинска тел, след това яхтата бе спусната на вода, за да вдигнем мачтата. Предния ден открихме пукнатина в оковката на форцага на топа на мачтата. Това означаваше един ден закъснение за заварката, но за подобно нещо не можеше да се разчита само на добър късмет. Можех да си се представя колко глупаво бих изглеждала след няколко месеца при евентуална повреда на мачтата или да треперя всеки път, щом вятърът духне по-силно.

Последната седмица всяка вечер се отпусках за половин час в разкошна топла вана. Опитвах се да размишлявам, че няма да имам това удоволствие следващите девет месеца, но не можех да си дам сметка какво ще ми липсва по-късно.

Като изключим миговете във ваната, последните няколко дни бяха изпълнени с невероятен хаос. Сестра ми Джулиет и една приятелка — Александра — пристигнаха да ми помагат да си стегна нещата. Бях нахвърлила всички подходящи дрехи, които смятах да взема, на куп върху пода; те ги подредиха и ги залепиха в полиетиленови торби; сортираха храната, която Филип бе доставил, така че да може да се натовари на борда веднага след като майсторите си приберат инструментите от яхтата.

Втори септември — навечерието на моето предполагаемо отплаване, бе връхът на всички ужасни дни. Отидох до яхтостроителницата и разбрах, че някои решаващи неща още не са пристигнали. За да влоши положението, Андрю все още не бе проверил дюзите на двигателя и горивните шлангове, които го свързват с танковете. Той ме посъветва да отложи отплаването си.

Знаех, че иска всичко да бъде напълно изправно и че няма да ме пусне да замина, преди да се увери в това, така че се съгласих да отплавам в сряда, на 7 септември.

Сейломатът бе монтиран и фирмата изпрати агента си да ми покаже как работи. Плавахме няколко мили навътре в морето, духаше хубав бриз, който разпръсна облаците на несигурност, които се бяха струпали през последните седмици. Авторулевото устройство работеше безупречно.

Сега нещата вече потръгнаха гладко. Яхтата бе почистена и започнахме да товарим храната. Андрю и екипът му работеха като бобри — подменяха ръждясали или съмнителни оковки, сменяха горивните шлангове. Обясниха ми с големи подробности какво трябва да направя, ако се повреди двигателят; бордовата работилница бе заредена с внушителен склад резервни части, но аз ги гледах в пълно объркване, тъй като нямах и най-смътна представа къде могат да се монтират.

Роб се обади няколко пъти и се зарадва, като чу, че скоро ще отплавам. На 6-и завършихме с товаренето на храната, но момичетата работиха на яхтата до два часа сутринта. Настояха да си отида у дома и да се опитам да поспя и аз с нежелание им отстъпих.

Не спях много добре — в главата ми бучеше ехото от стотиците телефонни обаждания, а стомахът ми бе стегнат на възел от тревога. Отпъждах мислите за следващия ден, но те отново ме връщаха към безкрайните списъци и се чудех дали не съм забравила нещо важно. Най-сетне се унесох в тежка дрямка със странни несвързани сънища, които по-късно се опитах да разгадая. Сънищата ми винаги са били живи и пророчески, често пъти тясно свързани с нещата, които върша, и ако това, с което съм се заела, е било лошо за мен, сънищата винаги са ме предупреждавали. Онези нощ в тях нямаше нищо обезпокоително и бях доволна, че подсъзнанието ми одобрява това, към което се стреми разумът ми.

След закуска напуснах за последен път къщата, а на излизане извадих от кутията огромен куп телеграми. Те пристигаха отвсякъде; една от Чей гласеше: „Само три завоя наляво, след това надясно и отново у дома — в милия си дом!“

На кея се бяха събрали много хора, да гледат и коментират това, което ще става. Помощниците, които работеха на яхтата по цели дни,

се забавляваха от коментарите на любопитната публика. Аз бях твърде заета, за да се вслушам в това, което казваха, но дори и да твърдяха, че съм луда, какво от това? Нямах намерение да оспорвам твърдението им.

Бях решила да отплавам по пладне, а тъй като имахме още няколко часа, Андрю, аз, Джулиет и Александра заедно с няколко работници запалихме двигателя, за да отидем до колонките и да заредим вода и гориво. Но, о, ужас! — двигателят спря. Андрю изчезна долу и се появи твърде загрижен. Горивната помпа бе повредена и бе наложително да се подмени с нова. Вбесени от новото отлагане, взехме влекало до стоянката и Андрю се втурна да търси нова помпа. След час ми съобщи, че доставката и монтажът ще се проточат до вечерта на осми. Нямахше какво друго да се направи, освен да се примирим с положението и да се възползваме от закъснението. Аз намерих още касети и книги и пропилях остатъка от време в нетърпеливо очакване. До сутринта на девети всичко бе готово. След като взехме още вода и гориво, ние се върнахме на кея, за да подредим шкотите и ветрилата и да складираме последните неща от екипировката. След това Андрю, Александра и помагачите вдигнаха ветрилата, скачиха авторулевото устройство и бавно потеглихме към устието на реката. От „Ройъл Дарт Йоткльб“ любезно бяха предложили да изстрелят стартов сигнал; преди стартовата линия се забавихме няколко минути, за да довършим една последна поправка. След това приятелите и помагачите се сбогуваха и се прехвърлиха в катера. Джулиет вече се бе измъкнала, разочаровайки фотографите, които обичат да снимат всяка емоционална раздяла — тя ми бе помахала за довиждане на кея рано сутринта и аз бях единствената, която забеляза нейното заминаване. Изведнъж чух изстрел и разбрах, че съм преминала линията и съм започнала своето 30 000-милно пътешествие.

[1] „Фастнет“ — състезание по маршрут: остров Уайт — заобикаляне на скалата Фастнет (Южна Ирландия) — Плимът. Б.пр. ↑

[2] Crusader (англ.) — кръстоносец. Б.пр. ↑

IV. „КРУСЕЙДЪР“ НА ПЪТ

9 септември (първи ден)

Когато катерът зави обратно и му помахав за последно сбогом, се огледах наоколо, за да видя дали не трябва да свърша нещо, и открих, че нямам никаква работа. Ветрилата бяха вдигнати и работеха, „Крусейдър“ вървеше криво-ляво в правилната посока, а сейломатът поддържаше курса. Контрастът между двете състояния — когато имах работа повече, отколкото наистина можех да свърша при подготовката, и сега, когато се видях с празни ръце, бе толкова ярък, че просто се свлякох в кокпита и се втренчих в брега, който бързо се смаляваше зад кърмата. Няколко яхти все още ме придружаваха, но „Крусейдър“ вървеше бързо и те изоставаша. Сега имах време да се дивя на авторулевото устройство и да оценявам каква безценна част от екипировката беше то. Мислех разсеяно за сейломата, който работи по 24 часа в денонощието без умора — ако, разбира се, не се повреди. Ако се повреди, ще трябва да прекарам цялото си време на кормилото, докато стигна до пристанище за ремонт. Спомних си сериозното предупреждение на Чей за подобен случай. Ама че съм и аз, още съм само на миля от Дартмът и вече мисля за принудително завръщане.

Скочих, изпомпих малко вода за чай и се замислих за навигацията. Беше тихо и спокойно, духаше постоянен вятър със скорост 15 възла, но от Уесан, точно оттам, накъдето исках да плавам. Така че вместо към изхода на Ламанша и след това към Бискайския залив, аз весело се носех към островите в протока. Спомних си обаче, че яхтата ми може да плава и по-остро към вятъра, отколкото старите ветроходи, а дори и вятърът да не завърти, знаех, че лавировката ще ме изведе там, където искам. След като нанесох курса си, препрочетох телеграмата, получена от Роб тази сутрин:

Преди отплаване направи предварителна прокладка с приблизителните курсове. Потърси помощ за новите ветрила преди старта. Ако се колебаеш, намалявай

ветрилната площ. Карай бавно и сигурно. Обмисляй проблемите. Ако се наложи, искай съвет чрез „Експрес“. Предавай съобщения чрез татко. На добър час! С обич.

Роб.

Той изключваше всякакви рискове и случайности!

Закачих телеграмата над щурманската масичка да ми напомня, че Роб не е чак толкова далеч, и се развълнувах. Предполагах, че отдавна е подминал Канарите и е на около 1400 мили от мен, вероятно извън обсега на радиостанцията.

Изскочих отново на палубата да се уверя, че не ме заплашват кораби, и да хвърля още един поглед на Англия. През леката мъглица брегът се виждаше като размазана линия; виждаха се и един-два кораба, но бяха много далеч. Внезапно почувствувах простора и заедно с това — огромно облекчение. Отсега нататък можех да правя каквото си искам, без някой да види грешките ми. Можех да не бързам. Всичко, което се искаше от мен, бе да насоча яхтата във вярната посока и да съм сигурна, че няма да налетя на скали или кораби. Колко лесно! С чувство на забележително доволство слязох долу и си направих чаша чай.

Котето ми Борис не искаше да яде нищо и май не беше много добре. То се взираше с учудване в пластмасовата туба за гориво, от която се чуваше плискане и бълбукане като от поток. Изпих си чая и извадих лепило, за да залепя едно ъгълче от облицовката на тавана, което ме дразнеше.

Надвечер (първи ден) записах в дневника си:

Мъчи ме морска болест, от която нещата изглеждат твърде безрадостни, макар че Борис, както виждам, след боледуването си яде като разпран, тъй че трябва да съм благодарна и на малките радости. Направих всичко, за да съм спокойна за навигацията си — определих местоположението с разновременни пеленги на брега; тъй като се смрачава, запалих бордовите и топовата светлина. Наоколо има доста кораби. Опитах се да се свържа с Роб по предварително уговореното разписание, но не успях.

Сигурно съм далеч извън обсега на радиостанцията му и ще трябва да се задоволявам с информация от втора ръка, чрез баща му.

А по-късно записах:

Окончателно съм болна и от това се чувствавам по-добре. Има моменти, когато да си по-зле е единственият начин да изпиташ облекчение. Сега е 11,30 вечерта и наблюдавам как бавно отминава един кораб. Понякога тези чудовища се мъкнат цели векове. Спя колкото мога, но нагласям будилника да звъни през 20 минути.

Смята се, че двадесет минути е средното време, за което един кораб може да стигне от хоризонта до теб и да те блъсне. На някои кораби, предполагам, им е необходимо и повече време, докато има и такива, които могат да покрият същото разстояние далеч по-бързо. Все пак човек не може да стои буден всяка минута на денонощието и аз смятах, че би било много подло някой кораб да ме връхлети точно когато си дремвам за малко. Необходимо е, разбира се, да се предвиди и голяма доза случайност и аз се опитвах да изчисля по мой специален закон вероятността да ме блъснат. Да речем, че съществува около 50-процентова възможност корабът на хоризонта да е на курс към мен, за другите 50 на сто бихме могли да допуснем, че вахтеният не води наблюдение, както се изисква, има и друга, но много малка възможност той да приближава, без да го забележа. В крайна сметка реших, че вероятността да бъда блъсната, при условие че водя разумна вахта, е твърде малка. По-късно през нощта стана един инцидент, който напълно опроверга теорията ми.

Видях един кораб да се приближава и мислех, че ще се разминем съвсем спокойно, без да променям курса, но останах на палубата да гледам какво ще стане. Когато бе само на четвърт миля, той, изглежда, изведнъж смени курса и пое право към мен. Може би съм била полусънна, но мигновено разбрах, че ще мине прекалено близо. Всъщност корабът би трябвало да ми даде път, но нямах намерение да

губя време в спор с него. Завъртях рязко кормилото и минах зад кърмата му. Страшно беше да наблюдавам как масивната стоманена стена, пламнала в светлини, изорава морето край мен. Докато се люлеех в килватера му, разгневена мигах с фенерчето към кораба с желанието да сигнализирам нещо обидно, но познанията ми по морзовата азбука се свеждаха само до SOS, а освен това бе очевидно, че на вахта нямаше никой.

Отчаях се от бавните си реакции при инцидента — вече бях доста изморена, а това бе едва първата нощ. През следващите няколко дни трябваше да очаквам оживено корабоплаване около себе си, а така също и срещи с рибарски кораби. В ранните часове на утрото налетях на цяла флотилия. Бяха дузина, навсякъде около мен, и аз спрях, за да се уверя, че няма да се сблъскам с някой от тях. Риболовните кораби са доста непохватни — движат се обикновено в кръг. Точно като си помислиш колко хитро си се измъкнал и си намерил чист път, ще ги видиш как отново се задават право към теб! За мое успокоение на тези, изглежда, носеха много добре вахтата и въобще не ме приближиха. Въпреки това бях доволна, когато най-сетне ги оставих зад кърмата и можех да сляза долу и да си приготвя гореща напитка.

Вечерях с няколко бисквити и четири шоколада; успях и да дремна на четири пъти по петнадесетина минути. Трябваше да сменя халса през нощта, за да поема курс към Уесан, но сейломатът ме облекчи много при завоя. Трябваше само да наглася ъгъла на ветровото крило за следващия курс и яхтата автоматично зави, като ми даде възможност да натегна с лебедка шкота на предното ветрило.

Чувствувах се доста изтощена, но отново беше ден и всичко изглеждаше много по-весело — най-малкото бях цяла и невредима след нощта. Погледнах към пухкавия си „радар“, щастливо заспал в моята койка, и реших, че трябва да му дам нова възможност да прояви способностите си. Все пак това бе и неговият дебют.

Сутринта не се виждаше земя; така и би трябвало да бъде, макар че през нощта видимостта бе толкова добра, че виждах огньовете на навигационните опасности в протока. Преди обяд сних височината на слънцето, на обяд — още веднъж и когато нанесох местата на картата, бях изненадана, тъй като се оказах много по-напред, отколкото предполагах. След това погледнах през люка и видях френския бряг —

ясен и ярък. Забелязах високата водна кула североизточно от Уесан и я идентифицирах на картата. Дотук много добре.

Ясно бе, че няма да успея да заобиколя сушата при сегашния си халс, затова плавах за известно време навътре в морето, което ми даде възможност да пробвам радиото. То имаше всякакви честоти и обхвати, съвсем тайнствени за мен, но ми бяха показали как работи и ме бяха уверили, че е съвсем просто. Включих го и извиках Портишед — основната станция за далечни връзки. Поиграх си с копчетата и когато опитах на 2182 килохерца — международната аварийна честота, чух някой да разговаря с брегова станция. Веднага след като разговорът приключи, попитах дали някой може да ме чуе; един мъжки глас веднага откликна: запита ме коя от множеството работни честоти бих използвала. Нямах нито една от споменатите и затова обясних, че всъщност искам да говоря с Портишед. Той любезно ме прехвърли.

Чувствувах се глупава и некомпетентна, но хората бяха приятелски настроени и с радост ме свързаха с бащата на Роб. Той ми каза, че яхтата изглеждала великолепно в телевизионните новини! Предадох координатите си, съобщих му, че всичко е наред, и прекратих връзката — бях се разтревожила от няколкото кораба наоколо.

Познавах тази част от Франция добре, тъй като бях плавала тук с Роб, и си спомних за силните приливно-отливни течения, ето защо си направих труда да ги проверя в алманаха. С приближаването към Уесан течението беше срещу мен, а вятърът вече замираще. Лавирах цяла вечност напред-назад, без да стигна доникъде, но знаех, че по пладне течението ще смени посоката си и тогава, ако имам късмет, ще мога да отмина.

На здрачаване все още се мъчех да задмина Уесан — това проклето място! Лъчът на фара започна да се отразява във ветрилата; вятърът беше почти напълно изчезнал и аз чувствувах безпокойство от близостта с брега, когато течението отново обърне. Завъртях към открито море и държах този курс цяла нощ. Поддържах същата 20-минутна система от вахти, но сега спях по-добре, вероятно защото бях изморена. Веднъж ми се наложи да стоя час и половина навън и тъжно да се вирам в един траулер, който упорито правеше приятелски набези в моята посока. Едва се бе отдалечил, когато няколко големи танкера избумтяха покрай мен и смутиха с двигателите си спокойствието на тихата нощ. Започнах да ненавиждам корабите, които минаваха близо

до мен, макар преди да си въобразявах как тяхната големина и стабилност, фактът, че на борда има живот, ще ми носят някакво успокоение.

Лошото на петромаксовите фенери е, че са толкова шумни. И каква светлина имат само! Мислех да опитам фенера вместо електрическото осветление, за да пестя акумулаторите, но какъв гаден съскащ звук има петромаксовият фенер. Засега не съм сигурна дали ще мога да използвам повторно газовото чорапче. Ако не успея, запасът ми ще стигне за около 24 нощи. Ще пазя фенера за Ревящите четиридесет.^[1]

Нощта изглеждаше безкрайна, а когато зората пукна и нямаше и следа от бряг, подозирах, че съм издрејфувала покрай Уесан. Вятърът само спираше и духваше, имах затруднения с определянето на местоположението по светлините на брега, които никак не съвпадаха с посочените в моята карта. Както и да е, без съмнение вече бях в Бискайския залив. Беше се разгонила едра мъртва вълна, която затрудняваше всички действия под палубата.

Успях да снема слънцето рано сутринта и макар че едва сварих да го зърна през облаците, то показва, че местоположението ми е 30 мили след Уесан; приех този факт с радост! Обедните ми наблюдения по-късно обаче показаха, че вероятно той е неверен; чудех се къде бих могла да допусна грешка. Взех още две височини, но и те не ме успокоиха. След това към четири часа следобед взех още две и те показаха, че не съм напреднала толкова, колкото сочеха предишните ми наблюдения. Лавировката през нощта бе съсипала счисленията ми, затова реших, че ще е от полза да наблюдавам преминаващите кораби с надеждата, че те ще се придържат към препоръчаните курсове, които малко или много съвпадаха с посоката, в която отивах.

Следобед, след като почистих кокпита от дървени стърготини, спях час и половина. В дневника си записах:

Сега, подпряна на щурманската масичка, уморена, но не и изтощена, не се чувствам съвсем зле. Движението на яхтата е постоянно и вече свиквам с него. Досега това е най-бързото ми възстановяване след морска болест. Борис играе в салона, не го виждам, само чувам от време на време драскане и скимтене. Току-що получи голяма порция от моя гулаш, който много му хареса. Той е едно мило същество, доста любвеобилно понякога, но може чудесно да се забавлява и само.

12 септември (четвърти ден)

Вятърът завъртя напълно и сега ме носи със скорост от 6 до 7 възла. Вълните са големи и понякога люлеят силно яхтата, а тогава ветрилата изпускат вятъра, плющят, блоковете тракат и дрънчат — изобщо е доста шумно. Слънцето се опитва да пробие слоестите облаци, дано грейне в 12,30 часа, когато трябва да сменя височината му. Надявам се тогава да разбера къде съм! Взех две височини тази сутрин и макар да показаха, че съм там, където мислех, изчисленията се различаваха с 12 мили, което показва, че още не съм опекла добре занаята. С времето и натрупания опит очаквам да стана по-точна...

Първата половина на нощта бе смущавана от алармената система, която непрестанно сигнализираше за промяна в курса. „Крусейдър“ не можеше да поддържа курса си в променливите ветрове, а и те стихнаха напълно в края на нощта. Яхтата се въртя безцелно около час, докато вятърът се появи от северозапад и вече можех да поема с компасен курс 220°. Стремях се да поддържам непрекъснато наблюдение, защото според картата щях да пресека корабните пътища около полунощ. След това спях непробудно до седем сутринта, когато скочих уплашена и изхвърчах на палубата —

вече зазоряваше. „Крусейдър“ безгрижно си плаваше, но вятърът бе завъртял и яхтата бе леко отклонена от курса. Беше попътен, затова отпуснах ветрилата. Сейломатът не хареса вятър право по кърмата, така че промених курса, за да го докарам до бакщяг. Бях разтревожена от някакво силно триене, което се чуваше от авторуля: открих, че един от болтовете на фундамента му се е разхлабил; затегнах го и шумът престана.

Морската болест вече не ме тормозеше, дори и в камбуза. За закуска си опържих малко картофи и две яйца; докато ядях, трябваше непрекъснато да отпъждам котето. Дадох му малко накрая, но за него бе по-интересно да се качи в чинията ми. Във всеки случай то имаше някои необикновени навици — да спи през деня и да играе през нощта, или пък да седи върху картите, докато аз се опитвах да работя с тях.

Следобед записах в дневника си:

Тоалетната ми е запушена. Тя бе може би единственото нещо, което не бе основно проверено (като не особено важна). Сега, както и други самотници трябва да се върна към добрата стара кофа — една от моите блестящи нови кофи. Какъв срам! Някой ден, когато се чувствам особено храбра, ще атакувам тоалетната, за да се опитам да разбера причината за повредата ѝ. Но това ще трябва да бъде един много, много хубав ден!

В късния следобед опитах от първата наистина изморителна работа с ветрилата, която ми помогна да усетя остро предела на физическите си сили. Ако при вятър, който идва точно по кърмата, ветрилата бъдат изнесени с гикове към всеки борд^[2], яхтата върви побързо. Но за нещастие при предното ветрило това означава да балансираш върху люлеещата се палуба на носа и да маневрираш с дълъг и тежък прът. Трудно е, защото единият край на този прът — гик — трябва да се вдигне с фал на няколко фута извън борда, докато другият му край трябва да се вдигне и да се закрепим към мачтата. Ако изберах неподходящ момент, опасността да загубя контрол над гика при някое по-силно залюляване и да го последвам зад борда щеше да е съвсем реална. Тъй като бях начинаеща, много внимавах: загубих час и

половина, за да извърша тази проста операция — правенето на „пеперудата“, но си струваше труда: скоростта на яхтата подскочи над 8 възла и се задържа така доста часове.

Когато свърших, се почувствувах доста изморена, имах главоболие и слязох долу да си приготвя нещо топло, в случай че през нощта се наложи да работя. След като се нахраних, повиках радио Портишед, откъдето ми предадоха телеграма от Роб: „Дотук добре! На добър час! През цялото време мисля за теб. С любов. Роб.“

Милият Роб! В последните дни имаше толкова много неща, за които трябваше да помисля, и само на няколко пъти се сетих за него. Всъщност преднамерено го бях изхвърлила от съзнанието си, цялата ми енергия и мисъл трябваше да бъдат насочени към настоящето; миналото вече ми изглеждаше неясно и нереално. С това напомняне под формата на телеграма неочаквано видях Роб в друга светлина. Той бе не в миналото, а в бъдещето, не само физически, но и по някакъв успокояващ, осезаем начин; оттогава той винаги беше до мен и се връщаше в мислите ми по познатия начин.

Легнах си веднага, като се стъмни — едно, за да пестя акумулаторите, пък и защото бях много изморена. Намирах се извън оживените морски пътища, но от време на време все още срещях кораби; затова палех топовата светлина, ала разреших вахтите си през час. Вярно, че това наблюдение не беше най-доброто, но си мислех, и трябва да призная — извън всякаква логика, че щом като вече почти се бях сблъскала с кораб, поне за известно време такова нещо не можеше да се случи. Започнах да намразвам звънеца на будилника и като самоотбрана се събуждах преди позвъняването. Все пак никога не си позволих да се осланям само на себе си.

Звънът на будилника бе много противен, но още по-противен бе звукът на алармената система за промяна на курса. Той имаше зъл подтекст: съобщаваше не само че вятърът е променил посоката си, но и че е възможно да се засили или отслабне. Това от своя страна можеше да означава излизане на палубата за смяна на ветрилата — неприятна перспектива за среднощ. Когато будилникът позвънеше, аз изскачах на палубата, хвърлях бърз поглед наоколо и отново се мушвах в спалния чувал.

Въпреки че я проклинах, алармената система за промяна е курса ми даваше възможност да поддържам добра постоянна посока на

движение. Тя бе електронна и издаваше дълго и неприятно бръмчене, което просто не можеше да се пренебрегне. Ако вятърът бе поривист, зумерът бръмчеше половината нощ и през първата седмица рядко спях повече от час, без да се събуждам. Но, изглежда, започнах да свиквам с разпокъсаното спане, защото се чувствах добре и нямах нужда от дневен сън. Все пак, когато сменях ветрилата, забелязах, че се изморявам много бързо, затова си наложих да върша всяка работа бавно и спокойно. Спомних си също непрекъснатите съвети на Чей за топлата храна и си налагах да си приготвям поне веднъж, понякога и три пъти дневно, по нещо топло.

Цялата пета сутрин се трудих по ветрилата. Вятърът завъртя и се наложи да свалям спинакер-гика и да правя завой през кърма. Не бях особено доволна от начина, по който изпълних тази операция. Когато кърмата на яхтата премина през линията на вятъра, гротът се прехвърли на другия борт с такава сила, че се чу ужасен трясък. Реших, че трябва да измисля някаква по-внимателна процедура за този вид завой, иначе можех да строша мачтата! Следобед усетих, че с всяко следващо залюляване на яхтата скоростта на вятъра се увеличаваше. Анемометърът показваше 25 възла, а това бе вече твърде много за цял грот. Време бе да взема един риф. За пръв път се опитвах сама да намаля площта на грота. Когато свърших, трябваше да призная, че резултатът не беше най-добре рифованият грот, който съм виждала, въпреки че за новак не беше зле. Тук-там ветрилото висеше, имаше и грозни бръчки, но нямаше време да го съзерцавам: вятърът продължаваше да се усилва; оставих грота и се заех с голямото предно ветрило — стаксел номер едно. Предпочитах стакселиге пред малко по-голямата геноа, защото шкотовите им ъгли са скроени по-високо и беше по-лесно да се снемат и прибират. Смених стаксел номер едно с номер две, което също ми отне известно време, тъй като не можех да преценя колко голям удължител ще е необходим за фаловия ъгъл, избрах неподходящ и се наложи да го сменям. Свалянето на ветрилата беше още едно умение, което се нуждаеше от усъвършенствуване. Досега, независимо от силата на вятъра, просто отпусках фала и оставях ветрилото да падне във водата. Това явно не го повреждаше, а бе далеч по-лесно да измъкнеш мокро ветрило на борда, отколкото да използваш другия метод: да висиш на фала за бавно спускане и след

това да се бориш с плющящото ветрило, което се мъчи да се усуче около теб.

От тези тренировки огладнях и се опитах да намеря френския дълготраен хляб, за да си направя топъл сандвич. Изумих се — спомних си, че го качих на борда, но къде го бях оставила? Кората на другия хляб бе мухлясала, но вътре изглеждаше добре, тъй че ядох само средата; във всеки случай не мислех, че малко мухъл изобщо ще ми навреди.

По-късно запалих двигателя, за да заредя акумулаторите. Поседях до маслената помпа, тъй като в сантините имаше много масло и подозирах, че тече, макар че мерителната пръчка сочеше все още максимума. Тревожех се, че като махна филтъра на отвора за наливане на маслото, виждах само празнота. Така ли трябваше да бъде? Моторът вървеше добре и помпата беше в ред. След известно време се отказах от наблюденията си, като си дадох сметка, че липсата на познания може да се окаже фатална, ако наистина нещо в мотора се повреди.

[1] Ревящите четиридесет — така моряците наричат ивицата между 40-ия и 50-ия паралел южна ширина заради постоянните силни западни ветрове. Б.пр. ↑

[2] Това положение на ветрилата се нарича на ветроходен жаргон „пеперуда“. Б.пр. ↑

V. НЕСПОЛУКИ ОЩЕ В БИСКАЯ

На следващия ден записах в дневника си: „Изминалата нощ и днешният ден бяха наистина ужасни.“ Не можех да седна да пиша, защото нямах сили да изложа върху листа какво чувствавах през тези дълги часове. Духаше с щормова сила и нещата се струпваха едно върху друго, карайки ме да мисля, че часът ми е ударил. Първото бе към два след полунощ, когато почувствах, че яхтата рязко качва към вятъра и силно ляга на борд. Силата на щорма бе около 40 възла, типично за Бискаия, затова предварително бях намалила ветрилната площ до един малък стаксел. Изскочих на палубата, завъртях щурвала и чух изтрополяване, което за мой ужас, изглежда, идваше от главното кормилно перо. Завъртях още няколко пъти щурвала, за да видя дали „Крусейдър“ ще слуша руля. Подчини се, а и шумът май че спря. Точно когато започвах да изпитвам плахо облекчение, чух удари под яхтата. Е, това е, казах си на глас, толкова съм оглупяла, та да не мога да разбера, че шумът всъщност идва откъм гърба ми. Когато най-сетне погледнах назад към авторулевото устройство, видях как перото на сейломата виси на осигурителното си въже и се удря в яхтата.

Легнала по корем, успях да изтегля перото върху палубата, но когато се опитах да откача цилиндричната връзка към редуктора, видях, че свързващият щифт се е изкривил и не мръдва. Опитах отново с чук и клещи и — връх на глупостта — освободих щифта, а изпуснах най-важното — цилиндъра, към който се прикачва перото. Не можех да повярвам на очите си, като го гледах как бавно потъва и изчезва. Все още държах в едната си ръка чука, а в другата — клещите и парчето от щифта, но бях изгубила най-важното; презирах се жестоко, до болка.

Но стореното-сторено, няма смисъл да се плаче над счупената стомна, си рекох и продължил да свалям ветрилата и да укрепвам всичко по палубата в очакване на лошото време. Но една беда никога не идва сама и следващата ми коства цял следобед опасна работа. Опитвайки се да привържа стаксела на палубата, се присегнах да откача фала му. Едва тогава разбрах, че не мога да го стигна, без да се

изправя в цял ръст, а това означаваше да рискувам да бъда изхвърлена от люлеещата се палуба. Ще е по-безопасно, реших аз, ако оставя фала и се опитам да привържа ветрилото колкото мога по-здраво. Сторих го и натегнах фала с лебедката на мачтата, за да не се удрия и поврежда. Следващата сутрин, когато излязох на палубата, видях колко глупаво е било това: през нощта фалът се откачил от ветрилото и се бе оплел около краспиците, вантите, антената и фалината. Налагаше се да се катеря по мачтата, за да го освободя.

Фалът висеше на около една трета от височината на мачтата — виждах края му точно под краспиците. Изчаках до обяд и когато реших, че вятърът е поутихнал, облякох непромокаемите дрехи, сложих осигурителен колан и се закатерих по мачтата, като на всяко стъпало се откопчавах и закопчавах. Клатенето на яхтата горе се чувствуваше много по-силно: струваше ми се, че тя прави нарочни опити да ме изхвърли. Най-сетне стигнах края на фала и го освободих от краспицата. Дръпнах го силно с надеждата, че ще мога да го смъкна долу, но той остана неподвижен. Хубава бъркотия, няма що. Не виждах какво мога да направя от мястото, където се намирах, и тъй като главата ми вече се въртеше, слязох на палубата да обмисля положението. Но никак не е лесно да мислиш, когато яхтата танцува лудо и ти докарва морска болест. Най-сетне успях да съставя план: да се изкатеря до краспиците, да взема края на фала, да го прехвърля през краспиците, да го хвана, да го прекарам отвъд топовите ванти, да го завъртя четири пъти около форщага, след това... една минута... нещо не беше наред в тази луда операция. В даден момент от нея ще трябва да пусна фала и какво? Той отново ще се заплете в нещо. Все пак ще трябва да опитам. И така, още веднъж се изкатерих по мачтата, този път без да се закопчавам и откопчавам на всяка стъпка, доверявайки се на късмета и на здравето хващане, и, естествено, се изкачих значително по-бързо. Вече горе се завързах към мачтата с осигурителния колан и се опитах да прехвърля края на фала над краспиците, като внимателно издебвах подходящия момент да съвпада с люлеенето на яхтата, така че да мога отново да го хвана, като се върне. Полза нямаше: все още не можех да освободя фала. Но трупях поне опит — преди да се смъкна, завързах към края на оплетения фал едно въже, за да не ми се налага да се катеря толкова високо следващия

път; слязох долу да полежа в койката, за да възстановя равновесието си. Късно следобед успях да сменя края на фала от мачтата...

През цялото това време „Крусейдър“ безгрижно си плаваше сама, но по грешен курс. Трябваше да свърша още една трудна работа — прикрепването на резервното перо на сейломата. В края на деня отново се движех във вярна посока, но се чувствах напълно отчаяна — на път съм само от шест дни, си казвах, а да ми се случат толкова неприятности.

Вечерта се обадох на бащата на Роб и го помолих да предаде съобщение на фирмата „Сейломат“ с поръчка да ми изпратят резервно перо на Канарските острови, където имах предварително уговорена среща с „Дейли експрес“ и се надявах да пристигна след седмица. Новината, че Роб поддържал висока скорост, ме зарадва и след като си приготвих варени картофи, телешко, яйца на очи и чай, вече напълно възвърнах духа си.

Четвъртъкът — една седмица след отплаването ми от Дартмът — беше най-плодотворен ден. Прекарах няколко часа в уплътняване на капака на кърмовия люк, откъдето подозирах, че влиза водата в сантините. Бях броила изпомпванията с трюмната помпа и скоро щях да узная дали причината е в люковото закритие. Знаех, че всички лодки текат по една или друга причина и че ми предстои всеки ден да изпомпвам по малко вода. Въпреки това обаче смятах, че „Крусейдър“ взема повече вода от нормалното. Притегнах и дейдвуда (там, където гребният вал минава през корпуса), тъй като оттам капеше твърде много.

След като свърших това, изведнъж си спомних къде съм сложила дълготрайния хляб. Бях обърнала яхтата наопаки да го търся, а той бе под шкафа, в който бяха подредени чувалите с плодове и зеленчуци — най-тежките неща в яхтата. Какво ме бе накарало да го сложа там? Обелих още една кожа от ръцете си, за да пренаредя зеленчуците, но по-късно през деня си позволих лукса да ги измия със сладка вода. Ръцете ми вече представляваха тъжна гледка с няколко рани, които нарастваха добре — може би защото се мокреха прекалено често в солена вода. Освен това бяха пропити и с мръсотия; миенето на ръце в солена вода не е много ефикасно, особено когато е студена. Този път се

измих хубаво с гореща вода и сапун, а след това си направих маникюр. Разликата беше огромна и мислех, че ръцете ми отново придобиха доста почтен вид.

Вятърът бе отслабнал след лошото време през вчерашния ден, затова смених ветрилата с по-големи. Но тъкмо ги бях вдигнала и той отново духна, та трябваше да се втурна към носа, за да ги свалям. По дяволите! Само за секунди скоростта на вятъра бе скочила от нула до 25 възла. С голям труд отпуснах грота, рифовах го, смених предните ветрила с по-малки и... вятърът отново стихна. Много досадно. През останалата част от деня вятърът се усилваше и отслабваше като побъркан — ту поривист със сила 25 възла, ту пък просто зефир. За пълен екипаж нямаше да е проблем непрекъснато да сменя ветрила — нещо задължително при състезание, — но аз бях сама и ми оставаха още 30 000 мили; да вдигам и свалям ветрилата като луда, за да ги нагласям при всяка промяна на вятъра — това щеше да означава само огромна по обем тежка работа, но с твърде малка полза. Въпреки всичко трябваше да си направя труда, тъй като преходите ми бяха малки; бях проплавала около 700 мили, но можех да смятам, че само 600 от тях са били във вярната посока.

Хванах се, че мисля за инцидента с фала и бедата, която можеше да ме сполети поради невнимание (или липса на достатъчно моряшко умение). Бях доволна — вече след като всичко бе зад гърба ми, — че се бях изкатерила по мачтата и това не бе ми струвало повече от няколко дребни одрасквания. А перспективата за подобни действия дори в пристанище винаги ме бе плашила и въобще не съм си представяла, че ще ми се наложи да се катеря нагоре. Чей бе предложил към мачтата да се занитят стъпала, просто в случай на необходимост — колко доволна бях, че го послушахме. Как са се справяли без стъпала Робин Нокс-Джонстън и сър Франсис Чичестър, не можех да си представя, но си спомних все пак, че Чичестър въобще не се е качвал на мачтата: моряшкото му умение и добрият късмет, предполагам, са го избавили от това.

Що се отнася до осигурителния колан, просто не бе практично да е закопчан през цялото време. Бавеше ме прекалено много не само когато се качвах по мачтата, но и на палубата. Роб ми бе казал, че в първото околосветско състезание „Уитбред“ той използвал колан само от време на време, защото пречел, ако се наложат бързи действия.

Моето положение бе по-различно; аз не се състезавах и критичните положения, надявах се, нямаше да бъдат толкова чести. Чувствувах се уязвима през повечето време на палубата, а и не смятах колана за спасение. По-добре да бъда внимателна, непрекъснато нащрек и в постоянно очакване на опасността.

15 септември (седми ден)

Прекарах една ужасна нощ. Гледах авторулевото устройство и се мъчех да разбера откъде идва лекото, но вече постоянно скърцане, когато видях, че в главната поддържаща скоба има пукнатина! Чудо е, че не се бе строшила. Пристегнах я към релинга, което може и да не я укрепи, но поне ще я задържи да не падне в морето, ако се счупи напълно...

Този следобед трябваше да се обадя на „Дейли експрес“, тъй че включих и второ спешно съобщение до „Сейломат“, този път с искане за резервна скоба.

Непрекъснато се радвах на това, колко лесно бе да разговарям с хората от Англия; често ги чувах толкова ясно, сякаш им звънях по телефона от съседната улица. Ограничих обажданията си до едно на три дни; след Канарите ще трябва да се задоволявам с едно обаждане седмично, тъй като радиото изразходваше много електричество. Да се обаждам у дома не беше толкова важно за мен, защото Роб го нямаше, макар че това бе начинът да получа новини за него. Но дори и да научех, че е в беда, не можех да направя абсолютно нищо. Трима души бяха загинали в първото околосветско състезание; да се надпреварваш с голяма яхта в тежко море месеци наред е спорт, който предполага големи рискове. Не смеех и да си помисля, че нещо може да се случи с Роб; зависех от това, той да бъде някъде — не беше важно дори да знам къде точно, само да ме чака, за да продължим един ден заедно в неясното бъдеще.

От „Дейли експрес“ настояваха да знаят как върви снимането и аз ги уверих, че съм снела стотици хубави кадри. Веднага след като

изключих радиото, извадих фотоапарата, за да видя как работи. Целта на срещата при Канарските острови бе да предам лентите, филма за телевизията и писмен отчет за плаването дотам. В замяна щях да получа поща и, надявам се, резервните части, изпратени по въздуха от „Сейломат“. Нямаше да се отбивам в пристанище — идеята бе нарочна лодка да се срещне с мен в морето.

Времето вече беше по-топло — плавах край Португалия, но държах курс далеч в открито море, тъй като до брега приливно-отливните течения са много силни. Хубаво беше да си стоиш по шорти и тениска на палубата, да не изпитваш неприятния шок, когато студените пръски те облеят.

Борис кръстосваше по палубата и изследваше своята територия от „горния етаж“. Държеше се добре на крака, но смятах, че е прекалено любопитен, което не беше за негово добро. Когато при безветрие ветрилата се изпълваха и отпускаха, шкотите се мятаха напред-назад, а Борис бе твърдо решил да разбере каква е причината за това странно явление. Толкова беше запален, че всеки път, когато го снемах долу, за да го отклоня от увлечението му, той пренебрегваше всичко, с което се стремях да го заинтригувам, и се връщаше да изследва шкотите. Дъхът ми спираше, като го виждах как балансира върху релинга, по самия ръб на яхтата, протегнал лапа, за да удари шкота. Как да го предпазя? Чудех се. Мислех да го спусна ниско до самата вода, само колкото да му покажа, че там долу е много лошо, но ако се изтръгнеше от ръцете ми, нямаше никога да си го простя. Оставих го да тича по палубата в тихо време, за да свикне с нея; щеше да се чувства много нещастен, ако го вържех за нещо. Просто се надявах, че ще загуби интерес към шкотите. Засега обаче опасните ситуации, в които изпаднах, толкова ме тревожеха, че придобих мрачния навик, изляза ли на палубата, първо да го потърся в килватерната следа.

Добре щеше да е дните да са по-дълги. Никога не ми стигаха, а не ми се щеше да ползвам акумулаторите. Имаше все още много работа и аз се трудох по цял ден — от време на време си почивах само докато монтирам фотоапарата и заснема това, което върша. Водата все още проникваше в санините и аз уплътних шкафчетата в кокпита с надеждата, че ще ги направя водонепроницаеми дори в лошо време. Все още не мислех толкова занапред — имаше време до Ревящите

четиридесет, но сигурно нямаше да ми се размине съвсем без бури през шестте хиляди мили, които ми оставаха до южните ширини. Друга важна работа бе да укрепя всички тежки предмети на борда като например тубата за гориво и спасителния сал. Това означаваше да пробивам дупки, да монтирам халки и да прекарам през тях достатъчно въжета, за да ги обвържа.

Слънцето беше прекалено силно, за да прекарвам на палубата дълго време, но въпреки това един ден стоях навън четири часа да сменям основните части на авторулевото устройство с резервните. Бях доволна от резултата; сега работеше по-добре, а упражнението допринесе да опозная частите на това необичайно, но много сигурно съоръжение. На палубата не останаха много работи за ремонт, но долу имаше още доста. Андрю ме бе предупредил да гресирам кормилото от време на време, затова се спуснах в ахтерпика с гресъорката в ръце и се втрених в металните тръби и конзоли, от които се състоеше главната система за управление на яхтата. След като я съзерцавах известно време, все още не бях наясно кое се нуждае от вниманието ми, тъй че просто сложих още грес на частите, които изглеждаха вече гресирани: мръсна работа, като се има предвид, че няхах такаламит и трябваше да я върша с пръсти. Пфу!

Андрю ми бе казал да се грижа и за акумулаторите. Имах три красиви, чисто нови акумулатора и твърдо бях решила да не допусна да ги постигне участта на старите, с които Чей купи лодката. Щях най-предано да се грижа за моите акумулатори. Борис реши да ми помогне и изпоцапа лапите си с противокорозионна смазка, което обаче не го разтревожи много-много.

Дните минаваха бързо и без особени събития. Вятър имаше толкова малко, че трябваше да извадя най-лекото си и най-голямо ветрило — леката геноа — и да го вдигна на форщага. Дори с него правех средно по един-един и половина възла! То имаше площ около деветдесет квадратни метра, но, разбира се, бе от много лека материя и за вдигането му не се изискваха много усилия. Геноата, която бе следващото ми по големина предно ветрило, беше доста обемиста и можеше да покрие според мен една средно голяма къща. Да я снемаш при силен вятър беше дяволски трудна работа. Ръцете и краката никога не ми стигаха и неизбежно свършвах в борба да се измъкна от многобройните ѝ гънки, когато тя се свличаше върху мен на палубата.

Ако по-голямата част от нея паднеше в морето, ставаше още по-лошо: с лудо дърпане аз и океанът си оспорвахме правото на собственост върху нея. После ръцете ме боляха и падах в пълна изнемога. Но няха друг изход. Бях си избрала 53-футова яхта, която трябваше да има достатъчно големи ветрила, за да я движат, и едва ли имах право да се оплаквам. За разлика от състезателните екипажи аз поне разполагах с достатъчно време за смяна на ветрилата и не бях принудена да държа дадена комбинация, докато вятърът достигне максималната за нея сила (тоест — на ръба на скъсването). Никога не чаках, навреме сменях ветрилата с по-малки; така никое от ветрилата ми не пострада сериозно.

При леките и променливи ветрове в онези дни алармената система за промяна в курса бръмчеше дълго и настоятелно — докато един ден млъкна. Отворих я, почовърках я тук-там, което я накара да проработи, но не за дълго — пак млъкна и този път окончателно. Макар че я ненавиждах, не очаквах да ми изиграе този номер; сега трябваше да се будя всеки час да проверявам курса. Скоро обаче свикнах с новото положение и открих, че дори когато не нагласях будилника, се събуждах на всеки час и половина. За да ми е по-лесно да правя проверките на курса, сложих резервния си компас на масичката в салона, където чудесно го виждах от койката — трябваше само да се надигна и да го осветя с електрическото си фенерче.

На дванадесетия ден видях много кораби, което потвърди, че съм на паралела на Лисабон. Най-сетне се движех бързо. След прехода от предишния ден се намирах на около 350 мили от Канарите и вече започнах да внимавам за сушата; струваше ми се, че може и наистина да стигна дотам! Свързах се с „Дейли експрес“ и им дадох своето ЕТА.

[1] Те настояваха да съм там през деня, за да могат да направят снимки.

Повечето от времето си през тези дни прекарвах долу в четене и писане на писма. Любимото ми място бе да седя до щурманската масичка; тук можех да се облегна на възглавница, подпряна на водонепроницаемата преграда, и да сложа краката си на масичката.

Няколко дни подред в определени моменти се стряхах от странен звук, подобен на жуженето на пчела, затворена в стъкленица. Това бе като че ли призракът на алармената система, който се промъкваше по електрическите проводници от кутията с инструменти до щурманската масичка. Ослушвах се край проводниците, докато

логиката доказва, че звукът не може да идва от тях, макар и да не можех да измисля друго обяснение. През ума ми минаха мисли и за Бермудския триъгълник, но след това се успокоих, че ако някакви странни същества от извънземен произход поискат да дадат знак за себе си, те нямаше да бръмчат като пчела в стъкленица. Един следобед звуците изчезнаха, но на следващото утро се появиха отново. Изглежда, идваха от чекмеджето под щурманската маса. Отворих го и най-сетне разобличих призрака. Беше моят малък хронометър! Взех го и недоумяваща се втрених в него. Но грешка нямаше — той бръмчеше. После забелязах отстрани един бутон с надпис „Звънец“. Трябва да съм го натиснала погрешно преди няколко дни. Разочарована бях, че такъв тайнствен проблем може да има толкова земно разрешение.

21 септември (13-и ден)

Отново затишие, колко досадно. Сега съм на 280 мили от Лансароте, но не вървя много бързо. Изчислих склонението, за да проверя компаса си, и открих, че грешката е цели 9°. (По-късно в това плаване щях да науча много повече за компасните грешки; тези 9°, които така хитроумно бях открила, бяха наистина 9°, но решението бе плод на чиста случайност.) Храня големи надежди, че ще открия Лансароте!

Два дни по-късно позвъних на „Дейли експрес“ и разбрах, че се тревожат за срещата. Но не и аз. По онова време записах:

Ако не успеят да ме намерят или ако времето се развали, това ще е просто лош късмет и ще продължа. Нямам намерение да влизам в пристанище, освен ако е крайно наложително, и въпреки че исках да получа резервните части за авторулевото устройство и писмата си, при необходимост ще ги пожертвувам...

Следобед сних височината на слънцето. Оказах се на около 40 мили северозападно от остров Фуертевентура. Леко промених курса към средата на острова и се надявах през светлата част на денонощието да съм на около 20 мили от сушата. През нощта не забелязах никакви светлини; спомних си, че на тази страна на острова няма селища, но това не ме успокои. Рано сутринта се взирах в омарата със силното желание сушата да се появи. С изгрева на слънцето омарата постепенно се стопи и аз със силно вълнение и доволство видях как скалистият бряг бавно изплува от морето.

Възторжено записах в дневника си: „Земя!!! Открих я!“ Испитах такова удоволствие, като разбрах, че навигацията ми е в ред, чувствувах се като котка, излапала канарче. Опитах се веднага, въпреки ранния час, да се свържа с Англия, но бях удавена от милиони други ранобудници. Плавах с добра скорост край брега на Фуертевентура, но забелязах остров Гран Канария, където трябваше да се състои срещата, чак следобед. Беше откъм десния ми борд и когато сметнах, че имам достатъчно височина, завих през кърма и поех към Лас Палмас. Успях да се свържа с „Дейли експрес“ от Лондон, но по това време на деня вече беше късно да се организира среща. Вероятно нямаше да стигна външния рейд на пристанището на Лас Палмас, преди да се стъмни, и помолих „Експрес“ да предаде това на фотографа, който чакаше на острова.

Плавах бавно, докато стигнах до края на острова, след това свалих ветрилата и легнах на дрейф до съмване. Бях малко ядосана от загубата на време, защото мислех, че бих могла вече да съм отминала Лас Палмас и да плавам към Южна Африка. Но бях се съгласила срещата да стане през деня и сега трябваше да потискам нетърпението си. На разсъмване поех към фара на северния край на острова. Сега разбрах, че съм дрейфувала по-далеч, отколкото е било нужно, и едва в девет часа дойдох на около една миля от фаровата кула. Моята дребномащабна карта не показваше от коя страна на тесния полуостров трябваше да подходя към пристанището, затова се свързах с бреговата охрана и попитах. Отвърнаха ми, че трябва да мина от източната страна. Разговарях и с фотографа, който чакаше в станцията на бреговата охрана. Казах му, че ще са ми нужни два часа да достигна до мястото на срещата, и се уговорихме лодката да ме съпровожда няколко мили покрай брега.

Точно след два часа лавирах около закотвените пред входа на пристанището кораби и чаках лодката за срещата. Не виждах нищо, което поне малко да прилича на такава лодка, освен пилотския катер, който сновеше между товарните кораби. Не можех да вляза в пристанището, нито да остана където бях, затова бавно продължих край пристанищния вълнолом, очаквайки всеки момент да зърна малка лодка, пълна с усмихнати хора. Но тя не се появяваше и започна да ме обзема безпокойство.

След три часа бях на около пет мили от входа, на дрейф и толкова ядосана, че можех да убия някого. Все още можех да наблюдавам входа на пристанището и бях сигурна, че никаква лодка не е излизала. Нямаше отговор и от бреговата охрана и от ярост и огорчение се разревах; отдавна можех да съм отминала тези проклети острови и да плавам към нос Добра Надежда.

Вълнението се усилваше, вятърът беше завъртял и духаше направо от входа на пристанището; щяха да ми потрябват часове лавиране, за да се върна, а по това време сигурно вече щеше да е тъмно. Представете си: да чакам хора, които трябваше да изминат само половин миля, докато аз бях проплавала 1600, за да се срещна с тях! Никога през живота си не съм била толкова безсилна, нито пък съм изпадала в такова безнадеждно отчаяние.

Най-накрая се обадох по радиото на „Дейли експрес“ в Лондон. Там не знаеха какво се е случило и организирахме нова среща 20 мили по на юг. Това означаваше още една тъжна нощ на дрейф, при силен и поривист вятър, с малка възможност да поспя, но имах нужда от тези резервни части, а и в крайна сметка осъзнах, че имам задължения към вестника.

Срещата, която по едно време така силно желях, не ме зарадва и едва се овладях, за да говоря с фотографа. Позирах за снимките, опитвах се да се усмихна, прибрах си резервните части, предадох филмите, след което смаяна научих, че нямам писма — след месеци щях да узная, че просто не донесли писмата ми на срещата.

[1] ETA — Estimated Time of Arrival (англ.) — предполагаемо време на пристигане. Б.а. ↑

VI. ЗАГУБЕНА ЗА ЦЕЛИЯ СВЯТ

Далеч от островите, в открито море, духът ми се повиши неимоверно. Този следобед записах в дневника си:

Кейптаун, ето ме, идвам! Гран Канария все още се вижда в далечината, дяволите да го вземат! Пет пари не давам, ако не видя острова отново, освен ако е по обратния път към дома, разбира се. Вятърът духа със сила, между 20 и 30 възла и нося само рифован грот и малък стаксел, но комбинацията изглежда добра. Барометърът пада, чудя се какво ми предстои? Чувствувам се по-добре с резервните части на борда, но ако всички срещи ще са такива, тази ще е първата и последната...

След това погледнах на нещата откъм розовата им страна и много се смях, като си спомних как реагира Борис при срещата с лодката. Той се интересуваше от всички по-далечни неща, но този път, когато лодката всъщност му дойде „на крака“, козината му настръхна и той се втурна долу в кабината, където се скри в едно чекмедже, и отказа да излезе, докато лодката не си замина.

Привечер вятърът отслабна и стана променлив. В желанието си да навъртя колкото се може повече мили между мен и сушата работих усилено по смяната на ветрилата и с падането на мрака бях възнаградена: Канарските острови вече не се виждаха.

Поради интензивното корабоплаване няха възможност да спя много тази нощ и на сутринта бях страшно изтощена. Но когато се изправих на палубата в ярката утринна светлина, почувствувах радост, че поне бях успяла да **открия** островите. Още повече се радвах на добрата си навигация и сега изпитвах увереност, че ще успея да намеря и нос Добра Надежда. Пред мен лежаха 6000 мили пуст океан — пуст, поне по маршрута, който бях избрала: това бе извитият „път

на клиперите“, използван от старите ветроходи. Маршрутът по ортодромията до Кейптаун минаваше през обширна зона на високо налягане, което означаваше малко вятър и бавно плаване.

Следобед на 20-ия ден записах в дневника си:

Това наистина е най-отвратителното време, което някога съм виждала. Една минута въобще няма вятър, а след минута вече духа със сила между 20 и 30 възла. Днес само до този момент съм сменяла ветрила 14 пъти! Странно е, че не се виждат облаци, много необичайни условия. Но скоростта е добра, плавам по верен курс, а нощес може би ще успея да дремна повече, ако само вятърът спре да променя силата си. Към два часа си направих богато ядене — пържени картофи, боб, яйца и краставички, — което сигурно ще ми държи до сутринта. Струва ми се, че не съм отслабнала, откакто съм тръгнала, въпреки физическото натоварване и нередовното хранене.

На 21-вия ден се оплаках в дневника си от малкото спане, разранените ръце, прекалено многото кораби и прекалено слабия вятър. Реших, че имам нужда от утешение, и се обадох на бащата на Роб и на Морийн. Научих, че „Грейт Бритън II“ се е спуснала най-южно^[1] от всички яhti, но все още не са успели да намерят западните ветрове, които търсели. Тяхното ЕТА в Кейптаун бе след около три седмици, на пети или шести октомври (те плаваха почти два пъти по-бързо от мен). Морийн ми съобщи, че Чей плавал с тримарана „Грейт Бритън III“ през Атлантика, опитвайки се да подобри рекорда за скорост — бил чакал буря, за да потегли, което изглеждаше странно, но според мен все пак логично. Новините повдигнаха много духа ми.

След телефонния разговор реших, че това, което искам точно в този момент, е един грейпфрут. Дотогава не бях изяла нито един, защото те издържат по-дълго от другите плодове, но сега наистина ми се искаше. От чувалите с плодове идваше някаква зловеща миризма и затова реших да ги прегледам и да изхвърля изгнилите и съмнителните. Преместих бисквитите и кухненските кърпи, които кой знае защо бяха върху картофите, и най-накрая стигнах до източника на

миризмата. И, разбира се, щом вдигнах тежката торба, дъното ѝ се откъсна и падна заедно със зловонна маса от гниеци картофи.

Хукнах да търся гумените си ръкавици. Въоръжена с тях и с кошчето за боклук, отново се приближих до торбите. Миризмата вече беше толкова отблъскваща, че се оттеглих с пристъпи на повръщане. Но или трябваше да направя нещо, или да напусна, кораба; поех дълбоко дъх и се гмурнах отново в зловонната лепкава маса. Това бе една от най-ужасните работи, с които въобще съм се сблъсквала. След като почистих, дезинфекцирах чекмеджето и сортирах останалите плодове и зеленчуци. Другата торба с картофи беше в ред, добри бяха грейпфрутите, портокалите и част от ябълките.

Бях толкова мръсна, че изхвърлих дрехите си (не можех да хабя прясна вода да ги пера), след това се измих и си сложих малко талк. Не бях съвсем сигурна за какво се използва талкът, но предполагах, че със своя силен аромат той има и друга употреба, освен за бебешките задничета. Оказах се права. Той не само ме накара да се почувствувам чиста, но и отне миризмата на развалените картофи. Кабината също бе чиста отново, а грейпфрутът — чудесен.

На следващия ден — 22-рия — свърших и последната си голяма работа. Монтирах вратичката на главния люк така, че да се затваря плътно и яхтата да бъде сравнително водонепроницаема. За да бъде готова за лошо време, трябваше да свърша още едно-две неща като например да пренаредя хранителните запаси в шкафовете под кушетките. Можех да си представя каква бъркотия щеше да настъпи, ако млякото и други храни излезеха от местата си и се намереха отсреща при радиото.

След това проверих електронните уреди, всъщност извадих малките осушителни тръбички, за да проверя дали влагата не ги е оцветила в розово. Етикетът сочеше, че ако са розови, а аз видях, че вече бяха порозовели, трябва да се поставят в осушителен шкаф, докато възвърнат първоначалния си син цвят. Нямах такъв шкаф (малко яhti го имат), тъй че ги сложих в метална чиния във фурната. За зла участ след това ме отвлече друга работа и когато се втурнах да ги извадя, те изглеждаха твърде смешни и черни — всъщност добре и напълно сготвени. За късмет имах резервен осушител и оттогава трябваше да го местя насам-натам между приборите в зависимост от това, кой изглеждаше най-влажен.

1 октомври (23-и ден)

Нов месец, това е добре. Освен това доста добър преход — около 147 мили вчера, 120 днес. Вятърът стихна, но морето си остана развълнувано и „Крусейдър“ се клати неприятно. От време на време гротът и геноата се обезветряват или геноата се обръща и шляпа както полудяла патица с крилете си.

Няколко дни вятърът беше силен и вече си мислех, че съм достигнала очакваните пасати. Но след това той завъртя към северозапад и стихна, отново духна и отново стихна и така, докато взех да се чудя дали не се намирам в някоя друга част на океана. Не знам защо ми хрумна, че може да се наложи да напусна яхтата, и реших да проверя спасителната си екипировка, която се намираше до входа на кабината. Необходима ми бе цяла сутрин, за да я пренаредя. Обзе ме зловещо и неприятно усещане — особено когато се сетих, че трябва да взема от яхтата и канджа, за да отблъсквам акулите (чудех се дали това не би ги раздражило повече). Някои от запасите ми „за напускане на кораба“ бяха в голям чувал до стъпалата, водещи към вътрешността на кабината. В него имаше консервирани праскови, плодов сок, кифли с месо, каймак, гулаш, лека найлонова торба с лекарства за първа помощ, рог за мъгла, няколко снопа въжета, изпарител за солена вода, десет големи шоколада, медицински крем за ръце и още някои неща. А също така и няколко пакета с дрехи, запечатани в торби заради влагата. Спасителната жилетка и осигурителният колан стояха най-отгоре. Под стъпалата, на място, удобно за бързо изваждане, бяха сигналните огньове, една аварийна радиостанция с малък обхват и кутия с пет галона вода. Всичко това бе внушителен куп от екипировка, която трябваше да бъде грабната с голяма бързина. Реших какъв ще бъде редът по важност, съставих списък и го залепих над люка. Изправен пред решението да напусне яхтата, човек най-малко би искал да седне да мисли кое да вземе по-напред.

След напускането на Канарите започнах да губя представа за времето. Макар че всеки ден записвах датата в дневника си, не възприемах дните в обикновения смисъл; нищо не разграничаваше четвъртъка от неделята например и с изненада открих, че на четвърти октомври бе изминала една седмица от срещата. Не можех да очаквам контакт с хора (освен по радиото) през следващите два и половина месеца, когато вероятно щеше да има нова среща край Кейптаун.

За много хора плашещото в такова пътешествие вероятно би било дългото време, прекарано в самота. За мен това съвсем не беше важно, тъй като мога много добре да минавам без хора. Това сигурно се дължи на нещо в характера ми, но в крайна сметка може би е свързано с годините, които бях прекарала в близък контакт с тривиалните и повърхностни страни от човешката природа — особено в работата ми като фризьорка. Трябва да съм мислила особено задълбочено по този въпрос, за да запиша една вечер в дневника си:

Чувала съм хората да говорят, че еди-кой си не понасял лесно глупаците. Аз пък се научих да ги понасям, защото не исках да се излагам на упреци. Но цялата доброта, която трябваше да извличам от себе си, ме докара до още по-голяма крайност в неприязънта ми към тях. Сега намирам, че ми липсва търпение да разговарям дори за дреболии с хора, които са ми тъй безинтересни, както и темите им за разговор. Това повече от всичко друго е допринесло да предпочитам мълчанието, защото ми липсва силата на ума, а не че ми липсват напълно маниери, за да кажа на някои, че са ме отегчили до смърт с дребнавостта си. Това може да звучи грубо, но ми е невъзможно да поддържам полезни взаимоотношения с определен тип хора.

Интересно как ще ми повлияе плаването? Не смятам, че съществува вероятност то да ме направи по-общителна, макар това да не означава, че не харесвам никого; напротив, има хора, които ме интересуват неимоверно и чиято компания ми носи голямо удовлетворение. И,

разбира се, имам Роб, с когото мога да прекарам в пълно спокойствие всяка минута от живота си. Може би по тази причина раздялата ми с него не е толкова ужасно страдание — още повече че тя е по мое собствено желание. Той сега е част от мен и нямам нужда от присъствието му, за да ми напомня непрекъснато този факт. С него съм щастлива — независимо дали сме заедно или сме разделени.

От друга страна, Роб е общителен; той харесва хората и лесно се сприятелява. Той е топъл и сърдечен човек, а това е много щастливо обстоятелство за мен, тъй като ми осигурява гръб, зад който да се крия, когато общуването ми дотегне.

Сега, след като вече бях преживяла травмата на отплаването и бях свикнала с живота в моя 53-футов дом, забелязах, че повече се връщам към миналото.

Мислите ми се носеха към времето, прекарано в Европа, особено към годините във Виена, които ме бяха пречистили от душевните ми лутания. За мен това бе цяло щастие, тъй като сега, с толкова много свободно време, сигурно щях да се впусна в отчайващо объркани разсъждения за състоянието на Вселената или бъдещото на човечеството, или нещо от този род. Сега, като си седях зад щурманската масичка и си пийвах сладкото мартини, се радвах, че тези години на хаос бяха зад мен. Моят свят бе станал съвсем малък и — ако човек може да пренебрегне природата — тих и мирен. Светът можеше да се взриви, а аз не бих поумняла от това, нито пък бих се разтревожила особено. Отново се появи въпросът: това бягство ли е? Не ме интересуваше светът и неговите обитатели бяха твърде далеч, за да се съобразявам с тяхното мнение, а тъй като аз все още не бях достигнала стадия да си отговарям сама при тези размишления, не бих искала някой да ми противоречи.

Тези спомени неизменно бяха прекъсвани от поредната промяна на вятъра или от стомаха ми, който ми напомняте, че има и по-важни неща от философията, за които трябва да се мисли. Имах няколкостотин книги, повечето романи и автобиографии, а също и около дузина за изобразителното изкуство и античността. След около

месец в морето, като при това най-дългата и най-тежка част от плаването все още предстоеше, ми се искаше да чета автобиографии с приключенски характер: книги като „Анапуерна“ и „Южната стена“ от Крис Бонингтън, „Седем години в Тибет“ от един австрийски военнопленник. Те и книгите на самотните ветроходци бяха в известен смисъл близки и аз ги сравнявах и търсех приликите. С изненада прочетох, че мотивите на Крис Бонингтън да се опита да изкачи Анапуерна бяха почти напълно еднакви с моите мотиви да пожелаая да обиколя света:

„Удовлетворението да изследваш нова земя. И може би нещо още по-важно: да изследваш собствените си реакции при нови, понякога крайно напрегнати обстоятелства. Това е простата красота и величието на планините, успокояващият балсам на самотата. И през всичко преминава подводното течение на опасността: защото именно заради него се извършва катеренето; да заложиш живота си върху конкретното си решение, да разиграеш пресметнатия риск, това не означава сляпо да се втурнеш в опасността или да търсиш риска заради самия него. Алпинистът получава удовлетворението си, като навлиза в потенциално опасно положение, но след това, благодарение на собственото си умение и опит, го превръща в безопасно...“

За мен неговото приключение звучи по-опасно и страшно от моето, но може би той не би се съгласил. Всеки знае себе си; вероятно един тон вода, заплашително изливаща се върху люлеещата се палуба, би го ужасил така, както мен би ме ужасил един поглед надолу по вертикалната ледена стена. Разбира се, общият елемент при двата случая е оцеляването; то придава дори и на най-обикновените неща, например на работата с ветрилата, друг оттенък — нещо много по-различно от опасността, на която се подлагаме при пресичането на една улица в центъра на Лондон.

На четвърти октомври, 26-ия ден, преминах на около сто мили източно от островите Зелени нос. Но и на десет мили да бях минала от

тях, надали щях да ги видя. Те сигурно са били скрити във финия прах, който сироко^[2] носеше от Испанска Сахара. Прахът беше навсякъде — покрил с оранжева мръсотия палубата и хубавите ми нови ветрила. Времето беше неимоверно горещо, струваше ми се, че вдигам пара. Смяната на ветрилата изискваше двойно повече време от обикновеното, задъхвах се от горещината, и най-малкото усилие ускоряваше пулса ми; понякога оставях ветрилата да се влачат във водата, докато си поема дъх и събера сили да ги изтегля. Ядях прекалено много, това бе очевидно, затова за наказание от време на време минавах без вечеря и отлагах закуската до късна утрин. Моят приятел-пекар Филип ме бе снабдил толкова добре шоколади, бонбони и бисквити, че се изкушавах да ям повече от обикновено. Ето какво съм записала в дневника си:

Не бива да надебелявам, защото това няма да се хареса на Роб. Но когато дойде лошото време, ще се наложи да ям по-малко, така че всъщност не се тревожа особено. Току-що направих завой през кърма и трябва да съм изразходвала енергията от петте желирани сладки, които изядох. Лицето ми е покрито е тънък слой жълт прах, сякаш имам допълнителен тъмен тен; домързя ме да се измия. Борис мързелува на носа, но от време на време скача отчаяно във въздуха, за да хване долната шкаторина на геноата, която пошляпва от вътрешната страна на леерите: лапките му се удрят в леера и той пада запъхтян на палубата. Миналата нощ влязъл в кутия с лигнин, разкъсал половината, другата част разпилял по пода. Преди това го бях изхвърлила от койката си, защото гризеше краката ми. Предполагам, че е извършил всичко това, за да ми отмъсти.

И на Борис не му се нравеше горещината, но винаги ме придружаваше на палубата при смяна на ветрилата. Мъчех се да го откажа да лежи върху ветрилата на палубата, тъй като се страхувах, че вятърът може да ги издуе и да го изхвърли зад борда. Любимото му място бе да се изкатери малко по мачтата и да седне върху някоя

лебедка, за да ме наблюдава. Или пък да се люлее по въжетата — тренираше за южните ширини, предполагам. Той пазеше териториите си много старателно и когато птица или летяща рибка кацнеха на палубата, започваше бързо и шумно преследване: често това свършваше с люспи и пера в зъбите или по лапките му.

Повечето време прекарвах долу, в кабината; беше по-горещо, отколкото на палубата, но поне бях скрита от слънчевите лъчи. Ако лъхнеше дори подобие на бриз, отварях всички люкове и проветрявах. Плодовете, особено грейпфрутите, бяха великолепни за това време, тъй като ми помагаша да утолявам жаждата си без помощта на галони вода, а не можех да си позволя да я пиляя. Бях преценила, че ще имам достатъчно вода за цялото плаване, ако я използвам само за чай и за разреждане на напитките (не обичам особено кафе). Освен това можех да попълня запасите си в тропиците, където знаех, че има множество дъждовни шквалове.

Вечерта на пети октомври се обадох на бащата на Роб, за да узная дали Роб е пристигнал в Кейптаун и дали е дал телефонен номер, на който мога да го потърся. Трябваше да седя до радиото цяла вечност, докато ми дойде редът, но пък разбрах, че се очаква Роб да пристигне на следващия ден. Бях въодушевена, че скоро ще мога да говоря с него.

Краят на разговора бе прекъснат от познатия шум по корпуса, който означаваше, че делфините ми правят посещение. Тяхното шумно подвикване не можеше да се сбърка с нищо друго. Излязох на палубата да погледам. Нямаше луна, но нощта бе ясна, морето бе оживяло от фосфоресценцията, която грееше и пускаше след всяка живинка светеща следа; делфините ме забавляваха със своето магьосничество. Трябва да имат някакъв код, защото в един миг трийсет или четирийсет скачаха едновременно във въздуха, издишваха и падаха с мощен плясък, който изсипваше върху палубата много пръски. Смеех се и им подвиквах окуражително, бяха фантастични. Борис не ги одобряваше, с настръхнала козина, заприличал на кактус, той изчезна вътре. По-късно отново се появи около люка, изпълнен с подозрения, вслушан в делфиновите звуци, но това не му се нравеше много. Същия следобед видях пет малки кита да минават на около двајсетина метра от кърмата, но не спряха и за късмет Борис не ги видя.

6 октомври (28-и ден)

Вчера трябваше да прегледам сейломата и макар че си бях вързала кърпа на главата, сега страдам от слънчев удар. Когато станах тази сутрин, едва се държах на краката си — чувствавах се много замаяна. Легнах и се зачудих дали не е от глад. След шест бъркани яйца и маринована краставичка се почувствувах по-добре, но не и напълно ободрена. Днес не съм излизала на палубата, освен да направя завой през кърма, да сменя обтяжката на гика и да се поля с няколко кофи морска вода. Измих си и косата и за известно време беше чудесна, но скоро отново се слепна. Иначе прекарах целия ден в четене.

Следващата утрин, както беше уговорено, опитах да се свържа по радиото с бащата на Роб. Имаше много чакащи за връзка с Портишед и едва след два часа можеха да отговорят на моето повикване. Свекърът ми каза, че е говорил със сина си само преди пет минути. Роб пристигнал в Кейптаун след две други яхти и макар и разочарован, се радвал, че отново е в пристанище. Оставил телефонен номер, на който да го търся, и казал, че ще чака на телефона следващите две нощи.

Записах си нещата, за които исках да говоря с Роб, а следобеда се мотам и се молах времето да минава по-бързо. В случай че се наложи да чакам колкото чаках и за обаждането до Портишед, вдигнах антената и включих радиото два часа преди времето, в което Роб щеше да ме очаква да се обади. Бях готова за връзка, но когато взех микрофона в ръка, за да се включи, нищо не се случи. Взирах се в радиото цяла минута с мисълта, че може да съм забравила да извърша нещо, но не, всичко изглеждаше в ред, а въпреки това радиото беше онемяло.

След един час вече ме бе обзело болезнено отчаяние. Бях направила всичко, което можех, и нямах идея какво още може да се направи. Не можех да повярвам, че повредата е сериозна — просто не можеше да е така, повтарях си наум. Намерих резервните части за

радиото и смених няколко бушона, но без полза. Измих бордовия приемник със сладка вода и дори извадих инструкцията за ползване; бих се опитала да науча старогръцки за един ден, ако е нужно. Стигнах дотам, че хвърлих поглед на вътрешността на радиото, но тя толкова ме уплаши, че го затворих веднага.

Мисълта, че Роб ще чака обаждането ми тази нощ и може би през следващите четири седмици, ме отчайваше. Напрягах мозъка си да се сетя дали не съм забравила нещо, но не можех. Седях, напълно потисната, докато дойде часът, в който Роб трябваше да се е отказал да чака. Вероятно си е помислил, че не съм успяла да се свържа, и ще чака отново утре...

Бавно проумявах, че ми остават още хиляда мили до Кейптаун и ако не успея да срещна минаващ наблизко кораб, никой няма да знае жива ли съм или не. Що се отнася до мен, никога не съм разчитала на помощ от радиото, но ми беше противна мисълта, че няма да мога да облекча семейството си от неизвестността. А ето че сега то щеше да е изправено пред пълно мълчание.

[1] Става дума за спускане в южните ширини (40–50°ю.ш.), където преобладават силни западни ветрове. Б.пр. ↑

[2] Топъл южен вятър, който прекосява Сахара; може да духа с дни и седмици, обикновено през лятото; често е предшественик на циклони и бури. Б.пр. ↑

VII. ТРАГИЧНИ ДНИ В ЮЖНИЯ АТЛАНТИК

През следващите четири дни, откакто бе станала аварията, все още не вярвах, че съм останала без връзка с външния свят. Все още мислех, че ще мога да открия повредата и да я отстраня. В края на краищата радиото беше съвсем ново; върху него не беше капнала нито капка вода или чай, който, както бе казал техникът, щеше да е по-опасен от солената вода. Смених всички предпазители по няколко пъти и като хипнотизирана се взирах в безбройните миниатюрни съпротивления и транзистори, докато съзнанието ми изключи и най-сетне трябваше да се признае за победена. Втората нощ бе още по-тежка; опитах се да не мисля как Роб виси край телефона и с всеки изминат час стави все по-нетърпелив. Не можех ни да ям, ни да спя. Прекарвах повече време на палубата да сменям и нагласям ветрилата с мисълта, че колкото по-рано вляза в ултракъсовълновия обхват на Кейптаун, толкова по-добре. Намирах се на около 360 мили от Либерия и на 700 от най-близкия ъгъл на Бразилия. Без желание си помислих да се отбия на едно от двете места, но това щеше да бъде голямо отклонение, а ако възнамерявах да заобиколя нос Хорн, не можех да си позволя такава загуба на време. До Кейптаун ми оставаха още мили, не бях стигнала и до средата на пътя.

Повреденото радио и тревогите, които то ми донесе, неустойчивите ветрове, мизерните преходи — всички тези неща пораждаха потиснатото настроение, което не можех да преодоля. Бях чела, че в зоната на променливите ветрове хората често страдат от такива настроения, и сигурно аз не правех изключение. Всичко това се отрази и на цялостното ми състояние; бях допуснала няколко безотговорни грешки, а вече се налагаше и насила да се храня. Трябваше да направя съзнателен опит да изляза от това душевно състояние поне заради сигурността.

На помощ ми дойде времето — то изведнъж се влоши! Как се повдигна духът ми, когато видях „Крусейдър“ да оживява и да гълта отново милите. Красиво беше да я гледаш как пори вълните, от време

на време се блъсва в някоя и вдига цял облак пяна, която блести на слънцето. Невъзможно е да си в лошо настроение при подобна гледка; почти не обръщах внимание на неудобствата и на необходимостта да се държа здраво при лудото препускане през вълните.

При тези пасатни условия „Крусейдър“ ми показва на какво всъщност е способна. Когато я оставях с достатъчно ветрилна площ, тя ореше без усилия вълните, от време на време се блъскаше тежко в някоя от тях и от носа се стичаха тонове вода, но веднага набираше отново скорост и хукваше напред. Тя не ровеше носа си както много други лодки, а когато намалявах ветрилата, можех до голяма степен да огранича крена ѝ. Бях чела, че Чичестър в подобно време носел голяма ветрилна площ, защото „Джипси Мот“ вървяла хубаво, когато била добре натоварена. „Крусейдър“, мислех аз, върви добре, когато е изправена — или поне се убеждавах, че е така, защото мразех големите кренове. Когато яхтата бе накренена, напрежението бе много по-голямо и макар че мачтата изглеждаше доста здрава, се ужасявах, че може да се строши. Бедата беше в това, че не знаех дали натоварвам яхтата прекалено много, или пък съм прекалено предпазлива. Ако вдигнех и малкия стаксел при такова време, към скоростта се прибавяше още един възел, но можех да си представя какво ще стане, ако се откърти някой талреп или се скъса форщагът. Може би въображението ми бе прекалено силно, но все още ми оставаха 28 000 мили и стъкмяването трябваше да си остане непокътнато.

Но постепенно свиквах с бързото плаване при попътен вятър и добивах повече доверие в стъкмяването.

15 октомври (37-и ден)

19,30: Възхитена съм от начина, по който тя плава в този момент. Ветрилната площ е точно подходяща за вятъра, докато силата не спадне под 22 възла. „Крусейдър“ не е състезателна машина, но когато има достатъчно вятър, прави средно по шест възла, независимо от посоката му; може би между Кейптаун и нос Хорн ще увеличи средния преход.

По-късно същия ден добавих:

Един проблем се върти непрекъснато в съзнанието ми: дали ще се опитат да ме убедят да спра в Кейптаун и да поправа радиото? Опитах се да си представя какво би казал Чей: „Лош късмет. Имаше цялата необходима за плаването екипировка и ако нещо се е строшило, наистина е неприятно, но засега поне не ти пречи да напредваш. И в крайна сметка по дяволите другите, става дума за теб.“ Може би Чей не би казал това, макар че се надявах да го каже. Ами другите? Ами Роб, най-важният от всички; дали ще е доволен, ако продължа, без да бъде поправено радиото ми? Мисля, че отговорът би бил да. Що се отнася до другите от семейството ми, ще трябва да имам вяра в търпението им и да се надявам, че няма да си мислят най-лошото.

Подобни мисли се връщаха отново и отново, но ги отхвърлях в стремежа си да се съсредоточа върху управлението на „Крусейдър“. Вятърът вече беше далеч по-стабилен.

Тези дни са най-добре описани в дневника ми от онова време:

Все повече свиквам със силните ветрове, въпреки че ми причиняват доста странни сънища през нощта. Винаги съм сънувала ярки сънища, дори говоря и ходя насън. Преди да отплавам, често се чудех как ще ми се отрази това по време на плаването. Мисля, че някоя нощ, когато насън изляза и вдигна голямата лека геноа при осем бала вятър, наистина ще трябва да започна да се тревожа!

Изработила съм си навика всяка сутрин, като скоча от леглото, да инспектирам яхтата. Днешната ми проверка извади на бял свят: един стаксел-шкот, който се търкаше о стойката на леерното ограждане, след време шкотът щеше да се скъса; стакселът бг прекалено натегнат, което означаваше, че е изгубил добрата си форма; три умрели

лелящи рибки на ръба на палубата; и най-обезпокоителното — нещо нередно в авторулевото устройство. Доколкото можех да видя, болтът, който държеше мачтата на ветровото крило към редуктора, бе почти паднал. Развих го и го сравних с резервния, но се оказа незасегнат, трябва да се е развил от вибрациите. Успях да го затегна, но вече имам още едно нещо за постоянно наглеждане.

Обедните ми наблюдения показват, че макар да съм минала 160 мили по отчета на лага, само 130 от тях са по курса. Вероятно срещу мен работи течение. Намирам се на паралела на устието на Амазонка и на остров Сао Томе. Всъщност съм на средата между тези две точки.

Интересно, ако сега изведнъж решах да се отбия в пристанище, нямаше да съм сигурна към кое да тръгна; да избирам по езика нямаше да е достатъчно — и в двете говорят португалски; мисля, че бих избрала онова, в което крокодилите са по-приятелски настроени.

Докато бях на палубата, наблюдавах малка птичка с бяло коремче, която се стрелкаше между вълните; чудех се как ли се нарича. Спомням си, че като четях книгите на самотните ветроходци, силно впечатление ми правеше, че повечето от тях чудесно познаваха морските птици. Мнозина можеха авторитетно да говорят за не знам какви си черногърби птици, някои описваха буревестници, големи като овце; надявах се да срещна всичките по пътя си. Имах намерението да се въоръжа с книги за птиците, но в бързината на последните приготовления единственото, което можах да намеря в Дартмът, беше „Моретата и океаните“, която, макар и много интересна, не съдържа и дума за морските птици.

На 16-и пресяхох екватора с ракетна скорост. Очаквах с особено нетърпение този ден, защото Джулиет беше сложила в яхтата пет необикновени пакета, всеки надписан с датата, на която трябва да бъде отворен. Разтворих онзи, на който пишеше: „Щастливо първо пресичане на екватора“ и намерих сборник разкази от Д. Х. Лоурънс. Джулиет ме бе снабдила с още петнайсетина книги, но дори и с тази добавка към моите 200 не бях сигурна дали ще ми стигнат. Свекърва ми ми беше дала една фантастична книга, озаглавена „Кралското

наследство“, която беше пълна с пищни илюстрации, които дълго можех да разглеждам и така да удължавам четенето ѝ, докато останалите книги поглъщах наведнъж.

Имах и кратка енциклопедия за старите мебели, която ми доставяше голямо удоволствие и също изискваше много време. Антиките са ми страст и аз прекарвах часове в мечти за къщата, която исках да имам, мебелирана в стил „Кралица Ана“ и... Рембранд. В добавка към това си бях взела парчета дърво, от които да издялам фигури за шах, но възнамерявах да оставя това за времето, когато стане студено. Имах за забавление и няколко книги по навигация и астрономия.

В чест на пресичането на екватора в 17 часа си сготвих вечеря от първо, второ и трето: зеленчукова супа, телешко с варени картофи, лук и боб, кисело зеле и за десерт — ананас. За да преглъщам по-лесно, употребих малка бутилка от най-доброто френско шампанско и моята мрачност от предния ден потъна заедно с празната бутилка към дъното на океана.

Борис също получи част от моята вечеря и както обикновено разпиля трохите под щурманската масичка. Имаше вид на доволна котка, сигурна в своето обкръжение, и не обръщаше внимание на внезапните резки залюлявания или удари, които бяха неразделна част от тази странна среда. Все пак този следобед го извадих за момент от равновесие, когато изпуснах тигана на пода близо до него. Той ме погледна с ужас, с настръхнала козина и с уста, пълна с риба; наруших мълчанието със смеха си и козината му бавно се изглади.

17 октомври (39-и ден)

Все още е много горещо и понеже не мога да отворя люковете заради пръските, в кабината е като в турска баня. Мога да избирам дали бавно да се изпотявам долу, или да изляза на палубата и да бъда измокрена до кости. Любимото ми място е на „мостика“: това ще рече да седя до входа на кабината с крака върху седалките в кокпита. Оттук мога да наблюдавам, да се държа здраво при резките

заклащания и да бъде сравнително добре защитена от пръските.

Изнесох Борис на „мостика“ и го вдигнах, за да види рифа, който току-що бях взела на грота. Той прегледа работата ми, но вятърът приглади ушите му и точно това той никак не одобри! Рифоването вече ми изглежда по-лесно, всъщност при работата с ветрилата вече се чувствам по-уверена и се надявам, че когато дойде лошото време, ще мога да избегна катастрофите, които произлизат от неопитност и слаба моряшка подготовка. Въпреки всичко, ако нещо лошо се случи, вината ще бъде моя, а не на „Крусейдър“; тя е великолепна яхта и съм преизпълнена с обич към нея.

Борис още се опитва да ходи по пластмасовия танк за гориво. Мъчи се да запази известно достойнство, но това е невъзможно при такова люлеене. Аз се смея, а той ме гледа с презрение, след това изсумтява и с тържествени стъпки се оттегля; не обича да му се смеят. Напоследък е много капризен към храната си и настоява за промяна в диетата. Тази заран проявих слабост и му дадох допълнително тунец, който той с наслада изяде; скоро ще ядеш боб и царевица, му казах строго, но той не слушаше.

Разположена на удобната седалка до щурманската масичка, слушам как Едит Пиаф пее любимите ми френски песни; отпивам от любимото си питие — сладко мартини (без прибавки) — и поглъщам топлотата на един изключителен уют. Нещо повече, открих чудесен стимулатор за премахване на лошото настроение, когато времето се развали — да прочета една глава от книгата на Дейвид Люис „Айсбърд“ („Птица на ледовете“ — името на яхтата на Люис — б.пр.). Пред неговата страхотна борба и преобръщането му в Антарктика моето плаване изглежда като лятно пътешествие. Като се оглеждам наоколо, виждам, че има още много време, докато животът стане толкова непоносим.

Четейки Дейвид Люис, си спомних за моята собствена философия, която, макар да е твърде проста, ми

помага: когато нещата се влошат, те трябва да се оправят. Нищо никога не остава неизменно и рано или късно човек излиза от мрачното си настроение, за да се срещне със следващия проблем. Но защо говоря за това? Имам целия свят, защо трябва да се тревожа?

След два дни изживях нова драма по мачтата. Когато отидох да вдигам грота след шквал, той запъна и открих, че резервният гротфал е влязъл в канала на мачтата. Мислех, че ще е лесно да се освободи, и спринтирах нагоре по мачтата (странно, но тогава височината въобще не ми направи впечатление) и се опитах да го освободя, но без резултат. Затова слязох долу, сложих в една торба гаечен ключ, чук, клещи, парче гума, навлякох колана и отново се изкачих. Отначало мислех, че никога няма да съумея да го освободя. Господ знае как бе успял да се навре там, но най-сетне успях да го освободя без особени повреди. Слязох долу, като държах фала, за да не се заплете, и го задържах на стопор. Усукването на фалове около мачтата, изглежда, ми беше станало навик.

Следващото нещо, което се повреди, бе новата трюмна помпа. Изрових резервните части, прочетох инструкцията и започнах да я разглобявам. Това беше лесно, но не и сглобяването. Отне ми цяла вечност, а накрая открих, че нищо ѝ няма! В края на краищата помпата заработи отново, макар да бях сигурна, че скоро пак ще ми погоди номер. За някои механични уреди имах инстинктивното усещане, че няма да се разбираме добре. Трюмната помпа бе един от тях.

Докато пасатите тласкаха „Крусейдър“ бързо на юг, аз мислех все повече за това, какво време можех да очаквам, когато стигна до южните ширини. Нямаше да навляза в същинските Ревящи четиридесетградусови ширини, преди да съм заобиколила нос Добра Надежда, макар че според лоцията депресиите в Южния Атлантис могат да стигнат до 30° южна ширина и от време на време да предизвикват силни щормове. Мислите ми по този повод бяха записани в дневника на 24 октомври, 46-ия ден от плаването:

Днес на обяд започнах да чета книгата на Адлърд Коулс „Плаване в тежко време“, която е класика по въпроса

за управлението на малки лодки при голямо вълнение. Дълбоко в съзнанието ми винаги е бил проблемът какво да правя в тежък щорм. Коя е най-безопасната тактика, която можех да възприема? Възможностите бяха: да легна на дрейф, да бягам пред бурята или да бягам през нея със спуснати въжета. Лягането на дрейф беше най-пасивното решение — то означава да се снемат всички ветрила, да се завърже кормилото, а екипажът (тоест аз) да бъде в добре затворената кабина. При това положение яхтата има възможност да се люлее върху вълните като коркова тапа, но въпреки че тази тактика е разумна за някои яhti, чувствах, че „Крусейдър“ е твърде склонна към накренияване. По време на щорма в Ламанша при нашето зимно плаване до Канарите бяхме на дрейф и тогава при един „нокдаун“ двигателят се откъсна от фундамента си. Не ми се нравеше мисълта да лежа на дрейф, тъй като, ако „Крусейдър“ се преобърне, можеше да се строши мачтата.

При онова зимно плаване се опитахме и да бягаме пред бурята. Това изисква вдигането на минимални ветрилна площ, а може и да не се вдигат ветрила и да се позволи на вятъра да тласка яхтата напред. Това е обичайната тактика на големите яhti с пълни екипажи, но, разбира се, те винаги могат да осигурят свежа смяна за кормилото; а аз съм сама и не мога да мисля да остана на щурвала за толкова дълго време (при подобни условия е почти сигурно, че авторулевото устройство не може да се справя). А управлението е от жизнена важност, защото иначе яхтата може да бъде завъртяна с борд към вълните и да се преобърне — това може да се случи дори и с човек на кормилото. Другата опасност на бягането пред щорма е това, което всъщност ни се случи: вълната може да те застигне и да се разпука над кърмата, напълвайки кокпита, а и почти цялата лодка с вода.

Не бяхме опитвали никога с въжета. Идеята е чрез спускане на тежки въжета през кърмата да забавиш яхтата и да предотвратиш излизането ѝ от курса и заставането ѝ с

борд към вълните... но къде се отнесох аз в мислите си за такива щормове, докато навън температурата е около 80° по Фаренхайт, духа лек бриз, а океанът е красив — гладък и син.

Въпреки всичко по-нататък, на 25 октомври, записах в дневника си:

Четенето на книгата на Адлърд Коулс ме накара да обмисля някои неща, част от които вече извърших. Прикрепих с още три болта капака на акумулаторите и проверих шпигатите на кокпита. Те са два и за да видя колко бързо ще се оттече водата, в случай че вълна напълни кокпита, изпробвах ги с две кофи вода. Изпразването ми се видя прекалено бавно, но няма какво да се прави. Махнах една част от дървената решетка, която ги покрива, за да мога да ги достигна веднага, ако се запушат. След това поставих гумено уплътнение около шкафчетата в кокпита, за да ги направя напълно водонепроницаеми. Миналата година в Бискайя, когато бяхме с наводнен кокпит, водата влезе в кабината и покри пода за секунди. Навремето мислехме, че водата е влязла през входния люк, но сега съм сигурна, че повечето е проникнала през чекмеджетата в кокпита.

Следващата мярка бе да огледам колко вещи могат да изскочат от местата си, ако яхтата се накрени от единия на другия борд. Това бе геометрия, трудна за предвиждане. Например: имам две кутии бензин, добре притиснати на подходящо място на десния борд до входния люк. Те не могат да паднат напред, нито назад или встрани, но могат да паднат *нагоре*! Същото се отнася и за контейнерите с вода, и за сигналните огньове за бедствие. Чей няма да е много доволен от куките и халките, които монтирам тук и там по яхтата.

Чета много по въпроса за щормовете (ако го бях правила в Англия, никога нямаше да тръгна) и вече имам

щормови план, основан на това, което съм прочела, на опита, който имам, и на предположенията ми за възможностите на „Крусейдър“. Мисля, че поради склонността ѝ да се накрениява няма да е разумно да лежи на дрейф при голямо вълнение. Мачтата може и да издържи на преобръщане, но ако не издържи, това би означавало край на плаването. Няма да мога да използвам сейломата, първо, поради възможността да се повреди и, второ, защото вероятно няма да е в състояние да се справи с щормовите условия. И така единственият курс, който ми остава, е да бягам пред бурята. Навярно ще мога да управлявам само за малки периоди и ще трябва да оставям „Крусейдър“ сама да си плава: може би чрез натегнат докрай щормови стаксел.

Опасностите, които ме заплашват, са да бъда наводнена откъм кърмата и яхтата да глисира по гребена и да застане с борд към вълните. Сега, след като уплътних шкафчетата в кокпита и направих вратичката на входния люк водонепроницаема, мисля, че ще избегна напълването на кокпита: но все пак ще преместя газовите бутилки от кърмовите шкафове, за да ѝ придам допълнителна плаваемост. Ако яхтата започне да увеличава скоростта си и да сърфира по вълните, ще се наложи да измисля нещо, за да я забавя: може би трябва да спусна въжета. Както и да е, всичко, което мога да направя сега, е да чакам щорм и да видя какво ще стане.

Очевидно толкова много мислене за лошото време повлия и на мен, и, както изглежда, на самото време! Ето какво е записано в дневника за 26 октомври:

През илюминатора тази сутрин зърнах нещо подобно на гигантска вълна. Веднага погледнах отново и видях, че е облак, който израства на хоризонта като гигантска гъба — в зловещ пурпурен цвят и много плътен. Незабавно възприех щормова тактика. Първо сних грота, който бе с

два рифа, вдигнах малкия стаксел и допълнително привързах ветрилата, останали на палубата. Проверих дали всичко е укрепено и след това слязох долу, за да привържа аварийното си имущество, стълбичката към входния люк и контейнерите за гориво и вода. Всички свободно оставени неща като касетофон, секстанти, фотокамери и прочее напъхах по чекмеджетата и проверих бравите и ключалките им. После насочих вниманието си към камбуза: и там прибрах неукрепените вещи и измих неизбежния куп чинии. След това си направих малка закуска — пържени картофи, грах и яйца — и седнах да чакам.

За половин час облакът се бе превърнал в идеална арка и покриваше небето от край до край. Барометърът от няколко дни бавно се качваше, но това би могло да означава, че съм на границата на нова зона на ниско налягане. Бих искала да видя цялостната картина на района, но то е все едно да искам да пипна звездите.

Обмислих още веднъж тактиката си и зачаках. На обяд все още чаках. Вятърът се беше усилил, беше поривист — една минута 25 възла, а следващата — почти 40. Но все още беше стабилен и към четири часа следобед вдигнах грота и продължих плаването си. Този път моят циклон не се материализира, предполагам, че го бях изплашила.

Скоро след това навлязох в зона на затишие; при липсата на вятър горещината беше така непоносима, както и на екватора; трябваше да се обливам с кофи морска вода, за да се разхладя. Измих и косата си със солена вода и си позволих да изразходвам малко сладка за изплакване. Мислех, че ограничаването на разхода на сладка вода ще ме дразни в открито море, тъй като обикновено мия косата си на четири-пет дни. Но ето че я харесвах и завързана отзад, ако не се гледах много често в огледалото; не я чувствавах мръсна и не ме сърбеше.

Апетитът ми се бе възвърнал, но как ми се искаше да не се налага да ям — толкова ми беше досадно. Записах: „Колкото по-скоро бъдат въведени хапчета-заместители на храната, толкова по-добре!“

Затишието за късмет не трая много дълго; вятърът се върна със силен порив и трябваше да започна смяната на леките с тежки ветрила.

28 октомври (50-и ден)

Тази сутрин, когато излязохме на палубата, Борис и аз бяхме окъпани. Не си бях направила труда да сложа качулката на противодъждовното си облекло и във врата ми се изля доста морска вода. Борис беше кацнал на лебедката на стаксел-шкота и също си го получи. Изглеждаше шокиран, отърси се, но не изчезна долу, както очаквах. Толкова е смешен, като препуска по наклонената палуба със свити уши и настръхнала козина, но явно не обръща внимание, че се е намокрил. Прекарва часове в съзерцание на шпигатите в кокпита — наблюдава как бълбукат разни боклучета; от време на време протяга лапичка и опитва да хване някое късче, но само открива, че водата се качва в шпигата, и всичко свършва с ново измокряне.

Чувствувам се много доволна от себе си поради това, че свърших работа, която отлагах дълго от страх, че ще е много трудна. Притегнах ремъка между преобразователя и двигателя, тъй като стрелката на датчика за зареждане на акумулаторите подскачаше твърде много. Самото достигане до преобразователя беше проблем; трябваше да се разглоби част от кожуха на двигателя, да се махнат дъски от водонепроницаемата преграда и настилната на пода. Така ремъкът се оголваше, но няхах достатъчно място за работа. Трябваше да преместя преносимия генератор, няколко контейнера с вода, различни парчета дървен материал и кутии с бисквити. След час и четвърт работата беше приключена. Бях цялата омазана и потна, изморена, но и щастлива, че съм свършила нещо, което никога не бих и опитала, ако наоколо имаше някой мъж.

Започвам да откривам, че ми харесва да човъркам из двигателя и да откривам как е сглобен. След всичко това се наложи второ къпане — две къпания за един ден е вече прекалено!

Когато пробвах двигателя, с досада видях, че стрелката пак си подскачаше.

По това време, мислех си, Роб навярно отплава за втория етап от състезанието между Кейптаун и Окланд, макар че не знаех точната дата на старта. Ако на следващата среща получа указания как да поправа радиостанцията си, може би ще мога да говоря с него. Представях си колко тъжно ще му е да отплава, без да има новини от мен.

Местоположението ми на петдесетия ден бе 27° южна ширина и 23° западна дължина — все още на две хиляди мили от Кейптаун. Пресметнах, че ще проплавам това разстояние за три седмици или по-малко, ако можех да поддържам средната си скорост от последния месец. Още не бях решила как ще подходя към Кейптаун, къде ще изляза във видимост на сушата; една от възможностите беше Фолс бей. Оттам можех да установя контакт с бреговата радиостанция с моето УКВ и евентуално да получа указания как да поправа радиото си. Плаших се от заобикалянето на нос Добра Надежда поради репутацията му с лошото време. Междувременно все още имах проблеми с петромаксовия фенер и отчаяна записах в дневника си:

Не мога да намеря инструкцията за този проклет фенер и все още не мога да открия как чорапчето може да се използва втори път. Зарязах го след поредния ми опит, но тази вечер отново го измъкнах и се опитах да го запала. Очевидно правех нещо неправилно, тъй като всичко свърши с това, че се измазах с газ, и макар че фенерът избухваше в пламъци и целият почерня, не поиска да се запали. Няма да се оставя на някаква си лампа, поставих ново чорапче и по-късно ще опитам отново. Днес видях албатрос.

Тази нощ бях изплашена от още един от онези странни шквалове, които приличат на циклони, и прекарах повечето от времето облечена в противодъждовно облекло, с ботуши, в очакване да премине. Барометърът все още се качваше, затова предположих, че някъде трябва да има област на високо налягане, която ме задължаваше да карам на юг и да я избегна, защото високото налягане означава затишие. Шквалът на хоризонта бе най-бавнодвижещото се нещо, което съм виждала! Но колко по-добре е да се заломя с други работи, вместо да наблюдавам неговото непредвидимо движение.

Малко по-късно записах в дневника си: „Този шквал е повече лай, отколкото сериозно ухапване, затова си лягам!“

Следващата сутрин, в осем часа, Борис падна зад борда.

VIII. НЕСИГУРНОСТ

След два часа и половина безсмислено търсене седнах зад щурманската масичка и се насилих да запиша следното:

Борис изчезна. Изтръпнала съм от болка, не съм в състояние да мисля ясно, но ще запиша всичко, за да мога да осъзная, че се е случило и че нищо не може да се направи. Нищо! Малко след закуска бях на носа и приготвих за вдигане леката геноа, когато го видях за последен път да прави своето дяволско изпълнение — да върви по ръба на борда. Протегнах се да го издърпам, но той се прибра сам; после трябва да съм се обърнала. След няколко минути го зърнах с крайчеца на окото си да се търкаля — както много пъти преди, — но този път прехвърли борда. Видях го, като пада във водата, и хукнах към кърмата, за да откача авторулевото устройство и да завъртя щурвала на борд. След това се втурнах към мачтата да освободя фаловите на грота и стаксела. Виждах го в килватера на около 50 ярда, докато „Крусейдър“ бавно завиваше към него. Но после трябваше да слеза долу и да запали двигателя и макар че това ми отне само секунда, когато се върнах на щурвала, той беше изчезнал. На мястото, където го бях видяла за последен път, спрях двигателя, виках го и се заслушах. Нищо не се чу, нито се видя. Виках го отново и отново като глупачка, въртах се с яхтата в кръг, но полза нямаше и най-сетне си заповядах да спра. Океанът беше толкова гладък, само тук-там някоя бръчка по повърхността, но Борис не се виждаше никъде.

Дълго след това седях на кърмата и просто се вирах във водата, съзнанието ми беше сковано от болка, мислите ми — обзети от ужаса

на това, което се бе случило. Как не можах да го намеря, казвах си отново и отново; сигурно имаше още нещо, което бих могла да направя.

След известно време отидох да свърша с подготовката на леката геноа и бавно, без желание, я вдигнах. Гледах, сякаш извън реалността, как тази покрита със слънчеви отблясъци, някак си различна част от океана най-сетне изчезва зад хоризонта.

Ударът от тази сутрин бе внезапен и за дълго ме изкара извън релсите.

30 октомври (52-ри ден)

Току-що свърших нещо, което възнамерявах да направя още с отплаването; загубата на Борис ме изплаши и ме подтикна към действие. Прекарах тънки осигурителни въжета ниско по двата борда (като на спасителните лодки). Краищата им са във водата — на около 12 фута от кърмата; така ще имам някакъв шанс, ако падна зад борда. Въжетата ще окажат известно съпротивление, което ще намали скоростта ми, но те са тънки и в крайна сметка въпросът е да степенуваш нещата по важност.

Прекарах целия ден в трескава дейност: върших каквото и да е, само да не мисля за Борис. В ахтерпика имаше три големи бутилки с газ, извадих ги и ги пренаредих в предната част на кабината — там, където бе сандъчето на котето, а самото сандъче изхвърлих. Всички консерви с котешка храна отидоха зад борда, а на тяхно място поставих кутии с пепси и бира, извадени изпод настилка на пода. Подредих всички инструменти и резервни части, някои от тях сложих в нови кутии. След това преметох с четка пода в щурманската, не пропуснах и най-скритите кътчета. Ветрилата също бяха атакувани: играх си с шкотовете на грота, геноата и стаксела, докато не реших, че „Крусейдър“ плава по-бързо.

Времето започна да се променя, имаше опасност от буря, която ме накара да вдигна щормови ветрила. По едно време анемометърът

показа 60 възла, но всъщност нямаше толкова силен вятър и навярно уредът временно е изпаднал в паника. Стана по-хладно, влажно и тъжно-сиво. Вечерта запалих свещ, седнах зад щурманската масичка и се опитах да чета.

Нямах желание да си легна поради вероятността да мисля твърде много за Борис и да не мога да заспя. Гледах как водата се стича от противодъждовното ми облекло и прави малки ручейчета по пода и си мислех какъв късмет е, че имам толкова голяма яхта, на която можеш да прибереш и мокрите дрехи. Яхтата беше просторна, тъй като бе конструирана за десетчленен екипаж, но едногодишният хранителен запас за един човек я изпълваше докрай; провизиите заемаха всички шкафове, чекмеджетата и горните койки на салона. Оставаше достатъчно място за движение, но и пространството беше опасно само по себе си, защото при лошо време можех да падам твърде надалеч. Досега за късмет при залитане винаги успявах да се хвана за нещо и да се задържа да не падна. Имах множество дървени дръжки, разположени на една ръка разстояние по цялата яхта, и винаги се придвижвах внимателно от дръжка на дръжка. За деветте месеца ми се случи да се одраскам лошо няколко пъти, но за късмет никога не ми се наложи да използвам надуваемите си шини.

На следващата вечер седях зад щурманската масичка и наблюдавах как ято дребни нахални мушици пият от моето мартини. Геноата ми беше изнесена на гик (бях усвоила вече тази работа по-добре) и „Крусейдър“ плавно се люлееше, а кърмата ѝ играеше на малките вълнички, които яхтата сама образуваше. Току-що бях свършила с плетенето на щормови трап (въжена стълба), която закрепих на кърмата и я спуснах досами водата. Загубата на горкия Борис ме бе направила болезнено чувствителна на тема сигурност, ето защо се тревожех как бих се върнала на борда, ако падна. Самите бордове бяха прекалено високи, за да се изкача по тях — знаех това, защото го бяхме опитвали на Канарите, когато скачахме в морето да плуваме. Дори и с помощта на стълба връщането на борда щеше да е трудно, но поне бях направила всичко, за да си осигуря приличен шанс за оцеляване. Все пак на първо място по важност бе да направя така, че да не падна. Винаги ходех по палубата силно приведена, подобно на маймуна, готова да сграбча нещо стабилно или да падна върху палубата, ако яхтата внезапно се залюлее. Внимателно стъпвах върху

шкотите или ги заобикалях, особено ненатегнатите; отнасях се с тях като с отровни змии, които могат да скочат и да ме ухапят. Мисля, че никога не излязох на палубата, без да си река: „Внимавай и гледай какво вършиш!“

Би било лесно да се отдам на отчаянието, което изпитвах след загубата на Борис, но знаех, че не мога да си го позволя. Насила се заставях да не мисля за него, докато премине болезненото ми чувство. За щастие не страдах чак толкова от неговото отсъствие — може би защото поначало не бях любителка на котки и не зависех от него за преодоляване на самотата. Освен всичко друго аз го забелязвах едва когато той правеше присъствието си очевидно, но трябваше да призная, че го правеше твърде често. Тъжно е, но неговата природа се оказа твърде любознателна и твърде смела за обкръжението си.

55-та ми нощ на море беше знаменателна. Бях вдигнала грота и геноата на „пеперуда“ при попътния вятър и на всеки час трябваше да ставам, за да проверя дали двете ветрила работят добре. Почувствувах, че вятърът се усилва и, разбира се, към два часа след полунощ вече беше прекалено силен за геноата, предназначена за леки ветрове. Трябваше някак да я сменя и тъй като тя бе изнесена на гик, това нямаше да бъде лесна работа. Яхтата се клатеше силно, движението ѝ бе трудно предвидимо, но поне можех да виждам какво върша, тъй като имаше луна. Промених курса, за да обезветря отчасти геноата, и отпуснах фала ѝ. Ветрилото си остана горе, тъй като не бях освободила достатъчно шкота му; трябваше да се върна в кокпита, за да го сторя. По-голямата част от геноата падна в морето; все пак въпреки голямата борба и оглушителния шум на шляпащото ветрило успях да го прибера в торбата му. Сега оставаше спинакер-гикът. Той беше закрепен към мачтата със сглобка тип „пета“, а нокът (външният му край) се поддържаше от два контрабраса. Не можех добре да го хвана, тъй като яхтата се клатеше много силно и губех равновесие. Снех грота, за да спра движението на яхтата, и завъртях гика, докато не опря до форщага. Изтегнах брасите, за да го задържат в това положение, и опитах да освободя двата лоста, които държаха гика към мачтата. За мен това бе физически най-тежката работа на борда. Трябваше да обърна лостовите надолу, а заедно с това да се опитам да издърпам назад гика (дълъг 20 фута), и през цялото време да се крепя здраво върху люлеещата се палуба. Вятърът бе достигнал почти щормова

сила. След няколко опита най-сетне успях да освободя спинакер-гика от мачтата и брасите и го положих върху палубата, но цялата работа трая час и половина и след нея бях физически изтощена. Слязох долу, направих си чаша горещ шоколад и твърдо реших в бъдеще да ям повече спанак.

Според обедните ми наблюдения на следния ден денонощният преход се оказа 170 мили, което беше много добре, но не разсея опасенията, които бях започнала да изпитвам към моята астронавигация. Всъщност не съм сигурна дали това не засили съмненията ми. От известно време местоположенията по астрономически наблюдения се различаваха от счислимите — тоест от тези места, където смятах, че трябва да бъдат. Чудех се дали това не се дължи на грешката на компаса. Извадих книгите си по навигация и прочетох няколко примера за определяне на компасна грешка. Чак тогава открих, че правя гигантска глупост. Досега бях прибавяла магнитното склонение към компасната грешка! В резултат имах сумарна грешка от 59° , която навярно е най-голямата в историята.

Написаното по-горе може да прозвучи така, като че ли знаех какво става, а всъщност нямах и представа. Роб бе забравил да ми каже, че компасната грешка е **комбинация** от магнитното склонение и девиацията на компаса. Той очевидно е предполагал, че би трябвало да го знам, но някои неща за мен не бяха така ясни, както за останалата част на човечеството.

Моят дневник е отразил просветлението:

Вече съм в изключително добро настроение от момента, в който реших проблема с компасната грешка и влиянието ѝ върху странните ми местоположения. Няма да се спирам на подробностите, достатъчно е да кажа, че тези, които ме познават добре — за щастие те не са много, — ще се запитат как такава глупачка като мен си въобразява, че ще може да обиколи земята, след като не знае разликата между компасна грешка и девиация. Ако Роб бе тук и бе свидетел на тази душевна борба, неговата насмешка толкова би ме обезкуражила, че едва ли въобще бих намерила решението; по-вероятно бих продължила през

океана на зигзаг, докато се „приземя“ примерно някъде в Аляска.

Държа да не изглеждам глупава в очите на онези, чието мнение уважавам. Често се чувствавам по-добре, когато не казвам или не правя нищо, така че да остава поне някаква, възможност да ме виждат в по-добра светлина.

По това време се намирах на 23° южна ширина и бях променила курса си към Кейптаун. Денонощните преходи бяха добри, но чувствавах, че времето ще се обърне. Все още бях на север от границата на депресиите, но започнах по-отблизо да следя показанията на барометъра в очакване на нещо ново. Не се наложи да чакам дълго.

В шест часа сутринта на трети ноември чайникът скочи от печката и изтрака шумно по пътя си към стола зад щурманската масичка. Трябва да съм била дълбоко заспала, тъй като само осъзнах грубостта на събуждането, без да имам представа какъв е произходът на шума. Видях, че движението на яхтата е нестабилно, и изскочих от койката си, за да хвърля поглед върху анемометъра. Показваше някъде между 30 и 40 възла. Обух ботушите, навлякох непромокаемото облекло и излязох на палубата, за да видя красноречивите бели зайчета на добре оформен щорм от запад. Взех допълнителен риф на грота, след което слязох долу, за да попълня дневника си. Докато седях зад щурманската масичка, една голяма вълна повдигна „Крусейдър“ и я хвърли встрани. Втурнах се към щурвала, но авторулевото устройство вече я връщаше на курса. Прибрах се долу и затворих люка така, че единствените признаци за това, което става вън, бяха приглушеният вой на вятъра и неочакваните накрениявания.

Следобед барометърът падна с още четири милибара и вятърът надмина скоростта 40 възла. Изглежда, щях да имам възможност да изпробвам всички подобрения, които бях направила. В 8,30 часа вятърът достигаше и до 50 възла и аз сних всички ветрила, с изключение на рифования докрай грот. През нощта барометърът продължи да пада и аз се изпълних с лоши предчувствия. В два часа сутринта записах:

Няма ли да спре този вятър? Сега е с постоянна скорост 50 възла, вълните се разбиват в рубката и се оттичат в кокпита. Два пъти „Крусейдър“ бе изхвърлен от курса са и направи завой през кърма. Преди малко чух рева на чупеща се вълна отзад, но яхтата сигурно е сърфирала по нея, защото в кокпита влезе съвсем малко вода. Сърцето ми щеше да се пръсне, когато ревът на вълната заглъхна.

Девет часът сутринта. Все същото: стрелката на анемометъра от време на време опира в ограничителите си — над 60 възла, а вчерашният вятър в сравнение с днешния изглежда като бриз! Миналата нощ спях само час и половина, но всъщност не се чувствавам чак толкова зле. Бях на палубата и обмислях дали да сваля грота, но досега той ме спасяваше от опасностите, затова смятам да го оставя. Невероятно, но сейломатът държа великолепно курса почти през цялото време и макар че яхтата се накрени силно няколко пъти, нито веднъж не достигна опасен ъгъл.

Изглежда, че чакам яхтата да се обърне, но може би това няма да стане. Свърших още една подготвителна работа тази сутрин, като поставих задържащ болт на печката. Сега ми се налага да изпомпвам водата от яхтата по-често, и първото нещо, което възнамерявам да направя, като свърши бурята, е да открия откъде влиза вода.

Десет часът сутринта. Барометърът се качва съвсем бавно. „Крусейдър“ току-що бе попаднала в объркано вълнение, последната вълна така я халоса по носа, че я измести чувствително встрани. Когато погледнах навън, ми се стори, че се спускаме по ледник от бяла пяна. Хайде, „Крусейдър“, покажи ми от какво си направена!

Към два часа следобед най-лошото беше минало, вятърът взе да пада под 40 възла и топката на притеснение в стомаха ми започна да се стопява. Направих си закуска. Чувствах се отпусната и изморена, но и щастлива, че двете — „Крусейдър“ и аз — останахме невредими. Помислих си за часовете, които прекарах седнала зад щурманската

масичка, напрегната и изплашена, и се усмигнах снизходително на себе си, тъй като страховете ми са били напразни. Чудех се дали ще реагирам по същия начин при следващия щорм.

Размишлявах също върху тактиката, която бях възприела, и не бях много очарована от стореното. Бях се отнесла към грота като към щормови трисел и бях рискувала да повредя най-важното ветрило на борда. Още при 40 възла скорост на вятъра трябваше да го сваля, а аз го носех при 60! Е, имах късмет, имах голям късмет и с авторулевото устройство. Ако бях решила да откача сейломата и да управлявам сама яхтата, щях да бъда напълно изтощена, тъй като щормът продължи повече, отколкото бих издържала. А изтощеният екипаж, неспособен да се справи с неочаквана опасна ситуация, е само на крачка от нещастieto. Освен това да се откачи и да се прибере авторулят, след като щормът вече бе започнал, щеше да е много трудно, така че до известна степен се бях водила от събитията.

Вече казах, че имах късмет въпреки тези пропуски, но всъщност те не се дължаха на моята безпомощност да предвидя някои неща, а на това, че ги пренебрегнах. Не ми се щеше — а истинската причина бе уплахата ми — да върша каквото и да е, ако не ми се налагаше непременно да го сторя. Тези заключения не излязоха на бял свят тогава, но все едно, чувствавах ги. Приемах ги подсъзнателно като истини. Ако нещо, което изискваше моето внимание, се бе случило, щях да действам, мобилизирана от спешността на положението, и нямаше да има място за страх. Но не бях сигурна дали имам достатъчно воля да преодолеея студената летаргия, която ме бе обзела, докато чаках нещо да се случи.

Бурята ми отвори много работа. Мислех си, или по-скоро се надявах, че след щорма вятърът ще бъде умерен, морето ще се оглади и ще мога да спя. За нещастие това не стана, както показват и откъсите от дневника ми за четвърти и пети ноември:

Ужасното клатене по стръмните вълни ме подлудява. Такова море винаги вбесява Роб и ако той беше тук, би ругал на възбог. Щях да се чувствам по-добре, ако знаех какъв е преходът ми, но не мога да сменя нито веднъж слънцето, защото хоризонтът е напълно изчезнал в това

лудо движение. Току-що влязох в кокпита — кракът ми потъна до коляното във вода. Така ми е дошло до гуша, че ще си легна.

Това продължи и по-късно:

Ако щормът е застрашителен, не по-малко отчайващи са и последствията му; спях не повече от два часа и почти непрекъснато се стряхах от пляска на увисналите ветрила в това отвратително мъртво вълнение. В 4,30 натегнах докрай геноата и грота и отново се опитах да спя, но шумът продължи и в шест часа се предадох. При такива условия трябва поне 25 възла вятър, за да се плава нормално, а в момента имам по-малко от 10. Опитах се да взема вятъра на бакщак, за да са пълни ветрилата и да им попреча да се отпускат всеки път, когато „Крусейдър“ се заклати, но и това не помогна. Мъртваците са високи до дваисет фута, а в кладенците между гребените им няма и помен от вятър. Чувствувам се толкова безсилна, че ми иде да крещя.

9,00 часът сутринта. Снех геноата, която шляпаше без полза, и сега се опитвам да държа грота изпълнен с вятър, независимо в каква посока отивам. Страх ме е също, че сейломатът може да се повреди от ударите на вълните под транеца, когато яхтата се клати надлъжно. Открих, че се ободрявам, когато съм на палубата и викам силно по птиците. Те, изглежда, не обръщат никакво внимание на неласкавите ми забележки. Един едър дебел албатрос прелетя близо за оглед, след това плъосна в килватерната струя на яхтата и ме загледа с очакване — не на обиди, а на нещо за хапване. С големите си силни крака той лесно ме следва. Глупаво същество.

По-късно вече се чувствувах малко по-спокойна:

Доволна съм от усилията си тази сутрин. Отказах се от това калпаво занимание — ветроходството — и се опитах да разбера по какъв начин е влязла всичката тази вода по време на щорма. Това означаваше да изливам кофи с вода по палубата и бързо да се гмуркам в шкафовете, за да видя дали не капе отнякъде. Подозирах, че течът може да идва от единия от шпигатите в кокпита, но Андрю беше свършил великолепно работата си и всички шпигати бяха в отлично състояние. Случайно открих една дупка в палубата, през която минаваха кабелите на кърмовата светлина. Реших, че оттам може да е влязла много вода, и понеже светлината тъй и не работеше, запълних дупката с дървена тапа и малко стъклومات. Свалих и грота, защото само пляскаше и ме ядосваше. След това изкърпих двойния дакрон около джоба на един от банелите и приших отново една ракса. Накрая натегнах талрепите на топовите и ни основните ванти и изтървах голямата си отвертка зад борда. Беше хубава, с червена дръжка. Мразя да губя каквито и да е вещи, особено пък като тази; това ми напомня, че от яхтата може и да се пада.

Докато натягах такелаж, забелязах, че под водолинията яхтата е обраснала с безброй морски жълъди^[1], някои с дължина до два инча! Толкова са отблъскващи, когато откъснах един, той определено беше жив. Бяха се полепили дори и по перото на сейломата. Просто не можех да си представя как тези дяволски дребосъци успяваха да се закрепят и да растат при скоростта, с която се движехме. Вечерта на пети, в моя „щастлив час“ (строго определено време, предоставяно всеки ден за почивка на екипажите и за чаша ром на старите кораби), препрочетох части от книгата на Чей и отбелязах в дневника си:

Чета „Невъзможното пътешествие“ и ми е много интересно, като виждам колко се различаваме Чей и аз, особено по отношението ни към любимите ни. Разбира се, неговото положение е било по-различно, тъй като той е

мислел за съпругата си и малкото си бебе. Аз навярно съм самотничка по природа, защото ми е достатъчно да знам, че Роб е жив и здрав, и вече не се тревожа за него. Той си има негов живот, а аз — мой, и ако мога да оцелея, сигурна съм, че и той ще може. Той вероятно се тревожи за мен, но това е положение, с което трябваше да свиква още от началото; същото важи и за мен. Освен това, обратно на Чей, аз рядко слушам новини; а и когато слушам, те не ме вълнуват кой знае колко. Живея свой собствен живот и предпочитам останалата част от света да прави същото. Друга отлика между мен и Чей е, че той е умерено религиозен, докато аз изобщо не съм. Той твърдеше, че ще променя мнението си за религията, преди да свърши плаването, но на мен не ми се вярва.

Ако той смята, че да оцелееш, е въпрос на вяра, аз ще се съглася с него, само че върху малко по-различна основа. Смея се на някои от анекдотите му — какво значи човек да има чувство за хумор!

Много ми харесваше чувството за хумор на Чей, а и винаги търсех смешните неща — както в книгите, които четях, така и в предаванията на радиото. Борис ме караше да се смея, а от време на време и аз му говорех, стряскайки се от собствения си глас. Цяла вечност, след като той си замина, не продумах ни дума. След това изведнъж се сетих за срещата, която предстоеше след около две седмици, и си помислих дали пък не съм изгубила гласа си от мълчанието. Не исках да говоря на себе си (за да не помисля, че изкукуригвам), но си спомних песните на Оливия Нютън-Джон и Едит Пиаф и ги пях на птиците и на океана.

7 ноември (60-и ден) и повреда.

Ха! Ето ти и изненада! Погледнах авторулевото устройство и открих, че имам още едно строшено кормилно перо! Отначало се взирах в него учудена. Оста

му, направена от четириинчова подсилена алуминиева тръба, се бе строшила на две. От какво ли? Сигурно сме се сблъскали с нещо.

Необходимите бяха пет часа, за да извърша ремонта, и през цялото време нито веднъж не ми се наложи да хвана щурвала. Явно „Крусейдър“ е така добре балансирана под грот, стаксел и геноа при някои курсове, че въобще нямах нужда от автопилот.

Макар че още не бях достигнала официално южните ширини, бях достатъчно на юг, за да почувствувам влиянието на времето, което царя в тях. Вече бе станало толкова студено, че трябваше да мина към зимните дрехи. Имах цял куп хубави нови вълнени неща, които с удоволствие обличах за първи път, макар че това усещане бе далеч по-слабо след четири и половина месеца.

От време на време включвах приемника на радиотелефона (единствената част на радиостанцията, която работеше) и го настройвах на вълната на Портишед. Неизменно чувах разговори между моряци и техните жени, които ме караха да се чувствувам доста самотна. Помислих си, че не е зле да слушам и в часовете, когато би трябвало да отговарям на „Дейли експрес“, но всъщност нямаше смисъл. Какво да слушам как някой ме търси, щом не можех да му отвърна; а освен това се изтощавах и акумулаторите.

На осми ноември, 61-вия ден, разбрах, че при едно обедно наблюдение преди три дни съм направила грешка и не съм толкова на юг, колкото си мислех. Тази грешка ми струва най-малко един тридневен преход, защото бях отнесена в зоната на високо атмосферно налягане и бях загубила вятъра. Появи се и мъгла с ниски облаци, които бавно се влачеха над водата и поразително приличаха на суша. Това ме накара да се запитам дали все пак навигацията ми е наред и дали нямаше да изляза на брега на Намибия! Но тревогите ми, свързани с откриването на сушата в този случай, бяха нищо в сравнение с крайната несигурност, която изпитах седмица по-късно, когато след три последователни чудесни прехода записах в дневника си:

Или съм далеч от Южна Африка, или ще я заобиколя, без да я видя. След 6000 мили, проплавани в океана, се чувствам нервна при приближаването си към сушата. Снех сума ти височини и всичките показват едно и също местоположение, но не мога да се отърся от усещането за несигурност. Колко спокойни ми изглеждат последните седмици сега, при мисълта за това, какво ще донесат следващите дни. Бих искали да продължа пътя си, без да е необходимо да приближавам толкова сушата за среща.

За да отвлека съзнанието си от безпокойството, писах писма и довърших статията, която пишех за „Дейли експрес“. Вечерите работех фигурките за шах и бях доста доволна от първия си офицер, макар че с моята несръчност му счупих сабята и носа и после трябваше да ги залепвам.

18 ноември (71-ви ден). Нещастие!

Сейломатът е безнадеждно повреден от непрекъснатото блъскане на вълните по кърмата. Ще трябва да се отбия в Кейптаун, за да го ремонтирам.

Ужасно е, че ми се налага да взема такова решение, но да продължавам без подходящо авторулево устройство на този етап е глупаво. Би трябвало да съм благодарни, че се случи сега, а не една седмица след Кейптаун. Чувствам се потисната — фактът, че ще мога да се изкъпя във вана и да хапна бифтек, въобще не ми прави впечатление. Цял живот ще мога да се къпя във вана, а сега бих искала да продължа пътя си, независимо че ме води към студените ширини. Само да бях взела още болтове със себе си... но човек не може да предвиди всичко. Но няма смисъл да се вайкам: просто трябва да се приемат фактите и да се върши необходимото.

Плавам почти успоредно на брега, но на около 50 мили в открито море, с курс към Тейбъл бей, където се надявам, че ще мога да повикам пилот, за да ме насочи към пристанището. Имам карти на брега, но нито една на пристанището.

Струва ми се, че виждам светла ивица в небето над мястото, където би трябвало да бъде Кейптаун; бих желала да е ден, за да съм сигурна. Много часове през последните два дни прекарах в четене на подробности за бреговата линия, но без подробни карти няма да посмея да рискувам сближаване с брега в тъмнина.

Следващата сутрин записах:

Суша! Светлата ивица е била Кейптаун. Виждам множество кораби, които плават натам. А сега с пукването на зората мога да видя планината Тейбъл и това, което в лоцията се нарича „Дванадесетте апостоли“. Трудно ми е да повярвам!

[1] Вид ракообразни, които с месестото си стъбълце се прикрепят по дъното на кораби и други предмети под водата. Б.р. ↑

IX. ТРИ ДНИ В КЕЙПТАУН

Много доволна, седях на кърмата и гледах как планините стават все по-големи; питах се колко време ще ми отнеме ремонтът и кога ще мога да продължа пътя си. Реших, че три дни ще са достатъчни; просто не можех да си позволя повече и същевременно да се надявам да заобиколя Хорн в подходящо време.

Пристанищната контрола ми каза, че извън пристанището ще ме посрещне военен кораб и ще ме въведе вътре. И наистина, докато приближавах остров Робен, забелязах един миночистач да идва към мен. Бързо смъкнах флага си (въпреки че не бях напълно сигурна дали това беше най-правилното действие) и с радост видях, че и на миночистача свалиха флага. Приветствуваха ме сърдечно, което ми се стори много мило. Капитанът ме поздрави за успеха и ми изпрати карта на входа на пристанището; втори военен кораб приближи само за поздрав и ми изпрати няколко бутилки бира! Малко преди входа на пристанището корабите се върнаха и ме оставиха в ръцете на два внушителни влекача, които идваха, пухтейки, към мен, за да ме въведат в пристанището.

Пристигна и лодката за срещата и аз обясних, че трябва да спра за ремонт. Една репортерка на борда ме попита дали се радвам, че отново виждам хора; страхувам се, че се намръщих.

Продължихме към яхтеното пристанище, където за моя изненада на кея имаше много хора. Бавно плавах на мотор край понтона; дузина ръце се протегнаха и привързаха здраво „Крусейдър“ към кея. (Оказа се, че моето мълчание през последните шест седмици е предизвикало тревога; дори корабите били предупредени да ме търсят.)

Част от помагачите бяха от Ройъл Кейп Йоткълб, в чиято акватория бях застанала; дошли бяха и заместниците на председателя на клуба, които ми пожелаха добре дошла в Кейптаун. След запознаването започнахме да обсъждаме какви ремонти ще искам да

бъдат направени. Роб ми беше разказвал за гостоприемството и готовността на жителите на Кейптаун да помогнат, но това, което видях, бе невероятно; **всеки** искаше да помогне! Един местен яхтсмен — Джери Уайтхед — много любезно предложи да се заеме с ремонта на сейломата и обеща, че ще е готов за два дни. Един репортер каза, че ще се обади в „Дейли експрес“ и ще помоли да предадат на семейството ми новината за моето пристигане. След това бях поканена в яхтклуба на великолепен обяд. Открих, че не мога да ям толкова, колкото бях свикнала „у дома“; навярно стомахът ми се бе свил. Струваше ми се странно, че пак седя край маса, разговарям и слушам хора; виждаше ми се абстрактно, нереално, като че ли аз не бях там въобще. Още чувствавах под краката си движението на „Крусейдър“, подът на ресторанта бе много твърд, сякаш удряше краката ми, като вървах по него.

Поне пет-шест души ме поканиха да отседна у тях, но аз учтиво отказвах и обяснявах, че най-добре ще е за мен да си остана на яхтата. Не исках да се отпусна напълно от страх, че може да загубя хармонията, която бях постигнала с „Крусейдър“ и с морето. Все пак приех поканата за вечеря с обещание за гореща вана.

За нещастие бях пристигнала в събота и тъй като беше краят на седмицата, нито един от големите ремонти не можеше да бъде извършен. Затова посветих останалата част от деня на неща, които беше по-лесно да направя в пристанище, отколкото на море — например да проверя дали фаловите не са се претрили на върха на мачтата. Две местни момчета, Дейвид Алкок и Йън Картър, дойдоха на борда, гресираща лебедките и притегнаха балера на кормилото. Всъщност много хора дойдоха само да ми кажат „здравей, добре дошла в Кейптаун“. Бях преизпълнена с признателност от тяхната дружелюбност и от искреното им желание да сторят и най-дребното нещо, за да помогнат корабът ми отново да влезе във форма. Много от тях ми казваха, че са говорили с Роб — най-верният път да привлечат моето жадно внимание.

Имаше и множество репортери и фотографи, всички те искаха да разберат как са минали последните седмици; когато привърших разговора си с тях, дойде Бил О'Рейли, член на Ройъл Кейп Йоткълб, за да ме вземе за горещата вана и вечерята. Взех купа писма, предадени ми чрез кейптаунския вестник „Аргъс“, и докато пътувах с

Бил О'Рейли към къщата му на хълмовете зад Кейптаун, си мислех с какво удоволствие ще прочета всички новини от дома.

Тази вечер веднага след пристигането ни в къщата на Бил (като внимавах да не изглеждам прекалено нетърпелива) се гмурнах във ваната, пълна догоре с топла сапунена вода, от която се носеше ароматът на всички хубави неща, забравени от мен през последните девет седмици. Беше невероятно хубаво.

По-късно, напълно освежена, прочетох пощата си и се опитах да позвъня на Джулиет, след като разбрах от писмата ѝ колко разтревожена е била от моето мълчание. За нещастие тя не беше у дома си, но успях да вляза във връзка с родителите на Роб, които много се зарадваха да ме чуят. Те вече знаеха за пристигането ми и бяха позвънили на Джулиет във Виена. Успокоиха ме, че от „Дейли експрес“ се обадили на родителите ми в Нова Зеландия; горките, навярно са били подлудели. Всички били добре, очаквали Роб да пристигне в Окланд на 26 ноември. Дотогава той не можеше да узнае за пристигането ми в Кейптаун, тъй като нямаше директна радиовръзка.

След вечерята моите домакини ме откараха до пристанището; благодарих им за чудесната вечер и си легнах, но така и не заспах — след девет седмици непрекъснат шум и движение на яхтата тишината и неподвижността в пристанището ми се видяха странно обезпокоителни. Лежах будна и угрижена за ремонта, за Роб и за тревогите, които бях причинила на семейството си. Утешавах се с мисълта, че поне моето семейство ще трябва да е разбрало, че мълчанието невинаги означава нещастие. Въпреки всичко най-непоносимото в цялото плаване бе непрекъснатият страх на най-близките ми за мен. Роб и аз бяхме решили, че имам право да се опитам да обиколя сама света, мислехме, че най-накрая ще бъде оправдана, но винаги съм съзнавала, че им причинявам огромни тревоги, и когато четях писмата им, отново ме жегваше мисълта, че съм голяма егоистка. Както и да е, но друг избор нямаше: всеки, който предприема подобно плаване, трябва да е малко коравосърдечен.

Нямаше полза отново да размишлявам над старите въпроси. Бях обрекла и себе си, и всички около мен на това приключение и единственият начин да се оправдая някак си за това, че съм тръгнала,

бе да продължа и да завърша плаването, да го преодоля колкото се може по-скоро и, по дяволите, да се завърна цяла и невредима.

Рано сутринта на 20-и (72-рия ден) радиотехникът дойде и постави диагнозата — изгорял бушон! Глупавото беше, че макар да бях сменяла всички бушони по няколко пъти, полза не е могло да има — всичките ми резервни бушони бяха също изгорели. По-късно техникът установи, че истинската повреда била в спукан изолатор на антената.

Гостоприемството на Кейптаун нямаше граници. Управителят на хотел „Президент“ изпрати да вземат прането ми и го достави обратно на следващата вечер, опаковано като коледен подарък; чудесно бе отново да имам чисти, напоени с приятен аромат дрехи. След това заедно с Джери Уайтхед пристигнаха моите приятели, които бяха гресирали лебедките, и ми предложиха да използваме хелинга. Вдигнахме „Крусейдър“ и се заловихме да изстържем корпуса ѝ от обрастването и да боядисаме подводната част с противообрастваща боя. След това пристигна радиотехникът с нов изолатор, но започнах да пресмятам, че подаръците, които бях получила — една каса шери и две каси червено вино, — бяха едно, а сметката, която бях започнала да натрупвам с моите изисквания — съвсем друго.

Бедата беше в това, че не носех пари със себе си, освен десетлировата банкнота, която взех по настояване на Джулиет, в случай че пристигна на някой непознат бряг без нищо друго, освен дрехите на гърба си. За щастие вестник „Аргъс“ ми дойде на помощ и ме снабди със средства, които щяха да бъдат върнати от „Дейли експрес“. Благодарение на любезността на всички почти няха нужда от пари. Храна не ми трябваше, тъй като на борда имах десетмесечен запас, но касетките, които носех, бяха започнали да ми омръзват, затова си купих няколко нови. Купих и няколко книги, а любезният книжар ми даде и една като подарък.

Купих си още един гащеризон, тъй като го намирах за по-удобен от джинсите. Взех си и една пижама и си помислих колко хубаво ще е от време на време да сменям полярния си костюм и да си лягам, облечена в пижама. Бях на чудесна вечеря с Дейвид Алкок и семейството му, говориха ми за Южна Африка и проблемите ѝ.

До късния следобед в понеделник всичко бе завършено и „Крусейдър“ почиваше удобно на мястото си до понтона в очакване да отплава. Изглеждаше чиста и спретната и, струваше ми се, много

сериозна. Не беше нито туристическа яхта за едnodневна разходка, нито бляскава състезателна машина, а стройна и полезна лодка, готова за всякакво плаване. Рядко я бях оглеждала като обикновена наблюдателка и мнението ми може би е било субективно; но трудно би било да бъде обективна!

Трябваше да отплавам на следния ден, но резервните оси за перото на авторулевото устройство още не бяха направени — фирмата бе обещала да работи цяла нощ върху тях. Прекарах вечерта със семейството на Йън Картър, който притежаваше красива къща в предградията на Кейптаун; най-привлекателното нещо от къщата за мен (може би е разбираемо) беше огромната баня и аз преседях чудесен половин час в нея, стараейки се да попия достатъчно аромати и соли, които да ми стигнат през следващите шест-седем месеца. Вечерята беше фантастична: няма да забравя миризмата на печено месо и зеленчуци; нищо не ми е било толкова вкусно. Върнаха ме обратно на яхтата и един от компанията се оказа електротехник, който се опита да поправи алармената система за отклонение от курса. Откри някаква повреда и смени една част, но нямах инструкции за ремонт на тези сложни прибори и техникът трябваше да се признае за победен.

Бях си легнала и тъкмо заспивах, когато чух, че някой ме вика от кея. Излязох и видях един възрастен холандец, с когото бях разговаряла. Беше се натоварил с най-различни неща, които сметнал, че могат да ми бъдат полезни: торба с портокали, стар атлас, малък ръчен компас, термос, джобно фенерче, бутилка бира, надуваема възглавница и две бутилки вино. Бях много трогната от щедростта му и от факта, че си е направил труда да ми донесе всичко това. Той се отдалечи по кея щастлив и изчезна в тъмнината. Доволна, но озадачена се върнах в койката си и започнах да се чудя какво го е накарало да дойде толкова късно през нощта и да ми донесе всичките тези неща. Има хора по света, които стигат до крайности в желанието си да помогнат; може би така те се свързват по свой начин с едно странно и дръзко приключение като моето. Чувствувах какво е означавало за него да ми даде тези съкровища, които при авария ще са ми най-необходими. Прибавих термоса, надуваемата възглавница и ръчния компас към аварийната си екипировка и често си спомнях какво вълнение и задоволство бяха изписани на лицето на холандеца, когато ги вадеше едно по едно от торбата си.

Събудих се бодра рано сутринта във вторник и заминах светкавично за града с Алкокови, за да си купя пресни плодове и зеленчуци. Върнах се и докато чаках да ми доставят обещаните резервни части за авторулевото устройство, смених запасите си от вода, тъй като за сравнително късо време в нея се завъждаха водорасли. По-рано бях открила теч от единия главен танк и притегнах шланга и съединението му. Щеше да е истинско нещастие, ако водата ми изтечеше; имах 75 галона резерва, но това щеше да ме принуди да събирам вода всеки път, когато завали.

Току-що бях свършила с измиването на палубата и почистването, когато дойдоха новите оси; бързо монтирах устройството. Не знаех как да благодаря на хората, които работиха толкова напрегнато, за да ги направят.

Накрая щях да се изложа, тъй като бях забравила, че преди да напусна Кейптаун, трябваше да мина през митницата. Добре че ми напомниха навреме и посетих различните канцеларии, за да извърша необходимите формалности. Отбих се на връщане и в яхтклуба да благодаря за гостоприемството. Най-сетне бях вече на борда, обзета от нетърпение да отплавам. Но когато този момент дойде, се оказа, че не е толкова лесно да се измъкна от стоянката: ударих се в един кол и се зачудих как ли се е справил Роб с „Грейт Бритън II“, когато е бил тук.

След много теглене и бутане, и помощ от брега завъртяхме носа и преминах на милиметри край предния понтон. Вече бях на чисто и бавно излизах от пристанището на двигател, лавирайки между лодките и яхтите. Със сълзи в очите махах на хората, които ми помогнаха толкова много. Техните викове за довиждане и за щастливо плаване бяха удавени от високоговорителите на яхтклуба и от сирените на лодките, край които минавах. Докато се отдалечавах, чувствавах облекчение, а не страх от мисълта за следващите четири и половина месеца в Ревящите четиридесетградусови ширини — облекчение, защото отново бях на път и плаването отново беше реалност.

Х. В РЕВЯЩИТЕ ЧЕТИРИДЕСЕТГРАДУСОВИ ШИРИНИ

Когато напуснах пристанището, вятърът вече духаше силно. Облякох непромокаемите дрехи, вдигнах стаксел номер две и рифовах грота. Бях заета с настройката на ветрилата, когато изведнъж се сетих, че не съм погледнала от коя страна на входния буй трябва да мина. Втурнах се в кабината и погледнах картата; за мой ужас видях, че минавам откъм опасната страна. Сърцето ми отиде в петите, докато чаках скалите да разпорят дъното на „Крусейдър“, но, изглежда, имаше достатъчно дълбока вода и яхтата гладко се плъзгаше по накъдрената повърхност на залива. За остров Робен обаче знаех със сигурност от коя страна да мина — по-късата, което ми спести около пет мили.

Легнах на курс да заобиколя Сий пойнт и започнах да се движа с добра скорост. Но силният вятър, който хванах веднага след излизането от пристанището, започна да стихва и на около миля в открито море направо изчезна. Към три часа следобед бях вече в пълно безветрие; предстоеше ми да преживея двете най-досадни и изтощителни денонощия в цялото плаване. Вятърът ту се появяваше, ту изчезваше по най-отвратителен начин; изминавах няколко мили, след това губех вятъра и течението ме отнасяше обратно. Това място бе известно с бурите си, а за мен не отпускате и два постоянни бала! Мислех си, че планината Тейбъл никога няма да се скрие от погледа ми. Двадесет часа след като излязох от пристанището, бях само на двайсет мили западно от бреговете фарове, заобиколена от светлините на множество кораби. Изпих безброй чаши какао и слушах касетите си. Беше почти невъзможно да се спи в такава близост до сушата и с толкова малко вятър, който по всякакъв начин се опитваше да ме запокити върху скалите.

23 ноември (76-и ден)

Включих УКВ-то си и за моя изненада чух Кейптаун-радио да ме вика. Имах съобщение, че очаквали „Кондор“ в Окланд в четвъртък, а „Грейт Бритън II“ — на следващия ден. Бих предпочела да ги съобщят в обратния ред, но въпреки това новината беше чудесна. Тя означаваше, че скоро отново ще мога да говоря с Роб. Как ли ще се смае!

Бях изненадана колко лесно възвърнах рутината си: скоро се чувствавах тъй, сякаш никога не съм се отбивала в Кейптаун. Както винаги с нетърпение бързах да се отдалеча от сушата, но при тези безнадеждни ветрове преходът ми беше нулев и просто се изтощавах с ненужни смени на ветрилата. Къде бяха прословутите щормове?

Когато вятърът най-сетне се появи, той моментално строши едно от новите кормилни пера на авторулевото устройство. Не можех да повярвам на очите си, толкова се разстроих, че можех да се разрева. Как може перото да се счупи толкова лесно? В края на краищата вятърът не беше **толкова** силен. За момент си помислих да се върна в Кейптаун, но после разсъдих, че връщането ще означава осем-деветдневно забавяне. А то би могло да ми струва доброто време край Хорн, където вместо късното лято щеше да ме очаква вече есен, а бог ми е свидетел — и така бях закъсняла. Не можех да се бавя повече и реших твърдо да продължа. Имах още две резервни кормилни пера плюс едно старо, което бях скъсила. Реших да рискувам и се надявах, че каквито и странни фактори да са допринесли за счупването (удар във вълна при неподходящ ъгъл, скрита пукнатина в метала), те няма да се повторят отново. Реших също така да телеграфирам на „Сейломат“ в Швеция да ги попитам дали ще могат да изпратят още едно перо, което да получа при следващата среща край Тасмания. Освен това имам и счупеното перо за ремонт. После проклетият фал отново се оплете и накрая след всичко бях така изморена, че нямаш сили дори да си сваля ботушите, преди да легна.

По-късно на 25-и добавих в дневника си:

Препрочетох отново всичките писма и дневника на Роб за трети път. Писмата ми дават много кураж и ако

някога се почувствувам безсилна, просто ще ги прочета пак! Изглежда, доста хора са окачили карти на света по стените си и маркират моя път, така че заради тях трябва да вървя напред. Сега ще изпия чаша какао и ще си лягам — часът е 8,30 вечерта; нагласих будилника за полунощ, за да се обадя на Роб. Правя си сметка, че ако това перо изтрае седмица и нещо и останалите — приблизително толкова, и после ако мога да ги ремонтирам с новите си запаси болтове, би трябвало да ми стигнат до срещата в Тасмания, особено ако и самата аз управлявам при лошо време. Само да не бях толкова нервна. Предполагам, че се дължи на мисълта за Ревящите четиридесет.

След три дни още не бях много далеч от Кейптаун, но поне бях отминала Агуляшовата плитчина, която е причинила на Чей толкова ужасни преживявания при първия му опит да обиколи сам света. Той бил с малка яхта (с двоен кил), напълно неподходяща за плаването, и когато преминавал през Агуляшовата плитчина, яхтата му била събаряна на борд единайсет пъти. Няма друг избор, освен да се откаже, а това несъмнено е било страхотно разочарование. Дори и при втория си опит, вече с „Бритиш стийл“, той бил нападен от щормове и шквалове точно на това място, което се отнасяше към мен така мило. Нямах основание да се оплаквам.

Следващата сутрин, на 26 ноември, в дневника ми е записано:

Говорих с Роб! Включих радиото малко преди полунощ (според уговорката) и Кейптаун-радио вече ме викаше. Свързаха ме веднага и ето го — моя мил и обичен Роб! Гласът му звучеше малко приглушено, сякаш говореше от раковина, но беше доста силен.

Етапът до Окланд бил фантастичен, по-бърз, отколкото се надявал. Не бил получил писмата ми още, но ги очаквал всеки ден. Умирал да чуе подробностите, но, разбира се, за мен бе по-интересно той да говори!

Бъбрихме 27 минути. Беше чудесно, че се чухме. Преди пристигането в Нова Зеландия целият му екипаж се

занимавал със съчиняването на анекдоти как на кея ще го чакат разгневените ми роднини с ловни пушки в ръце; беше доста притеснен от срещата си с тях. Каза ми също, че откакто са отплавали от Англия, досега са имали само един щорм! Невероятно! Това ме кара да се чувствавам неизмеримо по-добре.

След разговора с Роб пътят до дома изглеждаше вече много по-кратък. Бях на около 7000 мили от него, но той щеше да остане в Окланд един месец и мислех, че за това време ще съкратя разстоянието с около 3500 мили. Нещо повече, аз нямаше да се отбивам в Окланд, което щеше да ми даде възможност да прибавя още 500 мили. От друга страна, щях да изгубя предимството си в южните ширини, защото моят курс щеше да е по-на север и по-дълъг от курса, който следват състезателните яхти. Роб още веднъж ме предупреди по радиото за опасността от съкращаването на разстоянията, като се плава по-на юг, близо до големия кръг (ортодромията). Каза ми, че по този маршрут било прекалено студено, изисквало се много тежка работа и изобщо било опасно за самотен ветроходец. Най-голямата опасност бяха ледът и айсбергите. На състезателните яхти те могат да бъдат забелязани, тъй като екипажите са големи, но за сам човек опасността е огромна. Макар че исках да заобиколя Хорн колкото се може по-скоро, щеше да е опасно да си усложнявам пътя с айсберги — при положение, че бих издържала температурите под нулата и обледенената, покрита със сняг палуба. Разликата между моя предполагаем маршрут и пътя на мнозинството състезателни яхти от Кейптаун до Хорн (включително и отклонението им до Окланд) бе над 2000 мили, но нищо не можеше да се направи — трябваше да се придържам към моя по-дълъг маршрут и да се надявам, че няма да има айсберги по-на север от 48° — средната им лятна граница. Никога не бях виждала айсберг, но и не горях от желание да видя!

27 ноември (80-и ден)

Пет дни, откакто съм отплавала от Кейптаун, а вятърът е все още променлив. Легнала съм на курс югоизток, към най-южната точка на планирания ми маршрут, където се надявам да намеря по-постоянни ветрове.

Управлявах яхтата няколко часа снощи и отново тази сутрин, но докато скоростта е в пределите на шест възла, предполагам, че авторулевото устройство ще издържи. Мразя да управлявам ръчно и сега знам, че това е една от основните причини за безпокойството ми. Перспективата да се наложи да управлявам по девет-десет часа на денонощие е ужасяваща и безкрайно отегчителна.

28 ноември, шест часът следобед (81-ви ден)

Ту управлявам, ту спирам — цял ден, а междувременно чета лoцията на Антарктида. Колко интересна книга! Не само дава информация за местното лошо време, което трябва да очакваш, но има писано много и за птици, риби, водорасли и т.н. Освен това по психологични причини изрових отново книгите на Робин Нокс-Джонстън и на Чичестър и сега чета какво са написали за тази част на океана. Намирам, че е от полза да чета за техните неприятности. „Крусейдър“ се клати доста тежко; чашата ми с шери се изля направо на пода, та се наложи да си сипвам още.

В 11,30 вечерта записах:

В осем вечерта вятърът достигна щормова сила и оттогава съм или на щурвала, или сменям ветрила. В един момент, като отивах на носа да вдигна щормовия стаксел,

яхтата изведнъж зави през кърма и докато хвана отново щурвала, за да я върна обратно на курса, тя така беше качила към вятъра, че не щеше да се подчинява изобщо. Вятърът вече виеше и бях сигурна, че нещо ще се строши. Завъртях щурвала на борд, откачих авторулевото устройство и се втурнах напред да свалям грота. Когато ветрилото слезе наполовина, то се уви около мачтата и се залепи като с лепило. Прибягах до кокпита и завъртях щурвала в обратна посока, за да направя отново завой през кърма и да освободя грота от мачтата. Трикът успя; свалих грота бързо и го привързах към гика. Не исках да остана на дрейф без нито едно ветрило, тъй като вълните бяха вече много големи, затова вдигнах щормовия стаксел (с размери на голяма покривка за маса) и отново се спуснах по вятъра. Какво изпълнение!

Следващия следобед записах:

Най-сетне вятърът стихва. В 23,00 часа миналата нощ барометърът започна да се качва от 1008 милибара и тази сутрин достигна 1023. Воят на вятъра продължи цялата нощ и не можах да спя до около 05,00 часа, макар че на няколко пъти задрямвах. Изпитах огромно облекчение, когато разбрах, че не е необходимо да управлявам по време на щорм; със силно натегнат шкот на щормовия стаксел „Крусейдър“ чудесно бягаше по курса си пред вятъра без помощта на сейломата. Рано тази сутрин си приготвих голяма закуска от пържени картофи, яйца и макар че се чувствах малко неразположена, навярно от умора — изядох я и си легнах. Преди два часа вятърът и морето започнаха да се успокояват. През нощта трябваше да пресека 40-ия паралел, но при този фордевинд, който ме тласкаше на север, вероятно съм отново някъде около 39-ия.

Неочаквано студено е. Преоблякох се в полярния костюм с долна фланела, гащеризон, чорапи и подплатени

с вълна пантофи. Чувствувам се много удобно. Навън е съвсем мрачно. Сиво развълнувано море, сиво небе и по някой странствуващ албатрос, реещ се между вълните.

Бях много озадачена предния ден, когато забелязах, че барометърът се е качил с още три милибара. По-късно открих причината: чуках го с главата си. Той бе окачен над вратата към салона и си мислех, че е на безопасно място, но навярно съм по-висока, отколкото съм предполагала.

Всеки път, като погледна към салона, ми се изпречва голямата снежнобяла коледна торта с марципанови фигури, която ми дадоха от вестник „Аргъс“ в Кейптаун. Чудя се какво да я правя: твърде голяма е, за да влезе в някой шкаф, прекалено хубава е, за да я изхвърля, но ако не я преместя, ще свърши в санините. Отгоре е украсена с голяма джинджифилова къща, която ми напомня книжките с картинки от детството ми. Мисля за Коледа да си отрежа едно парче заедно с къщата, а останалото да пожертвувам. Във всеки случай за птиците ще бъде угощение.

Два дни поради облачното небе не можах да сменя нито едно слънце, но всъщност това не беше важно. Наоколо нямаше нищо, в което да се блъсна. Сега, след като знаех, че наблизо няма острови и кораби, спрях да се опасявам от непредвидени срещи.

На другата сутрин след закуска реших все пак да се опитам да сменя слънцето. Измерването на височината на слънцето от яхта в тежко вълнение е доста забавна гледка. Не само трябва да държиш секстанта с две ръце, да пазиш огледалата му от пръските, същевременно да се държиш здраво, но трябва още и да разбереш дали хоризонтът е хоризонт, дали не се вираш в някоя вълна на двайсетина ярда. Когато гледаш през окуляра, е изключително трудно да си изясниш това, особено като се има предвид, че разполагаш с около секунда, за да вземеш решение. Цялата работа се усложнява от необходимостта да записваш показанията на къс хартия в силния

вятър, да стискаш молива в зъбите си, да държиш хронометъра и да засичаш времето по него! Снех пет височини и се почувствувах доста доволна от себе си.

След това сложих местата на картата и за мое разочарование стана ясно, че денонощните ми преходи далеч не са били толкова добри, колкото си мислех. Сигурно течението още работеше срещу мен. С досада открих, че съм се отклонила на север. Това отчасти можеше да се очаква, но не съм допускала, че ще бъде чак на $38^{\circ}51'$. За късмет вятърът беше отслабнал и се беше стабилизирил, така че можех да поддържам лесно курса си на югоизток. Скоростта беше добра, но твърде голяма за авторулевото устройство. За да не се повреди, го откачих и се настаних зад щурвала. Бях се приготвила да управлявам през останалата част на деня, но забелязах, че „Крусейдър“ се справя много добре и сама. Бях забравила, че това е най-добрата ѝ балансировка: с рифован грот, работна геноа и малък стаксел. Целия ден тя с удоволствие атакуваше високите вълни със скорост седем възла, от време на време биваше отхвърляна от някоя по-голяма вълна, но винаги се връщаше на курса сама; не пипнах щурвала нито веднъж. Това бе много окуражително, тъй като означаваше, че дори авторулевото устройство да се строшеше, щях да имам почивки при управлението на яхтата.

Времето беше почти такова, каквото очаквах: внезапни щормове, продължаващи по няколко дни, а след това затишие, което оставяше „Крусейдър“ да се мъчи като умираща птица в мазните мъртви вълни. Роб ми бе дал няколко добри урока за времето в този район и аз знаех, че в момента то се определяше от депресии, които се движеха успоредно на курса ми, южно от мен. Тези депресии следват добре познат път от запад, преминават с рев огромните пусти пространства над океана, без да има късче земя, която да им се изпречи. Този безкраен циркулиращ поток от силни ветрове и промените в посоката им създават феноменални чудати вълни — така наречените „сиви бради“, както са им казвали моряците от старите ветроходи. Не смеех дори да си помисля за описанията им в техните разкази. В чудесната си книги „По пътя на клиперите“ Франсис Чичестър описва случки със старите клипери, от които може да ти настръхне косата; има и фантастични истории за гигантски октоподи, които се издигали от морето и повличали към дълбините цели кораби...

За щастие моето въображение стигаше до октоподи, дълги до няколко инча, но мисълта за вълни, достатъчно големи, за да потопят кораб, ме тревожеше, както показва и дневникът ми на първи декември:

След като вдигнах отново рифования грот, седях дълго до щурвала, гледах как яхтата върви и си мислех: откъм левия борд е слънцето, а откъм десния лежат белите мечки, бррррр! (Разбира се, тях ги няма, но обстановката е такава, сякаш трябва да ги има.) Целия ден се мъча да свикна с безпокойството си, но няма нищо за чудене. Хората говорят за „сиви бради“, необикновени вълни и прочее, и зад всяко „зайче“ очаквам да се е затаила вълна, висока една миля! В момента имам 20-футово мъртво вълнение. Но трябва да продължавам, дори и старият Нептун да ми нареди да се измитам. Това е част от сделката за плаването, що се отнася до моята сигурност; за това става дума и, разбира се, ставам неспокойна, щом си помисля за ужасните неща, които могат да се случат. Но седнала зад щурвала, наблюдавайки как „Крусейдър“ тъче през вълните, се утешавам; яхтата е като коркова тапа и стига да има здрави бордове и достатъчно празни обеми в корпуса, ще продължи да плава, дори и да се преобърне нагоре с кила. Мачтата е най-уязвимата ѝ част, очевидно ще трябва да се мъча да не се преобръщам.

При препрочитането записаното по-горе звучи лекомислено, но наивността е моята защита срещу мрачното настроение. Скъпи Роб, как бих искала вече да съм на път към дома. Ти каза, че не бива да се тревожа за скоростта, а просто да се движа напред. О'кей, наистина ще се опитам да си вървя просто напред при следващата десетбалова буря.

Днешният ми нов разговор с Роб беше някак си странен. Беше достатъчно близо, за да се свържем по радиото, но не и достатъчно близо, за да ми помогне — можеше само да ми даде кураж и морална подкрепа.

Няколкото разговора с него, докато той е в Окланд, силно промениха душевното ми състояние; той ми помогна да се страхувам по-малко от времето и въобще повиши самочувствието ми въпреки непрекъснатите щормове, които ме връхлитаха. Всъщност сега предпочитам тези щормове пред леките и дразнещи променливи ветрове в тропиците.

Благодарение на разговорите с Роб дните ми минаваха бързо; но те имаха далеч по-голямо значение от това, че ми помагаша да не забелязвам как тече времето.

Местното време в Нова Зеландия е с осем часа пред моето, затова трябва да бъде по-разсъдителна в избора си на времето за радиовръзки, иначе горкият Роб ще трябва да става от леглото в ранни зори. Разбира се, за да му бъде удобно, аз трябва да ставам в ранните часове, но тъй като нощните ставания при мен са обичайни, това няма значение.

7 декември (90-и ден)

Тъй невероятно красив е днешният ден: излязла съм на палубата, седя на слънце и се радвам на времето, което южните ширини ми отпуснаха. През последните три дни нямаше силен вятър, морето е почти гладко, изчезнало е дори и мъртвото вълнение. Имам лек бриз от изток, което означава, че вървя бейдевинд с курс югоизток.

Две неща ме озадачиха тази сутрин. Първото беше дългите ивици пяна във водата — човек можеше да помисли, че наскоро е минал кораб, което е малко допустимо. Второто е, че както изглежда, преходът ми от обяд до обяд е надхвърлил 200 мили, нещо невероятно, тъй като означава, че съм имала средна скорост почти девет възла през цялото време, а тя сигурно е била около седемте възла. Може би допълнителните мили се дължат на

течение. Проверях отново и отново резултатите от утринните си наблюдения, сигурна съм, че са точни, но едва при обедните астрономически наблюдения ще науча колко точно съм изминала. Предполагам, че е възможно да има течение със скорост два възла. Мога само да заключа, че това е така. Може би Роб ще ми каже, като му се обадя утре.

Около яхтата кръжат пет различни вида птици; един сив дребосък заплашва да кацне на върха на мачтата, но още не е посмял; горкичкият, Южният океан не е най-подходящото място за теб, щом се изморяваш толкова лесно!

Килватерната струя е права линия от мехурчета, която се изнизва в далечината, а „Крусейдър“, леко накренена под цялата си ветрилна площ, отброява милите със стабилната скорост от шест възла. Въздухът е хладен, водата е студена, но слънцето там, където седя, в кокпита, е достатъчно силно, за да изгоря. В главата ми се въртят глупави съмнения, че не се намирам тук, а някъде в тропиците. Търся характерните белези, които да потвърдят фактите, но не ги откривам. До мен е секстантът и смятам да уточня местоположението си на обяд.

Характерните белези се появиха вкупом на осми декември, следващия ден, когато отново духна с щормова сила. Бях откачила авторулевото устройство следобед, защото „Крусейдър“ щастливо се справяше сама, но към 11 часа вечерта станах от леглото, за да го закача отново и да взема под контрол лудешкия курс, който яхтата следваше. Към два часа след полунощ вятърът достигна 40 възла; смених курса така, че да идва бакщяг. Беше далеч по-удобен, отколкото на халфвинд; с вдигнат стаксел номер две правех шест възла, а това означаваше още един добър денонощен преход, макар и в по-южна посока, отколкото бих желала.

Пътят ми, начертан върху картата, криволичеше с тези ветрове, но южните ширини ми даваха достатъчно компенсаци. Въпреки всичко трябваше да съм по-малко оптимистка и по-подозрителна към

преходите си, но там, на хиляди мили от сушата, не се тревожех за навигацията, а бях само малко озадачена от продължаващото несъгласие между разстоянията, получени от моите астрономически наблюдения, и показанията на автоматичния лаг. Знаех, че наблюденията ми трябва да са верни, тъй като бях улучила Канарите и Кейптаун, но все пак сигурно вършех **нещо** неправилно. Бях уверена, че Роб ще може да го открие.

10 декември (93-и ден)

Цял ден силата на вятъра бе седем бала, а барометърът пада непрекъснато. Дали това не се дължи на слизането ми на юг, по-близо до депресиите? Движението на яхтата е ужасно. Тя се клати тежко, невъзможно е човек да се отпусне в каквото и да е положение. Това в добавка към падащия барометър ми докара малка лична депресия. Следобед лежах в койката си и довършвах една книга, чийто край много ме натъжи — нещо, което рядко ми се случва. Неочаквано са зададох въпроса какво, по дяволите, правя тук, вместо да съм при Роб. След още малко мрачни мисли и малко сълзи изскочих от койката, сварих си чаша чай и прочетох страница-две от книгата на Чичестър, за да си припомня, че пътят не е постлан само с рози.

12 декември, 15,30 часът (95-и ден)

„Крусейдър“ се поклаща по вълните като дебела дама след буйно парти, подветреният релинг е под водата, а от време на време вълната се качва на палубата. Преди малко всичко, което виждах през илюминатора на кабината, бе зелена вода, доста от която намери път към врата ми. Тези илюминатори могат да издържат на пръски и дъжд

известно време, без да текат много, но не и на потапяне. Вода протече и през кокпита, но отново не мога да видя откъде точно. Досадно е, макар че изпомпването е лесно. Готвенето е истинска акробатика; нищо не стои там, където е поставено, независимо колко добре е укрепено. Когато се храня, с едната ръка държа чашата, с другата поднасям храна към устата си, с третата държа чинията, а с останалите се придържам към седалката. Тренирам за октопод. Въпреки всичко се чувствам доста жизнерадостна и философски настроена към начина си на живот; предполагам, че вече съм свикнала с него и точно това ми трябва.

13 декември (96-и ден)

Каква адска нощ! Вятърът отново достигна щормова сила, но посоката му е халфвинд и „Крусейдър“ се мята като коркова тапа. Няколко пъти се будих в уплаха, след като вълните се разбиваха в борда и обливаха яхтата, а потоци вода се стичаха в кокпита; трябваше да изпомпвам непрекъснато. Мислех, че съм спряла повечето от течовете, но водата продължава да влиза. Въпреки решението да не се тревожа, лежа напрегната в койката, чакам разбиването на следващата голяма вълна и се чудя дали няма да смаже авторулевото устройство.

14 декември (97-и ден)

Каква пълна глупачка съм!!! Обадих се на Роб тази сутрин и му обясних разногласията между лага и изчисленията ми и стана ясно, че правя страхотна грешка. Вместо да измервам разстоянията по скалата отстрани на

картата, съм ги мерила по скалата отдолу! Роб веднага го откри; предполагам, че всеки друг би решил този проблем, но не и аз.

Ето как се обяснява феноменалното течение от два възла, което прибавяше допълнително по около четирийсет мили на ден. Добре ми беше, докато се заблуждавах. Трябваше да се смея над себе си — великата навигаторка! Чудо е, че успях да стигна дотук... И все пак, макар и глупачка, щом съм успяла да стигна дотук, може би ще оцелея и до края на цялото плаване.

От обаждането на Роб досега прекарах почти цялата сутрин в опити да пресметна точното разстояние, което съм проплавала. Излиза около 10 573 мили при среден денонощен преход 113,4 мили (така си мисля). В момента се чувствавам доста изтерзана.

XI. САМОТНА КОЛЕДА

Времето продължи да е студено и досадно влажно. Малко след полунощ на 18-и станах от сън и се опитах да се обадя на родителите си в Нова Зеландия. За нещастие Кейптаун-радио не ме чуваше, макар аз добре да чувах как ме вика. Духаше силно и се тревожех за авторулевото устройство. Наистина то се справяше великолепно, но си имаше предел, до който можех да очаквам да издържи. Целия вчерашен ден трябваше да управлявам на ръка, но успях да се улесня, като монтирах аварийния румпел. Това означава, че не се налагаше да управлявам от откритата кърмова част на кокпита. С помощта на система от блокове и талии, доведена до входния люк, можех да променям курса, без да напускам кабината. Дори и при попътен вятър „Крусейдър“ оставаше за дълго на курса си, а когато излизаше от него, достатъчно бе да дръпна румпела, за да я върна.

Когато най-сетне получих телефонна връзка с Нова Зеландия, чуваемостта бе толкова лоша, че минаха пет минути, преди да разбера, че гласът, който чувах, принадлежи на мама! Роб прекарал тези дни с родителите ми, но в момента бил заедно с брат ми и баща ми в кръчмата. Изкрещях в телефона, че ще се обадя отново вечерта, но не разбрах дали мама ме чу. Докато вляза отново във връзка, часът вече беше три след полунощ. Чуваемостта отново бе лоша, но Роб и аз успяхме да си зададем нашите обичайни въпроси и да уговорим нов график за връзките през следващите дни.

Докато чаках реда си за радиото, използвах времето да направя ново перо за авторуля от вече строшените. (Преди няколко дни се бе случило още едно.) Усилията да върша това и да се стремя да не бъда изхвърлена от единия борд на яхтата към другия ме съсипваха.

Следващата сутрин записах в дневника си:

Не можах да реша какво да закуся тази сутрин и затова си сготвих обяд: ризото от лук, грах и бекон —

хубаво, но малко пресолено. Успях да отпия глътка чай, преди чашата да отхвъркне на пода. Добре е, че не се поддавам на яростни изблици, иначе досега да съм полудяла. Но въпреки това, трябва да си призная, че по някоя и друга мръсна дума успява да изскочи от устата ми.

Крайностите на времето ме подтикнаха към потрезво мислене. Анализирах държането на авторулевото устройство. Изглежда, че скоростта не е единственият фактор, който допринася за аварията, във всеки случай не повече от лошото време и определени курсове на плаване. Причината е в комбинацията на трите фактора в един-единствен миг. Тоест, ако мога да управлявам ръчно яхтата, когато има изгледи тези условия да се съчетаят, бих могла да предотвратя случванията. Но явно е невъзможно да управлявам през цялото време.

Вече бях карала при тези условия цял ден, като оставях сейломата да ме смени през нощта, уповавайки се на късмета си. Във всеки случай чувствах се сигурна, че ще успея да стигна до Тасмания, преди да са свършили всичките ми резервни части.

На 20-и декември, 103-ия ден, времето се влоши. Вятърът със силен вой в такелаж нахлу в щурманската и салона, въпреки усилията ми да го заглуша с магнетофона. Намалих ветрилата до щормови стаксел, натегнат отново плоско. Така скоростта се намаляваше и сейломатът можеше да държи курса бакцаг. Цялата нощ прекарах в койката, облечена в непромокаемо облекло, готова да изскоча на палубата всеки момент, ако нещо се случи.

Нещо наистина се случи — в 12 часа на следващия ден — и то бе драматично. Претърпях нокдаун. Канех се да излизам на палубата и точно бях отворила люка, когато една вълна с невероятен рев се разпука над кокпита. Водата затръшна със сила вратичките в лицето ми; можах да почувствувам напора ѝ върху тях. Част от водата си проби път по ръбовете на люка и се изля в щурманската. Аз висях на една от дръжките и изведнъж осъзнах, че яхтата лежи на едната си страна. Минаха секунди, докато си казах: „Хайде, «Крусейдър», изправи се!“; след малко, олюлявайки се, тя се изправи. Блъснах

вратичката и видях кокпита — пълен догоре, спасителният сал, макар и завързан, плаваше. Водата се стичаше навсякъде и след първоначалното объркване си казах на глас: „Върни я на курса!“ Но преди да успея да стигна щурвала, друга вълна забуча откъм кърмата. Вместо да се разчупи над яхтата, тя повдигна „Крусейдър“ и я понесе със страхотна скорост. Помислих си: „Тя сърфира. Значи е неуправляема“, но преди да направя каквото и да е, вълната отмина и „Крусейдър“ рязко застина в шумящата пенлива водна маса. Хванах щурвала и завъртях кърмата към вълните.

Знаех, че яхтата се пълнеше с вода, но с изумление видях, че авторулят все още работеше, затова се втурнах в кабината и вдигнах пайолите от пода. Имаше много вода, но все още не бе стигнала до равнището на двигателя и аз запомпих с ожесточение, докато сантините почти не се изпразниха. След това изскочих на палубата да видя дали няма никакви повреди. Бензиновият резервоар се бе отвързал от транеца и бензинът се беше разлял навсякъде. Някои от тиковите скари се бяха изпотрошили, други бяха изчезнали, съдържанието на чекмеджетата от левия борд бе разпиляно из кокпита. Ветрилата бяха привързани към леерите и за късмет само едно крайче от стаксела бе във водата. Завързах го и отидох да прегледам авторуля. Перото му беше все още там, но не работеше както трябва, защото голямо парче от него липсваше. Махнах и перото, и греблото и започнах да карам на ръка, но трябваше през няколко минути да слизам долу да проверявам сантините, които отново бавно се пълнеха. По време на тези паузи „Крусейдър“, изглежда, се справяше сама с управлението, затова хвърлях по един поглед на курса и оставах долу да оправям бъркотията.

След време барометърът започна да се вдига, но прекалено бързо и вятърът се усили още повече. Цялата яхта трепереше от вибрациите на щормовия стаксел, предавани върху мачтата, и от ударите на вълните върху корпуса. Имах уговорена връзка с Кейптаун-радио и сред виещия вятър и разбиващите се вълни започнах да го викам. За моя изненада се свързах бързо с Роб, но той бе така настинал, че надали разбрах и една негова дума. Накратко му разказах за нокдауна, но добавих, че държа положението в ръцете си. Той все така ме окуражаваше, макар че този път изглеждаше загрижен. След това смущенията станаха много силни и трябваше да прекратя разговора.

След радиовръзката пропълзях до койката си — беше ми студено, бях изплашена и потисната. След време почувствувах как вятърът стихва, затова излязох на палубата и започнах да монтирам ново кормилно перо на авторуля. Перото беше претърпяло такъв страхотен удар по време на нокдауна, че бе силно изкривено; необходими бяха три часа чукане, за да го освободя от оста му. Когато го смених, вече почти се беше стъмнило, но устройството все още не работеше както трябва. Отворих редуктора му, за да видя какво не е в ред, и открих, че един лост е излязъл от мястото си. Опитах се да го сменя, но движението на яхтата бе толкова рязко, ръцете ми — толкова уморени, а неудобството да лежа просната по корем — толкова изтощително, че изтървах зад борда две отвертки, един джобен фенер и най-накрая се отказах. Легнах си и оставих „Крусейдър“ да следва своя доста неточен курс пред нощта.

Следващата сутрин започна добре, но свърши зловещо. След като можех да виждам ясно, поправих авторуля за минута, но вдигането на стаксел номер две ми коства цяла вечност, тъй като чувствувах пълно безсилие — сигурно поради недохранване. Ако това наистина е било така, то е причината за един пропуск, който можеше да тури край на всичко. При закрепването на ветровото крило върху авторулевото устройство се опрях върху релинга за опора. Знаех, че той не е много стабилен, но не се страхувах, тъй като носех осигурителния си колан. Прегърнах мачтата на ветровото крило и добре че преди това я бях притегнала, тъй като тя ме предпази от падане в морето. Бях уплашена, но не съвсем. В края на краищата, помислих си, нямаше да е чак толкова страшно, защото носех колана си. Но като се обърнах назад, кръвта ми се смрази: бях забравила да закопчея колана за яхтата. Така се разтреперих, че преди да се заема с каквото и да е, слязох долу и си приготвих омлет от шест яйца.

Следващият удар този ден беше загубата на стаксел-фала. Вдигах ветрилото, когато шегелът се откачи и фалът полетя към върха на мачтата. Нямаше друг начин да го сваля, освен да се покатеря.

Вече беше 22 декември и настроението ми беше предколедно. Фалът ми беше необходим, но в момента не беше от жизнено значение; реших, че може да изчака предколедното ми къпане, което според мен

бе най-добрият начин да се сдобия с празнично настроение. Стоях съвсем гола и трепереща до камбуза, когато вятърът изведнъж се усили. Това ли ще ми е късметът, помислих си аз: „Нейъми Джеймс, самотна мореплавателка, предприела обиколка на света, е намерена замръзнала на борда, когато правела слънчеви бани в Южния океан. Яхтата по чудо се е завърнала в Дартмът...“ Всъщност трудно ще мина екватора замръзнала, помислих си, докато се мъчех да навлека полярния си костюм; после излязох да сменя геноата с по-малко ветрило.

Срещу 23-и изкарах още една бурна нощ, но не й обърнах внимание, тъй като на следващия ден вече можех да обърна картата, а на другата ѝ страна беше Австралия! Или поне част от нея. Макар че времето беше лошо, преходите ми бяха добри и вече бях на 2500 мили от Тасмания. През последните четири седмици бях изминала приблизително същото разстояние от Кейптаун дотук, така че вече бях по средата на пътя. Следобед на 23-и отворих бутилка червено вино, започнах нова книга и се чудех какво ли има в голямата кутия с етикет „Щастлива Коледа“, която Морийн беше оставила на борда.

Тази вечер записах в дневника си:

Открих, че ми се иска по цял ден да дъвча. Омръзнаха ми шоколадите и бонбоните, затова преминах на сухи бисквити. Те се ронят страхотно и навсякъде, спалният ми чувал е пълен с трохи. Това, че ги обичам, винаги е дразнело Роб, който не би хапнал суха бисквита даже ако от това зависи животът му. Поне няма да надебелея.

На Бъдни вечер времето беше сравнително тихо и ми даде възможност да сваля изпуснатия фал. Впрегнах се в осигурителния колан и започнах да се катеря по мачтата. Яхтата така се клатеше, че едва не се отказах, преди още да съм стигнала краспиците. След това погледнах нагоре и не ми се видя толкова високо, затова продължих, но се държах по-здраво. Вече бях изкачила три четвърти от мачтата, но трябваше да се насиля, за да продължа; представих си, че Чей и Роб ме наблюдават от носа и ме подтикват (смесица от присмех и

окуражаване). Чух Чей да казва на Роб: „Ако успее, ще се върне в Англия.“ Всяка стъпка нагоре изискваше мобилизация на цялата ми сила; няколко минути висях притисната към мачтата, люлеейки се с нея напред-назад, докато събера достатъчно воля за следващото стъпало. Когато стигнах до върха, вече ми беше прилошало. Протегнах се към блока, сграбчих края на фала и се засмъквах надолу, като на всяко стъпало се закопчавах с колана. Когато стигнах до палубата, пропълзах в кокпита и легнах за малко върху спасителния сал, за да се съвзема. Повече от час се бях катерила и слизала от мачтата. По-късно видях, че имам седем нови пришки по дланите и рани по ръцете и краката. Въпреки всичко това беше мой личен триумф и сама бях възхитена от себе си и от свършеното. Макар че горе не се бавих да се оглеждам, бях видяла как палубата на „Крусейдър“ се клати в облаци бяла пяна сред големи ивици красиво зелено, от онзи цвят, който можете да видите през лятото в дълбока вода край скалист бряг.

Поспах малко, за да си възвърна равновесието, и след това отново помислих за коледното чистене. Започнах с премитането и излъскването на салона. Бях пуснала радиото да свири високо през цялото време — хем да удави външния шум, хем да получа достатъчно настроение от коледните песни и музика. Радио Австралия се чуваше най-добре, макар че от време на време успявах да хвана и БиБиСи и исках да го слушам навръх Коледа, тъй като по молба на Роб щеше да има музикален поздрав за мен.

Въпреки всичко казано по-горе бях в лошо настроение, както показва следващият откъс от дневника ми:

Чета „Гръцкият ковчезник“ от Ървинг Стоун и навярно книгата или може би настъпващата Коледа със спомена за всичките ми близки ме накараха да изпадна в болезнена възбуда. Независимо от усилията ми да мисля само за хубавите неща, които ще правя, като се върна у дома, тези мисли често остават на заден план, изтласквани от страха, че преди това мога да намеря смъртта си. Казвам си, че ако внимавам и ако имам малко късмет, няма причини да предполагам, че морето ще ме погребее. Да се завърна невредима у дома при Роб е прекалено голяма

надежда, а да завърша успешно плаването — прекалено голямо постижение. Защо не се задоволих да бъда щурман на „Грейт Бритън II“ и сега да съм с него? Изглежда, при мен мерилото за всяко постижение се свързва пряко със страданието, необходимо, за да го постигна. Дали не се самозалъгвам, като се правя на колкото се може по-нещастна, за да си откупя безопасно плаване?

Фактът, че вече съм изминала една трета от пътя около света, би трябвало да ме окуражава донякъде, че и с другите две трети ще мога да се справя. Потенциалните опасности са: 1. падане зад борда; 2. разбиване на яхтата на някой бряг поради слаба навигация; 3. коработрушение в щорм; 4. сблъскване с нещо — кит, кораб, пън; 5. полудяване, което мисля, че е най-невероятно. Държа под контрол всичките тези неща и затова успехът или провалът зависят от метеорологичните условия. А щом притежавам достатъчно разум и моряшко умение, значи мога да опитам.

Предколедна тъга! За щастие беше още само Бъдни вечер, тъй че имах време за малко тъжно настроение, преди да се подготвя за празненствата на следващия ден. Тази нощ спях добре, вятърът се задържа постоянен и на сутринта се чувствавах доста жизнерадостна. .
Дневникът ми от тази сутрин:

Коледа. Първо отворих пакета на Морийн и намерих великолепно празнично меню. Супа от еленово месо във винен сос за начало. Цяло пиле в солен сос, което ще изпека с артишок и аспержи, после — плодове на манго. Освен това бутилка бяло немско вино, което сега се изстудява в кофата с лед (Южния океан). Имаше и книга с посвещение от Морийн и Чей. Ще им изпратя телеграма още днес.

Снощи минах без вечеря, за да си осигуря достатъчно място за пиршеството, а тази сутрин изях само една купичка каша.

На обяд се обадих на Роб и говорих с него за последен път, преди да отплава в следващия етап до Рио на другия ден. Нямахме, разбира се, да мога да го чуя, преди да пристигне там, може би най-рано след шест седмици. Не се разстроих, когато му казах довиждане този път, тъй като това ми припомни, че още един етап от плаването е завършил, и се приближавах към дома.

Светът ми се бе изгубил в мъглата с цвят на войнишко одеяло и макар че не ми беше чак толкова студено, все пак включих отоплителя на кабината (газов отоплител, който работи без пламък), за да развесели обстановката; запалих и две свещи. Докато се печеше вечерята ми, отворих подаръка на Джулиет, който отново се оказа книга и захаросана ябълка на клечка. Отворих и великолепната книга с антики, подарък от Роб. Той бе я оставил в Кейптаун със строго нареждане да не отварям пакета преди Коледа. Не можах да издържа да не я отворя и да видя какво е написал, но само хвърлих един поглед и я прибрах за Коледа. Обичам много, всякакви антики и оставяйки със завист книгата, ме досмеша, като си помислих, че Роб не знае какво го очаква!

В девет вечерта записах:

Толкова много ядох, че трябваше да почивам цял час. Отворих виното в три часа и бутилката е вече почти празна; странно, но съм напълно трезва. Без малко да рифовам докрай точно преди вечеря, но вятърът изведнъж спадна. Зарадвах се, не исках да си развалям коледната вечеря с нова смяна на ветрилата — днес вече два пъти го правих. Малко поплаках, когато чух музикалния поздрав на Роб по БиБиСи, вдигнах тост за Роб, за семейството ми, за Чей, Морийн и приятелите ни. Сега ще си лягам.

Когато се събудих на следващия ден, главата ми малко тежеше, но иначе се чувствах весела и подвижна. Измих си косата с малко сладка вода. О, какъв лукс е чистата копринена коса. Толкова ми беше добре, че дълго се гледах в ръчното си огледалце, което е всичко на

всичко два квадратни инча. Не можех хубаво да разгледам лицето си, но толкова по-добре, тъй като внимателното виране сигурно щеше да открие стари петна от масло, грес, мастило и други белези от дейността ми през миналите седмици. След това изведнъж се сетих, че ще се срещна с хора след по-малко от две седмици. По-добре да се погрижа да изглеждам по-представителна.

Дневникът ми е отбелязал приготовленията:

Започнах със серия от лосион, кремове и тоалетни млека и накрая се почувствувах отново човек. Не че лицето ми (или това, което можех да видя от него) изглежда много по-добре, но поне се чувствам по-добре. Всъщност не го пренебрегвам изцяло — не е вярно, че не се мия, защото все пак от време на време го правя. Но никога не мога да видя какво мия, тъй като тук има крещяща липса на огледала цял ръст. Кой ще е този, дето ще стои на студения мокър под и като се измие със студена хлъзгава солена вода, която отказва да се пени, накрая ще бъде безупречно чист! Не мога дори да вляза в банята, защото е пълна с трюмни помпи и най-различни пакети, пък и в нея няма вана. Освен това не си позволявам да използвам сладка вода за миене, да не говорим за газ за затоплянето ѝ.

Няколко дни по-късно седях на койката си следобед, когато се чу такъв отекващ звук, сякаш корпусът на „Крусейдър“ се бе блъснал в тухлена стена. Изскочих на палубата и погледнах борда в очакване да видя зееща дупка, но колкото и да бе чудно, нямаше нищо, никаква повреда, нямаше дори и одраскване. Първоначално си помислих, че трябва да е било някой кит или тежък дървен пън, но след това реших, че не е нито едното, нито другото, тъй като нямаше следи; накрая заключих, че трябва да е било вълна. Като видях, че курсът е непостоянен, погледнах към кърмата и видях, че кормилното перо на сейломата е изчезнало, беше останало само въженцето му. По гърба ми пробягаха тръпки. Бях останала само с едно резервно перо.

Вятърът се задържа умерен до слаб почти цяла седмица, старата година, изглежда, си отиваше доста тихо, но в последния ѝ ден времето

отново започна да се влошава. Искаше ми се да бъда в празнично настроение, но с щорм в открито море това трудно се удава. Изпих чаша южноафриканско вино, но ефектът беше нулев и затова върнах бутилката в кашона и реших вместо това да си опека малко хляб. Имах полуфабрикат, но или му сложих прекалено много вода, или пък твърде малко, или не го пекох достатъчно. Както и да е, резултатът имаше малко общо с нормалния хляб, въпреки че в крайна сметка си го изядох. Съвсем скоро след това ме заболя стомах.

Нова година дойде и си отиде незабелязана в обикновеното всекидневие в моя люлеещ се дом с всичките му шумове и неудобства. За късмет вятърът беше постоянен бейдевинд и можех да мина без авторулевото устройство. Този вятър означаваше и бързо плаване и успях да направя няколко добри денонощни прехода. Откъм австралийската част на картата видях, че съм на една линия с Пърт. Освен когато си мислех за срещата, рядко се сецах за местоположението си спрямо сушата; беше трудно съвместимо. Около мен имаше море и само море, а времето беше спряло. Би могло да съм тук от седмица или от три месеца. Нищо не показваше моето напредване, освен няколкото линии на картата.

Кейптаун-радио вече бе извън обхвата ми и в бъдеще щеше да ме слуша Уелингтън-радио. Чувах, че ме викат, и макар едва да ме разбираха, поне бях доволна, че родителите ми ще научават от станцията, че все още съм между живите.

На четвърти януари, 118-ия ден, видях невероятна гледка, която ме накара да се зачудя дали някой не е пуснал атомна бомба. Цялото небе представляваше светлинна маса, която се движеше на вълни и спирали, в искри и пламък, като че светът под хоризонта гореше. След като позяпах този спектакъл напълно объркана, бавно започнах да проумявам на какво съм свидетелка. В началото на плаването бях прочела книгата на Скот „Пътешествие до Антарктида“, в която той описваше явлението като „Аурора Аустралис“. Изрових книгата и открих, че то има нещо общо с южния магнитен полюс, но не разбрах какво точно. С облекчение узнах, че не става дума за края на света. След малко, хвърляйки последен поглед към хоризонта, с изненада видях още една светлина. Кораб, идващ от Антарктида!!! Погледнах отново и премигнах. Сега пък беше цяла флотилия! Бяха риболовни

кораби. Въобще не ми беше идвало наум, че в Антарктида има риболовни флотилии.

На обяд на 11 януари записах:

Неприятно. Разликата между показанията на двата ми секстанта е 34 минути. На кого да вярвам? Досега не бях използвала новия пластмасов секстант, но огледалата на моя „Сестрел“ са така потъмнели, че ще трябва да прибягна до него. Ще трябва да видя в книгите си как се проверяват секстантите и да открия грешката. Подозирам, че е в „Сестрела“.

На следващия ден влязох в радиовръзка с Нова Зеландия. Уелингтън-радио успя да приеме моето ЕТА и съобщението ми с молба за резервните части, които „Сейломат“ изпращаха за мен в Тасмания; срещата трябваше да се осъществи след три дни. Малко след това чрез Мелбърн-радио успях да говоря с „Хобарт мъркюри“ (местния вестник, който любезно се бе съгласил да организира всичко) и попитах дали са пристигнали резервните части. Новините бяха ужасни. Казаха ми, че частите се загубили и не могли да ги открият. Отлетели от Швеция, но нито една авиокомпания нямала сведения за пристигането им. Направили запитвания до всички междинни летища по разписанията, но нищо не се изяснило. Вече беше петък и би трябвало да са в Хобарт. Човекът от „Мъркюри“ беше толкова разтревожен, че ми стана жал за него. Помолих с лодката за срещата да ми пратят една 24-волтова дрелка, за да се опитам сама да поправам устройството.

На 14-и в четири часа следобед открих брега великолепно, без всякакво лутане. Бях удовлетворена, но и изненадана, тъй като използвах пластмасовия секстант, а после открих, че именно той е имал 34-минутна грешка.

Бяха ми съобщили името на лодката за срещата и името на нейния шкипер — Бърн Кътбърсън, обадох му се, но радиото и му дадох своето ЕТА. То бе на разсъмване на следващия ден. Вечерта вятърът духна със сила седем бала точно откъм остров Маатсүйкер, където трябваше да отида, а в полунощ стана ясно, че няма да успея за

срещата, както беше планирана. Обадих се отново на Бърн и му обясних положението, а той пък ми съобщи една чудесна новина: резервните части се намерили и били на борда му. Освен това ми каза, вместо да плавам към уговореното място, да се отправя към подветрената страна на острова, за да се срещнем там.

След ужасно тежко плаване най-сетне пристигнах до защитената страна на острова, сних ветрилата и останах на дрейф. Умирах за сън, тъй като на практика не бях спала последните две денонощия, затова проверих внимателно местоположението си спрямо сушата и си легнах.

Тъкмо се унасях, когато чух вик; помислих, че сънувам. Но не, чух още един вик, после друг и... още един. Втурнах се на палубата, уплашена, че виковете са предупреждение да не се блъсна в скалите, когато видях, че те идваха от рибарска лодка, застанала наблизо. Посрещнаха ме с дружни поздравления. Един от екипажа показваше омар, очевидно възнамеряваше да го хвърли на борда. „Съжалявам, но не обичам омари“, му казах аз с извинителен тон. Надявах се, че не са ме помислили за неблагодарница.

ХІІ. БУРИ И ПОВРЕДИ В ТАКЕЛАЖА

Рибарите бяха самата любезност; чули ме да говоря по радиото за срещата и дошли да видят дали нямам нужда от нещо. Дадох ми карта на южния бряг на Тасмания, която се оказа безценна, в добавък и риба, която ми хареса, а след това продължиха пътя си. Докато чаках, изслушах метеорологичната прогноза и научих, че над района е минал студен фронт, а се очаквал и друг след 12 часа. Барометърът падаше през целия ден и сега показваше депресия при 987 милибара. Не ме съдържаше да тръгна на път колкото се може по-скоро.

Точно тогава видях да приближава лодката, а като дойде близо, някой силно извика „хелоу“ — беше Бърн Кътбърсън. Шумът на вятъра не позволяваше да се чуем, затова той ми посочи с жест да го последвам и ме отведе в тихи води под някакъв малък остров. Още с пристигането той ми предаде резервните части за авторуля, пресни плодове, включително череши и грозде, малко масло, хляб, мляко и пощата ми! Като че ли отново беше Коледа! Но не можех да се бавя, тъй като времето ме плашеше, а трябваше да поправя щормовия стаксел, както и да монтирам кормилното перо на сейломата. Новото перо беше фантастично — много солидно и здраво, очевидно го бяха реконструирали. Сигурно повече нямаше да имам грижи с авторулевото устройство.

Още с тръгването ми след срещата вятърът връхлетя с диви пристъпи и едва можах да вдигна щормовия стаксел, който за съжаление намали скоростта. Знаех, че трябва да заобиколя най-източния край на Тасмания — на 45 мили от нос Пилар, преди да изляза отново на чиста вода.

До края на деня всичко вървеше добре, макар че много се тревожех от вида на небето. От край до край се простираха ивици и спирали в плътен сив цвят. Подобна картина досега не бях виждала. Барометърът бе застинал на зловещите 987 милибара.

Не можех да рискувам да спя, докато не отминех една група необозначени със светлини скали в открито море. Не беше

справедливо от страна на природата да разпилее тези малки глупави камъни на толкова неудобно място. Не ги видях, но предположих, че в тъмнината съм ги отминала, и тъй като бях много изморена, откачих сейломата и пуснах яхтата по вятъра със силно натегнат щормови стаксел с надеждата, че ще поспя малко. Непрекъснато връхлитаха шквалове и не исках да рискувам толкова скоро скъпоценното си ново кормилно перо.

В полунощ, облечена отново в непромокаемите си дрехи, се вирах в тъмнината, където трябваше да е сушата. Към два часа след полунощ „Крусейдър“ започна да глисира по вълните. Сложих си осигурителния колан и хвърлих последен поглед към барометъра. Преди час бе паднал с още два милибара, но сега отново се вдигаше. Изпомпих водата, затворих добре люковете и застанах на щурвала. Навън беше истински ад. Шумът бе оглушителен. Вятърът се втурваше на диви пориви през няколко секунди, въздухът бе изпълнен с летящи пръски, които на светлината на джобния фенер изглеждаха като дъжд. Крушката на компаса бе изгоряла и трябваше да държа фенерчето със зъби, за да следя курса. Назад или настрани не можех да видя нищо, пречеах ми дъждът и пръските.

След един час започнах да замръзвам и да треперя от страх. Струваше ми се, че мачтата ще рухне всеки момент; най-горната ракса на стаксела се бе отворила, това доведе до разхлабване на фала, който започна да вибрира, и трябваше да пропълзя по палубата, за да се опитам да го натегна. Вятърът се стовари върху мен веднага щом се изправих до мачтата и натиснах дръжката на лебедката. В предната част на палубата можех да почувствувам вибрациите на такелажата при всеки удар. „Крусейдър“ се носеше прекалено бързо и аз отчаяно обмислях как да намаля скоростта ѝ. Дойде ми наум, че можех да опитам със спуснатите зад кърмата въжета. Не вярвах, че това ще помогне, защото „Крусейдър“ беше голяма, но си казах, че независимо от съмненията, по-добре е да опитам. Първо взех два стаксел-шкота, свързах ги и ги прехвърлих през кърмата, като двата им края останаха на борда. Не настъпи никаква промяна, затова свързах още два шкота и дълго оранжево въже, много леко, но доста дебело. Беше закъсано на места, затова му навързах възли и също го изпратих зад борда. Ефектът беше мигновен. Всеки път, когато яхтата се опитваше да сърфира, въжетата я теглеха назад; излизайки на повърхността сред пяна и

пръски, те сякаш я спираха. Тя вече плаваше по вятъра без моя помощ, а скоростта падна до три-четири възла.

Сега, след като яхтата беше успокоена, слязох долу да изчисля местоположението си — половината от страха ми се дължеше на незнанието къде се намирам. Вятърът беше завъртял откъм югозапад и се страхувах, че може да ме хвърли на нос Пилар. Счислението показва, че съм на десет-петнайсет мили навътре от носа и ако вятърът не завъртеше още, щях да мина безпрепятствено, макар и само с няколко мили резерв. Беше много страшно.

Докато съм била навън, барометърът се качил до 1002 — огромен скок, който показваше невероятната сила на вятъра. Вече се съмнявах, затова отново излязох на палубата да огледам наоколо и за мое огромно облекчение видях сушата. Описанията от лоцията потвърждаваха, че базалтовите скали и островчетата със странни форми наоколо наистина бяха нос Пилар. Бях на около 15 мили от тях, така че ако вятърът не обърнеше от юг, щях да мина на безопасно разстояние. Почувствувах се много по-добре.

Когато слънцето изгря, картината стана доста внушителна. Черни шквалови облаци се носеха ниско над водата, а блестящи бели пухести облачета се тълпяха навред около мен. Въпреки пръските и периодичните шквалове видимостта беше великолепна. Отдалечените скали искряха на утринната светлина, а аз бях щастлива, че вятърът се запази постоянен и те си останаха далечна гледка.

В десет часа сутринта вятърът утихна, а в три следобед бях в пълно и вбесяващо безветрие. Все още виждах брега, но не му обръщах внимание, а вече мислех за следващата точка от сушата — протока Фово, между остров Стюарт и Южния остров на Нова Зеландия. Разстоянието дотам беше по-малко от 900 мили, а това означаваше осем денонощия плаване.

Студеният фронт бе последван веднага от гигантска област на високо налягане, която се задържа три седмици, като през първите три дни ми отпусна съвсем слаби ветрове, а после — устойчив северняк. Беше топло, с чудесни звездни нощи и за известно време успях да забравя щормовете и да се съсредоточа върху по-приятни неща.

Радиовръзките ми се подобриха и на третия ден след отплаването от Тасмания говорих с родителите си, с Фиона и Брендан и практически с всички останали от семейството. Очаквах обаждането ми, тъй като им бях пратила телеграма с точния час, в който ще позвъня. Освен разговора се чуваше много смях и бърборене, които ме накараха да се почувствувам отново у дома. Мама очевидно бе усъвършенствувала радиотехниката си, защото се чуваше ясно и точно, като изключим непрофесионалните изблици на смях. Баща ми довери, че не обича да говори по телефона, тъй като оглушавал и можел да пропусне нещо важно! Брендан и аз проведохме напълно непонятен разговор за китовете, бърбихме дълго и можехме да продължим до безкрайност, ако не ни беше прекъснала Фиона, която искаше да знае кога и къде ще мина покрай Нова Зеландия. За нещастие нашата къща бе на Северния остров и те нямаше да могат да ми помагат, докато плавам край Нова Зеландия.

Радвах се на топлото тихо време; можех да прекарвам повече време на палубата — голяма промяна в сравнение с последните два месеца. Отделях малко време за поправяне на ветрилата, а радиото ми бе неизменно настроено на вълните на Радио Австралия, предавания за чужбина. Това бе най-ясната англоезична станция в тези ширини и след като свикнах с акцента, открих, че програмите ѝ са много забавни.

Когато се обадих следващия път на семейството си, чух последните новини от „Уитбред“. Всички яхти бяха заобиколили Хорн и Роб беше начело! „Грейт Бритън II“ винаги вървеше добре в лошо време, затова се питах дали наистина условията са били лоши. Мама ми даде рецептата за палачинките, за която я бях помолила, а баща ми каза, че се тревожи от сушата и ниската цена на вълната.

Колкото повече наближавах Нова Зеландия, толкова повече се опасявах от мисълта, че трябва да мина през една теснина, която на картата изглеждаше като иглено ухо. На 200 мили от остров Стюарт взех решение.

Записах в дневника си:

След подробно изучаване и внимателно обмисляне на прочетеното в лоцията реших в крайна сметка да не

минавам през протока Фово. Причината? Страхливка съм. Изглежда прекалено опасно и не виждам защо да се пъхам между шамарите, след като не съм принудена — мога съвсем лесно да заобиколя остров Стюарт от юг. След случая около нос Пилар край Тасмания искам колкото е възможно да избягвам сушата и подветрените брегове. От навигационна гледна точка единствената слабост на този нов курс е, че ще ме отклони още на юг и ще трябва да внимавам за необозначени със светлини скали в открито море. И друго — най-голямото неудобство е, че няма да мога да предам писмото от 12 страници, което съм написала до Роб. Ако ще трябва да чака до Азорите, то ще се превърне в цял ръкопис!

24 януари (136-и ден)

След решението да карам на юг се чувствавам по-добре. Мисълта за протока навярно ме е потискала; нещо сигурно ми е тежало, защото, откакто напуснах Тасмания, ме бе обзело странно неспокойствие. Този малък скок през Тасманово море е просто загарявка, за да вляза във форма преди голямото изпитание. Нова Зеландия е само един голям досаден риск. (Разбира се, обикновено не мисля така за родината си!) Мъчително е също така да си тъй близо до предишния си начин на живот и същевременно да си толкова далеко от него. Когато чувах познатите гласове на близките ми, заети сигурно със своите обичайни занимания, ме обхващаше чувство за нереалност. Сякаш изобщо не съм тук. Чета лоцията на Нова Зеландия, за да си припомня земята, флората и географията на страната; отдалечените необитаеми острови изглеждат много примамливи. Някои от тях се населени само с птици, по тях няма растения и вода. Какво пият птиците? Морска вода? Ако закотвянето не беше толкова непосилна задача за

яхта с този размер, сигурно щях да се изкуша да посетя някой от островите, за да изразя уважението си към птиците.

Заобиколих остров Стюарт от юг в мъгла през нощта на 24-и. Не мигнах, защото трябваше да мина между две малки островни групи, наречени Снеърс и Трепс (и двете думи могат да се преведат като капани — б.пр.), които, разбира се, си останаха невидими за мен. В девет сутринта на другия ден видях ниско на хоризонта брега на остров Стюарт. Това трябва да е последната земя, която виждам, преди да стигна до Южна Америка.

Открих с радост, че имам достатъчно ток в акумулаторите, за да използвам спокойно големия си транзистор. Когато пуснеха песен, която ми харесваше, правех не много успешни опити да танцувам или пък пеех с цяло гърло. Редките птици, които прелитаха, свиваха към мен, но в крайна сметка не им правеше впечатление нито звукът, нито гледката. Учудваше ме, че бяха толкова безразлични, сякаш в техни води яhti плаваха всеки ден.

На първи февруари отново се върна обичайното лошо време. Преходът за предната седмица беше моят рекорд — почти хиляда мили за седем дни, средно по 140 на денонощие. Дори и това постижение не се доближаваше до добрите преходи на Чичестър, още повече че неговият курс е бил далеч по на север, където ветровете са доказано по-слаби и по-непостоянни.

Въпреки всичко да се състезавам с времето, постигнато от Чичестър, ми даваше кураж, стимулираше ме. Яхтата му беше по-бърза от моята, но за сметка на това той бе спрял в Сидней за няколко седмици, така че общото ни време засега беше горе-долу равно. Пресметнах, че би трябвало да се върна в Англия до десети юни, а ако можех да стигна Хорн до 14 март, имаше вероятност да успея.

Тази вечер записах в дневника си:

След пет месеца все още ми е трудно да обясня — дори и на себе си — защо правя това плаване. Фактът, че възможността да го извърша се появи сама, очевидно не бе единствената причина; имаше по-дълбоки мотиви. Дали се

стремя към признание и слава? Не вярвам, а освен това дори този мотив да е бил толкова силен да ме накара да отплавам, само той едва ли би бил достатъчен да поддържа духа ми чак дотук.

Винаги малко съм се страхувала от хората, въобразявайки си, че във всичко търсят грешките и слабостите ми. Може би съм тук, за да избягам от критиката им, или пък ме води подсъзнателното желание да докажа на себе си и на света, че подобна критика е несправедлива. Да, това трябва да е — да докажа, че съм разумно, самостоятелно и способно човешко същество, което съзнателно е избрало да се опита да живее на границата на човешките възможности и все пак да оцелее. Удовлетворение ми носи и възможността да покажа, че невинаги е необходимо да приемеш, както повечето хора, начина на живот, който обикновено ти налагат средата и образованието. Можеш да направиш и нещо различно, стига да го искаш.

Красотата на самотния ми живот на море е в това, че усилията, които изисква от мен, са около предела на физическите и психическите ми възможности. Дали ще успея, или ще се проваля, зависи само от мен, без влиянието на външния свят. Харесва ми да съм свободна, да имам своя индивидуалност, което навярно обяснява защо съм срещу всички религии и политически доктрини, които се опитват да наложат на човечеството своята воля.

Сигурно лошото време ме е принудило да се впусна в подобен самоанализ.

Няколко дни по-късно отново мислех за дома и за Роб. Седях на тъмно след вечеря зад щурманската масичка, слушах касета с нашите любими песни и си спомнях за препускането ни със спортната кола със свален гюрук по хълмовете на Кингсуеър. Макар че бяхме живели в Южен Девън само две години, а и повече отсъствувахме, отколкото бяхме там, мислех за него като за свой дом. Обичах сънливите улички и дървените тротоари над Уотърхед Крийк, където обикновено се

разхождахме с Роб и неговите родители. Имахме великолепен дом, но въпреки това аз исках да живея в самотна селска къща горе по хълмовете. С няколко акра земя и малко животни бихме могли да прекараме живота си в мир и спокойствие. Но сега започвах да разбирам, че не е важно в коя страна ще живеем, стига Роб да е там. Ще се заобиколя с всичките си книги и с любимите си стари мебели и където и да се намирахме, това щеше да бъде истински земен рай.

Когато се чувствах с лошо настроение, понякога вадах фотоалбума, който ме връщаше към времето на нашето запознанство, и бавно го разлиствах. Той ми припомняше, че има и друг, съвсем реален свят, извън настоящия, макар очертанията му да се губеха в сякаш далечно минало. В албума имаше снимки на Роб и Чей на борда на „Грейт Бритън II“, които ме подтикнаха да извадя писалката и да запиша:

Роб ме научи да плавам с яхта преди малко повече от две години и досега би трябвало да е повярвал в умениято ми. Също и Чей. Но дали наистина е така? Откъде биха могли да знаят на какво съм способна? Тази работа не зависи само от уменията, а освен това те знаят, че не съм и чак толкова сръчна. Тогава какво ги кара да мислят, че мога да обиколя сама света с яхта? Дали е моята увереност, че мога да го направя? Да, мисля, че това е отговорът. Те вярват, че мога да го направя, защото аз вярвам, че мога; подобно доверие в целеустремеността на една личност е изключителен израз на вяра. Но ако пропадна, пред очите на света ще са те. И няма да могат да се оправдаят, като твърдят, че съм загинала, защото съм допуснала грешка, дори това да е истината.

Горкият Роб! Ще трябва да успея. Ще бъде просто ужасно, ако не го сторя.

Не си позволявах често такива мисли да ме обземат, за да избягна мрачните настроения, но те учудващо внезапно се раждаха без всякаква видима причина. Мисли, които са ме озадачавали с години, сега изведнъж се изясняваха и откривах, че мога да видя смисъла в тях.

Някога във Виена бях записала това, което дълбоко ме е вълнувало, но повечето под формата на въпроси. Сега, въпреки че не бях намерила всички отговори, открих, че писането ми помага да изясня нещата сама за себе си. Но всъщност сега се учех да мисля без помощта на дневник.

Всеки ден обаче водех дневник на плаването, защото вярвах, че си струва да имам точна картина, която, разбира се, щеше да е от полза, ако ми се наложеше да напиша книга по-късно. Но никога не пишех надълго и нашироко върху някой философски проблем, освен ако не се отнасяше пряко до работата през деня.

На трети февруари говорих с татко и Брендан; и двамата бяха много весели, току-що се бяха върнали от кръчмата. Брендан питаше защо не изпращам редовно радиограми до кръчмата, за да отбелязват курса ми на картата там! Не бях доценила огромния интерес на местните хора към плаването. Те ме помнели от времето, когато помагах в стригането на овцете, идвали в кръчмата и жадно изучавали картата.

Рецептата на мама за палачинките се оказа пълна катастрофа в моите ръце, затова следващия път към съставките прибавих чесън и сладко. Резултатът беше неописуем. Истината бе, че диетата ми бе започнала да става еднообразна. Хлябът и маслото, които ми дадоха на срещата, напомниха на стомаха ми, че съществуват и други неща, освен консервираната и обезводнена храна, и това, което изпитвах сега, бе своего рода бунт. Имах чувалче с брашно и мислех да опитам още една серия палачинки. Но миризмата на брашното ми напомни мириса на бисквити и затова реших да го превърна в бисквити вместо в палачинки. Никога не бях пекла бисквити, но мислех, че сигурно не е много трудно. Разтопих малко маргарин, добавих захар, четири шепи брашно, две яйца, две лъжици какао и бърках сместа, докато стана гладка. След това я нарязвах на малки квадратчета и я пяхнах във фурната. И какво си мислите...? Излязоха почти истински бисквити! За вечеря направих нов опит — тунец в бял сос с лук и грах. Оказа се също така добър.

За късмет гладът беше добър стимул за готвене, иначе нямаше да си давам труд. Волята ми беше учудващо слаба, когато ставаше дума за обичайните, абсолютно леки за вършене неща — например да си измия зъбите или да си облека непромокаемия костюм и да изляза на палубата.

Бях забелязала също така, че ставам все по-разсеяна. Например започвах да работя по определянето на височината на някое светило и по средата решавах, че трябва да изпомпя водата; тогава пък ожаднявах и слагах чайника да пия чай, след което погледът ми спираше върху някоя книга и започвах да чета. По някое време мисълта ми се връщаше върху денонощния преход и изведнъж се сещах, че бях започнала решаването на астрономическа задача.

Имаше и други моменти (особено когато времето беше лошо), в които седях с часове зад шурманската масичка, загледана в нищото, без да мисля за нещо определено. Но никога не скучаех, дори в тези периоди, а това беше най-важното. Фактът, че съм насаме със себе си, ми позволяваше да запълвам времето си с някакво приятно занимание. Съпротивата ми срещу скуката ме караше да бъда достатъчно дисциплинирана, за да използвам пълноценно времето и да не изпадна в апатия. Тя ми помагаше да запазя извън задълженията си по яхтата толкова много интереси: ако се уморях от четене, можех да прекарам няколко дни в дърворезба, да пиша дневника си или пък писма до Роб.

На шести февруари, 152-рия ден, времето беше наистина отвратително. Рано сутринта, точно се опитвах да се свържа с някого по радиото, когато вятърът изведнъж се усили от нула до шест бала и трябваше да се втурна към палубата, да спусна ветрилата и да ги сменя с щормови. Вятърът беше насрещен и след малко не можех повече да качвам срещу него и бях принудена да се спусна по вятъра на запад, с въжета зад кърмата, за да намаля колкото се може скоростта. Да бягаш пред щорма с обратен на желания курс беше бавно мъчение и често си мислех какво ли са правили Чей и Чичестър. Чей се е сблъсквал с подобни ситуации твърде често и макар че „Бритиш стийл“ е била конструирана за плаване срещу преобладаващите ветрове, сигурно понякога му се е искало да се откаже и да остане на дрейф. Бих искала и аз да рискувам и да легна на дрейф, макар вълните да бяха големи, но не можех да понасям напрегнатото очакване някоя голяма вълна да обърне „Крусейдър“.

Дъждът бе продължителен и държах отоплителя включен, за да отнема влагата. Той помагаше и за изсушаването на влагата от течовете, а най-важното — сушеше полярния ми костюм, който се бе втвърдил от солта. През няколко часа се опитвах да се свържа с Уелингтън-радио, тъй като вече бях просрочила връзката. Мислех си за

горкия Роб — отново в пристанище без вест от мен, но линията бе безмълвна, с изключение на няколкото изпуквания и шумове като от врабче, което кълве грахови шушулки.

На осми отбелязах в дневника си:

Навлизам в познатия Океански ад, който ще трае, докато не обърна източната половина на картата (на сегашната половинка все още остава тънък резен от Нова Зеландия). Удивително е да гледаш такава огромна карта, на която няма нищо друго, освен море и някой и друг риф, но сега знам, че не се страхувам от морето. Ненавиждам бурното време, но не мога да мисля за морето като за зловещо или неприятелско; в крайна сметка това е същата вода, която човек тъй или иначе може да намери и във ваната си. Птиците въобще не му обръщат внимание. Независимо какво е състоянието на морето, огромните бели албатроси се реят над повърхността му, леко допират върховете на вълните с криле, мълчаливи, прилични на призраци, напълно у дома си в това мрачно обкръжение. Те поне изглеждат достатъчно едри, за да издържат на лошото време, но какво да кажа за малките птичета? Със сигурност щяха да са по-добре на сушата, край птичите си поилки, вместо така красиво да се спускат по гигантските вълни. Тази сутрин наблюдавах една птица — мисля, че беше малък ястреб — да кръжи непрестанно, без нито веднъж да размаха крилете си; чудех се как, по дяволите, го прави.

10 февруари (156-и ден), неочаквано отклонение:

О, каква красива утрин! Тичах под дъжда, събирах вода и се мокрех. Бях с полярния си костюм, за да го измия от солта, а под грота нагласих пластмасова торба за събиране на вода. Събрах достатъчно да напълня

петгалоновия контейнер, след което се измих от глава до пети с чудесна мека сапунена вода. Сега скърцам от чистота. С дъжда се повиши и температурата, което дори направи къпането приятно. Щурманската масичка изглежда като наводнена от водопад, но отоплителят ще я изсуши.

След няколко дни времето се промени и отново се заредиха затишия. Записах:

Да вървят по дяволите тези ужасни и проклети безветрия! Те карат кръвта ми да кипва. Вчера духаше добре и за да направя максимален преход, управлявах на ръка цели дванайсет часа. Сега вятъра го няма и съм с обичайните мазни мъртви вълни, които идват от всички посоки. Би трябвало да сменя ветрилата и да чакам да духне, но „Крусейдър“ прави по някой и друг възел, което все пак е по-добре, отколкото да стоим на едно място. Единственият начин да се справя с това време е да се заема с нещо, да не му обръщам внимание. Почистих и гресирах всички инструменти, които бяха започнали да ръждясват. Изрязвах от декоративна хартия един розов и един виолетов слон, които залепих върху циферблатите на уредите, които вече не работят. Хартията беше от коледния подарък на Джулиет — би трябвало да е с бели слонове. Част от вътрешността на яхтата е покрита с мухъл и влажни петна; най-лошо е засегнатата малката кабина, където държа инструментите и резервните части; не мога да направя много срещу това, тъй като сладката вода е скъпоценна, а измиването на плесента със солена вода само ще влоши положението. Ще атакувам цялата яхта, когато се върна в пасатната зона.

Шкафът с яйцата започна да мирише твърде много, за да се правя, че не го забелязвам, затова го претърсих, изрових развалените яйца и миризмата изчезна. Мислех, че всички яйца са се развалили, но

оставащите три дузини изглеждаха добри. Имаха лек вкус на мухъл, но с това можех да се примиря.

В този момент вече изпитвах недостиг на провизии — поне от тези, които обичах най-много — консервирано кълцано месо с лук, дълготраен френски хляб, картофена салата и сок от грейпфрут. Бяха ми останали само шест глави лук, което за мен бе истинска трагедия. Обичах лука почти във всяко ядене, тъй като променяше вкуса на консервата. Но най-скъпоценните зеленчуци на борда в момента бяха двете останали тиквички. Изглеждаха все още пресни. Искаше ми се да ги изям, но реших да го сторя при следващия специален случай и да си направя истински пир.

На 19 февруари, 165-я ден, получих съобщение от родителите си, че Роб ще чака да се обадя следващата сутрин в три часа местно за Рио време! Този час ми се видя необичаен за радиовръзка, но направих уговорка с Уелингтън-радио. Въпреки всичко се съмнявах, че той ще е там и ще се свържем, тъй като ми се стори, че номерът, който ми дадох, не беше на частен дом или хотел, а на яхтклуб. За мое учудване веднага се свързахме. Линията обаче бе лоша и едва се чувахме, затова се уговорихме да опитаме отново след 24 часа. Въпреки това бях разочарована, че не успях да кажа нещо повече от здравей и довиждане. През целия ден бях неспокойна и разтревожена, че нещо може да ми попречи да говоря с него на следващия ден.

На 20-и опитах още веднъж и след доста разочарования и бавене най-сетне Роб се обади. Този път линията беше далеч по-добра. Той отговори на всички въпроси, които си бях приготвила, и, най-важното, успя да ми съобщи границите на антарктическия лед за февруари. Той самият попаднал в лошо време, но не толкова лошо, както при същото състезание преди четири години. Стартът на последния етап до Портсмът щял да бъде даден след няколко часа, затова отново се сбогувахме до април, когато щеше да пристигне в Англия. Попита ме дали имам някакви проблеми и аз отговорих отрицателно. „Е, добре, горе главата — каза той. — Давай напред и няма да усетиш как ще се прибереш у дома!“

Както е известно, успях отново да говоря с Роб след пет седмици, но дори и да го знаех тогава, това нямаше да намали тъгата, която

изпитах, като оставих слушалката. Чакането щеше да е дълго, особено като се има предвид, че навлизах в най-опасната част от плаването. Както и да е, погледнат от всички останали страни, духът ми бе висок. Оставаха ми 2500 мили до нос Хорн и още 1000 мили, преди да навляза в по-познатия и приятелски Атлантис. Времето беше лошо, но не мислех, че може още да се влоши, и вече чувствах, че „Крусейдър“ може да се справи с всякакво време. Цялата екипировка на борда беше в добро състояние, силно бяха намалели и проблемите ми с авторулевото устройство. Чувствах се добре, готова за последната част от плаването в южните ширини.

Три дни по-късно, на 23-и февруари, бях далеч по-несигурна:

Времето стана отвратително. Надявах се да поспя добре тази сутрин, а съм на крак от пет часа. По-рано пък скачах непрекъснато, тъй като ме атакуваха необикновено тежки шквалове. Наблюдавах страховит ален изгрев, който ми припомни всички зловещи предзнаменования, приписвани на това явление. Погледнато по-иначе, той приличаше на небе, което би нарисувал Дьолакроа, но липсваха конете; предполагам, че шквалите ги бяха отнесли. В девет часа сутринта свалих грота; късите стръмни вълни, бягащи пред шквалите, подхвърляха силно „Крусейдър“. А кой знае защо, стакселът трептеше като луд и ходеше по нервите ми; промених курса, за да облекча положението. Барометърът падна с още няколко деления, но сега се е стабилизирал и готви следващия си зъл ход. Е, добре, ще продължим битката. Нещата могат да бъдат и по-лоши, трябва да свиквам с подобни ситуации...

В шест часа сутринта на 24-и чух тракане по палубата. Всеки нов или необичаен шум обикновено е предвестник на беля, но тази беше катастрофална. Когато излязох на палубата, не можех да сторя нищо, само затаих дъх и се втренчих с ужас в мачтата. Тя се накланяше от борд на борд при всяко залюляване на яхтата, а върху палубата, струпани накуп, лежаха десните основни ванти.

XIII. ПРЕОБРЪЩАНЕ ПРЕДИ НОС ХОРН

След няколко секунди притичах до мачтата и смъкнах грота. Остана ми щормовия стаксел; отпуснах и неговия фал. Но тогава видях, че без ветрило, което да я стабилизира, мачтата се люлееше още по-силно, затова бързо вдигнах отново стаксела. Отдръпнах се и погледнах. Бяха се скъсали подветрените ванти, а не тези, които бяха натоварени — наветрените. Това бе странно, но щастливо обстоятелство, тъй като, ако бяха се скъсали наветрените, отдавна щях да съм без мачта.

След като погледах известно време, реших, че няма изгледи мачтата да падне, и се покатерих да проверя фитинга, който поддържаше наветрените ванти. Изглеждаше ми здрав. После се обърнах към другата страна на мачтата да проверя каква е причината за падането на вантите и видях, че фитингът им е откъснат. Слязох долу и трескаво затърсих някакъв бърз начин да укрепя мачтата, дори и временно. Помислих си, че дебелите контрабраси на спинакера могат да свършат работа. Бяха в шкафа в кокпита, извадих единия и отново се изкачих на мачтата, за да завържа края му под краспицата, на мястото на строшения фитинг. След това прекарах другия му край през блок, който бях закрепил на палубата, и натегнах въжето през лебедка. Погледнах нагоре и видях с облекчение, че мачтата спря да се люлее. След това се върнах в койката, за да обмисля положението. Не можех да продължа плаването с тази опасна мачта, затова първо трябваше да реша как да я заздравя. Можех ли отново да закрепя вантите?

Фитингът, който прикрепяше вантите към мачтата, представляваше планка с формата на вилица, която от своя страна се крепеше към мачтата от дълъг стоманен болт. Всяка ванта се държеше към върховете на вилицата, а точно те се бяха счупили. Ако можех да пробия дупки във всяко повредено парче от планката, може би щеше да е възможно да се монтират отново над основния болт. Разбира се, при условие че успея да развия гайката му.

Междувременно положението изглеждаше доста сериозно. Не знаех колко дълго ще издържи мачтата с въжета вместо ванти, а не

смеех да вдигна по-голяма ветрилна площ, докато не я поправа поне що-годе. Моментално пресметнах местоположението си и веднага го изхвърлих от ума си — 2800 мили от Нова Зеландия и 2200 от Хорн не беше кой знае колко сериозна перспектива за обсъждане. Останах за малко в койката да се постопля, докато реша с коя част от планираната операция да започна.

Най-добре бе първо да закуся; след двукратното качване на мачтата краката ми трепереха като варени макарони. Стоплих си малко спагети, но трябваше да се насиля да ги изям. След това тършувах сред резервните части за инструменти и подходящи материали за ремонта.

В един часа следобед записах в дневника си:

Нещата изглеждат доста мрачни. Бях два пъти на мачтата и макар че вятърът поотслабна, това висене ме изтощава. Първо се опитах да отвия гайката на болта, но тя не мръдна — нещо повече, болтът ми се вижда недостатъчно дълъг да държи двете планки, които искам да сложа. Все пак си струва да опитам още веднъж. Имам друг болт — по-дълъг и по-тънък, не е идеален, но все пак е нещо. Пробих дупка в едно от счупените парчета, а след това трябваше да го изпиля, за да пасне болтът. Какъв късмет, че съм взела кухненско точило.

Барометърът продължава да пада, вали. Все още няма признаци за промяна на вятъра. Да се опитвам да плавам срещу него в щормово време е безсмислено, но съм оставила стаксела вдигнат и подтичвам с два-три възла скорост. Приготвих още един контрабрас и сега имам две временни ванти. Освен това си приготвих столче, което ще вдигна с фал, и ще мога да седя, докато работя на мачтата; а ако го завържа към мачтата, това ще означава, че и двете ми ръце ще са свободни и няма да е нужна цялата ми сила, за да се държа. Лошото е, че нямам късмет морето да е гладко, за да си свърша спокойно работата, но подобни неща в тези райони не се случват, а дори когато има затишие, клатенето става най-тежко. Лек вятър, за да може яхтата да качва остро — това би ми се искало, само че едва ли мога да разчитам на такива условия. Едва сега, след като

вълненията ми се уталожват, разбирам колко съм затънала. Все пак изход трябва да има. Само дано времето да е благосклонно към мен...

Ще се опитам малко да поспя. Чувствувам се така обезсилена! Сигурна съм, че се дължи на липсата на сън.

В три часа следобед записах:

Не можах да спя — прекалено възбудена съм. Ще продължа с пробиването. Току-що разбрах, че барометърът и времето се държат също като в деня, когато отплавах от Тасмания...

Още щом се стъмни, пропълзах в койката си, за да изчакам да мине нощта. Времето очевидно ми готвеше нещо ужасно, но се стараех да не позволя на мислите си да се въртят около спомените за бурята край Тасмания.

На следващата сутрин записах:

Времето не се промени през нощта, но барометърът продължи да пада, докато не стигна 987 милибара. Тъй като не можах да заспя, обмислих друг начин да закрепя вантите и затова тази сутрин станах рано, пих чай, изядох един сандвич и облякох непромокаемите дрехи. Извадих столчето и поставих още един осигурителен колан около мачтата, който да ме спре, ако се завъртя. В добавка взех гаечен и френски ключ, като ги завързах с тънки въженца (предвидливост, за която се сетих, след като вчера изгубих най-добрия си гаечен ключ).

Новата ми идея бе да прегъна и да прикрепя с болт строшените части върху оригиналната планка, но това беше неосъществимо, тъй като беше останало твърде малко място за пробиване. Въпреки всичко след двучасова борба успях да развия гайката от болта — нещо, което не можах да извърша вчера.

Чувствувах се сравнително доволна от себе си, докато не погледнах внимателно фитинга от другата страна на мачтата и за мой ужас не забелязах, че и той е пукнат. А пукнатината беше точно на същото място, откъдето се бяха откъснали дяснобордовите ванти. Тъй като и лявобордовите заплашваха да се измъкнат, стъкмих контрабраси и от тяхната страна. Нищо повече не можех да направя и след като имах толкова много тревоги, просто продължих да пробивам дупките.

През нощта на 25 февруари записах в дневника си:

Днешният ден ми се стори цяла вечност. Прекарах сутринта в пробиване и пилене, след това на обяд, докато още нямаше вятър и барометърът беше горе-долу стабилен, реших да изляза и да се опитам да приключа с работата си.

Покатерих се на мачтата да сложа новия болт и тогава открих, че той е по-къс и от стария! Как е възможно? Бях абсолютно сигурна, че е по-дълъг. Почувствувах се победена, дори измамена и толкова потисната, че бях готова и да се разрева. Сега трябваше да се заема отново със стария болт с надеждата, че дължината му ще е достатъчна; този ден бе вече късно да изпилявам по-големи дупки в планките, за да паснат на по-дебелия болт. Като последна отчаяна мярка закрепих вантите с карабинер към болта — само за това ми отидоха два часа.

Когато най-сетне слязох на палубата, времето се влошаваше и след минути над морето бръснеха щормови пориви и дъжд. Привързах по-сигурно ветрилата, свалих всички свободни предмети от палубата и ги складирах вътре. През последните няколко часа барометърът се беше вдигнал с няколко милибара и се надявах, че няма да продължи да се вдига прекалено бързо. Целият хоризонт бе тъмносин.

Сега е 23,00 часът и от един час се опитвам да вляза във връзка с Уелингтън-радио. Чувам го много ясно, но,

изглежда, там въобще не ме чуват. И всичкото това след толкова труд по вдигането на антената — отново се качвах по мачтата, за да я освободя от временните ванти. Искях да се свържа с Роб и да го известя за случилото се. Но, изглежда, че и това не мога да сторя вече.

Вантите от десния борд паднаха отново в седем часа на следващата сутрин. Не можах да видя какво точно се е случило, тъй като вълнението беше много силно, за да се катеря по мачтата. Все пак лявобордовите ванти, както и моите контрабраси държаха; надявах се поне гайката да е останала на болта. Времето се държеше възможно най-добре и вятърът нито веднъж не надхвърли осем бала. Барометърът също забавяше покачването си.

Започнах да обмислям вариантите, които предлагаше положението: ако успеях да извърша сносен ремонт, щях да продължа до Фолкландските острови. Ако не сполучех с ремонта, трябваше да мисля за друг план, тъй като мачтата нямаше да издържи бурите, характерни за Хорн. Може би пристанище в Южна Америка? Колебаех се. Прегледах картата, но не видях подходящо място южно от 30° южна ширина. Освен това няхах едромащабни карти, с които да плавам покрай брега. И още — яхтата вероятно нямаше да може да върви срещу вятъра, както често се изисква в крайбрежното плаване. Мислех си и за връщане в Нова Зеландия, макар никак да не ми се искаше — така преминаването ми край Хорн щеше да се забави до следващата година. И само за да стигна дотам, щеше да е необходимо да измина 3000 мили в лавиране срещу ветровете.

Заклучих, че най-благоприятният курс е към Фолкландските острови, но за да го следвам, трябваше на всяка цена да приключа успешно с ремонта на такелажа.

Междувременно барометърът бе стигнал до 999 милибара и отново бавно падаше, а вятърът беше стихнал напълно. Прекарах сутринта в пробиване на дупки, за да пасне по-големият болт, но докато правех това, ме осени друга идея. Тъй като не бях сигурна, че планката ще стане, реших да бандажирам с проволка мачтата и краспиците. Щеше да е сигурно и здраво, макар че проволката щеше да обвие и канала за раките на грота и нямаше да мога да вдигам това ветрило до обичайната му височина.

В ранния следобед планките бяха готови с нови отвори, достатъчно големи, за да влязат в тях подходящи болтове. Вдигнах „превръзката“ по мачтата, като предварително бях издигнала с фал и вантите, да ми са подръка, като се кача на столчето. Закрепих проволката, затегнах вантите за нея; системата изглеждаше добре припасната, макар да бях разочарована, че не можах да я натегна достатъчно. Ухото от металното въже с планките беше прекалено дълго и трябваше да се скъси. Но видях, че нямам време за това, тъй като времето се влоши.

Друго дразнещо опасение, което все пак бе избледняло в сравнение с останалите ми страхове, бе прекалено големият луфт на главното кормилно перо. Този луфт, изглежда, ставаше все по-голям и сега — за капак на всичко останало — трябваше да треперя пред вероятността кормилното перо да се откъсне. Какво би трябвало да направя? Да продължа... или да се върна? Какво би направил Роб? Защо не можах да го попитам? Дори и да му изпратех телеграма, щеше да мине седмица, преди да получа отговор, а трябваше да взема решение веднага. Бях много потисната, а от катеренето ме болеше цялото тяло.

Желанието ми да постигна рекорд за най-кратко време губеше значение сега, когато съдбата на самото плаване беше под въпрос; вечерта на 26-и февруари, два дни след повредата в такелажа, сериозно обмислях промяна в курса. С бързото разваляне на времето страхът ме обземаше по-силно и — изведнъж ми хрумна блестяща идея. Можах да се откажа от плаването около света през нос Хорн и да мина през Панамския канал! Това щеше да означава да се върна в Нова Зеландия, за да поправа такелажа, да взема още карти и едва тогава да продължа. Разстоянието щеше да се увеличи, но си струваше да размисля над този вариант. Идеята беше съблазнителна, тъй като ми даваше възможност да превърна поражението в нещо по-малко от поражение. Най-важното за момента бе, че можах да се отърва от мисълта да подновявам курса към Хорн и да се изправям пред новите изпитания на южните ширини.

26 февруари (172-ри ден)

Шест часът следобед; боже, как всичко ме боли! Усещам всеки мускул, всяка драскотина. Най-важното сега е: 1. да оцелея в това противно време; 2. да укрепя по-добре вантите; 3. да продължа на север.

Жестоки шквалове със сила не по-малко от 50 възла преминават на всеки десет минути. Всеки от тях идва със своите ужасни вълни — една току-що се разпука над „Крусейдър“. Видях я как връхлита, както си гледах през илюминатора, и се вкопчих в каквото ми попадна. За късмет яхтата не се накрени прекалено много. Само да се вдигне малко барометърът! През по-голямата част от последните три дни или лежа на дрейф, или едва-едва пълзя под щормови стаксел, а знам, че това може да продължи още дълго. Бих искала да знам как да се ободря. Започнах да препрочитам една от книгите в библиотеката си, но въобще не съм в състояние да се съсредоточа.

Понякога лежа в койката по цял час и за да отклоня погледа си от барометъра, се вирам през светлика към такелаж и небето, но гледката не оправя настроението ми. Не мога да спя.

Осем часът вечерта. Скоро ще трябва да взема решение дали да легна на дрейф и да рискувам да се преобърна, или пък да управлявам по вятъра и да рискувам да бъда контузена от вълните, които ще се разпукат над кърмата. Мисълта за силата, с която една вълна изкриви перото на авторуля, ме кара да потръпвам. Сега имам поне осем бала с ужасни шквалове и вълните блъскат „Крусейдър“ с поразяващ глух рев. Пуснала съм двигателя, за да заредя акумулаторите, в случай че Уелингтън-радио се опита да влезе във връзка с мен тази нощ. Дизелът поне заглушава външния шум, а със запалена светлина в кабината светът изглежда съвсем приятелски настроен — стига да не поглеждам навън.

Пренаредих нещата долу и сложих тежките предмети като кутии с маргарин и торби със захар в празни шкафови, които могат да се заключват. Досега ги държах завързани с

въженца на горната койка; сега са на сигурно място (но не и ако яхтата се преобърне).

Точно преди да мръкне, наблюдавах резултатите от един шквал, преминаващ над морето. То се изглади, но повърхността му завря под дивия вятър. При всеки пореден шквал мачтата се разтърсва, макар че нямам и късче вдигнато ветрило. За да заглуша шума, вместо двигателя съм си пуснала касета с музика и се опитвам да замъгля съзнанието си с чаша червено вино.

На 27-и това, от което винаги съм се страхувала, се случи. Часове по-късно записах в дневника си:

В 05,00 часа тази сутрин се преобърнах. Бях полубудна, но внезапно усетих, че вятърът се е усилил и беснее с повече от десет бала. Току-що се бе разсъмнало и тъкмо се питах дали да стана и да изляза да управлявам на ръка, когато чух оглушителния рев на приближаваща вълна. Почувствувах удара, водната планина се стовари върху корпуса на „Крусейдър“ и отмина. Лавина от най-различни предмети се изсипа върху мен, докато вълната отминаваше, а аз се мъчех с ръце да предпазя лицето си. След дълга, агонизираща пауза яхтата отново се изправи. Не си спомням как съм излязла от койката, още по-малко — от спалния чувал, но се намерих вън и от едното, и от другото.

Доколкото си спомням, първото ми действие бе да погледна през светлика към такелажа. Чувах водата в яхтата и затова веднага започнах да изпомпвам. В първия ужасен момент си помислих, че яхтата потъва, но с изпомпването забелязах, че нивото на водата спада. Няколко минути помпих като бясна и след това изскочих на палубата да се уверя, че мачтата и такелажът наистина са в ред.

Видях, че единият спинакер-гик е изчезнал, а другият е строшен. Ветрилата, които бяха привързани към леерите, се влачеха във водата. Откъсната бе антената на радиото, а на мястото ѝ на палубата зееха

дупки, през които навлизаше вода. Като временна мярка ги затиснах със стара тениска и се върнах долу да продължа изпомпването. Носеше се миризма на газ и мляко. Всички припаси от горната койка се бяха изсипали. Най-вече се страхувах, че яхтата може да се обърне отново, затова оставих нещата, както са си, изрових дебели чорапи, ръкавици, шапка и водонепроницаемо облекло (всичко — мокро) и излязох на щурвала да управлявам.

Прикачих осигурителния колан към колонката на компаса и се обърнах към вълните, за да ги виждам, като идват. Гледката здравата ме изплаши. Вълните бяха гигантски, съчетание от 20-футови мъртваци с 20- до 30-футови вълни върху тях. Една се разпука наблизко и не бе необходимо кой знае какво въображение, за да си представя какво можеше да се случи, ако тези чудовища се стоварят върху мен.

Изведнъж „Крусейдър“ започна да глисира, сграбчих щурвала в отчаяно желание да задържа кърмата право към вълната. Следващата вълна я повдигна като детска играчка и изтръгна управлението от ръцете ми. Наоколо нямаше нищо друго, освен вълни, вълни навсякъде, истински водопади. Невъзможно бе да преценя скоростта, тъй като нямаше с какво да я сравня — водата наоколо бе на равнището на палубата, шумяща и клопочеща, сякаш вреше. Най-сетне вълната отмина и яхтата намали хода си. Разплаках се от безпомощност — яхтата бе извън контрола ми и бях се оставила напълно в ръцете на една от тези ужасни вълни. Все пак трябваше да слеза долу да изпомпвам вода. Когато се върнах на щурвала, друга вълна се разпука над кърмата; прегърнах здраво колонката на компаса, докато водата ме обливаше и пълнеше кокпита. За щастие водата не бе чак толкова много. Чудех се кое е по-малкото зло — да се преобърна или да бъда смачкана от някоя вълна? Какво би направил Роб? Да остане спокоен и да се довери на късмета си? Трябваше да се примиря с мрачната мисъл, че съм сама със своята участ; продължих безчувствена да управлявам, като се надявах, че ще имам още късмет.

На четвъртото ми слизание долу да помпя забелязах, че барометърът показва 1003 милибара и бавно се качва. Изправих се пред ужасна бъркотия, но най-големите предмети бяха останали по местата си; всъщност нямаше повреди освен няколко белега от удари по покрива на кабината. Болеше ме силно вратът — сигурно бях

разтегнала някой мускул по време на преобръщането, защото усетих болката още с излизането си на палубата.

Продължих да управлявам, неспособна да мисля и да чувствам. В 10,30 часа сутринта настъпи малко затишие, последвано половин час по-късно от друго. Най-сетне започвах да се чувствам по-добре и при едно слизание долу забелязах, че в ъгъла се търкаля бутилка червено вино; опях една глътка. Грабнах и няколко бисквити, които изядох, докато бях на щурвала.

В 11,30 вятърът бе спаднал до осем бала, но продължих да управлявам до два часа следобед, когато шквалите почти затихнаха. Вече смятах, че е безопасно да остана на дрейф. Радиото беше наводнено, но работеше, а след едночасово почистване вътрешността на яхтата изглеждаше почти нормално. Все пак имаше един списък на липсващи вещи, включително писалката ми, отварачката за консерви, четката за коса и чайникът. Повечето от кухненските съдове бяха изпотрошени. Лош момент изживях, когато открих, че транзисторът ми бе онемял; това означаваше, че няма да мога да получавам повече сигнали за точно време, за да сверявам хронометъра. Но той бе кварцов и много точен, нямаше причина да смятам, че може неочаквано да се повреди.

Койката ми бе напълно мокра, но за късмет бях скътала в найлонова торба резервен спален чувал. Извадих го и — успех! Беше напълно сух! Отоплителят изсуши възглавницата ми. Нямах нищо сухо за обуване, а подът на кабината бе покрит с хлъзгава смес от газ, мляко и сапунна вода.

След почистването си направих чай и стоплих малко доматиена супа. После поспях един час, по-точно дремех, тъй като чувах плискането на водата в яхтата. Най-сетне се размърдах и открих, че водата идва от една дупка в палубата, където бе монтиран антенният изолатор. Най-доброто, което можех да направя, докато се подобри времето, бе да напъхам в отвора още парцали. В пет часа следобед силата на вятъра отново беше осем бала, но вълните намаляваха, а след два часа барометърът започна да се качва. Времето май че се подобряваше; аз обаче се чувствах все още зле.

Вратът продължава да ме боли, ръцете ми са покрити с рани, които смъдят. Нямам воля да изляза на палубата и да

управлявам яхтата, но въпреки това, ако вятърът отново се усили до щорм, ще трябва да го направя. Времето сякаш се оправя, но твърде бавно.

На следващата сутрин се събудих разглобена и апатична. Все още продължавах на север, с ход около два възла. Не смеех да рискувам да вдигна повече ветрила — поне засега. Тъй като решението ми от вчера да се върна в Нова Зеландия още се въртеше в ума ми, проучих картата и се почувствувах страшно потисната. Всичките тези мили за нищо! Това, което бях постигнала дотук, щеше да иде на вятъра. Всичко ми се струваше грешно, неправилно. Седнах и още веднъж записах всички аргументи за отказването си (или по-скоро за това, че не продължавам).

Обзе ме отново ужасна нерешителност. Все пак „Крусейдър“ бе оцеляла след вчерашната буря и сега нямаше да е справедливо да използвам съмненията си в нейната мореходност при лошо време като аргумент да изоставя курса към Хорн. Неочаквано започнах да преосмислям мотивите за връщането и пак така неочаквано ми просветна, че решението ми е било продиктувано от страх. Тогава какво ме накара отново да се върна към мисълта да продължа? Отговорът бе: точно в този момент осъзнах, че с преодоляването на бурята аз почти бях преодолела страха, който ме бе преследвал толкова дълго.

Записах в дневника си:

а) щом такелажът може да издържи преобръщане без щатните си ванти, той би трябвало да издържи и нормално лошо време, ако извърша подходящ ремонт; б) до Фолкландите са 2800 мили, а до Нова Зеландия — 3000, и то срещу течението и насрещните ветрове; в) следващите три-четири седмици няма изгледи чак за такива щормове.

След като записах тези съображения, решението се изясни: още веднъж обърнах курса и поех към Хорн. Настроението ми бързо се смени — от песимизъм към оптимизъм, отново вървах по пътя си. Записах и най-важното, което трябваше да свърша за деня:

Да запуша дупката на палубата, причинена от откъртването на антената. Да направя нов капак за сандъка в кокпита, който зяпа и пропуска вода.

Да укрепя вантите. Ура! Продължаваме!

През следващите десет дни имах сравнително добри преходи и към осми март бях на 1300 мили от Хорн. Свърших всички работи по палубата и след 11 часа, прекарани горе, дори успях да направя задоволителен ремонт на такелажа. Бях открила също, че като махна горните седем ракси на рифования грот, можех да вдигна ветрилото доста над мястото, където импровизираният такелаж прекъсваше канала. Не беше най-доброто решение, но при плаване на попятни ветрове бе достатъчно разумно.

Въпреки тези окуражителни постижения високият ми дух бързо спадна и отново потънах в отчаяние.

Едри вълни идват от запад, а аз не мога да използвам благоприятната посока на вятъра, тъй като нямам спинакер-гик, за да изнеса стаксела. Бих искала да не съм толкова неспокойна. Ако барометърът се вдигне, ще се повдигне и духът ми. Преходите са доста добри, но спомените от бурята са толкова ярки, че потръпвам всеки път, щом се появят признаци за приближаването на нова депресия. Не мога да гледам по-далеч от нос Хорн. Мислите ми се въртят около това „ако“ стигна там, а не около въпроса „кога“. Ако съм жива да заобиколя Хорн, тепърва ще ми предстои работа, докато изляза от южните ширини. Как се страхувам от тях! Когато погледна снимката на Роб, ми идва да заплача; дори и той вече не ми се струва реален. Животът ми се свежда до една-единствена цел — да преодолявам дните, докато заобиколя Хорн. Всичко останало на тоя свят е изгубило смисъл за мен. Това изпълва целия ми живот, не съществува друго нищо.

В допълнение към потиснатостта ми не се чувствах добре и физически. Вероятно ми влияеше съчетанието от месеците, прекарани в относително бездействие, и периодите на принудителна и изключително тежка работа. Хранех се добре, макар и с не особено вкусни неща.

10 март (184-и ден)

Какво необичайно време! Налягането е високо, макар че има много вятър, много работа и малко сън. Непрестанните шквалове, редуващи се със затишия, изискват пренагласа на управлението през половин час. Но този труд се отплаща с още 120 мили денонощен преход; остават ми 1100 мили до Хорн.

На 12-и записах:

Все още налягането е високо, а вятърът — силен; намирам се на 300 мили от чилийския бряг и скоро ще трябва да променя курса на юг-югоизток към Хорн. Започвам да усещам как ме обзема вълнението точно сега, пред самото начало на истинската битка.

Изчислих, че ако се има предвид плавателното време, водех с малко пред времето на Чичестър отпреди 11 години, така че имах още възможност да го „изпреваря“ около Хорн. Все пак мисълта за такова състезание рядко завладяваше ума ми — по-скоро то бе състезание за оцеляване. Чичестър бе случил най-лошото време от цялото си плаване точно при заобикалянето на нос Хорн. Той бе минал доста близо, а там вълнението бездруго е по-лошо поради плиткото дъно, което създава допълнително разбъркване на вълните. Не исках това да се случи и с мен, затова избрах път, достатъчно отдалечен от Хорн. Предпочитах да рискувам по-скоро среща с айсберги, отколкото да зърна зловещата, покрита с птици скала — така поне си представях нос Хорн.

В полунощ на 14 март дяснобордовите ванти отново се свлякоха. Напредвах криво-ляво с намалени ветрила до сутринта, когато се качих на мачтата, за да прегледам повредите. За късмет не бяха непоправими. Тъй като не бях успяла да свържа, както възнамерявах, планките направо с болта, бях го сторила посредством шегел и голяма стоманена халка. Точно тази халка бе пострадала. Напрежението върху нея трябва да е било огромно, тъй като, преди да се скъса, е добила елипсовидна форма. Замених я с масивен шегел и след час и половина отново бях на път. На обяд се намирах на 500 мили от Хорн.

На 17 март (191-ви ден) внимателно сних достатъчно височини, за да съм сигурна в изчисленията на местоположението си. Можех да разчитам само на късмет, че грешката на хронометъра си е останала същата; при друг случай такава опасност би ме тревожела много, но сега я пренебрегнах и се съсредоточих върху по-наложителното.

Чувствавам облекчение, че успях да определя поне веднъж точното си местоположение, защото, ако времето се развали, може да не съм в състояние да сменя светило по цели дни наред. Барометърът се е задържал на 998 милибара, което не е чак най-доброто, но стискам палци. Все още мога да изпреваря Чичестър, ако продължа с подобни преходи.

18 март, 20,00 часът (192-ри ден)

На палубата е леденостудено. Облякох се с намерението да наблюдавам залеза, но след десет минути се прибрах замръзнала. Временни пориви на вятъра, при които „Крусейдър.“ прави по седем възла само с щормови стаксел и рифован докрай грот. На небето изгря половин луна, чиято светлина ми върши работа. Мога да виждам накъде вървя.

Рано сутринта на 19-и вятърът стихна напълно и успях да поспя няколко часа; станах в два сутринта, когато изведнъж духна силно от запад-югозапад. Държах грота вдигнат до шест часа, след това го сneh в засилващия се вятър, откачих сейломата и поех управлението. Правех си сметка да мина на около 15 мили южно (и наветрено) от островите Диего Гарсия, които са на 60 мили западно от нос Хорн, но не очаквах да ги видя, освен ако видимостта не се подобри. Беше много студено, валеше непрекъснато. И все пак въпреки отвратителното време не се тревожех особено от щорма, защото бях се подготвила вътрешно за последната битка и чувствавах, че мога да се справя с всичко!

В четири часа следобед записах:

Управлявах яхтата цял ден. Вятърът не дава признаци на отслабване, видимостта е още много лоша, но досега трябва да съм минала край островите. Ще остана на този курс, докато не пресметна, че съм оставила Хорн далеч зад себе си; след това ще завия и ще се насоча към източната страна на остров Естадос. Моля се само вятърът да не ме принуди да сляза още на юг, сред ледовете. Курсът ми трябва да ме отведе на около 50–60 мили южно от Хорн, тоест ще пресека ледовата граница за тази година. Вълнението промени вида си, вълните сега са много по-къси и по-стръмни, което е характерно за по-плитки води. „Крусейдър“ се мята като коркова тапа. Радвам се, че силата на вятъра не е повече, отколкото при обикновен щорм.

Късно вечерта завих през кърма и се насочих към остров Естадос, след като предположих, че най-сетне съм отминала нос Хорн — фокуса, в който се събираха всичките ми страхове и опасения от последните четири месеца. След това в 11,30 часа си легнах и спях четири часа, най-дългият ми непрекъснат сън от шест месеца насам. Когато се събудих, заварих яхтата да върви на юг и бързо промених курса на североизток. Интересно, но не мислех за айсбергите, просто се бях съсредоточила върху управлението на яхтата при навлизането сред източните ветрове и се тревожех, че започваше да духа все по-силно.

Само да знаех... такъв късмет съм имала! Айсбергите трябва да са били там, но аз не ги видях — не се и озърнах да ги потърся!

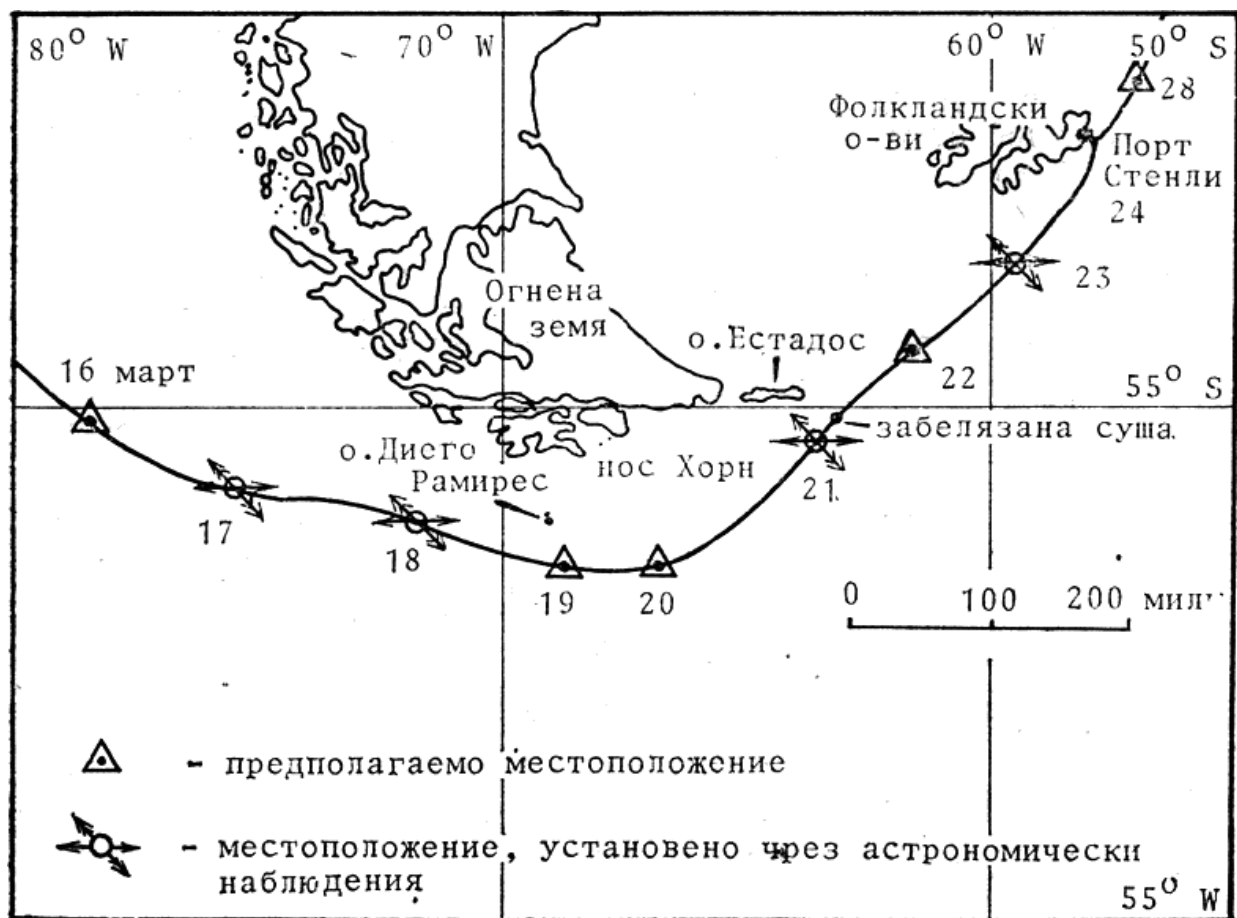
Преди обяд вятърът се усили дотолкова, че бях принудена да легна на дрейф; докъм следобед той завъртя от югозапад. През останалото време от деня управлявах яхтата под гол рангоут. Силата на вятъра бе осем бала с тежки силни шквалове, но към осем вечерта утихна достатъчно, за да вдигна щормови стаксел и да закача отново авторулевото устройство. Върнах се в койката, много изморена и без всякакво въодушевление от мисълта, че съм заобиколила Хорн.

Всъщност аз не бях видяла страховитата скала, за мен тя можеше и да не съществува! Не бях сигурна и къде се намирам, защото не успях да сменя светила предишните три дни, а курсът ми бе така объркан, че и счислимото местоположение бе по-скоро въпрос на догадки. Въпреки всичко бях почти сигурна, че съм прехвърлила ледовата граница, и това доста ме безпокоеше.

Не следващия ден настроението ми се промени:

Заобиколих го! Ура! Нещо повече, почти отминах и Естадос! Изпитах безкрайна радост, когато тази сутрин се изкачих на мачтата и на около 20–30 мили видях смъртно очертанията на планините му. Моите изчисления отпреди три дни показваха, че ще мина на 50 мили. Е, никой не е безгрешен!

Снех височината на слънцето веднага щом забелязах суша и изчисленията ми потвърдиха, че това е остров Естадос — отворих бутилка ризлинг, налях една чаша и я метнах в океана. И така бях заобиколила това старо плашило Хорн, без дори да го съзря. Може дори и да съм го проспала.



XIV. ФОЛКЛАНДСКИТЕ ОСТРОВИ И НА ПЪТ КЪМ ДОМА

Чувствувах се наистина развълнувана от мисълта, че наближавам Фолкландските острови и след няколко дни ще мога отново да говоря с Роб. Не познавах никого, който да е бил на Фолкландите, но по описанията на лоцията те бяха интересно място. Силно впечатление ми направи фактът, че има хора, които са се решили да живеят на такова самотно място, при такъв неблагоприятен климат.

Времето започна да се оправя. Беше много студено, но доста слънчево и в моите предубедени очи морето вече изглеждаше погладко — така и би трябвало да бъде, след като Южна Америка играе ролята на вълнолом за дългите океански мъртви вълни. До вечерта на 21-ви бях отминала Естадос и държах курс към Фолкландите: те бяха на 300 мили.

Прекарах следващия ден в трескаво довършване на оставени наполовина писма до приятели и близки, но постоянно ме прекъсваха познати звуци и затова изскочих на палубата. Морето бе оживяло, но вместо очакваните делфини видях скачащи китове-лоцмани, бяха стотици. Отначало се страхувах да не повредят перото на авторуля, но те, изглежда, знаеха накъде да плуват. Един голям кит се изправи само на опашката си, вирнал смешния си заоблен нос във въздуха, след което важно потъна в дълбините — един господ знае какво беше това изпълнение.

На следващия ден трябваше да прекося една плитчина и бях неспокойна, макар че вятърът беше слаб и с постоянна посока. Както и се очакваше, плитчината бе разбъркала вълнението толкова много, че над нея височината на вълните бе двойно по-голяма от нормалната. От рязката промяна „Крусейдър“ се мяташе и попадеше в най-жалки положения. Спуснах се долу и си измих косата, като използвах разточителни количества вода — та нали бях на половин ден от Фолкландските острови и това нямаше никакво значение.

При подхождането ми към островите времето беше слънчево и ясно, но внезапно, точно като заобикалях фара на миля от пристанището, вятърът се усили до щорм и бях принудена да легна на дрейф пред самия вход. Не бях в състояние да се добера до тихата вода и сега бързо ме отнасяше към открито море. Бях съобщила по радиото за пристигането си, но връзката беше лоша и не бях сигурна дали са ме разбрали. За щастие съобщението ми било прието и след малко пристигна мощен на вид риболовен кораб, за да ме преведе през теснините; когато стана ясно, че не мога да се справя сама, от кораба ми предложиха влекало, което приех с благодарност — не ми се щеше да губя ценно време да изчаквам по-добри условия в открито море и след това да лавирам обратно,

Фолкландските острови бяха точно такива, каквито си ги представях — изметени от вятъра, голи, без дървета, самотни; само струпаните разноцветни къщи говореха, че тук има живот. Леки коли не видях, но бе пълно с джипове и велосипеди; за моя изненада имаше и коне. Много хора яздеха, а в някои райони на островите конете бяха единственият практичен транспорт.

Но недостатъците на тукашното време се изкупваха от сърдечността на хората. Митническият служител Лес Холидей например, веднага щом свърши със служебните си задължения, ме покани да вечерям с него и жена му Пеги. След това радистът на острова по своя инициатива дойде да провери станцията ми и да постави новите кристали, които ми бяха предадени в Тасмания, но не бях успяла да монтирам. Друг от групата, която ме посрещна и приветствува, се разтревожи от състоянието на мачтата; той веднага каза, че ще говори с дърводелеца на военния кораб „Индюранс“ да я поправи. Дърводелецът бил негов приятел, а „Индюранс“ бе флотският патрулен кораб в Антарктика.

Страшно исках да пратя телеграма до дома, затова ме заведоха до местната телеграфна служба. Не можех да използвам телефон, тъй като външните телефонни линии на острова работеха само по два часа на ден, а в събота и неделя въобще не работеха (беше точно събота).

По-късно в дома на митничаря Лес ми бе предоставена топла вана, след което домакинята поднесе великолепна вечеря от печено

агнешко. Не съм сигурна кое ми достави най-голямо удоволствие — ваната, вечерята или тяхната компания. Колко цивилизована ми се видя обстановката — със салфетки, покривка и с вино, налято в чаши. Това чувство бе чудесно, а още по-чудесно бе, че същата вечер получих съобщение: Роб си е у дома и семейството ми знае, че съм пристигнала благополучно на Фолкландските острови.

Рано на следващата сутрин, пълна с енергия, се изкачих на мачтата и свалих моето импровизирано стъкмяване. Дърводелецът от „Индюранс“ пристигна да ми помага и взе строшените планки за модел на новия комплект, който той обеща да приготви до вечерта.

Следобеда получих уникалната възможност да „говоря“ с Роб по телекса. Никога не бях виждала телекс и като наблюдавах как машината автоматично изписва думите, ми се струваше, че тя, а не Роб отговаря на въпросите ми. Въпреки това беше много приятно; уговорихме се с Роб да се чуем по телефона в понеделник сутринта.

Същата вечер местният морски археолог ме покани на вечеря с негови приятели, между които бяха и членове от екипажа на „Индюранс“ и на снабдителния и изследователски антарктически кораб „Джон Бискоу“, който също беше в пристанището. Хората от острова, изглежда, доста общуваха помежду си, може би поради липсата на телевизия.

В неделя ремонтът на такелажа приключи. Бях смаяна от бързината, с която дърводелецът свърши работата, и бях повече от признателна на екипажа на „Индюранс“ за помощта му. Една местна фирма ми изработи няколко болта за резерв, но общото мнение бе, че мачтата сигурно е вече по-здрава от всякога.

След монтирането на кристалите в радиостанцията можех да чувам Портишед доста ясно на новите честоти.

Следобед заедно с кореспондента на „Дейли експрес“ Джон Смит и децата му отидохме с кола да ми покажат пингвини. Видяхме няколко да се крият в малки дупки сред дюните край морето — усетиха ни и се втурнаха към водата. Спуснахме се да им пресечем пътя, но аз трябваше веднага да се откажа, тъй като коленете ми — почти обездвижени предишните месеци — вече ме боляха.

Разходката по самотния, избръснат от вятъра бряг беше чудесна; улових се, че мисля за Роб и че бих желала да сме заедно тук. Откъснах си няколко пиренови цвята, които исках да закача над

щурманската масичка, за да ми напомнят за случая и за моите мисли в момента.

Отново бях на гости на Лес и Пеги; прекарах с тях тиха, спокойна вечер. На следващата сутрин бях готова за тръгване и чаках само разговора с Роб. И той очакваше обаждането ми. При звука на познатия глас всички спомени и тъгата по нашия дом оживяха у мен, а южните ширини сякаш изчезнаха някъде надалеч. Побъбрихме си чудесно, зарадвах се много, като узнах, че „Грейт Бритън II“ е спечелила наградата на състезанието за най-добро действително (некоригирано съобразно състезателния бал — б.р.) време.

След завръщането ми от пощата намерих купища пресни зеленчуци, които ми бе оставил някой любезен островитянин. През цялото време, докато стоях тук, много хора ми носеха храна — всякакви продукти: яйца, зеле, картофи, лук; за мен бяха и най-пресните плодове, донесени на острова — дузина ябълки и портокали. Никога не бях срещала такова внимание.

Друго нещо, което ми направи впечатление, бе колко умели бяха островитяните. Срещнах неколцина, които бяха еднакво сръчни и като дърводелци, и като радиотехници, леководолази и прочее; бяха толкова различни и толкова независими. На острова практически не съществуваха престъпления и единственият грях, както ми съобщиха, бе пиенето. Е, както казах и преди, никой не е безгрешен.

В неделя времето се беше развалило, а сутринта в понеделник вече изглеждаше ужасно. Барометърът бе паднал толкова, колкото и при предишните щормове. Ако идваше депресия, щеше да ми е необходимо достатъчно свободно пространство в морето, нямаше смисъл да отплавам при заплахата да се хвана в капан близо до сушата. Островитяните не бяха склонни да дават прогнози — очевидно често бяха грешили и не искаха да рискуват с прекалено окуражителни новини. Но ако не можех да отплавам, имаше достатъчно полезни неща, които да запълнят времето ми: двама от новите ми приятели-леководолази бяха готови да почистят корпуса на „Крусейдър“ от обрастването. Имах и покана за обяд с губернатора на острова и жена му, а тъй като вече бях решила да изчакам бурята, приех тази чест.

Обядът бе много вкусен, а след това имаше много интересен разговор с учените от „Джон Бискоу“. Един от най-важните обекти на техните изследвания било едно малко раче, наречено „крил“, което би

могло в бъдеще да се използва за храна и на хората. Те искали да открият кой или какво съществува благодарение на това животинче и какво ще се случи, ако намалее запасите от него. Какви странни занимания имат някои хора!

Следобед времето още си беше същото; барометърът не бе мръднал, нито пък вятърът се бе променил. С надеждата, че времето ще се реши най-сетне на някаква промяна, се приготвих да отплавам в зори.

Пеги Холидей бе донесла на борда някои полезни вещи, включително и голяма здрава кофа. Бях изгубила или строшила три кофи и като заместител използвах най-големите си контейнери, на които бях сложила въжени дръжки. Контейнерите вършеха работа, но се чупеха твърде лесно и вече ми бяха останали само два-три. Като разбра, че бисквитите ми са силно намалели, тя ми донесе голяма кутия, а заедно с нея и свещи, предпазваща пудра и крем за лице.

Вечерях за последен път със семейство Холидей и тази вечер се прибрах рано на „Крусейдър“ със силното желание да отплавам на сутринта. Малко преди да съмне, будилникът ми иззвъня, а Лес и Пеги пристигнаха да ми помогнат да отдам въжетата.

Когато бях готова за отплаване, още пет-шест от моите фолкландски приятели се струпаха на борда на единствената в Порт Стенли яхта, за да ме придружат до входа на пристанището. Плавахме заедно до вътрешния рейд; след това с възгласи за довиждане ми помахаха и завиха обратно към своя пуст, но посвоему уютен остров, който остави у мен толкова мили спомени.

„Крусейдър“ насочи носа си към открито море и бързо премина край фара. Бях вдигнала рифован грот, стаксел и малка геноа; в свежия халфвинд развивах хубавата скорост от шест възла. Бях се свързала с „Индюранс“, който бе отплавал предния ден, и попитах какво е времето на север от мен. Свързах се също така и с кораба за наблюдение на ледовете „Брансфийлд“ и получих от него метеорологична прогноза, която включваше и координатите на няколко айсберга южно от мен. Айсберги! Само мисълта за тях ме караше да потреперам — от „Индюранс“ ми бяха съобщили за айсбергите близо

до Хорн. Как се радвах, че плавам на север, все по-далеч от южните ширини.

На втория ден след отплаването от Порт Стенли все още страдах от звездомания.

30 март (204-и ден)

След толкова продължителна самота е много лесно да се поласкаеш от всяко внимание — мисля, че говорих прекалено много, прекалено много парадирах и изобщо ми беше приятно, че всички ме смятат за нещо особено. Сега се чувствам неудобно и ми идват наум думите на Чей: „Никога не се осланяй на собствената си популярност.“ Никой не обича хората, които се големят, и аз отпъждам мисълта, че ставам като тях. Когато се върна у дома, ще разчитам на Роб, за да съм сигурна, че стъпвам здраво на земята.

На първи април записах:

На палубата е топло: достатъчно топло, за да зарежа щормовото облекло. Само след 250 мили официално ще съм извън южните ширини. Това ще бъде събитие, което трябва да се отпразнува! Трудно е да повярвам, че Австралия, Нова Зеландия и нос Хорн са зад гърба ми. Странно е, но си спомням само срещите със сушата, а големите периоди между тях са забравени — нещо като бели петна в паметта.

Питам се дали съм доволна от тези шест месеца, или щях да съм по-добре с Роб на „Грейт Бритън II“. А може би най-правилно щеше да е да си остана у дома? Но както и да е, прекарах шест месеца в занимание, което обичам, с изключение все пак на трите седмици при подхождането към нос Хорн. Чувствах се спокойна и щастлива насаме

със себе си, без главоболието и лошите сънища, от които страдах на сушата. Дали ще се възобновят, или съм се излекувала напълно? Трябва непременно да намеря някакъв изход от моята необщителност, иначе следващата година ще бъде много досадна. Роб ще ми помогне.

Какъв късмет, че имам Роб! На него дължа това пътешествие — той ми даде душевен покой и винаги е насреща, за да помогне в трудните положения; непрекъснато се обръщам към него за съвет. Търся насмешката му, когато върша глупости, чувам похвалите му, когато се справям добре. Нямам нужда от религия, но определено имам нужда от Роб. С каква радост ще се завърна у дома!

Най-сетне времето заприлича на пролетно. Дните ставаха по-топли и вече можех да изключа отоплителя в кабината, да прибера вълнените дрехи и да ходя с джинси и тениска. Месеци наред се бях навличала и сега с изненада видях ръцете си — винаги са били слабички, а ето ги — стегнати в мускули! И нещо друго ме изненада, този път неприятно. Когато развих рифованата част на грота, открих, че дъното на ветрилото е покрито с мухъл! Мускули и мухъл! Да се чуди човек как някои неща продължават да растат и през зимата.

На втори април се свързах със стария си приятел — Портишед-радио, и дълго говорих с Роб. Той и Чей били заети с новата яхта „Грейт Бритън IV“, която строели за обиколката на Британските острови през юли. Това много ме развълнува, но Роб ми каза да не мисля толкова за предстоящите събития, а да се съсредоточа върху връщането у дома — колкото е възможно по-скоро, защото му е омръзнало да си пере сам ризите!

Вятърът — силен и понякога поривист — беше попътен, преходите бяха отлични и още веднъж пресметнах, че за една седмица съм проплавала почти 1000 мили.

6 април (211-и ден)

Възнамерявах да се обадя на „Индюранс“ тази вечер, но небето бе покрито с толкова много светкавици, че не смея да опитам. Обичам гръмотевичните бури на сушата, но тук всичко е съвсем различно.

В Порт Стенли можах да разменя книгите си и сега имам много нови неща за четене вечер, но понякога просто седя до свещта и мечтая за Роб и за нашия дом.

На 11-и, 216-ия ден, вятърът утихна, но шкваловете продължиха — като в пасатната зона. Сутринта намерих на палубата летяща рибка. Беше толкова малка, че я хвърлих във водата, но възнамерявах да изям по-големия ѝ брат, когато кацне на борда.

От Фолкландските острови дотук успях да правя по 125 мили на денонощие — най-добрата средна скорост в плаването за подобно разстояние. Вече не ми се налагаше да намалявам скоростта заради авторуля или заради мачтата — благодарение на „Сейломат“ и на дърводелеца от „Индюранс“. Със задоволство открих, че от заобикалянето на Хорн досега — без да се броят трите дни и половина на Фолкландските острови — Чичестър водеше пред мен само с един ден. Заобиколих Хорн един ден по-рано от него и ако можех да поддържам средно по 110 мили на денонощие, щях да подобря рекорда му — стига, разбира се, да не се случат непредвидени аварии. По това време всъщност имах допълнителни грижи с главното кормилно перо. Бе се затегнало и управлявах трудно, трябваше да разчитам изцяло на сейломата.

Горките ми ръце страдаха от непривичната работа и кожата ми се белеше, въпреки че слагах ръкавици почти непрекъснато и се мажех с крем всеки ден. Пръстите ми приличаха на малки змийчета, които си сменят кожата, а ноктите ми бяха побелели и изпочупени. Бях прочела, че същото се случило и на Мерилин Бейли, която се носела от теченията 118 дни заедно с мъжа си в спасителен сал. Очевидно това е някакво кожно заболяване, причинено от постоянното мокрене с морска вода.

През трите дни до 17 април денонощните ми преходи бяха слаби; това намали средния преход значително и загубих цял ден в състезанието с Чичествър. Вятърът бе стихнал напълно — сигурно бях навлязла в зоната на затишия, известна и като зона на променливите ветрове. Опитах се да не се тревожа напразно и запълвах времето си с чистене на корабчето си. Измих стените и тавана на кабината и изстъргах плътната зелена ивица водорасли по водолинията. За да го направя, трябваше да се надвесвам през борда и да вися само на пръстите на краката — но никога не започвах, преди да проверя два пъти осигурителния колан! Вечерта заваля дъжд, който барабанеше по гладкото и блестящо като стъкло море. От запад по водната повърхност и ветрилата се отразяваше фойерверк от алено и златно. „Всъщност — записах в дневника си — кой бърза? Радвай се на спокойствието; то няма да трае вечно.“

През следващите няколко дни продължих с пролетното почистване, когато с голямо безпокойство открих, че съм нападната от малки домашни мухи, които се размножаваха с голяма бързина. Нямах флайтокс и не знаех как да се отърва от тях. Опитах се да им предложа пир със светло сухо шери с надеждата, че ще се отровят или ще се издавят; оказа се, че само съм ги стимулирала, тъй като продължиха да се размножават. (Светлото шери определено е сексуален стимулант.)

В една от паузите между „домашните“ работи се обадох на Джулиет във Виена и с радост научих, че се кани да ражда австрийче през октомври. Тя и съпругът ѝ Хайни щяха да дойдат в Дартмът за моето пристигане, което според Роб щеше да е на седми юни. Полудях от радост, като разбрах, че и родителите ми ще бъдат там. Те щяха да прекарат четиримесечен отпуск в Европа. „Мечтите започват да се сбъдват!“ — записах в дневника си.

На 25-и сутринта излязох на палубата и зяпнах в почуда при вида на някакъв кораб на около две мили, който вървеше на насрещен курс. Бързо слязох да се облека, като го наблюдавах от кокпита. На около една миля от мен корабът промени курса си и мина на около половин миля зад кърмата ми. Името му беше „Герания“, но не успях да видя от кое пристанище е; това беше първият кораб, който срещнах от Австралия насам.

Докато тази сутрин седях на носа и чаках да дойде време за обедните наблюдения, гледах как „Крусейдър“ се плъзга по водата и се възхищавах на силата, която я движеше. Ветрилата ѝ се пълнеха от нежния бриз и, изглежда, бяха в най-доброто си положение, при което тласкаха яхтата с максималните ѝ възможности. Добре че нямам научно мислене, то би разрушило това, което сега за мен е чиста магия. Днес не мога да се тревожа за нищо. Имам чудесно съчетание от слънце, блестящо синьо море и достатъчен бриз, който ме спасява от горещината. Един ден за вършене на приятни неща като излъскване на бронза по компаса, щурвала, секстанта и хронометъра; какъв чуден цвят има бронзът.

Това е ден, в който можеш да усетиш радостта, че живееш. Няма значение, че още утре мога да изпадна в ярост, от внезапно безветрие. Днешният ден ще се запечата неизличително в съзнанието ми като кулминация в деветмесечното ми плаване. Скоро ще се върна към моя истински или нормален начин на живот, но спокойствието и хармонията на това уединение ще останат в съзнанието ми и без съмнение ще навлязат по неведоми пътища и в реалния ми живот. Сега вече знам, че мога да съм щастлива и без съблазните на обществото, което е и добре, и не е. Не виждам никакъв смисъл в отшелничеството, затова ще бъде правилно да приема хората каквито са и да живея с тях. Това не е страшно, ако човек запази ценностите и етиката си. А чрез подобни интерлюдии, далеч от останалия свят, винаги ще имам изпитан начин да се възстановявам.

Една сутрин на палубата се „приземи“ малкият брат на моята летяща рибка, не по-дълъг от три четвърти инча. Доста високо е излетяло приятелчето.

На 30 април, 235-ия ден, се плъзнах през екватора обратно в северното полукълбо, без дори да го забележа. Пасатите се появиха и

духаха силно до първи май, когато за мое разочарование отново изчезнаха. Следващите няколко дни се влачех с два възла скорост и с обичайното припляскване на ветрилата и потракването на блоковете. Към този шум се прибави и силното цвъртене на две малки птички, които се караха за нещо. За мен това бе необичаен шум, тъй като птиците от южните ширини бяха мълчаливи.

2 май (237-и ден)

Как бързо могат да се променят условията! Вземам си обратно всички лоши думи по адрес на петромаксовия фенер. Миналата нощ в дъжда и пръските той бе отлична щормова светлина и не угасна дори при седем бала вятър.

Но това бе миналата нощ: сега отново съм в затишие. Изморена съм от тези изнервящи ветрове — една минута буря, следващата — затишие. Омръзнали са ми и всичките смени на ветрилата, до гуша ми е дошло от постоянните психични усилия, които полагам да стана и да се заема с тях, за да осигуря движение на своята яхта. В момента смятам, че съм плавала достатъчно — седем месеца като че ли са таванът, който мога да постигна. Но не мога да се откажа, освен ако не се примиря с мисълта да си остана постоянен пленник на Северния Атлантик. Радиостанцията и акумулаторите ми са в добро състояние, затова често се свързвам, особено с Роб. Ще го видя, преди да стигна в Англия, тъй като той ще дойде до Азорите с екипа на вестниците и телевизията. Изпитвам смесени чувства пред тази среща, защото Роб не бива да се качва на борда и ще трябва да остане на метър разстояние. Въпреки всичко с нетърпение я очаквам, тя ме стимулира към повече усилия; казват, че всяка миля в този район се брои за три.

Тази вечер се уверих, че съм стигнала до зоната на променливите ветрове, и доста се измъчих — яростни шквалове с часове, гръмотевични бури и проливен дъжд в една от най-тъмните нощи,

които съм виждала. На разсъмване вятърът стихна напълно, а след четири часа отново се появи от североизток. Това беше знак, че съм отминала зоната на променливите ветрове. Бях много учудена, че съм се измъкнала толкова бързо, за момент дори не можех да повярвам, но североизточните пасати определено се появиха и нямаха намерение да си отиват.

Следващите две седмици до 15 май се радвах на великолепно плаване. Дните бяха някак си еднакви: същата сила и посока на вятъра, същото слънце и пръски и непрестанното движение на „Крусейдър“ по курса на север.

Зарадвах се, когато един ден на здрачаване делфините отново се появиха. Видях ги как идват по траверса от далечината: бяха стотици, препускаха с пълна скорост към мен, изскачаха от вълните на невероятна височина; извиваха се във въздуха и падаха във водата с мощни плясъци. Когато наближиха яхтата, те завиха и забавиха скорост, за да са в крак с моите скромни шест възла; тъчаха напред-назад през вълната на носа, а сивите им тела бяха гладки и заоблени. Изправена на носа, наблюдавах два, които плуваха успоредно — носовете и опашките им се извиваха в такъв синхрон, та чак ми се стори, че виждам двоен образ. Бях чела, че Чичестър понякога ги изплашвал с рязко движение или шум, но тези приятели не бяха така плахи. Махах с ръце за поздрав и крещях с цяло гърло, но това, изглежда, ги въодушевяваше и предизвикваше още по-голямата им игривост. Скоро след това напуснах палубата, за да избягам от горещината, но още дълго ги чувах как лудуват около яхтата.

Малко преди стъмване отидох да проверя авторуля и открих, че перото се е строшило на две. Счупването беше в дебелата му част, очевидно в резултат на силен удар, доста по-силен, помислих си, отколкото може да се очаква от делфин. Монтирах резервното перо и се изправих пред истинска опасност, защото, ако и това се счупеше, няхах нито резервно, нито пък имах главно управление. По това време штурвалът така се беше затегнал, че бе практически неизползваем.

При последната ни връзка с Роб той бе предложил, ако изгубим радиоконтакт, да се отправя към Понта Делгада на Азорите, където щеше да ме чака. Това предложение се оказа много разумно, тъй като при следващото ми обаждане открих, че предавателят е излязъл от строя. Вече се бях насочила към Понта Делгада, но въпреки всичко се

чувствувах доста неспокойна и изплашена, че няма да имам радиовръзка в такъв решителен момент. Искаше ми се да му съобщя, че развивам далеч по-добри скорости, отколкото съобщените преди пет дни, но може би беше преждевременно да предавам своето ЕТА, тъй като до Азорите оставаха още 700 мили.

За да не мисля за руля, радиото и възможните катастрофи, още веднъж почистих яхтата. Този път проверих и оставащите ми провизии. В крайна сметка стана ясно, че имам най-малко за още една година — толкова щедър е бил Филип.

След двуседмично мързелуване лебедките на десния борд се бяха затегнали. Докато бях в пасатите, карах все на десен халс и те не влязоха в употреба. Разглобих всички, с изключение на една, чийто винт бе ръждясал и не можех да го отвия. Побеснях. Трябваше да я разглобя, иначе лебедката беше безполезна, затова се опитах да удълбоча канала на винта със секач. Но и след това винтът не мръдна, а когато трябваше най-сетне да призная поражението си, той изглеждаше вече сериозно повреден. Отчаяна се взирах в минаващия на половин миля кораб и се чудех какво ли биха направили в случая умните мъжаги на борда му. Опитах се да извадя барабана на лебедката, без да отвивам винта, и за моя изненада успях. „Е, това е наистина добре конструирана част от екипировката“ — помислих си. Почистих я, монтирах я отново и тя заработи свободно. Дори простих на екипажа на кораба за надменното му отношение.

Към 15 май вече бях загубила пасатите.

15 май (250-и ден)

Вятърът сега духа слабо от Сао Мигел — мястото, закъдето плавам. Мога да разчитам на добър преход, ако остана на единия халс, но той ще ме отведе или много на изток, или на север, но не и до острова. Отново съм на корабните пътища и съм изморена от липсата на сън. Сънищата ми — винаги много ярки — сега са определено вдъхновяващи; и всеки път, като се будя, мисля за прекъснатия сън. Повечето от тях се отнасят до плаването; всяка нощ няколко пъти засядам на брега, а снощи се счупи

авторулят и с ужас видях как всичките му парчета изчезват в килватерната следа. Събудих се веднага и изтичах на кърмата да се убедя, че е било само сън!

Всяка нощ слушам предаванията на Портишед-радио и на 15-и бях възнаградена със съобщение: „До шкипера на «Експрес Крусейдър» — четеше операторът. — Ако е удобно, среща край Понта Делгада, 37°30' север, 25°40' запад. Ще поддържаме вахта на УКВ и на 2182 от 20 до 25 май. Подпис: Роб.“ О, само да работеше предавателят ми, можех да му съобщя, че ще бъда там!

Следващите десет дни ми донесоха най-големите разочарования в целия ми живот:

18 май (253-и ден)

Сега, когато искам да плавам колкото се може побързо, времето е влудяващо променливо. Вятърът е слаб и поривист, а за мен е и напълно насрещен. Преходите през последните три дни са по-малки от 80 мили. Сутринта бях пет часа в затишие и се надявах, че вятърът ще дойде от запад, но късметът ми не проработи.

О, тези Конски ширини^[1]! Моите бедни шахматни коне подрънкват на дъното на кутията си. Може би все пак нещо ще се случи. Из въздуха витае усещането за северните ширини, днес ми беше студено в работния костюм. А вчера лежах под слънцето съвсем гола. От обедните наблюдения — 560 мили от Сао Мигел.

В дневника ми от 22-ри в 17 часа е записано:

Ако времето не се промени скоро, ще се побъркам; какъвто и да е вятърът, той е все насрещен. Никога не съм

се чувствувала така отчаяна и разочарована. До срещата остават само 60 мили, но те ще са най-дългите 60 мили в цялото плаване.

Отново суша — това е остров Санта Мария от Азорите. Каква борба беше — а изглежда, че още ще продължи — да проплавам оставащите до срещата мили. Все пак вече няма смисъл да бързам, тъй като скоро ще се стъмни, а срещата няма да се състои, преди да съмне.

Изплашена, чух шум от приближаващ кораб — много силен и много близо. Минаха няколко секунди и от омарата се появи стар военноморски самолет, който летеше доста бавно на няколкостотин фута над водата. Той премина точно над главата ми. Доста озадачена, записах в дневника си: „Колко ниско летеше този самолет; надявам се, че не е бил повреден.“

Надвечер на 23-и вече можех да видя размитите очертания на Сао Мигел, а вятърът бе достатъчно благосклонен да ме остави да плавам натам по най-краткия курс. Пристигнах до входа на пристанището към девет часа вечерта. Беше вече тъмно, затова останах да прекарам нощта на дрейф.

В полунощ излязох, на палубата за проверка и видях наблизил лодка, която се приближаваше към мен. Тъкмо се втурнах надолу, за да запалим двигателя и да бягам от пътя ѝ, когато чух вик. Можех да позная този глас където и да е! След това ме освети прожектор и можах да видя хора, тичащи по палубата на лодката. После чух загрижен вик: „Махнете тази проклета светлина от очите ѝ!“ Да, това наистина беше Роб!

[1] Конски ширини — области в океана между 30° и 40°, в които преобладават слаби ветрове или пълни затишия. Името им идва от изхвърляните тук умрели коне от старите бойни ветроходи и кораби. Б. пр. ↑

XV. СРЕЩА В МОРЕТО

Крещяхме си един на друг от двете лодки — Роб ме попита дали искам да вляза направо, или да чакам, докато съмне. Отговорих, че ще чакам до сутринта, и Роб предложи да ги последвам в защитени води.

След два часа бях до един траулер и получих дълга целувка — много трудна, въпреки че корпусите на яхтата и лодката бяха толкова близо, и все пак — чудесна. След това се запознах с телевизионния екип. Роб ги бе убедил, че ще се появя навреме, но не успял да убеди екипа на „Дейли експрес“, за който бе организирана срещата — неверници! Имахме да си казваме толкова много неща; Роб и аз стояхме — всеки на своята палуба, говорихме, докато съмна, и все още не бяхме успели да си зададем всички въпроси, които искахме. Щом стана достатъчно светло, приключиха с филмирането и отново с нежелание трябваше да кажа довиждане на Роб.

До Дартмът оставаха още 1200 мили и колкото повече се бавех, толкова по-трудно щеше да ми бъде да се изправя срещу тях, затова отдадох въжетата на траулера и поех. Придружаваха ме до открито море, където вятърът започна да се усилва. Сърцето ми се свиваше, като гледах Роб да ми маха за довиждане и си мислех за нещата, които могат да се случат, докато отново го видя. Необходимо бе едно последно усилие и плаването щеше да свърши. Просто трябваше да отбягвам корабите и навигационните опасности и щях отново да съм у дома. Това си казвах, докато хвърлях последен поглед към Роб и отегчена започвах дългото лавиране край острова.

На стъмване бях изтощена. Вълнението от срещата и бърбренето с Роб цяла нощ, последвано от тежкия ден в плаване срещу вятъра, си казаха думата. Трябваше обаче да остана будна и да внимавам за кораби. Роб ми бе донесъл един портативен предавател, взет под наем от „Рейкъл“, и можех да се обадя на „Дейли експрес“ и да предам своето ЕТА. Както бе подчертал Роб, трябваше да съм у дома на осми юни, дори и при лошо време, а това щеше да е постижение с два дни

по-добро от Чичестъровото. Роб ми каза, че имало приготовления за отпразнуване на пристигането ми, и те ми се видяха фантастични.

Три дни имах затишия и бях склонна да съобщя за отлагане на моето ЕТА, но вятърът най-сетне пристигна — и още как! На 28 май, 262-рия ден, денонощният преход бе 170 мили — един от най-добрите ми преходи. Към 30 май ми бяха останали още 600 мили и вече използвах картата на района от Гибралтар до Англия. Попътните кораби си останаха главната ми грижа — единственото препятствие между мен и дома — и аз се върнах към старата практика да спя най-много по половин час. Радиовръзките с Роб бяха лоши, но научих, че се планира среща в морето на 100 мили от Дартмът — в точка на около 40 мили от нос Лендс енд вечерта на пети.

1 юни (266-и ден)

Миналата нощ, докато бях навън, прелетяха две малки пухкави птичета и направиха отчаян опит да кацнат на палубата. Отначало помислиха, че най-доброто място е гротът, но не можеха да се задържат на него. После решиха, че моето присъствие е по-окуражително, и няколко пъти се опитваха да кацнат върху мен — едното моментално се лепна за една от гънките на непромокаемото ми яке. По-късно то си намери място на лебедката на гротфала, а другото се скри от вятъра зад лебедката на шкота на геноата в кокпита. Сякаш се готвеха да останат, моето присъствие въобще не ги смущаваше. След това към полунощ вятърът стихна. Би трябвало да разрифовам грота, но тъй като птичето на лебедката имаше голяма нужда от сън, не можех да бъда толкова безсърдечна и да го безпокоя. Оставих го до 2,30 сутринта, но след това трябваше да взема мерки, защото „Крусейдър“ беше почти напълно спряла. Отидох до мачтата и се взрях в птичето под светлината на джобния фенер. Беше заспало, люлееше се леко напред-назад в ритъма на яхтата; когато го

докоснах, перата му бяха студени, но се зарадвах, като почувствувах топлината на тялото му. Взех го, то изцвърча ужасено и започна да се мята в ръцете ми, но се успокои, когато го сложих в отворения шкаф в кокпита. Разрифовах грота и когато по-късно осветих шкафа с фенерчето, видях птичето дълбоко заспало.

На разсъмване и двете птичета все още спяха, прилични на мръсни бодливи топки, със затворени очи, чужди на останалия свят. В седем часа сутринта вече бяха отлетели.

Ужасно се страхувах да не ме блъсне кораб и носех вахтата колкото се може по-добре, но липсата на достатъчно сън ме правеше невнимателна и вечерта на първи юни едва не се случи нещастие. Лежах си в койката и слушах вятъра, чудех се дали да рифовам, когато нещо ме накара да стана и като изскочих, видях кораб, който бързо приближава: истинска грамада откъм десния ми борд. За щастие не трябваше да сменям халса, за да го избягна, а само леко завих и се насочих към кърмата му. Близостта с кораба ме изплаши много, докато гледах как ме подминава; няколко секунди по-късно „Крусейдър“ попадна под удара на неговата вълна, който я накара да се залюлее силно и да вземе вода на палубата. Доста странно, но не бях потресена от случилото се; статистически погледнато, то би трябвало да намали вероятността подобно нещо да стане отново. Имам доста голямо доверие в своята специална интерпретация на закона на вероятностите.

2 юни (267-и ден)

Чувствувам се много неспокойна. Въпреки че се намирам само на 100 мили от Англия, не мога да се свържа с никого по радиото. Портишед-радио едва ме чува, а от Лендс енд-радио не мога да получа отговор. Тези факт е отчайващ, защото тъкмо сега ми се иска да поговоря с някого. По-късно отново ще опитам с Портишед; може би довечера условията ще са по-добри.

Добре е, че имам три дни до срещата, защото сега вървя с един възел, при това в обратна посока! Днес видях доста кораби и през нощта ще трябва да поддържам добро наблюдение. За да сигнализирам присъствието си, осветявам с джобен фенер ветрилата на „Крусейдър“; ходовите ми светлини отдавна не работят.

Въпреки ниската скорост и малките преходи вече бе очевидно, че ще пристигна на мястото на срещата прекалено рано. Вечерта на втори юни бях само на 40 мили от него. Въпреки това не исках да съобщавам ново ЕТА, тъй като се страхувах да не объркам огромните приготовления в моя чест, ако се покажех твърде скоро. Просто не беше честно да разстройвам организаторите толкова късно; разбрах, че повече не бързам. Напрегнатостта, която усещах през цялото плаване, внезапно се бе изпарила и ме бе оставила учудващо безчувствена; исках да имам време, за да осъзная факта, че това, което се опитвах да направя, вече бе сторено. В съзвучие с тези мисли бе и нежеланието ми да се срещна с тълпите и шумотевицата в Дартмът. Можех, разбира се, да се промъкна и незабелязана, но това щеше да разочарова много хора, а и след всичко, през което бяха минали моето семейство и приятелите ми, подобна постъпка би била непочтена спрямо тях.

Сутринта на трети, с приближаването ми към мястото на срещата ниско над мен прелетя още един голям самолет. Чудех се дали го прави, за да избегне облачната покривка. Може да беше ДС-8, но познанията ми в авиацията са толкова бегли, че със същия успех би могъл да бъде и „Сопуит кемъл“. Помахам на пилотите, когато прелитаха над мен, но едва ли са ме видели. Самолетът летеше само на няколко фута над морето и беше вълнуващо да видиш други човешки създания толкова близо.

На няколко мили от мястото на срещата сних ветрилата и останах на дрейф; трябваше да чакам още два дни. Видимостта беше лоша, макар че вятърът бе спрял и беше много тихо. Отворих люковете с надеждата, че така ще чувам приближаващите кораби, без да е нужно непрекъснато да излизам на палубата и да наблюдавам. Привърших с излъскването на някои неща в салона и поработих няколко часа върху моите фигури за шах. Забелязах, че на един от горките ми офицери има

пукнатина, която можеше да стане по-дълбока — тя минаваше от брадичката през носа и по задната страна на шапката му. Очевидно бе, че се нуждае от първа помощ, затова пробих дупка в главата му и заковах двете половини. Това свърши работа, само гдето пиронът стърчеше. Прибрах офицера обратно в кутията и му обещах прилична хирургия, като се върна у дома. Тайно се надявах, че ще имам времето и търпението да го ремонтирам и дори да завърша комплекта — след дълги часове упорита работа бях изрязала само 16 фигури, а това е, разбира се, само половин комплект.

Вечерта седях зад щурманската масичка, пийвах си сладко мартини и гледах как светлината чезне от небето. „Крусейдър“ леко се полюшваше на мъртвата вълна, тишината се нарушаваше само от постоянното тракане на блоковете и мекото пляскане на вълните в борда. Странна беше тази липса на движение след толкова време на ход, а още по-странно бе, че не съм отчаяна от забавянето. От мястото си в щурманската оглеждах с любов яхтата и се чудех на вярата, която бях вложила в нейния здрав десетгодишен корпус. Сега изпитвах огромно доверие в нея, бях сигурна, че може да ме отведе в още едно околосветско плаване без нито една повреда. Бих ли могла да намеря по-добра, по-мореходна и сигурна яхта? Не, съмнявам се, дори да я търся с години.

Мислех отново за другите самотници, питах се за техните мотиви и движещи сили. Дали мотивите им бяха като моите? Кой знае. Но имаше нещо, което беше общо за всички ни, и това беше, освен притежанието на добра яхта и достатъчно знания, за да избягваме неприятностите, също и вяра!

Тази вечер записах по този повод в дневника си:

Робин Нокс-Джонстън е само отчасти прав, когато казва, че „човек трябва да има нечовешка вяра и да разчита единствено на себе си, за да направи такова плаване, без вярата в бога“. Има и друга вяра. Вярата е сигурност, моята среда ми я дава — Роб, семейството, приятелите ми. С тях аз никога не съм сама. Независимо дали ги виждам или не, те са част от съзнанието ми и са толкова непогрешим източник на спокойствие и сила за мен, колкото навярно е

господ за вярващите. Вярата не означава да очакваш чудеса. Не вярвам въобще, че който и да е в подхвърляната от бурята лодка ще очаква господ да успокои вълнението. Това, за което би могъл да се помоли, е да се подсили волята му, за да оцелее. Силата на вярата е в самия вярващ; независимо на какво се основава тази вяра — и смятам, че между моята гледна точка и гледните точки на Чей, Чичестър, Нокс-Джонстън има малко различия: ние викаме на помощ собствените си резерви от вяра и воля и се надяваме те да ни помогнат. Докато се борех два часа на мачтата, опитвайки се да развия онази затегната гайка, трябваше да си повтарям: „Ти просто трябва да отвиеш това проклето нещо!“ И най-накрая благодарение на нечовешка сила, която не подозирах, че имам, гайката започна да поддава. Моята среда ме бе осигурила с волята да бъда настойчива, а съзнанието, че бях сама и само от мен зависи отвиването на гайката, бе породило тази невероятна сила.

След обедните наблюдения на четвърти юни, 269-ия ден, разбрах, че ме е отнесло на десет мили от точката на срещата, затова отново вдигнах ветрилата и мързеливо поех обратно. Валеше, над мен висеше плътен черен облак, но вятърът беше умерен. Казах си, че ако се задържи, ще ме издуха добре до дома. На мястото на срещата привързах кормилото и си сготвих вечеря.

Цялата сутрин на пети юни прекарах в безуспешни опити да се свържа с Лендс енд-радио. Обади се обаче моторната лодка „Флор“ и любезно ме свърза с радиостанцията. Съобщиха ми, че Роб заедно с репортерите и фотографите ще напусне Пензанс с траулера „Патфайндър“ на обяд и ще бъде в моя район около шест часа вечерта.

Снех още височини и открих, че ме е отнесло на запад, затова вдигнах ветрилата и се отправих в посоката, където смятах да пресрещна траулера.

Към шест часа вечерта бях силно изнервена; наоколо не се виждаше никакъв плавателен съд, а аз бях напълно сигурна, че съм точно където трябва. Искам да кажа, че бях сигурна само докато Лендс

енд-радио не ми съобщи, че силата на сигнала ми била такава, сякаш още съм в Бискайския залив. Но докато ужасните съмнения започваха да пълзят в съзнанието ми, чух разговор на Роб с Лендс енд-радио. Гласът му звучеше мрачно, той съобщи, че траулерът имал повреда в машината и трябвало да бъде отведен на влекало във Фалмът. Надявайки се, че и аз ще слушам този разговор, той каза, че няма да успее за срещата тази нощ, но ще намери някакъв начин да стигне при мен сутринта. Междувременно аз трябваше да приближа брега. Горкият Роб, никога не е имал късмет с двигателите.

Наистина това обясняваше защо не можах да забележа посрещачите в открито море, но не можеше да обясни защо не бях видяла Англия. По моите изчисления трябваше да съм само на двайсет мили от нея! Плавах към точката, където смятах, че трябва да е фарът на нос Лизард, и се изкачих на мачтата, за да го търся. Ръмеше, видимостта беше лоша и хоризонтът пред мен бе покрит от плътни маси черни облаци; отчаяно го молах да се превърне в приятелския зелен английски бряг, но, излишно е да казвам, той инатливо отказваше. Плавах още пет мили и когато здрачината започна да оглажда ръбовете на облаците, отново се изкачих на мачтата и се завзирах напред. Минаха минути, преди да зърна това, което търсех. Проблясване, после още едно, още едно; фара Лизард — бях го открила! Бях толкова облекчена и развълнувана, че се спуснах бързо по мачтата и затанцувах по палубата, като крещях колкото ми глас държеше.

XVI. КРАЙ НА ПЛАВАНЕТО!

В района между мен и нос Лизард корабоплаването беше доста оживено, а тъй като не исках да будувам цяла нощ и да наблюдавам, сних ветрилата и останах на място. Почувствувах се изморена и заспах за два часа. След събуждането си се забавлявах с броенето на корабите, които минаваха край мен, и с отгатване на товара им. Когато отново се почувствувах одрямала, отворих люковете, легнах си и спях непробудно до края на нощта.

В 6,30 часа сутринта вдигнах ветрилата и се насочих към брега. Вятърът беше много слаб, а и отливното течение беше срещу мен, затова скоростта ми беше невъобразимо малка. В 10,30 часа, докато се опитвах неуспешно да се свържа с Роб у дома, ми се обади Лендс енд-радио и ми съобщи, че към мен се приближава миночистачът „Уолкъртън“ с Роб на борда си. Едва бях оставила слушалката, когато за моя изненада видях „Уолкъртън“ само на 50 ярда от мен! Капитанът на миночистача лейтенант Алън Ейдеър чул по радиото за повредата на траулера и отплавал веднага от Дартмът, като по пътя си взел Роб. Бях трогната, когато чух по високоговорителите на кораба звуците на „Земя на надеждата и славата“, придружени от приветствени викове и ръкомахане. Роб беше на мостика, имаше доста смешна физиономия, а аз трябваше да слеза долу и да си издухам носа.

Когато се появих отново, от кораба спускаха лодка и скоро Роб, фотографите на „Дейли експрес“, репортери и телевизионният екип бяха до мен. Роб ми се видя доста комичен в полунадутата спасителна риза — военноморските правила изискват всички, които плават в гумени лодки, да носят спасителни ризи. Опитвахме се да си говорим, но думите ни бяха удавени от рева на вертолет, който увисна над нас, за да ми спусне пакет от 771-ва въздушна ескадрила в Кълдгроуз. Подаръкът на ескадрилата беше един щит, опакован в торбичка за повръщане при прилошаване в самолет — оценен високо и двете части на подаръка. След това капитанът на „Уолкъртън“ ми изпрати като подарък герба на кораба заедно с кутия пресен хляб и яйца. Жестът беше изключително мил, много ме зарадва прясната храна.

Малко след 11,30 часа към нас се присъедини траулерът „Патфайндър“ — Роб и журналистите се прехвърлиха на него. „Уолкъртън“ се приготви да отплава, екипажът му започна да изстрелва ракети, а капитанът обеща да ме ескортира до Дартмът на осми.

Към обяд вълнението от тази част на посрещането свърши. Вятърът беше много слаб и точно по кърмата, затова вдигнах най-леката геноа и се оставих приливът да ме отнесе бавно покрай Лизард, докато вляза във Фалмътския залив; „Патфайндър“ беше наблизо и с Роб говорехме по УКВ-то, той пое навигацията.

При преминаването край Лизард получих съобщения с поздравленията на бреговата охрана и фаропазачите. Благодарих им развълнувана, спомняйки си, че никога през целия си предишен живот не съм била по-щастлива от момента, в който видях светлините на фара Лизард.

Чувствах се приятно изморена, но много щастлива, докато плавах покрай брега. Нищо лошо вече не можеше да се случи, тъй като Роб щеше да носи вахтата през нощта и да ме предупреди за приближаващи кораби. Нямах абсолютно никакви грижи. Бих предпочела, разбира се, той да е на борда, но бях решила да се съобразявам с правилата на самотното ветроходство, макар да изглеждаха глупави за този последен етап. Всъщност не съществуват и точни правила; приема се, че човек си налага своя собствена дисциплина. Теглене на влекало и приемане на хора на борда например се смятат за неприемливи действия при самотното плаване. И използването на двигател, разбира се, освен за маневри.

Точно по обяд „Патфайндър“ беше малко наветрено и усетих примамливата миризма на сготвено ядене, която идваше от камбуза на кораба. Някой на борда сигурно се е досетил как ми влияе тя, защото самият капитан дойде с надувна лодка с чиния вкусно телешко печено, сготвено от самия него.

Плавах докъм полунощ, след това привързах кормилото и останах на дрейф на десетина мили от Плимът. Имахме само около 60 мили до финалната линия и ден и половина, за които да ги проплаваме, затова при наличието на моя верен вахтен можех да спя през цялата нощ.

„Патфайндър“ ме остави за няколко часа сутринта, за да откара на брега телевизионния екип, и аз прекарах времето в шкурене на шахматните фигури и в слушане на местното радио. Когато корабът се

върна, вдигнах ветрилата и поехме. Имаше силна омара и бреговата линия можеше да се различи едва от две мили разстояние. „Крусейдър“ плаваше красиво покрай брега и аз бях много горда с нея. Седях на покрива на кабината в непромокаемите си дрехи и се смеех на опитите на Роб да ни фотографира от заливания нос на траулера.

Роб все още продължаваше да снима, когато капитанът го извика на мостика. Той се скри за момент, след това се появи отново и извика: „Искаш ли да откриеш саутхемптънската изложба на лодки и яхти?“

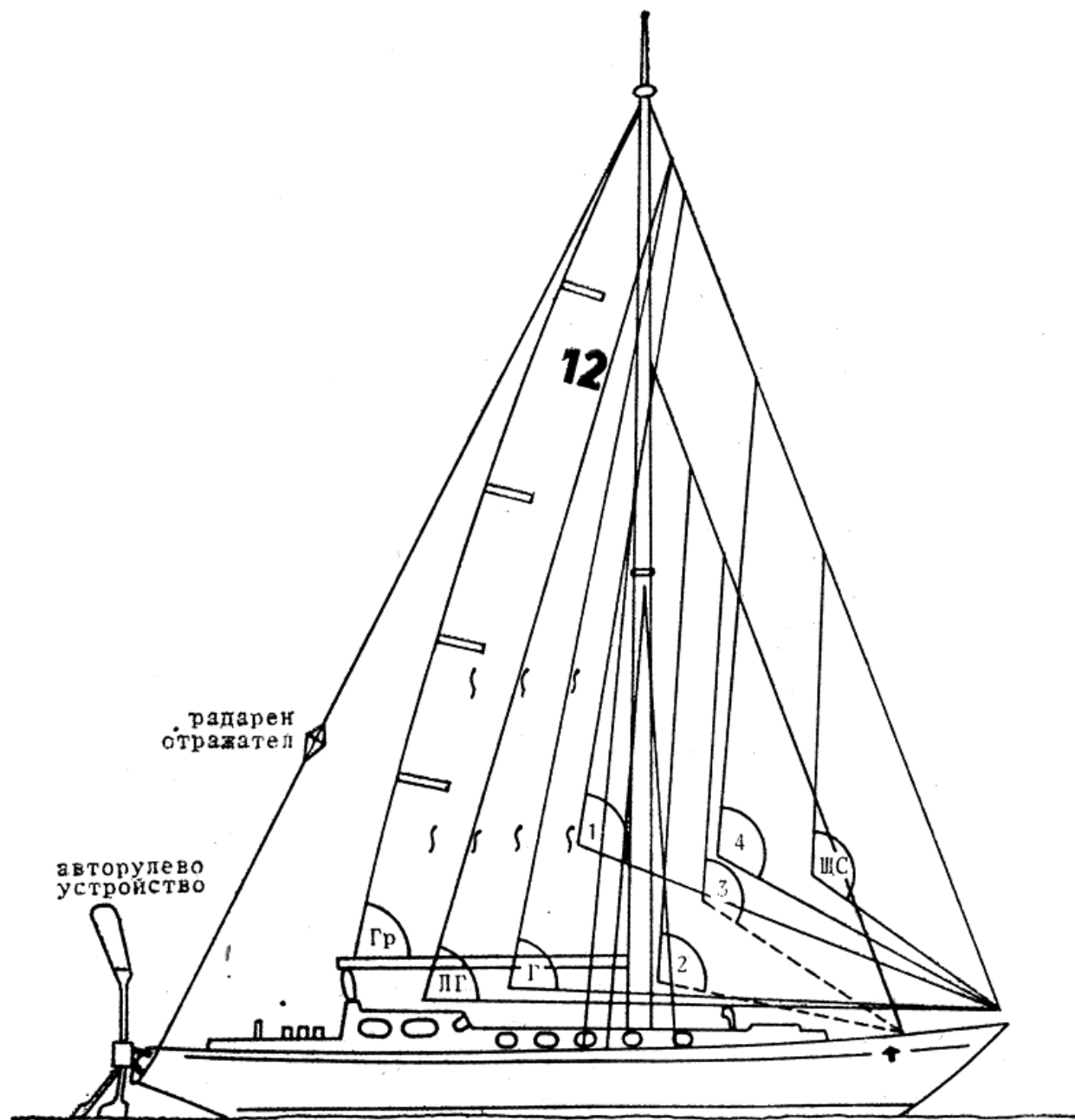
Изненадана, аз отговорих, че ще ми бъде приятно, а той влезе вътре да предаде отговора ми на организаторите. Колко странно, си мислех и се опитвах да си представя какъв ще бъде животът ми оттук нататък. Как ли ще се чувствавам, заобиколена отново от хора? Как ще разговарям и ще обяснявам защо съм извършила плаването? Една мисъл ми дойде като спасение — бях стигнала до нея отдавна, за да преодолее стеснителността си и страха от разговорите с хората. Бях си внушила, че няма разлика дали ме наблюдават стотици хора или само един човек, след като всеки има само чифт очи и чифт уши и е човешко същество като мен самата. Всеки беше сам със себе си, както и аз.

Нищо не беше се променило. Роб бе отсреща, отвъд водата, изглеждаше и се държеше както винаги; макар че никога не съм се съмнявала, все пак беше чудесно, че отново възвърнахме старите си отношения, без смущение и стеснителност помежду ни.

Тази нощ се закотвихме под девънските хълмове, на няколко мили югозападно от Дартмът. Сутринта времето беше тихо и ясно; вдигнах за последен път ветрилата и се насочих към Дартмът. Забелязах приближаваща се лодка, а когато дойде съвсем близо, видях едно познато лице на носа. Александра! Беше дошла да ме посрещне с цяла тумба приятели, смяхме се, крещяхме си поздрави; след това изведнъж си помислих, че е важно да изглеждам представителна, и се спуснах долу да си измия косата. Когато с мокра коса отново излязох на палубата, към мен се приближаваха още половин дузина лодки. Роб се обади да ми каже, че трябва да завием през кърма, за да влезем във входа на пристанището. Часът беше осем сутринта, а трябваше да пресека линията в девет и четвърт. Вятърът беше слаб, оставаха ни още седем мили и аз започвах да се тревожа дали ще успеем. От реката продължаваха да прииждат още и още лодки и аз ги гледах с изненада,

докато отчаяно се мъчех да изсуша косата си на слабото слънце. След половин час бях напълно обкръжена от лодките.

Най-накрая се появи „Уолкъртън“ и ме ескортира към устието на реката. Главата ми се замая да се обръщам на всички посоки. Махах с ръка на хората в лодките около мен, но не виждах лицата им. Една от лодките дойде съвсем близо и аз поздравих хората в нея, без да ги позная. След това чух сякаш агонизиращ вик и замръзнах в недоумение. Това беше гласът на мама! Тогава видях, че и двамата ми родители бяха в лодката, заедно с Джулиет и Хайни. Смеехме се, викахме, но беше невъзможно да се чуем в шума на сирените и свирките на множеството лодки. Роб ми сигнализира, че отново трябва да променя курса, за да избягна прилива, и за момент се съсредоточих върху насочването на яхтата в правилната посока. Бяхме съвсем близо до входа, над нас висеше вертолет, който добавяше своя рев към невъобразимия шум. Роб ми извика, че приближавам финалната линия, но не можах да видя нищо, освен морето от лодки и приветстващи ме хора. Огледах се отново за Роб и видях вдигнатата му ръка да сочи към финалното оръдие. То гръмна, сърцето ми подскочи и аз изкрещях едно екзалтирано „Ура!“, към което се присъединиха хиляди приветствени викове и сирени от заобикалящите ме лодки. Кой знае как през шума до мен долетя гласът на Роб: „Свали ветрилата!“ Със залитане отидох до мачтата и освободих фаловеите на грота и геноата, които паднаха на палубата. Затворих за миг очи и се обърнах. След няколко секунди бях в прегръдките на Роб.



Използвани ветрила:

Гр - грот

ЛГ - лека геноа

1,2,3,4 - стаксели

ЩС - щормови стаксел

Взети, но неизползвани ветрила:

2 резервни грота

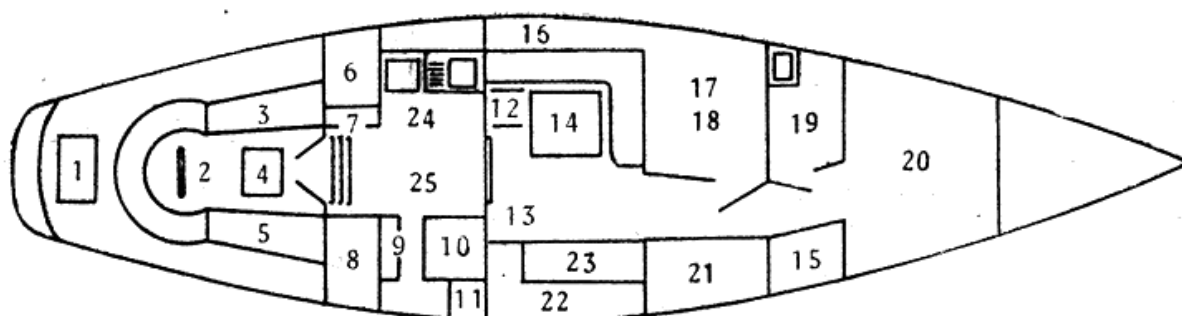
2 генои за попътни ветрове

Използвани ветрила:

Гр — грот; ЛГ — лека геноа; 1, 2, 3, 4 — стаксели; ЩС — щормови стаксел

Взети, но неизползвани ветрила:

2 резервни грота; 2 генои за попятни ветрове



- | | |
|----------------------------------|------------------------------|
| 1 - склад за газ | 12 - трюмна помпа |
| 2 - шурвал | 13 - отоплител |
| 3 - шкаф за кранци | 14 - маса |
| 4 - спасителен сал | 15 - резервни гротове |
| 5 - шкаф за въжета | 16 - храна дрехи |
| 6 - спомагателен дизел | 17 - работилница инструменти |
| 7 - пакет за напускане на кораба | 18 - рез. части |
| 8 - пиротехника и секстант | 19 - тоалетна |
| 9 - седалка | 20 - ветрила |
| 10 - шурманска масичка | 21 - вода |
| 11 - радиотелефон | 22 - храна |
| | 23 - койка |
| | 24 - камбуз |
| | 25 - карти |



най-голяма дължина - 53 фута

ширина - 13 фута

газене - 7 фута и 6 инча

дължина по водолинията - 38 фута и 9 инча

водоизместване - 15 тона

ветрилна площ - 1500 кв.фута

Строител: Fyler Boat Co., Southern Ocean Shipyard (1968)

1 — склад за газ; 2 — щурвал; 3 — шкаф за кранци; 4 — спасителен сал; 5 — шкаф за въжета; 6 — спомагателен дизел; 7 — пакет за напускане на кораб; 8 — пиротехника и секстант; 9 — седалка; 10 — щурманска масичка; 11 — радиотелефон; 12 — трюмна помпа; 13 — отоплител; 14 — маса; 15 — резервни гротове; 16 — храна, дрехи; 17 — работилница, инструменти; 18 — резервни части; 19 — тоалетна; 20 — ветрила; 21 — вода; 22 — храна; 23 — койка; 24 — камбуз; 25 — карти; най-голяма дължина — 53 фута; ширина — 13 фута; газене — 7 фута и 6 инча; дължина по водолинията — 38 фута и 9 инча; водоизместване — 15 тона; ветрилна площ — 1500 кв.фута

Строител: Fyler Boat Co., Southern Ocean Shipyard (1968)

С предприемането на това плаване аз рискувах да загубя един живот, който най-сетне бе започнал да става смислен; с успешното му осъществяване изживях втори живот, по-различен и по-цялостен, който имаше малко общи неща с живота ми отпреди. Чувствувам, че съм все същата, но знам, че всичките тези часове и дни на плаването обогатиха неимоверно живота ми.

Издание:

Автор: Нейъми Джеймс

Заглавие: Насаме с морето

Преводач: Тинко Трифонов

Език, от който е преведено: английски

Издание: първо

Издател: Книгоиздателство „Г. Бакалов“

Град на издателя: Варна

Година на издаване: 1986

Националност: английска

Печатница: ДП „Стоян Добрев-Странджата“

Излязла от печат: януари 1986 г.

Редактор: Жана Кръстева

Художествен редактор: Владимир Иванов

Технически редактор: Ангел Ангелов

Рецензент: Костадин Костадинов

Художник: Димитър Трайчев

Коректор: Светла Карагеоргиева

Адрес в Библиоман: <https://biblioman.chitanka.info/books/5401>

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.