

# VELIKA POPLAVA

*Klajv Kasler*

Prevela  
Rajka Marinković

■ Laguna ■

---

---

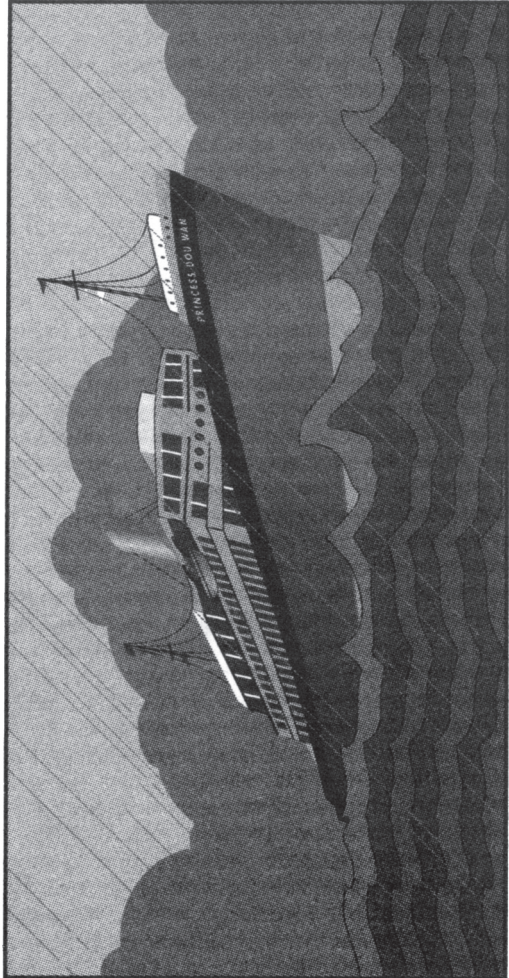
Naslov originala  
Clive Cussler  
FLOOD TIDE

Copyright © 1997 by Clive Cussler  
Translation Copyright © 2008 za srpsko izdanje, LAGUNA

# VELIKA POPLAVA

REKVIJEM ZA  
PRINCEZU

## Princeza Dou Van



10. DECEMBAR 1948.  
NEPOZNATE VODE

Talasi su bili zlokobni i sa svakim udarom vetra postajali sve gori. Mirno vreme je od toga jutra do kasne večeri doživelo transformaciju poput doktora Džekila u plahovitog gospodina Hajda. Beli vrhovi kao kula visokih talasa raspršivali su se u zastore sitnih kapi. Uzburkano more i crni oblaci stopili su se pod naletom snežne oluje. Nemoguće je bilo razlučiti gde prestaje voda, a gde počinje nebo. Dok se putnički brod *Princeza Dou Van* borio s talasima koji su se uzdizali kao planina pre nego što bi se prelili preko palube, ljudi na njemu nisu bili svesni predstojeće nesreće od koje su ih delili samo minuti.

Pomahnitale vode gonili su severoistočni i severozapadni olujni vetrovi koji su istovremeno pokretali i razjarene struje da se razbijaju o bokove broda s obe strane. Vetrovi su ubrzo dostigli brzinu od preko sto šezdeset kilometara na sat s talasima čiji su grebeni dostizali i sto metara visine. Zahvaćena vrtlogom, *Princeza Dou Van* nije imala kud. Pramac joj se propinjao, a onda ponirao pod talase koji su se slivali preko otvorenih paluba nazad ka krmi, a onda napred kad bi se krma podigla, izbacujući propelere koji su se pomaljali iznad površine vode okrećući se kao pomahnitali. Na udaru sa svih strana, naginjala se za 30 stepeni, tako da je ograda duž otvorene palube s desne strane nestajala u vrtlogu vode. Sporo, suviše sporo, brod bi se tromo ispravio i ponovo uranjao, plaveći po najgoroj oluji u novijoj istoriji.

Smrznut i nemoćan da išta vidi u zaslepljujućoj snežnoj oluji drugi oficir Li Po, koji je bio na straži, pognuvši se uđe u kormilarnicu i

zalupi vrata za sobom. U čitavoj svojoj karijeri plovidbe Kineskim morem nikada nije video kovitlanje snega usred pobesnele oluje. Pomisli kako bogovi nisu pravedni pošto su poslali tako katastrofalne vetrove na *Princezu* koja je prošla preko pola sveta, sada kada je na manje od dvesta milja od luke. Za poslednjih šesnaest sati uspela je da pređe samo četrdeset milja.

S izuzetkom kapetana Lija Hanta i njegovog glavnog mašiniste dole u mašinskoj sobi, celu posadu činili su Kinezi. Stari morski vuk, s dvanaest godina u Kraljevskoj mornarici i osamnaest u svojstvu oficira u tri različite trgovačke flote, Hant je bio kapetan broda već petnaest godina. Još kao dečak iz Brajdlingtona, malog grada na istočnoj obali Engleske, odlazio je čamcem u ribolov s ocem pre nego što je kao običan mornar isplovio na teretnjaku za Južnu Afriku. Mršav čovek prosede kose i tužnog, praznog pogleda nije polagao mnogo nade u mogućnost svog broda da će izaći na kraj s ovom olujom.

Dva dana pre toga jedan član posade skrenuo mu je pažnju na pukotinu u desnom boku trupa iza jedinog dimnjaka. Dao bi mesečnu platu da može da pregleda naprslinu sada kad njegov brod trpi neverovatan pritisak. Nevoljno je odagnao ovu misao. Pokušaj da ispita oštećenje bio bi ravan samoubistvu pri vetru čija je brzina iznosila sto šezdeset kilometara na sat po pobesnelom moru koje je zapljuskivalo palube. U kostima je osećao da je *Princeza* u smrtnoj opasnosti i prihvatio je činjenicu da njena sudbina više nije u njegovim rukama.

Hant je buljio u zavesu od snega koja je zasipala prozor kormilarnice i ne okrećući se upitao svog drugog oficira „Koliko ima leda, gospodine Po?“

„Brzo se gomila, kapetane.“

„Mislite li da možemo da se prevrnemo?“

Li Po polako odmahnu glavom. „Ne još, gospodine, ali do jutra opterećenje na delovima iznad palube i samoj palubi moglo bi da bude preveliko ako se mnogo nagnemo.“

Hant se zamisli na trenutak, zatim se obrati čoveku na krmi. „Držite se kursa, gospodine Cung. Održavajte pramac prema vetru i talasima.“

„Razumem, kapetane“, odgovori Kinez stojeći na krmi široko raširenih nogu dok je rukama čvrsto stezao mesingano kormilo.

Hant se u mislima vratio na pukotinu na trupu. Nije mogao da se seti kada je *Princeza Dou Van* bila na propisnom pregledu na suvom doku. Za divno čudo, među posadom nije bilo nimalo ne-lagode zbog curenja, jako zarđalih ploča na trupu i oslabljenih i ispalih zakivaka. Ljudi kao da nisu primećivali koroziju i neprekidno brundanje pumpi u dnu broda koje su radile pod neprekidnim opterećenjem ne bi li se izborile s vodom koja je prodirala u utrobu tokom putovanja. Ako je *Princeza* uopšte imala Ahilovu petu, bio je to njen oslabeli i pohabani trup. Brod koji plovi okeanima smatra se starim posle dvadeset godina. A *Princeza* je prešla stotine hiljada milja po uzburkanim morima bacana tajfunima punih trideset pet godina pošto je izašla iz brodogradilišta. Bilo je pravo čudo da je uopšte još plovila.

Kad su je 1913. godine za singapursku pacifičku parobrodsku kompaniju pod imenom *Lanaj* porinuli brodograditelji Harland i Volf, imala je 10.758 bruto registarskih tona. Ukupna dužina bila joj je 151,5 metara od ravnog pramca do krme u obliku čaše za šampanjac, a jarbol visok nešto preko 18 metara. Njena parna mašina razvijala je snagu od pet hiljada konjskih snaga i okretala dvostruke elise. Na svom vrhuncu sekla je talase zadivljujućom brzinom od trideset kilometara na sat. Plovila je između Singapura i Honolulua do 1931. godine, kada je prodana Kantonskim linijama i promenila ime u *Princeza Dou Van*. Posle prerade, određena je da prevozi putnike i teret po svim lukama jugoistočne Azije.

Za vreme Drugog svetskog rata preuzela ju je i opremila australijska vlada za transport trupa. Teško oštećenu, pošto je preživela napade japanske avijacije tokom službe u konvojima, vratili su je Kantonskim linijama posle rata, pa je neko vreme plovila na kratkoj relaciji Šangaj-Hongkong, sve do proleća 1948. godine kad su je prodali otpadu u Singapuru.

Projektovana je tako da na nju može da se smesti pedeset pet putnika prve klase, osamdeset pet druge i trista sedamdeset putnika treće klase. Obično je imala posadu od sto devedeset ljudi, ali na putovanju koje je trebalo da bude poslednje, bilo ih je samo trideset osam.

Hant je o svom starom brodu razmišljao kao o majušnom ostrvu na uzburkanom moru, bačenom u dramu bez publike. On je bio spreman za odmor na nekoj plaži, a *Princeza* je bila spremna za otpad. Hant je saosećao sa svojim brodom, ranjenim u borbi, dok se

rvao s olujom. Brod se uvijao i stenjao kad god bi ga zapljusnuo džinovski talas, ali svaki put bi se otrgao i zabio kljun u sledeći. Hanta je jedino tešilo što se motor nijednom nije zakašljao.

Dole u mašinskoj sobi krckanje i stenjanje trupa bilo je neobično glasno. Rđa je poigravala i ljuštala se s pregradnih zidova dok je nivo vode rastao kroz rešetke po kojima se kretala posada. Zakivci koji su držali čelične ploče bili su razlabavljeni. Izletali su iz ploča i leteli kroz vazduh kao projektili. Ali posada je bila ravnodušna. To je bila uobičajena pojava na brodovima sagrađenim pre ere varenja. Ipak, jednog čoveka su prolazili žmarci od straha.

Glavni inženjer Ijan „Hongkong“ Galager, Irac koji je umeo dobro da popije, ramena širokih kao u bika, crvenog lica i velikih brkova, bio je čovek koji je po onome što je video i čuo tačno znao kad je brod u samrtom ropcu. No, potisnuo je strah, skrenuvši misli na preživljavanje.

Kad je sa jedanaest godina ostao siročić, Ijan Galager je pobjegao iz sirotinjskog kraja u Belfastu i otisnuo se na more kao „mali od palube“ na brodu. Negujući prirodni dar za održavanje parnih mašina, prvo ih je čistio, a zatim postao treći pomoćni mašinista. Sa dvadeset sedam godina već je imao diplomu glavnog inženjera i radio je na teretnjacima koji su plovili po morima između ostrva na Južnom Pacifiku. Nadimak „Hongkong“ stekao je posle mnogo puta prepričavane tuče u jednoj od pristanišnih birtija toga grada protiv osam kineskih lučkih radnika koji su pokušali da ga ubiju. Kad je napunio trideset godina, potpisao je ugovor i ukrcao se na *Princezu Dou Van* u leto 1945. godine.

Ozbiljnog lica, Galager se okrenu svom drugom mašinisti, Ču Venu. „Idi na palubu, obuci prsluk za spasavanje i spremi se da napustiš brod kad kapetan izda naredbu.“

Kinez izvuče patrljak cigare iz usta i ispitivački se zagleda u Galagera. „Misliš da tonemo?“

„Znam da tonemo“, odvrati Galager odlučno. „Ova stara zarđala kanta neće izdržati duže od jednog sata.“

„Jesi li to rekao kapetanu?“

„Morao bi biti gluv, glup i slep da ne zna i sam.“

„Ideš i ti?“ upita Ču Ven.

„Polazim odmah za tobom“, odgovori Galager.

Ču Ven krpom obrisa ruke masne od ulja, klimnu glavom glavnog mašinisti i pođe uz merdevine do otvora koji je vodio na palubu.

Galager baci poslednji pogled na svoju voljenu mašinu uveren da će se uskoro naći na dnu mora. Ukočio se kad je trupom odjeknula neobično glasna škripa. Ostarelu *Princezu Dou Van* mučio je zamor metala, nevolja koja prati avione kao i brodove. Izuzetno teško prepoznatljiv po mirnom moru, zamor materijala postajao je očigledan u brodu o koji udara uzburkano more. Čak i kada je bila nova, *Princeza* bi trpela ogroman pritisak pod naletima talasa koji su udarali o njen trup silom od četrnaest hiljada tona po kvadratnom metru.

Galageru se sledila krv u žilama kad je ugledao kako se otvorila pukotina na pregradnom zidu koja je počela da se širi nadole a zatim i u stranu po pločama trupa. On zgrabi slušalicu broskog telefona i pozva most.

Li Po se javi. „Most.“

„Daj mi kapetana!“, breću se Galager.

Opet pauza, a onda: „Ovde kapetan.“

„Gospodine, imamo gadnu pukotinu u mašinskoj sobi i svakog minuta postaje sve gore.“

Hant zaneme. Nadao se uprkos svemu da će stići do luke pre nego što oštećenje postane kobno. „Je l' prodire voda?“

„Pumpe gube bitku.“

„Hvala, gospodine Galager. Možete li da održavate mašinu u pogonu dok ne stignemo do kopna?“

„Koliko otprilike mislite da nam treba?“

„Za oko sat bi trebalo da se nađemo u mirnijim vodama.“

„Sumnjam“, reče Galager. „Dajem joj deset minuta, ništa više od toga.“

„Hvala, šefe“, jedva izgovori Hant. „Napustite mašinsku sobu dok još možete.“

Hant polako spusti slušalicu, okrenu se i pogleda kroz prozore prema krmi. Brod se, vidno nagnut, snažno ljuljao. Dva brodska čamca već su se bila razbila i survala preko palube. Da će uspeti da se domogne najbliže obale i bezbedno dovede brod na čvrsto tlo nije više dolazilo u obzir. Da bi dospeli u mirnije vode, brod bi morao da se okrene udesno. *Princeza* ne bi preživela da je sa strane udare pomahnitali talasi. Brzo bi bila bačena u udolinu između talasa bez ikakve nade da će se iz nje izvući. Bez obzira na to da li će se raspuknuti ili zbog leda koji će se nataložiti na delove iznad palube i prevrnuti ga, brod je bio osuđen na propast.