



Луи льо Кюнф

Пожар на фара пред Сен

– Това е истинска лудост, никога няма да може да се построи фар на Арман...

Арман, скалата, на която инженер Жоли не бе могъл да слезе, а само бе зърнал през вълните и пяната... На 13 ноември 1865 година...

Инженерът успя все пак да образува нещо като комисия, съставена от лоцмани, един стар рибар, двама души от Сен – единствените, които вече бяха правили опит да стъпят на скалата. Започна се сериозна дискусия.

Скалата се подаваше от водата при слаби приливи и при отлив. Несъмнено дотам можеш да стигнеш без особени трудности, но самото приставане щеше да бъде, разбира се, по-сложно, ако морето не е напълно спокойно. Операцията беше много рискована поради теченията – извънредно силни по тия места. Господин Жоли изчисли и определи посоката им в различните моменти на деня.

Ето я заслугата на инженер Жоли: той застана с лице срещу скалата Арман като главнокомандуващ армия пред укрепен вражески град, известен като непревземаем. Той можа да си състави съвсем точна представа за обекта, който трябваше да бъде сразен, да претегли рисковете и вероятностите за успех в това начинание. Можа най-вече да запази търпение и да не насилва победата.

На 17 май 1866 година, въоръжен със спасителен пояс, той за пръв път успя да стъпи на Арман. Колкото и банално да изглеждаше това събитие, то беше в същност една от най-значителните победи на човека над морето. Всички по-сетнешни постижения водят началото си тъкмо оттам.

Ала вече друг проблем изникваше пред господин Жоли: да намери необходимата работна ръка, за да започне строежа – задача не по-малко трудна от тази да стъпиш на скалата. Да оставим това, че работниците трябваше да бъдат морски хора. А най-лошото бе, че не можеше и да се мисли за истински непрекъснат строеж. Трябваше да се потърсят мъже с постоянна работа, например рибари, за които изкараното на Арман да е само допълнителен доход.

Жителите на остров Сен отговориха, че на драго сърце биха пратили работници на скалата, но повече от това не могат да направят. Господин Жоли беше не само предприемчив, но и хитър и упорит. Той предприе някои реставрационни работи по дигите на острова. Моряците се съгласиха да му помагат няколко месеца. И тъй, на 20 май 1867 година главният инженер на Брест можа да пише в Париж:

„Разполагаме с необходимите работници за строежа.“

Малко по-късно строежът на Арман бе открит. Строеж? Думата изглежда доста гръмка за работата, която се извърши тази година на скалата.

Първата задача на конструкторите на фарове е, разбира се, да се погрижат за това, как ще пристават лодките, обслужващи големите кораби и шаланите; как ще се доближават безпрепятствено до скалата и как работниците ще се закрепят за нея, когато морето я залива. Опасна задача! Да чуем по-добре един от инженерите:

„Щом се появеше някаква възможност да се приближим, двама души слизаха на скалата със спасителни пояси, лягаха отгоре ѝ, вкопчаха се здраво с една ръка, а в другата – стискаха чук и работеха така, без много да им спори, непрестанно заливани от вълната, която се разбиваше над главите им. Ако някой от тях биваше отнесен от течението, поясът му го задържаше над водата и с лодка отиваха да го приберат и да го върнат на работа.“

През тази година – 1867-а – само седем пъти можаха да се приближат до Арман. Всичко на всичко осем часа работа: петнайсет пробити дупки! Следващата година – малък прогрес – осемнайсет часа работа. Скобите са зазидани в скалата. Ръководителят на строежа придружава работниците до Арман. Пренебрегвайки риска, той винаги слиза пръв.

От 1869 година работата започва значително да се подобрява. И през месец юни скалистото плато е покрито със зидария, дебела 30 сантиметра. Но да се задържиш в продължение на час и четирийсет и пет минути на скалата, все още се смята за нещо необикновено.

Как се работи там? По най-простия начин на света: върху самата скала се забърква по малко цимент „Паске“ и се запълват неравностите. Шестима мъже приготвят хоросана за двамата зидари. Параходът „Арморик“ стои на 50 или 100 метра от скалата в зависимост от времето. Но това разстояние, което ще се стори нищожно на непосветените, е извънредно опасно за преодоляване.

Идва войната на 1870 година, повлякла след себе си безредие и смут. А после лека-полека Франция се връща към живот... През работния сезон на 1871 година само осем пъти са успели да пристанат до скалата.

След 1872 година се работи вече по-системно, но тогава пък строителите трябва да се съобразяват с капризите на морето. Така следващата година само шест пъти се е стъпило на скалата, докато предишните години, от 1868 насам, бяха дали възможност на тези смели хора да атакуват Арман поне тринайсет пъти.

Още осем години работа. И най на края, през 1881 година, фарът е открит.

Но вместо да ликуват, конструкторите сякаш са изплашени от победата си. Още дълги години страхът, че някой ден кулата на Арман ще бъде отнесена от морето, буквално ще ги преследва. Безпокои ги най-много силно намаленият ѝ диаметър в сравнение с височината ѝ: само 7,20 метра срещу 34,50 м.

Чак през 1879 година съоръжението е могло да се смята за наистина завършено, сиреч – вече извън всякаква опасност.

Без съмнение с тези укрепителни работи Арман беше избягнал съдбата на фаровете на Едистоун и Минот, на Лодж (САЩ), които бяха отнесени от морето заедно с хората.

През декември 1923 година трима души се намираха въз високата кула на фара Арман: Франсоа Льо Пап, Анри Лусуарн и Ерве Мену. Вече двама и шест дни бурята ги държеше в плен и поради липса на прясна храна трябваше да наченат резервните сухари. При последното продоволствие хлебчетата се бяха намокрили с морска вода и бе станало това, което става в подобни случаи – хлябът бе плесенясал и се бе наложило да го изхвърлят през борда.

Като връх на всички беди, от няколко дни пазачът Льо Пап беше заболял. Интоксикация, предизвикана от живачните изпарения, ще каже по-късно лекарят. Но бедното момче, бивш морски пехотинец от Дикомуд, страдаше от жестока рана, която му бе струвала ампутацията на единия крак. Защото по онова време службата фаропазач се даваше само на мъже с тежка инвалидност. Треската тъй се бе засилила, че Лусуарн и Мену вече бяха решили да вдигнат черния флаг, а знае се какво означава този злокобен флаг на езика на фаровете: SOS... SOS...

Там, на остров Сен, викът за помощ беше забелязан. Но капитан Роу, който осигуряваше на времето продоволствието с рибарската си лодка, не бе успял да осъществи връзка с фара. Отчаяни, двамата здрави мъже го бяха видели как се върти, как бурята го отнася. И Роу, рискуващ всеки миг да се блъсне с лодката си в скалите, трябваше да се върне към острова.

Беше 3 ч. и 30 мин. Следобед. Лусуарн се намираше в кухнята на първия етаж на кулата. Горее в машинната зала Мену вече палеше огъня, защото нощта се спуска бързо по това време на годината. В стаята си Льо Пап стенеше...

Болният се въртеше в леглото си, не можеше да се примири, че трябва да лежи. Но ето че се изправя и въпреки треската се качва по

стълбата, тътрейки мъчително дървения си крак. Бързо отива при Мену в дежурната зала. Ето как си представяме диалога между двамата мъже:

– За какво идваш?

– Да ти помогна!

– Щеше да направиш по-добре, ако си беше останал да лежиш, приятелю. Не си се погледнал в огледалото...

– Какво искаш, не мога да остана в леглото. По-зле ми става...

Опитайте се да вразумите хора като Льо Пап, когато са си наумили нещо. По-добре е да не настоявате.

– Това нищо не е – рече сакатият. – Ти да видиш, когато бях в Диксмунд, под картечния огън... Пък и не мога да ви оставя сами да дежурите...

– Добре, добре! Прави каквото знаеш. Но довечера да не се оплакваш...

В 4 ч. и 30 мин. Светлината на Арман започва да мете хоризонта с огромния си бял лъч: три отблясъка на всеки двайсет секунди. В кухнята удря 5 часът. Лусуарн оставя печката и се присъединява към двамата си приятели при фенера. И тримата заедно, излезли на площадката, претърсват с очи разбеснелия се океан с надеждата да зърнат отново лодката на Роу. Напразно... Нищо не се появява по разменените хребети. За днес не трябва да се очаква нищо повече...

И изведнъж – вик:

– Дявол да го...! Пожар!

Плътен черен пушек пълзи откъм стълбата. Тримата мъже се връщат светкавично в дежурната зала и се втурват по витата стълба. Но скоро, задавени, уплашени да не се задушат, те трябва да се върнат. Какво да правят? Трябва непременно да слязат. Защото долу е резервоарът с бензина. Ако огънят стигне до него – свършено е с фара... и със самите тях.

Вече се чуват експлозии – избухнали са стъклата. Навеждайки се над перилата, Льо Пап, Мену и Лусуарн забелязват дълги пламъци, които излизат от прозорците на кухнята и от първата стая на горния етаж.

Вече няма друга възможност за слизване освен по кабела на гръмотовода или от желязната кука, циментирана в зидарията, по въжето, с което вдигаха донесената им храна.

Льо Пап не се колебае. Той има само един крак, но ръцете му са здрави. Спокойно се спуска по кабела. Другите двама, проявявайки качества на еквилибристи, които сами не са подозирали у себе си, избират

тясната желязна кука над побеснялото море и се хващат здраво за продължителното въже. Следва зашеметяващо спускане в празното пространство.

Мигове по-късно и тримата се озовават на площадката на фара, изтъпявайки пътем изгарящите огнени езици от прозорците. Но не за изгарянията, си мислят те, а за бензина. Ето ги, напъват входната врата – тежка дървена порта, затворена с огромно желязно резе. Отвред морето запраща към тях една след друга чудовищните си вълни. Нямаше ли и те на свой ред да споделят съдбата на нещастния Плузник, отнесен от стихията през 1921 година?

Не! Въпреки горящите отломки и парчета стъкло, които се сипят отгоре им, те успяват да избият вратата. За момент жежкият зной на пожара ги принуждава да потърсят подслон, да се скрият в шахтата за въглища. После те смело ще се хвърлят срещу стихията. Кофа след кофа водата се изливаше върху разрушителните пламъци и горящите останки. Стъпало след стъпало, от партера до кухнята, от кухнята до стаите, от стаите до дежурната зала, борбата ще продължи през цялата нощ. На сутринта след непрекъснати седемнайсет часа бдение тримата мъже стигнаха до фенера. Той е разрушен, но кулата е запазена. Нищо не е останало в нея. Огънят всичко е унищожил: легла, столове, маси, пода и най-вече хранителните запаси.

Черни, настръхнали, мокри, треперещи, мъчени от глад, тримата пазачи имат съзнанието, че са направили всичко, което е по силите на човека. Не им остава вече друго, освен да чакат помощта... или смъртта.

Помощта ще дойде. Макар и не веднага. Спасителят „Леон-Бурдел“, а след туй и един влекач ще трябва един след друг да се откажат от намерението да възстановят връзката. Върнал се малко по-късно до подстъпите на фара, „Леон-Бурдел“ ще има по-голям късмет този път. И първите, които ще поемат с несигурната седалка над пенливите вълни, са двамата инженери от „Пътища и мостове“ в Брест – господин Койн и необикновеният господин Крутон, когото винаги можеш да намериш там, където хората му са изложени на някаква опасност...

Льо Пап и Мену бяха върнати на брега. Но Лусуарн, силният Лусуарн ще остане още няколко дни на кулата. Докато бъде заместен на свой ред от временния пазач Жан-Мари Фуке – стар пенсионер от „Фарове и морски знаци“, който знаеше кулата на Арман още при построяването ѝ.

Ето, че минаха повече от трийсет години оттогава. Но мнозина в Сен още си опомнят за онази трагична нощ през декември 1923 година;

онази ноц, когато от брега на острова те гледаха в далечината кулата на Арман, лумнала като факел. В тълпата имаше две жени – госпожа Льо Пап и госпожа Лусуарн.

КРАЙ

© Луи льо Кюнф
© 1983 Ася Къдрева, превод от френски

Сканиране, разпознаване и редакция: Светослав Иванов, 2008

Издание:

15 морски истории
Френска, първо издание
Книгоиздателство „Георги Бакалов“, Варна, 1983
Рецензент Бояна Петрова
Преводач Ася Къдрева
Редактор Панко Анчев
Художник Димитър Трайчев
Худ. редактор Иван Кенаров
Техн. редактор Добринка Маринкова
Коректори Светла Димитрова, Мария Филипова
Дадена за набор на 29.VII.1983 г. Подписана за печат на 5.XI.1983 г. Излязла от печат
м. декември 1983 г.
Изд. № 1700. Формат 60×90/16. Печ. коли 14,75. Изд. коли 14,75
УИК 10,56 Цена 1,40 лв. ЕКП 9536622311; 6126–18–83. Пор. № 210
ДЧ 840–32
Печат: ДП „Стоян Добрев-Странджата“, Варна
с/о Jusautor, Sofia

15 histoires de mer
Gautier-Languereau, 1966

Свалено от „Моята библиотека“ [<http://purl.org/NET/mylib/text/9421>]