C.S. FORESTER

GREYHOUND

ROMAN PUBLICAT INIȚIAL CU TITLUL
PĂSTORUL CEL BUN

Traducere din limba engleză de
ROXANA OLTEANU

CORINT BOOKS
—2020—

1.

În clipa aceea de după ivirea zorilor, orizontul nu părea departe. Linia unde se întâlnea cerul încărcat de umezeală cu apa verde a mării era neclară; părea că norii sumbri deveneau tot mai denşi, până în punctul acela al întâlnirii finale. Nu era o trecere bruscă, ci, mai degrabă, întrepătrunderea a două elemente gemene. Dincolo de acel punct, în toate direcţiile, apa se întindea pe mii de mile[1], iar dedesubt, era adâncă de peste trei mii două sute de metri. Era dificil să îţi imaginezi ce însemnau de fapt datele acestea, cu toate că, din punct de vedere ştiinţific, totul avea sens. La mai bine de trei mii două sute de metri adâncime, aşadar, se afla fundul mării, mai întunecat decât cel mai lung şi mai întunecat tunel construit vreodată de om, aflat sub o presiune mai mare decât a putut crea cineva în vreo fabrică sau în vreun laborator, o lume necunoscută şi neexplorată, care putea fi vizitată nu de oameni vii, ci, eventual, de cadavrele lor prizoniere, devenite una cu sicriele de fier în care se transformau navele lor zdrobite. Navele mari, care pentru omul

[1] Milă marină sau nautică – unitate de măsură pentru distanţe şi viteză, folosită internaţional în navigaţie, egală cu 1 852 de metri (n. red.).

neînsemnat păreau imense și atât de solide, se scufundau către fundul mării, prin întuneric și frig, în apele acelea din vremuri imemoriale, fără să producă mai mult zgomot și agitație decât ar face-o firele de praf ce cad pe podeaua unei săli de dans.

Atât cât se vedea din zona mărginită de linia orizontului, marea era plină de nave. Valurile lungi și cenușii din nord-est veneau într-o succesiune nesfârșită, demonstrându-și fiecare puterea fără limite. La sosirea lor, navele făceau plecăciune, se înclinau într-o parte, apoi ridicau prora înălțându-se spre cer, pe urmă se înclinau în cealaltă parte, cu prora în jos și cu pupa în sus, alunecând încet pe panta cea lungă, înainte să urmeze alt val și altă mișcare de tangaj și de ruliu, altă înălțare și altă coborâre. Erau numeroase nave, așezate în multe șiruri și multe coloane, și, dacă aveai suficientă răbdare să privești, doar uitându-te la mișcarea navelor, puteai să determini direcția și poziția fiecărui val care traversa diagonal șirurile și coloanele acelea – navele se ridicau când pe creasta valului, când se cufundau în valea creată de ape, până ce nu li se mai vedeau decât catargele, când se înclinau mult spre babord, când spre tribord, când se apropiau una de alta, când se îndepărtau.

Iar navele erau diferite, la fel ca mișcările lor – nave mari și mici, nave cu macarale și nave fără, cargouri și tancuri petroliere, nave noi și nave vechi. Dar toate păreau animate de aceeași voință, toate se îndreptau cu încăpățânare spre est, siajul lor efemer fiind paralel. Dacă le urmăreai pentru mai mult timp, vedeai că la intervale lungi și neregulate își schimbau direcția cu câteva grade spre babord sau spre tribord, navele din spate urmându-le pe cele din față. Totuși, în ciuda acestei variații de curs, eventualul privitor și-ar fi

dat seama în scurt timp că direcţia generală spre care se îndrepta masa aceea de nave era estul – înaintau toate spre est, constant şi tenace, astfel încât, odată cu trecerea orelor, puteau parcurge câteva mile din distanţa care le despărţea de obiectivul lor estic, oricare ar fi fost acela. Acelaşi spirit anima toate navele.

Cu toate acestea, o observare continuă ar fi dezvăluit faptul că spiritul acela nu era infailibil, că navele acelea nu erau maşinării perfecte. Rareori se întâmpla ca respectivele devieri de la curs să nu producă o criză printre cele treizeci şi şapte de nave. Observatorul experimentat se putea aştepta la asta, întrucât, chiar dacă navele nu ar fi fost controlate de om, fiecare dintre ele era diferită de vecinele ei. Fiecare dintre ele răspundea puţin altfel la mişcarea cârmei. Fiecare dintre ele era altfel influenţată de valurile pe care le întâmpina în prora ori în travers şi fiecare era influenţată diferit de vânt. Când navele se aflau la nici jumătate de milă una de alta într-o parte şi la abia un sfert de milă în cealaltă parte, aceste mici diferenţe de comportament deveneau o problemă presantă.

Acelaşi lucru s-ar fi întâmplat chiar dacă fiecare navă ar fi fost perfectă, iar aici lucrurile nu stăteau nici pe departe aşa. Motoarele care huruiau în ele nu aveau capacitatea de a funcţiona impecabil şi nici combustibilul nu era prea bun, iar pe măsură ce trecea timpul, ţevile se puteau înfunda şi valvele se puteau bloca, astfel încât elicele puse în funcţiune de acele motoare nu se învârteau constant. Iar busolele puteau să nu fie reglate bine. În plus, din pricina consumului de carburant şi a proviziilor – în consecinţă, din pricina modificării deplasamentului navelor –, rezultatul ar fi fost diferit chiar dacă, printr-un miracol, elicele acelea s-ar fi rotit

uniform. Toate aceste variabile puteau avea drept urmare o schimbare de poziţie de câteva zeci de centimetri pe minut, dar, în coloanele acelea înghesuite de nave, câteva zeci de centimetri pe minut puteau însemna dezastru în douăzeci de minute.

Tuturor acestor variabile li se adăuga şi variabila umană, cea mai imprevizibilă dintre toate. Nişte mâini omeneşti întorceau timone, ochii unor oameni supravegheau cadranele şi iscusinţa lor păstra neclintit acul pe cadranul busolei. Tot felul de indivizi, cu reacţii mai lente sau mai rapide, persoane prudente şi persoane impulsive, oameni cu experienţă vastă şi oameni aproape lipsiţi de experienţă; iar diferenţele dintre toţi aceştia erau chiar mai importante decât deosebirile dintre nave. Diferenţele dintre nave puteau crea un dezastru în douăzeci de minute, dar variabila umană – un ordin neglijent sau un ordin auzit prost, o cârmă întoarsă greşit ori un calcul din care s-a tras concluzia greşită – putea duce la dezastru în douăzeci de secunde. Schimbarea de drum era dictată de prima navă din coloana din centru. Coborârea fanionului de semnalizare, care flutura statornic pe funga[1] lui, indica momentul precis în care trebuia să se facă schimbarea de drum, una dintre seriile de schimbări de drum pregătite cu câteva zile înainte. Era foarte simplu să faci o modificare nepotrivită a cursului navei; era şi mai simplu să ai îndoieli în privinţa schimbării pe care trebuia s-o faci; la fel de simplu era să ai îndoieli în privinţa competenţei vecinilor tăi. Poate că un om prudent ar sta puţin înainte de a da ordinul, aşteptând să vadă ce fac ceilalţi, iar clipele acelea de amânare puteau aduce prora unei nave din coloana alăturată exact pe direcţia

[1] Fungă – parâmă a unei nave cu pânze care se foloseşte la ridicarea şi la coborârea unei vele (n. red.).

unde cealaltă navă era mai lată, adică în mijlocul și în inima navei care ezitase. Un gest greșit putea însemna moartea.

Comparativ cu imensitatea apelor pe care pluteau, navele erau minuscule și neînsemnate.

Părea de-a dreptul miraculos că vor traversa acea întindere extraordinară, înfruntând forțele naturii, ca să ajungă cu certitudine la destinație. Din clipa în care s-a cioplit prima bucată de cremene și de când s-au realizat primele picturi rupestre, inteligența și inventivitatea omului au făcut posibilă acumularea de cunoștințe și de experiență. Acum, inteligența și inventivitatea omului erau cele care sporeau pericolul. Se simțea o amenințare din plafonul acela jos de nori și din valurile acelea uriașe, dar, în ciuda primejdiilor, navele continuau să își execute manevrele complexe și dificile, în formațiunea aceea compactă, care le făcea să se afle la un pas de dezastru, pentru că, dacă s-ar fi îndepărtat la o distanță mai sigură, ar fi avut de înfruntat un dezastru și mai mare.

La o mie de mile în fața lor, nenumărați oameni – bărbați, femei și copii –, așteptau sosirea navelor, cu toate că nu știau nimic despre acestea, nu le cunoșteau numele, nu îi cunoșteau pe cei care stăteau pe aceste nave, despărțiți de imensitatea rece a mării prin doar doi centimetri de tablă de fier. Dacă navele acelea – dacă mii de nave la fel de necunoscute – nu ajungeau la destinație, bărbații, femeile și copiii care le așteptau sosirea ar fi rămas flămânzi, înfrigurați și bolnavi. Ar fi putut să fie sfârtecați de explozii. Ar fi putut suferi o soartă și mai rea, una despre care hotărâseră rece, cu ani în urmă, că ar fi fost și mai rea: puteau fi supuși tiraniei unei gândiri străine de ei, puteau fi privați de libertate, iar în cazul acela – știuseră asta din instinct, chiar și atunci când rațiunea nu îi mai ajutase –, nu numai ei, ci întreaga

rasă umană ar fi avut de suferit, iar libertatea tuturor oamenilor din lume ar fi fost afectată.

La bordul navelor se aflau oameni care erau conştienţi de acest lucru, chiar dacă îl uitaseră în vâltoarea evenimentelor, atunci când trebuiau să-şi păstreze poziţia, să menţină cursul şi viteza, chiar dacă pe aceeaşi navă cu ei se aflau şi oameni care nu erau însufleţiţi de acelaşi ideal ca ei, oameni care le deveniseră camarazi din alte motive sau chiar fără motiv, oameni care voiau bani, băutură, femei ori siguranţa pe care o poţi plăti uneori cu bani, oameni care aveau multe de uitat sau care erau săraci cu duhul, care n-aveau ce uita, oameni cu copii de hrănit şi oameni cu probleme prea mari ca să le poată înfrunta.

Unii dintre oamenii aceştia aveau misiunea de a ţine elicele în mişcare, alţii de a face navele să plutească, alţii de a menţine poziţia navelor ori de a le întreţine funcţionale, iar alţii aveau misiunea de a-i hrăni pe oamenii însărcinaţi cu celelalte misiuni.

Dar, în timp ce îndeplineau aceste misiuni, motivaţi de idealuri măreţe, meschine sau inexistente, nu mai însemnau decât o parte din angrenajul navei pe care o serveau – nu ca nişte piese prelucrate la nişte toleranţe măsurabile, tocmai datorită variabilităţii lor umane –, iar ei, ori navele lor (nicio diferenţă între navă şi echipajul ei), reprezentau ceva pentru care trebuia să lupţi, ceva care trebuia apărat de o tabără şi care trebuia distrus de cealaltă tabără; ceva care trebuia să fie escortat pe ocean sau scufundat în adâncurile îngheţate.

2.

Miercuri. Cartul de dinainte de prânz: 08.00–12.00

Erau aproape două mii de oameni în convoi și peste opt sute în cele patru distrugătoare și vase de escortă care le păzeau. Ca să vorbim despre cifre inutile, cu valori de fapt nemăsurabile, trei mii de vieți și bunuri în valoare de cincizeci de milioane de dolari se aflau în responsabilitatea comandantului George Krause, din Marina Statelor Unite, un bărbat de patruzeci și doi de ani, cu înălțimea de un metru și șaptezeci și cinci de centimetri, greutatea de șaptezeci de kilograme, ten măsliniu și ochi de culoare cenușie. Iar el nu era doar comandantul escortei, ci și căpitanul distrugătorului Keeling, nava din clasa Mahan, din seria navelor de o mie cinci sute de tone deplasament comandate de marină în 1938.

Acestea erau datele seci, iar datele pot însemna foarte puțin. În mijlocul convoiului se găsea tancul petrolier Hendrikson. Nu e important faptul că în registrele companiei care îl deținea era evaluat la un sfert de milion de dolari sau că petrolul pe care îl transporta era evaluat la încă un sfert de milion. Acest lucru nu arăta, efectiv, nimic, dar faptul că, odată ajuns în Anglia, încărcătura lui ar fi asigurat

funcționarea pe timp de o oră a întregii flote britanice, asta reprezenta ceva mult prea important ca să poată fi măsurat – căci ce preț poți să pui pe o oră de libertate a lumii? Pentru omul însetat din deșert nu înseamnă nimic dacă are buzunarele pline cu bani. Faptul că acum comandantul Krause cântărea șaptezeci de kilograme putea avea o semnificație apreciabilă; greutatea aceea determina viteza cu care putea ajunge pe puntea de comandă în caz de urgență și, odată ajuns pe punte, acest lucru ar fi oferit un oarecare indiciu referitor la puterea lui de a rezista acolo. Era ceva mult mai important decât valoarea de inventar a navei Hendrikson; era mult mai important chiar și pentru cei care dețineau nava, deși poate nu ar fi crezut asta, dat fiind că nu auziseră niciodată de comandantul Krause din Marina Statelor Unite. Și nici nu ar fi fost interesați să afle că el era fiul unui pastor luteran, că fusese crescut de oameni credincioși sau că era un om care cunoștea bine *Biblia*. Totuși, acestea erau lucruri de importanță crucială, pentru că, în război, caracterul și personalitatea liderului își pun mai mult amprenta asupra evenimentelor decât chestiunile materiale minore.

Se afla în cabina lui, după ce ieșise de la duș și se ștersese cu prosopul. Aceea fusese prima ocazie pe care o avusese în ultimele treizeci și șase de ore să facă o baie și nici nu se aștepta să mai aibă șansa asta multă vreme. Era momentul acela binecuvântat, după ce depășiseră starea de alarmă de gradul I, odată cu venirea zorilor. Își pusese lenjeria groasă de lână, cămașa și pantalonii, ciorapii și pantofii. Tocmai se pieptănase – o acțiune mai degrabă formală, pentru că părul lui țepos, de culoare gri-șobolan, recent tăiat și mai scurt, era insensibil la acest tratament. S-a uitat atent în oglindă să vadă dacă s-a bărbierit așa cum trebuie. Ochii lui (impropriu spus cenușii; mai mult căprui, decât cenușii, cu

o lucire ca de piatră) și-au întâlnit reflexia în oglindă fără vreo expresie de recunoaștere sau de simpatie, ca și cum ar fi întâlnit ochii unui străin – deoarece Krause era într-adevăr un străin pentru sine însuși, o persoană pe care o privești impersonal, asta în cazul în care o privești. Trupul lui era doar ceva util misiunii.

Baia și bărbieritul, punerea unei cămăși curate la această oră a dimineții și îmbrăcatul pe de-a-ntregul într-un moment atât de avansat al zilei însemnau o abatere de la ordinea firească a lucrurilor, cauzată de exigențele războiului. Krause era deja în picioare de trei ore. Se dusese pe puntea de comandă pe întuneric, înainte să se anunțe starea de alarmă de gradul I, pregătit pentru criza pe care ar fi putut s-o aducă zorii zilei, și rămăsese acolo, în timp ce întunericul nopții se transforma încet în cenușiul zorilor, cu nava și cu oamenii lui pregătiți de acțiune. La lumina zilei – dacă cenușiul acela melancolic merita această expresie –, nava ieșise din starea de alarmă de gradul I, iar Krause citise mesajele care se adunaseră și pe care i le adusese ofițerul de comunicații, primise scurtele rapoarte date de șefii de departamente din subordinea lui, inspectase cu ajutorul binoclului personal navele de luptă de sub comanda lui, aflate la babord și la tribord, și imensa masă a convoiului care făcea manevre departe, în urma lui. Apoi, la o oră de la revărsatul zorilor, se gândise că venise momentul cel mai liniștit din zi și că se putea retrage un timp. Se putea așeza în genunchi să se roage. Putea să ia micul dejun. Iar apoi putea să facă o baie și să se schimbe, cu toate că părea foarte nepotrivit să facă aceste lucruri tocmai acum, și nu la începutul zilei.

I-a întors spatele străinului din oglindă, mulțumit că era bărbierit corect, apoi a rămas nemișcat, cu o mână pe spătarul scaunului și cu privirea ațintită spre podeaua pe care stătea.

„Ieri și azi și în veci”[1], și-a spus el, așa cum făcea întotdeauna când trecea de propria inspecție.

Era din capitolul 13 al *Epistolei către Evrei a Sfântului Apostol Pavel*; sublinia faptul că era la începutul unei noi etape din călătoria lui prin viața aceasta trecătoare, îndreptându-se spre mormânt și spre nemurirea de dincolo. A reflectat la acestea și, în timp ce mintea lui era astfel ocupată, corpul își menținea inconștient echilibrul, pentru că nava avea tangaj și ruliu precum doar un distrugător poate avea – așa cum se mișcase fără încetare în ultimele zile. Podeaua se ridica și se cobora sub picioarele lui, înclinându-se abrupt spre babord și spre tribord, spre pupa și spre prora, părând uneori că se răzgândea cu un tremur în mijlocul mișcării, întrerupând ritmul huruitului făcut de mobilierul spartan al cabinei, la porunca vibrațiilor elicelor.

Din cei douăzeci de ani care trecuseră de când absolvise Academia Navală din Annapolis, treisprezece îi petrecuse pe mare, majoritatea pe distrugătoare, așa că trupul lui era foarte obișnuit să-și păstreze echilibrul pe o navă care se legăna, chiar și în momentele în care se gândea la nemurirea sufletului și la efemeritatea celor pământești.

Krause a ridicat ochii și a întins mâna spre puloverul cu care avea de gând să se îmbrace. Înainte să pună însă mâna pe el, a răsunat sunetul puternic al clopotului de navă de pe peretele cabinei, iar din tub s-a auzit vocea locotenentului Carling, care trecuse la comandă după ce nava ieșise din starea de alarmă de gradul I.

— Căpitanul pe punte, domnule! a spus Carling. Căpitanul pe punte, domnule!

---

[1] *Biblia sau Sfânta Scriptură*, *Epistola către Evrei a Sfântului Apostol Pavel*, 13:8, Editura Institutului Biblic și de Misiune al Bisericii Ortodoxe Române, București, 2005. Toate citatele biblice din acest volum vor reproduce această ediție (n. red.).

Vocea lui avea ceva imperativ. Mâna lui Krause și-a schimbat obiectivul. A smuls nu puloverul, ci vestonul care stătea atârnat pe umeraș. Cu cealaltă mână a dat la o parte perdeaua de fibră de sticlă care acoperea ușa, apoi, îmbrăcat doar în cămașă și cu vestonul pe braț, s-a repezit spre punte. Șapte secunde au trecut din clipa în care sunase clopotul și momentul în care Krause a pătruns în cabina de comandă. Nu a avut nicio clipă de pierdut să se uite în jurul lui.

— Harry a surprins un contact, domnule, a zis Carling.

Krause s-a repezit la radiotelefon – la TBS[1].

— George către Harry. George către Harry. Comunică.

S-a răsucit spre stânga în timp ce vorbea, scrutând marea agitată. La trei mile și jumătate în babord se găsea distrugătorul polonez Viktor; la trei mile și jumătate dincolo de el era HMS[2] James; nava se zărea peste partea din spate a lui Viktor, mult spre pupa. Din cabina de comandă abia se vedea după colțul suprastructurii punții de comandă, iar de la distanța aceea, de multe ori nici nu se observa când ea și Keeling se lăsau amândouă în hăul dintre valuri. Acum deviase de la curs și începuse să se îndepărteze de convoi, spre nord, probabil în urmărirea contactului. În comunicarea TBS, James avea numele de cod „Harry". În timp ce privirea lui Krause s-a oprit asupra navei, telefonul a început să hârâie. În ciuda distorsiunilor, accentul britanic deosebit al vorbitorului tot se simțea.

— Contact vizual la distanță, domnule. Direcția trei cinci cinci. Solicit permisiunea de atac.

Doar treisprezece cuvinte, dintre care, eventual, unul ar fi putut să fie omis. Vorbele acestea însă prezentau o problemă

---

[1] TBS, *talk between ships*, „discuții între nave" – sistem de comunicație din al Doilea Război Mondial (n. tr.).

[2] HMS - abreviere pentru Her Majesty's Ship, utilizată la începutul denumirilor navelor în anumite monarhii (n. red.).

de o imensă complexitate, în rezolvarea căreia era necesar să fie corelaţi o mulţime de factori şi căreia trebuia să i se găsească o soluţie în cât mai puţine clipe. Ochii lui Krause s-au îndreptat spre repetitorul girocompasului[1], iar mintea lui experimentată a simplificat într-o clipă unul dintre factori. În actuala poziţie a manevrei în zigzag a grupului de nave, un contact pe direcţia trei cinci cinci se afla chiar undeva lateral şi înainte faţă de babordul distrugătorului. James, ca aripă a escortei de patru nave, era la trei mile babord de convoi. Submarinul german – dacă, într-adevăr, contactul indica prezenţa unui submarin, dar acesta era un fapt deloc sigur – trebuia să fie la câteva mile de convoi şi nu prea departe de stânga acestuia. O privire spre ceas; în paisprezece minute vor fi nevoiţi să facă o nouă modificare a cursului. De data asta, spre tribord, ceea ce avea să îndrepte convoiul în direcţia opusă submarinului. Era mai avantajos să lase submarinul în pace.

Mai existau şi alţi factori în favoarea acestei decizii. Erau doar patru nave de luptă pentru tot ecranul de protecţie cu sonarul, suficient pentru a acoperi frontul imensului convoi, atunci când distrugătoarele se aflau în poziţia stabilită. Dacă detaşai una – sau două – dintre aceste nave, n-ai mai fi avut un ecran de protecţie complet, doar zone neacoperite prin care s-ar fi putut strecura alte submarine. Era un factor care cântărea mult, însă exista unul care cântărea şi mai mult, acela care îi preocupase pe toţi ofiţerii de marină încă de la plecare. Nava James va trebui să acţioneze cu viteză maximă şi să fie detaşată la distanţă mare de cursul convoiului. Ar putea să caute ore în şir şi, indiferent de rezultatul căutărilor, va trebui să revină la convoiul, care, cel mai probabil, se va fi îndepărtat

[1] Girocompas – aparat montat pe bordul unei nave pentru a indica direcţia nordului geografic (n. red.).

mult de ea în timpul acestor căutări. Asta ar fi putut însemna o oră, poate două sau chiar trei, la viteză maximă, cu un consum suplimentar de câteva tone de combustibil. Mai aveau combustibil în plus, dar destul de puţin, o rezervă mică. Era recomandabil, la momentul acesta, când acţiunea era abia la început, să se intre în acea rezervă? În anii lungi de pregătire profesională pe care o făcuse Krause, nimic nu se subliniase mai insistent, decât faptul că orice ofiţer înţelept păstrează la îndemână o rezervă pentru situaţii critice de luptă. Era un argument – repetat întotdeauna – în favoarea prudenţei.

Pe de altă parte, se reperase un contact. Era posibil – se putea spune chiar foarte probabil – ca un submarin să fie distrus. Distrugerea unui submarin reprezenta un succes important în sine. Iar consecinţele ar fi putut să fie încă şi mai importante. Dacă acelui submarin i s-ar fi permis să se îndepărteze nevătămat, ar fi putut ieşi la suprafaţă şi ar fi putut anunţa prin radio la cartierul general german al submarinelor prezenţa unui convoi de nave în această parte a Atlanticului – convoi care nu putea fi decât al Aliaţilor şi care putea constitui ţinta torpiloarelor de pe submarine. Submarinul putea să facă măcar asta: să se ridice şi, profitând de viteza lui de suprafaţă, de două ori mai mare decât cea a convoiului, să-l ţină pe acesta sub observaţie, stabilindu-i viteza şi cursul general, chemând totodată – în cazul în care comandamentul german nu emisese deja un astfel de ordin – o haită de submarine care să intercepteze convoiul şi să lanseze un atac masiv. Dacă submarinul ar fi distrus, nimic din toate astea nu s-ar întâmpla; chiar şi numai dacă ar fi fost ţinut în imersiune o oră sau două, cât timp convoiul s-ar îndepărta, sarcina de a găsi convoiul ar fi mult mai dificilă pentru germani şi ar fi dura mult mai mult.

— Încă menţin contactul, domnule, a hârâit telefonul.

Trecuseră douăzeci și patru de secunde de când Krause ajunsese pe punte și cincisprezece de când fusese confruntat cu această problemă complexă. Se dovedea un mare noroc faptul că, în timpul orelor pe care le petrecuse pe puntea de comandă și în timpul orelor de solitudine din cabina lui, Krause se gândise intens la probleme de acest fel. Însă, oricât de mult te-ai fi gândit la asta, nu puteai să iei în calcul circumstanțele specifice, în cazul de față – poziția exactă a submarinului, situația actuală a combustibilului, poziția convoiului sau momentul din zi, care se adăugau la alte câteva mii de situații posibile. Și mai existau factori pe care Krause îi lua în calcul: el era un ofițer american, pe care valurile războiului îl aruncaseră la comanda unui convoi al Aliaților. O bizarerie a ierarhiei gradelor militare plasase sub comanda sa – a lui, care nu auzise vreodată nici măcar vreun foc tras la furie – un grup de tineri căpitani duri, de alte naționalități, care aveau deja treizeci de luni de experiență a războiului. Asta introducea un număr de factori de o importanță enormă, dar care nu puteau fi calculați, nici măcar pe cât putea fi calculată problema consumului de combustibil – după cum nu puteau fi calculate nici șansele de a distruge eficient submarinul după contact. Ce ar fi gândit despre el căpitanul navei James, dacă i-ar fi refuzat permisiunea de a ataca? Pe de altă parte, ce ar fi gândit oamenii din convoi despre el, dacă alte submarine ar fi pătruns prin ecranul de apărare, astfel periculos deteriorat prin aprobarea acestei acțiuni? Când se vor porni să curgă rapoartele, oare nu se va stârni ceartă între un guvern și altul din cauză că el s-a dovedit prea imprudent? Sau că a fost prea prudent? Oare nu vor clătina din cap cu milă ofițerii aparținând unei marine de război, în timp ce ofițerii celeilalte marine militare vor încerca să-l apere cu jumătate de gură? Zvonurile se împrăștie rapid în armată; marinarii pot

bârfi chiar și în timp de război, până când nemulțumirile lor ajung la urechile celor din Congres sau din Parlament. Armonia din cadrul Alianței depindea într-o oarecare măsură de decizia lui, iar de armonia din cadrul Alianței depindea victoria finală și libertatea lumii. Krause luase în calcul și aceste aspecte, dar, în cazul de față, ele nu puteau să-i influențeze hotărârea. Aceste lucruri nu făceau decât să dea mai multă importanță deciziei sale și să sporească povara responsabilității care apăsa pe umerii lui.

— Ai permisiunea, a spus el.

— Am înțeles, domnule, a confirmat persoana din telefon.

Imediat, telefonul a început din nou să hârâie.

— Vulturul către George, s-a auzit. Cer permisiunea să-l asist pe Harry.

Vulturul era distrugătorul polonez Viktor, aflat la babordul lui Keeling, între el și James, iar vocea îi aparținea tânărului ofițer britanic care transmitea mesajele TBS.

— Ai permisiunea, a zis Krause.

— Am înțeles, domnule.

Krause a văzut cum Viktor schimbă direcția aproape imediat ce au fost rostite aceste cuvinte. Prora navei a întâmpinat un val într-o arteziană de stropi, apoi a ridicat pupa când a trecut peste val, continuând să vireze și mărind viteza pentru a i se alătura lui James. Viktor și James alcătuiau o echipă ce reușise o „scufundare probabilă” cu ocazia unui alt convoi. James era dotat cu ultimul tip de sonar. James stabilise cu Viktor un sistem de cooperare pentru a scufunda submarine. Cele două nave erau legate una de alta; Krause știuse încă din clipa în care i se raportase contactul că, dacă detașa una dintre nave, trebuia s-o detașeze și pe cealaltă, astfel încât atacul să aibă mai multe șanse de reușită.