

Annotation

Сто дней команда корабля «Лейчестер», попавшего в «око» циклона Змеиное Кольцо, противостояла стихии. Сто дней горстка храбрецов боролась за свою жизнь и спасение корабля. Они выиграли сражение с разбушевавшимся океаном, имя судна и имена моряков-спасателей навсегда вошли в историю навигации по бурным водам Северной Атлантики.

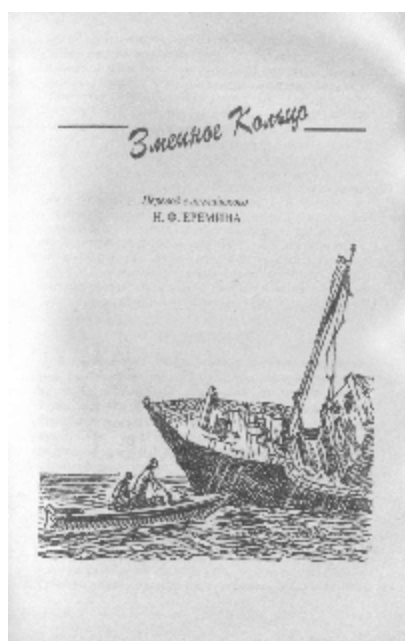
- [Фарли Моуэт](#)
 -
 - [Предисловие](#)
 - [Часть первая](#)
 -
 - [Глава первая](#)
 - [Глава вторая](#)
 - [Глава третья](#)
 - [Часть вторая](#)
 -
 - [Глава первая](#)
 - [Глава вторая](#)
 - [Глава третья](#)
 - [Глава четвертая](#)
 - [Глава пятая](#)
 - [Часть третья](#)
 -
 - [Глава первая](#)
 - [Глава вторая](#)
 - [Глава третья](#)
 - [Часть четвертая](#)
 -
 - [Глава первая](#)
 - [Глава вторая](#)
 - [Глава третья](#)
 - [Глава четвертая](#)

- [Часть пятая](#)
 -
 - [Глава первая](#)
 - [Глава вторая](#)
 - [Часть шестая](#)
 - [Глава первая](#)
 - [Глава вторая](#)
 - [Часть седьмая](#)
 -
 - [Глава первая](#)
 - [Глава вторая](#)
 - [Глава третья](#)
 - [Часть восьмая](#)
 -
 - [Глава первая](#)
 - [Глава вторая](#)
 - [Глава третья](#)
 - [Часть девятая](#)
 -
 - [Глава первая](#)
 - [Глава вторая](#)
 - [Глава третья](#)
 - [Глава четвертая](#)
 - [Глава пятая](#)
 - [Часть десятая](#)
 -
 - [Глава первая](#)
 - [Глава вторая](#)
 - [Глава третья](#)
 - [Эпилог](#)
 - [Словарь морских терминов](#)
 - [notes](#)
 - [1](#)
-

Фарли Моуэт

Змеиное Кольцо

Морякам Ньюфаунленда, одним из самых великих мореплавателей, когда-либо плававших в бурных водах.



Предисловие

В последние дни 1951 года на построенное еще в военные годы грузовое судно типа «Либерти», «Флайинг интерпрайз», в Северной Атлантике обрушились ураганные ветры, настигнув его в трехстах милях к юго-западу от Ирландии. Брошенное всеми кроме капитана, отчаянно боровшегося, судно на целых две недели приковало к себе внимание всего мира. Но 10 января 1952 года старина океан одержал победу и «Флайинг интерпрайз» затонул всего в сорока милях от безопасной гавани.

Корабль погиб, но его имя все еще живет как символ героической стойкости в борьбе со стихией.

Еще один корабль, также судно типа «Либерти» времен Второй мировой войны, заслужил бессмертие. «Лейчестер», таково его имя, все еще плавает, пережив стодневное испытание, равного которому не было на памяти современников. История его спасения — не только рассказ о корабле, который не погиб, но, что еще важнее, рассказ о горстке храбрецов, которые не дали ему погибнуть.

Мое восхищение доблестью этих людей безгранично, и я молюсь, чтобы мне удалось словом воздать им должное. Я хочу поблагодарить их за то, что они вдохновили меня на эту книгу, с искренней благодарностью сказать и о той помощи, которую оказали мне береговые службы канадской «Фаундейшен». О сотрудничестве такого рода писатели могут только мечтать, встречая его так редко.

Палгрейв, Онтарио, Фарли Моуэт октябрь 1961 г.

Часть первая



Глава первая

Утром 28 августа 1948 года судно «Джозефина» компании «Фаундейшен» стояло в порту Галифакс в Новой Шотландии. Фарватер в этот день был забит кораблями. Пока «Джозефина» пробиралась вдоль берега Мигхер, ей встретился авианосец, сопровождаемый крейсером, двумя огромными танкерами и сухогрузом водоизмещением в 20 000 тонн. По сравнению с любыми из этих кораблей «Джозефина» казалась еще меньше. И все-таки, несмотря на свои скромные размеры — всего 200 футов в длину и водоизмещением в 1 000 тонн — в ней чувствовалась такая скрытая мощь и такой истинно морской дух, что она не теряла лица даже в сравнении с куда более мощными судами.

Ее высокие нос и корма, взметающие клочья пены, придавали ей дьявольски воинственный вид. Но на этом сходство и кончалось. Палубная надстройка и мостик располагались в передней части, а сзади лодочная палуба внезапно обрывалась, переходя в длинную и широкую корму, которая, казалось, лежала почти на одном уровне с океаном. Судно словно бы кренилось на корму, как молодая норовистая лошадь, приседавшая на задние ноги, с трудом сдерживаемая натянутыми поводьями. Наклон двух мачт и трубы увеличивал ощущение скрытой мощи.

Рубка и мостик, по контрасту с глянцево-черным корпусом, блистали ослепительной белизной, с ними по цвету гармонировала и широкая зеленая полоса вокруг трубы. Яркие нос и корма, изящные обводы придавали судну женственный облик, который так ценят моряки.

Рубка и мостик, по контрасту с глянцево-черным корпусом, блистали ослепительной белизной, с ними по цвету гармонировала и широкая зеленая полоса вокруг трубы. Яркие нос и корма, изящные обводы придавали судну женственный облик, который так ценят моряки.

Скорость судна уменьшилась, когда «Джозефина», плавно покачиваясь, начала огибать остров Джордж, направляясь по проходу к причалам. При резком звуке ее сирены два рыбака, возившиеся на

палубе стоящего у причала корабля, проводили ее внимательным взглядом.

— Что ты думаешь об этом корабле? — спросил на пристани один из зевак соседа.

Молодой рыбак на мгновение задумался.

— Я бы назвал его буксиром, сэр, — ответил он, растягивая слова, как это обычно делают жители Ньюфаундленда.

Старший сердито поглядел на него.

— Вот еще, — с досадой сказал он, — я узнаю буксир с первого взгляда. С буксирами все просто. А этот выглядит так, словно радуется, что угодил в шторм посреди океана.

Ньюфаундлендец ухмыльнулся:

— Да, сэр. Это так. Раз или два случилось, что этот корабль оказывался в море, когда ветер дул что есть мочи, а ближайший клочок суши находился за тысячу миль.

— Дурак ты, — сказал старший рыбак, судя по произношению уроженец Новой Шотландии, — этот корабль называется морским спасателем, он хорош для океана — может быть, самый лучший из всех. На нем, конечно, ньюфаундлендская команда, которая не подходит этому кораблю. Но он действительно может идти куда угодно и в самую плохую погоду.

«Джозефина» направилась к своему причалу, столь близкому, что казалось, она сейчас выскочит на него с середины канала. Но как раз в этот момент резко зазвонил телеграф, грязная вода пристани под кормовым подзором вспенилась, как только мощные дизели закрутили огромный бронзовый винт в обратную сторону. Корабль резко остановился, словно столкнулся с чем-то под водой, и затем очень медленно заскользил вдоль причала, где его уже дожидалось несколько человек, готовых принять канаты.

На крыле низкого изогнутого мостика за швартовкой наблюдал хозяин корабля, капитан Джон Коули, коренастый темноволосый человек в добротной вязаной шапочке-капитанке, низко натянутой на глаза. Раздался сигнал телеграфа: «Стоп машина», и глубокая дрожь дизелей прекратилась, «Джозефина» затихла. Корабль не казался уснувшим, как большинство кораблей на стоянке. Готовый к движению, он словно стоял на страже.

«Джозефина» была задумана в 1940 году. В начале войны в распоряжении союзников оказалось лишь несколько спасательных судов и аварийных буксиров, к тому же большинство из них было рассчитано на работу в прибрежных водах. Любой корабль, атакованный подлодкой на пути в Северную Америку или Европу, даже оставшийся на плаву с помощью этих немногочисленных прибрежных буксиров, имел мало шансов уцелеть. Корабли же, атакованные посреди Атлантики, вообще не имели шансов.

Стало ясно, что нужен новый тип буксира-спасателя. Требовался корабль такого размера, чтобы он мог выдержать самое худшее из того, что способна обрушить на него Северная Атлантика. И не просто выдержать, но и удерживать поврежденное торговое судно грузоподъемностью в 15 000 тонн и буксировать его со скоростью конвоя — 8-10 узлов на расстояние 1500 миль.

Британским конструкторам, которым поручили разработать проект нового типа буксира, было дано всего 48 часов на создание комплекта чертежей. Шотландской кораблестроительной верфи для постройки прототипа таких судов отвели три месяца.

Первый из буксиров новой серии спустили на воду в конце 1941 года. Назвали его «Бастлер», и оно дало свое имя целому классу кораблей, в который со временем вошло семь морских спасателей. Третий из новых кораблей был назван «Самсонией». Когда он вышел в море в первый раз для сопровождения конвоя из Галифакса в сентябре 1942 года, им командовал спокойный и осмотрительный моряк — Джон Коули, капитан третьего ранга из Королевского морского резерва.

К концу войны острая необходимость в новых буксирах сопровождения отпала. Один из них, «Турмойл», был нанят английской фирмой и позднее приобрел мировую славу во время эпохального спасения «Флайинг интерпрайз». «Самсонией» пришлось в голову завладеть канадской спасательной фирме «Фаундейшен маритайм». Но главный спасатель и морской директор этой компании, капитан Роберт Фетерстон, видел в нем больше, чем просто буксир. И когда корабль отправился через Атлантику под своим новым именем «Фаундейшен Джозефина», им по-прежнему командовал Джон Коули.

Пятнадцатого января спарки на «Джозефине» (радиостов на судах обычно называют «спарки») услышал слабый сигнал SOS. Не

располагая подробностями, радист мог передать Коули, что сообщение получено от груженого британского танкера «Фоссуларка» — танкер идет ко дну. Через несколько часов спарки принял второе сообщение: пострадавший танкер находится теперь в 250 милях к северо-востоку от них, в 200 милях от берега Ньюфаундленда.

К этому времени «Джозефина» сама была в довольно тяжелом положении. Капитан Коули погрузился в невеселые размышления. Корабль во второй раз накрыло волной, одна из его спасательных шлюпок оказалась разбитой в щепки. Течь обнаружилась в нескольких местах. Температура воздуха упала ниже точки замерзания, и буксир, уже полузатопленный, так стремительно обрастал льдом, что его плавучесть оказалась под угрозой. Волны высотой от тридцати до тридцати пяти футов накатывали на судно, а скорость штормового ветра достигала семидесяти пяти миль в час. Коули, хладнокровно взвесив шансы, дал рулевому новый курс.

«Джозефина» оседала кормой под ударами волн, качалась с борта на борт и с носа на корму, как беспомощное существо. Пусть медленно, но она прокладывала свой путь сквозь снег и туман — к беспомощному танкеру.

Переход занял два дня. Корабль встретился с «Фоссуларкой» 17 июня. То, что пострадавшее судно вообще было найдено, следует отнести к одному из современных чудес, которыми мы обязаны радарам.

А утром 20 января следующего года толпа спасателей «Фаундейшен маритайм», стоявших на пристани Галифакса, с удивлением смотрела, как обледенелый буксир и его гигантский подопечный прокладывают себе путь к пристани. «Джозефина» добралась до своего нового порта приписки, успешно выполнив свою первую спасательную работу в водах Западной Атлантики.

Успех был достигнут не только благодаря искусству Коули и непотопляемым свойствам самой «Джозефины». Кроме Коули, главного механика Джона Гилмора и еще нескольких машинистов, команда состояла из людей компании «Фаундейшен», нанятых в Галифаксе для проводки нового буксира в порт его приписки.

Они были в основном жителями Ньюфаундленда, и в дальнейшем именно ньюфаундлендцы обеспечивали своими нервами, костями и мускулами — и, что не так уж мало, и мозгами — то, что помогло

сделать имя «Фаундейшен Джозефина» притчей во языцех для всех моряков, плавающих на кораблях в Северной Атлантике.

Между февралем 1947-го и началом августа 1948 года «Джозефина» спасла или помогла спасти двадцать один корабль. Тринадцать из них пострадали в море. Пять кораблей, получивших повреждения у скалистого канадского побережья, были отремонтированы и откачаны, а затем продолжили плавание. Один — горящий углевоз, дрейфовавший в узких проливах. Еще один — огромный танкер, нагруженный авиационным бензином. Пережив столкновение в море, он был доставлен к берегу, отремонтирован и затем отправлен в дальнейшее плавание.

«Джозефина» редко оставалась без дела в первые полтора года работы под флагом компании «Фаундейшен маритайм», и к концу августа 1948 года на ней стали сказываться перенесенные деформации. Роберт Фетерстон, руководитель и гений спасательных и буксирных операций, решил перегнать «Джозефину» с ее летней стоянки в Норт-Сидни на северо-восточной оконечности Новой Шотландии и поставить в сухой док в Галифаксе для килевания и ремонта.

Для замены «Джозефины» в роли сторожевого пса в Норт-Сидни, где она принимала сигналы SOS со стороны Атлантики и залива Святого Лаврентия, «Фаундейшен маритайм» вызвала с его обычной стоянки на Бермудах свой второй океанский буксир «Фаундейшен Лиллиан». Таким образом Фетерстон обеспечивал судам, идущим с запада к континенту, помощь, если она могла им потребоваться. А в момент ранних ураганов сентября это было особенно важно.

Глава вторая

В тот же самый день, когда «Джозефина» прибыла в Галифакс на ремонт, от Тилберских доков отошел катер и, пересекая мутные воды Темзы, резво устремился в сторону торгового судна, стоящего на якоре в русле реки.

Капитан Хэмиш Лаусон, плотный, просоленный морями человек в полном расцвете четвертого десятка лет, сидя в каюте катера, внимательно изучал огромный черный корабль, принимавший на борт груз. Приливная вода устремлялась к морю, и большой корабль упрямо цеплялся за свои канаты, когда Темза особенно бурно окатывала его борта, вдоль которых в два ряда швартовались баржи. Из-за рекламных щитов грузового судна в недра барж устремлялись грейферные захваты. Лебедки громыхали, пар вырывался белыми клубами, сверкавшими в лучах яркого осеннего солнца. Стальные тросы натягивались, грейферы тяжело поднимались, грязная вода капала с железных зубьев.

Корабль брал балласт — песок и гальку, поднятую со дна реки: грунт, копившийся веками, нашпигованный обломками всех времен с тех пор, как люди впервые отправились по Темзе к ожидавшему их морю.

Балласт был нужен пустому судну, чтобы оно могло противостоять волнам, чтобы было устойчивым на пути к далекому порту, где его ждали настоящие грузы.

Катер пошел вокруг кормы, под ее подзором, и Лаусон бросил беглый взгляд на слова, выведенные краской по сторонам ахтерштевня. Белые буквы резко выделялись на черных пластинах, оповещая весь мир, что это — «Лейчестер» из Лондона. Лаусон заинтересовался — показалось ли ему или он действительно рассмотрел другое название чуть ниже, похожее на полузаметный призрак — «Сэмкей».

Катер мягко коснулся кормы. Лаусон вскарабкался по качающейся подвесной лестнице на палубу. В этот самый момент он перестал быть незаметным господином в костюме чиновника, он стал капитаном судна.



Лаусон прошел по загроможденным палубам, стремительно обходя штабеля досок, понимая, что весь этот хаос вызван подготовкой корабля к выходу в море. Лаусон вошел в коридор и направился к капитанской каюте; там он бросил свой портфель на койку, стянул с себя пиджак, и невольно перед его внутренним взором вспыхнули буквы, выросшие в имя «Сэмкей».

Облокотившись руками на крышку встроенного стола, Лаусон дал волю воспоминаниям.

Он вспомнил ноябрьский день 1947 года, день, когда он, удобно устроившись, сидел в офисе Федеральной пароходной компании, глядя в румяное лицо чиновника. За стенами здания холодный зимний дождь поливал Лондон, но Лаусон был охвачен жаром возбуждения, которое не могли погасить все дожди мира, — нагрудный карман его кителя оттопыривали только что выданные документы, гласившие, что он капитан торгового плавания, имеющий право на любые заграничные рейсы.

— Вы скоро убедитесь, капитан, — говорил морской чиновник, — что «Сэмкей» вряд ли можно назвать прекрасным кораблем.

Лаусон улыбнулся.

— Когда я оставил военный флот, чтобы попробовать счастье в торговом, то не думал, что сразу же получу нечто выдающееся. Так что «Либерти» мне вполне подходит.

Лаусон был опытный моряк. Он прекрасно знал построенные во время войны суда типа «Либерти», много раз встречаясь с ними в конвоях, отправляющихся из Канады в Англию с военными грузами. Они бывали неуклюжими и медлительными, имели изъяны в отделке, но это были очень выносливые корабли, способные отлично перевозить грузы и держать удары моря или врага.

На следующий день чиновник и капитан отправились вниз по реке до Грейвзенда, где Лаусона представили его первой гражданской команде. Судно имело длину 420 футов, две палубы, паровой двигатель с тройным расширением, работающий на нефти, по регистру на судне числилось 7600 тонн при грузоподъемности около 10 000 тонн.

Мужчины поднялись на борт.

— Это одно из двухсот судов типа «Либерти», построенных дядей Сэмом^[1] по лендлизу, — объяснил чиновник морского ведомства. — Я думаю, что поэтому они все носят его имя. Некто Сэм! В тысяча девятьсот сорок седьмом году мы купили это судно и точно такое же для рейсов в Северную Америку, Новую Зеландию и Австралию. «Сэмкей» сделал только один рейс. Теперь вы получаете его под свое командование.

Но чиновник, увы, оказался не совсем прав. В начале декабря, не успев принять должность, Лаусон свалился с пневмонией. Он еще только выздоравливал, когда 24 января «Сэмкей» отдал швартовы и направился вниз по реке с другим капитаном, загрузившись балластом. Его путь лежал на Кубу.

Тридцать первого января радист «Сэмкея» передал владельцам судна обычное ежедневное сообщение по радио «Хорта» на Азорах. После этого судно отправилось по трассе для малотоннажных пароходов в направлении портов Мексиканского залива. Радист сообщал об умеренных ветрах, вызвавших, однако, мощные волны. Больше его рука не лежала на ключе, и голоса этого судна уже никто и никогда не услышал.

Много дней после этого над Северной Атлантикой тщетно раздавались позывные береговых станций и передатчиков других судов, пытавшихся добиться ответа от «Сэмкея».

Поисковый самолет совершил несколько вылетов к месту, откуда пришел его последний сигнал, но тщетно. Судно исчезло. Корабли, совершавшие рейсы в порты Мексиканского залива и обратно, провели все возможные поиски, но также безрезультатно.

«Сэмкей» с грузом балласта и сорока тремя моряками исчез раз и навсегда.

Таким печальным образом Лаусон лишился своей первой команды. Но менее чем месяц спустя компания дала ему другой

корабль — «Лейчестер».

«Лейчестер» был близнецом «Сэмкея», построенным на той же верфи, по тому же проекту. Единственной разницей являлось то, что он был построен на год позже, к тому же ему поменяли название. Спущенный на воду в конце 1944 года, корабль только семь месяцев пробыл в первоначальной роли военного грузового судна. Списанный из военно-морского флота, он несколько лет простоял на верфи, пока в июне 1947 года не перешел в руки Федеральной пароходной компании.

К этому времени потеря «Сэмкея» не была уже единичным несчастным случаем. Из более чем двухсот кораблей, присоединившихся к торговому флоту союзников во время войны, в мирное время выжило менее половины. Многие из погибших кораблей кончили свой путь естественным образом — от торпед, разорвавшихся в их трюмах. Но с пугающим большинством произошло то же, что и с «Сэмкеем»: они исчезли необъяснимо и без следа.

Старшина-рулевой, который в военные годы плавал на конвойных кораблях, выразился об этих пользующихся дурной славой кораблях так:

— Провести атлантический конвой, я вам скажу, — не чашку чаю выпить. Волчьи стаи мин и немецких самолетов — это еще что! Похлеще вытворяет зимой погода в западных морях — в любой момент на тебя налетит такой штормяга! Можете сказать, что это норма: на морях как на морях. Но корабли типа «Либерти» особенные. Они куда-то исчезали в плохую погоду, и никто не знал, что с ними происходило. Никаких катастроф. Но никто и не спасался. Никто не просил о помощи. Подорваться на торпедо — со мной это случалось дважды — невеселое дело, но, по крайней мере, ты знаешь, откуда это идет. Исчезающие «Либерти» — нет, здесь кроется что-то еще...

еще до конца войны корабли типа «Либерти» у моряков получили новое имя — «Исчезающие «Либерти». Моряки долго помнят такие вещи.

Моряки, им доводилось слышать разные истории. Когда Лаусон в начале февраля 1948 года принял командование над «Лейчестером» в Грейвсенде, на борту судна почти все знали, что в 1946 году корабль типа «Либерти», вышедший из Сан-Франциско на Тайвань, исчез без следа. Знали моряки и о том, что в начале весны 1947 года другой корабль этого же типа, ходивший под советским флагом,

зафрахтованный из Бомбея в порты Китая, также исчез навсегда. И уж точно каждый знал о «Сэмкее».

Загадочные происшествия на море вызывают дурные предчувствия у людей, живущих морем и у моря. Теперь, когда люди могут с помощью радио легко связаться друг с другом, как бы далеко они ни находились друг от друга, вести разговор, как собеседники, находящиеся в одной комнате, когда корабли видны на экранах радаров с большого расстояния, корабли больше не пропадают внезапно и бесследно без всяких причин. И тем не менее в феврале 1948 года по крайней мере четырнадцать кораблей типа «Либерти», плававших под военным флагом, и еще три, имевших на борту более мирное оснащение, исчезли именно так — без сигнала бедствия, без свидетелей и каких-либо причин. Тайна их исчезновения оставалась неразгаданной.

Под командованием Лаусона «Лейчестер», с полной загрузкой трюмов, вышел из Грейвзенда в Новую Зеландию в конце февраля 1948 года. Судно шло на запад, развивая приличную скорость на всем пути следования через Атлантику, Панамский канал и Тихий океан, стремясь к месту назначения. И все же на корабле ощущалось какое-то напряжение. Лаусон скоро почувствовал это почти осязаемо. Подобная чуткость ко всему необычному в замкнутом мире корабля, которым он командует, — первый признак хорошего капитана. Имя пропавшего парохода «Сэмкей» все чаще появлялось в разговорах и в кают-компании, и на баке. Его судьба и загадочное исчезновение живо интересовали команду «Лейчестера», не смогу забыть, что ведь и их судно относилось к тому же типу кораблей.

Судьбой пропавшего корабля интересовались не только моряки «Лейчестера». В конце июня в пыльных кабинетах Адмиралтейства в Лондоне собрались несколько человек, чтобы обсудить вероятные причины исчезновения «Сэмкея». Эксперты располагали незначительной информацией, чтобы сделать определенные выводы, и дело могло быть вовсе отложено под сукно, если бы на загадку «Сэмкея» не пролил свет председатель Комиссии по кораблекрушениям, припомнивший о случае, имевшем место в 1943 году.

Второго января этого года торговое судно, идущее из Англии в Канаду, внезапно накренилось на правый борт на 30 градусов. Никто

не мог понять, что происходит с кораблем, он был вынужден покинуть конвой и с трудом добрался до Сент-Джонса на Ньюфаундленде.

Имя корабля — «Сэмверон». Загружен он был балластом, и причина крена заключалась в том, что балласт сместился, в результате судно едва не перевернулось и не затонуло.

Комиссия, выяснявшая причины происшествия, насторожилась: «Где и как это судно загружалось балластом?»

Ответ дал неожиданный результат. Балласт на судах такого класса — загрузка до 1500 тонн, если корабль не имел пока иного груза, — закладывали не в нижние трюмы, у днища судна, а располагали между палубами, выше пустых нижних трюмов!

Проверявшие тут же решили узнать: почему суда этого типа загружали балласт так высоко? Исчерпывающего ответа не получили. Самое вразумительное, чего могла добиться группа экспертов, — это расшифровка сложной формулы, которая доказывала, что суда типа «Либерти» становились «тупыми» и неуправляемыми, если балласт загружался слишком высоко. А вот при загрузке в твиндеки судном управлять гораздо легче.

«Но — спрашивали члены комиссии — разве не рискованно поднимать балласт в межпалубное грузовое пространство?»

Эксперты согласились, что опасность действительно увеличивается, но одновременно указывали на то, что, кроме случая с «Сэмвероном», не было четких данных о том, что балласт в твиндеке на судах типа «Либерти» когда-либо смещался. Таким образом, расследование пришло к уклончивому решению: «Сэмкей» исчез по неустановленным причинам. Но среди начальства нашлись сомневающиеся в этом заключении. Одним из них был директор морского судоходства из Федеральной пароходной навигационной компании.

Когда 15 августа, через два дня после того как «Лейчестер» снова встал на стоянку в Грейвсенде после решения о его рейсе в Новую Зеландию, капитан Лаусон снова оказался в кабинете у директора морского судоходства, он опять был втянут в разговор о балласте.

Он в первый раз услышал подробности официальной версии несчастья с «Сэмкеем», а также узнал, что следующий рейс «Лейчестера» — Тилбери — Нью-Йорк с балластом.

— Я долго размышлял над этим делом, — сказал ему директор морского судоходства, — с корабелями и инженерами, и мы пришли к выводу, что «Лейчестер» следует оборудовать поднимающимися переборками.

В период расцвета парусного флота поднимающиеся переборки были стандартным оборудованием на зерновых клиперах, курсирующих между Европой и Австралией. Эдакие жесткие деревянные перемычки вдоль средней линии каждого трюма. Изначально их придумали для того, чтобы предохранить массы насыпанного зерна от сдвига к тому или иному борту клипера, когда судно кренилось под порывами ветра. Но использовались они редко, ибо парусники заменили пароходами, а правило большого пальца для определения степени крена со временем и вовсе забыли. Но директору морского судоходства, да и Лаусону тоже, показалось, что поднимающиеся перегородки, даже как временная мера, значительно снизят риск смещения балласта.

Как только «Лейчестер» разгрузился, явились плотники и корабельщики и принялись за работу. Вдоль средней линии корабля между палубами они поставили ряд вертикальных стальных стоек — Н-бимсов — и приварили их верхние концы к нижней части верхней палубы, а нижние концы — ко второй палубе. Между стойками закрепили горизонтальные брусья толщиной в три дюйма. Балласт начал поступать на борт только после установки всех этих перегородок. То был темзинский балласт, выбранный потому, что имеет он тенденцию плотно слеживаться и отлично сопротивляется сползанию при крене судна.

Когда сентябрьское солнце проникло в иллюминатор, Хэмиш Лаусон опустил в рабочее кресло и вынул пачку корабельных бумаг. Подготовившись, он позвонил стюарду и приказал тому сходить за помощником.

Старший помощник Джеймс Бейли быстро отреагировал на приказ командира. Когда он вошел, капитан был еще занят бумагами.

— Ну, мистер — спросил Лаусон, не взглянув на него — как идет работа?

— Почти все закончено, сэр. Еще пятьдесят тонн в третий трюм, и все. Всего заказано тысяча четыреста девяносто тонн, и материал

хороший. Мы его выровняли, кроме третьего трюма, и закончим до темноты.

— Вы хорошо следили за установкой стоек и перегородок? — спросил капитан.

— Да, сэр. Они установлены прекрасно. Мы разместили доски до верха балласта. Сдвига не должно быть никакого.

Капитан повернулся к своему помощнику, улыбка смягчила жесткие черты его лица.

— Прекрасно, мистер Бейли. Вы вполне можете сойти на берег. Мы отходим четвертого сентября в двенадцать часов.

Глава третья

В 500 милях от мыса Зеленый на западном побережье Африки лежит поселок Небек. Это неказистая деревушка с пятьюдесятью жителями в самом центре сектора Улад-Эмбарек в пустыне Сахара. Здесь редко бывают посторонние, но 1 сентября 1948 года в этом месте застряли два загорелых француза, члены правительственной группы геодезистов — у них отказал мотор экспедиционного вездехода.

Французы достали рацию, чтобы связаться со своей базой, и, не теряя времени, обратились за помощью. Совершив это главное дело, они засели в гостинице, более напоминающей крематорий, моля Бога, чтобы скорее наступила ночь и спасла их от палящего солнца.

Но темнота принесла мало облегчения. Солнце село в адской вспышке огня, и вскоре после этого легкие облачка затянули ранние звезды. С пересеченной местности у Деревушки задул ветер; сначала слабенький, он постепенно набирал силу, неся в Небек жар, как из гигантской топки.

Один из французов, метеоролог по профессии, у которого были необходимые приборы, даже в этой обстановке сумел установить их. А через час после наступления сумерек отправился снять показания. Температура показывала 104 градуса по Фаренгейту. И что странно, в абсолютно сухом месте влажность постепенно увеличивалась. И стрелка барометра, которая много дней стояла неподвижно, начала опускаться.

Метеоролог записал данные в журнал, сравнил их с утренними и присвистнул. Ситуация прояснялась.

В течение предыдущей недели огромная область высокого давления — цилиндрическая масса воздуха диаметром порядка 500 миль или более — держалась постоянно на юго-западе пустыни, терзая выжженную солнцем землю. Теперь воздух в этой невидимой колонне, подогреваемый в течение недели, накалился настолько, что начал подниматься вверх. А по мере того как он поднимался, давление на уровне земли снижалось. Оно уже упало ниже давления воздуха в окружающем это место воздушном океане, так что атмосферные потоки устремились к основанию гигантской воздушной колонны.

Вернувшись в гостиницу, метеоролог сообщил о своем открытии товарищу.

— Высокое становится низким, — заметил он. — еще двенадцать часов — и мы будем сидеть в центре самой гнусной песчаной бури, которую ты когда-либо видел.

Но им повезло. Перед самым рассветом пришел аварийный грузовик, прогромыхав по ухабам песчаной дороги. Его фары едва светились в уже насыщенном песком воздухе. Прежде чем буря набрала силу, французы уже оказались вне пределов ее досягаемости.

Весь следующий день бесконечный поток перегретого воздуха тек к основанию колонны, устремляясь вверх. Он казался неиссякаемым: гретый воздух, поднимаясь вверх и растекаясь во все стороны, медленно охлаждался, а пониженное давление у основания колонны вызывало усиленную тягу кверху и приток новых масс воздуха.

А движущийся воздух — это и есть ветер, и к середине 2 сентября ветры, дующие через Небек, достигли скорости 50 миль в час. Песок и желтая пыль неслись с огромной скоростью — все живое искало укрытия.

Но туземцы Улад-Эмбарека привыкли к подобным воздушным штормам, которые случаются здесь в определенный сезон ежегодно, и обращали на них внимание не больше, чем на ежедневный восход солнца.

Они не знали, что эти колоссальные возмущения в атмосфере, которые захватили область порядка 700 миль в диаметре, фактически были началом циклона.

К 3 сентября огромная зона центростремительных ветров, испытывая влияние от вращения Земли, начала медленный поворот по кругу — циклон был готов покинуть пустыню, где он родился.

Утром 3 сентября метеостанция в Дакаре на Мысе Зеленый отметила большую зону застоя, которая, казалось, неподвижно нависла над западноафриканским побережьем и сопровождалась прорывами сильных, временами очень сильных ветров. В 12.00 по среднегринвичскому времени дакарская метеостанция передала по радиации свои данные. В 18.00 по Гринвичу Париж передал свои сводки по всем французским станциям тем странам, которые заинтересованы в данных о погоде над Северной Атлантикой. К середине ночи

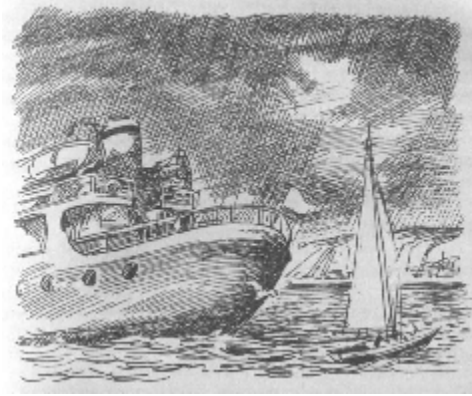
метеокарты в двадцати странах на трех континентах констатировали образование зоны пониженного давления над Мысом Зеленый.

Метеорологи в Лондоне, Вашингтоне и многих других городах этой ночью вносили в карты отметки о дальнейшем понижении давления. Это еще не было опасным. Могло и не стать таковым. Утратив весь свой грозный потенциал, низкое давление могло родить лишь локальный вторичный ураган. С другой стороны, если обстоятельства сложатся определенным образом, шторм мог и разрастись, становясь все мощнее и активнее, и если это случится, вполне может начать движение через Западную Атлантику как полноценный ураган.

К 00.10 по Гринвичу 4 сентября метеостанция на островах Зеленого мыса в 350 милях западнее Дакара сообщила о порывах ветра ураганной силы при резком падении барометра. В 12.00 эта станция сообщила о слабом повышении давления и уменьшении силы ветра.

Дело пошло. Ураган появился. Фактически он уже начал свое движение — путь длиной в 4000 миль, отклоняясь над океаном к северо-западу.

Часть вторая



Глава первая

В 12.00 по Гринвичу 4 сентября пароход «Лейчестер» поднял якоря и вышел из Тилбери в Нью-Йорк. Ему предстоял путь длиной в 2700 миль, с пересечением Западного океана в юго-западном направлении.

При отходе «Лейчестера» стояла прекрасная погода. Выйдя из устья Темзы, он влился в вереницу кораблей, движущихся по Ла-Маншу; полуденное солнце слепящим пятном стояло в ярком небе. Дым из ревущих топок под котлами из трубы поднимался в небо и зависал неподвижно, пока судно не уходило из-под него.

Лаусон стоял на мостике с Джеймсом Бейли. На палубе боцман с группой матросов готовил судно к выходу в открытое море. На люки натягивались брезенты, на них накладывали железные полосы и приваривали к корпусу.

Бейли стало жарко, и он снял форменную шапочку, чтобы вытереть лоб, но, вспомнив, что уже делал это, спрятал платок в карман и вновь натянул шапку на голову. Обернувшись, Бейли встретился взглядом с капитаном. В глубине его глаз таился холодок, и это заставило вспыхнуть бледные щеки помощника.

— Хорошо повеселились на берегу? — спросил капитан так бесстрастно, что, казалось, он обращается к гирокомпасу.

Бейли прочистил горло и решил перевести разговор в другое русло:

— При такой погоде, сэр, мы вполне можем совершить рекордный переход. Вы думаете, она продержится?

— Может, да, а может, и нет. Прогноз кажется обнадеживающим, но в этом океане один Бог может сказать, что случится дальше. Нам перепало немного хорошей погоды, и мы должны радоваться этому.

В первые дни сентября 1948 года Северная Атлантика была так же близка к миру, как может быть близко к нему поле битвы двух вражеских армий.

Почти вся эта часть океана находилась под влиянием Азорского поднятия, огромной области высокого атмосферного давления, центр которой приходился над Азорскими островами. Над всей центральной

частью Северной Атлантики и Азорской грядой держалась почти устойчивая погода. Лето все еще спокойно царило в этом мире, который мы теперь привычно называем Северной Атлантикой, а тысячу лет назад он был известен морякам как Западный океан.

С точки зрения олимпийских богов или современных космонавтов, проносящихся в металлических капсулах вокруг земного шара, эти огромные просторы океана казались неподвижными и спокойными. Но и сам Западный океан, и ветры, бушующие в нем, редко когда пребывали в состоянии покоя.

Вытекая из-под южной кромки Азорской гряды, теплые и устойчивые северо-восточные течения гнали волны, которые тут же покрывались полотнищами белых парусов больших кораблей, связывающих европейские порты с Южной Америкой и мысом Горн. Только в седловине экваториальной штилевой полосы, которая разделяет северо-восточные течения и их собратьев в Южном полушарии, в океане царило спокойствие. Но даже здесь появились грозные знаки приближающихся бурь в виде сгущающихся облаков. Облака напоздали медленным водоворотом от островов Зеленого Мыса, давая знать о близкой буре.

Постоянное повышение давления на континенте вызывало на северо-западе американского и канадского побережий появление мощных западных ветров. На севере, у берегов полярного бассейна, при столкновении холодного арктического воздуха и теплых южных ветров в конце лета рождались сильные шторма.

Так что ветры еще дули, и море не успокаивалось. Обитатели суши иногда думают, что вода в океане стоит на одном месте и только его поверхность движется под действием ветров. На самом деле весь Западный океан постоянно движется. Крупнейшие реки в мире — океанские течения — текут через него, являясь его частью. Одна из них, Гольфстрим, течет быстрее, чем река Святого Лаврентия. Она имеет больше 500 миль в ширину и движется между водными берегами от Карибского моря до того места в Новой Шотландии, где разделяется на рукава. Один устремляется в Арктику вдоль восточных берегов Гренландии, а другой — в Африку.

Океан, кажущийся таким тихим, никогда не прекращает движения. Его видимое спокойствие является лишь иллюзией. Через час-другой над ним может возникнуть зона высокого или низкого

давления, и рождение циклона мгновенно порождает яростный конфликт между ветром и водой. И вот в него уже вовлечены многие тысячи квадратных миль на поверхности океана. Нет, спокойствия в Западном океане не бывает никогда.

Прогноз Бейли о быстром и спокойном переходе оправдался не более, чем оправдываются все благие намерения.

И все же погода в течение первых пяти дней стояла прекрасная, и «Лейчестеру» удалось совершить удачный переход. Выйдя из Ла-Манша, он показывал на лаге стабильные одиннадцать узлов и к полудню пятого дня прошел мыс Лизард и оказался на траверзе оконечности Старого Света. Через три часа судно вышло из европейских вод, следуя по дуге большого круга, известного мореплавателям как маршрут «С» — до маяка Амброз и нью-йоркской гавани.

Когда корабль становился на курс, картушка репетира гирокомпаса медленно вращалась, а затем остановилась на отметке — 263 градуса. Острова Силли остались за кормой, и «Лейчестер» закачался на океанской волне.

Шестого сентября Лаусон лично осмотрел все помещения в твиндеке, проверил состояние балласта, наружные части съемных переборок и их крепления. Он отметил, что балласт слежался очень плотно — настолько, что его каблуки оставляли на нем едва заметные следы. Он также отметил, что балки, крепящие верхнюю палубу, необходимо покрасить — и сразу же, как только он поднялся из трюмов, деятельный боцман заторопился отправить туда нескольких моряков с ведрами и кистями.

Лаусон считал, что ему повезло в том смысле, что «Лейчестер» метеорологическое судно и его владельцы сотрудничают с Всемирной метеорологической организацией. Судно было буквально забито разнообразными приборами, и оператор дважды в день передавал сообщения ближайшей станции на материке, получая в ответ общую метеосводку и локальные прогнозы на несколько следующих часов.

К полудню девятого дня «Лейчестер» пересек 30 меридиан и оказался посередине между Ньюфаундлендом и Ирландией; в день он проходил от 240 до 260 морских миль. Судно вело себя самым лучшим образом, хорошо держало балласт и казалось идеально послушным. Лаусон был им доволен, но все же на душе у него было беспокойно.

Утром этого дня, с учетом плохой погоды впереди по курсу, он приказал перераспределить водяной балласт в нижних танках, чтобы проверить, не удастся ли улучшить остойчивость.

К вечеру девятого дня облака стали ниже, а волны все росли. К полуночи ветер с запада дул с силой в шесть баллов, это был уже хороший бриз, а к концу ночи волны и ветер набрали штормовую силу.

Лаусон не спал всю ночь. Он простоял на мостике восемнадцать часов. Все его чувства были напряжены, он вслушивался в корабль, оценивая его реакции на шторм. Приказы рулевому и вахтенному офицеру он отдавал с необычной резкостью, обрывал каждого, кто говорил не по делу или как-то еще отвлекал его внимание.

«Лейчестер» кренился больше, чем хотелось бы Лаусону, но каждый раз очень быстро возвращался в прежнее положение. Сквозь волну он проходил с удивительной легкостью, раскидывая по бортам серые усы пены. Судно прекрасно слушалось руля, но этого и следовало ожидать, так как даже при 1500 тоннах балласта оно было относительно легким. Лаусон не насиловал его. Задолго до того, как шторм достиг максимальной силы, он позвонил в машинное отделение и приказал убавить скорость. Они шли по курсу, делая около шести узлов, и судно не вызывало беспокойства.

Боцман, трижды посланный проверить балласт, сообщал, что даже во время самой сильной качки не было замечено признаков смещения груза.

Когда солнце ранним утром 10 сентября с трудом пробилось через облака, несущиеся под ураганным ветром, и его бледный свет отразился на сером пространстве взбаламученной воды, Лаусон потер рукой усталые глаза, повернулся к третьему помощнику, стоявшему на вахте, и сказал:

— Я иду в каюту. Вызывайте меня сразу же, если произойдет что-то неожиданное.

Шторм утихал, и беспокойство на какое-то время покинуло капитана «Лейчестера».

Лаусон лег, не раздеваясь, и тут же забылся тяжелым сном.

Глава вторая

Область интенсивного атмосферного возмущения, которая возникла 4 сентября над островами Зеленого Мыса, в течение пяти минувших дней оставалась без изменений. Но, судя по картам погоды, это означало лишь то, что метеорологи не располагали новыми сообщениями. Двигаясь от островов Зеленого Мыса к западу, фронт возмущения не мог встретить ни единой метеостанции вплоть до Бермуд, если только случайно его путь не пересечется с каким-нибудь судном. Таким образом, имелся достаточный запас как расстояния, так и времени, чтобы этот опасный фронт либо разросся, либо исчез. Таковы перспективы.

Зачатки циклона, прошедшие через острова Зеленого Мыса, не исчезли. В течение пяти дней, оставаясь незамеченной человеком, огромная масса воздуха, медленно кружащаяся против часовой стрелки вокруг центра области с пониженным давлением, неуклонно наращивала скорость. По мере того как увеличивалась скорость движения вперед, ветры, движущиеся по кругу, дули со все нарастающей силой, и вся гигантская система начала работать на себя, концентрировать свою почти бесконечную скрытую энергию в закручивающуюся гигантским винтом неистовую стихию диаметром в сотню миль. И этот циклон все более и более оправдывал свое имя — Змеиное Кольцо.

Тот факт, что это возмущение оставалось незамеченным в течение пяти дней, не значил, что о нем вовсе забыли или игнорировали. Бюро погоды США, которое являлось одним из мировых экспертов по ураганам благодаря своему длительному и трагическому опыту, стремилось определить его дальнейшее развитие. После пяти дней, когда о нем не поступало никаких сообщений, Бюро погоды решило больше не ждать. 8 сентября в 08.00 бывший бомбардировщик дальнего действия США вылетел с базы Гуантанамо на Кубе и взял курс на восток, в океан.

В 1948 году наблюдение за ураганом с воздуха было чем-то новым, необычным и очень опасным. О строении и внутренней природе штормовых циклонов, которые в Атлантике называют

ураганами, знали тогда не так много. В частности, то, что ветры во внутренних областях циклона, около его «глаза», в отдельные моменты могут достигать скоростей в двести пятьдесят миль в час, а эффективный диаметр Змеиного Кольца меняется от пятидесяти миль до четырехсот пятидесяти. Также было известно, что ураганам требовалось в среднем от пяти до семи дней, чтобы достичь своей полной магнитуды, и что двигаются они со скоростью от десяти до тридцати миль в час. Обычно — по параболе, проходящей по впадине — области общего низкого давления между прилегающими областями повышенных давлений. Знали, что большинство ураганов Северной Атлантики возникали либо в Сахаре, либо в районе островов Зеленого Мыса, либо в западной части Карибского моря. Вот что было известно и команде рекогносцировочного самолета, которая получила приказ определить местоположение и оценить состояние урагана, исчезнувшего у островов Зеленого Мыса.

Самолет поднялся до 15 тысяч футов в ясные и безоблачные небеса. Первый и второй пилот не видели ничего, кроме спокойных голубых вод под собой да спокойного голубого неба над головой. Оператор радара, лицо которого в свете экрана казалось зеленым, как у лешего, внимательно следил за метаниями луча на экране радара, но ни единый световой всплеск, ни единый сигнал не искажил блестящую поверхность кинескопа.

Метеоролог, тщательно следя за показаниями приборов, то и дело поглядывал на горизонт через стекло своего купола. Полет был обычный — спокойный и скучный. Слышно было, как тяжело работают четыре мотора, а далеко внизу скорее угадывался, чем виделся холодный блеск океана.

Лишь через четыре часа оператор начал замечать на своем экране слабые вертикальные сигналы.

— Что-то происходит, — сказал он по интеркому. — Похоже на полосу сильного дождя, пеленг 103 градуса, удаление 20 миль.

— Действительно, что-то есть — ответил пилот — посмотри-ка вперед.

Небо затягивалось дымкой под огромным перистым облаком, висящим на такой высоте, что казалось, оно парит где-то за пределами земной атмосферы. Тусклое, бледное солнце едва просвечивало из-за него. Прямо над самолетом из моря выростала огромная полоса

пурпурного цвета. Узкие длинные полосы высоких слоистых облаков начали наползать выше и ниже самолета, потоки внезапно хлынувшего дождя заливали иллюминаторы.

Самолет продолжал спокойно поглощать расстояние, а поверхность океана тем временем становилась все менее отчетливой и наконец через несколько минут вовсе потемнела и исчезла из вида. Самолет начал метаться и дрожать, словно говорил, что не хочет приближаться к пурпурной стене, которая теперь высилась у восточного горизонта, вздымаясь на высоту 20 тысяч футов.

В наушниках шести членов экипажа снова послышался голос пилота:

— Вот оно. Мы спустимся до восьми тысяч и пойдем на этой высоте. Выглядит это ужасно. Но ничего, парни, давайте.

Через десять минут самолет втянуло в Змеиное Кольцо. Следующие двадцать минут все шестеро, ухватившись за что попало, удерживались в висячем положении, надеясь на удачу и мастерство командира. Пилот и второй пилот, в четыре руки, воюя со штурвалом, едва удерживали самолет на курсе. Но невидимый противник-ветер снова и снова лишал самолет равновесия, заставляя его то резко скользить вниз с небес, то грубо бросая его вверх, в черную бездну. Рев четырех мощных моторов заглушал адский шум ветра. Между бесформенными горами облаков то и дело сверкали молнии.

Лица пилотов покрылись потом, пот лился ручьем по их спинам. Самолет качался, его крылья колебались, словно гибкие лезвия шпаг.

И вдруг засветило солнце. Исчез неведомо куда ветер. Самолет, обретя прежнее спокойствие, заскользил неправдоподобно плавно по своим воздушным рельсам — как в часы перед штормом.

Внизу команда видела сверкающее спокойное море, но с боков их по-прежнему окружала сплошная облачность. Они находились в центре кольца.

Пилот, расслабившись, заложил вираж, и в течение получаса они мирно и внешне беззаботно двигались с крейсерской скоростью в затаенном сердце урагана. За это время метеоролог успел закончить свою работу, а штурман определить местоположение по солнцу. Оператор радара — это был его первый полет в урагане — как зачарованный смотрел на свой экран — сплошное кольцо всплесков вокруг самолета.

— Вроде мы сидели в стеклянной бочке, прямо в ее середине, а бочка опускается в самый темный круг ада, — рассказывал он потом.

Самолет начал неуклонно терять высоту и летел уже в тысяче футов от океана. Это был не тот океан, который обычно видели множество людей. Он был белый, а не голубой. Команда не на шутку испугалась, напряженно следя за гигантскими волнами, взлетающими вверх и взрывающимися там огромными вулканами пены. Это было море, которое сошло с ума, доведенное до безумия ветром, и теперь, освободившись от него, металось в маниакальной страсти саморазрушения.

Самолет начал снова медленно подниматься, все еще находясь в спокойной зоне — центре шторма, радист без паники передавал метеорологические данные.



«ЦЕНТР УРАГАНА ОРИЕНТИРОВОЧНО ИМЕЕТ 15 МИЛЬ В ДИАМЕТРЕ, ДАВЛЕНИЕ НА 1400 ФУТАХ — 950,04 МИЛЛИБАРА, МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ В 13.45 17°00' СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ И 47°00' ЗАПАДНОЙ ДОЛГОТЫ, ПРИМЕРНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ 280°, СКОРОСТЬ 12 УЗЛОВ, МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ ВЕТРА В ПЕРЕДНЕМ КВАДРАТЕ 130 ПЛЮС».

Поднимаясь в воздух при ярком солнечном свете, самолет начал выходить из урагана на высоте 16 тысяч футов, неуклонно набирая высоту. На высоте 25 тысяч футов команда, надевшая кислородные маски, смогла взглянуть вниз и наблюдать, как ураган движется под ними. Они видели гигантский вертикальный столб, из которого они

поднимались, и окружающее его в плотной темной массе гигантское завихрение распоротого ветром облака. Тьма растекалась во все стороны до самого горизонта.

Второму пилоту пришло на ум необычное сравнение.

— Смотри, — сказал он по интеркому командиру самолета, — похоже на пластинку электропроигрывателя самого Господа Бога. Представь себе пластиночку на сотню миль в поперечнике и три мили в высоту, исполняющую мелодию, от которой лопаются барабанные перепонки.

Пилот не ответил. Его внимание сосредоточилось на крыле. Со своего места он мог сосчитать по крайней мере пятьдесят выскочивших заклепок, а морщины на деформированной обшивке говорили о том, что если к этому добавить невидимую часть крыла, то их могло быть намного больше. Ситуация не безопасная; осторожно развернув самолет, он взял курс на аэродром.

Отчет разведывательного самолета, еще находящегося в воздухе, был получен в Майами и сразу же по радио передан в Центральное бюро погоды США в Вашингтоне. Три человека, дежурившие у аппарата, приняли сообщение. Один, главный специалист по ураганам, оторвал ленту от ролика и подошел к огромной пластиковой карте Северной Атлантики, висящей на стене. Неторопливо, но уверенно он начал переводить полученную информацию в символы, нанося их голубым маркером.

В точке, где находился самолет, — в самом сердце циклона он провел круг диаметром в двадцать миль и в центре пометил его жирной буквой L. Вокруг этого главного круга он начертил шесть концентрических окружностей, каждая из них представляла собой все более крупную изобару: последняя из них имела диаметр почти в триста миль.

Наконец написал сбоку от буквы L—VII/1400/8, отметив таким образом положение и дав обозначение седьмому урагану в этом сезоне — на 14.00, 8 сентября.

Возмущение, начавшееся над деревушкой в Небеке девять дней назад, теперь стало реальностью и таило в себе столь ощутимую опасность, что в следующие дни привлекло внимание нескольких сот метеорологов на станциях, раскинувшихся от Венесуэлы до Центральной Канады. Многие специалисты объединили свой разум и

все технические возможности в борьбе с Змеиным Кольцом, пытаюсь предвосхитить его движение и своевременно предупредить местных жителей и моряков о грозящей опасности.

Но никакие усилия, опыт и знания не могут принести успеха в борьбе с грозной стихией без информации, очень важно, чтобы ураган находился под тщательным наблюдением. Пока он бушевал над морем, все наблюдения могли поступать только с кораблей, находящихся поблизости, и от самолетов-разведчиков. Но в 1948 году успешный полет, подобный проведенному 8 сентября, мог быть выполнен только через несколько дней, добраться до урагана раньше не было возможности. Нехватка подобных самолетов, плохая видимость над взлетными полосами и технические трудности — все это, вместе взятое, могло лишить метеорологов неоценимой помощи. Что, собственно, и произошло.

Две попытки провести разведочные полеты 9 и 10 сентября оказались неудачными: в одном случае у самолета отказал двигатель вскоре после взлета, в другом — условия полета были столь плохи, что самолет даже не вылетел из своего аэропорта.

Целых два дня метеорологи пытались получить какие-либо известия об урагане. Но все тщетно.

Только ранним утром 11 сентября зловещее молчание нарушилось. Заработал телетайп в комнате прогноза ураганов в Вашингтоне, повторяя текст сообщения, полученного «Сан-Хуан-радио» в Пуэрто-Рико с парохода «Паладин» в 800 милях к юго-востоку от Бермуд.

«11 СЕНТЯБРЯ 09.00 В ТОЧКЕ 23°20' СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ И 54°30' ЗАПАДНОЙ ДОЛГОТЫ НА СТОЯНКЕ ВО ВРЕМЯ СИЛЬНОГО НОЧНОГО ВОЛНЕНИЯ И ВЕТРА С ВОСТОКА И ЮГО-ВОСТОКА СИЛОЙ 10 БАЛЛОВ ПОЛУЧИЛИ ПОВРЕЖДЕНИЯ, В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ИДЕМ С НЕБОЛЬШОЙ СКОРОСТЬЮ, ПОГОДА УМЕРЕННАЯ, ВЕТРЫ 8 БАЛЛОВ С ЮГО-ЮГО-ЗАПАДА. КАПИТАН «ПАЛАДИНА» — ПОДПИСЬ».

Старший метеоролог, схватив это сообщение, начал поспешно наносить полученную информацию на карту.

Закончив, он отступил от планшета и стал изучать создавшуюся ситуацию.

Первоначально ураган шел от островов Зеленого Мыса почти точно на запад — до точки, отмеченной 8 сентября самолетом-разведчиком. Теперь же стало очевидно, что ураган повернул на курс к юго-западу.

Старший метеоролог продолжил линию движения дальше к континенту.

— Ураган набирает скорость и теперь уже поворачивает к северу, — подумал он вслух. — Если он выдержит это направление, то может обрушиться на побережье у мыса Гаттераса и дальше — в глубь материка. Но при области высокого давления мы получаем отклонение к востоку, и скорее всего он загнет еще дальше к северу, минуя сушу.

Метеоролог повернулся вновь к столу и сказал, обращаясь к помощнику:

— Наверняка тут ничего не скажешь. Но все равно лучше объявить штормовое предупреждение.

Глава третья

Утро 11 сентября было ясным. Поднявшись на мостик «Лейчестера», Лаусон увидел, что корабль легко переносит волну, оставшуюся после вчерашнего шторма. Записи в бортовом журнале показывали: судно всю ночь сохраняло скорость девять узлов; а карандашный крестик на карте поместил судно всего в сотне миль к юго-востоку от банки Флемиш-Кап на подходе к краю Большой Ньюфаундлендской банки.

Он кивком приветствовал стоящего на вахте третьего помощника и вышел на правое крыло мостика, чтобы подышать свежим воздухом и порадоваться стихающему бризу, который все еще дул с запада. Тут его осенило, и он вернулся в рулевую рубку.

— Если ветер изменится на более северный, — сказал он третьему помощнику, — начнется туман. Держи ухо остро и дай мне знать, если туман будет сгущаться. Банки в это время года переполнены судами, а рыбаки не слишком-то стремятся зажечь туманные сигналы.

Большая Ньюфаундлендская банка, гигантская рыба кормушка, расположенная недалеко от Ньюфаундленда, действительно была очень людным местом. Радист, пытавшийся связаться с радиостанцией на мысе Рейс, обнаружил, что почти невозможно найти свободное окно в эфире. Треск сигналов от двух сотен португальских, испанских, исландских, канадских и американских сейнеров и траулеров создавал сущий электрический галдеж. Тем не менее спарки сумел расслышать утренний прогноз погоды. Данные говорили о продолжающемся прояснении с легкими западными, до северо-западных, ветрами — в целом об установившихся метеоусловиях.

«Лейчестер» шел через южный угол банки. Около 14.00 на горизонте с запада видимость ограничилась серо-белой стеной, а час спустя весь мир погрузился во всепроникающий туман Большой Ньюфаундлендской банки. «Лейчестер» непрерывно выл низким голосом сирены, мрачным и глухим, в почти осязаемом саване. Влага начала конденсироваться на всех надпалубных сооружениях,

скапливаясь на них до тех пор, пока не потекла холодными ручейками по стенкам надстроек, собираясь в шпигатах.

«Лейчестер» оказался в полной изоляции от мира — радист, явно нервничая, возился с испортившимся приемником, не понимая, где таится неисправность. Он не мог теперь даже слышать болтовню рыбаков. Трижды он тщательно проверил всю установку, так и не добившись толку. Радиотайна не давалась ему, и его юношеское лицо выражало почти детское недоумение. Он ничего не понимал! Выйдя на пропитанную туманом палубу, он проверил проводку, затем вновь сел к своему столу и стал пробовать работать ключом. По-прежнему не отвечала радиостанция на мысе Рейс, который находился менее чем в трехстах милях на северо-запад. Радист послал запрос на стоящий чуть восточнее угольщик, с которым он разговаривал всего лишь полчаса назад. Ему ответили на этот раз после большого перерыва. Радист, поколебавшись, изложил коллегам свою проблему и стал терпеливо ждать ответа. С угольщика передали:

«ДУМАЮ, НИЧЕГО ОСОБЕННОГО. СИЛЬНЫЙ ТУМАН ОБЫЧНО ВДВОЕ СНИЖАЕТ СИГНАЛ ИЗ-ЗА ВЛАЖНОСТИ. ВЛАГА МОЖЕТ ТАКЖЕ ЗАКОРОТИТЬ ВОЗДУШНЫЕ ИЗОЛЯТОРЫ. ПРОЧИСТЬ ВСЕ, КОГДА КОНЧИТСЯ ТУМАН. А ПОКА МОЖЕШЬ ВЗДРЕМНУТЬ И ПОМЕЧТАТЬ О СВОИХ ДЕВОЧКАХ. ПОВТОРЯЮ, ДЕВОЧКАХ...»

Радист ухмыльнулся и направил парням ответ в том же духе. А поскольку делать действительно было нечего, он сам снял себя с вахты и растянулся на койке с журнальчиком.

День подходил к концу, и в сумерках все уменьшилось настолько, что «Лейчестер», казалось, находится один в своем маленьком замкнутом мирке.

Долгие ночные часы судно скользило по глади темных вод. Его двигатели мерно постукивали, словно сердце на отдыхе. В машинном отделении — покой. Главный механик Джордж Роде предавался приятным размышлениям о своей коллекции почтовых марок, о том, чем пополнит ее, когда сойдет на берег и обойдет все филателистические магазины Нью-Йорка.

На следующее утро Лаусон, нанеся курс судна на карту, замерил циркулем оставшееся расстояние. По его расчетам, «Лейчестер» должен пересечь 50-й меридиан и подойти к концу дуги большого круга в 6.00 13 сентября. С этой точки начнется прямой курс на нью-йоркскую гавань.

Глава четвертая

В 9.30 13 сентября старший метеоролог, занимающийся прогнозом ураганов в Вашингтоне, усевшись на свое рабочее место, с мрачным видом уставился на бумаги.

— Как мы можем прогнозировать этот чертов шторм, если никто не шлет никакой информации, — недовольно проворчал он. — Вчера самолет-разведчик опять не смог вылететь на место, и сегодня ни одно судно не передало ни слова об «оке» тайфуна. Мы играем в угадайку.

— Точно, — охотно согласился помощник. — В команде ты самый главный игрок. Куда, полагаешь, собирается сегодня направиться наша ветреница?

— А хотелось бы знать это наверняка. Во всяком случае, тайфун может пройти вблизи Бермудских островов. Так что он загонит туристов по норам. Бермуды окажутся на его пути. Жители узнают об этом примерно к десяти часам вечера... Если бы хоть что-то узнать о погоде от судов-метеоразведчиков.

— К сожалению, в том районе нет ни одного, — ответил помощник. — Правда, есть пара кораблей компании «Юнайтед фрут», но их курс намного южнее, и вряд ли они смогут быть нам полезными. И еще англичанин, «Лейчестер». Он возвращается по маршруту «С», но, во-первых, судно не посылало сообщений уже сорок восемь часов, а во-вторых, он все же пройдет севернее.

Старший метеоролог вздохнул, встал со стула и вернулся к карте на стене. Он снова и снова прикидывал возможный путь движения урагана — от последней известной его точки. Работая, он то и дело сверялся с цифрами, которыми был испещрен листок, лежавший перед ним, — загадочные для непосвященных оценки скоростей и направлений ветра, данные об атмосферных условиях в соседних регионах.

После долгих размышлений он наконец начертил кружок и поставил в центре его букву L.

— Вот где он должен быть в полночь, — заключил он, но сказал это без особой уверенности.

Кружок с отметкой «VII» лежал в 80 милях к северо-западу от Бермуд. Предполагаемый путь циклона от этой точки затем изгибался, уходя от континента и направляясь к северным областям Западной Атлантики.

В то же самое время, когда метеоролог, отвечающий за прогноз ураганов, жаловался на недостаток информации, на борту молчащего судна «Лейчестер» радист уныло смотрел на груды катушек, сопротивлений и электронных ламп, сваленных у него на столе. В полном недоумении он качал головой и в который уже раз старательно принимался собирать разобранную установку. В иллюминатор видно было голубое небо, чистое и яркое в лучах солнца, его синь прочерчивали чайки, они не отставали от корабля, ожидая, когда кок выбросит за борт отходы кухни.

Хотя туман исчез и солнце подсушило влагу, рация упорно молчала. «Лейчестер» по-прежнему был отрезан от мира. Капитан Лаусон проявлял признаки нетерпения. Он должен был подтвердить агентам своей компании в Нью-Йорке точный срок прибытия корабля — 17 сентября во второй половине дня. Агенты ждали от капитанов точности, чтобы иметь время подготовиться к встрече. Они терпеть не могли, когда судно появлялось неожиданно, это усложняло им жизнь.

— Ну вот, — сокрушался радист. — Капитана ждут неприятности.

Но в загадочной поломке рации его вины не было. Не иначе это злые чары, от которых страдают все суда этого класса. Радист поднял паяльник, который прожег дыру в его любимой книге о Шерлоке Холмсе, и с безнадежным видом продолжил свое занятие, не надеясь на успех.

Его проблемы «Лейчестеру» не мешали. Время шло, команда неторопливо выполняла свои обязанности, морские мили убегали под киль корабля.

Глава пятая

В то время как «Лейчестер» совершал свой нелегкий рейс в Нью-Йорк, «Фаундейшен Джозефина» стояла в сухом доке в Галифаксе. К 11 сентября она была готова приступить к своим обязанностям — идеально чистая, заново покрашенная, двигатели ее тоже были в полном порядке. Утром 12-го она вышла в Норт-Сидни, чтобы сменить там «Фаундейшен Лиллиан»; та, в свою очередь, должна была идти в док в Галифакс на ежегодный осмотр и ремонт, прежде чем вернуться на свою постоянную стоянку на Бермудских островах.

«Джозефина» совершила быстрый переход на север. Рано утром 13-го она вышла на траверз входного буя в гавань Сидни и вскоре уже подходила к месту своего рождения — к верфи Келли, недалеко от того места, где находилась «Лиллиан».

Через полчаса после того, как «Джозефина» отдала якорь, первый помощник капитана, краснолицый, с квадратной фигурой ньюфаундлендец по имени Велли Мяс, отправился в док, в офис местного агента своей компании. Вскоре он уже звонил командиру спасателей, Фетерстону, извещая, что его судно прибыло и находится на спасательной станции.

— Передайте капитану Кроу, — инструктировал его Фетерстон, — что «Лиллиан» во вторник должна войти в док на ремонт.

«Лиллиан» казалась близнецом «Джозефины», но значительно уступала ей в размерах. Хотя тоннаж и мощность машин у «Лиллиан» были вполовину меньше, чем у «Джозефины», оба корабля, даже одинаково покрашенные, были типичными образцами океанских буксиров-спасателей, построенных во время войны.

«Лиллиан» родилась в США и если чем-то уступала «Джозефине», то для ее командира, капитана Кроу, несомненно, была самым лучшим кораблем в Западной Атлантике. «Джозефина» же представлялась ему гипертрофированным шаржем на буксир. Вся команда на «Лиллиан» подбиралась на его усмотрение и вообще «под него».

Когда Велли Мясс поднимался по сходням «Лиллиан», чтобы передать сообщение от Фетерстона, его встретил на палубе первый помощник капитана Джимми Рос, крепко сколоченный молодой шотландец, с характерной для уроженца Новой Шотландии картавостью, которую не уменьшило даже носовое произношение.

— Велли, Боже мой, — воскликнул Рос, — даты же потолстел, как боров! Видно, легко тебе плавается на твоей посудине. Почему бы тебе не послать к чертям такую жизнь и снова не выйти в море на настоящем судне?

Велли, добродушный и неразговорчивый малый, широко улыбнулся.

— Да брось ты. Впрочем, я охотнее вышел бы в море даже на плоскодонке, чем на этом старом понтоне. Я говорил с Фетерстоном по телефону. Вам надо во вторник уйти, чтобы ремонтники успели залатать эту старую калошу.

Мощные, как и их корабли, мужчины проследовали в каюту, и вскоре над гаванью поплыли приятные ароматы, напоминающие запах красного рома.

А когда в полночь над Норт-Сидни прозвучал резкий свисток, означающий окончание суток и трудов праведных, у двери каюты Роса появился радист.

— Входи, спарки, — пригласил радиста Рос, — входи-ка и промочи горло.

Радисту не требовалось повторное приглашение. Потянувшись одной рукой к налитому стакану, он протянул другую Росу — в ней подрагивала полоска радиограммы. Рос бросил на нее быстрый взгляд и передал Мяссу.

— Похоже, что «Лиллиан» собирается уйти вовремя, — бросил он, — это вы, балбесы, отлыниваете от работы.

Мясс читал сообщение, медленно шевеля губами.

«РАДИО СИДНИ: 12.00 ПО
СРЕДНЕАТЛАНТИЧЕСКОМУ ВРЕМЕНИ. ВСЕМ СУДАМ
В ЗАПАДНОМ ОКЕАНЕ ШОРМОВОЕ
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. СООБЩАЕТСЯ ОБ УРАГАННОМ
ВЕТРЕ ПО ВСЕЙ АТЛАНТИКЕ. РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ
ПОЯВЛЕНИЯ НА БЕРМУДСКИХ ОСТРОВАХ — 24.00.

ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ НАПРАВЛЕНИЕ ДАЛЬНЕЙШЕГО ДВИЖЕНИЯ ПРИБЛИЗИТЕЛЬНО СЕВЕРО-СЕВЕРО-ВОСТОК, СКОРОСТЬ 14 УЗЛОВ. ВСЕМ КОРАБЛЯМ ПРИНЯТЬ ВСЕ МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ».

Часть третья



Глава первая

Тринадцатого сентября, ближе к полуночи, «Лейчестер» находился в 200 милях к юго-востоку от Кейп-Рейса. Второй помощник еще раз посмотрел на карту, проверяя свои расчеты. Он полагал, что через 10 минут корабль ляжет на новый курс, двигаясь к плавучему маяку Амброз. Пора звонить капитану.

Лаусон появился на мостике через несколько минут после звонка. По старой привычке он первым делом взглянул на компас, проверил курс, а затем уж взглянул за борт. Удивительно чистое небо; луна, находясь в первой четверти, ярко освещала мягко колышущуюся воду.

— Спарки еще не заставил свою волшебную коробочку работать? — спросил он второго помощника. — Пора бы получить сводку погоды.

— Увы, сэр, — ответил второй помощник. — Радиист звонил мне около часа назад, он полагает, что нашел неисправность, но полностью еще не уверен. Барометр немного упал за последние несколько часов. Больше пока — ничего.

Лаусон промолчал. Зайдя в рубку штурмана, он четко проложил курс, уточнив цифры помощника. Сжав губы, еще на мгновение склонился над картой. Выпрямившись, отдал приказ:

— Прекрасно. Будьте добры изменить курс.

Второй помощник окликнул рулевого и дал ему новый курс. Рулевой, низкорослый кокни, с удовольствием повторил его, крутнув штурвал.

«Ну вот, — подумал он, довольно ухмыляясь, — скоро и Нью-Йорк. Меня там ждут. Интересно, Салли все еще околачивается в «Жирной Ложке»? Дай-то Бог, чтобы она не изменила этому местечку».

Нос «Лейчестера» медленно поворачивал на новый курс. Судно в спокойных водах двигалось так легко, что неискушенному человеку трудно было бы понять, что оно все еще находится в беспокойных водах. Второй помощник, не дожидаясь вопросов, заметил:

— Мне доводилось слышать, капитан, что это место называют Большим Прудом, — сказал он, пытаясь вызвать шефа на разговор, —

но я в первый раз вижу, чтобы в середине сентября оно выглядело так спокойно.

— Ну вот и любуйтесь им, — ответил Лаусон. — Ничего подобного можете не увидеть до следующего лета.

Следуя собственному совету, он прошел на левое крыло мостика, вглядываясь в даль.

— Спокойной ночи, — сказал он. — Я пошел к себе.

Лаусон спал чутко, как большинство бывалых капитанов. В 7.00 утра он проснулся. Какое-то время лежал без движения, пытаясь понять, что за тревожное чувство проникло в его подсознание. «Лейчестер» качало — качало сильно, на длинной, тяжелой и мощной волне.

Через иллюминатор над койкой Лаусона пробивались солнечные лучи. Надо одеваться. Натянув брюки, он взглянул в иллюминатор. Утро очень солнечное, но гораздо больше интересовало капитана море. Десять минут спустя он был уже на мостике. Настроен Лаусон был довольно мрачно. И не скрывал этого.

— Когда началась качка? — спросил он вахтенного офицера. — И почему не позвонили мне?

Офицер, молодой и с виду робкий юноша, недавно получивший диплом, удивленно взглянул на своего небритого капитана.

— Не могу точно сказать, сэр, когда я заметил, — ответил он. — Но по-настоящему сильная качка началась с полчаса назад. И поскольку признаков ветра не было, я подумал, что вас будить не стоит.

Вспомнив о неопытности юноши, Лаусон пожалел о своей резкости.

— Хорошо, — сказал он. — Но не нужно было ждать ветра, чтобы предупредить меня. Эта зыбь идет с юга, и когда бы она ни началась, ее появление значит одно: где-то отменная буря. Посмотри сюда. — Он подошел к барометру, привинченному к переборке, и легонько постучал по футляру. — С полуночи давление упало на две десятых. Очевидно, у нас зона понижения, возможно, оно идет откуда-то с юга. В это время года это что-то да означает. Не надо даже слишком уповать на радио и береговые станции, и без них ясно, что погода изменится. Когда плаваешь в открытом море, должен уметь сам предсказывать погоду. Что же касается зыби, то в твоих учебниках говорится, что

такая зыбь может распространяться со скоростью тридцать — сорок узлов. Достаточно быстро, чтобы опередить шторм, который вызвал ее. Если это тропический циклон, то он может находиться в пяти или шести сотнях миль отсюда. Виновник волнения может даже близко и не подойти к нашему курсу. Но может и подойти... Я собираюсь позавтракать. Приглядывай за небом с южной стороны. Если начнет темнеть, сразу же дай мне знать.

Несколько ошеломленный этой неожиданной лекцией, вахтенный офицер с запозданием почти шепотом произнес: «Так точно, сэр» — вслед удаляющейся спине капитана. Вновь оставшись на мостике единственным хозяином, он тихонько присвистнул и, озираясь на рулевого, взял со своей полки «Практическую навигацию» Леки и начал листать ее, ища раздел о зыби в океане.

Лаусон не сразу отправился завтракать и даже не стал бриться у себя в каюте. Он пошел к радисту в его каюту, заставленную и увешанную невероятным количеством разных непонятных штуквин. После короткого стука капитан молча возник на пороге, и спарки, подняв на него глаза, заговорил, не дожидаясь вопроса:

— Полагаю, что я нашел причину неполадки, сэр. Дайте мне еще час или самое большое два, и я снова выйду в эфир.

Лаусон кивнул.

— Надо как можно скорее получить метеосводку. Я имею в виду — немедленно. — Бросив любопытный взгляд на мешанину катушек и ламп, он направился в свою каюту.

Если спарки нужен был какой-то побудительный мотив, то он его получил. Когда капитан сам приходит за сводкой погоды, значит, что-то назревает. Радист с удвоенной энергией взялся за работу. Но, несмотря на титанические усилия, за все утро он не мог принять ни единого сигнала и лишь в 11.00 наконец связался с мысом Рейс и запросил сводку погоды на этот час. В 11.05, держа в руке сообщение, он поднялся на капитанский мостик, взбежав на него почти со спринтерской скоростью.

Лаусон взял бланк радиограммы и внимательно прочитал сообщение.

«ОБЩЕЕ ШТОРМОВОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ.
УРАГАН В ЗАПАДНОЙ ЧАСТИ АТЛАНТИКИ ПРОШЕЛ В

50 МИЛЯХ ВОСТОЧНЕЕ БЕРМУДСКИХ ОСТРОВОВ В 22.30 13-ГО ПО СРЕДНЕАТЛАНТИЧЕСКОМУ ВРЕМЕНИ. ПО ОЦЕНКАМ, СКОРОСТЬ ВЕТРА В ЦЕНТРЕ 140 МИЛЬ, СКОРОСТЬ ПРОДВИЖЕНИЯ, ПО ОЦЕНКАМ, 25 УЗЛОВ, ПО ОЦЕНКАМ ПОЛОЖЕНИЕ ЦЕНТРА В 08.00 ЧАСОВ ПО СРЕДНЕАТЛАНТИЧЕСКОМУ ВРЕМЕНИ 14-ГО — 37°30' СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ, 64°00' ЗАПАДНОЙ ДОЛГОТЫ, ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ НАСЛЕДУЮЩИЕ 8 ЧАСОВ ВОСТОК-СЕВЕРО-ВОСТОК 100 МИЛЬ ВОСТОЧНЕЕ ОСТРОВА СЕЙБЛ».

Лаусон стремительно прошел в штурманскую рубку, в одно мгновение нанес на карту положение центра урагана и вчерне набросал его путь. В 8.00 этим утром центр урагана находился примерно в 500 милях от «Лейчестера». При прогнозируемой скорости его продвижения теперь он может находиться в 400 милях от корабля, примерно к юго-западу от него. Через десять часов, если и корабль и ураган не изменят направление, их пути пересекутся. Центр урагана, приближающегося с юго-запада, можно ожидать в 20 милях от точки пересечения, и в этом случае «Лейчестер» будет захвачен им.

Определить, сколь велика площадь, подверженная опасности, не представлялось возможным, но по своему прошлому опыту Лаусон знал, что находиться даже в 100 километрах от центра циклона весьма неуютно, если не сказать больше.

— Сходи к спарки, — сказал он Бейли, который появился на мостике сразу же, как только слово «ураган» достигло его ушей. — Пусть он попробует поймать Галифакс или одну из береговых станций США и запросит самый последний прогноз продвижения центра урагана — очень важна его скорость. Он должен послать срочный запрос. И объяснить, что мы близко к предполагаемому пути урагана. Слишком близко для того, чтобы оставаться невозмутимыми... нет, не говори ему этого, все равно ничего не поймет. Приходи сюда и посмотри...

Через несколько минут понурый спарки открыл Бейли дверь своей каюты. Бейли не успел еще передать ему приказы капитана, как радист развел руками:

— Я просто ничего не понимаю, Джеймс. Еще пять минут назад все было прекрасно. Я мог принимать сообщения и с мыса Рейс, и из Сидни. Потом эти станции вдруг стали пропадать. Наверное, я еще смогу передать сигнал, но ничего не слышу. Сейчас вновь займусь станцией, но скажу тебе честно, просто не могу понять, в чем неисправность.

Когда Бейли на мостике принялся рассказывать о случившемся, он был почти уверен, что Лаусон разразится страшной руганью. Но ее не последовало.

— Он делает все, что может, — коротко сказал Лаусон. — Я уверен, это не его вина. Пока давай-ка подумаем вот о чем. У нас есть три варианта. Мы можем изменить курс и пойти южнее — тогда мы уйдем восточнее урагана. Можем остановиться там, где находимся сейчас, пока спарки не починит радио или мы не удостоверимся, что ураган прошел между нами и берегом. Можем сделать поворот оверштаг и плыть туда, откуда пришли. Я не думаю, — продолжал капитан, — что есть реальная причина пробовать последний вариант. Еще меньше причин для второго варианта — мы просто будем сидящей уткой, если нас не снесет дальше в море. Поэтому мы повернем к югу и попробуем пройти позади урагана. Мы изменим курс в двенадцать ноль-ноль — через десять минут. Возможно, мы уже и опоздали. Взгляните на небо.

Бейли, смотревший на карту, поднял глаза вверх. С южной стороны небо покрывалось дымкой с высокими перистыми облаками, которые, казалось, неслись по всему горизонту с востока на запад. Внизу, в направлении волн, которые уже серели, казалось, повисла тонкая вуаль, спускающаяся до поверхности воды. Глазу не на чем было остановиться, и все-таки там что-то было, иллюзорное, но реальное. Солнце постепенно окружалось бледным ореолом, и его свет угасал, переходя из белого в грязно-серый.

В 12.00 рулевой начал крутить штурвал и крутил его до тех пор, пока курсовая черта гирокомпаса не встала точно на 180 градусов — прямо на юг. «Лейчестер», повернувшись носом ко все увеличивающейся зыби, начал тяжело покачиваться на ней. Это было нелегкое движение — и оно отражало чувства людей на борту корабля. Не дожидаясь приказа, боцман отправился в трюм и еще раз проверил балласт и подъемные переборки. В кубрике свободные от вахты

моряки достали карты и принялись угрюмо резаться в блэк-джек. Никто не сказал ни слова о сомнениях, охвативших всех.

Глава вторая

К полудню 14 сентября северо-западные подходы к континенту почти опустели. Корабли, вышедшие в море из портов восточного побережья, вернулись обратно в свои гавани после штормового предупреждения. Многие, включая и «Фаундейшен Лиллиан», отложили время выхода. Большинство прибывающих из Европы судов убавило скорость и болталось в море, дожидаясь, когда ураган пройдет впереди них — далеко впереди. Немецкое судно «Боденхамер» оказалось наименее осторожным, чем остальные, и проскочило на запад чуть быстрее и чуть дальше всех.

В 11.00 14-го с «Боденхамера» на Бермуды пришла телеграмма о том, что судно захватило восточный край урагана. Сообщалось, что корабль выдерживает бешеные порывы ветра со скоростью до 100 миль в час.

Бермудское радио сразу же передало это сообщение в Вашингтон. Уже через несколько минут в Бюро погоды перед большой настенной картой стали собираться люди, занимающиеся прогнозом ураганов. Они сразу же нанесли новые данные, обменявшись обеспокоенными взглядами.

«Боденхамер» находился почти в ста пятидесяти милях восточнее предполагаемого пути прохождения урагана — и тем не менее попал в точку, где ветер достигал ста миль в час! Эти два факта были несопоставимы. Ни один циклон на памяти метеорологов не обладал такой мощностью, чтобы его ветры, на таком расстоянии от центра, неслись со столь бешеной скоростью.

— Может быть, Краут неправильно определился, — с надеждой в голосе произнес один из метеорологов. — А может, он просто паникер и думает, что ветер в восемь баллов уже настоящий ураган.

— Кто знает, — протянул старший метеоролог, — а может, это мы ошибаемся. Даже запросто. Взгляните на путь области повышенного давления на континенте. Она принесла столько энергии, что западный фланг циклона мог сместиться еще западнее. Если бы метеосудно англичан проявило хоть какие-нибудь признаки жизни... Сейчас оно должно быть где-то на пути урагана. Как называется то судно?

«Лейчестер», вы сказали? Вызовите его снова. А пока стоит дать в эфир дополнительное штормовое предупреждение.

«14 СЕНТЯБРЯ 14.00 ПО
СРЕДНЕАТЛАНТИЧЕСКОМУ ВРЕМЕНИ. ПЕРЕДАТЬ
ЧЕРЕЗ ВСЕ БЕРЕГОВЫЕ СТАНЦИИ ВОСТОЧНОГО
ПОБЕРЕЖЬЯ: ВСЕ СУДА, ПРЕДУПРЕЖДЕННЫЕ ОБ
УРАГАНЕ, ДОЛЖНЫ УЧЕСТЬ ИСПРАВЛЕНИЯ: ЦЕНТР
УРАГАНА 38°00' СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ И 63°00'
ЗАПАДНОЙ ДЛГОТЫ, ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ
НАПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ УРАГАНА СМЕЩАЕТСЯ К
ВОСТОКУ, ОЖИДАЕТСЯ, ЧТО ЦЕНТР УРАГАНА
ПРОЙДЕТ В 200 МИЛЯХ ЮГО-ВОСТОЧНЕЕ МЫСА РЕЙС
В 12.00 ПО СРЕДНЕАТЛАНТИЧЕСКОМУ ВРЕМЕНИ 15-
ГО. ВСЕМ СУДАМ ВЕСТИ СЕБЯ СООТВЕТСТВЕННО.»

Все судовые радисты в пределах действия береговых радиостанций, получив это предупреждение, явились к своим вахтенным офицерам. Те нанесли новую информацию на свои карты и приготовились «вести себя соответственно», чтобы остаться в стороне от кружащего монстра из ветра и воды, носящего номер семь.

«Лейчестера» не было среди тех судов, которые услышали это сообщение.

Глава третья

Четырнадцатого сентября сразу после полудня зыбь, идущая с юга, стала такой сильной, что Лаусон решил немного сбавить скорость. Корабль шел еще сравнительно легко, так как волны, хотя и гигантского размера, были редкими и пологими. Казалось, что они движутся под поверхностью океана, а сама поверхность остается гладкой и спокойной — внизу же, в глубинах, пульс чего-то гигантского.

Ветра не чувствовалось, хотя все небо теперь уже затянуло высокой перистой облачностью. Тишина и явственное ощущение резкого падения атмосферного давления дополнялись тревогой от мрачных блуждающих огней в небе над водой, вызывающих чувство ожидания. Свободные от вахты моряки бесцельно слонялись по палубам, те, кто находил какую-то работу, были довольны. Тревогу чувствовали даже морские птицы. Стая буревестников, много дней державшихся курса корабля, теперь начали набирать высоту. Птицы еще парили над судном, а затем улетали в клубах облаков, устремляясь в море.

Кадет Гардин, остановившись перед барометром, смотрел на него как зачарованный. Стрелка медленно, но неотвратимо отклонялась влево. Накануне в полдень она показывала 30,8 дюйма, сейчас стояла на 30,3 — падение за сутки составило полдюйма.

Какие бы чувства ни овладевали Лаусоном, он их не показывал. Понимая, что его постоянное присутствие на мостике послужит только усилению напряженности, которая и так явно нарастала, он вернулся в каюту после 15.00, чтобы вздремнуть, но не уснул, а, сидя в кресле с открытой книгой на коленях, снова и снова прокручивал в уме скудную информацию о приближающемся циклоне. Каждую секунду он ждал стука в дверь каюты и спарки, который бы явился с радостной новостью, что рация снова заработала. Но в дверь никто не стучал.

В конце концов он поднес книгу к глазам и начал читать. Мозг воспринимал отдельные слова, даже фразы, но он чувствовал каждое движение корабля мгновенно и оценивал все, что с ним происходит.

Когда Лаусон в 16.30 вернулся на мостик, на вахте стоял Бейли. Барометр слегка опустился, но это было еще не страшно. На юге от горизонта вверх начинала расти громадная выпуклая дуга черных мрачных облаков. Лаусон узнал их с первого взгляда, и перед его взором сразу же возникла картина приближающихся испытаний.

— Штормовая полоса, видите, мистер Бейли? — сказал он.

Бейли кивнул:

— Да, сэр, я начал различать что-то похожее на полосу всего несколько минут назад и как раз собирался звонить вам.

Лаусон с четверть часа наблюдал за зловещей черной дугой, и даже за столь короткое время ему показалось, что она увеличилась, еще больше выгнулась и распространилась на восток и запад. Выше ее и по всему небосводу сгущались высокие облака, становясь все более темными. Легкий беспорядочный бриз, который, казалось, дул со всех сторон, уже сказывался на ходе корабля. Лаусон заметил — над морем исчезли чайки и прочие морские птицы.

Он зашел в штурманскую рубку и посмотрел на карандашные пометки, показывающие положение корабля и предполагаемую линию движения урагана.

— Бейли, — обратился капитан к помощнику, снова войдя в рулевую рубку, — мне не нравится, как все это выглядит. Мне казалось, что циклон должен был повернуть значительно восточнее. Мы сделаем то же самое. Измените курс на три румба вправо.

Когда нос «Лейчестера» стал поворачиваться, движение его изменилось. Внизу, в кочегарке и машинном отделении, моряки вопросительно переглянулись. Главный механик Джордж Родс повернулся к третьему механику и сказал ему на ухо:

— Мы повернули восточнее. Капитан думает, что мы слишком близко к урагану. Осмотрись, проверь, все ли в порядке. Скажи смазчикам, чтобы были наготове, — и следи за машиной. Не дай Бог какой аварии. Я схожу на мостик.

Когда Родс добрался до мостика, небо уже выглядело по-иному. Горизонт на юге посветлел, далекие облака стали казаться скалами. Бриз стал ветром, порывами несущимся сквозь такелажные снасти корабля с северо-востока.

Лаусон приветствовал главного механика слабой улыбкой.

— Чувствуете, Джордж, как посвежело? Похоже, нам здорово достанется в эту ночь. Как дела внизу?

Родс отвел глаза от барометра.

— Неплохо. У нас были проблемы с подшипником во вспомогательном двигателе, но его уже поменяли. Вы думаете, эта штука собирается достать нас? — Он указал чубуком трубки на поднимающуюся полосу все еще далекого циклона.

Возможно, мы окажемся восточнее самого пекла. Но нам все равно достанется. Стоит подумать об этом и задрать люки, — посоветовал капитан.

Совет был лишним, и оба знали это. Родс плавал двадцать лет и знал свое дело. Во всяком случае, на мостике он не задержался. Когда назревала беда, он предпочитал быть там, где нужен его зоркий взгляд, обшаривал все закоулки его царства, сверкающего медью, начиненного нефтью и паром.

В камбузе кок потел над ужином. Кто-то из моряков сказал ему, что стоит поторопиться, и кок старался изо всех сил. Он не любил готовить во время сильной качки.

Боцман и второй помощник работали на палубе с двумя командами палубных матросов. Проверялся каждый узел. Первый помощник уже проверил крышки всех люков, взял фонарь и спустился вниз для последней проверки безобидно выглядящего балласта. Когда корабль поднимался и опускался, проходя по валам океанской зыби, от его движения могли ожить тоненькие струйки песка или чуть сместиться галька.

На ужин моряки «Лейчестера» не потратили много времени. Они дружно проглотили пищу и вернулись к своим делам. Что бы не случилось этой ночью, они как и их корабль, были готовы ко всему.

В 19.30 полоса урагана, изогнувшаяся к этому времени почти через всю южную часть небосклона, была перекрыта низкой облачностью, которая быстро двигалась с востока на запад. Барометр начал падать куда быстрее, чем ранее, и ветер поднялся до четырех баллов, задувая с востока-северо-востока. Гладкая поверхность моря покрылась волнами, которые быстро вырастали и шли поперек валов океанской зыби.

В 19.45 Лаусон отдал приказ рулевому изменить курс до 94 градусов — почти строго на восток. Корабль повернулся кормой на к

Нью-Йорку.

В радиорубке спарки с энергией отчаяния продолжал возиться со своей рацией. Хотя он и не знал в деталях, что происходит, но догадывался, что поломка радиостанции привела корабль в положение, чреватое большими неприятностями. Он полагал, что все это случилось по его вине, и уже в который раз перелистывал руководство аварийному ремонту рации, стремясь найти хитрую поломку.

В 20.00 мир с ужасающей внезапностью потемнел. Тяжелое штормовое облако накатило на «Лейчестер». Бледный свет неба померк. С облаком пришел и ветер, через четверть часа он достиг семи баллов. Волны уже давно переросли понятие о простой волне, набирая ужасающую скорость и энергию, они вздымались все резче и резче, обрастая белыми барашками на гребнях. Сквозь мрак впереди едва просматривались призрачные отражения света укрытых от шторма фонарей.

На мостике Лаусон разговаривал с первым помощником.

— Такие вот дела, Бейли. Полагаю, мы уже находимся в правом переднем квадрате — скоро войдем далеко в глубь его. Как дела с балластом?

— Лежит плотно, как камень, сэр.



— Держите ветер прямо в правый борт, — скомандовал Лаусон. — Нас будет сносить южнее и южнее с приближением урагана. Не насилуйте судно, но заставьте его двигаться как можно быстрее.

В 21.00 Бейли, который остался на мостике, несмотря на то, что час назад его пришел сменить третий помощник, открыл вахтенный журнал и записал:

«Быстрое ухудшение погоды. Барометр показывает 30,1 и продолжает быстро падать. Ветер восток-юго-восток, силой от 9 до 10 баллов. Крутая встречная волна и тяжелая зыбь с юга. Сильный дождь снижает видимость до 300 ярдов. Судно испытывает бортовую и килевую качку и пропускает воду в носовой части. Скорость снизилась до 40 оборотов, делаем в лучшем случае около 5 узлов при курсе 44°. Корабль плохо слушается руля».

В 21.20 на мостике зазвонил телефон. Ответил Бейли.

— Это я, спарки. Сейчас я уже могу передавать сигналы, но по-прежнему ничего не могу принимать, кроме аварийных сигналов. Только поблизости нет никого, кто бы мог меня достать. Но я еще поработаю и...

Бейли прервал его.

— Хорошо, — коротко сказал он, — вряд ли мы услышим теперь что-нибудь полезное для нас. Но дай нам знать сразу же, как только что-нибудь примешь.

— Радист может передавать, — доложил он Лаусону. — Все-таки это уже что-то.

Лаусон ничего не ответил. Он стоял возле рулевого, глядя то в окна рулевой рубки, которые теперь были блестяще-темным и, так как в них хлестал сильный дождь, то — на компас. Картушка компаса хаотически дергалась, рулевой весь взмок, борясь со штурвалом.

Бейли подошел к Лаусону и глянул на компас. В это время судно начало разворачиваться по ветру. Оно ушло с курса на три румба, прежде чем рулевой смог справиться с рулем и начал медленно ставить его на курс. Лицо Лаусона исказилось гримасой.

— Эй, держи руль, парень! — хрипло сказал он.

Но рулевой и так делал все, что мог. Несмотря на его титанические усилия, «Лейчестер» становился все более и более неуправляемым.

Лаусон снял телефонную трубку и позвонил в машинное отделение:

— Это вы, главмех? Судно очень плохо слушается руля. Сбавьте скорость до десяти оборотов.

К 22.30 шторм не давал уже возможности слышать человеческие голоса, даже в рулевой рубке. Анемометр, установленный на открытом мостике, вращался с такой скоростью, что его чашечки превратились в одно сплошное расплывчатое пятно. Шкала датчика скорости в рулевой рубке показывала 90 миль в час, при порывах ветра Достигая 95 миль. Когда Лаусон случайно открыл дверь на левое крыло мостика, завихрения бушующего урагана едва не вырвали ее из рук. Он с трудом пробрался, борясь с ветром, на крыло, пытаясь оценить состояние моря.

Дождь хлестал в лицо, словно стреляя из пистолета. Надетый второпях плащ болтался вокруг тела тряпицей.

Одной рукой закрывая лицо, он ухватился другой за стойку и выглянул в ревущий ад ночи. Отличить воду от воздуха было почти невозможно. Штормовые волны поднимались теперь до головокружительной высоты, но едва они поднимались, их верхушки сдувало в виде полос пены, которые смешивались с почти горизонтальными струями дождя.

Лаусон, задохнувшийся и промокший, через несколько мгновений с трудом вновь пробился в рулевую рубку. Бейли кивком головы показал ему на барометр. За последние два часа давление упало на две десятых дюйма.

Теперь «Лейчестер» оказался глубоко в правом переднем квадрате циклона. По мере приближения к центру вихри постоянно меняли направление, забирая все больше на юг. Рулевой боролся с яростными порывами ветра, ударявшего в правый борт. Но ветер менялся быстрее, чем громоздящиеся вокруг волны успевали изменить свой бег, и корабль все чаще принимал удары бортом. Его движение становилось все более беспорядочным и хаотичным. Вздрагивая и скрипя, судно качалось с бока на бок, с носа на корму и одновременно рыскало, постоянно меняя курс. Люди, находившиеся в каютах, хватались за все, что попадало под руку, чтобы удержаться на месте. Ни у кого не было даже мысли, чтобы выйти наружу — палубы постоянно находились в воде, крупные волны раз за разом обрушивались на них, пенясь вокруг люков и палубных механизмов.

Даже когда руль держали два человека, судно уже больше не могло держаться даже близко к заданному курсу.

К 23.00 судно было уже фактически неуправляемо, и в 23.05 капитан приказал передать радиограмму:

«ПАРОХОД «ЛЕЙЧЕСТЕР», МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ 42°20' СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ, 58°00' ЗАПАДНОЙ ДЛГОТЫ, ПОПАЛ В СИЛЬНЫЙ ШТОРМ. ИМЕЕМ ТРУДНОСТИ С УПРАВЛЕНИЕМ СУДНОМ. ВСЕМ КОРАБЛЯМ В ЭТОМ РАЙОНЕ ПРИНЯТЬ К СВЕДЕНИЮ».

Послание снова и снова передавалось ключом, но не было никакой надежды на то, что кто-то его услышит. Судовой приемник в своем железном ящике все еще молчал, он был никуда не годен.

Лаусон просто сделал красивый жест, ибо если в окрестностях и был какой-нибудь другой корабль, то никто не смог бы в этом темном мире, состоящем из воды и ветра, определить присутствие другого судна, пока не столкнется с ним нос к носу.

В преисподней корабля, в машинном отделении, главный механик Родс, стиснув одной рукой полированную стойку, взглядом следил за третьим механиком — тот висел на большом медном колесе регулятора. Когда перед «Лейчестером» в очередной раз бездна разверзалась и он начинал клевать носом, Родс поднимал свободную руку и держал ее на весу, пока нос не погружался в волну. Затем он опускал руку, давая команду третьему механику. Тот тут же начинал крутить колесо, отсекая пар от рабочих цилиндров. Могучий вал постепенно замедлял движение — винт, поднятый высоко вверх из мутной воды, едва вращался. Потом Роде снова поднимал руку, и, когда корабль начинал поднимать нос, он сигнализировал третьему механику пускать пар в машину.

Родс знал, какое напряжение создает на валу винт, попеременно работающий то под водой, то поднимающийся над ней. Он также хорошо знал, что поломка вала может оказаться роковой для корабля и всех, кто находится на нем, ведь в таком случае он станет совершенно беспомощным перед нападающим на него ураганом.

Людам, находившимся глубоко во чреве корабля, его качка казалась не такой сильной, как тем, кто стоял на мостике или пытался сидеть за столом в кают-компании, крепко ухватившись за него обеими руками. «Лейчестер» бросало на волнах самым беспощадным образом.

Когда он повалился на борт, Родс взглянул на кренометр. Угол наклона показал 32 градуса. С холодной сосредоточенностью Роде следил за показаниями, пока стрелка не начала возвращаться обратно в сторону вертикали. «Еще много чего надо, — подумал он про себя, — чтобы мы перевернулись». Но, как и все на борту корабля, он думал о полутора тысячах тонн балласта, сложенных в твиндеке, на уровне, намного превышающем поверхность бушующего моря.

В полночь вахтенный офицер опять заполнил бортовой журнал.

«24.00. Сильный шторм. Ветер запад-юго-запад, порывами до 110 миль в час. Барометр показывает 29,8. Видимость нулевая. Горообразные рваные волны. Корабль пропускает воду с носа и кормы, бортовая качка достигает 30°. Судно едва управляется при 30 оборотах и слушается руля с большим трудом. Вероятно, центр урагана находится на траверзе корабля и очень близко к нему».

Пятнадцать минут спустя стрелка анемометра постепенно опустилась, показав лишь 40 миль в час. Барометр неподвижно застыл на 29,8. Но волны вокруг корабля стали еще более бурными и яростными. Все это вызвало у Лаусона подозрение, что «глаз» шторма находится на траверзе корабля, находится очень близко, так как ветер к спокойному центру стихал, а ничем не сдерживаемые волны, казалось, способны были выпрыгнуть из бушующей воды до самых небес.

Лаусон повернулся к Бейли и прокричал ему в самое ухо:

— Я думаю, мы идем непосредственно рядом с «глазом». Ветер каждую минуту может перемениться на северный. Стой здесь наготове, чтобы повернуть корабль...

Последние слова капитана буквально утонули в массе черной воды. Она взметнулась над рубкой и с шумом обрушилась вниз, сотрясая весь корабль.

Мужчины в немом изумлении смотрели друг на друга, когда вторая волна, еще больше первой, нанесла сокрушительный удар в правый борт судна.

Корабль кренился, словно не собираясь выравниваться. Крен был затяжным. Люди на корабле хватались друг за друга, за все, что подвернулось под руки. Кренометр в машинном отделении метнулся к

35, затем к 38 и наконец к 40 градусам и завис там на целую минуту. Откуда-то из-под ног Лаусона вырвалось долгое тяжелое грохотанье, словно приглушенный рокот лавины, — этот звук скорее можно было почувствовать, чем услышать. Но вот он прекратился, и «Лейчестер» медленно, ужасающе медленно стал возвращаться в прежнее положение. Ровнее, еще чуть ровнее, до тех пор пока кренометр не показал 30 градусов... и остановился.

Пробравшись по наклоненному полу рулевой рубки, Лаусон взял в руки телефон и позвонил в машинное отделение. Ответа не последовало, и по глухому молчанию в трубке он понял: что-то случилось. Лаусон бросил трубку и прошел мимо двух рулевых, уцепившихся за руль, оступаясь и скользя по полу. Маленький матрос — кокни — улучил момент и, пробираясь по палубе, словно краб, подобрался к капитану.

Тот прокричал ему в ухо:

— Спустись вниз! Скажи главному механику, что сдвинулся балласт. Скажи ему, пусть перекачает нефть из левых танков в танки на правом борту.

Кивнув, моряк пробрался по проходу и исчез, помогая себе руками, словно подбитая обезьяна.

Теперь Лаусон понял, что случилось. Его корабль почти лежал на борту в центре урагана, но все еще выдерживал курс и реагировал, хотя и странным образом, на движения руля. Спокойное место в центре циклона, видимо, скоро переместится, они попадут в правый задний квадрант, с перспективой в течение четырех-пяти часов оказаться наедине с самыми сильными ветрами и волнами. Если бы удалось не допустить течи и не дать крену перевернуть судно, если бы суметь уменьшить крен перекачкой мазута на поднятый борт — тогда корабль еще можно было бы спасти.

Через двадцать минут после начала крена Лаусон вышел на левое крыло мостика, он хотел попробовать взглянуть, что происходит на палубе. Он стоял на крыле, когда с кормы внезапно появилась чудовищная волна, накрывшая корабль одним пенным водопадом.

Водоворот воды окружил Лаусона, оторвал от релинга и понес его, яростно сопротивляющегося, — в море. Полузахлебнувшийся и оглушенный ударом стихии, он прорывался к поверхности, но тут из недр океана выросла вторая гигантская волна, которая подняла его и

понесла обратно на борт накренившегося корабля. Когда вода схлынула, Лаусон оказался прижатым к ограждению лодочной палубы, на тридцать футов ближе к корме от того места, с которого его смыло.

Лаусону некогда было рассуждать о чуде своего спасения. Пытаясь подняться на ноги, он увидел, что его корабль повержен жестоко, а может быть, и смертельно ударами этих двух гигантских волн. Крен был настолько велик, что корабль находился практически на концах бимсов.

Главный механик, получив приказ о перемещении горючего, сразу же запустил топливные насосы, чтобы перекачать нефть из третьего танка в левом борту в третий танк правого борта. Насосы едва начали свою работу, чтобы поставить корабль на киль, но его снова ударило волной, которая снесла Лаусона за борт.

Корабль накренился так, что это казалось невероятным, — и уцелел. Кренометр зашкалило. Когда судно наконец вернулось в прежнее положение, кренометр показал значение — 50 градусов. Смертельный крен на левый борт сопровождался сильной вибрацией всего корабля. И на этот раз все, кто был на борту, поняли, что это значит. Уцелевшие подъемные переборки отказали, и все, что еще держалось, поползло на правый борт.

Это произошло в 00.40 утром 15 сентября. «Лейчестер» был почти беспомощен. Машина еще работала, но, хотя винт и вспенивал воду, маневрировать судно уже не могло. Несколько минут оно еще покачивалось, палубное ограждение погрузилось под воду. Временами оно кренилось до 70 градусов, погружая лодочную палубу намного ниже поверхности вспененного моря. Угол наклона палуб был так велик, что ходить по ним стало невозможно — люди ползали или скользили в углах между переборками и полом. Холодные зеленые воды ревели вокруг корабля, врывались через открытые двери и иллюминаторы правой стороны, заливая машинное отделение. Команда понимала, что через несколько минут судно перевернется и пойдет ко дну.

Бейли все еще находился в рулевой рубке, когда Лаусон (Бейли сам за секунду до этого видел, как капитан, выйдя через дверь в крыле мостика, исчез за бортом) вдруг снова появился, словно промокший призрак, из двери, ведущей из кубрика.

Схватившись за край столика для карт, Лаусон выпрямился и крикнул:

— Поддай сигнал тревоги!

В эту ужасную ночь, когда смешались темнота и отчаяние, прозвучавший сигнал не был понят командой, кое-кто понял его как приказ покинуть корабль.

Спарки, два инженера-механика и несколько смазчиков и моряков взобрались на лодочную палубу и сорвали брезент с лодки № 4. Спарки и третий помощник вскарабкались в лодку, кто-то в это время выбил зажимы, державшие ее на подставках, и теперь она держалась только на веревочных петлях и фалах, крепящих ее к шлюпбалкам.

В 01.15 Лаусон отдал Бейли приказ пойти на корму и отрезать все фалы на всех лодках, чтобы они имели шанс свободно всплыть в случае, если судно опрокинется.

Бейли пробрался на лодочную палубу, при этом его чуть не смыло волной, которая ударила прямо в основание трубы. Добравшись до лодки № 4, он вынул нож и начал перепиливать фалы. В пропитой дождем темноте он видел не далее, чем на несколько дюймов от своего носа, и не слышал ничего, кроме воя ветра, вновь набиравшего силу по мере того, как центр циклона удалялся от «Лейчестера».

Отрезая последний канат, Бейли вдруг подумал, что ему слышится слабый крик, и, кажется, он уловил слово «зажим». Но в это время на корабль обрушилась еще одна громадная волна, пронеслась по лодочной палубе и, откатываясь назад, унесла с собой обе лодки с левого борта. Вертясь как волчки, они исчезли в вихре пены.

Стиснув обеими руками подставки, Бейли все еще откашливал воду из легких, когда раздавшийся около него еле слышный крик заставил его повернуть голову. В черном небе внезапно вспыхнула молния, и при ее свете он заметил тело матроса Уиттакера, несущегося по наклонной палубе. Матрос ударился о фальшборт и исчез в море.

Бейли понял, что если он обрежет фалы, крепящие лодки правого борта, то лишь ускорит их потерю, и начал медленно отползать обратно под покрытие мостика.

Когда звон аварийного колокола донесся до машинного отделения, Роде сразу же отправил своих смазчиков, кочегаров и всех прочих на палубу. Сам же вместе со вторым механиком предпочел остаться внизу, хотя теперь уже для спасения судна здесь ничего нельзя было

предпринять. Помпы не могли больше перекачивать топливо и воду в танки правого борта, в любом случае крен судна был так велик, что даже если бы это удалось, все равно мало что изменило бы.

Оказавшись одни в гулком подземелье, наблюдая за блестящим валом, вращающимся под действием трех гигантских поршней, Родс и его второй помощник ждали дальнейших приказов. Через люк трапа над ними в машинное отделение стекал ручей холодной соленой воды, попадающий в кочегарку. Эта вода могла добраться и погасить топки. Но была и гораздо большая угроза, от которой одеревенели мышцы на шее Родса. Из-за крена корабля насосы, которые подавали пресную воду от конденсаторов в котлы, уже засасывали воздух, и если котлы не получат достаточного количества воды, то взрыв неминуем. И он сразу положит конец даже слабому шансу на спасение «Лейчестера».

К 2.00 Бейли вернулся на мостик, отрапортовал Лаусону, что спарки и третий помощник, видимо, исчезли в пучине океана. Значит, вместе с Уиттакером, пропало три человека.

Руль больше никто не держал, впрочем, сейчас его уже никто не мог бы удержать. Но «Лейчестер» все еще двигался, делая три или четыре узла — но это было бесцельное движение по воле волн. Лаусон хотел удержать корабль на ходу, но когда ему сказали о возможном взрыве котла, он принял другое решение — отдал приказ главному механику прекратить подачу мазута к топкам.

Родс решил сам спуститься вниз, чтобы перекрыть подачу топлива. Но он все же надеялся, что сможет запустить один из запасных насосов и, перекачав нефть, защитить корабль от роковых для него ударов волн. Вися подобно акробату на железной лестнице, он добрался до клапанов подачи топлива и перекрыл их, но, когда попробовал добраться до насоса, поскользнулся на испачканной мазутом решетке и ударился, получив шестидюймовую рану на голове. Без сознания он докатился до стоек, где и повис над все еще работающей машиной.

Десять минут спустя, когда Родс не вернулся, второй механик пополз вниз на его поиски, взяв с собой пятого механика и кочегара. Втроем они подняли Родса на палубу, где и втиснули его между люком и грузовой стрелой.

Несущие влагу морось и дождь привели Родса в чувство. Все еще в полубессознательном состоянии, он попробовал встать на колени, но

килевой качкой его тут же откинуло к шпигатам, и он вновь ударился головой и потерял сознание.

Слава Богу, что его заметили, и двое моряков рискнули добраться до него и оттащить в кубрик за несколько секунд до того, как «Лейчестер» окунул свой борт на десять футов в бушующее море.

Корабельный плотник был не так удачлив. Захваченный на открытой палубе волной, обрушившейся на судно, он был брошен на подветренную сторону с такой силой, что его тело размозжило о фальшборт, словно спелую тыкву. Несколько минут его обмякшее тело бросало взад-вперед между шпигатами, затем оно исчезло.

Теперь моряки «Лейчестера» ничего не могли сделать для спасения своего корабля. Уцелевшие люди сгрудились в салоне и в коридорах правого борта. Их окутывала темнота, при падении давления пара генераторы перестали работать. Палубные офицеры, собравшиеся на мостике, вполголоса обсуждали ситуацию. И все ждали...

В это время работали только в закутке радиорубки. Здесь четвертый офицер, которому помогал кадет Гардин, упорно пытался оживить аварийный радиопередатчик. Ни один из них не разбирался в радио, но это их не смущало. Вновь и вновь они перебирали в руках каждый проводок, проверяли, как заряжена батарея, настойчиво пытались послать сигнал SOS. Они не могли даже узнать, получен ли он. Поскольку вся воздушная проводка была либо смыта за борт, либо оторвана от изоляторов, надежды у них почти не было.

Тем не менее «Лейчестер» жил. Никто из моряков не знал, как и почему.

Тяжело поднимаясь на больших волнах, он скатывался с их гребней, тяжело падал к подошвам волн, принимал воду на палубу, и вода достигала центра люков, но потом как-то освобождался и снова медленно возвращался к жизни.

Сорок три человека знали, что смерть может прийти за ними в любой момент, и ожидали ее уже несколько часов.

К 4.00 волнение и ветер заметно утихли. По расчетам Лаусона, центр урагана должен был переместиться на 80 или 90 миль к северу. Капитан начинал верить, что корабль еще сможет дотянуть до прихода помощи. Он надеялся, что машина, если посчастливится, сможет даже вновь дать пар и остаться на плаву в успокоившемся море, где можно

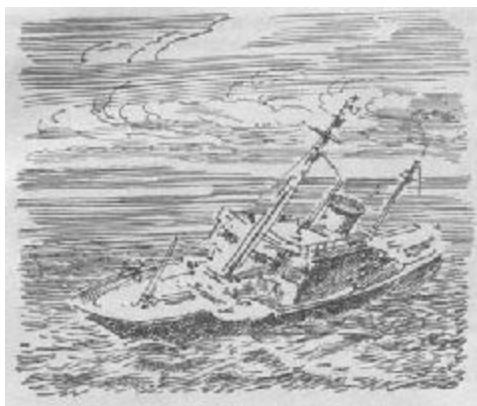
что-нибудь предпринять для снижения крена. Лаусон тут же поделился своими мыслями со вторым механиком, тот немедленно вызвался сходить в машинное отделение и посмотреть, что можно сделать.

Его путешествие оказалось бесполезным. Вернувшись через полчаса, второй механик, весь перемазанный мазутом, уныло доложил, что решетки пола машинного отделения на четыре фута залиты водой, а топки полностью затоплены. Без пара запустить помпы и выкачать воду невозможно. Без топок они не могли получить пар для работы помп.

Наконец рассвет, увидеть который надеялись не многие из экипажа «Лейчестера», забрезжил над черным взбаламученным морем. Змеиное Кольцо прошло, оставив на своем пути сумятицу огромных волн, разбивающихся на куски под изодранными флагами облаков, проносящихся в высоком небе.

По всем законам «Лейчестер» должен был погрузиться, и погрузиться на большую глубину, еще несколько часов назад. Но в это утро 15 сентября он все еще оставался на плаву.

Часть четвертая



Глава первая

«15 СЕНТЯБРЯ В 8.00 ПО СРЕДНЕАТЛАНТИЧЕСКОМУ ВРЕМЕНИ. ВСЕМ КОРАБЛЯМ В ЮГО-ЗАПАДНОЙ ПРИБРЕЖНОЙ ПОЛОСЕ И НА БОЛЬШОЙ БАНКЕ В АТЛАНТИЧЕСКОМ ОКЕАНЕ. УРАГАН С ЦЕНТРОМ ПРИБЛИЗИТЕЛЬНО 43°30' СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ И 53°30' ЗАПАДНОЙ ДОЛГОТЫ, ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ ЮГО-ВОСТОК, ПРОЙДЕТ В 100 МИЛЯХ ЮЖНЕЕ МЫСА РЕЙС, ИНТЕНСИВНОСТЬ БЫСТРО ПАДАЕТ ДО ШТОРМА С СИЛОЙ ВЕТРА 70 МИЛЬ В ЧАС. МАЛОТОННАЖНЫМ СУДАМ СЛЕДУЕТ ПРОДОЛЖАТЬ СОБЛЮДАТЬ ВСЕ МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ».

Время урагана VII уходило. Большой ветер нанес последний удар. Он прошел свой смертоносный путь в четыре тысячи миль по океану за десять дней. На одиннадцатые сутки своего неистовства он начал сдавать свои позиции. Там, где ревел ураган, остался только участок моря со штормовой погодой.

Утренние сводки передали сообщение ряду кораблей, зафрахтованных на рейсы в порты Северной Америки, что их путь блокирован из-за опасности встречи с приближающимся ураганом. Некоторые корабли, оказавшиеся ближе всего к его курсу, вынуждены были лечь в дрейф и ждать. Другие, находившиеся в открытом море, просто сбавили скорость. Кто-то изменил курс, чтобы пройти сзади урагана. В результате после всех этих маневров на глубоководной части, особенно в западной части любимого всеми курса «С», образовалось сущее столпотворение судов.

Капитан американского судна «Сесиль Н. Бин» типа «Либерти», направляющегося на Бермуды из лондонских доков, прекрасно понимал, что эта часть океана стала слишком оживленной. Как сообщил его радист, на рассвете 15 сентября на расстоянии около 50 миль от них находилось по крайней мере 37 судов, и это в таком месте, где туман в любой момент мог заставить всех играть в жмурки.

Обнадеженный благоприятной утренней сводкой погоды, он решил, что можно безопасно следовать дальше, а чтобы уйти от толчеи, он сошел с курса «С» и направился по собственному курсу, по дуге большого круга — прямо в Гамильтон на Бермудах.

Отклонение судна от обычного пути было продиктовано волей капитана, но движение урагана вынудило другие корабли уже жестко менять свой курс. Один из них, аргентинский пароход «Троперо», идущий из Буэнос-Айреса в Монреаль, отошел на три сотни миль к востоку от намеченного пути. К утру 15 сентября «Троперо» оказался в той части Северной Атлантики, где весьма редко появлялся дымок парохода.

Он был основательно загружен мороженым мясом, хотя его холодильники не отличались надежностью. Поэтому, как только он получил сообщение о движении урагана — значительно севернее его курса, капитан «Троперо», не теряя времени, лег на прямой курс ко входу в залив Святого Лаврентия.

Весть о том, что ураган удалился от морских путей, была с радостью получена капитанами многих кораблей, задержавшихся с отправкой из портов Новой Англии и Канады. Утром корабли в большом количестве устремились из главных портов побережья. Это напоминало отправление крупных конвоев военного времени.

В Норт-Сидни, достаточно небольшом порту, не было той суеты и толкотни, которая случалась там во время войны, но тем не менее один корабль все-таки готовился выйти в море. Это был «Фаундейшен Лиллиан», он уже на сутки опаздывал в Галифакс.

Еще до полудня 15 сентября движение судов на западных подходах к континенту достигло почти нормального ритма.

Глава вторая

Когда рассвет набрал силу, то, что увидели оставшиеся в живых члены команды «Лейчестера», являло собой полную безнадежность. Волны все еще достигали 20 футов в высоту — достаточно, чтобы поглотить любую лодку, которая бы попыталась спасти их. В любом случае, обе спасательные лодки с левого борта «Лейчестера» исчезли, а две спасательные лодки с правого борта спустить на воду не представлялось возможным. Корабль, который имел постоянный крен в 50 градусов, временами кренился еще больше — тогда волны разбивались о нижнюю часть грузовых мачт. Поэтому снять лодки с правого борта и спустить их на воду представлялось геркулесовой задачей.

Передвигаться по судну можно было только ползком. Горизонтальной поверхности, чтобы человек мог на ней вертикально встать, вообще не было. Переборки, стены, ролю располагались под таким крутым углом, что и поставить-то ногу казалось делом немислимым. На корабле не было ни электроэнергии, ни тепла, — следовательно, не было и горячей пищи. Температура же упала ниже 45 градусов по Фаренгейту.

Команда «Лейчестера» не могла покинуть свой корабль, но и боялась оставаться на нем. При каждом новом крене казалось, что вот этот непременно закончится переворотом. Но, ко всеобщему удивлению, корабль возвращался в исходное положение, и замиравшие сердца моряков начинали биться с бешеной скоростью.

Люди тем не менее старались чем-то занять себя. Четвертый офицер и кадет Гардин упорно копались в проводах аварийного передатчика, хотя давно убедились, что сигнал от них не идет.

Кочегар Надсон забрался в укромное углубление на правом борту и собрал из запчастей аварийный радиопередатчик. Семь часов кряду он крутил рукоятку, и семь часов его крошечный коротковолновик слал в пустой эфир их грустное послание.

Второй механик дважды рискнул спуститься в машинное отделение, но в холодной пещере, где вода плескалась между замершими машинами, делать было нечего.

Бейли и боцман пытались привести в порядок обе лодки правого борта — авось всплывут, когда корабль опрокинется. Потом они попытались пройти с подветренной стороны, чтобы закрыть иллюминаторы и двери, через которые в машинное отделение поступала вода. Но каждый раз, когда они подбирались к коридору, судно давало крен на шлюпочную палубу и угрожало затопить их, если они все же отважатся войти в коридор.

Кое-кто из матросов вытащил матрацы из кубрика и разложил их в углах между стенами и полом, пытаясь отдохнуть в таком положении. Смелое решение, если учесть, что каждый наклон судна может быть последним.

Заклинившись за штурманским столиком, Лаусон пытался определить положение корабля счислением пути. Он знал, что судно уже далеко отошло от обычных линий пароходного сообщения. Течение в заливе и постоянный северный ветер снесли его к юго-востоку. Лаусон понимал, что, если кто-нибудь случайно не встретит корабль или он не привлечет к себе внимания сигналами SOS по радио, это грозит ему гибелью. В глухие места, куда его сносит, отваживаются заходить лишь немногие корабли.

Небо над головой под полуденным солнцем очищалось. Ветер свежел, с левой стороны носа корабля на поверхности волн оставался острый тонкий след. Бог знает откуда появилась одинокая чайка, она кружила над умирающим кораблем и гортанно кричала, словно пораженная фантастическим зрелищем.

Глава третья

Капитан «Джозефины» Коули и капитан «Лиллиан» Кроу вместе оказались в офисе агента компании. Это сентябрьское утро было солнечным, через открытое окно с материка дул свежий северо-западный ветерок. Кроу только что вернулся из пароходной конторы, получив приказ идти в Галифакс. Его корабль должен был выйти через полчаса.

— По моим наблюдениям, ураган, прошедший такой путь, впервые не задал трепки нашим парням, — сказал агент.

Коули ухмыльнулся.

— Полагаю, что это не случайно. Впервые с тех пор, как я работаю в «Фаундейшен компани», меня не вытащили из гавани, хотя это был действительно сильный ураган.

Кроу поднял свой стакан, сделал большой глоток и сказал:

— Это заслуга метеорологов. На сей раз они все спрогнозировали точно. А уж если кому не повезло, то только уж очень невезучим... Ну, парни, я спешу в Галифакс.

Кроу осушил свой стакан, какое-то мгновение словно бы с надеждой смотрел на пустое дно, затем встал, пожал всем руки и направился к двери.

— Коули, ты лучше приглядишься к этому мужику, — сказал он, указывая на агента, — он разбавляет свой ром. — И вышел.

Пятнадцатого сентября в 11.00 палубные матросы на «Лиллиан» отдали швартовы. Корабль медленно попятился, выходя на течение, накренился и направился к выходу из гавани. К полудню он уже отошел от берега, чувствуя под килем тяжелые валы, подтверждающие, что недавно прошел ураган. Кроу изменил курс, чтобы миновать остров Флинт, потом спустился вниз на ленч. Он представлял, как доберется до родного порта, и уже видел свое судно в руках ремонтников. И корабль, и он сам давно уже не отдыхали — он чувствовал, что заслужил хороший отдых.

Капитан Кроу покончил с едой и спокойно направился обратно на мостик. Погода была прекрасная, солнечная, дул свежий бриз. Чуть раньше он мог видеть с правого борта остров Кейп-Бретон. Задолго до

рассвета «Лиллиан» должна была благополучно встать на якорь в Галифаксе — у капитана хватит времени собрать чемодан, чтобы отправиться на берег.

Он еще пребывал в этом идиллическом настроении, когда спарки прошел на мостик и, ни слова не говоря, сунул в руку капитана сообщение, которое он только что расшифровал. Обычно добродушное лицо спарки было строгим, как у трезвенника-методиста на винокуренном заводе.

«РАДИО ГАЛИФАКСА: «ФАУНДЕЙШЕН ЛИЛЛИАН» ОТ «ФАУНДЕЙШЕН МАРИТАЙМ». ОКАЖИТЕ ПОМОЩЬ ПОРТУГАЛЬСКОМУ ТРАУЛЕРУ «ГАСПАР», ПОЛУЧИВШЕМУ ПОВРЕЖДЕНИЯ ВО ВРЕМЯ УРАГАНА. 44°50' СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ И 48°40' ЗАПАДНОЙ ДОЛГОТЫ. ПЛАСТЫРИ ЗАВЕДЕНЫ, НО СУДНО НЕ ИМЕЕТ ХОДА. НЕОБХОДИМО ОТБУКСИРОВАТЬ ПОСТРАДАВШЕЕ СУДНО».

На мостике «Лиллиан» наступило долгое молчание, глубокая и гнетущая тишина. Но через три минуты Кроу приказал рулевому стать на новый курс. «Лиллиан» повернула и стала на курс 97 градусов, направившись за 500 миль к востоку на помощь пострадавшему «Гаспару».

Глава четвертая

На борту «Лейчестера» никаких перемен к лучшему не наблюдалось — он полз по земному шару с бесконечно малой скоростью. Вся команда собралась на палубе, закутавшись во все, что смогли прихватить с собой в первые минуты бедствия. Сейчас уже никто не осмелился спуститься вниз, чтобы взять личные вещи. Все сгрудились на правом боку лодочной палубы, где ощущалось тепло от послеполуденного солнца, да и ближе к двум оставшимся лодкам. Так, на всякий случай, мало кто верил, что от лодок будет толк. Лаусон решил, что пора соорудить плоты. Люди собрались под присмотром боцмана и офицеров и выполняли их распоряжения. Дела оказалось не так много. Пустые бочки связывали вместе, нашли запасные доски для крышек на люки, из них на самодельных поплавках сделали помосты. В 14.00 один из плотов был спущен на конце веревки, чтобы проверить его мореходность. Но уплыл он недалеко. Первая же волна, ударившая в него, разорвала в клочья веревки и отправила бочонки и доски гулять во все стороны. После этого энтузиазм к строительству плотов быстро угас.

Делать в действительности было нечего, оставалось одно — ждать. Ждать чего? Ждать в слабой надежде (и она с каждым часом, по мере того как «Лейчестер» все дальше удалялся к юго-востоку, становилась все слабее), что на горизонте может появиться другой корабль. Или ждать момента, когда корабль перестанет выступать против законов равновесия и в конце концов опрокинется.

В 18.30 в правый борт ударила особенно крутая волна. Корабль сильно накренился влево. И еще больше влево. Целую непередаваемую по напряжению минуту он не делал никаких попыток вернуться в прежнее положение. «Неужто конец?... Разумеется, конец» — так подумали все. Но они ошиблись. Корабль вернулся в стабильное положение — ужасно медленно, но вернулся.

И Лаусон принял решение.

— Мы не можем больше ждать, — сказал он, обращаясь к Бейли. — Мы должны попробовать спустить лодки с правого борта. Море немного успокоилось, и они выдержат, если только нам удастся

не разбить их о корпус корабля и не перевернуть. Во всяком случае, попытаемся.

Это была душераздирающая минута и бессмысленная цель. Когда шлюпка № 1 повисла и стала раскачиваться за бортом, она тут же ударилась о наклоненный корпус судна, от удара у нее разворотило оба планшира. Удержать ее подальше от корпуса могли только люди. Но кто решится сесть в такую шлюпку? После часа адского труда удалось опустить шлюпку всего на сорок футов, после чего она ударилась о выступ бокового киля и перевернулась. При этом в море упало все лежащее в ней снаряжение.

Все понимали бесполезность своих усилий, но что оставалось делать — в любой момент «Лейчестер» мог получить новый крен, выйти из которого уже не удастся. Поэтому они работали, ругались, обливались потом, иногда и кровью — и так до наступления темноты.

Когда свет померк, по небу над кораблем понеслись серые облака. Это к перемене погоды. Северо-западный ветер усиливался в течение нескольких часов, пошла серия мощных ударов встречных волн — этого страшного наследия урагана.

Обессиленные люди, которые уже почти на ощупь возились с лодками правого борта, стали готовиться к смерти. Все были убеждены, что, если разразится еще один шторм, никаких надежд на спасение у них не останется. Темнота усилилась, в порванных снастях завывал все крепчающий ветер.

21.00. Низкорослый моряк-кокни кое-как пробрался в коридор, освещая себе путь спичками, чтобы добыть сухарей и мясных консервов, — он хотел накормить своих товарищей. Когда он вышел из коридора и уже собирался повернуть на трап, ведущий на лодочную палубу, то, обернувшись назад, в сторону родной Англии, он заметил огни. И тут же закричал:

— Огни! Там огни!

Все головы тут же повернулись к нему, и все глаза уставились туда, куда он показывал рукой.

Из далекого черного моря показался тусклый белый свет, неподвижный, словно свет звезды. Это был мачтовый огонь идущего корабля.

За несколько секунд Лаусон и Бейли распаковали ракетницы и факелы, и вскоре небо над «Лейчестером» ожило от вспышек.

Лица людей, стиснувших ограждение правого борта, горели румянцем, они выглядели как обитатели ада, но в их глазах была надежда.

Вахтенный офицер «Сесиль Н. Бин» почти со страхом смотрел на пиротехнический спектакль, разыгравшийся над темнеющим морем.

— Это выглядело, — рассказывал он впоследствии, — как Четвертое июля в Вашингтоне! Парни старались действовать наверняка, чтобы их нельзя было не заметить!

Ответные ракеты пускали с «Сесиль» даже после того, как она изменила курс.

Через час корабль лег в дрейф в четверти мили от пострадавшего судна. Из-за того, что волнение моря усилилось, а ветер все крепчал, капитан «Сесиль» решил ближе не подходить. Он не хотел без нужды подвергать риску свое судно, а решил спустить две спасательные лодки с подветренной стороны «Лейчестера». Поскольку потерпевшие находились с наветренной стороны, капитан намеревался маневрировать своим судном так, чтобы иметь возможность подобрать лодки, когда они снимут людей с «Лейчестера», прикрывая их от ветра.

Задача не из легких. Корабли по десять тысяч тонн весом не рассчитаны на то, чтобы ими маневрировать как яхтами, особенно при предштормовом ветре с сильными боковыми волнами. «Сесиль» с трудом стала боком к ветру, чтобы спустить свои лодки. Первую спустили благополучно, но вторая пострадала настолько, когда волна стукнула ее о свое же судно, что ее пришлось поднять обратно на борт. Капитан решил не рисковать двумя оставшимися лодками без крайней необходимости — он заботился о собственной команде, а им предстоял еще долгий путь до Бермудских островов.

Разумеется, лодка, идущая к «Лейчестеру», шла не на прогулку. Те, кто следил за ее продвижением в лучах прожектора с капитанского мостика «Сесиль», часто совершенно теряли ее из вида, когда она попадала во впадину между волнами.

Когда же лодка наконец добралась до «Лейчестера» и попыталась зайти с подветренной стороны, волна так ударила ее, что руль соскочил с рулевого крюка и исчез, лодка сразу же стала почти неуправляемой.

В это время она находилась в пятидесяти ярдах от «Лейчестера». Рулевой, сложив руки рупором, крикнул громко, покрывая грохот волн,

чтобы оттуда передали запасной руль. Матрос Мейр тут же снял руль с крюка одной из оставшихся на «Лейчестере» шлюпок и, обвязав страховочный линь вокруг талии, прыгнул в бушующие волны. В одной руке он удерживал руль.

Хотя лодка с «Сесиль» стала вновь управляемой, она не смогла подойти к «Лейчестеру». Корабль так сильно качало, что любая попытка пристать к нему наверняка оказалась бы роковой. Лаусон велел своим людям прыгать в лодку и сам помог им спуститься с круто накренившейся кормы.

Десять моряков решились на это, и лодка взяла курс на «Сесиль». Только десять, остальные остались ждать своей участи.

А на помощь «Лейчестеру» спешил второй корабль. Это был «Троперо», с борта которого также увидели ракеты «Лейчестера». «Троперо» тут же спустил две лодки, и они подходили к пострадавшему кораблю.

А шторм тем временем уже набрал силу. В темноте безлунной ночи, ослепленные каскадом брызг и ветром, и спасаемые, и спасатели в равной мере боролись за жизнь. Далеко не всем в эту ночь повезло.

К полуночи лодка с «Сесиль» получила столько повреждений, что ее тоже пришлось взять на борт. Лишь одна лодка с «Троперо» все еще выдерживала волны, хотя и не осмеливалась приближаться ближе чем на несколько сот футов к лежащему в дрейфе «Лейчестеру», вокруг которого бурлил прибой и вода кипела, словно у торчащего из воды рифа.

На борту «Лейчестера» все еще находилась половина экипажа. Борясь за жизнь, один за другим они бросались во вспененное море. Кое-кто стремился доплыть до лодки с «Троперо», но не все смогли найти ее в мрачной бушующей тьме, поэтому поворачивали к ярко освещенной «Сесиль», которая лежала почти в миле с подветренной стороны. Другие добирались до лодки с «Троперо», и их поднимали на борт.

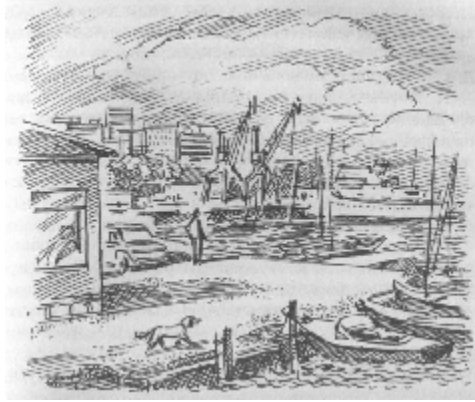
К утру 16 сентября капитан Лаусон остался один на палубе своего судна. Привязав непромокаемый мешок с судовыми документами к поясу, он украдкой попрощался с первым в его морской судьбе торговым судном и прыгнул в воду.

Через полчаса к нему подошла лодка с «Троперо» и взяла на борт.

Помощника смазчика и старшего стюарда не нашли нигде. Спасшиеся потом вспоминали, что утром 15-го они видели у борта корабля акулу.

В 3.45 прожектор «Сесиль Н. Бина» выключили, и в тот же момент покинутый моряками корабль исчез из вида. Оба корабля-спасателя повернули на свои курсы, их навигационные огни стали видны все слабее и вскоре исчезли за темным горизонтом.

Часть пятая



Глава первая

Роберт Фетерстон, крупный мужчина с волевым, выступающим вперед подбородком и светлыми, почти белыми глазами, сидел в своей конторе на улице Уотер в здании «Фаундейшен маритайм», построенном рядом с пристанью в Галифаксе. Тяжелой рукой он водил по поверхности своего исцарапанного стола, другой резко взмахивал, рассекая дымовую завесу и как бы чеканя каждое произносимое им слово.

— Ладно, — говорил он, — береговая охрана думает, что судно утонуло, ее хозяин думает, что оно утонуло. Капитаны обоих судов думают, что оно пошло на дно. Но я не думаю, что это так!

Последние слова он проревел таким оглушительным голосом, что тонкие перегородки в конторе заходили ходуном.

Вежливый чиновник компании стоял на своем. Он если и не привык к главному эксперту по спасательным работам, то, по крайней мере, не обижался на него.

— Послушайте, капитан, — примирительно заговорил он, — может быть, вы и правы, а все чертовски ошибаются. Но вы же знаете, что каждый день, проведенный «Джозефиной» в море, стоит две тысячи долларов. Она может пробыть там неделю и не найти даже пустой бочки. Что мы скажем в главной конторе в Монреале, если так и случится?

Здоровяк выбросил свою руку с сигарой вперед так, словно это был наконечник гарпуна.

— Не говорите им такой ерунды! — заявил он. — Слышите, никому из этих дельцов. Что они знают о море? Я говорю вам, что корабль еще на плаву. И если мы его найдем — я имею в виду брошенное судно, — мы приведем на буксире миллион долларов!

Капитан Роберт Фетерстон — «кэп» — в лицо, «Фетер» — в радиограммах и «Фетерс» — за спиной, но никогда не «Боб» — был человеком, рожденным для моря, вскормленным морем и обладающим самоуверенностью, в которой обычным людям иногда виделось кое-что от мании величия. Он верил в себя и доверял себе, как это имели смелость делать немногие. И он действовал всегда, исходя из этой

веры и доверия. Если он когда-то и испытывал сомнения в своей непогрешимости, то никто из коллег, работавших с ним тридцать лет по спасению людей и имущества в глубоководных морях, никогда этого не замечал.

Фетерстон был человеком субъективных мнений. Его решения редко, а может быть и никогда не основывались на хорошо увязанных и просчитанных фактах. Он совершал поступки потому, что ЗНАЛ, что так правильно, если даже, как это часто случалось, он понятия не имел, почему и каким образом в голову ему приходило такое решение. Он безоговорочно доверял своим чувствам и слепо следовал вспышкам интуитивного озарения, которые современный человек часто называет предчувствиями.

Тем не менее за тридцать лет спасательных работ, когда он отвечал за спасение полутора сотен судов, погибавших в море, на рифах и скалах Атлантического побережья, он приобрел уверенность в своих способностях и имел достаточно оснований для того, чтобы следовать тем смутным побуждениям, для которых нельзя было подобрать никаких логических мотивов.

Чиновник вздохнул.

— Хорошо, капитан, — согласился он. — Мы сделаем, как вы сказали.

Все эти неприятности, впрочем благополучно закончившиеся, начались в 9.20 16 сентября, когда штаб по спасательным работам на море и в воздухе канадской армии в Галифаксе обратился в «Фаундейшен» с полученной ими непонятной радиограммой:

«ПАРОХОД «ТРОПЕРО» ВЫЗЫВАЕТ БЕРЕГОВУЮ СЛУЖБУ НЬЮ-ЙОРКА. 08.00 16 СЕНТЯБРЯ НА 40°27' СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ, 55°10' ЗАПАДНОЙ ДЛГОТЫ ВСТРЕЧЕН БРОШЕННЫЙ БРИТАНСКИЙ ГРУЗОВОЙ ПАРОХОД «ЛЕЙЧЕСТЕР» ИЗ ЛОНДОНА С ДВУМЯ ЧАСТИЧНО ЗАТОПЛЕННЫМИ СПАСАТЕЛЬНЫМИ ЛОДКАМИ. КАПИТАН «ТРОПЕРО».

К этому непонятному посланию дежурный офицер спасательной службы на море и в воздухе смог только добавить, что корабль под названием «Сесиль Н. Вин» сообщил о том, что он подобрал

спасшихся при кораблекрушении в этом самом месте, но не сказал, с какого они корабля.

После звонка от штаба спасения жертв воздушных и морских катастроф Фетерстон позвонил агенту компании в Норт-Сидни.

— Свяжись с Коули. Скажи ему, чтобы сразу же вышел в точку с координатами сорок градусов и двадцать семь минут северной широты пятьдесят пять градусов и десять минут западной долготы. Там брошенное судно. Все понял?

Только после этого он встал со стула, чтобы уточнить местоположение брошенного судна по настенной карте. И лишь после этого сообщил вышестоящим чиновникам «Фаундейшен маритайм», что «Джозефину» отнесло волнами на 450 миль. Согласно сообщениям, хотя они и крайне недостаточны, судно, которое надо спасти, быстро погружается в море, если уже совсем не затонуло.

Вспоминая происходящее спустя много времени, Фетерстон не мог назвать причины либо повода, приведших его к мгновенной убежденности, что «Лейчестер» все еще на плаву. Он просто чувствовал: судно еще не погрузилось в море. Он также знал, что на счету каждая минута, если вообще есть какой-либо шанс его спасти.

— Спасательные работы в океане вообще с начала до конца авантюра, — говорил он. — У вас нет времени остановиться и взвесить все шансы. Вы должны двигаться, и двигаться чертовски быстро. Иначе корабль может потонуть или на него кто-нибудь наткнется.

Обычно мы работаем по правилу Ллойда, которое гласит: «Не спас — не получаешь плату». Капитан пострадавшего судна, как мы называем всякое судно, попавшее в беду, подписывает контракт, как и капитан буксира. Если буксир не доставляет пострадавшее судно в порт, мы не получаем за работу и цента. Не спас — не получаешь плату. Но если мы доставляем пострадавшее судно в порт, мы получаем плату пропорционально риску, возникшему в процессе спасения.

Случай с «Лейчестером» другой — судно оказалось брошенным. Так что здесь не могло быть и речи о правиле Ллойда. Когда его команда оставила судно, оно стало собственностью компании, в которой было застраховано и которая должна была выплачивать премию пароходной компании. Тот факт, что корабль был брошен,

свидетельствует о его переходе в разряд пропавших, и, таким образом, никто, даже страховщики, не был заинтересован в оплате наших поисков этого судна.

Мы должны были выйти на свой страх и риск или не выходить совсем. Если бы мы не нашли корабля, мы бы потеряли кучу денег, — фрахт океанского буксира стоит дорого. С одной стороны, если бы мы нашли его, нам еще предстояло провести его в надежное укрытие. А если бы оно затонуло где-нибудь на полпути, мы бы не получили ни доллара ни за нашу работу, ни за риск — риск нашими судами, двигателями и людьми. Все было против нас. С другой стороны, если мы доставим судно в порт, мы можем требовать уплаты вознаграждения за спасение, равное, по крайней мере, половине его стоимости на тот момент. А мы были вполне уверены, что доставим потерпевшее судно в порт. Итак, спасение «Лейчестера» — дело очень рискованное. И если мы имели шанс вытащить его из беды, то должны были отправить «Джози» в море как можно быстрее. Если бы не решились поднять зад, пока не получим подтверждения, что «Лейчестер» все еще на плаву, он успел бы затонуть к тому времени, пока мы туда доберемся. Или кто-то другой добрался бы туда первым. Я не мог производить расчеты, попусту тратя драгоценное время.

Коули времени не терял. Он получил сообщение от Фетерстона в 10.15, а в 10.38 «Фаундейшен Джозефина» была уже на курсе. Один из кочегаров судна, который спокойно распивал бутылочку с подружкой в отеле за пять кварталов от гавани, появился в доке, имея на себе из одежды лишь банное полотенце, небрежно поддерживаемое у талии одной рукой, — в другой он держал ботинки. Спасатель не медлит выполнить приказ, когда он слышит призывный сигнал сирены своего корабля.

Едва «Фаундейшен Джозефина» получила приказ, Фетерстон спешно принялся собирать дополнительные сведения о кораблекрушении. Ллойд в Лондон были отправлены телеграммы — в дом, где собираются данные о морских катастрофах. Штаб спасения жертв воздушных и морских катастроф получил просьбу постоянно слушать все сообщения с моря, позвонили и в нью-йоркский штаб береговой охраны США.

Ни один из этих шагов не дал быстрых результатов, но в 11.00 береговая охрана США передала поступившее к ним сообщение:

«ПАРОХОД «СЕСИЛЬ Н. БИН» БЕРЕГОВОЙ ОХРАНЕ США, НЬЮ-ЙОРК. ПАРОХОД «ЛЕЙЧЕСТЕР» ДРЕЙФУЕТ С СИЛЬНЫМ КРЕНОМ ИЗ-ЗА СМЕЩЕНИЯ БАЛЛАСТА. ОЖИДАЕМ ЕГО ПЕРЕВОРОТА. СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЛОДКИ И ПЛОТЫ СПУЩЕНЫ НА ВОДУ. ОДИН ЧЕЛОВЕК ПОЛУЧИЛ ТРАВМУ ГОЛОВЫ. СЛЕДУЕМ НА БЕРМУДСКИЕ ОСТРОВА. КАПИТАН».

Через полчаса поступила следующая радиограмма:

«СПАСЕНЫ 20 МОРЯКОВ «ЛЕЙЧЕСТЕРА», ОСТАВШИЕСЯ 18 ЧЕЛОВЕК КОМАНДЫ ВЗЯТЫ НА БОРТ АРГЕНТИНСКОГО ПАРОХОДА «ТРОПЕРО». ПО СЛОВАМ КАПИТАНА «ЛЕЙЧЕСТЕРА», ШЕСТЕРО ИЗ КОМАНДЫ ПРОПАЛИ ВО ВРЕМЯ УРАГАНА И КОРАБЛЬ ТЕПЕРЬ ПОЛНОСТЬЮ БРОШЕН. КАПИТАН «СЕСИЛЬ Н. БИН».

Ни одно из этих сообщений не понравилось Фетерстону. Очевидно, что капитан «Сесиль Н. Бин» не разделял оптимизма спасателей о шансах «Лейчестера» остаться на плаву. Уверенность Фетерстона не получила поддержки и в ответе на его вопрос, заданный по радио Галифакса капитану «Троперо». Ответ пришел в 13.30, когда «Джозефина» уже была в море, двигаясь со скоростью 16 узлов.

«ФАУНДЕЙШЕН», ГАЛИФАКС. НА ВАШ ЗАПРОС СООБЩАЮ, ЧТО «ЛЕЙЧЕСТЕР» ИМЕЛ КРЕН В 70° И НАХОДИЛСЯ В ПОЛУЗАТОПЛЕННОМ СОСТОЯНИИ, КОГДА МЫ ОТХОДИЛИ ОТ НЕГО ПО ПУТИ В МОНРЕАЛЬ. КАПИТАН «ТРОПЕРО».

И вскоре после полудня всем кораблям в море береговая охрана США дала сообщение, которое, как казалось, поставило точку на судьбе «Лейчестера»:

«БРОШЕННОЕ СУДНО «ЛЕЙЧЕСТЕР», СООБЩЕНИЕ О КОТОРОМ ПОСТУПИЛО ПОСЛЕДНИЙ РАЗ С 40°27' СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ И 55°10' ЗАПАДНОЙ ДОЛГОТЫ,

ИМЕЮЩЕЕ КРЕН 70°, ЕСЛИ ОНО ЕЩЕ НЕ ЗАТОНУЛО, ПРЕДСТАВЛЯЕТ СЕРЬЕЗНУЮ ОПАСНОСТЬ ДЛЯ СУДОХОДСТВА».

Первый помощник капитана «Лиллиан» Джимми Рос, облокотясь о шкаф с гирокомпасом, угрюмо смотрел на море. По мере того как Галифакс оставался все дальше и дальше на западе, люди «Лиллиан» становились все более мрачными. Буксир давно нуждался в сухом доке и ремонте, команде тоже требовалось провести какое-то время на берегу. А этот рейс в поисках потерявшего ход португальского траулера обещал отложить и ремонт, и увольнение на берег по крайней мере на неделю.

Рос все еще нес вахту, когда спарки присоединился к нему.

— Черт знает что, — бросил радист. — Вот, прочти-ка.

Это была небрежно написанная копия радиограммы:

«ТРАУЛЕР «ГАСПАР» ЗАТОНУЛ. КОМАНДА СПАСЕНА. СОЖАЛЕЮ. КАПИТАН БИББС».

— Сожалеет? — переспросил Рос, и широкая улыбка поползла по его лицу. — Я бы поставил ему бутылку рома, если бы он был здесь.

— Две бутылки, — поправил его спарки, — а может, и три.

На «Лиллиан» все очень обрадовались, когда десять минут спустя корабль развернулся и взял курс на Галифакс. Капитан Кроу дал радисту текст радиограммы для передачи Фетерстону, сообщая о судьбе несчастного «Гаспара» и более счастливой «Лиллиан», которая на всех парах стремилась домой.

Фетерстон получил текст этой радиограммы в 14.45. В 15.05 спарки снова появился на мостике «Лиллиан». На этот раз он не сказал ничего, лишь молча сунул радиограмму в руку Роса жестом, который можно было понять только так: он сунул ему в руку скорпиона.

«БРИТАНСКИЙ ПАРОХОД «ЛЕЙЧЕСТЕР» БРОШЕН НА 40°27' СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ И 55°10' ЗАПАДНОЙ ДОЛГОТЫ. ВОЗВРАЩЕНИЕ В ГАЛИФАКС ОТЛОЖИТЕ И РАБОТАЙТЕ С «ДЖОЗЕФИНОЙ», КОТОРАЯ ИДЕТ ИЗ СИДНИ. ПОДДЕРЖИВАЙТЕ СВЯЗЬ С «ДЖОЗЕФИНОЙ». ПОДПИСЬ — ФЕТЕР».

Можно себе только представить, что слетело с уст Роса, когда он прочел эту телеграмму, так как есть определенные нормы вежливости, принятые при работе в эфире.

Пять минут спустя «Лиллиан» взяла курс на юг.

Из бортового журнала «Фаундейшен Джозефина»:

«13.12. На траверзе — остров Скатарри. Меняем курс 3 градуса восточнее. Ветер восток-юго-восточный силой 2 балла. Ясная безоблачная погода...»

Оставив за собой землю, «Джозефина» запрыгала по волнам. Ее широкая низкая корма, казалось, еще глубже погрузилась в воду, когда она со скоростью шестнадцать узлов устремилась на поиски погибающего судна.

Для Джона Коули, стоящего на мостике, эти поиски обещали быть не простым делом. У него были координаты местоположения «Лейчестера», но эти координаты основывались на прямом счислении другого корабля и могли иметь ошибку на много миль. Коули учитывал и непредсказуемое влияние Гольфстрима, как и его побочных течений, которые быстро сносили брошенное судно к востоку; местные же ветры могли явиться еще одним совершенно случайным фактором, влияющим на направление дрейфа.

Атлантический океан велик. Корабль же достаточно мал. Коули с облегчением вздохнул, когда из радиограммы Фетерстона, полученной после полудня, он узнал, что к поискам присоединилась «Лиллиан».

Теперь к неотмеченной точке в океане с севера и северо-востока подходили сходящимися курсами два буксира.

На рассвете 17 сентября оба буксира на предельной скорости мчались сквозь сильное волнение, которое все возрастало из-за урагана силой в семь баллов, идущего с юго-востока. Оба буксира не снижали скорость, но на обоих судах команды чувствовали все большее напряжение, думая о том, что может сотворить ураган с брошенным кораблем, имеющим крен в 70 градусов.

В 10.00 Робби Ватчер, радист с «Джозефины», позвонил на мостик.

— Я только что вышел на связь с «Троперо». Оно направляется в Монреаль и находится довольно близко от нас, всего около пятидесяти миль к северо-востоку. Вы не хотите поговорить с ними?

Коули хотел. На «Троперо» могли поделиться полезной информацией. Когда они последний раз видели «Лейчестер», корабль дрейфовал к юго-юго-востоку со скоростью 4–5 узлов. Это было тридцать часов назад. Если дрейф оставался постоянным, судно могло к этому времени отойти на 140 миль от того места, где оно находилось согласно последним данным. Коули нанес возможное положение «Лейчестера», изменил курс и сообщил обо всем на «Лиллиан». Он также предложил место встречи, и Кроу согласился встретиться с ним на пересечении двух линий координат в 22.00.

В 18.00 «Лиллиан» тяжело переваливалась среди сильных волн на том самом месте, где «Лейчестер» покинула его команда. Количество наблюдателей удвоили, и через час десять минут один из них заметил в море предмет. «Лиллиан» изменила курс, чтобы подойти ближе, но это оказалось всего лишь плавающее бревно.

В 22.00 видимость на нуле — ночь и шторм закрыли весь мир. Но темнота для радара — ничто. В 22.12 Велли Мяс, следивший за экраном на мостике «Джозефины», поймал сигнал на север от корабля. В течение десяти минут он внимательно следил за ним и решил, что это «Лиллиан». Взяв телефонную трубку на стенке рулевой рубки, он сообщил об этом Коули. Час спустя оба корабля в полной темноте южной ночи уже плыли рядом.

Всю эту ночь с экрана радара «Джозефины» не спускали глаз. (На «Лиллиан» радар не работал.) Когда глаза вахтенного офицера начинали уставать, его тут же сменяли. Всю ночь два буксира шли по следу, который мог оставить «Лейчестер» во время дрейфа, но на экране радара так ничего и не появилось.

В полночь Коули передал в эфир общее послание, подписавшись позывными «Джозефины»:

«ПРОСЬБА ВСЕМ СУДАМ ВЕСТИ ТЩАТЕЛЬНОЕ
НАБЛЮДЕНИЕ ЗА ПОКИНУТЫМ БРИТАНСКИМ
ГРУЗОВЫМ ПАРОХОДОМ «ЛЕЙЧЕСТЕР».
ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ 39°4Т
СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ 54°43' ЗАПАДНОЙ ДОЛГОТЫ НА

12.00 16-ГО. ЛЮБУЮ ИНФОРМАЦИЮ, КАСАЮЩУЮСЯ ЭТОГО БРОШЕННОГО СУДНА, СЛЕДУЕТ ПЕРЕДАВАТЬ МЕМЬ».

Ни одно судно не ответило.

В 2.00 18-го Коули позвонил Кроу по радиотелефону, и капитаны договорились, как вести координированные поиски на следующий день. «Джозефина» должна была искать к югу, потом к востоку — оба парохода следовали под прямым углом к предыдущей схеме поисков.

Рассвет сопровождался ухудшением погоды.

Из бортового журнала «Джозефины»:

«06.00. Ветер северо-восточный. Судно сильно качает, оно клюет носом. Скорость снизилась. Мотобот на подставках разбило и смыло за борт сильной волной. Резиновая лента иллюминатора сорвана, выдрано несколько болтов, что вызвало течь в передней столовой...»

Оба маленьких суденышка попали в серьезное, весьма серьезное положение.

«Лиллиан», вынужденную снизить скорость до семи узлов, обильно заливало с кормы и носа, рулевому редко удавалось что-нибудь разглядеть через залитые водой стекла. Впередсмотрящий, стоя на огороженной надстройке над рулевой рубкой, на так называемом «обезьяньем острове», был вынужден привязаться к стойке нактоуза. Бинобль, которым он должен был обшаривать качающийся горизонт, запотел так, что стал абсолютно бесполезным.

В 9.46 Коули передал в Галифакс следующее сообщение:

«В ПРОШЕДШУЮ НОЧЬ РАДАРНОМ ОБСЛЕДОВАНО 3120 КВ. МИЛЬ. РЕЗУЛЬТАТА НЕТ. ПОСТРАДАВШЕЕ СУДНО В ПОСЛЕДНИЙ РАЗ ВИДЕЛИ С КРЕНОМ В 70°. ВОЗМОЖНО, ЗАТОНУЛО ПРИ ВОЛНЕНИИ НА МОРЕ. СЕЙЧАС СИЛЬНАЯ ВОЛНА, ПРОВОДИМ СОВМЕСТНЫЕ ПОИСКИ К ЮГУ И ВОСТОКУ. НЕОБХОДИМА ВОЗДУШНАЯ СЛУЖБА СПАСЕНИЯ НА МОРЕ. РАДИРУЙТЕ О ПОМОЩИ В ПОИСКАХ С ВОЗДУХА».

В кабинетах «Фаундейшен маритайм» в Галифаксе царило настроение мрачное — везде, кроме кабинета Фетерстона. Все, казалось, говорило о том, что «Лейчестер» наверняка пошел на дно, но Фетерстон тем не менее отказывался допустить даже мысль о гибели судна. Его интуиция подсказывала ему другое. Фетерстону открыто не возражали, но он кожей чувствовал давление, которое оказывают на него, чтобы заставить отказаться от поисков.

Фетерстон мрачно взял трубку и переговорил с дежурным офицером штаба спасения жертв воздушных и морских катастроф. Разговор получился неутешительным. Офицер не имел ни желания, ни власти рисковать одним из своих кораблей и командой, посылая его на поиски судна, которое скорее всего давно пошло на дно. Будь на «Лейчестере» люди, реакция была бы совершенно иной. Теперь же в ответ на просьбу Фетерстона прозвучал категорический отказ.

Поиски на море продолжались. Но «Джозефина» и «Лиллиан» были теперь не единственными судами, которые заинтересовались «Лейчестером».

Примерно в 200 милях от Бермудских островов мощный океанский буксир, принадлежащий голландской компании «Л. Смит энд компани», шел холостым ходом на запад, в порт Гамильтон, чтобы буксировать сломанное судно до Нью-Йорка. «Зварте Зее» — одно из большого флота мощных судов, которые Смит использовал для буксирования «мертвых» и не имеющих моторов кораблей — плавучих сухих доков, драг и больших барж — во все части океана. Контракты на буксировку были основой бизнеса Смита, но ни один из его буксиров никогда не имел дела со спасательными работами в глубоководных морях.

Все время после полудня капитан «Зварте Зее» разбирался в сообщениях, связанных с «Лейчестером». Он имел в своем распоряжении всю информацию, поступившую в компанию «Фаундейшен» из самых разных точек. Но у него не было информации, которой обменялись два буксира «Фаундейшен» между собой и с их базой в Галифаксе. За много лет до этого «Фаундейшен маритайм» разработала сложный код, чтобы пресечь попытки конкурирующих буксиров нажиться на их собственной информации, полученной частным образом. И при поисках «Лейчестера», как и в

большинстве спасательных операций, все радиogramмы передавались только кодом.

Полдня голландский капитан взвешивал все возможности, потом и он также пришел к выводу, что «Лейчестер», вероятнее всего, пошел ко дну.

«Зварте Зее» взял курс на Гамильтон.

«Джозефина» и «Лиллиан» продолжали свой путь в океанской пустыне, словно две черные гончие. К концу дня 18 сентября шторм начал слабеть и оба буксира снова набрали максимальную скорость. Весь день поисковые суда бороздили пустынные волны, пока даже команды буксиров, профессиональные оптимисты, не смогли больше скрывать свои сомнения.

Ранним вечером, когда Коули услышал, что помощи со стороны авиации не будет, он сделал вывод, что пришло время остановить поиски. В 20.00 он радировал в Галифакс:

«ВЕТЕР СЕВЕРО-СЕВЕРО-ВОСТОЧНЫЙ 6 БАЛЛОВ. ВСЕ ЕЩЕ СИЛЬНАЯ ВОЛНА И ЗЫБЬ СОЗДАЮТ СИЛЬНУЮ БОРТОВУЮ И КИЛЕВУЮ КАЧКУ. «ДЖОЗЕФИНА» И «ЛИЛЛИАН» УЖЕ ОБСЛЕДОВАЛИ 9000 КВ. МИЛЬ БЕЗРЕЗУЛЬТАТНО. ПРОВЕДЕМ ЕЩЕ РАДАРНЫЕ ПОИСКИ ВЕЧЕРОМ В ЮЖНОМ НАПРАВЛЕНИИ, НО ЕСТЬ ОПАСЕНИЯ, ЧТО СУДНО ПОШЛО КО ДНУ ИЗ-ЗА СИЛЬНОГО ВОЛНЕНИЯ. ОПРОСИЛИ И ПОЛУЧИЛИ ОТВЕТ СО ВСЕХ СУДОВ, ВЕДУЩИХ НАБЛЮДЕНИЕ, НО НИЧЕГО НЕ НАЙДЕНО. СЧИТАЕМ ПРОДОЛЖЕНИЕ ПОИСКОВ ТРАТОЙ ГОРЮЧЕГО. ПРОДОЛЖЕНИЕ ПОИСКОВ ЗАВТРА ОСТАВЛЯЕМ НА ВАШЕ УСМОТРЕНИЕ».

В этот вечер Коули ответа не получил. В Галифаксе позиция Фетерстона становилась все уязвимей, но он все еще отказывался принять решение об отзыве поисковых судов.

Темнота скрыла бушующие волны. Первый помощник капитана на «Джозефине», Велли Мяс, сменил у экрана локатора третьего помощника Фредди Сквайра. Далеко справа Велли увидел маленький сигнал, который мог принадлежать их напарнику «Лиллиан». В

остальном экран был совершенно пуст, кроме сгустка маленьких вспышек-отражений гребней крупных волн, на нем не было ничего.

Время шло, и Мяс чувствовал напряжение в глазах. Он отвернулся от экрана, чтобы дать им отдохнуть минуту-другую и поболтать с Коули, который пришел на мостик. Вскоре он вернулся к своей скучной вахте над крышей машинного отделения.

Внезапно далеко на юге появился сигнал. Мяс несколько минут смотрел на него. Сигнал не гас, как это было с отражениями от волн.

— Капитан, — позвал он наконец. — Я что-то здесь нашел.



Коули тут же встал рядом. Мяс пристально вглядывался в даль, а Коули подкрутил настройку, изучая экран. Не поднимая головы, он отдал приказ рулевому:

— Двадцать градусов правее!

«Джозефина» начала поворачивать на новый курс, и вся команда насторожилась. Громадный буксир только что повернул на очередную линию поискового маршрута, и если он так поспешно менял курс, значит, на мостике что-то заметили.

Маленький зеленый блик на плоскости экрана заметно рос, возникая при каждом новом пробеге поискового радиолуча. Коули следил за ним с неослабевающим напряжением. Пять минут, десять, пятнадцать — и его плечи опустились.

— Это наверняка корабль, Велли. Но он идет по курсу. Это не «Лейчестер».

«Джозефина» вернулась на свой курс. Ночь тянулась бесконечно. В 7.20 утра «Лиллиан» вышла на связь по радиотелефону. И Кроу сказал то, на что не требовалось кода компании:

— Мы только что прошли через пленку разлитой нефти, плавающие обломки — планки, бочки и рваные спасательные жилеты. Я думаю, корабль затонул.

В 9.00 19 сентября эта информация легла на стол перед Фетерстоном. Челюсть этого мощного человека окаменела, он судорожно прикусил сигару. Потом нехотя, почти с физическим отвращением он поднял карандаш. Когда он принялся писать, то нажимал на него так, что грифель рвал бумагу его щегольского блокнота.

«ФАУНДЕЙШЕН», ГАЛИФАКС «ФАУНДЕЙШЕН
ДЖОЗЕФИНЕ». ЕСЛИ ПОТЕРПЕВШИЙ КОРАБЛЬ НЕ
БУДЕТ УСТАНОВЛЕН ДО ПОЛУДНЯ, «ДЖОЗЕФИНЕ»
ПРОДОЛЖИТЬ ПУТЬ В НОРТ-СИДНИ, «ЛИЛЛИАН»
ПЛЫТЬ В ГАЛИФАКС. ФЕТЕР».

Три часа спустя «Джозефина» начала поворот. Когда ее нос устойчиво встал на курс, Коули устало вытянул руку и выключил радар. Поиски окончены.

Глава вторая

Пока «Лиллиан» стремилась в Галифакс, каждый член команды на «Лиллиан», суеверно скрестив пальцы, с опаской косился на дверь радиорубки — не придет ли новая радиограмма. «Джозефина», согласно указанию, которое команда выполняла со рвением, направлялась в Норт-Сидни. А вот внимание «Фаундейшен маритайм» привлек совсем другой корабль.

Это был пятидесятитонный греческий углевоз «Орион», идущий из Сидни в Ботвуд, на северо-восточном побережье Ньюфаундленда, с грузом битуминозного угля.

«Орион» — типичное судно своего класса судов, повсеместно пользующихся дурной славой. Со своей страстью к древностям греки в течение многих лет собирали под своим флагом самые старые, изношенные и незаконно приобретенные суда всех времен и народов. Когда судно, плавающее под разными флагами, наконец становилось столь ветхим и ненадежным, что было годно только на разборку, реальным был лишь один шанс, что появится какой-нибудь греческий капитан и купит его по дешевке. У капитана могли быть помощники — сыновья или зятья. Старый корабль мог стать неким семейным делом. Его каюты заполняют пухлые миловидные жены и многочисленные дети. Собственно, так уже бывало. Каждый закуток на палубе перегораживался загонами для овец, коз, цыплят, иногда заводили даже коров — одну либо двух.

Судно становилось добрым океанским бродягой, воды морей и океанов всего мира, заходящим в любой порт, где можно получить груз, чтобы доставить его в любую току, куда укажет владелец.

«Орион» не был дома в Греции, целых два года. Проследить его путь за это время — все равно, что последовать за легендарным Одиссеем, но, завершив свои странствования, оно пришло в Сидни в поисках грузов и нашло их там.

Судно было столь почтенного возраста, что никто не знал, когда оно было построено. Его обшивку изъела ржавчина до состояния бумаги, а древний шотландский котел и двигатель с тройным расширением на самом деле давно заслужили место в краеведческом

музее. Тем не менее двигатель работал, и «Орион» упрямо вытягивал скорость восемь узлов.

В ночь на 19 сентября судно следовало через проливы острова Белле, когда ураган, в который попали и оба спасательных буксира, перевернул «Орион». Место, где разыгралась трагедия, имело дурную славу, худо приходилось там кораблям в плохую погоду. На старике «Орионе» не было радара, его древний передатчик по эффекту ненамного превосходил детекторный приемник. Команда предусмотрительно запаслась картой проливов острова Белле, но проку было немного.

Барахтаясь и фыркая под ураганным ветром как стадо буйволов, старичок дотащился до острова Фловер, но в проливах, окружающих его, оказалось, что судно пытается прорваться через полосу суши позади острова. Раздался скрежет сминаемых железных плит, усиленный нарастающим кудахтаньем кур, блеяньем овец и мычанием коровы.

Но «Орион» был столь маломощен и имел такую малую скорость, что даже столкновение с островом не причинило ему особой неприятности. На рассвете 20 сентября ему удалось сняться с мели с помощью только своей машины.

Судно снова было на плаву, но команда волновалась: передний трюм набирал воду, битуминозный уголь на дне его превращался в грязь и засорял трюмные помпы. Еще хуже было то, что уголь при это нагревался до воспламенения — и, возможно, уже загорелся, пока они плыли от Сидни. Приток соленой воды после столкновения с берегом лишь ускорил процесс, и вскоре струйки дыма вместе с сильным запахом угольного газа стали просачиваться в носовые надстройки.

Кое-кто из команды задумчиво оглядывался на берег, с которым они только что расстались. Когда же, вскоре после 9.00, носовая надстройка выпустила пар, что сопровождалось резким звуком «умпф», и через отверстия начал просачиваться дымок, капитан, не раздумывая, направил «Орион» обратным курсом — к знакомым скалам.

Капитан был человеком невезучим. Желая остаться на глубоком месте, он врезался в сушу. Теперь, когда он захотел подвести корабль к берегу и пристать к нему, он прочно загнал его на выступающий риф почти в миле от берега.

Вскоре после удара о риф радиооператор «Ориона» сумел передать SOS. В 10.30 «Фаундейшен мари тайм» в Галифаксе получила следующую телеграмму от своих агентов в Сент-Джонсе, Ньюфаундленд:

«ГРЕЧЕСКИЙ ПАРОХОД «ОРИОН»
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕМ 5000 ТОНН С ГРУЗОМ УГЛЯ В
СИДНИ ИЗ БОТВУДА НА МЕЛИ У ОСТРОВА ФЛОВЕР.
КОРАБЛЬ ГОРИТ, КОМАНДА ЕГО ПОКИНУЛА».

Фетерстон немедленно проверил данные «Ориона» в объемном регистре Ллойда. То, что он там обнаружил, не произвело на него никакого впечатления. Корабль в беде есть корабль в беде, и «Фаундейшен» гордилась тем, что всегда стремилась сделать все возможное для любого корабля, нуждающегося в помощи. На «Джозефину» поступило сообщение — она тогда находилась в ста пятидесяти милях от Сидни, — Коули надлежало изменить курс и приступить к спасению «Ориона». К полудню «Джозефина» изменила курс, чтобы пройти проливы Кабо, направляясь к острову Белл-Айл.

Это расстояние «Джозефина» могла покрыть за 35 часов полного хода. Поздно вечером 21-го с корабля увидели маяк на острове Фловер и команде удалось рассмотреть неказистый корпус «Ориона», одиноко торчавшего на рифах недалеко от берега.

Нужно было спешить. Ничем не защищенный «Орион», отданный на произвол стихии, не имел никакой надежды выжить даже при не очень сильных ударах волн. В полной и густой тьме Коули сумел подвести «Джозефину» совсем близко, проверяя дно эхолотом в поисках «топильщиков» — таким своеобразным именем Ньюфаундлендцы называли подводные рифы и скалы. Короткий осмотр показал, что «Орион» половиной днища сидел на грунте и по меньшей мере два его трюма имели пробоины.

Коули и старший команды спасателей «Джозефины», водолаз Рей Сквайр, очень сомневались, что на «Орионе», даже если отвести его в док, хватит ценностей, чтобы оплатить все расходы по спасению. Но спасатели приготовились сделать все, что в данном случае возможно. Договор — открытая форма Ллойда — подписали оба капитана.

На рассвете «Джозефина» пробралась через рифы и подошла к «Ориону». Спасатели, пробиваясь через стадо овец, вырвавшихся из своих загонов во время суматохи, и отшвыривая с дороги злобно насканивающих на них петухов, начали выгружать на борт свое снаряжение.

Сначала привезли три большие бензопомпы, и вскоре на палубу полились потоки черной, дурно пахнувшей воды. Из трюма «Джозефины» достали две драги для сбора моллюсков и расположили их на палубе «Ориона». С помощью кранов и лебедок потерпевшего судна — машина у него еще работала — эти драги стали разгружать третий и четвертый трюмы, чтобы облегчить корабль.

Одновременно из танков «Джозефины» с углекислым газом в первый трюм «Ориона» подали 5 пожарных рукавов, и пожар вскоре был ликвидирован.

Палубы старого судна стали ареной сражения — здесь грохотало, клацало, трещало, бабахало, кудахтало и мычало.

Выгрузка угля продолжалась, но по воде шла такая крупная зыбь, что старая обшивка «Ориона» постоянно пробивалась при ударах о рифы; даже большие восьмидюймовые помпы для спасательных работ не могли сколько-нибудь ощутимо понизить воду в трюмах, и уже после полудня показалось, что битва проиграна. Впечатление было настолько ощутимым, что капитан «Ориона» пожал плечами, сокрушенно махнул рукой, показывая этим, что с него достаточно, и сошел на берег. Его не задерживали.

К 15.00 ветер с запада начал крепчать, и вскоре после этого «Джозефина» прекратила работу, перебазировавшись на более глубокое место, где и встала на якорь. Коули оставил на «Орионе» своего третьего помощника Фредди Сквайра (брата Рея Сквайра) и пятерых спасателей вместе с двумя-тремя десятками ньюфаундлендских рыбаков, нанятых для помощи. Дюжина моряков из команды «Ориона» и вся их живность также остались на борту.

Через час стало ясно, что с запада идет настоящий шторм. И рыбаки вежливо, но решительно заявили, что они направляются домой во Фловер-Ков, пока это еще возможно. Забравшись в свои ялики с одноцилиндровыми моторами, они поплыли через прибой, который уже начинал разбиваться об окружающие корабли рифы. После их отплытия, как потом выразился Сквайр, он начал немного скучать.

— Ураган подобрался неожиданно и стремительно, — рассказывал он. — К семи часам он ударил с силой в восемь баллов, и море вокруг сразу побелело. Мы заметили, что «Джозефину» тащит вместе с якорями, и, разумеется, забеспокоились. Один якорь удалось поднять, а другой зацепился за скалы, и в конце концов пришлось отрезать канат и оставить его на дне. После этого судно вышло в море. Иного пути не было. Спасатель не мог подойти к «Ориону» и откачивать воду, как делал до того, а оставаться у берега при таком ураганном ветре с запада было бы просто неразумно.

После ухода «Джозефины» нам стало вдвойне одиноко. У нас не было лодок, да и вообще при таких волнах, которые с грохотом разбивались об «Орион», не могла бы уцелеть ни одна лодка.

Греки ужасно нервничали. Они горячо убеждали меня попросить по радию «Джозефину» подойти обратно. Я не стал этого делать. Окружив меня, они кричали и размахивали руками. Я, как и они, не хотел утонуть, но «Джози» ничем не могла помочь.

Бак Дассильва, наш моторист при насосе на корабле, вышел на палубу, чтобы поговорить со мной. Он сказал, что люди, находящиеся в трюме, собираются покинуть корабль, а машинное отделение затоплено. Мы тут же спустились вниз и погасили огонь в топках — существовала опасность взрыва котла.

Огни погасли, и греки, видимо, решили, что все кончено. Они бегали за мной по всему кораблю, пытаясь заставить меня совершить чудо с помощью радио.

Я не понимал языка греков, но догадывался и сказал им, что не могу вернуть корабль. Поднялся страшный шум. Я убежал от них, спотыкаясь то об овцу, то козу, то наступал на курицу. Бак хохотал. Конечно, я был похож на героя юмористического рассказа.

Коули, отправив сигнал SOS, получил ответ от ньюфаундлендского таможенного судна «Марвита», которое укрывалось от шторма во Фловер-Ков. Это было каботажное судно. Но Хаундсел, его капитан, был старожиллом Ньюфаундленда, из тех моряков, кого называют человеком-тюленем. Нам повезло, что судьба столкнула нас с ним, он оказался единственным на всем побережье смельчаком, кто решился вытащить нас с «Ориона».

Около десяти часов даже греки уgomонились, никто уже не ждал ничего хорошего. «Орион» разламывался под нами, и мы знали, что он

долго не протянет. И вдруг, когда этого больше не ждал ни один человек, сквозь шторм пробился луч прожектора и заработал светосигнальный аппарат.

Я достал фонарь и ответил. Это был тот самый Хаундсел с «Марвиты». Он просигналил, что будет пытаться пройти через отмели — они были пенистыми и белыми как молоко, — чтобы снять нас с корабля.

Он предупредил нас, чтобы мы были готовы. «Мы сможем находиться возле вас шестьдесят секунд», — просигналил он. Не щедро. Но я не знаю, как он вообще рискнул подойти к «Ориону».

Мы все привязались к поручням, ожидая его, и тут он просигналил: «Не приходите с пустыми руками».

Я знал, что это значит. На борту «Ориона» было столько виски, что весь Галифакс не выпил бы его и за неделю. Я подсуетился, и каждый мужчина запихал в карманы и за пазуху по паре бутылок. Своеобразная оплата, скажете вы. Зная, что «Марвита» — таможенное судно, я мог только надеяться, что Хаундсел оставил своих таможенников во Фловер-Ков.

Хаундсел подобрался к нам, словно кошка к птичке. Едва судно коснулось нас, все одним прыжком перемахнули на него, и Хаундсел тут же отправился обратно в море. Несколько бутылок оказались откупоренными как бы сами собой.

Выбравшись на открытую воду, мы с трудом обошли вокруг Фловер-Ков. На входе в гавань я услышал, что стартуют сотни моторок. Хаундсел включил прожектор, и мы увидели, что действительно все лодки во Фловер-Ков, которые имели моторы, направляются в открытое море.

Представьте себе ураган в девять баллов на подветренном берегу, а эти лодчонки направляются в открытое море. Я ничего не понимал и попросил объяснений у Хаундсела. Он только ухмыльнулся.

— Слушай, парень, — сказал он, — ты ведь понимаешь, что «Орион» теперь брошенное судно.

Остальное мне было понятно.

К следующему утру ураган здорово выдохся, и я отправился посмотреть, цело ли снаряжение, оставленное нами на борту. Судно теперь действительно было развалиной. Совершенно разбитое, все

пропало, растащили все дочиста! Эти рыбаки не оставляют ничего — даже корову уведут.

Я так и не смог сообразить, как они вытащили корову, и попросил одного местного парня оказать мне любезность — объяснить, как они умудрились в такой шторм затащить скотину в лодку.

— Мы не затаскивали ее в лодку, — сказал он, пожимая плечами. — Утонула бы и она и мы вместе с ней. Мы просто обвязали вокруг ее рогов веревку и выбросили за борт, а когда она выбралась на рифы, подобрали свободный конец и вплавь переправили ее домой. Вот и все.

Когда Сквайр и его спасатели вернулись на «Джозефину», их уже с нетерпением дожидался Коули. Едва они ступили на борт своего корабля, буксир снова тронулся в путь.

Пока Сквайр находился на борту «Ориона», в тысяче миль к юго-западу произошло невероятное событие.

Часть шестая

Глава первая

Морской путь между Северной Америкой и входом в Средиземное море — один из самых оживленных маршрутов для малотоннажных пароходов в Северной Атлантике. За один день на этом маршруте можно встретить не один десяток кораблей. Из-за перегруженности этой невидимой трассы суда не всегда точно следуют вдоль тридцать шестой параллели.

Французский пароход «Джейн», зафрахтованный из Марселя в Балтимор, был одним из тех, кто выбрал этот маршрут, разве что отклонился намного северней. Он шел ближе к тридцать седьмой параллели, и его капитан, проверив высоту солнца в полдень, обнаружил, что все еще находится в 1400 милях от места назначения.

День был теплый и солнечный, мерный шум двигателей «Джейн» оказывал на команду усыпляющее действие.

Возможно, вздремнул на вахте и впередсмотрящий. Во всяком случае, когда он наконец увидел предмет, ярко блеснувший впереди справа, тот был уже едва ли не на расстоянии вытянутой руки. Его изумленный крик заставил вахтенного офицера выйти на крыло мостика с биноклем в руках. С минуту он пристально смотрел в бинокль, затем позвал капитана.

«Джейн» спешно просыпалась. Люди выбирались из кают и кубрика и забирались на самые высокие точки корабля, недоверчиво глядя на призрак, появившийся перед ними. Судно сразу же изменило курс и медленно направилось к чудовищу, раскачивающемуся на залитых солнцем волнах.

Это было судно — большое судно, — лежащее с таким креном, что казалось, будто оно плавает на боку. Все его днище, ниже правого скулового киля, предстало изумленным взглядам команды «Джейн».

«Джейн», соблюдая осторожность, обогнула молчаливый призрак. Было очевидно, что судно брошено и команда в лучшем случае перебралась с него на иное плавучее средство. Кто-то прочитал название на корме: «Лейчестер», Лондон.

Команду «Джейн» переполняли сложные чувства — страх и алчность. Капитану пришла в голову идея привязать трос к

брошенному судну, чтобы отбуксировать его в Балтимор и предъявить там свои права спасателя. Но ведь нужно было подумать и о своем судне. Балтимор находился в 1400 милях, а утренняя сводка погоды говорила о новом урагане — урагане VIII. Он приблизился к Ки-Уэст во Флориде, и вполне можно было ожидать, что он подберется через несколько дней к западным берегам, двигаясь в северном направлении. Были и другие обстоятельства. В том числе — крайняя опасность, если не невозможность высадить команду на борт поврежденного судна. Один взгляд на это судно однозначно рождал мысль: ни один корабль с таким креном не сможет долго сохраняться на плаву, даже в относительно тихую погоду.

Капитан «Джейн», скуповатый бретонец, неохотно отдал приказ взять прежний курс и, глядя, как «Лейчестер» уменьшается в размерах, удаляясь в восточном направлении, передал радиogramму в Нью-Йорк для береговой охраны:

«РАЗМИНУЛСЯ С ПОТЕРПЕВШИМ КРУШЕНИЕ
ПАРОХОДОМ «ЛЕЙЧЕСТЕР» ИЗ ЛОНДОНА, СУДНО
ТИПА «ЛИБЕРТИ», НА 37°07' СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ И
52°44' ВОСТОЧНОЙ ДЛГОТЫ, БРОШЕННОЕ, КРЕН 60°,
ДРЕЙФ В СЕВЕРО-ВОСТОЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ,
КРАЙНЕ ОПАСНО ДЛЯ СУДОХОДСТВА».

Когда в 13.00 21 сентября копия сообщения с «Джейн» дошла до Фетерстона из штаба спасения жертв воздушных и морских катастроф, там разверзлись врата ада.

Главный спасатель не мелочился, говоря: «Я вас предупреждал», но его бледно-голубые глаза стали твердыми как айсберги, когда он ходил по кабинетам «Фаундейшен», отдавая приказы. Он принял на себя командование парадом, и ни единый человек не мог ему перечить.

Фетерстон оказался в трудном положении. Самый большой и лучший из его буксиров, «Джозефина», был занят с «Орионом» — на работе, которая, даже если и окажется успешной, даст не больше того, что на нее потрачено. «Лиллиан» находилась еще в шести часах хода от Галифакса и не могла вновь повернуть в море, так как ее запасы еды и топлива почти кончились. Она должна была зайти в порт, заправиться и только после этого выйти снова — если бы смогла. Ее

изношенные двигатели вызывали беспокойство, судно явно нуждалось в ремонте.

Недостаток буксиров являлся не единственной проблемой. Был еще ураган VIII.

Возникнув в Карибском море в сотне миль к югу от Ямайки 18 сентября сначала как незначительный циклон, он быстро набрал силы и размах, продвигаясь в северном направлении. В ночь с 20-го на 21-е он обрушился на Кубу, нанося серьезный урон: уже несколько человек было убито, на берег выброшено три больших корабля. К полудню 21 сентября ураган достиг Ки-Уэста. Там он переломал все анемометры Бюро погоды США, после того, как они показали скорость ветра 120 миль в час, и выкинул на берег пароход «Океанская Волна». Серьезное повышение давления над Атлантическим побережьем внушало опасение, что новый циклон, пройдя Флориду, повернет на северо-восток. Если это произойдет где-нибудь вблизи от «Лейчестера», то вполне возможно, что он доконает судно. Но если он и не встретится с судном, то все равно будет опасен для буксиров, находящихся восточнее в поисках «Лейчестера».

Фетерстон не мог найти выход из положения, хотя он постоянно думал о «Лейчестере». Десятки раз проверял положение корабля на карте. И каждый раз не мог решить этой головоломки. Капитан «Джейн» сказал, что брошенное судно дрейфует к северо-востоку. Но Фетерстон давно и вплотную занимался этими водами и знал, что преобладающие ветры и течения в этом районе почти наверняка понесут «Лейчестер» на юго-восток. Но поскольку его буксиры смогут добраться до того места, где можно начать поиски, не менее чем дня за три, «Лейчестер» за это время проплывет еще 100 или 200 миль — в зависимости от силы ветра и скорости течения. Значит, нужно направить буксиры вдоль правильно определенной линии дрейфа.

Здравый смысл говорил о том, что Фетерстону следует учесть заявление капитана «Джейн» и соответственно планировать маршруты буксиров. Но опыт и интуиция подсказывали ему другое...

Радиограмма с «Джейн» была принята в Нью-Йорке в 12.40 по среднеатлантическому времени. Через полчаса она была передана на все корабли близ западного побережья в виде специального предупреждения об опасностях навигации. И вряд ли в Северной Атлантике отыщется корабль, который не слышал бы этой новости.

Одним из кораблей, которые слышали — и заинтересовались этой информацией, был голландский буксир «Зварте Зее». Он входил уже в нью-йоркскую гавань с лишившимся хода судном на буксире, которое привел с Бермудских островов. Несмотря на сверхчеловеческие усилия команды, «Зварте Зее» вплоть до 16.00 не мог избавиться от буксировки — заполнял танки соляжкой и собирался в море.

Факты заставили капитана этого судна переменить свое мнение о «Лейчестере», который не мог уцелеть на плаву. То, что судно оставалось на плаву пять дней после того, как его бросили, говорило о том, что оно может оставаться на плаву и дальше. Пока его не найдут. И при большой удаче корабль можно привести в ближайший порт. Учтя промежуток времени между тем моментом, когда на «Джейн» видели брошенное судно, и тем, когда «Зварте Зее» рассчитывал оказаться около «Лейчестера», голландский капитан нанес на карту возможный дрейф «Лейчестера» — в северо-восточном направлении. Потом он проложил свой собственный курс к «Лейчестеру» — через шестьдесят часов.

«Зварте Зее» прошел маяк Амброз в 18.00 21 сентября. Ему предстояло пройти еще тысячу миль.

Его выход не остался незамеченным. В спасательном деле необходима эффективная разведка, а рыцари плаща и кинжала фирмы «Фаундейшен» работали прекрасно. Не успел «Зварте Зее» скрыться из вида, как Фетерстону позвонили из Нью-Йорка и сообщили, что у него появился серьезный соперник.

В 17.21 21 сентября на траверзе «Фаундейшен Лиллиан» оказался входной буй пристани Галифакса, и команда расслабилась. Моряки уже видели все прелести портового города, все, что находится за входом в гавань и лесистыми холмами с залитыми солнцем склонами. Свободные от вахты моряки собирали вещички, обсуждая, где и как они проведут время на берегу.

В 19.00 «Лиллиан» отдала швартовы у причала «Фаундейшен», и Кроу взял телефонную трубку, чтобы отдать команду главному механику Хиггинсу заглушить двигатели. Взяв чемодан, он сошел с мостика и спустился на главную палубу, где уже положили сходни.

Едва сходни коснулись дока, перед ними вырос Фетерстон. Он встретил Кроу у перил.

— «Лейчестера» видели на плаву, — выпалил он. — Вы сейчас заправитесь топливом у «Импер ройяль». Все необходимое снаряжение ждет вас у эллинга спасателей. «Зварте Зее» вышел из Нью-Йорка три часа назад. Он имеет запас скорости в четыре узла по сравнению с вами, но он находится гораздо дальше от цели, чем вы. Вам надлежит кончить здесь все дела и выйти в море в десять ноль-ноль.

Реакция команды «Лиллиан» на это решение непередаваема обычными словами. Но они были спасателями.

В 22.07 21 сентября «Лиллиан» отдала швартовы, попятилась на фарватер и вышла в море. В родном порту судно провело всего три часа.

На следующий день утром туман разнесло легкими порывами ветра с юго-запада. «Лиллиан» в это время шла на юго-восток на своей лучшей скорости — 14 узлов. Внизу главный механик судна с тревогой следил за дизелями. У Хиггинса было много причин для беспокойства. Машина «Лиллиан» постоянно являлась причиной беспокойств, еще с момента передачи корабля в состав флота «Фаундейшен». Двигатели были достаточно хороши, но требовали очень тщательного ухода и не такой напряженной тяжелой работы, которая выпадает на долю морских спасателей. За последние месяцы они все время перегревались, и Хиггинс, которого не оставляло напряжение, усматривал повод для беспокойства в каждом перебое оглушающего грохота тридцати двух работающих цилиндров.

«Лиллиан» соблюдала радиотишину и, кроме своих координат, переданных кодом, ничего больше не передавала. Это была обычная предосторожность. Конкуренты могли, используя направленные антенны, пеленговать работающую радиостанцию и по нескольким определениям пеленгов установить курс и даже ближайшие планы буксира.

«Зварте Зее» также соблюдал полную радиотишину, и спарки «Лиллиан» не слышал ни единого позывного голландского буксира, хотя постоянно следил за эфиром.

А далеко на севере, за пределами прямой связи с радио Галифакса, команда «Джозефины» пыталась спасти старичок «Орион». Они пока не знали о воскрешении «Лейчестера» из океанской могилы.

На юге ураган VIII вел себя неординарно. Почти сорок часов он неподвижно висел над полуостровом Флорида, то есть не продвигаясь вперед. О мощных порывах ветра, которые нанесли местному царству туристов урон в 12 миллионов долларов, трудно, впрочем, сказать таким образом.

О самом «Лейчестере» не было сказано ни слова. Торговые суда, идущие центральным маршрутом, опасались встречаться с брошенным судном, особенно ночью, и многие из них резко меняли курс, чтобы миновать этот район океана.

То, что судно все еще является серьезной угрозой для судоходства, признала береговая охрана США. Она намеревалась даже послать в этот район самолет, чтобы определить, возьмут ли его на буксир, или корабль отдрейфует в такое место, где он не будет мешать судоходству. Но аэропорты находились слишком далеко, и риск для самолета был слишком велик, так что этот план отложили.

Все сотрудники «Фаундейшен» получили инструктаж по дежурствам. Свет в кабинетах горел до полуночи. Те сотрудники, кому удавалось вырваться домой, спали вполуха, прислушиваясь к телефонным звонкам.

В 23.00 Фетерстону было передано сообщение с «Джозефины»:

«ОРИОН» СИЛЬНО ПОСТРАДАЛ ОТ СЕВЕРОВОСТОЧНОГО УРАГАНА. ГРУЗОВЫЕ ТРЮМЫ, МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ЗАТОПЛЕННЫ. ВЫНУЖДЕННЫ ОСТАВИТЬ СУДНО И УЙТИ ОТ РИФОВ.

КОМАНДА И ШЕСТЬ МОИХ ЛЮДЕЙ НА ОСТАВЛЕННОМ СУДНЕ ПОПЫТАЮТСЯ СНЯТЬ НАШЕ СНАРЯЖЕНИЕ УТРОМ. СЧИТАЮ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНЫМ СПАСЕНИЕ «ОРИОНА».

Полчаса спустя через ночной эфир прорвался закодированный ответ радио Галифакса на рацию Сент-Джонса, которая ретранслировала его дальше.

«ОСТАВЬТЕ ОБОРУДОВАНИЕ. ПРИСТУПИТЕ К РАБОТАМ С РАНЕЕ ПОСТРАДАВШИМ «ЛЕЙЧЕСТЕРОМ». ПОМОГИТЕ «ЛИЛЛИАН». МЕСТО

ПОИСКОВ 37°07' СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ И 52°44'
ЗАПАДНОЙ ДЛГОТЫ. ВСЕ ПОВТОРИТЕ. СООБЩЕНИЕ
ТОЛЬКО КОДОМ. ФЕТЕР».

— Место поисков к юго-востоку... — Фетерстон принял решение.
Он игнорировал информацию капитана «Джейн» о дрейфе
«Лейчестера».

Глава вторая

К полудню 23 сентября три буксира-спасателя спешили к последнему известному им местонахождению брошенного судна. «Лиллиан» находилась приметно в 250 милях северо-западнее той точки, о которой сообщала «Джейн». «Джозефина», вспенивая воду, на максимальной скорости — почти семнадцать узлов, подходила к западному берегу Ньюфаундленда. Ей предстояло пройти еще 900 миль. Что касается «Зварте Зее» — он безмолвствовал, как могила. Капитаны буксиров «Фаундейшен», как и их встревоженное начальство в Галифаксе, могли только догадываться о его местонахождении.

А вот о местонахождении урагана VIII гадать было излишне. К ночи 22 сентября центр его начал стремительно двигаться на восток-северо-восток. К полудню следующего дня он был в трехстах милях от побережья Флориды, направляясь точно на Бермудские острова — после того как изрядно потрепал британское торговое судно «Стандхол». Полузатопленное, оно вынуждено было зайти в ближайший порт.

Проекция пути урагана теперь указывала точно туда, где, по общему мнению, должен был находиться «Лейчестер». Похоже, что в гонку за корабль вступил четвертый участник.

День 24 сентября на западном побережье Атлантики начинался со шторма. Качаясь на крутой волне, поднятой южным ветром силой в 5 баллов, «Лиллиан» встречала хмурое утро. Перед обедом она прошла ту точку, где, по сообщению «Джейн», находился «Лейчестер» 21 сентября. Но с тех пор прошло более семидесяти часов, и «Лейчестер» мог за это время либо пойти ко дну, либо отдрейфовать в восточном направлении миль на 200. Тот факт, что о нем очень давно не было никаких сообщений, делал перспективы настичь его на плаву все туманнее, но если даже он и оставался на плаву, команде «Лиллиан» было прекрасно известно, что «Зварте Зее» почти вдвое больше «Лиллиан» водоизмещением, а скоростью на чтыре или пять узлов. Кроме того, на «Зварте Зее» установлен радар, которого на «Лиллиан» нет. Значит, шансы голландского буксира намного выше.

Беспокойство команды увеличилось, когда на мостик от Хиггинса поступило сообщение о трудностях с правым двигателем. Скорость «Лиллиан» упала до тринадцати узлов, и Кроу стоял перед выбором — либо пойти на дальнейшее снижение скорости, либо вообще остановить двигатели и провести необходимый ремонт. Капитан решил продолжать движение и, согласно инструкциям Фетерстона, начал поиски, двигаясь к юго-востоку — в полосе океана шириной пятьдесят миль.

В это утро было только одно светлое пятно — метеосводка. Ураган VIII снова неожиданно изменил направление и движется теперь к северо-востоку, удаляясь от места поисков. Новость подбодрила команду «Лиллиан», но не обрадовала капитана Коули на «Джозефине».

В 17.20 Коули, снова находясь почти на траверзе Сидни, получил следующую радиограмму из Галифакса:

«В 15.30 В ЦЕНТРЕ АТЛАНТИКИ УРАГАН 400 МИЛЬ К СЕВЕРУ ОТ БЕРМУДСКИХ ОСТРОВОВ ДВИЖЕТСЯ К СЕВЕРО-ВОСТОКУ СО СКОРОСТЬЮ 32 УЗЛА. УРАГАННЫЕ ВЕТРЫ ОХВАТЫВАЮТ ПЛОЩАДЬ РАДИУСОМ 50 МИЛЬ, ШТОРМ ЗАХВАТЫВАЕТ ПЛОЩАДЬ ДО 300 МИЛЬ ОТ ЦЕНТРА. В СЛЕДУЮЩИЕ 24 ЧАСА ОЖИДАЕТСЯ ПРОДОЛЖЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ В СЕВЕРО-ВОСТОЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ С УСКОРЕНИЕМ».

Устремляясь на северо-восток, ураган VIII не терял времени. При тридцати двух узлах его предполагаемый путь должен был пересечься с курсом «Джозефины», и это произойдет на рассвете 25-го.

Трудности Коули не уменьшились следующей радиограммой Фетерстона:

«УРАГАН, ДВИЖУЩИЙСЯ НА СЕВЕРО-ВОСТОК, ВИДИМО, ПРОЙДЕТ ЮЖНЫЙ ОСТРОВ СЕЙБЛ. ПРИМИТЕ МЕРЫ, ЧТОБЫ ИЗБЕЖАТЬ ЕГО ЦЕНТРА, НО УЧТИТЕ, ЧТО КОНКУРЕНТ-СПАСАТЕЛЬ СЕЙЧАС, ВИДИМО, В ЗОНЕ ПОИСКОВ».

Это решило все. Помрачев, Коули дал приказ задраить люки, готовиться к шторму, не меняя курса.

Когда мрачная завеса шторма полностью затмила видимость, вряд ли кто-то из палубных команды «Лиллиан», до рези и боли в глазах всматривавшейся в горизонт, видел что-то, кроме бесконечных волн. Впрочем, более всего они боялись увидеть низкие палубные надстройки «Зварте Зее». Но ни контуры соперника, ни даже клубы дыма какого-нибудь торгового судна, которое могло помочь в поисках, не попали в поле их зрения.

Спарки, как влюбленный юноша, прилип к своему радио, слушая переключку судов, разбросанных по Атлантике, вылавливая заветные слова. В 18.00 из репродуктора над его головой раздались звуки международного кода. Радист тут же протянул руку за пачкой бланков радиограмм.

«1 ВББ ПАРХОД «АЛВИСОЛА» ВСЕМ СУДАМ И
БЕРЕГОВОЙ СЛУЖБЕ США. 17.40 ПО
СРЕДНЕАТЛАНТИЧЕСКОМУ ВРЕМЕНИ ВИДЕЛ
БРОШЕННОЕ СУДНО ТИПА «ЛИБЕРТИ» НА ПЛАВУ,
36°00' СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ И 49°30' ЗАПАДНОЙ
ДОЛГОТЫ.

ПОДПИСЬ: КАПИТАН СУДНА».

Кроу тут же нанес местоположение судна на карту — 155 миль к юго-востоку от точки, указанной «Джейн».

«Лиллиан», которая двигалась по сложной схеме, находилась приблизительно в 90 милях от новой точки встречи брошенного судна. Теперь она резко повернула на прямой курс, как гончая, ноздри которой уловили свежий запах зверя.

В машинном отделении Хиггинс совершал маленькое чудо, умудрившись провести частичный ремонт при работающих двигателях. В ответ на новости с мостика он запустил оба двигателя на максимальные обороты и затаил дыхание...

«Зварте Зее», возможно, и не слышал первого обращения «Албисолы», но наверняка должен был через три часа услышать уточнение курса. И к полуночи он тоже должен был мчаться к

вожделенной точке на волнах океана, выжимая всю скорость, на которую были способны его двигатели.

Спустилась ночь, облачная и тревожная. «Лиллиан», тяжело покачивающуюся в мешанине волн, заливало со всех сторон. Вода скатывалась с носа и кормы, достигала рулевой будки и мостика. Но этого никто не замечал. На обоих крыльях мостика одетые в промасленную кожу фигуры напряженно всматривались в ночную тьму.

«Лиллиан» всю ночь с трудом шла вперед, пробираясь сквозь штормовой ветер и разыгрывающиеся волны. На рассвете она оказалась в таких тяжелых погодных условиях, что вынуждена была сбавить скорость. Тем не менее к 11.00 утра 25 сентября она достигла места, обозначенного «Албисолой». Впрочем, об этом месте не было никаких точных указаний, вернее, было не ясно, в каком направлении двинулся «Лейчестер». Известно было только, что ветер за это время сместился к западу. Судя по ветру, «Лейчестер» должен был всю ночь дрейфовать в основном к востоку или северо-востоку. Но его дрейф определял не столько ветер, сколько океанское течение, а течение в этом месте направлялось почти точно на юг. Кроу выбрал новую сетку поисковых маршрутов и снова направился на юго-восток.

Трудно сказать, что случилось с «Зварте Зее» в этот день. Но поскольку было известно, что капитан намеревался вести поиск к северо-востоку от места, где судно видела «Джейн», то можно было все же предположить, что произошло.

Поскольку на судне был радар, оно могло плыть прямо на северо-восток от места, указанного с «Джейн». У него не было нужды идти зигзагами, как это обычно делается при визуальных поисках. Когда капитан «Зварте Зее» услышал оповещение морякам, где говорилось о встрече брошенного корабля «Албисолой», они, видимо, находились в 200 милях севернее новых координат «Лейчестера» — в той части Западного океана, где течение обычно имеет направление на восток. Вкупе с сильным юго-западным ветром это направление течения почти наверняка могло побудить капитана проложить встречный курс, чтобы приблизиться к «Лейчестеру» через двенадцать часов и в точке на шестьдесят или семьдесят миль северо-восточнее обозначенной «Албисолой».

В любом случае команда «Лиллиан», настороженно ожидавшая встречи с «Зварте Зее», в часы напряженных вахт не замечала голландского буксира. Впрочем, не увидели они и «Лейчестера». Один из команды спасателей заметил:

— Искать корабль на десяти тысячах квадратных миль Атлантики — все равно что искать иголку в стогу сена. Кое-кто из ребят даже забирался на верхушку мачты, чтобы иметь побольше обзор. При видимости, которая была в тот день, мы не могли видеть с мостика дальше пяти или шести миль. Один из матросов чуть не сорвался в океан, когда судно почти легло на борт во время качки. Господи, то ли мы такие неудачники, то ли «Лейчестер» — очередной «Летучий Голландец». С начала поисков нам не раз уже приходила в голову мысль: вот теперь корабль действительно пошел ко дну. Но каждый раз, как только это приходило нам в голову, он где-нибудь возникал. Рос сказал: корабль не хочет, чтобы его нашли, что ему нравится его одиночество и он хочет остаться в таком положении. В этот день на корабле возникали только всякие черные мысли...

В 14.00 один из впередсмотрящих внезапно заметил предмет по левому борту. «Лиллиан» устремилась в ту сторону, но это оказалась только куча корабельного мусора — расщепленные доски и ржавая железная бочка.

Когда на море опять опустились сумерки, лишив команду «Лиллиан» возможности видеть на время долгих ночных вахт, убеждение, что «Лейчестер» уже потонул или что «Зварте Зее» нашел его и тащит на буксире к берегу, овладело всеми. Казалось невероятным, чтобы крупный голландский корабль с радаром не смог найти судно, если оно еще находится на плаву. С другой стороны, странно, что радио «Зварте Зее» не послало ни одной радиogramмы. Если бы он нашел беглеца и подал заявку на премию, то заявил бы об этом на весь мир.

Двадцать пятое сентября оказалось неудачным днем для команды «Лиллиан». А вот для людей с «Джозефины» — напротив. В ночь с 24-го на 25-е «Джозефина» держала выбранный капитаном курс, идя на полной скорости и не замедляя хода из-за урагана.

Коули предполагал, что ураган пересечет его курс задолго до того, как наберет полную силу. Так что они спокойно минуют его эпицентр. Быстро спускалась ночь, потемнело как в могиле. Мощно ревел все

усиливающийся ветер, и капитан терял уверенность. К десяти чадам «Джози» стало захлестывать водой с носа и кормы. Судно шло по курсу — навстречу опасности. Сколько они смогут выдержать?

Здравый смысл подсказал Коули, что надо сбавить скорость до трех четвертей от максимальной, но курс он продолжал выдерживать.

Спасатели редко пользуются превосходными степенями, когда оценивают шторм на море, — если их вообще удастся убедить обсуждать эту тему. Но многие из моряков на «Джозефине» сохранили воспоминания об этой ночи. Кто-то из команды даже прибег к романтическому приукрашиванию событий, — правда, со своеобразным юмором.

— Это было не судно — это был чертов аэроплан, который не мог оторваться от земли. Я никогда не видел ничего похожего за двадцать семь лет плавания на море. Я заглянул к радисту. Тот метался, пытаясь поймать свой сундук, летающий по каюте. Каждую секунду и он, и сундук меняли свое место, и сундук почти догнал его. Я встал на койку, уперся в нее ногами и заклинил локти между краем кровати и переборкой. Смеясь сдуру над радистом, я вдруг почувствовал слабость. Это был обыкновенный страх. Страх, который рождает панику. Боже мой, как раскачивало корабль! И как он нырял! Когда судно сходило с гребня, оно опускало нос прямо под следующую волну. Я не пошел смотреть на это с палубы. Мне не нравилось то место, где я был, но я знал, что мне не понравится и любое место наверху.

Это было редкое признание для моряка со спасательного буксира. Оно разительно противоречит кратким записям за ту ночь в бортовом журнале:

«23.45. Скорость снизили до трех четвертей. Ветер и волны усиливаются. Барометр постоянно падает.

24.00. Скорость снизили наполовину. Судно сильно качает, оно клюет носом. Ветер изменил направление на восток-юго-восток, сила 10 баллов. Сильные волны и зыбь».

«Судно сильно качает, оно клюет носом», — звучит в журналах кораблей-спасателей как общее место.

К полудню 25-го стало ясно, что «Джозефина» порядком влипла. Вся в соли до мачтовых площадок, она продиралась через валы зыби на скорости в шестнадцать узлов. Но все еще болталась в 400 милях от места, где «Албисола» встретила «Лейчестера».

Утром 26-го общее возмущение в атмосфере, связанное с ураганом, вызвало высокую волну на всей площади поисков. Погода ухудшалась. Это не прибавило оптимизма мрачно настроенной команде «Лиллиан». Настроение людей на «Зварте Зее» было не лучше.

Галифакс. Даже Фетерстон начал чувствовать раздражение. Напряжение дошло до главной конторы компании в Монреале. Вице-президенты нервно обращались друг к другу с вопросом: нет ли новостей? Это перестало быть обычным вопросом спасательной операции на миллион долларов. Дело «Лейчестера» стало крупной морской загадкой. Но в фирме «Фаундейшен маритайм» никто не думал об отзыве спасателей, — по крайней мере, этого не думал Фетерстон. Его воинственно выдвинутая нижняя челюсть сильнее, чем обычно, выдавалась вперед.

— Он дошел до точки, — сказал один из его коллег. — Дошел настолько, что, если «Лейчестер» затонул, он захочет попытаться достать его со дна океана. Похоже, этот корабль — единственное, о чем он в состоянии думать. Всякий раз, когда раздается звонок с галифакского радио, мы боимся услышать новости. Боимся, что «Зварте Зее» уже буксирует судно. Если бы это случилось, спорю, что Фетерстон способен был бы украсть эсминец у военных моряков и отобрать «Лейчестер» у голландцев насильно.

В 10.00 26-го на борту «Лиллиан» поднялась паника. Впередсмотрящий сообщил о корабле в южной части горизонта. Скоро стало очевидно, что это не может быть брошенное судно, — корабль шел полным ходом. И все же развернулся на полной скорости и направился к нему. Появилась надежда, что незнакомец сможет сообщить что-то новое. «Лиллиан» устремилась к нему, не желая говорить по рации, чтобы не обнаружиться перед «Зварте Зее». Перед полуднем «Лиллиан» оказалась в пределах голосовой связи с норвежским пароходом «Елг». Люди на «Елге» удивились такой встрече посреди океана. Маленькое судно, а так далеко забралось. Что

ему здесь делать? Кроу вскоре внес ясность, но норвежец, увы, ничем не мог помочь — никакого брошенного судна они не видели.

«Лиллиан» неохотно вернулась к выполнению своего поискового маршрута. Вид у нее был потрепанный, что отражалось и на лицах команды. Люди уже не надеялись, что удастся отвести свое судно в галифакский док.

— Мы считали, — сказал один из механиков, — что будем отсутствовать двадцать пять дней. Таков у нас и запас топлива. А потом мы будем дрейфовать, словно «Лейчестер». Мы слишком хорошо знаем Фетерстона, чтобы подумать, будто он отпустит нас на берег, пока мы не найдем этот корабль.

Буксир забирался все южнее, и на борту становилось все жарче. Моряки скинули теплые куртки, которые не снимали в северных водах. С лица рулевого постоянно тек пот.

Около часа дня 26-го Кроу собирался спуститься вниз, чтобы немного перекусить, но тут из каюты выскочил радист. Почти одним прыжком он ворвался в штурманскую рубку и сунул в руку капитану наскоро нацарапанную радиограмму. Сообщение было передано открытым текстом, и любой другой корабль в пределах сотен миль мог получить его в ту же минуту, что и «Лиллиан».

«ПАРОХОД «ДЖЕЙМС МАК-ГЕНРИ» В 12.35 ВИДЕЛ БРОШЕННОЕ СУДНО В ТОЧКЕ С КООРДИНАТАМИ 32°22' СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ И 48°36' ЗАПАДНОЙ ДЛГОТЫ. ПАРОХОД — «ЛЕЙЧЕСТЕР» ИЗ ЛОНДОНА ИМЕЕТ СИЛЬНЫЙ КРЕН И ЯВЛЯЕТСЯ УГРОЗОЙ ДЛЯ СУДОХОДСТВА».

Кроу поспешно нанес его координаты на карту. Оно было всего в сорока милях от них — снова на юго-востоке! Не отходя от карты, он, еще не бросив карандаш, прокричал рулевому новый курс. Рос, подскочив к переговорной трубе, вызвал Хиггинса из машинного отделения:

— Его обнаружили! Всего в сорока милях от нас! О шеф! Если ты можешь разогнаться еще быстрее, то сделай это немедленно!

«Лиллиан» резко развернулась, и они понеслись через длинные зеленые валы зыби. Грохот дизелей говорил о лихорадочной скорости.

Пена заполнила кильватер. На судне поняли, что журавль в небе стал превращаться в синицу у них в руках.

Теперь или никогда. Конечно, «Зварте Зее» не мог быть далеко. Вся команда заполнила верхнюю палубу «Лиллиан», на самых высоких местах негде было ступить. Моряки во все глаза всматривались в горизонт.

Следующие два часа казались бесконечными. В 15.10 плечистый ньюфаундлендец, который взобрался почти на самую вершину мачты, завопил так, что его могли бы услышать на всем пути — до самого родного дома.

— Я вижу его, ротозей!

С крыла мостика взревел бас старшего помощника:

— Оно там одно?

— Одно, как старая дева в постели.

«Лейчестер» был найден.

Часть седьмая



Глава первая

«Как мы наткнулись на этот корабль, никто не может сказать толком. Я догадываюсь, что большинство из команды не думало, что мы его найдем. А некоторые начинали вообще сомневаться — существует ли он в природе.

В этот момент нас не столько обрадовал конец наших трудных поисков, нашей неопределенности, сколько поразил вид корабля. Никто из нас не видел ничего подобного — а во время войны многие из нас встречались с останками торпедированных кораблей. Такие суда обычно глубоко сидели в воде, их наполовину захлестывало волной. Но это судно поразило нас высотой — почти такой же, как «Куин Мэри». Мне показалось, что оно лежит почти на боку прямо на воде, как предок самого большого кита, когда-либо бывшего на земле.

Все в нем казалось таким неестественным — до неправдоподобия. Когда мы приблизились к нему, нам показалось, что оно сейчас завершит свой переворот и ускользнет от нас на дно.

Мы подошли с правой стороны — или, точнее говоря, со стороны днища, так как его скуловый киль на добрых десять футов торчал над водой. Пока мы обходили кругом, я смог рассмотреть все его палубы и надстройки и начал нервничать, как мальчишка, который ждет взрыва петарды во время фейерверка. Мы думали: «Боже мой, что же удержало его от полного опрокидывания?» Казалось, что у корабля был постоянный крен в пятьдесят градусов, но он часто покачивался, и тогда крен достигал семидесяти градусов. Каждый раз, когда судно давало новый крен, волны проходили по палубам. Они уже полностью разломали край шлюпочной палубы. А когда мы подошли к левому борту, то почти смогли заглянуть в трубу.

Когда я вспомнил, что этот корабль был оставлен во время урагана более десяти дней назад и дрейфовал в таком состоянии около шестисот миль к юго-востоку, выдержав три шторма и обычную плохую погоду, мне почудилось, что я смотрю на истинное чудо мореплавания. Не такое чудо, как в церкви, вы понимаете, но иногда кажется, что хорошие корабли могут жить самостоятельно, без

помощи человека или Бога. Это был корабль, который не хотел умирать».

В 17.00 секретарь Фетерстона кончила расшифровывать только что поступившее сообщение. Фетерстон не то чтобы прямо висел над ее плечом — он не выдавал так явно своего нетерпения, но почти сразу же, как только ее карандаш остановился, его ручища накрыла текст:

«ФАУНДЕЙШЕН» ГАЛИФАКС. НАХОДЯЩЕЕСЯ В МОРЕ БРОШЕННОЕ СУДНО ИМЕЕТ КРЕН В 50° УВЕЛИЧИВАЮЩИЙСЯ ДО 70° ВО ВРЕМЯ ПРОХОЖДЕНИЯ ВАЛОВ ЗЫБИ. ТЕЧИ, ВИДИМО, НЕТ. ПОПРОБУЕМ ПРОНИКНУТЬ НА СУДНО СЕГОДНЯ ВЕЧЕРОМ, НО НЕ БУДЕМ БРАТЬ НА БУКСИР ДО ПОЛНОГО ОСМОТРА ПОСТРАДАВШЕГО СУДНА. БУДЕМ РАБОТАТЬ С «ДЖОЗЕФИНОЙ». ПОДТВЕРДИТЕ, КТО ДОЛЖЕН БУКСИРОВАТЬ. ПРИЗНАКОВ БУКСИРА-КОНКУРЕНТА НЕТ. НО ДУМАЕМ, ЧТО ОН ГДЕ-ТО ПОБЛИЗОСТИ — КРОУ».

Фетерстон отложил сообщение, вытащил сигару и аккуратно подрезал и зажег ее. Его единственным замечанием было: «М-м-м-м-м. Чертово время». Но выступающая челюсть больше не казалась носом ледокола, и голубые глаза были почти добрыми.

В ответе Кроу Фетерстон был на редкость многословен.

«ХОРОШАЯ РАБОТА. СЧИТАЮ, «ДЖОЗЕФИНА» ДОЛЖНА БУКСИРОВАТЬ СПЕРЕДИ, А «ЛИЛЛИАН» СВОБОДНО ИДТИ ЗА КОРМОЙ С ТРОСОМ ДЛЯ ПОМОЩИ ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ. КОУЛИ И ВЫ ДОЛЖНЫ ОПРЕДЕЛИТЬ ЛУЧШИЙ СПОСОБ ОПЫТНЫМ ПУТЕМ. ТАКЖЕ ОПРЕДЕЛИТЕ МЕСТО БУКСИРОВКИ, НО СЧИТАЮ, ЧТО С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ПОГОДЫ ШАНСЫ ЛУЧШЕ У БУКСИРОВКИ НА БЕРМУДСКИЕ ОСТРОВА. ПРИКАЗЫВАЮ ВЫСАДИТЬ ЛЮДЕЙ НА БОРТ БРОШЕННОГО СУДНА, ЧТОБЫ ИЗБЕЖАТЬ ВОЗМОЖНОСТИ ВЗЯТИЯ ЕГО НА БУКСИР КОНКУРЕНТАМИ ЭТОЙ НОЧЬЮ. ФЕТЕРСТОН».

Кроу и Рос, стоя на мостике «Лиллиан», вместе прочитали радиogramму. Кроу с некоторым сожалением заметил:

— Фетерстон и впрямь сдал, не так ли? Но он сказал: «Хорошая работа». Так давай займемся ею.

Пока «Лиллиан» держала курс на брошенное судно, а матросы готовили рыбацкую плоскодонку, Рос подбирал команду для высадки на пострадавшее судно. В нее вошел он сам, главный механик Хиггинс и два ньюфаундлендских рыбака в качестве гребцов. Задачей Хиггинса было проверить состояние машинного отделения, пока Рос вступит в формальное владение судном.

Рос прекрасно помнил этот момент:

— Мы дважды обошли вокруг судна, приблизившись на три или четыре сотни ярдов, так что могли хорошо рассмотреть его и взвесить все шансы. Вблизи оно производило не лучшее впечатление. Рассвело всего пару часов назад, дул сильный ветер, волна была ужасная, небо закрыто облаками. Погода, что называется, не для плавания, особенно на лодке вроде нашей.

Когда я рассмотрел все, что мог, с мостика «Лиллиан», сказал Кроу, что готов, и он отошел на милю в подветренную сторону от корабля. Мы затащили лодку на корму, восемь человек вместе с двумя гребцами подняли ее и перенесли за борт. Ньюфаундлендцы удерживали лодку на тросах близ борта, пока мы с Хиггинсом не забрались в нее. Лодка взяла курс на «Лейчестер».

Человек не может представить себе, как пустынно выглядит океан, пока не взглянет на него из шестнадцатифутовой открытой лодки, пробирающейся по волнам высотой от десяти до пятнадцати футов. Наша лодка, может быть, самая лучшая морская лодка, созданная человеком, но в это можно верить, когда ты находишься не в ней.

С гребной волны нам были прекрасно видны «Лейчестер» и «Лиллиан». Корабли казались нам игрушками.

Около сорока минут ушло у нас на то, чтобы приблизиться к «Лейчестеру», тут мы обнаружили, что не одиноки. Море кишело акулами. Я думаю, они шли за «Лейчестером» с тех пор, как его покинули люди, сообразив, что судно должно утонуть и, может быть, на поверхности моря останутся какие-нибудь вкусные кусочки.

У нас не было времени зевать по сторонам, и мы отправились прямо к «Лейчестеру» с подветренной стороны, к кормовой надстройке. Вид вблизи мало нас порадовал. Подветренный борт был поднят на пятнадцать футов над морем, судно к тому же раскачивалось, и борт опускался в море. Когда оно немного выпрямлялось, вода стекала по палубе потоками, которые могли затопить нашу лодку.

Если мы хотим забраться на судно, мы должны подойти к нему, когда подветренный борт поднимается. Времени, чтобы перепрыгнуть на корабль, — не больше двадцати секунд. Затем лодка должна молнией отскочить в сторону.

Хиггинс прыгал первым. Он прошел на нос лодки и балансировал там, пока я оценивал все шансы. Когда корабль начал крениться, я крикнул, и гребцы стали грести вперед, пока лодка не оказалась носом в трех футах от поручней. Хиггинс не колебался. Он схватился за поручень, перекувырнулся через голову, а затем пошел по палубе, хватаясь за что придется быстрее, чем она, кренясь, опускалась. К тому моменту, когда она стала отклоняться в другую сторону, он дошел до крышки люка, оказавшись вне досягаемости волн.

Следующим был я. Я даже не намок. Прежде чем судно стало клониться вниз, я пробрался вдоль поручня на кормовую надстройку. Потом перевалился через ограждение и прошел на поднявшийся борт, перехватываясь руками вдоль поручня.

В куртке у меня были припасены два флага — английский торговый и флаг фирмы «Фаундейшен». Первое, что я сделал, это водрузил английский торговый флаг на бизань-мачту. После этого прошел вдоль верхнего борта к мостику и вывесил там флаг нашей компании. Что бы ни случилось дальше, мы, по крайней мере, поставили наши марки на «Лейчестере».

Сначала я был слишком занят, чтобы смотреть по сторонам. Теперь же, вывесив флаг компании, я взглянул на палубу вдоль подветренного борта. В это время судно накренилось влево, и палуба встала круче, чем церковная крыша. Мне показалось, что я смотрю вниз, в море, почти с пятидесятифутовой высоты. Лодка отошла ярдов на сто в море, и, я вам скажу, эта маленькая лодочка показалась мне такой уютной.

Потом появился Хиггинс, и я решил, что нам лучше всего убраться, пока это возможно. С кормы свисали концы канатов, и мы спустились по ним к воде. Первым был Хиггинс, и, как только нос лодки оказался перед ним, он без колебаний прыгнул в нее.

Лодка отошла назад, чтобы переждать, пока «Лейчестер» снова начнет наклон, я спустился пониже и встал на поручне, повиснув на оттяжках грузовой стрелы на корме.

После этого прошли две или три здоровенных волны, и корабль, кренясь бортом вниз, опустился настолько, что волны сомкнулись над моей головой. Я уже решил, что судно окончательно переворачивается, и держался из последних сил, говоря себе: «Какого черта, дурак, ты сюда полез?»

И тут судно стало выпрямляться. Я оказался на поверхности, вдохнул воздуха и огляделся. Лодка отплыла ярдов на пятьдесят, и казалось, что я заглядываю прямо в глотки троицы на ее борту. Я подумал: если бы они еще шире открыли рты, акулы смогли бы проскочить им прямо в дыхательное горло.

Хищники все шныряли вокруг корабля, и мне захотелось подняться повыше, прежде чем «Лейчестер» снова утянет меня на глубину. Но судно уже пошло вниз, и меня еще раз утащило под воду.

С меня уже было достаточно, и на лодке это поняли. Они решились на отчаянный шаг и устремились вперед сразу же, как только судно стало наклоняться в третий раз. Я прыгнул и чудом оказался в лодке. Вчетвером мы как бешеные устремились подальше от корабля.

Когда мы обходили корму, я заметил, что лаг еще цел. Поскольку «Лиллиан» лаг давно потеряла, я решил, что нужно забрать этот. Мы подгрести к корме на такое расстояние, что я смог добраться до линя и отрезал его в том месте, где он уходил в кормовое отверстие, а потом начал вытаскивать погруженную в воду часть. Это оказалось весьма трудным делом. Я тянул и тянул линь, и вот из воды наконец что-то показалось.

За вертушку на конце линя зацепился треногий деревянный стульчик. Не спрашивайте меня, откуда он взялся. Но им заинтересовалась акула и уходит явно не собиралась.

Мы тащили их обоих, пока акула не оказалась достаточно близко, и нам удалось стукнуть ее веслом, чтобы она окончательно отвалилась.

Мне достался этот стульчик, на котором до сих пор сохранились отметки зубов акулы.

Когда мы направились к «Лиллиан», было почти темно. Акула сопровождала нас до самого корабля. Мерзавка надеялась, что у лодки отвалится дно и она заполучит нас. Не могу себе представить, что ей за каким-то чертом понадобился этот стульчик.

«Лейчестер» все еще был потерпевшим судном, но больше не считался брошенным. Когда на серые волны опустилась тьма, на ночном ветерке развевался красный кормовой флаг и флаг «Фаундейшен». «Лиллиан» заняла положение с подветренной стороны, и команда приготовилась ждать «Джозефину» и улучшения погоды.

«Джозефина» шла к «Лейчестеру». С каждым оборотом винта главный механик Гилмор чувствовал, что дизели могут отказаться. Вибрируя, словно линь гарпуна, от работы передаточных механизмов машины, судно несло сквозь тьму.

Мялс стоял на вахте перед радаром, встревоженный не только двумя сигналами, которые можно было принять за отражения от «Лейчестера» и «Лиллиан», но и отдельным сигналом, который мог говорить о присутствии «Зварте Зее». Велли знал, как это понимали и все остальные: пока они не доберутся до «Лейчестера», судно фактически будет считаться брошенным. В полночь Коули отправил «Лиллиан» зашифрованную радиограмму:

«МОЙ КУРС 151°. ИДЕМ ПОД ПОЛНЫМИ ПАРАМИ ДО 2.00, ЗАТЕМ, ЕСЛИ НЕ УВИДИМ ВАС, ЛЯЖЕМ В ДРЕЙФ И БУДЕМ БРАТЬ ПЕЛЕНГ НА ВАШЕ СУДНО. ПРОШУ В ЭТО ВРЕМЯ ПОСТАВИТЬ НА ВАХТУ РАДИСТА. НЕТ ДАННЫХ О СУДНЕ КОНКУРЕНТОВ. ЕСЛИ ВЫ ХРАНИТЕ РАДИОМОЛЧАНИЕ НА СЛУЧАЙ, ЕСЛИ ОН ПЫТАЕТСЯ ЗАПЕЛЕНГОВАТЬ, ТО ПОСТУПАЕТЕ ПРАВИЛЬНО».

В 0.15 утра 27 сентября один из впередсмотрящих на борту «Лиллиан» заговорил очень тихо — казалось, он боится, что его подслушают:

— Мачтовый огонь, пеленг триста пятнадцать градусов.

Кроу и остальные офицеры столпились на мостике, глядя сквозь ночные бинокли на крохотный далекий огонек, направляющийся к ним с северо-запада. Что это, «Джозефина»? Или «Зварте Зее»?

Кроу зашел в рулевую рубку, подал команду идти в полскорости и начал подводить «Лиллиан» к черному корпусу «Лейчестера», словно овчарка, подбирающаяся поближе к боку жирной овечки, когда чует запах подкрадывающегося волка.

Рулевая будка наполнилась треском статических электрических разрядов из громкоговорителя радиотелефона, затем он заработал в полную силу и настроился на канал, которым пользовались буксиры «Фаундейшен».

Движущаяся звездочка на горизонте становилась все ярче, пока впередсмотрящие не смогли определить через свои бинокли слабый свет зеленого и красного навигационных огней. Три фонаря образовали правильный треугольник. Незнакомый корабль, кто бы он ни был, шел прямым курсом на «Лиллиан».

И вдруг так неожиданно, что рулевой вздрогнул, в рубке загремел металлический голос:

— Вижу вас на радаре.

Это был голос Велли Мясса. Тридцать пять минут спустя буксиры стояли бок о бок, в пределах звуковой связи. После обмена информацией с помощью мегафона на «Джозефине» включили прожектор и медленно обошли вокруг «Лейчестера». Брошенное судно в свете прожекторов имело жуткий, почти фантастический вид, и команда «Джозефины» почувствовала тот же ужас, что пережили и моряки «Лиллиан» предыдущей ночью.

Через некоторое время свет погас и буксиры легли в дрейф на страшной зыби, расположившись с разных бортов «Лейчестера». Они заглушили двигатели и стали дожидаться рассвета.

Глава вторая

«Лейчестер» находился в 800 милях от Бермудских островов и Сент-Джонса; в 900 — от Галифакса и в 1100 — от Нью-Йорка. Это те четыре порта, из которых Коули, принявший теперь командование операцией, должен был выбрать, куда ему доставить на ремонт это судно.

Фетерстон склонялся к Бермудским островам, но окончательное решение должен был принять именно он, Коули. Определяющим моментом было состояние погоды, которое могло их встретить по пути в каждый из четырех портов.

Если он попытается плыть в Галифакс или Сент-Джонс, то его явно ожидает тяжелая погода, ведь к концу сентября на северо-западных подходах к побережью преобладают северо-западные ветры и шторма. С другой стороны, если плыть в сторону Бермудских островов, то он рискует встретиться с другим ураганом. 1948 год уже приобрел славу одного из самых неблагоприятных с точки зрения ураганов за прошедшие полвека, а сезон еще не закончился. Нью-Йорк — еще одна возможность, самая удаленная.

Итак, выбор лежал между Сент-Джонсом и Бермудскими островами. Коули решил отложить окончательное решение до тех пор, пока не избавится от насущных проблем с передачей на борт «Лейчестера» буксировочного троса и выяснит, можно ли вообще буксировать его без переворота на концы бимсов и последующего затопления. Тем временем Робби Ватчеру поручили узнать направления течений и долгосрочный прогноз погоды по пути к Бермудским островам и Сент-Джонсу.

Ватчер попытался связаться с Нью-Йорком, но оттуда шла масса радиограмм, которые мешали связи. Одна из них была адресована «Зварте Зее».

**«ИНФОРМАЦИЯ. БУКСИРЫ «ФАУНДЕЙШЕН»
ВЫШЛИ НА БРОШЕННОЕ СУДНО. СЧИТАЕМ
ДАЛЬНЕЙШИЕ ПОПЫТКИ БЕСПЕРСПЕКТИВНЫМИ.
ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ НЬЮ-ЙОРК ДЛЯ БУКСИРОВКИ
ТАНКЕРА «ЛЕНА БРОДИН» ОСЛО».**

Так тень «Зварте Зее», столько времени висевшая над всей операцией, исчезла.

На рассвете 27 сентября погода несколько улучшилась, но все еще была далека от идеальной. Риск при лавировании оставался чрезвычайно высоким. Тем не менее в 6.00 лодка с «Джози» была спущена и в нее прыгнули четверо моряков — Велли Мяс, Рей Сквайр, Альберт Грин и Томас Фаррелл — все ньюфаундлендцы. Главный водолаз и командир спасателей Сквайр вспоминает все в подробностях:

— Нашей задачей было попытаться забраться на борт с носовой стороны судна. Пока Велли соображал, как пройти, чтобы протянуть и прикрепить буксир, я намеревался проверить, можно ли вообще буксировать корабль и останется ли он на плаву после того, как его потянут за трос.

Фаррелл работал веслами. При слабом свете «Лейчестер» казался готовым каждую минуту накрениться еще больше и накрыть нас. Никто из команды плавать не умел, да к тому же вокруг нас вертелось тридцать или сорок акул, которые следили за всем, что происходит.

Когда «Лейчестер» приблизился, Фаррелл кормой лодки уткнулся в одно из шпигатных отверстий, на секунду задержался в таком положении, а потом ушел в сторону. Одной секунды оказалось достаточно, чтобы Грин прыгнул и оказался в шпигате, залитом водой на четыре фута.

Но когда судно отклонилось в другую сторону, он уже был на борту.

Мы стоя наблюдали за ним. Выглядело это смешно. Палубы мокрые и покрытые мазутом, наклон круче, чем на трассе спуска на тобогганах. Когда корабль накренился на правый борт и чуть выпрямился, он смог на несколько футов вскарабкаться вверх по палубе. Потом судно опять накренилось на левый борт и снова его кинуло в шпигаты. Акулы очень заинтересовались происходящим, и я подумал, что пара из них собирается взобраться на борт и присоединиться к Грину.

Мы громко смеялись над ним, он услышал нас, повернулся и показал нам нос. Минут через двадцать он пробрался достаточно далеко, поймал висящий конец троса и с его помощью добрался до крышки одного из люков. После этого было уже нетрудно добраться до

перил правого борта. Грин немного повисел там, извернулся и соскользнул по веревке до шпигатов на подветренной стороне, и мы начали все по новой.

На этот раз прыгнул Велли, но Фаррелл чуть-чуть опоздал оттолкнуться, и «Лейчестер» опустил на корму лодки отверстием шпигата и начал поднимать ее вверх. Корабль приподнял лодку над водой, и только после этого нам удалось соскользнуть с него и отойти в сторону. Акулы выглядели ужасно разочарованными, когда поняли, что мы остались на месте.

В третий раз прыгнул я, схватился за веревку и поднялся до штормового ограждения. Велли уже пробрался к якорной лебедке, а Грин куда-то исчез.

Сначала я решил сходить на корму. Идти вдоль штормового ограждения было легко, одна нога на палубе, другая — на стенке кают. Весь проход выглядел как барахолка. Брюки, плащи, рубашки, носки — все на виду. Было даже с полдюжины секстантов в футлярах вместе с пятнадцатью или двадцатью чемоданами и мешками для одежды. Ясно, что команда «Лейчестера», покидая корабль, собиралась путешествовать налегке.

На «Джозефине» было много любителей покопаться в земле, поэтому, увидев на корме «Лейчестера» ящик с огородным скарбом, я направился к нему. Он был битком набит мотыгами и прочим садовым инструментом. Но проку от этого — никакого. Пронести мешок лопат вдоль кормы и при этом не скользнуть за борт можно было, только имея пару крыльев.

Я отошел от ящика с инструментом. Все, мне пора спуститься в трюмы и оглядеться. Надо сказать, что в трюмы я не рвался. Но сделать это все равно нужно. Между трюмами имелись маленькие люки, я заглянул в один из них и спустился по лестнице в трюм номер три. Внизу было темно, а лестница имела такой наклон, что поставить на нее ноги не представлялось возможным. Поэтому я спускался вниз, чувствуя себя обезьяной на трапедии. Мой маленький фонарик светил достаточно хорошо, и я сразу понял, что случилось.

Разделительные доски лежали по всей длине трюма, и на левую сторону корабля навалились добрых две-три сотни тонн балласта. Я догадывался, что то же самое было и во всех других трюмах, но проверять не пошел. Выйдя из трюма номер три, я так обрадовался

небу над головой, что смог даже простить Фаррелла, едва не утопившего меня.

Велли прошел вдоль штормового ограждения и присоединился ко мне. У него созрело решение: застопорить левый якорь, пропустить якорную цепь и прикрепить к ней наш буксирный трос. Непростое дело на такой палубе, но мы решили, что справимся с этим, если будет больше рабочих рук и портативный сварочный аппарат.

Мы вернулись на «Джози» за помощью. Уходя, мы с Велли решили попробовать закрыть штормовые двери вдоль левого борта, потому что каждый раз, когда судно кренилось на подветренный борт, в жилые помещения захлестывало воду и она проникала в машинное отделение.

Времени у нас для этого было достаточно. По колено в воде мы прошли к первой двери и навесили ее, пока судно кренилось назад. Весь проход был заполнен водой, и мы оказывались под водой до тех пор, пока судно не поднималось. В паузе работали как сумасшедшие, чтобы закрыть именно эту дверь и поставить ее на защелку. Потом мы собирались с силами и кидались на следующую. Я все ждал, что мне попадется акула, подплывшая пожать руку, но они, видимо, пугались, им было достаточно одного взгляда на рожу Велли.

Когда мы закрыли все двери и выкашляли всю воду из легких, то начали гадать, что же случилось с Грином. Я вернулся обратно на наветренную сторону и вдруг увидел, что по правому борту вдоль прохода что-то происходит. У меня остановилось сердце. Кто-то шел ко мне, одетый в полную офицерскую форму, высокую фуражку и с секстантом в руке.

Человек увидел меня и изящно отсалютовал поднятой вверх рукой. Потом ухмыльнулся, и я узнал Грина. Я никогда не верил в призраков, но тут был такой момент, что можно было и поддаться.

Грин поднялся на борт в самой неряшливой заношенной одежде, какую только можно себе представить, а возвращался на «Джози» щеголем, словно только что сошел с учебного судна.

Мы с Велли подобрали секстанты, связали их попарно галстуками, валявшимися на палубе, и повесили себе на шею. Потом перешли на подветренную сторону, спустились по тросам и повисли на их концах. Попасть обратно в лодку оказалось куда труднее, чем

выбраться из нее, но в конце концов мы все оказались в ней и направились на «Джозефину».

Сквайр сказал Коули, что, по его мнению, теперь, когда мы закрыли двери в каюты, «Лейчестер» останется на плаву даже при буксировке, если, конечно, буксировать с небольшой скоростью и не попасть в очень плохую погоду.

Мялс сообщил, что он думает о способе крепления буксировочного троса. Это была непростая операция. На «Джозефине» в качестве буксира использовали двухдюймовый стальной трос, четыреста футов которого весили одну тонну. Обычно корабль, который буксируют, имеет на своей носовой лебедке паровой или электрический привод, он нужен для того, чтобы пропускать ряд тросов, каждый из которых имеет диаметр больше предыдущего, он нужен, пока на борт пострадавшего судна не подается буксирующий трос его собственной лебедкой.

Поскольку на борту «Лейчестера» не было механической тяги, подача троса должна была осуществляться усилиями моряков. Так они и сделали.

Лодка вернулась на «Лейчестер», доставив на корабль сначала четырех человек да еще Бака Дассильву — механика по насосам и гения во всех спасательных работах, а также большой стальной отклоняющий блок и переносный газовый резак.

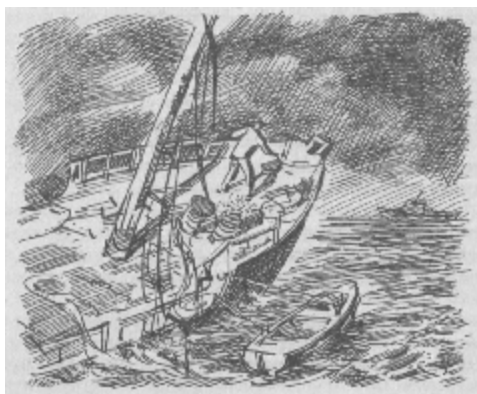
Отклоняющий блок, резак и газовые баллоны подняли на перекошенную палубу и перетащили на нос корабля. Потом двое из нас размотали трос лебедки «Лейчестера» и закрепили его вокруг звена цепи правого якоря, притянув концы к передним битенгам. Теперь якорь не упадет в море после того, как перережут цепь.

Когда якорь хорошо закрепили, Бак занялся своей горелкой и вскоре перерезал якорную цепь.

Остальные члены команды укрепляли отклоняющий шкив. Теперь он представлял собой просто шкив, закрепленный между двумя полосами железа, одна из полос соединена с шарниром, так что можно не пропускать конец троса через блок, достаточно было поднять эту полосу и заложить трос или обмотать петлю вокруг шкива.

Когда все приготовили, Велли встал на носу и подал знак Коули. Коули очень осторожно подал огромный буксир назад, по направлению к пострадавшему судну, и между ними осталось меньше пятидесяти

футов. С юта «Джозефины» Велли перекинули легкий метательный линь. Когда его стали вытягивать на борт «Лейчестера», за ним потянулся манильский якорный канат, который и прикрепили к битенгам.



Оба судна теперь были связаны друг с другом, и Коули позвонил Гилмору в машинное отделение, попросив лишь слегка прокручивать винт, чтобы якорный канат был лишь чуть-чуть натянут. При этом «Лейчестер» не мог дрейфовать вперед и удариться о корму буксира.

Выполнив эту первую операцию, на борт «Лейчестера» забросили второй метательный линь, и спасательная команда вытянула его, а за ним и бухту трехдюймового манильского каната, оба конца которой остались на борту «Джозефины». Дассильва просунул этот трос в отклоняющий блок. Один конец трехдюймового троса на борту «Джозефины» теперь прикрепили к стофунтовой U-образной серьге на конце буксирного троса. Другой конец пропустили вокруг электрического брашпиля «Джозефины», после чего со всеми предосторожностями серьгу и буксирный трос перетащили на борт «Лейчестера».

Даже с помощью брашпиля «Джозефины» морякам, оказавшимся на борту «Лейчестера», пришлось прилагать максимум усилий, чтобы затащить огромную серьгу с тяжелым тросом и разместить их в нужном положении.

Когда все было подготовлено, трос соединили серьгой со свободным концом якорной цепи «Лейчестера» — и соединение можно было считать законченным.

Следующая операция была не менее сложной. После выхода из ящика тяжелая якорная цепь могла вырвать тот конец троса, который

был прикреплен к барабану лебедки «Лейчестера», так как буксировочная серьга удержать его не могла. Задача Мялса — вручную отпускать лебедочный тормоз, давая возможность «Джозефине» вытащить все три сотни футов якорной цепи из ящика, — действительно не из легких.

Наконец якорный канат вынут, и «Джозефина» двинулась вперед, давая тросу натяжение.

Цепь с безобразным ревом пошла с лебедки через клюз. В нужный момент Велли и Дассильва затормозили в тот же момент перестала тянуть и «Джозефина».

Одни лебедки не могли выдержать полную тягу буксира, поэтому цепь нужно было еще укрепить. Этого добились, устроив то, что называют «когтем дьявола», в одном из звеньев цепи, а затем пропустив стальной трос через несколько битенгов и другие звенья.

Использовать якорную цепь, а не просто закрепить буксирный трос за битенги «Лейчестера» пришлось по трем причинам. Во-первых, использование якорной лебедки и «когтя дьявола» вместе со вспомогательными тросами к битенгам давало трехточечное крепление буксирного троса. Это важно, так как «Лейчестер» представлял собой объект с массой в 10 тысяч тонн. Во-вторых, длина якорной цепи, входящей в буксирную сцепку, обеспечивает то, что моряки называют «пружиной». Большой вес цепи приводит к провисанию буксирного троса, так что уменьшается опасность возникновения напряжений, могущих вызвать разрыв троса при внезапных рывках. В-третьих, использование цепи, проходящей через нос пострадавшего судна, в значительной мере снижает эффект «пиления», или трения, которое может за несколько часов перетереть даже двухдюймовый трос.

Пока партия, высадившаяся с «Джозефины», успешно трудилась над устройством буксировочного соединения, группа с «Лиллиан», в которую входили Хиггинс, Рос и еще один помощник капитана, снова высадилась на «Лейчестер», пытаясь освободить заклинившийся руль, чтобы при буксировке корабль не уводило с курса. Рос и Хиггинс спустились на дно трюма, чтобы добраться до поломки, но все их усилия ни к чему не привели — руль освободить не удавалось.

Хотя все участники этих работ старались так, словно от них зависела жизнь экипажа, последние команды спасателей покинули

«Лейчестер» только в 11.20. Тогда Коули отдал приказ о начале буксирования.

К этому времени он уже решил, куда вести суда. Ватчер получил ряд метеосводок с сообщением о движении области низкого давления в восточном направлении — к долине Святого Лаврентия. Прогноз говорил о последующем ухудшении погоды в окрестностях Ньюфаундленда. Но к югу не было никаких признаков образования тропических циклонов, и на следующие три дня прогнозировалась прекрасная погода с легкими ветрами над Бермудскими островами. Выбор стал очевиден.

В 11.23 Коули позвонил в машинное отделение, приказав начать очень медленное движение вперед. «Джозефина» медленно тронулась в путь. Велли Мяс, управляющий огромной электрической лебедкой буксира, отпускал трос, пока счетчик не показал, что выпущено две тысячи футов. После этого он осторожно затормозил, и трос принял нагрузку.

Момент был напряженный. На одном конце троса висело десять тысяч тонн мертвого груза — корабль. С другой стороны буксир мощностью 3200 лошадиных сил все больше увеличивал нагрузку на трос. Никто не беспокоился о том, что трос не выдержит, — он был рассчитан на куда большие нагрузки, чем эта. Но все на этих двух буксирах отдавали себе отчет в том, что это усилие может нарушить равновесие и «Лейчестер» опрокинется.

Трос, идущий с кормы «Джозефины», выпрямился как струна. Угол между висящей якорной цепью и носом корабля начал увеличиваться. Затем, к ужасу всех наблюдавших, корабль стал крениться еще больше — все больше и больше, пока вода не подошла к крышкам люков.

В машинном отделении «Джозефины» телеграф передал команду: «Полный назад». Но прежде чем она могла быть выполнена, «Лейчестер» сам начал выпрямляться. Он выпрямлялся медленно, морская вода пенилась и стекала по палубам в шпигаты. «Лейчестер» двигался, двигался почти незаметно. Но двигался.

В полдень Ватчер передал следующее сообщение:

«MFML ВСЕМ СУДАМ MFML В ТОЧКЕ 35°10'
СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ И 46°40' ЗАПАДНОЙ ДОЛГОТЫ.

БУКСИРУЮ БРОШЕННОЕ СУДНО «ЛЕЙЧЕСТЕР» НА
РАССТОЯНИИ 2000 ФУТОВ ОТ КОРМЫ.
НАВИГАЦИОННЫЕ ОГНИ НА НЕМ ОТСУТСТВУЮТ.
КУРС 259°, СКОРОСТЬ 3 УЗЛА. ВСЕМ СУДАМ ПРОСЬБА
НЕ ПРИБЛИЖАТЬСЯ».

Глава третья

«ФАУНДЕЙШЕН». ГАЛИФАКС ОТ MFML. 14.15 ПО СРЕДНЕАТЛАНТИЧЕСКОМУ ВРЕМЕНИ. 27-ГО ПРОДОЛЖАЮ БУКСИРОВАТЬ. БРОШЕННОЕ СУДНО СИЛЬНО РЫСКАЕТ ИЗ-ЗА ЗАКЛИНЕННОГО РУЛЯ. ПРИ МЕДЛЕННОМ БУКСИРОВАНИИ ПРИБУДУ БЕЗ ПРОИСШЕСТВИЙ. «ФАУНДЕЙШЕН ЛИЛЛИАН» НАХОДИТСЯ РЯДОМ. ВОЗМОЖНО, ПОЯВИТСЯ НЕОБХОДИМОСТЬ ПОЛУЧИТЬ РАЗРЕШЕНИЕ МОРСКИХ ВЛАСТЕЙ НА ВХОД В БЕРМУДЫ ИЗ-ЗА ОПАСНОСТИ ОПРОКИДЫВАНИЯ В ПРОЛИВЕ. В МАШИННОМ ОТДЕЛЕНИИ 5 ФУТОВ ВОДЫ, В ВЕРХНИХ КАЮТАХ НИКОГО. ВЕДЕМ ПОСТОЯННОЕ НАБЛЮДЕНИЕ ЗА БУКСИРНЫМ ТРОСОМ И ЛЕБЕДКОЙ. КОУЛИ».

— У него был такой вид, что все казалось сном, — вспоминает Велли Мяс. — Представьте, при заклиненном руле судно рыскало вправо так сильно, что казалось, будто оно решило плыть во Флориду вместо Бермуд. Иногда оно становилось почти бортом к нам, и тогда «Джози» приходилось сбавлять скорость, чтобы попробовать снова поставить его на курс. Когда корабль становился боком к нам, натяжение троса действовало так, что левая лодочная палуба почти погружалась в воду. Если бы Сквайр не сумел закрыть двери в каюты — Велли Мяс явно поскромничал, — то его бы наверняка залило водой и оно утонуло.

Коули приходилось непросто. Тянуть слишком сильно — значит наверняка утопить этот корабль. Он мог пойти ко дну каждую минуту. «Джозефина» имела возможность буксировать со скоростью восемь или девять узлов — мощности у нас хватило бы, но пока руль у «Лейчестера» был заклинен и корабль рыскал так, как он это делал, судно наверняка потонуло бы при первой попытке потащить его быстрее.

Я вам скажу, что ребята наблюдали за этим тросом, как бригада охотников весной следит за первой льдиной с тюленями. Кое-кто из

спасательной команды не отходил от вахтенных, держа возле них горящие факелы. Они сидели там, где трос проходит через гакаборт, и не отводили глаз от «Лейчестера». Если бы он начал тонуть, за какую-то минуту они успели перерубить трос и освободиться от «Лейчестера».

Каждую смену, вахты мы отпускали несколько футов троса и меняли положение железной защитной пластинки, привинченной к гакаборту там, где проходил трос. Это делалось, чтобы убедиться: трос не перетрется и не оборвется. Мы не могли позволить себе терять время на новое крепление буксира.

Вы можете подумать, что мы испытывали торжество — с кораблем на буксире, за который заплатят миллион долларов, но говорю вам точно: мы были довольно спокойны. Теперь, когда мы наконец нашли этот корабль, мы волновались, как бы не потерять его. До Бермуд дальний путь.

Когда началась буксировка, Бермуды находились почти в 800 милях от нас. При скорости в 3–4 узла «Джозефина» не надеялась привести свой груз на безопасную стоянку раньше чем за восемь дней — а это было слишком долго. После длительного периода штормов в этой части Северной Атлантики вдруг наступила хорошая погода, но никто, кроме самых записных оптимистов, не ожидал, что погода останется такой же еще восемь дней. Если она еще раз испортится, шансы на то, что «Лейчестер» выдержит буксировку, опускаются до нулевой отметки.

Коули редко оставлял мостик. Используя все приемы, которым его научили долгие годы плавания, он нянчился со своим подопечным, пытаясь двигаться хоть немного быстрее, но он понимал, что если перестарается, то потеряет корабль по своей вине.

На «Лиллиан» старались помочь, как только могли. Днем судно занимало место чуть ли не за кормой «Лейчестера», и его команда внимательно следила за большим кораблем, бдительно предупреждая Коули о малейшем непредвиденном осложнении. Ночами «Лиллиан» плыла рядом с ним, в опасной близости, направив на брошенное судно прожектор.

Утром 28 сентября ветер на несколько часов упал почти до нуля, волнение на море тоже уменьшилось. К полудню Коули разогнал буксир до полных шести узлов. При такой скорости «Лейчестер»

держался почти на траверзе справа от буксира, без неожиданных отклонений. Но к 14.30 он вдруг стал неукротимым. Корабль резко взял влево и так потянул за трос, что остается удивляться, как он не порвался. Коули был вынужден замедлить ход своего судна до минимума, чтобы оно только слушалось руля, но «Лейчестера» еще долго не удавалось убедить держаться своего места. Борьба продолжалась три часа, после чего «Лейчестер» уступил без всякой видимой причины и вернулся на свое прежнее место справа от буксира.

В этот день курс буксира проходил по той части дуги большого круга для малотоннажных пароходов, идущих к Мексиканскому заливу и из него, что «круг Коули» — так команда «Джозефины» называла путь своего буксира — оказался настоящей ареной для представления. Четыре встреченных парохода изменили свой курс, чтобы лучше разглядеть этот кортеж, направляющийся на Бермуды. Ватчер едва успевал отвечать на вопросы недоверчивых зрителей, а Коули был занят тем, что пытался телепатически убедить их держаться принципа — «поприветствовал — и освободи дорогу».

Мало кто из кораблей был так жаден на информацию о погоде, как «Джозефина». Если Ватчер не надоедал береговым станциям, требуя от них самых последних прогнозов, то он начинал надоедать другим кораблям в радиусе трехсот миль, требуя детальнейших описаний погоды в районе. «Джозефина» стала чуть ли не плавающей метеорологической лабораторией.

К полуночи 28 сентября обрушился северо-западный ветер силой четыре балла, волнение стало сильнее. Тем не менее за последние 24 часа буксир сделал почти 180 миль.

В Галифаксе бремя ответственности перешло от Фетерстона исполнительному директору «Фаундейшен маритайм» Эдуарду Вулкомбу. Его задачей было заключить соглашения и договора с владельцами «Лейчестера» и, что более существенно, со страховщиками, ставшими теперь настоящими владельцами корабля. Перед тем как вернуть судно владельцам или страховой компании, Вулкомб по вполне объяснимым причинам старался удостовериться, что права его компании будут гарантированы.

С торговцами удалось связаться по телефону. У Вулкомба было три вопроса: во-первых, подтвердить существование контракта по

Открытой форме Ллойда, содержащего специальные пункты, которые рассматривали случай, когда команда полностью покинула судно; во-вторых, получить авансом определенное финансовое вознаграждение от владельцев за доставку в безопасную гавань; и, в-третьих, убедить страховщиков и владельцев, что безопасный порт тот, который выберет сама «Маритайм».

Страховая компания и Федеральная компания по судоходству со своей стороны по понятным причинам не хотели платить ни копейки, пока не убедятся, что судно в сохранности и полной безопасности. Далее, их представление о безопасной гавани предусматривало, что это та, где «Лейчестер» был полностью застрахован от риска его потерять. Если дело касалось Бермуд, то здесь они имели в виду гавань Сент-Джорджес.

Вулкомб, как и прочие, хотел, чтобы «Лейчестер» попал в надежно укрытый порт. Но тщательные подсчеты показали ему, что «Лейчестер» с креном в 50 градусов потребует по крайней мере 26 футов глубины, а может быть, и значительно больше. Адмиралтейские карты Бермуд показывали, что входной канал к бухте Сент-Джорджес расчищался только до 27 футов. Более того, канал имел всего 250 футов в ширину, и буксируемое судно, да еще такое неуклюжее и непредсказуемое, как «Лейчестер», могло внезапно отклониться от курса, рискуя уткнуться носом в берег по ту или другую сторону, если уж вообще не сядет на мель в таком канале.

Альтернативой была якорная стоянка в Мюррее. Это был почти открытый рейд на самом северном мысе Бермуд, и от моря его защищал только район подводных коралловых рифов. Тем не менее в нормальную погоду он считался достаточно безопасным, на нем стояли суда британского военного флота и многочисленные торговые суда. Канал, ведущий к нему, имел 38 футов в глубину и почти 600 футов ширины.

Вулкомб боялся также, что любая попытка привести «Лейчестер» в Сент-Джорджес (даже если бы она оказалась выполнимой) встретит сопротивление портовых властей, лишь только они осознают опасности входа в гавань готового вот-вот перевернуться или сесть на мель большого корабля, что грозило препятствием для судоходства вообще. Если же власти начнут сопротивляться, то буксиры со своим подопечным вынуждены будут болтаться перед гаванью долгие часы

или даже дни, а каждый дополнительный час, который «Лейчестер» остается на глубокой воде, может привести к срыву всей операции.

С другой стороны, на якорной стоянке в Мюррее, на спокойном мелководье, представлялась возможность немедленно начать работы по уменьшению опасного крена до уровня, когда судно можно без всякого риска отбуксировать в Сент-Джорджес.

Вулкомб был мастером убеждения. После трех дней вежливых, но настойчивых радиোগрам в Лондон он убедил своих оппонентов, что «Лейчестер» уже фактически спасен, и получил свободу действий и предварительный договор, основными моментами которого были:

«1. Услуги считаются соответствующими Договору о спасательных работах по Открытой форме Ллойда с соответствующими добавлениями к контракту, по которому владельцы соглашаются с тем фактом, что судно было брошено и в таком виде обнаружено буксирами «Фаундейшен».

2. Контракт считается полностью выполненным, когда «Лейчестер» приведут на безопасную якорную стоянку или в порт на Бермудских островах, при этом нет возражений против того, что якорная стоянка Мюррей или гавань Сент-Джорджес считаются безопасными.

3. Владельцы согласны вступить в полное владение и нести всю ответственность за «Лейчестер» сразу же после выполнения данного контракта».

Все прочее теперь зависело от Коули и буксиров.

Немногие на буксирах разделяли спокойную уверенность Вулкомба в успешном окончании буксирования. Но и полными пессимистами они не были. В спасательных работах игра не заканчивается, пока работа не выполнена полностью, и спасатели, в общем, всегда относятся спокойно к тому, что они делают.

Их обычная невозмутимость подверглась серьезной проверке к вечеру 30 сентября. До этого времени погода оставалась довольно спокойной, хотя постоянно что-то да вызывало тревогу. Коули

постепенно увеличивал скорость «Джозефины», оборот за оборотом, пока буксир снова не развил полных узлов и иногда даже приближался к 7. К 17.30 этого же дня до Бермудских островов оставалось немногим более 400 миль.

И именно в этот момент на мостике появился главный механик Гилмор. Он извинился перед капитаном, что беспокоит его, но заговорил категорично:

— У левого двигателя сильная утечка в системе смазки, капитан. Я собираюсь остановить двигатель. И не могу предвидеть, на сколько времени он выйдет из строя. Во всяком случае, до тех пор, пока мы не разберем всю систему и не посмотрим, в чем там дело.

Через десять минут двигатель остановили. Буксир снова сбавил скорость до 4 узлов. На борту «Джозефины» никого не ободрило ни падение барометра, ни вечерняя метеосводка, где предсказывались юго-западные ветры, которые к следующему утру должны усилиться до 5 или 6 баллов. Для «Джозефины» и «Лейчестера» это были встречные ветры.

Коули вначале видел выход в переборке буксира на «Лиллиан». Но даже при двух машинах «Лиллиан» не могла буксировать «Лейчестер» намного быстрее, чем «Джозефина» с одним. Во всяком случае, машины «Лиллиан» были уже так изношены, что Хиггинс в любой момент ждал поломки одной или обеих сразу. Так что буксировку продолжала «Джозефина».

Внизу, в машинном отделении, «черная банда» Гилмора работала как дьяволы. Они разобрали систему смазки и проверили ее — секцию за секцией. И еще до полуночи выяснили причину утечки. Дело было в развалившейся литой детали циркуляционного насоса — запасного же насоса не было.

К счастью, «Джозефина» была оборудована маленькой механической мастерской, предназначенной для изготовления деталей, необходимых при спасательных работах. Повезло еще и в том, что на борту оказалось два первоклассных механика. Через три часа работы они выточили вместо треснувшей литой детали новую. К 6.30 1 октября система смазки была собрана заново.

В 6.41 правый двигатель заработал, и стрелка счетчика оборотов двигателя опять поползла вверх.

Но дела пока не наладились. Гилмор, вновь вернувшись на мостик, очумевший от паров мазута, грязи и усталости, сообщил, что он потерял на этом деле тысячу галлонов смазочного диспергирующего масла и теперь вынужден заменить его на чистое минеральное масло. Иначе машины не смогут работать. Он пока не знал, каков будет результат этой замены, но подозревал, что дело может запросто кончиться полной остановкой машины.

Но альтернативы не было, и нужно было идти на риск.

А прогноз погоды становился все тревожнее. Днем 1 октября ветер оставался незначительным, хотя и отклонился к юго-западу. Волны — умеренными, и «Лейчестер» вел себя на буксире достаточно послушно — сравнительно. Коули использовал эту выпавшую на его долю продолжительную милость природы, чтобы заставить «Джозефину» развить скорость в 7 узлов.

К полудню следующего дня «Джозефина» оказалась уже в 160 милях от Бермудских островов и Коули передал в Галифакс Фетерстону следующую радиограмму:

«СКОРОСТЬ 7 УЗЛОВ. ПОСТРАДАВШЕЕ СУДНО
РЫСКАЕТ УМЕРЕННО. ПОДБИРАЮ СКОРОСТЬ, ЧТОБЫ
ПРИБЫТЬ ЗАВТРА УТРОМ. ДУМАЮ, ВЫ СОЧТЕТЕ
РАЗУМНЫМ ПРИНЯТЬ НАС НА ЯКОРНОЙ СТОЯНКЕ В
МЮРРЕЕ».

Фетерстона не было в Галифаксе, и он не получил эту радиограмму. Он находился в воздухе недалеко от Бермудских островов и во второй половине дня 2 октября уже оказался в Сент-Джорджесе. Усиленно занимаясь подготовкой к приему миллиона долларов, который вели на буксире суда «Фаундейшен», он спешил к месту событий.

Часть восьмая



Глава первая

Фетерстон все делал в спешке. Его первый телефонный звонок был в контору начальника порта, и он оказался столь любезен, что вскоре уже сопровождал Фетерстона в арендованной моторке к мысу Санта-Катарина. Оттуда главный спасатель мог бросить свой задумчивый взгляд на вход в пролив, ведущий на якорную стоянку Мюррей.

Фетерстон поглядел, похмыкал и что-то записал в десятицентовый блокнотик, который всегда возил с собой. Но едва они оказались на причале, стремительный Фетерстон тут же покинул начальника порта.

Затем Фетерстон посетил конторы местных агентов «Фаундейшен». В течение получаса в кабинетах стоял ад кромешный, но в результате были подписаны договоры с двумя буксирами армии США и буксиром Британского адмиралтейства о том, что они встанут у пятифатомного створа — исходное положение — к 7.00 на следующее утро. Кроме того, договорились с несколькими бригадами грузчиков о начале разгрузки балласта с «Лейчестера» — как только он встанет на якорь. Были получены также все необходимые разрешения — некоторые из них даже в весьма милой и дружелюбной обстановке — у всех портовых и морских властей.

Следующей остановкой Фетерстона был дом главного лоцмана. Здесь он провел настоящий военный совет, на котором лоцманы и капитаны буксиров получили инструкции на проведение предстоящей кампании. Несколько ошалевшие от его напора к тому времени, когда Фетерстон отправился в свой отель, они тем не менее имели полное представление, что ждет их на следующее утро.

Главный Спасатель, однако, был не совсем доволен перспективами на грядущий день. Он осознавал трудности маневрирования неподвижным кораблем в узком проливе, особенно когда этот корабль имеет крен в 50 градусов и его руль наглухо заклинен в левом положении. еще больше он боялся, что «Лейчестер» может наткнуться на дно и его ограниченная плавучесть завершит то, чего с ним не сделали волны и ветер.

Возникшая в его воображении картина — «Лейчестер», переворачивающийся в центре забитого кораблями пролива, — заставила вздрогнуть даже его, закоренелого борца-спасателя.

В довершение всего Фетерстону перед самым отходом ко сну передали следующее сообщение:

«СУДНО США ТИПА «ЛИБЕРТИ» «ОСКАР ЧЕППЕЛ» ПОТЕРЯЛО ВИНТ НА 36°00' СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ И 25°35' ЗАПАДНОЙ ДОЛГОТЫ. МЫ ДОГОВОРИЛИСЬ О ВЗЯТИИ АМЕРИКАНЦА НА БУКСИР. КАК МОЖНО СКОРЕЕ ОТПРАВЬТЕ БУКСИР. ВЫБОР БУКСИРА ЗА ВАМИ — ВУЛКОМБ».

Потерявший ход «Чеппел» находился в 2000 миль восточнее Бермудских островов. Как ни смел был Фетерстон, он все же содрогнулся при мысли о том, как заявит Коули или Кроу о том, что им надо спешно запрашивать топливо и снова трогаться в путь.

Утро 3 октября началось с легкого северо-западного ветра, слегка щекочущего крупную океанскую зыбь и морщинащего спины ее длинных валов. Двухместный частный самолет вылетел из Бермудского аэропорта, как только забрезжил рассвет, и направился на восток. На заднем сиденье самолета скорчился в неудобном положении фотограф американского журнала.

Как только самолет повернул над пятифатомным проходом, пилот заметил два малюсеньких кораблика, неподвижно застывших под ним. Третий подходил с востока. Но они искали не эти буксиры. Самолет набрал высоту и взял курс в открытое море.

Через несколько минут пилот заметил на горизонте три темных пятнышка. Он махнул рукой, предупреждая пассажира, и нырнул вниз.

Едва пилот оставил остров за собой, от Сент-Джорджеса отошел лоцманский катер. Фетерстон, стоя рядом с рулевым, вполне мог сойти за предводителя пиратов на бандитском корабле... если бы не его сигара.

Коули стоял на крыле мостика на борту «Джозефины», глядя в бинокль. Далеко впереди просматривался голубоватый отсвет земли. По мере того как над морем светлело, он все четче видел белые контуры зданий в Сент-Джорджесе и громаду горы Сахарная Голова.

Потом его внимание отвлеклось на гнусавый рев маленького самолетика, пикирующего на «Джозефину».

— Комитет по встрече, — провозгласил Велли Мяс. Его круглое лицо осветилось счастливой улыбкой. Конец долгого испытания для людей и кораблей теперь уже просматривался.

К восьми часам переход завершился, команда на «Джозефине» начала выбирать буксирный трос. Когда маленький конвой приблизился к суше, из входа в узкое место канала суетливо выскочили три портовых буксира с включенными сиренами. Их вел лоцманский катер с легко узнаваемым Фетерстоном на палубе. Главный Спасатель настолько забыл о соблюдении величия, что азартно размахивал в воздухе обеими руками.

Это был волнующий момент даже для невозмутимых членов команд спасательных буксиров. Но времени для того, чтобы глубоко прочувствовать его, у них почти не было.

Лоцманский катер прижался к фальшборту «Джозефины», и лоцман перепрыгнул на борт. Потом он приблизился к «Лейчестеру». Здесь он задержался чуть дольше, так как на пострадавшее судно должны были перебраться Фетерстон и главный лоцман. Они отчаянно карабкались по наклонной палубе, хватаясь за веревки, привязанные спасательной командой еще в океане.

Лоцман прошел прямо на мостик и взгромоздился на высоком правом крыле. Фетерстон быстро обошел корабль, чтобы убедиться, все ли здесь так, как он ожидал, и не нарушены ли его планы чем-нибудь неожиданным. Только после этого он присоединился к лоцману и дал сигнал буксиру тянуть корабль.

К этому времени «Джозефина» подтянула буксирный трос так, что между нею и «Лейчестером» осталось менее чем 300 ярдов. Военный буксир БТ-Ю зацепил стальной трос за корму «Лейчестера» и отошел на место, где мог помочь удержать неповоротливое судно в случае его неожиданных маневров. Адмиралтейский буксир «Джастис» подошел с правой стороны, изготоясь оказать помощь. «Лиллиан» и второй военный буксир стояли рядом.

В 10.05 «Джозефина» прошла между двумя буями, отмечавшими вход в пролив. И тут «Лейчестер» вдруг резко рванул вправо.

Коули немедленно переложил руль, но «Лейчестер» еще больше взял вправо, в сторону коралловых рифов, которые оказались теперь

менее чем в 50 футах от него. Капитан «Джастиса», почувствовав остроту момента, не стал дожидаться приказаний. Он ослабил концы и продвинулся вперед вдоль обнажившегося днища «Лейчестера», пока не подставил нос своего корабля под нос «Лейчестера» справа. После этого «Джастис» заработал винтом, взбивая пену на мелководе.

Медленно, очень медленно нос «Лейчестера» начал отклоняться, занимая прежнее положение позади «Джозефины».

Попробовав еще укоротить буксировочный трос, Коули понял, что у него появились трудности с удержанием «Лейчестера» на ходу. Раздосадованный, он позвонил Гилмору с требованием прибавить мощности, но корма большого корабля продолжала висеть сзади в такой позе, словно ее старательно тянули назад.

Фетерстон и лоцман, оглянувшись на корму с мостика «Лейчестера», обратили внимание, что чистая голубая вода за ним становится молочно-белой! «Лейчестер» действительно «волочился каблуками», задевая кормой за коралловое дно.

С этим ничего нельзя было поделать. Места для поворота, чтобы вывести его на более глубокую воду, не было. Единственная надежда — продолжать буксировку и молиться, чтобы это оказалась только маленькая горочка, которую поленились убрать при прочистке канала.

Каждое мгновение Фетерстон ожидал, что судно прочно сядет на дно. Он был убежден, что, если это случится, судно сразу опрокинется.

Канал, ведущий к якорной стоянке Мюррей, имеет длину две мили. Потребовалось два часа объединенных усилий целой флотилии буксиров, чтобы провести «Лейчестер», все еще беспорядочно мечущийся из стороны в сторону и цепляющий кормой, через две мили мучений. В конце концов его провели. Как сказал потом Мяс: «Это была самая длинная часть этого дьявольского пути».

К 13.40 «Лейчестер» оказался за пределами канала, и «Джозефина» повернула его к широкому Южному каналу.

В 14.06 «Лейчестер» был надежно закреплен у якорного буя на стоянке линкоров в Мюррее.

Спокойно отстаиваясь у огромного якорного буя, корабль вскоре оказался в плотном окружении толпы мельтешащих судов — от роскошных прогулочных лайнеров, нагруженных богатыми туристами, и аляповатых портовых посудин, заполненных чопорными

представителями администрации порта, до дырявых плоскодонок, управляемых хохочущими чернокожими ребятами.

Несколько сот человек выстроились на прибрежных скалах, разглядывая стоянку и с изумлением наблюдая за этим странным кораблем, казалось отрицавшим все законы тяготения и равновесия.

Над судами и толпой кружили вертолет с воздушной базы США и несколько легких самолетов, соперничающих друг с другом в том, как помочь своим пассажирам-фотографам занять лучшее положение для наиболее интересных снимков «Лейчестера».

С воздуха корабль напоминал невиданное морское чудовище, чью неподвижную тушу жадно пожирала легионы крабов.

Первой на борту оказалась бригада спасателей. Сразу же за ними прибыло несколько катеров с портовыми чиновниками. Затем появилась делегация из Министерства торговли Великобритании, приплывшая из Лондона, чтобы лично провести осмотр судна. Эти люди занимались не только выяснением причин аварии на «Лейчестере», но и определением всех причин гибели такого количества судов этого класса.

Прибыл и катер со страховщиками и инспекторами Ллойда. Была также группа агентов и представителей владельцев, как и многочисленные катера с не столь важными местными чиновниками, которые придумывали причины самые немыслимые, чтобы только попасть на борт этого семидневного скитальца по волнам.

Вся эта толпа, беспомощно скользившая и скатывавшаяся по палубе беспомощного корабля, не вызвала добрых чувств в сердцах наблюдавших за ними моряков двух спасательных буксиров, которые стали на якорь в нескольких сотнях ярдов. С тех пор как начались поиски, у моряков буксиров постепенно появилось ощущение, что «Лейчестер» стал их личной собственностью. И сейчас в них нарастало возмущение против чужаков, не принимавших никакого участия в спасательной одиссее корабля.

Фетерстон оказался в самой гуще налетевшей на него толпы, способной вывести из себя любого. Представители владельцев высадились на «Лейчестере» вскоре после того, как судно причалило к берегу. Радостно улыбающийся Фетерстон, поздоровавшись, присоединился к ним, но был встречен мрачными,

недоброжелательными взглядами, что он воспринял как самую черную неблагодарность, если не глупость.

— Извините, капитан, — сказал один из этих людей, — мы не можем взять на себя ответственность за приемку судна здесь. Мы не примем его до тех пор, пока вы не отведете его в порт Сент-Джорджес.

Фетерстон сдержанно объяснил, что согласно контракту по Открытой форме Ллойда, скрупулезно утвержденной в Лондоне, оговаривалась передача судна либо в Сент-Джорджесе, либо на якорной стоянке в Мюррее. Но его доводы не возымели действия, и представители владельцев остались непреклонными. Они твердили: это должен быть только Сент-Джорджес, иначе они отказываются признавать судно своим.

— Ну, смотрите, — фыркнул Фетерстон, покраснев как вареный рак, — это судно было спасено на океанской зыби нашими людьми. Без нас оно бы потонуло. Мы сделали все по контракту, и даже намного больше, теперь оно в полной безопасности. Но если вы не проявите понимания и не начнете работ по приведению его в порядок, судно не сможет долго стоять, балансируя. Оно перевернется, если ваши парни будут разводить руками и болтать о гавани Сент-Джорджес. Я уже договорился с бригадирами грузчиков о начале перемещения балласта. У меня готовы помпы, их надо только снять со стоящей рядом «Джозефины». Но согласно контракту, это ваше судно, и поэтому я не могу ничего предпринять, пока вы мне не прикажете. Так что будем делать? Что дальше?

А дальше ничего — такова была бескомпромиссная позиция представителей владельцев. Они играли наверняка. Пока оставался какой-то риск потерять судно, им не надо было от него ничего.

Тем временем инспектора Министерства транспорта и представители страховой компании, сняв крышки люков трюма № 4, стали ползать среди беспорядочно раскиданных досок временных переборок и погнутых стоек по горам песка и гравия в межпалубном пространстве.

Стало очевидно, что несчастье с кораблем случилось из-за смещения балласта. Было не ясно только, как могло произойти такое смещение при подъемных переборках. После нескольких часов раскопок, осмотров и мучительных раздумий загадка наконец была решена. Ответ оказался поразительно прост. Полторы тысячи тонн

балласта, сложенные в межпалубном пространстве, оказались столь большим весом для нижней палубы, что она провисла минимум на три дюйма. Поскольку верхняя, или открытая, палуба осталась в прежнем положении, оторвались крепления нижних концов вертикальных стоек, державших доски. Нижние концы этих стоек были не видны под шестью футами балласта. Не было видно и признаков их смещения, которые в свое время могла заметить команда «Лейчестера». Однако, когда «Лейчестер» сильно накренился ночью с 14 на 15 сентября, вся система досок и стоек провернулась, как ворота на петлях, навешенные сверху, позволив балласту обрушиться на опустившийся борт.

Концепция провернувшихся переборок звучала достаточно убедительно. Ошибка заключалась в том, что не было предусмотрено действий новых напряжений, добавившихся к многочисленным напряжениям, обычно действующим на корабль. Эта ошибка едва не стоила жизни кораблю. Но она стоила жизни шести членам его команды.

Впредь эту ошибку уже не повторит никто — в значительной мере благодаря успешным действиям буксиров фирмы «Фаундейшен». Спасая «Лейчестер», как установили эксперты, буксиры в равной степени спасли и другие корабли «Сэм» — класса, которые отныне не будут жертвами переставших быть загадочными обстоятельств, погубивших когда-то их братьев.

Пока «Джозефина» стояла на якоре возле «Лейчестера», вынужденная не покидать его до момента передачи судна, «Лиллиан» отплыла в Сент-Джорджес, чтобы пополнить запасы для обратного пути в Галифакс.

Команда пребывала в веселом расположении духа. Пять дней они наконец проведут дома, все получают приличный чек премии за участие в работах по спасению «Лейчестера».

Первый помощник Джимми Рос находился на пристани, наблюдая за заправкой топливом, когда на такси подъехал Фетерстон. Главный Спасатель был мягок, вежлив и даже обворожителен, интересуясь, где капитан. Естественно, Рос немедленно почувствовал опасность.

Через двадцать минут Кроу рассказал ему новости. «Лиллиан» должна на следующее утро на рассвете выйти в море — в точку,

расположенную в ста милях к востоку от Азорских островов. Туда, где беспомощно дрейфует «Оскар Чеппел», судно типа «Либерти».

— А потом, — сказал Кроу, — вместо того чтобы отбуксировать его в Хорту и направиться домой, мы должны тащить его обратно — через тысячи миль океана в Нью-Йорк!

Рос воздержался от комментариев. У него не находилось подходящих слов. Команда «Лиллиан» тоже хранила молчание. Высказался только Хиггинс. Очень веско. Он сказал Кроу, что машины «Лиллиан» не просто устали — они практически изношены.

— Впрочем, — мрачно пробормотал он, выйдя из капитанской каюты, — мы все, черт побери, хорошо знали, как работать веслами!

Глава вторая

Ко второй половине дня настроение команды «Джозефины» явно испортилось. Когда они услышали о том, что представители «Лейчестера» отказываются принимать корабль, «Джозефина» простоит на якоре всю ночь, а их никого не отпустят на берег, стало расти возмущение.

— Попомни мои слова, парень, — сказал, угрюмо глядя на мерцание огней на берегу, один из палубных матросов, которые собрались на юте «Джози», — они упускают свой шанс заполучить корабль. А если они не хотят его получить, то нам лучше не возиться с ним.

Когда часом позже моторка с «Джозефины» отправилась на берег с капитаном Коули и еще несколькими офицерами (и даже корабельным псом Фредди), их отплытие сопровождалось разочарованными взглядами многих моряков.

Через час после наступления сумерек два ньюфаундлендца, стоя у борта «Джози», мрачно глядели на черную громадину возвышающегося бок о бок с ней «Лейчестера». Неожиданно одному из них (никто не может вспомнить, кому именно) пришла в голову идея, которую он с трудом мог выразить словами.

— Ты знаешь, — начал он осторожно, — не так ведь трудно забросить веревку на борт этого корабля...

Нужно было время, чтобы эта идея проросла в душах. Когда же это случилось, второй ньюфаундлендец просиял. Опытным глазом он прикинул расстояние между «Джозефиной» и «Лейчестером». Не более сотни футов. Ночь была спокойная, вода абсолютно неподвижная.

Десять минут спустя на палубе собралась группа молчаливых людей. В руках одного из них блеснул мясной крюк, украденный в судовом холодильнике, и привязанная к нему плотно смотанная подъемная веревка.

Раздался свист тяжело летящего предмета, и послышался всплеск воды.

— Ничего, сынок, — успокоил его хриплый шепот. — Давай еще разок.

На этот раз свист сопровождался приглушенным звоном. Темные фигуры осторожно потянули за свой конец веревки. На палубе «Лейчестера» что-то брякнуло, потом литье натянулось.

— Давай, ради Бога! Теперь осторожно, сынки, осторожно. Теперь тяните! Легонько.

Говорят, что пчела может создать тягу, способную сдвинуть «Куин Мэри», если эта тяга будет достаточно долгой. Возможно, это так, а может быть, и нет. Но бесспорно, что два моряка, аккуратно тянущие литье в четверть дюйма, могли отклонить в сторону корму даже такого большого буксира, как «Фаундейшен Джозефина».

Его корма очень мягко коснулась «Лейчестера», почти беззвучно. Два якорных перлиня, подвернувшихся под руку, за несколько секунд перекинули и закрепили на втором корабле.

— И тут, — говорит безымянный мемуарист о последовавших за этим событиях, — наступил момент, когда нас охватила пиратская лихорадка. Понимаете, это не сразу пришло нам в голову. Сначала на «Лейчестер» перебрались только двое ребят. Корабль стоял там, темный и призрачный, без единого огонька. Кое-кто из нас не очень рвался копаться в нем этой ночью, особенно когда мы вспомнили о том, что на судне погибло несколько человек.

Эти двое еще не вернулись обратно, когда на палубе появился Велли Мяс. Когда капитан на берегу, командует Велли. Ему не нужно было объяснять, что здесь происходит.

— Отпустите-ка лини. Слышите вы, пиратская шайка, — сказал он.

— Нельзя, — ответили моряки, — двое наших уже на борту.

Велли немного подумал, затем повернулся к Фарреллу и Грину:

— Ступайте туда и верните их. Да побыстрее. Если капитан застанет кого-нибудь из вас на борту «Лейчестера», вас вышвырнут с судна еще до Рождества.

Фаррелл и Грин ушли, а остальные вместе с Мясом ждали. Долго ждали. С «Лейчестера» никто не возвращался. Велли начал злиться. Выбрав еще двоих матросов, он сказал им:

— Если вы не появитесь через десять минут вместе с этими пиратами, то на берегу отправлю в тюрьму всю компанию.

Но и с новыми гонцами никто не возвращался. Следующим Велли послал одного из младших помощников и механика. Черт побери! Все они как исчезли. На «Лейчестер» ушла добрая половина команды, и Велли охватило отчаяние. Он боялся посылать новых людей и не решался идти сам, так как знал, что каждый из оставшихся мог перепрыгнуть на корабль за его спиной.

И тут раздался приглушенный крик с «Лейчестера», и кто-то прошел по палубе к релингу. Мы помогли ему. Это был таможенный чиновник, оставленный на борту, чтобы охранять пострадавшее судно. Он очень нервничал.

— Слушайте, — сказал он, — с этим кораблем что-то не в порядке! Вещи двигаются с места на место. Ваши ребята разрешили мне перейти на ваш корабль. Я не останусь там больше!

— Черт возьми! — воскликнул Велли. — Это не вещи, это ньюфаундлендцы! Оставайтесь здесь и не давайте этим идиотам перепрыгивать на корабль. Я намерен сходить за остальными, пока они не разобрали корабль на части!

С этими словами Велли перепрыгнул на «Лейчестер» и исчез. Минуту спустя таможенник, оглянувшись, увидел, что он один. К этому времени я тоже был на полпути к палубе «Лейчестера». Я слышал, что этот чиновник вопит как сумасшедший, умоляя нас не оставлять его одного. Пожалуй, он не больно беспокоился, что мы оказались на борту «Лейчестера». Ему просто было там чертовски неуютно.

Во всяком случае, я не осуждал его за то, что он чувствовал. «Лейчестер» вроде бы был мертвым кораблем, но, откровенно говоря, он был самым живым из всех мертвых кораблей, которые нам приходилось видеть. Там в поисках добычи бродило человек двадцать, и каждый старался держаться отдельно от других. В каютах и проходах было темней, чем у кита в брюхе, почти ни у кого не было фонарей. А те, у кого они имелись, старались ими не пользоваться. Иногда вспыхивал огонек спички, и удавалось мельком увидеть лицо и пару сверкающих глаз, а потом все вновь скрывала темнота.

Пиратская лихорадка — страшная штука. Ее нельзя объяснить, о ней неудобно говорить. Я нащупал проход к каюте капитана и вдруг кожей почувствовал, что кто-то ползет на четвереньках. Зажег спичку и увидел человека, ползущего с наволочкой на спине,

приспособленной вместо рюкзака, доверху набитой рулонами туалетной бумаги.

Чем дальше мы оставались на борту, тем сильнее охватывала нас лихорадка. Кому-то досталось то, что он давно иметь хотел, например радиоприемник. Он припрятывал его в тайном месте и продолжал поиски. Когда же возвращался за своей находкой, кто-то уже отнимал у него добычу. Удача улыбалась другому, и самое забавное, что этот приемник переходил из рук в руки не один раз.

Я наткнулся на своего приятеля, и мы стали держаться вместе. Так нам показалось удобнее. К этому времени корабль был заполнен странными шумами — шепот доносился из вентиляторов, раздавались звуки борьбы, клацанье и бацанье. Я зажег фонарь в одной из кают и увидел нашего спасателя из команды машинистов, сидящего на наклонном полу в окружении огромного количества ботинок. Он нашел подходящий ботинок на правую ногу, но вряд ли ему удалось бы найти пару в этой темноте. Вокруг шеи моряка была намотана дюжина галстуков, а в руке посверкивала бутылка, к которой он то и дело прикладывался. Я почувствовал неловкость оттого, что посветил на него; парень рассмотрел этикетку — это была пинтовая бутылка «Каскары».

Удивительно, что в эту ночь никто не утонул и никого не убили. Народ шатался по переходам; попадая на лестницу, не видели, куда она ведет, и шли наугад. Никто не знал, где остальные, да и где находится он сам. Оставалось одно — ощупью пробираться вперед, пока в конце концов не попадешь на палубу. Один из наших ребят упал с трапа в машинное отделение, где плескалось пять футов воды, и спасался оттуда вплавь. Он вопил так, что таможеннику, считай, повезло, что он не слышал этого голоса, несущегося из чрева корабля. Иначе бедняга мог бы запросто прыгнуть за борт.

И все же среди нас нашлись практичные парни. Один принес на борт «Джозефины» семнадцать костюмов. Он ходил по «Лейчестеру» пустым, только надевал костюмы один на другой, пока мог двигаться. Потом он перебрался на буксир, где разделся, и вновь отправился за грузом.

Кто-то нашел корабельный сейф и отправился за газовым резаком. Но потом вдруг заинтересовался сувенирной музыкальной шкатулкой, о которую он споткнулся, и в итоге удовольствовался ею.

Я как раз вернулся на «Джози», когда услышал, что подходит моторка, и понял — это капитан. Он поднялся на борт и спросил, где Велли. Я ответил, что он, наверное, на корабле.

— Ясно. А где же команда? Я хочу перейти на новую якорную стоянку.

Пришлось сказать ему, что и этого не знаю. Но капитан увидел странные фигуры, слоняющиеся по палубе «Лейчестера» с наволочками, висящими за спиной в виде рюкзаков. Капитан разразился бранью, вопя, что немедленно отправится на «Лейчестер». Он намеревался побыстрее вернуть команду на борт, но это наверняка заняло бы очень много времени.

К середине ночи лихорадка начала спадать, а еще через час все вернулись на борт «Джози». Коули никому не сказал ни слова, но утром послал помощника сказать нам, что дверь каюты капитана с утра будет открыта, а в полдень закрыта, заперта и опечатана. Больше ему ничего говорить не пришлось. Лихорадка к этому времени прошла. Все утро мы встречали моряков, направлявшихся в каюту капитана с оттопырившимися куртками или рубахами.

Никто не сомневался, что команда вернет все обратно. Мы просто пошутили.

Глава третья

Четвертое октября оказалось плохим днем для Фетерстона. Представители «Лейчестера» все еще отказывались принять корабль, и не был пока получен ответ из Галифакса от Вуллкомба на телеграмму Главного Спасателя — как действовать, чтобы выйти из тупика.

У Фетерстона возникли и другие проблемы. Он решил, что в целях безопасности корабля он не может допускать ни малейшей задержки и должен начать выравнивать корабль. В 8.00 он зашел в офис агентов своей компании, чтобы передать распоряжение бригадирам грузчиков. Там он узнал, что грузчики появились и тут же исчезли. Агент виновато бубнил что-то о сокращении рабочего дня, но вскоре стало ясно, что настоящей причиной их исчезновения было нежелание подниматься на борт корабля, который не только готов перевернуться в любой момент, но еще и часто посещаем «призраками» из членов команд спасателей.

Истории, поведавшие таможенником после его возвращения утром в Сент-Джорджес, были насыщены драматизмом и таинственностью.

Драматические ситуации надлежит исправлять крутыми методами. Эта старая истина всегда была очень чтима Фетерстоном. К утру он сумел убедить местный магистрат в важности и срочности своих дел. Из тюрьмы была выпущена бригада работяг-заключенных.

Несчастных парней привезли на корабль, и они тут же начали работу в межпалубном пространстве трюмов № 4 и № 5.

Фетерстон давно уже понял, что задача по доведению корабля до уровня безопасного крена будет не из легких.

Из-за чрезвычайно большого крена корабля опускаемые в трюм грейферы не смогут достать весь балласт. Соответственно, каждый фунт балласта в левой части твиндека придется перелопачивать вручную. Так же вручную поднести к люкам и загрузить в бады, которые вниз опустит уже деррик-кран «Джозефины». С таким трудом загруженные емкости будут подняты, пронесены над судном и разгружены. Но, учитывая многие сотни тонн кремнистого гравия и песка, которые надо удалить, прежде чем судно само начнет

выпрямляться, Фетерстон стал думать и о других способах снижения крена. Он продумал два таких способа.

В затопленное машинное отделение «Лейчестера» опустили двухдюймовую мотопомпу и надежно закрепили на круто наклонившихся решетках. Вместо того чтобы выпустить трубу на палубу и за борт, Фетерстон приказал спустить ее в пустые танки правого борта, так чтобы откачка служила сразу двум целям — освобождала машинное отделение и одновременно создавала дополнительную нагрузку на правый, поднявшийся борт корабля.

Второй способ состоял в том, чтобы отправить бригаду в нижний трюм № 5, прямо на днище корабля, и дать команду людям переместить около сотни тонн балласта через короб вокруг вала корабля — на правую сторону трюма.

Как только работа закипела, Фетерстон вернулся на борт, чтобы отправить «Лиллиан» в путешествие протяженностью в 5000 миль — к Азорским островам и обратно. «Лиллиан», как ей и положено, отплыла в 14.30, но веселых проводов не было — ни размахивания флагами и лентами, ни серпантина. «Лиллиан» ушла как-то уныло, без громких слов, без прощального свистка. Корабль отбыл, как заметил один из моряков, «совсем как один из французов, которых раньше посылали на гильотину».

Единственной отрадой для Фетерстона было появление в доке агента, который передал ему текст строгой телеграммы, адресованной представителям «Лейчестера» от его лондонских владельцев.

«ОФОРМИВ СООТВЕТСТВУЮЩИМ ОБРАЗОМ
ФОРМУ ЛЛОЙДА. НЕМЕДЛЕННО ПРОВЕДИТЕ
ПЕРЕДАЧУ «ЛЕЙЧЕСТЕРА».

Фетерстон оскалился своей волчьей усмешкой и поехал в Сент-Джорджес, чтобы лично передать телеграмму.

Часть девятая



Глава первая

Видимо, владельцы «Лейчестера» не так легко сдали бы свои позиции, если бы могли видеть в вашингтонском офисе Бюро погоды США карту движения ураганов.

Эта карта, с которой после гибели где-то в море, неподалеку от Флемиш-Кеп, урагана VIII, были стерты все отметки, теперь снова заполнилась густой сетью условных обозначений и цифр.

С центром в точке, расположенной в 150 милях к востоку от Британского Гондураса, располагалась система концентрических кругов. Это очень напоминало эффект, который произвело бы падение гигантской скалы в Карибском море, расходящиеся волны от которого кто-то зафиксировал на фотопленке. Каждый из концентрических кругов представлял собой линию, соединяющую множество точек с одинаковым барометрическим давлением. И каждый последующий круг (если двигаться по направлению к центру) отмечал снижение давления на одну десятую дюйма. В самом центре этого рисунка располагалась хорошо знакомая буква L, обозначающая общее понижение давления.

Кроме этой буквы был еще написанный синим карандашом номер «IX».

Этот девятый в сезон 1948 года ураган, казалось, зародился в ночь со 2 на 3 октября, всего в нескольких милях от Кабо-Грасьяс-а-Дьос на побережье Никарагуа. Как и его непосредственный предшественник, он сначала проявил себя довольно спокойно — отголоском Змеиного Кольца. Ему пророчили раннюю кончину из-за плотного и хорошо известного континентального антициклона, притаившегося юго-западнее Мексиканского залива. Но ураган IX оказался намного более жизнеспособным, чем сначала считали метеорологи.

В течение 12 часов — с 20.00 3 октября до 8.00 часов 4-го — этот циклон набрал такую силу, что несчастный банановоз, попавший в его кольцо, сообщил, что при ветре в 100 узлов и волне, достигающей 30 футов высоты, он стал полностью беспомощным. Когда это сообщение дошло до Вашингтона, специалисты, занимающиеся ураганами в Бюро погоды, поняли — пришел еще один опасный монстр.

Странно, что в эти дни не было сделано ни одного обычного в таком случае штормового предупреждения для данного района Северной Атлантики. Может быть, специалисты по ураганам все еще не были уверены, что ураган IX выживет. Возможно, у них все еще не было достаточно полной информации, на которой обычно основывается прогноз дальнейшего развития ураганов.

Однако на рассвете 5 октября у них уже была масса информации, по крайней мере о «возможностях» нового циклона.

Ночью Змеиное Кольцо со всех сторон охватило северо-западную оконечность Кубы. Хотя центр и прошел намного западнее самой Гаваны, разрушения, произведенные в столице Кубы — где отмечалась скорость ветра 132 мили в час, — носили характер катастрофы.

За два часа ко дну в порту Гаваны пошло три четверти собравшихся там кораблей. За те же два часа еще пятнадцать шхун и маленьких прибрежных сухогрузов либо затонули, либо были выброшены на берег в Батабано. Повреждения, нанесенные строениям и урожаю только в провинции Пинар-дел-Рио, составили 12 миллионов долларов.

Но что еще существеннее для метеорологов, так это тот факт, что повышение континентального давления, охватившее воздушные массы на десятках тысяч квадратных миль, отступило перед бешенством приближающегося урагана. Начинало казаться, что ураган IX распространится не только на США, но может затем пройти на север и северо-восток примерно по тому же пути, которым шли ураганы VII и VIII.

К полудню 5 октября центр циклона располагался почти над аэропортом Майами, разрушив или сильно повредив 700 домов и отправив более 21 тысячи человек в убежище Красного Креста. К девяти часам вечера центр урагана начал перемещаться в море близ Форт-Лаудердел.

Глава вторая

Фетерстон буквально загонял работающие у него на якорной стоянке Мюррей бригады, стремясь ликвидировать крен на «Лейчестере». Пятого, чтобы ускорить дело, он нанял плавающий кран, привел к «Лейчестеру» и с его помощью принялся убирать сдвинувшийся балласт из носовых трюмов.

В конце дня задул сильный восточный ветер и за какой-то час устроил такую мясорубку на мелководной открытой стоянке, что держать вблизи судна кран или «Джозефину» стало опасно.

Хотя и пришлось прервать всякие работы до наступления темноты, Фетерстон был доволен достигнутым. Крен «Лейчестера» снизился до 36° , опасность переворота исчезла. Но Главный Спасатель стремился как можно скорее выправить корабль еще на пятнадцать или двадцать градусов, чтобы стало возможным отбуксировать его в полностью защищенные воды порта Сент-Джорджес. Если повезет и завтра погода будет получше, Фетерстон надеялся приготовиться к буксировке 7 октября.

Когда 5-го, во второй половине дня, «Лейчестер» покинула последняя рабочая бригада, Фетерстон, проводив людей на берег, сразу же отправился в Бюро погоды, чтобы узнать, как долго ветер будет дуть с востока. Здесь он в первый раз и услышал об урагане IX.

Для метеоролога на Бермудских островах этот ураган представлял чисто академический интерес, ибо Бюро погоды США прогнозировало его продвижение в северо-западном направлении, в нескольких сотнях миль от Бермуд.

Фетерстона, разумеется, встревожило известие о надвигающемся восточном шторме, но команда «Джозефины» была ему рада. Для них это означало, что можно сойти на берег — в первый раз после прибытия на Бермудские острова. Моряки были настроены как можно лучше использовать эту возможность отдыха.

Один из портовых лоцманов Сент-Джорджеса, веселый темнокожий парень, подружился кое с кем из команды «Джозефины» и предложил свою моторку как водное такси. Отмывшись, побрившись и надев свои лучшие костюмы для берега, люди собрались на ленч.

Многие были навеселе. Целый час они беспечно веселились. «Соммерс Инн», гостиница в Сент-Джорджесе, ресторан «Белая Лошадь» и с полдюжины других привлекательных для моряка мест вскоре уже знали, что на них будет совершен набег пришельцев с холодного и туманного северного острова. Большинство мужчин, жителей Ньюфаундленда, привыкает к доброму красному рому сразу же, как их отнимут от материнской груди. Для них оказаться в стране, где ром течет как вода, равносильно визиту в рай.

— У нас был один старик, — вспоминал Ватчер, — который ушел в море с рыбаками в семь лет, а когда ему стукнуло шестьдесят, он появился на «Джозефине». Бедняге за все эти годы не удавалось вволю попить рома. Едва мы сошли на берег, к нему подошел местный парнишка и за пятьдесят центов предложил бутылку рома с патокой — целую кварту. Старик Вильям посмотрел на бутылку, потом глянул на меня, и его взор затуманился. Это было слишком роскошно, чтобы походить на правду. Он заплатил полдоллара, выпил бутылку, не сходя с места, и только тогда поверил, что все это не сон.

Я ушел из «Белой Лошади» и вернулся на судно через несколько часов. Вильям нашел где-то тачку и набил ее, буквально доверху, бутылками красного рома. Старина Вильям таскался с ней по докам, распевая во все горло. Увидев меня, он закашлялся.

— Стой, где стоишь, спарки, — завопил он, — пока я не отнесу это в лодку! Еще две загрузки, и мы можем уплыть куда захотим, можем даже никогда больше не выходить в море!

Не все моряки были столь целенаправленны, как старый Вильям. Двое из них — ирландец и выходец с Южного берега — решили заняться любимым ирландским времяпрепровождением, стали шататься из пивной в пивную. Потом они так расшумелись на одной темной улице, что их задержал цветной полисмен.

— Джентльмены, мы, на Бермудах, очень гостеприимный народ, — вежливо объяснял он. — Мы не возражаем, если вы даже захотите убить друг друга. Но я должен вам напомнить, что вы поступите противозаконно, если убьете кого-либо из местного населения.

Не были забыты и женщины. Не мужское дело припоминать в обществе любовные похождения своих друзей, но невозможно не упомянуть одного случая. Случая, который наилучшим образом

подтверждает поистине легендарную удаль, приписываемую всем истинным ньюфаундленцам.

Посидев часок с приятелями за выпивкой, один из младших членов команды решил, что в этот вечер он уже потратил кучу времени впустую. Затем видели, как он выходил из гостиницы «Соммерс Инн» в сопровождении стайки из семи слегка покачивающихся женщин, каждая из которых могла бы «съесть» парня не разжевывая.

Но когда рано утром подали моторку для возвращения на «Джозефину», этот парень вернулся в док, неся на плече «ночную бабочку» весом в двести фунтов. Когда его спросили, что он собирается делать со своим ценным грузом, парень весело ответил: «Слушай, друг, ежели капитан взял на борт кобеля, то он не станет возражать, если я принесу суку».

Это была действительно чудесная ночь. Зато следующий день был не так хорош.

Вскоре после того как утром 6 октября группа заключенных приступила к работе, они начали проявлять признаки неповиновения. Когда их спросили о причинах, один из них объяснил, что они «чувствуют запах смерти» в межпалубном пространстве трюма № 4. Один из помощников капитана спустился вниз проверить, что означают эти слова. И подтвердил, что там действительно стоит отвратительное зловоние. Заключенные пришли к выводу, что запах идет от трупа, — может быть, одного из пропавших членов экипажа «Лейчестера». Немного поразмыслив, они отказались продолжать работу.

Это оставило Фетерстону только один выход. Недолго думая, он заставил команду «Джозефины» взять лопаты и врезаться в оставшуюся массу балласта, войдя в обжигающе горячие, зловонные трюмы «Лейчестера». Парни из команды, кому этой ночью удалось вознестись на небеса блаженства, теперь были убеждены, что попали в ад.

После обеда крен судна был снижен до 26°. Фетерстон считал, что еще одна ночь работы — и судно будет готово к буксировке в Сент-Джорджес. Наобум он решил, что начнет буксировку в полдень 7 октября.

Его планы не сбылись. В конце дня задул сильный юго-западный ветер, и при условии сильного волнения это сделало невозможным

находиться рядом с «Лейчестером» и судну и крану. Главный Спасатель с неохотой прекратил на ночь все работы.

После того как ураган IX направился на северо-восток, 5 октября он обрушился на море. Все суда, плавающие в опасном районе, были оповещены, и Змеиному Кольцу не оставалось ничего другого, как нападать на сами волны. К вечеру 6 октября он прошел почти 500 миль вдоль предсказываемого метеорологами курса, и вроде бы опасность, угрожавшая Бермудским островам, исчезла. Прогноз, данный в полночь на 6 октября, указывал, что центр урагана должен пройти в 200 милях восточнее Бермуд вскоре после полудня 7-го. На Бермуды не было дано никакого штормового предупреждения. Никаких специальных мер предосторожностей не предпринималось даже на крупной базе США в Сент-Джорджесе.

Утро 7 октября выдалось ясным, с умеренным юго-западным ветром, разгоняющим легкую волну на якорной стоянке в Мюррее. Погода не помешала работам на «Лейчестере».

Незадолго до полудня лопата одного моряка из копавших в трюме № 4 погрузилась во что-то мягкое. Прошло еще несколько ужасных минут, пока раскопки не обнаружили труп давно сдохшей собаки. Все поняли, что это известная шутка, подстроенная береговой бригадой в Тилбери при загрузке балласта. Собака с некоторым запозданием была предана водной могиле. Работы продолжались до звонка на обед.

День был влажный и жаркий. После ленча Ватчер лег на койку и приготовился вздремнуть. Он еще не спал, когда дверь каюты открылась и один из помощников просунул голову в дверь.

— Ты спишь, спарки? Там сигнальщик что-то передает со станции. По мне, слишком быстро — не могу понять. Но пару раз нас вызывали.

Ватчер неохотно поднялся.

— Ладно, — сказал он, — выйду на связь и вызову их.

Он сел в крутящееся кресло перед панелью рации, включил передатчик и приемник и настроился на волну 2182 килогерц — стандартную частоту голосовых сообщений, затем он взял микрофон.

«ФАУНДЕЙШЕН ДЖОЗЕФИНА» ВЫЗЫВАЕТ
БЕРМУДСКОЕ РАДИО, «ФАУНДЕЙШЕН ДЖОЗЕФИНА»

ВЫЗЫВАЕТ БЕРМУДСКОЕ РАДИО! У ВАС ЕСТЬ СООБЩЕНИЕ ДЛЯ МЕНЯ? КОНЕЦ».

В громкоговорителе раздался вой и свист помех из эфира, потом на них наложился решительный голос англичанина:

«ФАУНДЕЙШЕН ДЖОЗЕФИНА», ГОВОРИТ БЕРМУДСКОЕ РАДИО! ПЕРЕЙДИТЕ НА ВТОРОЙ ДИАПАЗОН».

Ватчер переключился на второй диапазон — 2134 килочерца — и потянул к себе журнал, приготовившись записывать радиограмму.

«ФАУНДЕЙШЕН ДЖОЗЕФИНА», ЭТО БЕРМУДСКОЕ РАДИО. У НАС СПЕЦИАЛЬНАЯ СВОДКА ПОГОДЫ. СООБЩАЕТСЯ, ЧТО УРАГАН ИЗ ВЕСТ-ИНДИИ ВСТРЕЧЕН В 10.00 ПО СРЕДНЕАТЛАНТИЧЕСКОМУ ВРЕМЕНИ В ТРЕХСТАХ МИЛЯХ К ЮГО-ВОСТОКУ ОТ МЫСА ГАТТЕРАС. ОН ДВИЖЕТСЯ К СЕВЕРО-ВОСТОКУ СО СКОРОСТЬЮ ВОСЕМНАДЦАТЬ УЗЛОВ. УРАГАННЫЕ ВЕТРЫ ОХВАТЫВАЮТ ПЛОЩАДЬ НА ВОСЕМЬДЕСЯТ МИЛЬ, ШТОРМОВЫЕ ВЕТРЫ НА СТО МИЛЬ ОТ ЦЕНТРА. СИЛЬНЫЕ ЮЖНЫЕ ДО СЕВЕРО-ЗАПАДНЫХ ВЕТРЫ ОЖИДАЮТ В РАЙОНЕ БЕРМУД ПОСЛЕ ПОЛУДНЯ И ВЕЧЕРОМ».

За этим последовала пауза и менее официальное предложение:

«ВАМ БЫ ЛУЧШЕ ПОСТАВИТЬ ЕЩЕ ОДИН ЯКОРЬ НА ЭТОМ ЧУДИЩЕ, КОТОРОЕ ВЫ ПРИВОЛОКЛИ. НЕ СТОИТ ВЫВОДИТЬ ЕГО ОБРАТНО В МОРЕ. КОНЕЦ».

Ватчер ответил:

«РАДИО БЕРМУД — «ДЖОЗЕФИНА». СПАСИБО ЗА СОВЕТ. МЫ ПРИВЯЖЕМ ЕГО ЗА ВАШУ РАДИОМАЧТУ. КОНЕЦ, ДО СВЯЗИ».

Коули прочитал это сообщение без видимого интереса.

— Велли, — приказал он первому помощнику, — проверь якоря на «Лейчестере» и удвой их крепление, если тебе покажется, что это необходимо. Похоже, позже нам придется повозиться. И пошли кого-нибудь отправить эту метеосводку Фетерстону, ладно?

Фетерстон получил сообщение через несколько минут. Осторожно пройдясь по палубе «Лейчестера», которая теперь была наклонена всего на 20° и даже меньше, он перепрыгнул через фальшборт «Джозефины» и направился на мостик буксира. Подойдя прямо к барометру, он постучал по стеклу и долго смотрел на стрелку. За прошедшие шесть часов она сдвинулась вниз на две десятых дюйма, предупреждение, которое нельзя было игнорировать.

Коули вошел в штурманскую рубку со словами:

— Вы заметили, что давление сильно упало? Это не очень хорошо. Полагаю, будет даже хуже, чем обещают метеорологи.

Фетерстон долго смотрел в окно штурманской рубки на западную часть неба, которое уже затуманивалось, следил, как по нему высоко расплываются полосы белых облаков. Отдаленный прибой тяжело ударял о выступающие коралловые рифы. Затем взгляд его скользнул по окошку анемометра, показывающего, что юго-западный ветер достиг 25 миль в час.

— Может вообще быть намного хуже того, что можно ожидать, — резко парировал он. — На всякий случай стоит задрать все люки.

Через пятнадцать минут кран отошел от борта «Лейчестера». Его буксировало дизельное вспомогательное судно, нанятое Фетерстоном два дня назад. Бригада рабочих, в том числе и группа заключенных, которых убедили вернуться после эпизода с дохлой собакой, продолжала перегружать в трюмах балласт на правую сторону. Все ждали, когда судно придет за ними и отвезет в Сент-Джорджес.

Нескольких человек из команды «Джозефины» поставили крепить якорь «Лейчестера» к военному бую. Сначала его закрепили цепью «Лейчестера» к кольцу на бую. Теперь же эту цепь дублировали двухдюймовым стальным тросом.

Остальные моряки «Джозефины» занимались дополнительным креплением «Лейчестера» к буксиру. К тому времени, когда работы закончились, оба корабля оказались буквально оплетены системой тросов и восьмидюймовых манильских канатов. Когда все работы

закончили, команду полностью перевели на заdraивание люков «Джозефины», чтобы не допустить в трюмы воду при сильном волнении.

На борту «Лейчестера» команда спасателей решала те же задачи — ставили доски и крышки на все открытые люки трюмов и закрывали иллюминаторы и двери.

Глава третья

Немного позже, в 14.00, в обычный тренировочный полет до Тампы — во Флориде — вылетели четыре патрульных бомбардировщика. Огромный самолет прогрохотал в нескольких сотнях ярдов над «Лейчестером» и опекающим его буксиром.

Спустя двадцать минут после этого руководитель полета вызвал свою базу на Бермудах. Его сообщение вызвало вспышку бешеной активности у метеорологов базы. В результате этого переполоха на радио Бермудов поступила телефонограмма, и в 14.52 станция передала ее ключом и по голосовой связи.

Ватчер, которому Коули дал распоряжение непрерывно слушать эфир, едва не оглох, когда через громкоговоритель пошел международный код на частоте 500 килогерц:

«БЕРМУДСКОЕ РАДИО — ВСЕМ СТАНЦИЯМ.
ШТОРМОВОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. УРАГАН ИЗ ВЕСТ-
ИНДИИ ИЗМЕНИЛ НАПРАВЛЕНИЕ НА ВОСТОЧНОЕ,
ПРЯМО НА БЕРМУДЫ, ГДЕ ОЖИДАЕТСЯ МЕЖДУ 19.00
И 22.00 ПО СРЕДНЕАТЛАНТИЧЕСКОМУ ВРЕМЕНИ.
ПРИМИТЕ НЕМЕДЛЕННЫЕ МЕРЫ
ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ».

Если не считать капитанов нескольких кораблей, находящихся в бермудских водах, — эти люди чувствовали изменение погоды без всяких сообщений по радио, — внезапная смена курса урагана захватила островитян врасплох. Даже после штормового предупреждения многие считали, что это ложная тревога.

Для таких сомнений у них были причины. Чтобы непосредственно угрожать острову, ураган IX должен был изменить свое направление почти на 40°, и сделать это всего за час или два. Поверить, что такое случится, было просто невозможно.

Но это случилось.

— Похоже, что кто-то внезапно огляделся с высоты пятнадцати тысяч футов и увидел Бермуды на востоке — с «Лейчестером», стоящим на мюррейской стоянке. Был ли это человек или другое

существо, но оно не могло среагировать более точно. С минуту оно целилось на северо-восток. Потом заметило корабль, который не смогли потопить два предыдущих урагана, и, казалось, сразу же решило довершить их работу. — Это сказал метеоролог, ученый, хотя ученые редко дают очеловеченные объяснения природных явлений.

Патрульный самолет столкнулся с передним фронтом циклона примерно в 75 милях от острова. Хотя пилоты без труда определили, что он сменил направление, они не могли предсказать скорость, с которой он двигался. Поэтому время прихода урагана на Бермуды они обосновывали на последнем прогнозе его скорости — 18 узлов в час. Но летучее чудовище, повернув в сторону выбранной им жертвы, несло с запада со скоростью более 35 узлов — с почти неслыханной скоростью для циклонов на этой широте в Вест-Индии.

Жители острова могли и не придать серьезного значения предупреждению по радио. Но капитаны судов, стоявших в мюррейской бухте, не допустили такой ошибки. Все утро наблюдая за погодой по собственным барометрам, большинство из них, заметив падение давления на одну десятую, отдали соответствующие приказы в машинные отделения своих судов. Даже до передачи штормового предупреждения. К 15.10 все суда, кроме двух, находящихся на мюррейской якорной стоянке, либо уже тронулись в путь, либо торопливо выбирали якоря.

Якорная стоянка была не тем местом, где стоило пережить ураган. Остаться в этих закрытых, утыканных рифами водах, абсолютно не защищенных от северных, западных или юго-западных ветров, значило с риском для жизни проверять свое везение. Альтернатива этому рискованному решению — выйти в море, подальше от рифов и там маневрировать так, чтобы держать остров между кораблем и преобладающим направлением урагана.

Стоя на мостике «Лейчестера», Главный Спасатель наблюдал за крейсером, тремя эсминцами и шестью торговыми судами — все они мирно стояли на якорях всего полчаса назад, а теперь на полной скорости устремились к выходному каналу. Фетерстон успел сделать все для защиты «Лейчестера». Он не мог двигаться к гавани Сент-Джорджеса — ураган наверняка захватил бы его по дороге. Не мог и отбуксировать корабль в море, и дело отнюдь не в отсутствии времени для маневра. Просто у него было мало шансов выдержать ураган. Все,

что он мог сделать, — стоять там, где стоит, как говорят ньюфаундлендцы. И довериться двойному креплению к трем десятитонным бетонным якорям военного буя.

Но были и иные возможности. Судно могло, если так решат Фетерстон с Коули, довериться «Джозефине».

В 15.20 катер отошел от «Лейчестера», преодолевая все нараставшую волну, Фетерстон причалил к «Джозефине» и переговорил с Коули.

— Выбор за тобой, Джон, — сказал он. — «Джозефина» — твое судно, и я не могу тебе приказать, когда на карту ставится его безопасность. Если ты думаешь, что тебе следует выйти в море, я тебя поддержу. Но если полагаешь, что стоит рискнуть и остаться рядом с «Лейчестером», я и тут тебя поддержу. Откровенно говоря, мне не хочется, чтобы ты ушел. Я чувствую, тогда мы потеряем этот корабль. Твои машины смогут удержать корабль, его не выкинет на берег. Если же мы оставим его, он сорвется с якорей и выскочит на рифы. Тогда ему конец. Но если ты останешься и случится то же самое, возможно, придет конец и «Джози». Но это должен быть уж слишком чудовищный ураган. Сдвинуть с места оба корабля, да с этими бетонными якорями и вашими тридцатью двумя сотнями лошадиных сил, которые противостоят ветру и волнам, мне кажется — это слишком.

Коули не колебался. Он уже все обдумал и решил, что не бросит «Лейчестер», даже учитывая, что это не его корабль, что он не находится на попечении команды спасателей после того, как выполнен контракт по Открытой форме Ллойда.

— Мы выдержим, кэп, — сказал он Фетерстону. — Справимся.

Когда Фетерстон снова поднялся на палубу «Лейчестера», катер здорово снесло к корме. Он выглядел так, словно совершил трудный переход, его «капитан» и «инженер» были заняты вычерпыванием и откачкой воды, пока пятеро из команды «Джози» стояли с баграми, не давая ему разбить фальшборт о корпус буксира.

За последние полчаса волны и ветер разбушевались настолько, что достигли силы настоящего шторма. Валы, опередившие ураган, разбивались о барьерные рифы с оглушительным ревом, который можно было слышать за семь миль, в Сент-Джорджесе. Они ударили с

такой силой, что брызги взлетали в потемневшее небо на пятьдесят футов.

На западе небо приобрело жутковатый черный цвет, окольцевавший всю полосу урагана. Давление воздуха стремительно падало, оно стало почти осязательным без всяких механических приборов — любой человек имеет такой барометр — органы, регистрирующие снижение давления, чувствительность которых обостряется под воздействием страха. Штормовые облака неслись уже почти над самыми верхушками мачт. Через мутные перистые облака слегка пробивался серый свет.

Люди из местных, работавшие на борту «Лейчестера», шумно требовали немедленно доставить их на берег. Всю жизнь они имели дело с ураганами и хорошо представляли себе, какая опасность грозит «Лейчестеру», когда ударит Большой Ветер. Фетерстон готов был убрать с корабля и их, и часть таможенников. Он не хотел без особой нужды рисковать чьей-либо жизнью. Но пока он не знал, что безопаснее: оставаться на борту или рискнуть в шторм двигаться по якорной стоянке.

Он уже пришел к выводу, что отходить слишком рискованно, особенно когда ветер вдруг приутих. Рабочие продолжали яростно требовать отправки на берег, их поддерживали, хотя и более сдержанно, таможенники. Впрочем, таможенники не доверяли лодочнику, не желая плыть по разбушевавшимся волнам. Лодочник и не настаивал, ему доводилось плавать лишь в порту, он никогда до того не встречался с большой волной в открытом море.

Терзаемые страхом и нерешительностью — то ли оставаться, то ли плыть по большой волне, — пассажиры, всего их было двадцать пять человек, зря тратили на споры драгоценные минуты. Временное затишье не могло длиться долго, после него должен разразиться ураган.

Фетерстон решил поторопиться.

— Я хочу отправить их! — крикнул он, обращаясь к Коули, стоявшему на мостике. — Если успею, я попытаюсь вернуться к вам.

Коули махнул рукой в знак согласия, но Фетерстон уже прыгнул на борт катера. Вскоре он уже поворачивал в подветренную сторону, направляясь к суше.

Едва катер вышел из-под защиты «Лейчестера» на настоящую штормовую волну, Фетерстон занял место возле рулевого, командуя, когда направлять лодку вниз, когда взбираться на волну и как проходить большие волны.

Еще до того, как они прошли первую милю, ветер вновь начал крепчать. Став северо-западным, он подул в направлении берега. Вдоль краев подводных скал вскипал белый гребень прибоя.

Фетерстон подвел катер почти вплотную к краю прибоя.

— Наши шансы были невелики, — вспоминал Фетерстон. — Три к пяти, что катер затопит в любой момент. Учитывая все обстоятельства, нам оставалось одно: направить его на буруны в надежде, что он продержится, пока волны не выбросят его на берег. Таким образом мы спасали пассажиров. Если бы я держал катер вдали от берега и он затонул, в живых остались бы немногие.

Все пассажиры сгрудились на носу, и когда катер подошел достаточно близко к берегу, откуда был слышен шум прибоя, похожий на удары по адским барабанам, они не выглядели счастливыми. Каждая вторая или третья волна накатывала на катер, и люди насквозь промокли.

Небольшой катер предназначался только для работ в самой гавани, но никак не в открытом море. Он нес на борту некую имитацию трубы над дизелем, и каждый раз, когда нас накрывало волной, часть воды попадала вниз, на двигатель. Слава Богу, что это был дизель. Бензиновый двигатель заглох бы после первой волны. Дизель продолжал работать, хотя временами и чихал, внушая опасения, доберемся ли до линии прибоя.

На Сахарной Голове собралось несколько лоцманов — они вышли, полагаю, посмотреть, что же мы собираемся делать с «Лейчестером». Я видел, что они машут руками, пытаюсь убедить нас рискнуть и выброситься вместе с катером на берег. Я был готов к такому варианту, но не раньше чем очень припечет, и внимательно разглядывал береговую линию, отыскивая пляж или полоску гальки. Мне вспомнилась маленькая бухточка около залива Тобако, где имелось подходящее убежище. Я сообразил, что если удастся добраться туда, то мы сможем вполне безопасно сесть на мель.

Мыс Санта-Катарина лежал прямо за заливом Тобако, и, когда мы оказались напротив залива, я подумал — вот это место. Катер был

наполовину залит водой, но все усердно вычерпывали ее, так что можно было надеяться: еще пару сотен ярдов он продержится. Что и требовалось доказать. Я держался твердо и был уверен, что мне удастся обогнуть мыс и подойти к берегу с подветренной стороны. Полчаса спустя мы были в Сент-Джорджесе. К этому времени вода в катере лишь на три дюйма не доходила до бортов, все пассажиры сидели по пояс в персональной ванне.

Вопрос о том, чтобы Фетерстон попробовал вернуться на борт «Лейчестера», даже не возникал. Ветер уже достиг десяти баллов. Сопровождаемый проливным дождем, он превратил весь архипелаг в кипящее месиво из пены и молочно-белых волн. Главный Спасатель был вынужден остаться на берегу.

На борту стоявших на якорю кораблей дела шли неплохо. «Лейчестер» стоял носом по ветру и не сдвинулся с места. Крепление между кораблями испытывало большую нагрузку, но держалось хорошо. Коули и его команда сделали вывод, что все пока нормально и осложнений не предвидится. Они почти уверились, что корабли выдержат шторм. Кое-кто из моряков даже спустился вниз, чтобы вымыться и побриться, готовясь вечером, когда пройдет ураган, повеселиться на берегу.

Приборы на военно-воздушной базе зарегистрировали силу ветра в 80 миль в час, а барометр показывал, что «око» урагана прошло чуть ли не над самым островом. Поскольку ветры в передних квадрантах любого циклона обычно сильнее, чем в задних, все считали что ураган IX уже проявил себя в полную силу.

В 18.30 направление ветра переменялось на юго-восточное и он начал стихать. К 18.45 над Бермудами стало спокойно. Черные штормовые облака утончились, над головой появились полосы голубого неба. Снова был виден остров.

Напряжение у всех спало. На улицах появились люди, до того искавшие укрытия в подвалах или надежных зданиях. Те, кто сначала отнесся к урагану IX серьезно, были теперь довольны собой и своей предусмотрительностью. Казалось, что самое худшее позади.

Глава четвертая

Вернувшись в отель «Сент-Джорджес», Фетерстон заказал ужин и, ожидая, пока его подадут, присоединился к собравшимся у бара. Он наконец-то расслабился и пребывал в благодушнейшем настроении.

Несколько минут спустя раздался какой-то странный звук, напоминавший глухой стон, стон настолько тихий, что, похоже, никто, кроме Фетерстона, его не расслышал. Фетерстон же насторожился. Он поспешил к двери и, открыв ее, выглянул на улицу. Взглянул на небо.

Он увидел немного, но вполне достаточно. Вдали, на западе, все потемнело. Потемнело не потому, что внезапно исчезло солнце — свет застилала черная громада, черная базальтовая скала. Казалось, горная порода внезапно расплавилась и расплескалась по морю, разлетелась над ним, точно сор, подхваченный порывом ветра с корабельной палубы.

По улице, словно преследуя людей, бросившихся в укрытия, скользила тень — надвигалась катастрофа. Фетерстон закричал, предупреждая обитателей отеля о грозящей им опасности. Персонал тотчас же бросился закрывать штормовые ставни и запирает двери. Постояльцы же столпились в главном вестибюле, куда вскоре принесли штормовые фонари.

Стон сделался громче — теперь это был пронзительный звук, бьющий по нервам. Мир потемнел, и мерцание фонарей в приближающемся Змеином Кольце лишь усиливало ощущение ужаса.

Фетерстон и служащие отеля знали, что происходит. Постояльцы же, в большинстве своем, — нет. В «Сент-Джорджесе» было много туристов с материка, и некоторые из них забавлялись, глядя на происходящее. Суэта персонала и все приготовления представлялись им забавной игрой.

На борту «Джозефины» никто не веселился. Люди как зачарованные смотрели на приближающееся Змеиное Кольцо — все понимали, что это, возможно, последние минуты их жизни.

Паники, однако, не было. Команда спасателя действовала так же, как солдаты-пехотинцы в последние минуты — перед тем, как попасть под ураганный огонь барражирующих вражеских самолетов.

Фредди Сквайр и Велли Мяс расхаживали по палубам, в последний раз проверяя, все ли люки надежно задраены. К ним присоединился Коули, лично проверивший крепления якорей. Но люди знали: кольцо расширяется и охватывает все пространство вокруг. Они знали, что находятся в плену тьмы, пролившейся на них, точно теплая патока.

В 19.00 на Бермуды обрушилась вторая волна урагана. В течение трех минут ветер набрал ужасающую скорость — 122 мили в час. Десять минут спустя вышли из строя все анемометры на острове.

Ливень начался — хотя вряд ли мы задумывались, когда произносили слово «ливень». Он несся параллельно земле, несся, уничтожая всю растительность, словно кто-то палил по побережью из гигантского дробовика. Каждая капля оставляла на теле глубокую отметину, заметную и через неделю после урагана.

В вестибюле отеля «Сент-Джорджес» электрические лампочки вспыхнули — и тут же погасли. Аварийные же фонари слабо мерцали. Отель содрогался словно агонизирующий. И все громче завывал ураган — человеческое ухо уже не воспринимало этот рев; казалось, люди, собравшиеся в холле, внезапно оглохли.

Тем, кто пережил хватку Змеиного Кольца, казалось в этот вечер, 7 октября, что смерть неизбежна.

Времени не существовало, прожитые минуты не имели ничего общего с движением стрелок на часах. Тем не менее, судя по ним, прошло три часа, прежде чем некоторые из постояльцев отеля поняли, что они снова обрели слух.

И вновь зазвучали голоса, которые до этого были не слышны. Люди начали смеяться, а некоторые заплакали. Стены отеля все еще содрогались, но эти содрогания уже не казались предсмертной агонией.

И тут послышались оглушительные удары — стук в забаррикадированную дверь.

— Это даже меня заставило вздрогнуть, — вспоминал Фетерстон. — Мы знали наверняка, что на улицах нет ни одной живой души. С минуту никто не двигался. Потом управляющий пересек холл, отодвинул засовы и чуть приоткрыл дверь. Незнакомец в черном водонепроницаемом костюме, блестящий, словно угорь, только что выловленный из океана, скользнул в дверь и с помощью управляющего

вновь запер ее на все засовы. Незнакомец вышел на середину холла. Когда он снял зюйдвестку, я в свете фонарей сразу же узнал Рея Сквайра.

Глава пятая

Перед тем как «глаз» урагана начал проходить над Бермудами, циклон дул с юго-востока. После прохождения «глаза» яростные ветры, вновь обрушившиеся на остров, дули уже с северо-запада.

Когда ветер поутих, «Лейчестер» и «Джозефина» стояли нос к носу, «нацелившись» на юго-восток. Когда же вновь задул ужасный ветер, стало ясно, что идет вторая волна урагана, обрушившаяся на оба судна с кормы.

При обычном шторме суда бы ходили полукругом, огибая военный буй и все время подставляя ветру свои носы. Но этот шторм не был обычным.

— Обрушившийся на нас дьявольский вихрь, — вспоминал Джон Коули, — был подобен удару ледокола в корму. Мы не могли ходить полукругом. Ветер гнал нас к военному бую.

Я находился в рулевой рубке «Джози» и видел этот буй — стальной барабан около двадцати футов в длину и, может быть, десять в диаметре, он проскользнул слева от «Лейчестера» и прошел между ним и «Джозефиной». Я мог только догадываться, что бы произошло, если бы он вклинился между нашим носом и «Лейчестером». Уставившись на буй, я так заинтересовался этим зрелищем, что даже рта не открыл. Но слова тут были ни к чему.

Буй прошел между судами с толчком, который едва не сбил меня с ног. К тому времени, когда я, за что-то ухватившись, снова посмотрел в ту сторону, буй уже исчез из вида.

Видимость упала до нуля не из-за дождя — это океан обрушился на нас. Ураган поднял в воздух тонны воды; вода эта превратилась в соленую грязь, забивавшую рот, нос, легкие. И казалось, что море и небо слились воедино, нельзя было понять, в водной или воздушной стихии мы пребываем.

Мы были словно в подводной лодке — вот и все, что можно сказать о происходившем вокруг нас. Мы ничего не видели, к тому же рев шторма заглушал все другие звуки. Казалось, что мы смотрим немое кино. Коули, братья Сквайр и еще трое или четверо парней — мы собрались в рулевой рубке. Мы видели, как шевелятся наши губы,

но едва ли смогли бы что-то услышать, если бы не орали друг другу в ухо.



Нам не нужны были ни глаза, ни уши, чтобы понять, что натворил буй. Он вклинился между нашими судами — и так нас тащило. Нам потом говорили, что ветер, видимо, достигал скорости более 140 миль в час — а такой ветер может хорошо разогнать судно!

Но самое скверное было то, что буй затянул якорную цепь прямо под днище «Лейчестера», так что судно не могло развернуться и стать носом по ветру. Ветер дул в борт «Лейчестера», и даже тридцать тонн бетонных якорей не могли бы удержать судно более или менее продолжительное время.

Что-то нужно было предпринять. Я решил, что единственный выход — ослабить наши канаты, чтобы освободиться от буя и позволить «Лейчестеру» повернуться носом к ветру. Снял трубку и отдал в машинное отделение приказ: «Приготовьтесь!»; теперь Велли и двоим матросам предстояло выйти на палубу и заняться канатами.

Они ползли на четвереньках, ползли, задыхаясь от ураганного ветра. Ветер был так силен, что с трудом удавалось вздохнуть, а когда наконец удавалось, становилось еще хуже, потому что вдыхали мы вовсе не воздух, а какую-то соленую жижу, своего рода суп. Они ползли

Велли кое-как добрался до правого борта и сразу понял, что с канатами ничего сделать не удастся — разве что обрубить их. Натяжение было так велико, что ослабить их мы не смогли бы.

Наше носовое крепление состояло из двойного буксировочного троса толщиной в дюйм с четвертью — он использовался на лебедке старого доброго «Фаундейшен Франклина» и был достаточно крепок,

чтобы в зимний шторм выдержать довольно крупное судно. Трос обмотан вокруг битенгов, или «голов негров», массивных чугунных отливок, прикрученных болтами к корпусу корабля.

Велли видел только на пять-шесть футов перед собой — такой плотной массой было то, что летало в воздухе. Он немного полежал у борта, соображая, что делать дальше. И вдруг заметил, что битенги начали клониться один к другому. Он сначала не поверил своим глазам, но когда глянул вдоль троса, где он проходил через фальшборт, то увидел, что роульс — такая металлическая литая штуковина толщиной в два дюйма — разлетелся на части и трос разрезает фальшборт.

Велли пришлось вертеться ужом, чтобы повернуть обратно. К тому времени когда он вернулся в рубку, этот трос разрезал тридцать футов полудюймовой стальной пластины с той же легкостью, как открывают банку сардин. Потом срезало передние битенги. Мы не слышали, как это происходило, но корабль заметно вздрогнул, и мы поняли, в чем дело.

После того как оторвалось носовое крепление, все происходило очень быстро. Стальные тросы и восьмидюймовые канаты на нашем правом борту рвались, точно нитки, и вскоре остался один только десятидюймовый канат на корме. Кто-то выполз на палубу, пытаясь обрубить его топором, но еще до того, как ему это удалось, нас развернуло на триста шестьдесят градусов и мы, ударившись левым бортом прямо в нос «Лейчестера», смяли с полдюжины листов обшивки на «Джози» и оставили ужасную вмятину на носу «Лейчестера».

Но десятидюймовый канат все же был обрублен, и мы освободились. Я позвонил в машинное отделение и приказал дать полную скорость. Мы знали, что у нас только один выход — повернуть «Джози» носом против ветра и держаться так во что бы то ни стало. Места для такого маневра маловато: с трех сторон нас окружали коралловые рифы.

«Джози» имела мощность тридцать две сотни лошадиных сил — больше, чем у многих океанских лайнеров. Но даже с обеими машинами, работающими на полных оборотах, мы не могли идти против ветра! Корабль этого просто не мог. Нас продолжало сносить в сторону, и один Бог знает, куда нас несло.

У руля стоял Дэв Кларк — лучший из рулевых, какие только бывают, — и он делал все от него зависящее. Однако положение наше все ухудшалось, поэтому я послал Велли опустить якорь — у нас остался только один левый якорь, второй мы потеряли, когда спасали «Орион». Велли снова пришлось ползти по палубе. Но он справился — выбил тормоз и отпустил смычки цепи. Мы почувствовали слабый толчок — цепь разъединилась, точно была сделана из глины.

Прошло всего двадцать пять минут с тех пор, как ветер впервые обрушился на нас, но мне казалось, что прошли сутки. Когда якорная цепь лопнула и мы поняли, что нам крупно не повезло, каждая минута стала казаться годом. Ветер свирепствовал по-прежнему. Снова и снова его ужасные порывы обрушивались на корму, и мы ложились на борт и скользили по волнам — так катится по мостовой пустая бутылка, которую поддал ногой пьянчуга.

Неважно обстояли дела и в трюме. «Джози» получила множество повреждений, когда ударилась о «Лейчестер», и теперь помпы работали на полную мощность — мы старались откачать воду. Бог знает, что думали Гилмор и его компания о происходящем на палубе. Если среди них был кто-нибудь шибко верующий, им пришлось очень напрягаться, чтобы услышать его молитвы.

Фредди — пес капитана — находился с нами в рулевой рубке, и мне стало жаль его — он был слишком стар для таких приключений. Он хотел только одного — улечься где-нибудь в укромном уголке. Стоило ему где-нибудь примоститься, как кто-нибудь обязательно падал на него — или же волна накрывала судно так, что не было бедняге Фредди покоя.

К этому моменту мы все уже надели спасательные жилеты и стояли, держась за что могли, в ожидании последнего толчка. Это должно было случиться, и никто на свете уже не мог предотвратить неизбежное.

Коули приказал Ватчеру передать SOS, хотя какой в этом был толк, я не мог понять. Но Ватчеру не повезло с рацией. Антенны снесло ветром, и, как мы узнали потом, снесло даже стальные башни на острове, так что мы никак не могли связаться с берегом.

Ветер то и дело менял направление, поэтому команда не знала, куда нас отнесло. Не исключалось, что нас пронесло бы через входной канал, но скорее всего судно оказалось бы среди рифов.

Корабль бился, словно птица в мешке, бился целых двадцать семь минут. Но тут раздался ужасающий грохот, и старенькое судно опрокинулось набок. Затем снова выпрямилось, и тут уже удары посыпались один за другим. Мы то и дело зарывались носом в очередную волну, так что устоять на ногах было совершенно невозможно.

Коули схватил телефонную трубку и попытался связаться с машинным отделением.

К счастью, на том конце провода до Коули пытался дозвониться Чандлер. Они орали друг на друга несколько секунд, потом Коули повернулся к команде и крикнул, что судно быстро заполняется водой.

Ребята из машинного отделения бежали по лестнице наверх, едва опережая поднимающуюся воду. Некоторые из них оказались недостаточно проворны. Гилмор находился уже по колено в воде, когда добрался до верхней ступеньки. Через три минуты после удара «Джози» оказалась «мертвым» судном — ни энергии, ни света, ничего.

Когда «Джози» получила удар, Рей Сквайр и Бак Дассильва находились внизу, в аварийном люке, — проверяли, не пострадало ли высыпавшееся из ящиков снаряжение. Свет погас, и они оказались в кромешной темноте в тонущем корабле. Вместо того чтобы поскорее выбраться на палубу, они стали бродить по трюмам, на ощупь закрывая водонепроницаемые двери.

«Джози» все еще держалась. Но каждая новая волна гнала нас на очередной риф, и «Джози» со страшным грохотом садилась на него.

Кое-кто из команды пытался спуститься в каюты, чтобы спасти личные вещи, но к этому времени большая часть кают уже была затоплена. Ватчер зашел в свою каюту, тоже почти затопленную водой, так как «Джози» накренилась на борт градусов на тридцать. Ватчер с трудом отыскал там брезент с большой кошкой. И человек, и животное были слишком слабы. И все же Ватчер понес кошку и брезент в салон.

Потом и салон стал заполняться водой, так что все столпились в рулевой рубке, где Коули и Велли гадали, есть ли шансы спустить спасательную лодку. Четверо моряков пытались открыть дверь, ведущую на шлюпочную палубу, и едва удержали ее, дверь чуть не сорвало с петель, когда ее открыли. Коули с Фредди Сквайром вышли посмотреть — можно ли что-нибудь сделать?

Между ними оказалась лодка правого борта, которую можно было освободить, обрезав крепление, но ее не удалось спустить на воду. Вихрь подхватил лодку, поднял над палубой — и она улетела в ночь. После этого нечего было делать и с лодкой левого борта.

Крен не увеличивался, и все решили, что судно зацепилось за край рифа. Возникла тревога, что «Джози», возможно, засела на одном из наружных рифов и в любую минуту могла соскользнуть на более глубокое место. Если бы это случилось, судно бы камнем пошло ко дну.

Уже наступила ночь, но темнее, чем раньше, стать уже не могло. Воздух не казался черным, он и был черным. Черным и густым, его можно было резать на ломти и сделать себе состояние, продавая как траурный креп в похоронных конторах. Ураган все еще не стихал. Но люди не знали, радоваться или переживать по этому поводу. Было не ясно, где находится судно и есть ли у него шанс выбраться. Если бы ураган наконец утихомирился, то «Джози» могла бы соскользнуть на глубокую воду и пойти ко дну. Ни один человек, даже со спасательным жилетом, не смог бы продержаться на таких волнах более десяти секунд.

«Джози» получила удар в 19.45, но почти до 22.00 ураган не стихал.

— Как только мы смогли, — рассказывал Велли, — мы открыли дверь в правое крыло мостика и, вытащив оттуда все наши ракеты, начали их запускать. Получился роскошный фейерверк. Жаль только, никто его не видел. Брызги и дождь все еще шли сплошной пеленой, так что мы не увидели бы и маяк на мысе Рейс, находишь он даже в пятидесяти футах от нас.

Когда ветер начал стихать, Коули подумал, что нам следует попытаться спустить еще одну лодку, но левая лодка теперь находилась слишком высоко, и мы не могли добраться до нее — возможно, оно было и к лучшему. Ватчер получил задание освободить «плавсредство». Несколько человек попытались подхватить и удержать его, но тут оно вдруг взлетело на воздух. Больше его никто не видел.

Ватчер смотрел, как его уносит. Позднее он признался мне: «Боже мой, если бы и меня унесло ветром, я бы никогда уже не вышел в море!» Возразить было нечего.

Бак Дассильва бродил по правому борту с багром и непрерывно тыкал им в пену за бортом корабля. При этом он орал во всю глотку: «Не достаю... Не достаю... Никак не достану!»

И вдруг он заревел не хуже урагана. Ветер к тому времени начал слабеть, морские воды, витавшие в воздухе, стали опадать туда, где им и надлежало находиться, так что видимость улучшилась. Некоторые из нас подошли к Баку и увидели то, что видел он: справа от нас что-то поблескивало. «Боже мой, похоже, это земля», — сказал Бак. Так оно и было.

Часом позже небо очистилось, ветер установился такой, что можно было спустить и рыбацкую лодку. Стояла ночь, которую принято называть «роскошной тропической ночью». Можно было подумать, что все происшедшее было каким-то кошмаром. Совсем рядом с нами находился небольшой островок. Мы перебросили на него сходни и сошли на берег, даже не замочив ног, словно с лайнера «Рэндоу» в Саутгемптоне.

Островок соединялся с основным островом узким перешейком, и кто-то из нас узнал это место. Мы пристали к берегу у мыса Ферри-Пойнт на южной стороне бухты Слоновой Кости, не далее чем в полумиле от того места, где пришвартовывались «Джози» и «Лейчестер»! В общем, мы поняли, где находимся, но «Лейчестера» видно не было.

Еще до того, как ураган совсем утих, Коули послал Рея на берег, чтобы тот отправился в «Сент-Джорджес» и сообщил Фетерстону о том, что произошло. Затем он отправил команду устраиваться в пустующем укреплении на островке. Потом мы извлекли одеяла и матрасы из развалин и перетащили на берег беспопытное спиртное. После того как мы немного обустроились, Бак принялся расхаживать по острову.

— Что с вами, парни? — шутил он. — Оделись, побрились, чтобы отправиться на берег, а собираетесь завалиться спать! Боже мой! Никогда не видел таких лентяев. Боюсь, мне одному придется идти в город!

И, черт бы его побрал, он так и поступил.

Кроме Бака Дассильвы, веселившегося в эту ночь на берегу, все остальные с «Джозефины» пытались отдохнуть. Ватчер, расположившийся на мокром матрасе, который положил на обломки

кораллов, проснувшись, обнаружил, что матрац вот-вот соскользнет вниз. Он схватился за концы матраца обеими руками и, поднатужившись, вернул свое ложе в прежнее положение, однако труды эти настолько его утомили, что снова заснуть ему уже не удалось. Ватчер лежал, дожидаясь рассвета и думая о том, что он принесет.

Рассвет оказался замечательным — мечта туриста, но, по мере того как небо светлело, все снова начинали вспоминать ночной кошмар. Прямо под старыми укреплениями лежала «Фаундейшен Джозефина», самое прекрасное спасательное судно на западном побережье Атлантики. Но теперь «Джози» уже не казалась такой прекрасной — она являла собой жалкое зрелище. Крен достигал двадцати градусов, борт же был весь в пробоинах, нанесенных кораллами. Беспомощное, выброшенное на берег, судно утратило всю свою красоту и грацию.

Один за другим просыпались моряки и молча смотрели на свое судно. Эти люди, посвятившие свою жизнь спасению судов, с первого взгляда поняли: их красавица «Джозефина» в общем-то погибла. Было совершенно очевидно судно протащило через все коралловые рифы и теперь оно «заперто» на суше. Даже если повреждения были не настолько велики, чтобы привести к полной гибели корабля, казалось несомненным: вскоре очередной ураган протащит судно через те же рифы в обратном направлении и тогда уж от «Джози» останутся одни обломки.

Таково было положение дел, когда Фетерстон во второй раз прибыл на то место, куда выбросило корабль. В первый раз он появился вместе со Сквайром вскоре после полуночи, но тогда ничего нельзя было сделать, и Фетерстон, со свойственным ему здравомыслием, вернулся в отель и улегся спать, а наутро взял на армейской базе джип и, приехав на место крушения, осмотрел судно.

На авиабазе же острова Сент-Дэвид, на посадочном поле, были разбросаны обломки самолета. И радиовышки повалились.

На прибрежном шоссе он насчитал два десятка домов, с которых сорвало крыши. Сама же дорога была загромождена повалившимися пальмами и телефонными столбами, и повсюду валялись какие-то непонятные обломки, отмечающие путь Змеиного Кольца.

Выпрыгнув из джипа, Фетерстон подбежал к пострадавшему буксиру. Минут двадцать он ползал по судну, заглядывая в трюмы и кубрики. Когда же наконец выбрался на берег, лицо его было бесстрастным.

— Предстоит потрудиться, — сказал он ожидавшим его людям. — Это займет некоторое время. А что с «Лейчестером»?

Сразу ответить на этот вопрос никто не смог. Все пространство мюррейской стоянки было как на ладони, но корабль бесследно исчез. У дальних рифов не было видно ничего, лишь кипели седые буруны. «Лейчестер», как казалось, исчез бесследно. Но это было невозможно. Если бы он затонул в этих сравнительно мелких водах, то надстройки или, по крайней мере, верхушки мачт остались бы на виду. Тем не менее — пустота, корабля не было.

Загадку разрешил Рей Сквайр. Он забрался на высокий пригорок за тем пятачком земли, на который наткнулась «Джозефина», и, взглядевшись в берег, увидел верхушки корабельных мачт. Они высывались прямо из-за небольших скал, лежащих с северной стороны бухты Слоновой Кости.

На крик Сквайра все побежали вверх. И вскоре уже группа людей, горя нетерпением, огибала по берегу бухту Слоновой Кости, направляясь к мысу.

Добравшись до края утеса, моряки увидели под собой далеко внизу выброшенный на берег «Лейчестер». Он находился почти в четырех сотнях ярдов от «Джозефины», лежал довольно высоко почти сухой. Под тем бортом, что был ближе к берегу, удобно пристроилось швартовочное устройство для военных кораблей, вкупе с тремя его якорями, притащенными кораблем в это тихое местечко для стоянки.

В тот момент, когда от него оторвалась «Джозефина», «Лейчестер» все еще имел на борту одного пассажира — пожилого цветного человека, нанятого ночным сторожем. Члены команды, сгрудившись на утесе, огласили утренний воздух оглушительными криками, способными поднять из могилы мертвеца.

Не получив ответа, моряки, набрав крупных камней, которые валялись вокруг, принялись метать их в обшивку «Лейчестера». Ответа по-прежнему не последовало. Моряки с грустью решили, что старик уже мертв.

Этим же утром через какое-то время Фетерстон и несколько человек из спасательной команды высадились с лодки на борт «Лейчестера» и приступили к поискам сторожа. И вскоре нашли его — он удобно устроился в салоне, где только что сварил себе утренний кофе. Сторож приветствовал посетителей широкой улыбкой и предложил выпить с ним кофейку.

Даже Фетерстон был поражен подобным присутствием духа. Но, увы, это было не столько присутствие духа, сколько полная глухота, которой и объяснялось спокойствие старика. Позже выяснилось, что бедняга даже не понял, что пережил ураган на борту брошенного всеми тонущего судна.

Он рано лег в постель — около 18.30 — и спал мертвым сном до тех пор, пока несколько часов спустя, как он выразился, не проснулся, почувствовав какие-то резкие толчки. «Боже мой, — подумал он, — небось вечером волны не на шутку разыгрались». Подумал и снова провалился в глубокий старческий сон.

Когда же старик наконец поддался на уговоры и вышел наверх, безмятежность его тут же испарилась. Охваченный ужасом, он стал требовать, чтобы его немедленно отправили на берег. При этом он громко вопил, что отныне его нога не ступит на борт корабля: «Ни одного корабля!»

«Лейчестер» жестоко пострадал. Руль оказался оторванным, а корпус вновь кренился почти на 30 градусов. Появились новые пробоины в двух трюмах и несколько — в топливных танках. Ко всему прочему он еще оказался так высоко выброшен на берег, что, для того чтобы снова всплыть, ему требовалось десять футов воды под килем.

Так что пессимизм в это утро был не беспомощен. Фетерстон вспоминает:

— Но я был доволен, что мы все не потеряли наши корабли и ни одного человека из команды «Джози». А так вполне могло случиться, если бы ветер потащил их от берега на внешние рифы. Но я верил, что, если все пойдет хорошо, я смогу снова спустить «Лейчестер» на воду и спасти «Джози». Единственное, что нам требовалось, — упорно работать.

Часть десятая



Глава первая

Фетерстон проиграл битву, но не проиграл войну. Он начал заново собирать силы, одержимый одной страстью. Это было отличительной чертой этого человека.

К утру 8 октября Фетерстон вчерне составил план спасения обоих кораблей. Команда «Джози» получила указание перебраться на корабле спасательное снаряжение и приготовить его для работы. Нанята была новая бригада грузчиков. Нанимая буксир, он так очаровал Адмиралтейство Великобритании, что ему одолжили плавучий кран «Циклоп».

Ему удалось договориться разместить команду «Джози» и спасательную команду на ближайшем острове Кони в старом каменном доме, наполовину скрытом разросшимися кустами. Это здание когда-то использовали как карантин, но в последние пятьдесят лет оно было заброшено, все там кишело тараканами, за которыми охотились шустрые ящерицы.

На шлюпке и нанятой моторке люди перевезли матрасы и одеяла в свое жилище. Кок, раздобывший печь, работавшую на солярке, и привезший кое-какие остатки своего камбузного хозяйства, спасенного с буксира, завершил последние штрихи в организации быта.

Все спали на полу, но поскольку в здании лишь одну комнату, и то с трудом, можно было считать пригодной для жилья, пол был всегда плотно забит телами моряков. Нырляльщик Том Нолан, решив, что такая скученность не по нем, бродил по кустам, высматривая что-то более удобное и уединенное на берегу. На следующее утро он рассказал Рею Сквайру, что обнаружил маленький домик, достаточно большой для одного человека и настолько уединенный, что об этом можно было только мечтать. Там даже имелась сложенная из камня лавка, идущая вдоль задней стенки.

Заинтригованный Сквайр пошел с Ноланом поглядеть на этот «коттедж» в диких зарослях.

— Боже мой, Том, — сказал Сквайр, увидев его, — да ты знаешь, что это за место? Это крематорий — здесь островитяне сжигали трупы умерших от желтой лихорадки и сифилиса!

Так что в эту ночь удрученный Том вернулся в здание, к своим друзьям.

На острове Кони также имелось кое-что интересное. Спасательную лодку с правого борта «Джозефины» нашли в миле от берега и по крайней мере в трех милях от того места на мюррейской стоянке, где ее унесло от «Джозефины». При ударе о сушу ее разнесло в мелкие щепы.

Фетерстон намеревался спустить «Лейчестер» на воду с помощью талей, но лишь после того, как его удастся облегчить и починить пробоины в подводной части.

Тали состоят из одного или нескольких якорей, поставленных в море на удалении от сидящего на мели корабля, к которым через систему блоков и толстых тросов подключаются корабельные лебедки. Если на пострадавшем судне не работает своя машина, рядом с ним можно поставить мелководный буксир, дающий пар или электричество на лебедки.

В случае с «Лейчестером» Фетерстон хотел использовать два восьмитонных якоря: один поставить на расстоянии 1500 футов от носа, а другой в 2100 футах от кормы. Подтягивая корабль попеременно таями то к одному, то к другому якорю, он надеялся, что сможет стащить эту громадину с берега.

Но прежде всего нужно было облегчить корабль, а потом залатать пробоины в днище.

На полумеры времени не оставалось. С раннего утра 8 октября спасательная команда подвесила на борту «Лейчестера» люльки, люди вырезали газовым аппаратом дыры в обшивке корабля, чтобы добраться до межпалубного пространства. Сразу же после того, как прорезали отверстия, бригада рабочих принялась лопатами выкидывать балласт на палубу. С палубы по наклону он соскальзывал прямо в море.

А водолаз Рей Сквайр обследовал подводную часть корабля. Он нашел в днище много пробоин и начал замерять размеры заготовок на будущие заплатки.

В это же утро буксир ST-10 поставил на место большие спасательные якоря. К ним прикрепили канаты, идущие к «Лейчестеру», где стояли трехшківные тали, соединенные с лебедками.

К 11 октября за борт было выброшено семьсот тонн балласта. Рей Сквайр и Том Нолан подвели «мягкие заплатки» (из дерева и брезента) к самым большим подводным пробоинам «Лейчестера». К самому днищу корабля опустили четыре больших насоса и приготовились запустить их на всю мощность, чтобы откачивать все, что просочится через мириады мелких щелей, недоступных для водолазов. Систему полиспастов приготовили к работе и даже натянули тросы.

Рано утром заработали насосы. На ST-10 передали трос, чтобы и он смог присоединить свои усилия к общей тяге. Ко времени полного прилива заработали лебедки «Лейчестера».

Наступил час максимального прилива. Тросы талей натянулись до предела, но лебедки скоро перестали наматывать их на свои барабаны. ST-10 дергался на тросе, что собака на поводке. Насосы в трюмах и машинном отделении «Лейчестера» ревели во всю мочь, но ничего так и не произошло. Десять тысяч тонн судна, севшего на мель, не сдвинулись ни на дюйм.

Это разочаровало Фетерстона, но не было для него неожиданностью. Он понимал, что снять «Лейчестер» с мели сможет только очень большая тяга, и знал, как можно ее добиться.

В гавани Сент-Джорджес стояла самоходная многоковшовая землечерпалка «Кохран», принадлежавшая администрации острова. Она была оборудована папильонажными сваями — стальными опорами, опускавшимися вниз, где они упирались в дно и прочно удерживали землечерпалку на месте. На «Кохране» имелась и мощнейшая лебедка с двухдюймовым стальным тросом.

Утром 12 октября подошла землечерпалка и стала около «Лейчестера». Сваи опустили и зафиксировали на дне, тяжелый стальной трос протянули к сидящему на мели кораблю. В 16.00 при вечернем приливе она вместе с полиспастами начала тянуть корабль. Почти незаметно нос «Лейчестера» тронулся с места. Двигался он с трудом, дюйм за дюймом, медленно кроша и перемалывая кораллы, так медленно, что ко времени, когда прилив стал спадать, нос корабля сдвинулся всего на пятнадцать футов. Тем не менее это было начало и ощутимый признак того, что Фетерстон в конце концов одержит победу.

Без присмотра не оставалась и «Джозефина». Спасательная команда провела большую подготовительную работу, пытаясь залатать

самые большие подводные пробоины. Но водолазы находили все новые и новые отверстия, размер которых колебался от небольших дыр, ликвидируемых с помощью клепок, до пробоин в двадцать футов длины и более фута в ширину.

Судно так плотно окружали верхушки коралловых рифов и подводные камни, что до самых больших пробоин водолазы снаружи добраться не могли. Рей Сквайр пытался бороться с ними изнутри затопленного судна. Он потратил много времени, с трудом пробираясь в полной темноте через лабиринты заполненного водой машинного отделения, но не нашел места, где можно было расположиться с необходимыми материалами и инструментом, и в конце концов поднялся наверх.

Время шло, надежды на спасение «Джозефины» становились все призрачнее. Ее положение казалось почти безнадежным, когда в полдень 13 октября на Бермудах появился некто Р. И. Чедвик. По должности он являлся президентом «Фаундейшен компани». Но по призванию он был заядлым спасателем и любителем буксировочных работ.

Чедвик получал телеграфные отчеты Фетерстона и был очень озабочен судьбой «Фаундейшен Джозефины». «Джози» была не просто отличным кораблем, но основой флота фирмы «Фаундейшен». В непрерывных работах она была уже два года. Ее потеря стала бы серьезным, возможно, даже сокрушительным ударом по «Фаундейшен маритайм». И Чедвик решил сам посмотреть, каково истинное положение дел, и приложить все свои технические знания и творческие способности к спасению судна.

У Чедвика было всего два часа, чтобы осмотреть судно и успеть на обратный самолет. Поэтому он нанял такси в аэропорту и приказал водителю доставить его прямо к буксиру. Случилось так, что на борту судна в эту минуту не было никого, кроме Велли Мясца, никогда не видевшего президента в лицо.

— Я сидел на планшире правого борта и курил, когда этот парень выскочил из такси и направился прямо к кораблю, — рассказывал потом Велли. — Он был одет словно банкир. Я понятия не имел, какого черта надо этому типу. Он забрался на борт, глянул на меня и спросил:

— У тебя есть рулетка?

Я подумал, что он наверняка шизанутый. Но он смотрел на меня так, словно гипнотизировал и заставлял ответить ему. И я сказал, что рулетка у меня имеется.

— Неси, — потребовал он.

Я решил схохмить и принес ему пятидесятифутовую стальную рулетку.

— А теперь, — попросил он, — дай багор.

К этому времени я уже был уверен, что он сумасшедший, — возможно, богатый турист. Одним словом, шизик, которого прозвала сиделка и ему удалось после обеда убежать. Но багор я все же принес.

Следующий час он заставлял меня как горного козла карабкаться по скалам вокруг буксира. Замерил все, что можно было измерить. Куда сам не мог залезть, совал багор и потом измерял его. И постоянно кивал, что-то бормоча про себя.

Внизу засигналило такси — оно все еще дожидалось его. Тип посмотрел на часы и сказал:

— Такси отвезет меня на аэродром. Спасибо за помощь. Это слишком хороший корабль, чтобы нам его потерять. — Сполоснул руки и ушел.

Фетерстон по рассказу Мялса сразу узнал таинственного посетителя. Это его не обрадовало. Почти двадцать лет они с Чедвиком вели необъявленную войну. Фетерстон постоянно проводил мысль, что для хорошего руководителя спасательными работами необходимо прекрасное знание моря и его особенностей, а также инстинкты прирожденного моряка. Чедвик так же фанатично отстаивал свои технократические взгляды.

Скоропалительный визит «шефа» показал, что Чедвик сам хочет заняться спасением «Джозефины». Если это случится и особенно если усилия Чедвика окажутся успешными, гордость и репутация самого Фетерстона сильно пострадают.

Пятнадцатое октября не принесло ничего хорошего Фетерстону и всем остальным.

После полудня задул ветер с моря. К 16.00 он достиг силы шторма, вынудив прекратить все работы на «Лейчестере» и угрожая новыми повреждениями в подводной части корабля. Ничего не удавалось сделать и на «Джозефине», так как волны одна за другой перекатывались по ее палубам.

Вдобавок ко всему страховщики выбрали этот день, чтобы предъявить ультиматум. Они заявили, что не хотят оплачивать ежедневную аренду «Фаундейшен» за спасение «Джозефины» и что компания должна окончательно согласиться с правилом Ллойда: «Нет спасения — нет оплаты». Иначе все работы будут переданы американской спасательной фирме.

Предложение передать другой компании спасательные работы, работы, которые, помимо всего прочего, касались собственного судна «Фаундейшен», едва не довели Фетерстона до апоплексического удара.

Но это еще было не все. В 22.00 он получил телеграмму из Монреалья с изложением личного плана Чедвика по спасению «Джозефины».

Это был план, составленный человеком с богатым воображением, но весьма рискованный, ибо предусматривал буксирование «Скарборо» — самого большого плавучего крана «Фаундейшен» от самого озера Онтарио до Бермудских островов. Планом предусматривалось устройство бетонного основания под центральной частью «Джозефины». Затем «Скарборо» должен был с помощью своих выдвижных опор, которые могли поднять 250 тонн, приподнять корму буксира и таким образом открыть водолазам доступ к подводной части судна, чтобы заделать самые большие дыры. После того как все это будет сделано, «Скарборо» с помощью своих мощных лебедок вытасчит буксир либо проведет его поверх рифов, подпирающих его, на глубокую воду.

Недовольство Фетерстона этим проектом лишь частично было связано с тем фактом, что шансы уцелеть при такой длительной буксировке по океану у «Скарборо» были невелики, особенно если по пути кран встретится со штормом. Он вообще считал его фантастическим и дорогостоящим.

В субботу утром, 16 октября, все еще дули сильные северо-западные ветры. Но Фетерстон не хотел мириться с дальнейшими отсрочками. Он знал, что «Скарборо» уже начали спускать по реке Святого Лаврентия. Если он и надеялся расстроить план Чедвика, то ему нужно было немедленно спустить на воду «Лейчестер» и высвободить всю свою энергию для «Джозефины».

Насосы уже откачали почти всю воду из оставшихся пробоин. еще 200 тонн балласта выбросили за борт. Фетерстон был оптимистом, и в

полдень он дал сигнал предпринять еще одну попытку снять «Лейчестер» с мели.

Едва натянулись тросы полиспаста, «Лейчестер» сдвинулся с места. Его нос развернулся почти на три градуса, но в эту решительную минуту один из тросов порвался, и еще до того, как его заменили, с «Кохрана» сообщили, что крупные волны повредили папильонажные сваи. Люди были вынуждены вернуться в порт. Фетерстону ничего не оставалось, как отдать команду прекратить работы. Это было горькое для него решение: завтра, в воскресный день, несмотря на важность стоящей перед ними задачи, убедить работать местных жителей было невозможно.

Если в воскресенье не работали жители Бермуд, то спасателей и команду «Джозефины» можно было заставить работать когда угодно и сколько угодно. Фетерстон собрал людей на борту сидящего на мели корабля и отдал команду выкидывать балласт.

Эту работу не одобрял Бак Дассильва. Он не только отказался уходить из своей больницы, но, вооружившись несколькими внушительными черными бутылками, приготовился ловить кайф до вечера. Но бедняга переусердствовал. Бак не появлялся на работе и три следующих дня. В среду Фетерстон отправился искать его и обнаружил лежащим в постели, но бутылок рядом с ним поубавилось.

— Бак! — завопил Фетерстон. — Черт побери, когда вернешься на работу?

Бак медленно сел, зафиксировал на Главном Спасателе укоризненный бегающий взгляд и с возмущением выпалил:

— Бог с тобой, капитан! Ты же знаешь, я никогда не работаю по воскресеньям.

Ранним утром 19 октября «Лейчестер» наконец начал сползать с коралловых рифов, державших его в плену. Это произошло благодаря объединенным усилиям «Кохрана», двух полиспастов и двух арендованных буксиров. Судно ползло очень медленно, дважды повисало на подводных выступках... Но потом пошло.

К девяти часам оно уже плыло совершенно свободно и без всякого крена. Но буксирам еще пришлось изрядно повозиться с ним, когда они выводили его через вход на мюррейскую стоянку и вели по сильным волнам, под ударами штормового юго-западного ветра по каналу Сент-Джорджеса.

В 10.30 эти поистине нечеловеческие усилия наконец дали результат, и «Лейчестер» послушно встал на стоянку у дока в гавани Сент-Джорджес.

Фетерстон отрядил небольшую группу своих спасателей готовить корабль к буксировке в Нью-Йорк. Приготовления заключались главным образом в заделке бетонными заплатами многочисленных дыр и трещин в обшивке — заплатами, которые накладывались изнутри. Расчет был на то, что они позволят обойтись без значительной течи до прибытия в сухой док. Часть команды Фетерстона уже усердно занималась другим делом.

Глава вторая

Радость от завершения работ по спасению «Лейчестера» несколько подпортила Фетерстону телеграмма от Чедвика:

«ПОДПИШИТЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО ОТКРЫТОЙ
ФОРМЕ ЛЛОЙДА О СПАСЕНИИ «ДЖОЗЕФИНЫ».
ПРЕКРАТИТЕ РАБОТЫ ДО ПРИБЫТИЯ «СКАРБОРО».

Согласно этому посланию, «Фаундейшен маритайм» должна подписать контракт по системе «Нет спасения — нет оплаты» на выручку своего собственного буксира. По всем критериям это выглядело игрой с неравными шансами. Фетерстон любил игру, но не видел смысла уменьшать шансы на успех, откладывая попытку снять судно с мели до прибытия «Скарборо». Каждый новый шторм все больше разрушал судно и затруднял последующее снятие его с мели. В любом случае Главный Спасатель был убежден, что может освободить его без помощи «Скарборо» или Чедвика.

Прочитав телеграмму, он позвонил в Монреаль, требуя, чтобы ему разрешили приступить к работам по его собственному плану, не дожидаясь прибытия «Скарборо». Он был очень настойчив и в конце концов добился разрешения. Одержав победу, Фетерстон всерьез взялся за работу.

Чтобы освободить «Джозефину», было необходимо сначала восстановить ее плавучесть — поднять посадку не просто до ватерлинии, но гораздо выше. Это значило снять с нее все, что имеет хоть какой-то вес, а затем уж залатать ее до такого уровня, до которого удастся откачать воду или вытеснить ее сжатым воздухом.

После полудня 19 октября на борт «Джозефины» доставили две восьмидюймовые спасательные помпы, и спасательная команда начала строить для них горизонтальные платформы на покосившейся палубе. Пока их устанавливали, другая бригада трудилась, запечатывая все помещения и емкости буксира, все, куда только можно было добраться. В это же время в затопленном нутре корабля работали два водолаза, закрывая прочие места. К примеру, туннель для гребного вала и множество вспомогательных танков корабля. Затем от двух

компрессоров, установленных на лодочной палубе «Джозефины», к этим потенциальным поплавкам были проведены два воздушных рукава.

Это предварительные операции. Главная же задача — заделка пробоины в затопленном машинном отделении.

Без этого корабль никогда бы не всплыл достаточно высоко, чтобы пройти через окружающие его рифы.

С этой проблемой встретился также и Чедвик, который предполагал решить ее, подняв корму корабля над землей настолько, чтобы водолазы смогли добраться до распоротой и потрескавшейся обшивки днища.

Фетерстон принял другое решение. Он намеревался не поднять корабль, а накренить его на правую сторону.

Днем 20 октября он поставил «Кохран» в четырехстах ярдах от берега и протянул трос его лебедки к «Джозефине». Фетерстон приказал также включить помпы и компрессоры, откачать воду и закачать воздух, чтобы хотя бы на несколько дюймов поднять корму над дном. На «Кохране» заработала лебедка. Его двухдюймовый трос натянулся как струна, и «Джозефина» накренилась на три фута вправо. Этого оказалось достаточно.

Под машинным отделением теперь образовалось достаточно места, чтобы Нолан и Сквайр смогли проползти туда и наложить заплатки.

Погода, казалось, собралась сделать все, чтобы поднять давление у Фетерстона. Еще до окончания работ вечером 20-го задул ураганный северо-западный ветер, и к полуночи волны опять стали перехлестывать «Джозефину», угрожая помпам и компрессорам на палубах. Только очень смелые, на грани риска действия Боба Купера и Бака Дассильвы избавили судно от этой неприятности. До окончания урагана пришлось прекратить все работы.

А ураган продолжался без перерыва весь следующий день.

Фетерстон постепенно терял терпение, а его люди, настроенные философски, пользовались благами передышки.

Спасатели, не желая того, стали поистине приманкой для орд туристов, которые нахлынули на остров. Толпы жителей материка, в ярких рубашках и широкополых соломенных шляпах, взбирались на скалы, чтобы глазеть на сидящие на мели корабли. Среди них особую

активность проявляли живописные стайки туристок, чье восхищение загорелыми и мускулистыми спасателями было весьма бурным.

Происходили и события почти фантастические. В команде «Джозефины» был скромный молодой техник из деревушки в Кейп-Бретоне. Будучи приверженцем Пресвитерианской церкви, он считал женщину инструментом дьявола. К несчастью для него, одна из туристок, статная блондинка, решила, что молодой техник — как раз то, что ей «прописал доктор», а ее туристическое бюро таких услуг не предоставляло.

Поскольку ее интерес стал явным, молодой техник все откровеннее страдал. Однажды она всю ночь пикетировала «Лейчестер», и бедняга вообще не решился сойти на берег. Но это его не спасло. Ранним утром он проснулся от шороха шелкового платья и когда зажег спичку, то увидел упрямую «приспешницу дьявола», которая взобралась на корабль, проникла в каюту и уже готовилась нырнуть к нему в койку.

Он спас свою репутацию, ускользнув от красотки по якорной цепи. История кажется невероятной, но эти шотландцы такой упрямый народ.

Но бегство дало ему лишь короткую передышку. Прекрасная туристка стала еще настойчивее. Молодой человек имел уже такой загнанный вид, что даже команда спасателей, которые сперва считали, что он просто сошел с ума, коли избегает счастья, которое само валится ему в койку, начала сочувствовать парню. Однажды несчастного так припекло, что он даже попросил у водолаза разрешения надеть его костюм, чтобы присоединиться к работам под водой. Водолаз, которого он попросил об этом, отказывался. Причину отказа он объяснил так:

— Увидев эту девушку в деле, я понял, что это ничего не даст парню. Она спустилась бы за ним хоть в преисподнюю. В полном водолазном снаряжении он ни за что бы от нее не убежал. Я не мог допустить этого. Вода была прозрачная, и вся компания спасателей собралась на борту, следя за представлением.

Пока молодой человек вел свою обреченную на поражение битву, остальные люди «Фаундейшен» принимали поклонение туристок со всей скромностью — и брали от него все возможное. Фетерстон в

полном одиночестве переживал изменчивость направления ветра — его некому было поддержать.

К утру 22 октября Фетерстон уже по горло насытился неудачными попытками завершить ремонт и возникающими непрерывно новыми осложнениями. Он решил спустить «Джозефину» на воду, чего бы это ни стоило.

— Капитан в этот день настроился на работу, — вспоминал один из спасателей. — Бог помогает нам, «Джозефине» и Бермудам тоже, когда случается что-то неладное. Его челюсть выступила вперед так, что я думал: сейчас он споткнется об нее. Итак, в этот день мы вышли на работу, нацеленные на победу.

Первыми приступили к работе водолазы, и вскоре после рассвета они уже спустились вниз, чтобы поставить новые заплатки и поправить старые, которые сдвинулись во время шторма. Дассильва и Купер почистили насосы и компрессоры, привели их в рабочее состояние. «Кохран» развел пары и встал на якорь в намеченном месте. Рядом уже стоял буксир ST-10.

Фетерстон много часов провел в трудах, выясняя с помощью эхолота расположение отмелей и рифов в сторону моря от «Джозефины», но ему удалось найти только один приемлемый проход. Это был естественный канал между рифами и верхушками коралловых выступов. Но канал оказался так узок, что в некоторых местах его ширина была не больше, чем у самой «Джозефины».

К 10.00 из буксира по возможности откачали воду, а в него, повсюду, где только держался воздух, закачали его под давлением компрессором. Хотя корабль почти по всей длине опирался на грунт, он никогда не был так легок, как сейчас. Настало время тащить его «Кохраном».

«Кохран» приступил к своей работе, подбадриваемый голосами нескольких сот зевак, собравшихся на окрестных скалах. «Джозефина», содрогаясь, начала дробить коралловое углубление, в котором она оказалась. Через час она уже пропахала борозду длиной в сотню футов. Потом, когда корму развернули в сторону моря, корабль оказался неподвижно зажатым между рядом коралловых выступов.

По приказу Фетерстона с буксира ST-10 на нос пострадавшего корабля протянули толстый трос и начали тащить, водя из стороны в сторону. Это заставило «Джозефину» качаться туда-сюда, дробя

коралловые выступы, которые мешали ей продвигаться к морю. Но это привело к появлению трещин и вмятин на ее обшивке. Увы, с этим уже ничего нельзя было поделать.

В 12.00 «Кохран» опять начал тянуть, и «Джозефина» снова пошла вперед, ударяясь и кренясь еще на трех линиях рифов. Так продолжалось до 12.20, когда она проскребла по верхушке последнего кораллового выступа и оказалась наконец на чистой воде.

Судно высвободилось, но едва держалось на плаву. Пока ST-10 тянул ее к докам близ Гамильтона, «Джозефина» заметно погрузилась в воду.

— Единственное, что держало ее на плаву, — это сжатый воздух, закачанный во внутренние помещения и танки, — вспоминает Боб Купер. — Насосы не справлялись. Если бы мы остались без компрессоров хотя бы на пять минут, мы бы потеряли корабль.

От места трагедии до доков было целых семь миль, и к тому времени, когда буксир прошел половину пути, «Джозефина» уже осела так, что ST-10 не мог ее тащить дальше. В этот поистине решающий момент, взметая горы пены, подошел адмиралтейский буксир и начал помогать буксиру с правого борта. Только с его помощью удалось наконец затянуть тонущий буксир в док.

Если буксир на пути от мыса Китовой Кости принес столько беспокойства спасателям, то Фредди, корабельную собаку, он довел почти до бешенства. Все время, пока корабль стоял на мели, Фредди жил на берегу с одним из бермудских лоцманов. После полуденной сиесты 22 октября он решил провести день со спасателями, а к вечеру обнаружил, что его корабль вышел в море без него.

Кто-то из людей пытался объяснить верному псу, что буксир всего лишь переходит к ирландскому острову, но Фредди не понял. С истошным лаем он прыгнул в море и показал, на что способны ньюфаундлендские собаки, если что-то вобьют себе в башку.

Он проплыл рядом с буксиром целых пять миль.

— Пес не казался мне очень усталым, — вспоминает один из моряков. — Но он был самой безумной из всех собак, которых мне доводилось видеть. После этого пес недели две не доверял никому и никуда не выходил из салона. Он бы наверняка плохо кончил, если бы кто-то из ребят не принес на борт горшок пальмового масла, чтобы помочь ему опростаться.

Глава третья

Контракт «Фаундейшен» на второе спасение «Лейчестера» не предусматривал переправку судна в США. Поскольку «Джозефина» сама была беспомощна, а «Лиллиан» все еще занималась «Оскар Чеппелом», для переправки «Лейчестера» решили зафрахтовать буксир «Кевин Моран». Но «Фаундейшен» давала команду для сопровождения, и эта команда состояла из трех ньюфаундлендцев — матросов с «Джозефины».

Предложение плыть на неисправном корабле не было, разумеется, заманчивым, оно не стало притягательнее после того, что случилось 23 октября. В этот день начальник полиции Сент-Джорджеса позвонил Фетерстону:

— У нас тут убийца на свободе. Прошлой ночью из заключения сбежал некто Феллер. Может быть, он попыбует выбраться с острова. Есть подозрение, что он попыбует бежать на вашем корабле. Феллер убил своего приятеля кухонным ножом, возможно, это и непредумышленное убийство. Скажите своим парням, чтобы держали ухо востро. Если он появится, трахните его по башке и сдайте в полицию в Нью-Йорке.

В полдень 24 октября «Лейчестер» отплыл в Нью-Йорк на буксире у «Кевина Морана». Некоторое время буксирование шло довольно успешно, его средняя скорость равнялась почти 6 узлам при встречном ветре 5 баллов. Будучи очень легким, «Лейчестер» имел маленькую осадку и представлял собой идеальную мишень для ветра, дуящего спереди, так что рыскал он на курсе очень сильно. И тут уж ничего не попишешь — руль у него отсутствовал, но капитан «Кевина Морана» Леонард Гудвин набил руку на буксировании неуправляемых кораблей.

Сопровождающая команда вольготно расположилась в салоне с ящиком рома, непонятно как оказавшимся на борту. Каждые четыре часа капитан с помощниками совершали обход, проверяя все колодцы, чтобы убедиться, не появилась ли течь, не истерся ли буксировочный канат в тех местах, где он проходил через фальшборт, и щедро смазывая роульс, чтобы уменьшить трение.

Совсем не обязательно было всем троем совершать обход вместе, но, если выходил один, ему становилось скучно, если же выходили вдвоем, одиноко становилось оставшемуся в салоне. Как дамоклов меч над «Лейчестером» навис образ кухонного ножа убийцы Феллера.

Над «Лейчестером» нависла и другая, более реальная, угроза. 2 октября на полпути между Бермудами и Нью-Йорком образовывалась область низкого давления. За двадцать четыре часа родился крупный экстратропический шторм. Это был еще не циклон, но тем не менее для любого застигнутого им судна это была реальная опасность.

В ночь на 25 октября «Кевин Моран» и «Лейчестер» натыкались на очень высокие волны, в течение часа ветер усилился до 8 баллов, набрав силу настоящего шторма. Совместные усилия ветра и волн были так сильны, что буксир почти остановился.

В ранние утренние часы 26-го шторм стал еще сильнее, и Гудвин решил, что у него остался единственный шанс спасти «Лейчестер» — держать его на буксире, двигаясь к материку. Весь этот день «Кевин Моран» прокладывал себе путь через громадные волны, а неуклюжая туша «Лейчестера» упиралась на каждом шагу, задерживая его.

К полудню 27 октября «Кевин Моран» все еще тянул корабль, но продвижение стало столь незначительным, что казалось, будто 650-мильное путешествие до Нью-Йорка продлится вечность. Поистине шла рукопашная схватка между буксиром, ветром и волнами, в которой никто не выигрывал и никто не уступал ни пяди.

Группа сопровождения начала забывать о беглом преступнике, так как «Лейчестер», освобожденный от балласта, клевал носом и кренился с боку на бок с таким остервенением, что люди с трудом могли удерживаться на ногах. Корабль «работал» весьма опасно, угрожая снести временные заплаты, поставленные на Бермудах. Команда сопровождения даже не очень удивилась, когда утром 29 октября обнаружила в нескольких трюмах воду.

Три часа они наблюдали за тем, как поднимается ее уровень, потом решили, что пора действовать. В 13.00 дозорный на «Кевине Моране» увидел, что с мостика «Лейчестера» взлетела сигнальная ракета.

Капитан Гудвин заметил, что «Лейчестер» набрал новый крен в 12 градусов. Не теряя времени, он поставил буксир носом к ветру,

остановил машину, а помощник с несколькими моряками спустили спасательную шлюпку.

При спуске команды сопровождения по веревочной лестнице двое из ребят были смыты волной и упали в море. К счастью, шлюпка оказалась рядом и подобрала моряков.

Люди из команды сопровождения сообщили Гудвину, что на «Лейчестере» в трюме № 5 вода поднялась на четырнадцать футов, в трюме № 2 — на восемь, в машинном отделении уровень воды намного выше пола.

Буксир находился в 270 милях восточнее мыса Гаттерас. Непрерывно штурмами его отнесло почти на сто миль к югу от намеченного курса. Учитывая состояние «Лейчестера» и погоду на маршруте, Гудвин решил, что любая попытка доставить его в Нью-Йорк, видимо, окажется для судна роковой. Соответственно, он изменил курс в сторону ближайшего порта — Ньюпорт Ньюс. Если наступит самое худшее, он надеялся вытащить затонувшее судно на мелководье и оставить его там.

Шторм тем временем стал смещаться к северу, и к утру 30 октября ветер с Гаттераса стал заметно слабее.

Гудвин довел скорость буксира до семи узлов, не обращая внимания на то, что это сильно перегрузило буксировочный трос. Опасность порвать трос была меньшим из двух зол.

В 15.10 31 октября «Лейчестер» ввели в безопасное место в Ньюпорт Ньюс. Это был конец его странствий, на этот раз — счастливый.

Шесть долгих недель ветер и волны пытались пустить корабль ко дну. Два урагана старались расправиться с ним. Его выбрасывало на берег. И на самом последнем этапе борьбы один из самых жестоких штормов этого зимнего сезона едва не отправил его на дно. Но он выстоял во всех превратностях судьбы. Похоже, что люди, которые работали на нем и спасали его, придали ему частицу своего непреодолимого желания выжить, выстоять перед лицом враждебности древнего океана и хищных воздушных фурий, неистовствующих в Змеином Кольце.

Эпилог

Спасение «Оскара Чаппела» буксиром «Фаундейшен маритайм» — весьма драматическое происшествие. В семи сотнях миль от Бермуд «Лиллиан» попала в шторм, и ее здорово потрепало ураганом IX. В конце перехода на восток у корабля возникли проблемы с машиной. Но уже 14 октября он добрался до брошенного судна, взял его на буксир и отправился за двадцать четыре сотни миль в Нью-Йорк. В тысяче миль от Нью-Йорка буксир попал в тот же самый шторм, который причинил столько неприятностей «Лейчестеру» и «Кевину Морану». Но «Лиллиан» выдержала свой курс и выскользнула из шторма без потерь. Перед полуднем 5 ноября судно прошло маяк Амброс перед гаванью Нью-Йорка — в этот момент у него в танках топлива оставалось всего на сутки.

Сдав буксируемое судно, корабль отправился в Галифакс. Наконец-то «Лиллиан» и ее команда получили передышку. Длилась она ровно две недели, потом корабль снова отплыл, буксируя плавучую землечерпалку в Западную Африку.

«Фаундейшен Джозефина» на буксире прибыла в Галифакс 18 ноября. Корабль завели в сухой док и оставили там на три долгих месяца. Чтобы он снова смог выйти в море, потребовалось еще три месяца. Но, снова выйдя в море, он стал самым главным спасательным буксиром в Северной Атлантике. Добрая слава о нем жила и распространялась по морям до конца 1952 года, когда его вернули в Британское адмиралтейство. Судно все еще было на плаву, продолжало трудиться, хотя и не занималось больше коммерческими спасательными работами. Его место в «Фаундейшен» занял достойный преемник — 3000-сильный «Фаундейшен Виджилянт».

«Лейчестер» оставался в доке в Балтиморе до конца ноября. В начале декабря на нем вновь появился капитан Лаусон и едва ли не половина прежней команды, вышедшей на корабле из Темзы три месяца назад. 14 декабря судно вышло из Балтимора в Нью-Йорк, прибыв в порт назначения через четыре дня. Чтобы закончить свой многотрудный путь из Тилбери, ему потребовалось сто пять дней.

«Лейчестер» недолго оставался в Федеральной пароходной компании. В сентябре 1950-го его продали фирме из Нассау и переименовали в «Инагуа». В 1958 году корабль перешел в руки панамской компании, переименовавшей его на сей раз в «Серафин топик».

Много пережившее, но бесконечно выносливое, одно из немногих выживших судов типа «Либерти», оставшееся в строю до сих пор, судно все еще на плаву — все еще бороздит океанские дороги.



Словарь морских терминов

Анемометр — прибор для измерения скорости движения воздуха.

Ахтерштевень — кормовая часть судна (продолжение киля) — опора для руля или для кормового конца гребного вала.

Бейдевинд — курс парусного корабля по отношению к направлению ветра.

(**Бейдевинд** (нидерл. *bij de wind*) — курс, при котором угол между направлением ветра и направлением движения судна составляет менее 90° (меньше 8 румбов). Выделяют бейдевинд полный и крутой. Границу между ними разные источники проводят по-разному (в диапазоне от 45 до $67,5^\circ$). Тяга паруса при бейдевинде целиком определяется его подъёмной силой, при увеличении давления ветра сила тяги уменьшается, зато возрастает сила дрейфа. Таким образом, на этом курсе парус, устанавливаемый с минимальным углом атаки к вымпельному ветру ($5-10^\circ$), работает полностью как аэродинамическое крыло.

Лучшие парусные суда ходят под углом $30-35^\circ$ к направлению истинного ветра. Вследствие сложения векторов скорости ветра и встречного потока воздуха скорость вымпельного ветра на курсе бейдевинд оказывается максимальной, также как и подъёмная сила на парусе, пропорциональная квадрату скорости ветра. Максимальной величины достигает и сила дрейфа. Если попытаться идти под более острым углом к ветру, то скорость судна будет снижаться, парус станет запласкивать, подъёмная сила снизится и, наконец, наступит момент, когда дрейф и сопротивление воды движению намного превысят тягу. Судно потеряет ход.) (Информация из Википедии).

Битенг — стальная или чугунная тумба для удержания буксирного троса или якорного каната.

(**Битенг** (изначально бетинг, от нидерл. *beting*) — прочная полая тумба возвышающаяся над палубой или корабля. Является частью

буксирного и швартовочного устройства судна судна.) (Информация из Википедии).

Брашпиль — судовая лебедка для швартовки или буксирования.

Бушприт — горизонтальный или наклонный брус, выступающий за форштевень парусного судна. Служит главным образом для крепления носовых парусов.

Гак — крюк.

(**Гак** (нидерл. Naak) — крюк, выполненный из стали и использующийся на кораблях для подъёма того или иного груза кранами, стрелами и другими приспособлениями, предназначенными для таких действий. У гака есть преимущество: его носок загнут внутрь, следовательно, при работе он не сможет задевать за выступающие части бортов, трюмов и надстроек судов) (Информация из Википедии).

Гирокомпас — гироскопический прибор для определения курса судна. Используют как составную часть авторулевого.

Грейферы — приспособления для захвата грузов.

Грот-мачта — следует за носовой мачтой, у многомачтовых судов отличаются порядковым номером.

Клипер — быстроходное парусное или парусно-паровое судно.

Клюз — отверстие в палубе для пропуска якорной цепи.

Кокпит — на корме специально огороженное место для размещения пассажиров и хранения грузов.

Комингс — окаймление отверстия в палубе судна, например грузового или сходного люка. Выполняется из стальных листов или деревянных брусьев.

Линь — судовой трос для такелажных работ.

(**Линь** — тонкий корабельный трос. Во времена парусного флота делался из пеньки. Иногда добавляется к названию прибора, составной частью которого является: лаглинь, лотлинь и пр. Короткий отрезок такой верёвки с узлом на конце назывался линёк и применялся для телесного наказания матросов во времена парусного флота.) (Информация из Википедии).

Нактоуз — место установки компаса.

Оверштаг — поворот парусного судна на другой галс носом против встречного ветра.

Перлинь — трос кабельной работы толщиной от 4 до 6 дюймов.

Релинги — горизонтальные стальные прутья круглого сечения, идущие в 3–4 ряда у леерного ограждения.

Рол-трейлер — грузовая платформа на колесах для погрузки и транспортировки груза.

Спарки — прозвище радиста на английских судах.

Твидек — межпалубное пространство во внутренней части корпуса сухогрузного судна (ниже верхней палубы).

(**Твиндек** (англ. Tween — deck) — междупалубное пространство внутри корпуса суда между двумя палубами или между палубой и платформой. При наличии трёх палуб различают верхний и нижний твиндеки, при большем количестве палуб — верхний твиндек, второй твиндек, третий твиндек и далее, сверху вниз. Твиндек служит для размещения грузов или пассажиров и экипажа.

Иногда твиндеком называют грузовое или производственное помещение на судне, расположенное между двумя палубами и предназначенное для определённых целей, — например, рефрижераторный твиндек.

Грузовые суда, имеющие твиндеки в грузовых помещениях (трюмах), стали называть твиндечными судами. Появился даже

жаргонизм — «твиндекеры») (Информация из Википедии).

Фальшборт — продолжение бортовой обшивки выше палубы.

(**Фальшборт** (англ. bulwark) — ограждение по краям наружной палубы судна, корабля или другого плавучего средства представляющее собой сплошную стенку без вырезов или со специальными вырезами для стока воды. Это конструкция из дерева или стальных листов с подпирющим набором (в зависимости из какого материала строилось плавучее средство). (Информация из Википедии).

Фальшкиль — дополнительный киль у яхты.

Фок-стаксель — косой парус на фок-мачте.

Фок-мачта — носовая мачта.

Шпигаты — отверстия в палубе для удаления воды за борт.

notes

Примечания

1

Дядя Сэм — шутовое прозвище американского правительства.