

ХЕЛМУТ ХАНКЕ
МОЛЯКЪТ, СМЪРТТА И
ДЯВОЛЪТ

Превод от немски: Здравко Калчев, 1972

chitanka.info



Библиотека морета, брегове и хора. Номер 27



РАЗКАЖИ МИ, МОРЯКО, СВОЯТА ИСТОРИЯ

*Уморени са очите ми,
уморени и угаснали.
Те нарвала^[1] вече никога
няма с поглед да обгърнат
как изскача прав от бездната
и разцепва морската вълна.
Няма вече здрави мускули
със харпуна да опъна.
Ай-ай, ай-ай, ай-ай-ай...
Дух мой, песен за лова запей,
за нарвалите, пространството
разсекли
във пенливия прибой пред моя
вигвам^[2].
Апутитек!
Ай-ай, ай-ай, ай-ай-ай...
Ескимоск
а песен за
нарвала*

РИБАРСКА, РОБСКА И ПИРАТСКА КРЪВ В ЖИЛИТЕ



Все още е спорно кога, къде и как е започнала мъжествената драма на мореплаването. „Направи си ковчег от борово дърво и направи в него прегради и го засмоли отвътре и отвън със смола. И направи го тъй: триста лакти да бъде дължината... И да има три дъна.“ Така трябва да е изглеждал според библията Ноевият ковчег, плавателният съд на първия моряк от писаната човешка история.

За жалост твърде съвършен, за да бъде истински, макар че водонепроницаемият строителен метод съвсем не е постижение на нашето време. Още древните китайски джонки не пропускали вода.

Но три дъна? Доколкото знаем, първият кораб с двойно дъно бил „Грейт Ийстърн“, построен към средата на деветнадесетия век. А може би е пък само грешка в превода и трябва да се каже три палуби вместо три дъна^[3]. Ала и трипалубник не е за вярване още в зората от създаването на кораба.

Ако се абстрахираме от тази подробност, много похвално е, че „книгата на книгите“ се опитва да отговори на въпроса за произхода на моряка. Навярно думата библия води началото си от Библос, днешната Джебла, най-старата метрополия на корабостроенето с кил. Тук гърците между другото се запознали и с египетския папирус — на гръцки библос — и на негово име са нарекли града.

Ако библията е права, то мореходният плавателен съд бил изнамерен едва когато потоп — водна стихия от гигантски мащаб — застрашил живота на хората.

Факт е, че в хилядолетната история на земята световното море относително често заливало сушата и поглъщало цели континенти. Сказанието за потопа, което упорито се промъква и в други митични легенди, може би почива на реално, залутано дълбоко в мрака на праисторията зърно истина. Ужасът от внезапно нахлуващите води бил прекалено голям, за да не остави следи в паметта на човечеството. Такива катастрофални наводнения настъпили, когато в края на най-новата ледна ера се топили гигантски маси лед, покривали дотогава цялото северно полукълбо, и значително повишили нивото на морето. Тогава именно се образували бреговете на Северно и Балтийско море, протоктът Ламанш, Адриатическо море, Беринговият проток и потънала връзката по суша на Южноазиатския континент с Цейлон, Индонезия, Нова Гвинея. Възможно е по това време да е потънала и легендарната Атлантида.

Всички още по-ранни нашествия на водата върху сушата, когато може би са потънали Земята Гондвана и Лемуриите в Индийския океан, са станали още през животинския стадий на нашия праотец. Затова те следва да се изключат при отговора на въпроса, кога е възникнало мореплаването.

А срещу предположението, че наводненията, предизвикани от отиващата си най-нова ледна ера, са принудили човека да изнамери годна да плава опора под краката си, несъмнено говори фактът, че те не са настъпили внезапно. По него време морското ниво се покачвало постепенно, понеже глетчерите се топили бавно — един процес, който все още не е приключил. Защото сега ние живеем в последната фаза на ледната ера, която продължава да отлага води върху континентите, и сме пред началото на нова активна геологична ера на морето.

А щом не е било страх от удавяне, какво е накарало за пръв път човека, едно родено в горите и сраснало с твърдата земя същество, да пристъпи в люлеещото се царство на вятъра и вълните?

Не прекомерна дързост е водела човека към първата схватка с морето. Когато Дарвин се върнал от своето пътешествие по света с „Бигл“ — а то било за него четиригодишна морска болест — казал: „Човекът е тръгнал по море само по принуда.“

Принудата на глада е тласнала човека да тръгне по морето. Откритието кога мореплаването е станало въпрос на живот принадлежи към сензациите на историческата наука, която доскоро свързваше това в причинна зависимост с транспортно-стопанските нужди на зараждащата се търговия. Всъщност най-ранните дири на мореплаването се губят в здрача на праисторията и водят към югоизточните архипелази на Пасифика, далеч от Средиземноморието. Тук е била люлката на мореплаването.

Хилядолетия преди писаната история в този район се преселили откъснати от родината си ловци на диви зверове. Внезапното измиране на мамутите и оскъдицата от други животни за лов в централноазиатската висока степ подгонили гладуващите ловци в прегръдката на прамайката на всеки живот.

Когато човекът още настръхвал пред бушуващото море, той търсел по плажовете молюски. Огромни купища мидени черупки, изкопани и по европейските брегове, доказват този свързан с морето начин на живот и прехрана на палеолитния човек. Той бил по-сигурен и по-малко напрегнат от винаги неизвестния по своя резултат лов на плашливия, бързоног горски и степен дивеч.

Следната крачка на човека била да премине от събирането на морските твари, изхвърлени на брега, към тяхната ловитба във водата. Ето рожденият час на морския риболов, който е невъзможен без

плавателен съд. Празният стомах подгонил човека към морето. Праотец на моряка не бил дядо Ной, строител на библейския ковчег, а прадревният рибар. Саловете на ранните завоеватели на Пасифика били отначало рибарски съдове. Едва когато видял, че вятърът и теченията носели напред завързаните едно за друго дървета, човекът разбрал, че с тях може не само да лови риба, но и да преодолява разстояния.

Катамараните^[4] на малайци и полинезийци, чийто „кил“ се намира отстрани, и киловият кораб на гиблитите също са били създадени за риболов. Морските центрове на античния свят — Библос, Тир, Сидон и Угарит — произхождали от незначителни рибарски селца по сирийското крайбрежие.

Същото важи и за древната страна на мореплаватели Норвегия, която и днес още заема едно от челните места на риболова в света и в песни е възпяла този прастар поминък.

*Ти, сине северен, облъхнат с горда слава,
високо пей под северния свод!
Във тебе и на вятъра в гръдта корава
морето с вик прославя нашия живот.
Във ранната виделина
надига се голямата вълна
и носи тя богатствата към моята страна —
от всички ни очакван плод!*

*Виж херингата в мрежата с опашка шибя.
Добре дошли! — ни вика чайка с бяла гръд.
От заливите сини тръгвайте за риба,
рибари радостни. На път! На път!
Днес радост има, няма скръб.
Изправя вече всеки гръб
и рибите във лодките от ръб до ръб
със сребърното си блестят.*

*За тебе пеем таз възхвала наша,
море широко. Хлябът си ни ти!
За теб изпразваме и тая чаша,
тъй както нявга нашите бащи:*

*Да има риболов,
късметът да е нов,
през цялата година хоризонтът да е зов,
латното да плющи!*

Скъперническата скалиста скандинавска земя винаги давала оскъдни плодове и мирисът на риба сраснал със стройните викингски кораби, преди те да станат страшилище за европейските брегове. Характерно е, че винаги когато народи са започвали да разкриват сърцето си за корабостроене и мореплаване, те насърчавали рибарския занаят, защото по-добра школа за моряци няма.

Никой досега не е надминал ескимосите, които с малките си кожени лодки, каяците, преследват дори китове. Гребецът сяда в един отвор, оброчен с кокален пръстен, на който прикрепва непромокаемата си дреха. Нерядко ескимосите трябва сами да преобръщат своите мънички ладии, иначе високите тежки вълни ще им пречупят врата. За да ги изправят пак на повърхността, те си служат с едно особено движение на греблото под водата, първото нещо, което синът научава от баща си.

Малкото имена на рибари, влезли в световната литература, са представители на хиляди безименни герои на харпуна и мрежата.

В лицето на Ахав^[5], който в романа на Мелвил като безумен преследва белия кит Моби Дик — „ще те гоня до смъртта си“ — както и чрез Сантьяго, героя от затрогващия рибарски епос на Хемингуей, се отразяват величието и трагизмът на морските ловци от всички времена.

В генеалогията на моряка морският разбойник и търговецът идат след рибаря. За рибаря, също както за пирата, важи лозунгът: „Ние не сеем, не жънем, нашата нива е морето.“

Морският грабеж е почнал навярно с това, че някой рибар, чиято мрежа останала празна, отнел със сила плячката на съседа. Та нали рибарството и ловът са били винаги гонитба на плячка, ще рече: да жънеш, без да си сяд! Такива страшни пирати като викингите, които при грабителските си набези не пощадили и градове като Хамбург и Париж, в действията си изхождали от рибарския и ловджийски манталитет — да вземеш без да даваш. Своя морски опит те набирали като рибари.

Но великата ера на морския грабеж настъпила едва когато по вода заплували натоварени със съкровища търговски кораби.

На сцената на човешкия устрем за дейност търговецът, в чиито жили тече кръвта и на моряка, бил наистина полезна, но още от началото си твърде тъмна, съмнителна фигура. Та нали у древните гърци съсловието им имало общ божествен патрон с крадците! Търговецът не печели от творчество, а от транспортирането на блага. И понеже печелил много добре, народът измислил не съвсем обективната поговорка: „От плътта на другите живее този, който сам не твори.“

Отначало корабът служел само за риболов, ловни походи и — както в Пасифика — за преселване из нови острови. Сега той станал транспортно средство за стоки. Колкото по-големи количества стоки товарил на едно плаване, толкова по-голяма била печалбата. На сушата прокарали граници. Коли рядко се заемали с превози, защото липсвали годни пътища за далечни разстояния, а на гърба на мулетата можело да се поверят крайно скромни товари. Тогава морякът станал транспортен работник, такъв си останал и до днес, а на всичко отгоре и своего рода рицар на щастieto, който залага труда и живота си на вятъра и вълните. Новото по море било само това, че хората, които плавали на кораба, не били вече негови собственици.

Отначало търговецът-корабовладелец предпочитал да наема опитни рибари от родното си място, а за защита на търговските си интереси сам пътувал на борда или възлагал тази мисия на доверен човек.

Както диктували условията по онова време, мнозинството от тия първи моряци се състояло от гребци — резултат от незадоволителната способност на първите големи килови кораби да плават и маневрират с платна. Да се овладее малка рибарска лодка със странично кормило или страничен плавник не било проблем. Но тумбестите финикийски търговски кораби, които скоро създали нещо като редовни рейсови линии, се управлявали и маневрирали трудно. Те не можели да маневрират срещу вятъра, нито да сменят своя курс фордевинд, то ще рече, не съумявали да използват ненадейно връхлетелия кос насрещен вятър, а само редките случаи, когато той духал право зад кърмата. За да не се изоставят вечно на произвола на такъв несигурен двигателен източник, хрумнала им идеята да снабдят тежките транспортни кораби с редици весла от двете страни. Тая двойна двигателна система у

античните килови кораби се потвърждава и от Омир в четвъртата песен на „Одисея“:

*Щом се събуди зора розопръста, родена от зрака,
кораба свлякохме първо навътре в морето священо,
вдигнахме мачтата, поеме развихме платната
надути
и надойдоха гребците, насядаха те на редици
и по вълни посивели удариха мощно веслата.^[6]*

Извънредно трудно било да се гребе на такива тежки кораби. Греблата трябвало да бъдат много дълги. Обслужването им изисквало необикновена сила и сръчност, за да не настане безнадеждна бъркотия от лостовете на многото гребла от двете страни на кораба — и то при силно вълнение. Както по-късно в епохата на презокеанското плаване морето станало арена на висше платноходно изкуство, тъй по времето на първите килови кораби то било школа за висшето гребно изкуство.

Минало навярно дълго време, докато довели това изкуство до съвършенство. Несъмнено за тая професия, освен дългия тренинг, била нужна и желязна дисциплина. Равномерността на гребния удар не достигнала никога вече такова майсторство. След всеки удар на гонга или тимпана стотици свръхдълги весла в един миг пляскали във водата, сякаш били едно.

Като станал галерен гребец, мъжът на море за пръв път се принизил до звено в една дълга верига. Близо три хиляди години оттогава морето останало сурово училище за дисциплина и подчинение на колектива, защото и на чистите платноходи от по-късните столетия почти целият труд се извършвал общо и в еднакъв такт.

Гребецът от киловите кораби се радвал отначало на висока почит. Само силно развити млади момци със спортно чувство и усет за ритъм завършвали гребните школи. Високият им ръст, стоманеното обгоряло тяло, смелостта им да тръгнат по море, да обикалят широкия свят и шансът да изпитат всякакви приключения по пътя ги правели герои на деня.

Такива млади мъже, цветът на гръцката младеж, обслужвали и онези елински триери^[7], които при Саламин под водачеството на

Темистокъл пресрещнали персийския флот. Щом се сблъскаха с трясък във вражеските единици, гръцките гребци напусkali пейките, грабвали оръжието и се сражавали подобно на първобитните полинезийци: кануто със страничен плавник при безветрие те карали с леки весла, изострени като копия в горната си част. При нападение трябвало само да обърнат веслото.

Тъй започнало морското гребане. Надалеч отеквали ритмичните песни на мъжете с веслата, като стоманени лостове играели мускулите под загрубялата от вятъра кожа.

Тази почетна, мъжествена професия се принизила после в Средиземно море до робство, когато променените социално-икономически условия, бързо нарастващите печалби и търговският оборот концентрирали богатства в ръцете на малцина.

Използуването на роби в античните класови държави отначало се ограничавало само за най-мръсната, най-тежката и най-унизителната работа в рудници, каменоломни, строежи на крепостни и напоителни съоръжения, канали и сеч на дървета. На море то се появило накрая.

Гребецът-роб е изобретение на финикийците. Тези безскрупулни световни търговци обикновено продавали по време на пътешествията си всевъзможни лъскави дрънкулки, а на връщане товарели на борда злато, мед, калай и роби. Столетия те притежавали монопола върху търговията с роби. По чужди брегове примамяли на борда с различни уловки силни момци и хубави девойки. Сетне вдигали котва и връзвали жертвите.

Живият товар носел на робските пазари високи печалби. А за да принесат и по пътя някаква полза, при неблагоприятен вятър оковавали пленниците-мъже на веслата. Гребането било единствената дейност на борда, която можела да се върши и в окови. Навярно по този начин се стигнало до прословутото робство на греблата. И само по този начин можал по-късно да се разреши проблемът за екипажа в античните търговски кораби, когато цели търговски флоти населили Средиземно море и съобразно с обществената преоценка на ценностите, мащабите и възгледите, за един свободен мъж станало недостойно да върши физически труд.

Мнозинството от моряците в древността се олицетворявало от гребния персонал. Търговските кораби имали само една мачта и едно платно с прост такелаж, за вдигането и прибирането му били нужни

малко хора. При движение с платното малък екипаж можел да се справи добре, дори и като се пресметнат трима или четирима кормчии, понеже страничните кормила у стотонните кораби били много дълги и обслужването им изисквало голям разход на сили.

Ала прекомерната численост на екипажа в античните кораби се дължала не само на множеството гребци. Те имали и въоръжена команда, която отговаряла за вътрешната и външната сигурност на кораба. Нали гребците били каторжници, пленници и роби, които жадували свобода. Случвало се роби да се освободят от веригите, да надвият стражата и да овладеят кораба. Един успешен бунт на море за корабовладелеца се равнявал на корабокрушение: пълна загуба на кораба и товара.

Същото можело да се случи, ако пирати пленят кораба. През началния разцвет на морската търговия Средиземно море гъмжало от корсари. И стражевата команда трябвало да бъде силна, та да потуши бунт или да отблъсне нападение от морето.

Всички тия хора трябвало да се сместят на тясно пространство. Защото още от финикийско време трюмовете били най-важното нещо. „Заради тях плава всеки кораб — екипажът е покрай другото. За капитани и кормчии може някога да е съществувала романтика, но за екипажа — никога. Романтиката на екипажа винаги е била само една: нечовешки тежък труд и животинско третиране.“^[8]

Още у финикийците имало директен път от пленничеството и затвора до галерата. А прикованият за пейката гребец не изчезнал и с рухването на робовладелската държава. За известно време той надживял дори феодализма. Защото галерата излязла по-жилава от много други типове кораби. За военен кораб тя служила над четири хиляди години!

Със стройния си нисък корпус, със своята флагова украса средновековната галера предлагала приятна гледка. Но зад позлатената дърворезба се криела голата мъка. Рядко някой доброволно отивал на веслата, макар че по изключение имало и такива. Мнозинството галиоти^[9] се набирали от хора, които били принудени да го сторят, и то на първо място пленници. На християнските галери служели пленени турци и морски разбойници, а до греблата в турските и пиратски галери седели пленени християни.

Турските гребци били много ценени заради издръжливостта. Затова по-късно, когато притокът от пленници не смогвал да задоволи нуждите, християнските морски държави купували от Портата турци. На такива галиоти оставала съмнителната утеха да бъдат пленени при някое морско сражение от собствените си сънародници, за да ги продадат те може би отново в Италия или във Франция.

За икономия християнските държави най-сетне почнали да превръщат в гребци-роби чедата на собствената си родина. Първият френски декрет да се осъждат престъпници на служба в галерите е от 1552 година. И затворите се разтворили за мореплаването.

Зиме или когато нямало маневри и война, подслонявали галерните затворници в специални тъмници, наричани *Bagno*. *Bagno* буквално значи баня^[10]. Това название произхожда от затвора за роби в Константинопол, който се намирал близо до дворецвите минерални бани. А и столетия по-късно не били изключение затворите, които служели едновременно като база за подкрепления на морината и като подслони за моряци.

Когато за екипиране на галерите във Франция не достигали и затворниците — а там галиотите измирили като мухи — Людовик XIV безцеремонно осъдил протестантите от страната на служба в галерите. Оттогава на скамейките за гребци учени и почтени занаятчии седели редом с крадци и вулгарни убийци.

Надлъж по гребната палуба водел тесен ходник, от двете му страни се намирали пейките. Гребели с лице към кърмата. Приковавали нозете на гребците към дълга верига. За опора на греблата служел апостисът, висок борд с отвори от двете страни на кораба, който бил прикрепен за корпуса с греди.

Средните галери имали двадесет и пет до тридесет гребци от всяка страна. Дължината и тежестта на веслата надхвърляли силите на един човек. Затова към всеки лост прикрепяли трима или четирима галиоти. При нападение или бягство, когато предимство имала по-бързата галера, изтегляли и удряли едновременно веслата. Стволовете им били толкова дебели, та не можели да се обхванат с ръка и за това имало пригодени дръжки.

Никой не можел да издържи дълго време на прекалено тежкия труд на гребца. Затова веслата теглели само една трета от хората. На

тясната, препълнена с войници галера, нямало място за резервни гребци.

В морски сражения — ако гонят друг кораб или пък ги преследват — понякога се налагало всички да гребат с пълни сили. В такъв случай надзирателите гощавали гребците поред със сладък хляб и с бич, за да ги принудят да издържат. Пъхали им в устата хапки хляб, напоени с вино. Който изоставал, шибали го с бича.

Все таки на борда имало и неколцина за резерва, нали можело да се очакват и загуби. Никой войник не можел направо да скочи на пейката вместо изтощени или мъртъв галиот, изпълнението на гребните маневри изисквало не само сили, а умение и чувство за ритъм, които се придобивали чрез дълги упражнения.

С предпазливост трябва да се отнасяме към сведенията в литературата, че хладнокръвно хвърляли на рибите гребците, които направят засечка. По време на път никой не можел да си позволи такъв лукс. Откъде ще му намерят наред морето заместник? Щат не щат трябвало да осигурят кратък отдих на ония хора, у които и камшикът вече не бил в състояние да изстиска никакви сили.

Гребците командувал полицейски офицер, наричан аргузен. Нему били подчинени мусите, които отговаряли за оковите, и комитът, който с помощта на гонг, тимпан или тропет, а често само с гръмовния си глас подавал такта на гребането. Имало и подкомити, които стоели с камшици на пост в ходника между пейките.

Но и между робите на греблата имало различия в ранга. Най-долната категория били каторжниците, остригани до голо и жигосани на дясното рамо, които били постоянно в окови. След тях идвали военнопленниците — за разлика от най-презряната група им оставяли на черепа кичур коса. Третата образували продадените от Портата турци. На главата си те носели дълга плитка и получавали храна наравно с доброволците, защото се числели към най-добрите гребци. От онова време е останал изразът „силен като турчин“.

Най-висшето съсловие гребци били доброволците, макар че представлявали малцинство. Че кой ли пък обесник се наемал да гребе на галера! Ето: каторжници с мечешка физика, изтърпели своята присъда, но след дълги години деградация не съумели да използват свободата. Те си оставали каторжници, обратният път към обществото бил за тях преграден.

Към доброволците спадали още пропаднали типове и пройдохи, мечтаещи за редовна прехрана, както и незаловени престъпници, които на галерата се спасявали от полицейските копои. Ако ги пипнат и попаднат на греблата като каторжници, те вече не биха се ползували от предимството на доброволци. Привилегията им включвала между другото и това, че ги оковавали само по време на бойни действия и след определен минимален срок те можели пак да напуснат. Радвали се на по-добра храна и дори имало възможност да станат надзиратели, тоест да направят кариера.

Като външен белег за високото си положение доброволците имали право да си пуснат брада, а отначало и коса. По-късно по хигиенни причини те също станали жертва на ножицата. Оттогава останали изразите: „плешив като галерен череп“ и „оставили го неостриган“.

Макар че доброволците съвсем не спадали към най-добрите гребци, по психологични причини флотското командване предвидливо се грижило да има по възможност на всяка галера неколцина от този сорт.

Обиграни в ръководенето на хора, комендантите искали с това да използват оная човешка слабост, която Травен олицетворил с думите: „А когато и върху него благосклонно се спре погледът на бича, той е тъй щастлив, сякаш лично кайзерът му е окачил орден на гърдите.“^[11]

Дори и в преддверието на ада си заслужавало чрез различия в ранга и под булото на идеали да се създават стимули. И когато повишавали изслужили своя срок гребци, ръководели се от изпитания принцип, че някогашните роби са общо взето най-добрите, тоест най-бруталните надзиратели на роби.

По време на гребане галиотите обикновено седели на пейките голи. И бездруго потта скоро би разяла панталона, ризата и якето. В *bagno* или на парад те обличали яркочервени куртки и шапки. Осъдените до живот се отличавали от другите със зелените си шапки. От онова време останало още червеното кепе на френските затворници.

Не случайно корпусът от галерите, подобно на кавалерията, бил една от предпочитаните части, подходящи за офицери-благородници. А тъкмо пристанищата като Марсилия и Тулон, гдето домували ескадрите от галери, били фокуси на елегантността и снобизма във Франция през XVII и XVIII век, макар че не се ползували със завидна слава. Напротив! Галерите изпущали люта смрад на тор, пот и лучена яхния.

Но младите грандсеньори в своите фантастични униформи пет пари не давали за това, та нали и истинският благородник от сушата миришел на конски обор. Без съмнение офицерите от галерите се отличавали с чрезмерна употреба на парфюми и тютюн, за да упояват обонянието си.

При все това офицерите от другите кораби гледали малко отвисоко на своите синьокръвни колеги, които не приличали на моряци. Впрочем от командирите на галерите не се изисквали особени навигаторски познания. Тези кораби плавали само по крайбрежието и при лошо време бързо се прибирали в най-близкото пристанище. Достатъчно било офицерите им да налитат на бой.

Галиотите, а с тях и най-долната класа моряци, съществувала някога, изчезнали от сцената след повече от четирихилядолетна история съвсем не по хуманни причини. Сам папата не се посвенил да поддържа няколко галери. Единствената му грижа била да покръства неверниците-роби на греблата.

Ерата на висшето гребно изкуство отминала най-вече затова, защото подобреният и по-бърз платноход, на който поставили и повече оръдия, направил гребането излишно. Дори от галери с изключителни атлети на скамейките рядко можели да изтръгнат скорост повече от четири възла.

В близък бой ниските галери също отстъпвали на високобордните линейни кораби. Тук тактиката на абордаж и пренасяне на боя върху вражеската палуба направила засечка.

Ала след премахване на галерното робство далеч не настъпила за моряка златна ера. Галерите изчезнали, жестокостта останала.

В променена форма тя тържествено се настанила на платноходите и то не само като прочутата котка с девет опашки^[12], която безогледно използвали за насаждане на дисциплината.

Естествено матросите на ветроходите не можели вече да вършат работата си оковани. Ала режимът бил брутален до краен предел. Пък вериги имало и на новите кораби. Дори капитан Кук, който бил иначе така прогресивен и морякът му дължи много, по време на второто си околосветско плаване заповядал да сложат в окови един моряк за четиринадесет дни.

Както и преди било трудно да се набират екипажи за корабите. Проблемът ставал все по-тежък за разрешаване, колкото повече Световният океан се превръщал в морски път, и всичко това носело за

моряка нови опасности и мъки. Пред капитаните на океанските платноходи се явявали доброволно само нищо неподозиращи романтици, избягали от къщи младежи или пък мъже, под чиито пети земята парела. Остатъкът се вербувал от авантюристи и всевъзможна пасмина, но главно от насилствено събрани или отвлечени пияни скитници.

Ханзата^[13] и венецианците опитвали най-различни концесии. В чужди пристанища техните капитани си затваряли и двете очи. Така матросите от кръстоносните нефти^[14] участвували в разграбването на „обетованата земя“. С още по-гръмка слава се ползувало поведението в чужбина на „корабните чеда“ или „шайката от кила“, както наричали тогава простите моряци от ханзейските коги^[15]. В скандинавските пристанища те не се стряскали дори пред грабежи и плякосване. Това поведение създадо у населението крайно лошо реноме на моряка, което се влошавало и от факта, че матросите често със седмици се шляели без работа из пристанищата поради неблагоприятен вятър или липса на обратен товар. Те убивали времето си с гуляи, женски истории и насилия.

За да екипира корабите си, Ханзата се видяла дори принудена да подхвърля на моряците си и участие в търговията. Според морското право на Любек от 1299 година корабовладелецът отпускал на „дефицитните“ матроси аванс за покупка на стоки. В Амалфи въвели през XII столетие тъй наречената „колона“, която уреждала за простите матроси участие в печалбата от всяко плаване. А в каталонския сборник на обичайното право от XIII век се говори за „consolat de mar“. В него бил залегнал принципът: товарът е майка на заплатата — тоест, възнаграждението намалявало или се увеличавало според стойността на превозените стоки. Също и в ханзейското мореплаване имало отначало подобни правила.

Но тия отношения на съдружие между корабното командуване и екипажа скоро отстъпили на един строг, авторитарен режим. На борда на когите се стигало твърде често до разюзданост и непокорство. Нали поради опасност от пирати всеки моряк носил оръжие. В един тогавашен декрет се казва: „Да бъде прекаран под кила онзи, който злоупотреби с оръжието или заспи на вахта.“

Социалната диференциация на борда започнала, щом свършило участието в печалбата. Противоречието в интересите на

корабовладелеца и търговеца, чиито представители били капитанът и офицерите, и на простата корабна команда се разширявало все повече.

В ханзейските рецеси — доклади за конгресите на Ханзата — от края на XIV век се говори много често за разпри на борда и за дезертърства. Като противомярка бил въведен онзи суров режим, който останал характерен за цялата епоха на платноходите. Страданията на робите в галерите били заменени с насилия, драконовски наказания, суров труд, мъки и бунтове на наемните работници по море.

За галерите напомня преди всичко начинът, по който екипирали корабите от изгряващата ера на презокеанските платноходи. Като лайтмотив на тази ера като че бил следният пасаж на един испански ордер от 1492 година: „С настоящето гарантираме на всички лица, които постъпят на корабите на горепоменатия, че не може да последва каквато и да било вреда или наказание върху тялото или върху имуществото им заради престъпление, което те са извършили до днешния ден.“

Пак отворили затворите, за да екипират кораби, макар че те сега не били галери, а чисти платноходи — в цитирания случай първите откривателски кораби^[16].

Не стигнали дори перспективите за злато и всякаква друга плячка, нито високите заплати, нито авансът за три месеца напред, за да подмамат на борда достатъчно доброволци. Ужасът бил по-силен. И основателно. Защото пътят на географските открития през океана е настлан с труповете на моряци. И не случайно народът нарекъл „Брегът на сълзите“ онова място на Тахо, отгдето с издути платна потегляли португалските експедиционни кораби и гдето пак спускали котва с пречупени мачти и раздрани платна, ако изобщо се върнат.

Столетия още затворите били места за рекрутиране на корабен персонал. Във Франция и в Англия също освобождавали от изтърпяване на наказанието всеки, който поемал задължение да служи на кораб. Знаменателно е, че далеч не всички затворници желали да се възползват от тая възможност.

Главорези и обесници на борда! Георг Форстер^[17], който три години плавал с Кук около света, в своите пътни бележки говори за „разпуснатост и лекомислие, които с право приписват на моряците“. А на друго място в същите писания става реч за „първобитните страсти на простите моряци, чиито нрави често възбуждат погнуса и отвращение,

чиято склонност към най-груба чувственост се изражда в порок, чието лекомислие понякога ражда престъпление“.

Между малко ласкателните прозвища за тая професия се появил към XVII век изразът „янхагел“, който днес е равнозначен на паплач. Ян (Йохан) Хагел е по произход холандски прякор на матросите и то заради любимата им ругатня „Alle Hagell“.

Стара е също поговорката: „Всеки, който на сушата е нищо, може накрая да стане моряк.“ Понеже вярвали, че с хаймани може да се постъпва тъй, както човек намери за добре, властите от френската и английската флота дълго време си служели с прочутите хайки за попълване на екипажите. Ришелю, който в първата половина на XVII столетие се опитал да създаде френска marina в Атлантика, заповядал да блокират пристанищата с войска и насилствено да принудят всички мъже, заловени в кръчми и вертепи, да постъпят на флотска служба. От един специален декрет на Ришелю се вижда какъв режим господствувал на тия кораби. Бесилка заплашвала всеки матрос, който се оплаче от лошото третиране на офицер. И в Англия не било порозово. Когато младият Джеймс Уат бил чирак у един часовникар в Лондон, на косъм не паднал в ръцете на подобна хайка. А флотата била ужасния призрак, с който много бащи заплашвали непрокопсаните си синове.

Без съмнение хайките имали недостатъка, че цели корабни екипажи вкупом дезертирали при първия удал им се удобен случай. За да го пресече, през втората половина на XVII век Колбер въвел във Франция потомствената флотска служба. Всички рибари и матроси били вписани в нарочен списък по възраст и задължени да служат на краля. На всеки пет години ги прибирали за една година, докато стигнат установената пределна възраст. Като обезщетение им плащали в промеждутъка половин заплата. Допущало се да постъпят доброволно и в търговската флота. Тук заплата била по-висока и службата по-разнообразна.

Накрая изпращали на борда юноши, та дори и деца, за да използват неопитността и ентузиазма на младежта. Корабният юнга, най-ниският служебен ранг, и морският кадет били въведени по същите съображения, както по-късно детският труд в пъкъла на раннокапиталистическите фабрики: да разрешат проблема за работната сила. Португалия започнала още към края на XV столетие.

Единадесетгодишен Васко да Гама бил вече на една каравела! Малко по-късно в Англия дванадесетгодишните ставали морски кадети. И в пристанищата на Северна Америка, Холандия и Германия момчетата много рано ставали мъже.

Галерата се превърнала в неф, кога, каравела, флойта, фрегата, клипър и накрая в океански параход. Но моряците все не достигали. В ерата на клипърите капитаните се опитвали да попълват екипажите си, като с измама отвличали пияни матроси, тоест пак насилствено. Поради огромния си такелаж клипърите се нуждаели от много големи екипажи. А днес собствениците, за да екипират корабите си, предлагат на моряците истински рай в сравнение с условията отпреди век и половина. Но дори с най-голям комфорт и високи заплати е трудно да се снабдява с моряци непрекъснато нарастващият корабен тонаж в света. Транспортните работници по море отколе са си извоювали достойно човешко третиране. Отдавна те вече не се рекрутират от роби, осъдени на смърт, каторжници, пирати и ветрогони. И все пак останало нещо от стария проблем. И то принуждава към все по-широко механизирание на всички дейности в кораба.

Този процес започнал от превръщането на моряка при веслата и платната в техник и машинист. Един ден машини ще обслужват корабните машини. Но още дълго след това ще се славят делата и страданията на онези мъже, които някога побеждавали урагани, били обричани на жажда и глад в страшните безветрия и поверявали живота си на плаващите дървени кафези, за които Травен написал в бордовия дневник думите:

*Прекрачиш ли ти този праг,
лице и име забрави.
Перце си ти, отвято в буря,
от тебе не остава нищо
по целия чудесен свят.^[18]*

[1] Нарвал (фр. narvale от сканд.) — морски бозайник от рода на китовете. ↑

[2] Вигвам — колиба на американски индианци. ↑

[3] В българския превод на библията от 1925 година е казано „три ката“ — Б.пр. ↑

[4] Катамаран — кораб с два плаващи корпуса, свързани с обща платформа. — Б.пр. ↑

[5] В оригинала е Ahab, но тук е употребена транскрипцията на името, приета в „Моби Дик“ от Херман Мелвил, издадена през 1961 г. от издателство „Народна младеж“ в превод на Невяна Розева. — Б.пр. ↑

[6] Превод на Георги Батаклиев. ↑

[7] Триера — древен боен кораб с три реда гребци. — Б.пр. ↑

[8] Б. Травен „Корабът на мъртвите“. — Б.пр. ↑

[9] Гребец в галера. — Б.пр. ↑

[10] На италиански. — Б.пр. ↑

[11] Б. Травен, „Корабът на мъртвите“ — Б.пр. ↑

[12] Бич с девет ремъка. — Б.пр. ↑

[13] Ханзата е търговски съюз на северогермански градове през XIV—XVI век, начело с Любек. В своя най-голям разцвет тя обединявала 100 града и съсредоточила в свои ръце почти цялата посредническа търговия между Северна, Западна, Източна и отчасти Централна Европа. — Б.пр. ↑

[14] Неф — венециански тип платноход от времето на кръстоносните походи. — Б.пр. ↑

[15] Кога — старинен високоборден ханзейски кораб от XIII—XV век. — Б.пр. ↑

[16] От първата експедиция на Христофор Колумб — Б.пр. ↑

[17] Георг Форстер (1754—1794), бележит немски писател, учен и революционер. Участвувал в експедицията на капитан Джеймс Кук (1772—1775) и за нея написал „Пътешествие около света“. Смел борец против феодализма и привърженик на якобинците. Взел участие във Френската революция и загинал на гилотината в периода на термидора. — Б.пр. ↑

[18] Б. Травен „Корабът на мъртвите“. — Б.пр. ↑

ВЕЛИКИТЕ МЪЖЕ ОТ СЕДЕМТЕ МОРЕТА

*Под тяхното дъно лежеше
морето,
трептяха над тях ветрове и
звезди.*

*Напред ги понесе дъхът на
небето*

и бяха стопани на смърт и беди.

*На люлка съдбовна те бяха в
ръцете,*

*опити от слънце, простор,
синина.*

*Те носеха толкова скъпи
предмети*

*през бури, вълни, от страна до
страна.*

*Платното издуто в далечното
гледа*

*и скърцат въжета от вятъра
лют.*

*Това е изкуство на мирна победа,
но с що ли ни мами моряшкият
труд?*

*Навярно опива с дъха свободата
и мириса чуден на свят
непознат.*

*Плющят ветровете, издули
платната,*

и правят човека на мисли богат.

И.

Рингелнатц

МОРЕПЛАВАТЕЛИ, КОИТО С КИЛОВЕТЕ НА СВОИТЕ ВЕТРОХОДИ ПИСАХА ИСТОРИЯ



Най-старите поименно запазени от преданието водачи на кораби — названието капитан идва от латинското *caput* — глава — са египтянинът Кнемхотеп и гъркът Хипалос. Кнемхотеп бил кормчия на служба при фараонката Хатшепсут през второто хилядолетие преди нашата ера и преплавал единадесет пъти Червеното море по

направление към Пунт^[1]. За това ни дава сведения неговият надгробен камък, изровен от пустинния пясък при Елефантина. А гъркът се слави с това, че от него произхожда най-старото ръководство по ветроходство за мусоните в Индийския океан.

Тия корабоводители са от периода на ранното търговско мореплаване.

В древното корабоплаване кормчията упражнявал командната власт на борда. Той определял не само курса и гребния такт, екипажът бил длъжен да се подчинява и на всички останали негови нареждания.

Първо търговското корабоплаване разбило персоналната уния на комендант и кормчия, то създадо капитана като пръв човек на кораба. Наред с него бил корабособственикът, който рядко плавал на борда. При старогръцките мореплаватели, които товарели по черноморските пристанища пшеница за Атина, имало вече и адмирал, наречен триарх. Названието адмирал идва от арабското „амир ал раал“ — водач на транспортна флота. Той бил комендант на ескадра. На далечно плаване се движели в конвой поради силно разпространеното пиратство. От книгата на един съдебен процес узнаваме, че триархът Аполодор бил командирован в 362 година преди нашата ера в Хелеспонт, за да поеме една флота с жито.

От описанието на тоя транспорт личи, че и в древността адмиралът не бил всемогъщ. На тракийския бряг от съединението трябвало да се отделят за Стирна няколко товарни кораба. Аполодор придал към тях и няколко галери, за да ги защитават, а в случай на безветрие и да ги влачат. Ала поради буря тая част от флотата била принудена да пусне котва близо до един остров. Минали няколко седмици. Матросите използвали престоя и своеволно изоставили корабите, защото не задоволили искането да им изплатят заплатите. Навярно са се обезщетили за сметка на товара.

В старогръцката литература се говори още за емпорос и науклерос. Емпорос се наричал търговецът, комуто принадлежал само товарът, не и корабът, а науклерос бил собственик и на двете и често плавал на борда. От V век преди нашата ера с името науклерос наричали вече капитана, който бил и собственик на кораба и плавал както за своя, така и за чужда сметка.

Макар че са запазени крайно оскъдни сведения за корабното командване в древността — за финикийците не знаем почти нищо — и

от малкото ясно личи, че още от самото начало фигурата на капитана принадлежала към една от най-авантюристичните професии. Никъде другаде нямало по-голям риск и по-голяма отговорност. Той бил длъжен да отведе кораба и товара невредими на местоназначението. А можел лесно да се заблуди в морето, защото в древността помощните средства за навигация били твърде ограничени. Да предскажеш дали ще има буря било също тъй невъзможно, както и пиратско нападение, да не говорим пък за бунт. „Никой човек не попада така често в най-трудните положения както морякът“, се казва в един стар ръкопис.

Капитанът винаги решава сам какво трябва да се прави. В открито море той не може като шефовете на сушата да се закрие под крилото на прякото си началство или от страх пред отговорност да отбягва да вземе твърдо решение. Съдбата на кораба и екипажа в морето често зависи от бързите решения. Никога командният мостик не е бил удобно местенце за слабодушни и бюрократи. Ако и тук изплували такъв сорт хора, те само гастролирали и най-често сами си отивали.

Тъй морето станало суров полигон за изпитание на мъжа и неумолима школа за изява и подбор на водачи. Често привличали опитни капитани на ръководни постове извън корабната служба, гдето се изисквало особено чувство за отговорност.

Между великите личности от тази професия имало не малко своеволни и жестоки характери. Може би за това — извън необикновеното пълновластие — допринасял и социалният произход на много капитани, чиято кариера започвала от низините и стигала до върха.

Мнозинството именити водачи на кораби от започването на географските открития до края на презокеанското мореплаване с платна произхождали от най-долните слоеве на народа. То било свързано с лошата слава на корабоплаването в Западна Европа и липсата на училища за морски офицери, които били създадени по-късно. Когато държавите покрай Атлантика се заели да съоръжават откривателски кораби, търговски и военни флоти, те често бивали принудени да прибегват към италианци, и то рибари или морски разбойници, които заели командните длъжности. Друг избор нямало. Синьокръвните комендант на галерите не обладавали никакви моряшки способности и преди всичко навигаторски познания.

Още римляните си послужили с тази практика, когато от гледище на политическата власт не могли да се отрекат от морското владичество. По липса на собствени изпитани моряци Август наредил да наемат за римската флота финикийци, гърци и египтяни, и нека се отбележи добре: те не били роби!

Ирония на историята е, че учители на европейското атлантическо корабоплаване станали тъкмо италианци, чиито древни прадеди били считани негодни за морето. От ранното Средновековие градовете-републики Венеция, Генуа и Пиза притежавали европейския монопол за търговия с Ориента. Към него се прибавял огромният транспортен бизнес, който им предложили кръстоносните походи и поклонниците към „светата земя“. От един отговор на венециански дож по повод френско запитване за четвъртия кръстоносен поход в началото на тринадесетото столетие се изяснява какъв бил мащабът на тогавашните превози по море: „Ние ще поставим на разположение коняри за 4500 коня и 9000 оръженосци, и кораби за 4500 рицари и 20 000 пеши солдати. И трябва да се уговорим, че ние ще доставяме храната на всички тези коне и хора за девет месеца. Това е най-малкото, което ние ще направим при условие, че ще получим по четири талера за всеки кон и по два талера за всеки човек. А ние ще сторим още повече. От любов към господата бога ще прибавим към тях и 50 въоръжени галери при условие, че от всички завоевания по суша и от парите, които ще се придобият през цялото времетраене на отношенията ни, едната половина ще бъде за нас, а другата — за Вас“. — Тук човек неволно си припомня чрезмерните претенции, които по-сетне генуезецът Колумб поставил на испанския кралски двор като еквивалент за воденето на първата експедиция през Атлантика.

Чудовищното богатство, което италианските търговски градове дължали на морето, донесло повишения и почит на мъжете, които умеели да го владеят. Във Венеция и нейните посестрими морякът още от онова време бил изключително уважаван човек. Още приживе отделни капитани достигнали почти легендарна слава, макар и да произхождали от безименни рибари. Венецианският височайши символ, малката шапчица на дожа, бил отначало рибарска шапка, каквато носили в Адриа.

Само фактът, че разцветът или гибелта на тези градове-републики зависели от квалификацията на техните матроси и флотски командири

— трите морски градове-съперници водели непрестанна борба не само с пиратите, но били и в постоянна вражда помежду си — прави понятен един куриоз, уникален в историята на мореплаването: в Генуа имало една фамилия, в която синът наследява адмиралската титла от баща си! Това били Дориите и със славните дела на своя потомък Андреа те увековечили името си в анализите на морската история. Проклятието „Гръм и Дориа!“ се употребява и в наше време.

Удивително е, че и най-дръзките пирати от онова време избягвали пътя на Дориа. А в Средновековието през разцвета на италианските морски републики гъмжало от корсари, които връхлитали обикновено там, гдето превозвали големи съкровища по море.

Славата на морските герои като Дориа и доброто име на венецианските корабовладелци отворили за италианските капитани вратата към западноевропейските страни, когато те откривали презокеанските пътища за търговията.

Никога по-късно не е имало тъй благоденстващи и плуващи в лукс капитани, както в цъфтежа на вносно-износните и спедиторски „концерни“ Венеция, Генуа, Пиза, които сякаш поели финикийското наследство. Патронът, както там наричали капитана, поддържал на венецианските търговски кораби истински двор. Поднасяли му храната в сребърни съдове. Музиканти му свирели. Към личната му прислуга се числели два знатни пажа, един маршал, интендант и носач.

Останалата Европа не можела да покаже нищо подобно. Ерата на викингските морски крале била отколе преминала, а скандинавските внуци на това дръзновено коляно от мореплаватели пак се превърнали в простодушни рибари. Ханзейските капитани нямали нищо общо с някогашните северни морски витези. Описват ни ги като доморасли моряци по крайбрежието, които не си служели с ръководства за платната, понеже не можели да четат, и не употребявали компас, защото плавали тъй, че винаги да виждат сушата. Патрициите от Ханзата предпочитали да парафират коносаменти в своите мрачни кантори вместо сами да командуват коги.

Като решили да търсят морски път към Индия, за испанци и португалци не оставал друг избор, освен да се обърнат към италианските капитани. Така се случило, че Америка била открита от генуезец и била наречена на един флорентинец — Америго Веспучи — макар че испанското правителство организирано експедицията за Новия

свят. Италианските градове на морската търговия, които със своите кораби и моряци притежавали далеч преди историческата 1492 година на откритието всички предпоставки, за да пратят флота през Атлантика, останали длъжници към света за тоя подвиг. А то е още по-непонятно, защото турското надмощие в Средиземно море скъсало италианските търговски връзки с Индия. За тия градове то било равносилно на стопанска смърт. И вместо да подирят изход, те се примирили с тази участ и в пристанищата на Венеция и Генуа израсли гори от мачти на замрелите кораби.

Скоро между безработните италиански капитани и кормчии се заговорило, че на Иберийския полуостров се търсят опитни мореплаватели, защото там се ковели дръзки планове. Принц Енрико Португалски открил в Сагриш морско училище. С отворени обятия приемал вещи в морето мъже от Апенините. Ала с тях той не добил поразяващи успехи. Нищожен бил резултатът от многобройните морски експедиции покрай западния африкански бряг. Италианците познавали Средиземно море и господстващите там ветрове, мистрала и сирокото, но Атлантикът бил за тях книга със седем печата. За своята плахост в тези води те трябвало да преглъщат много упреци от принца, който пък далеч не бил подплашения от водата сухоземен плъх, както ни го представят почти всички книги за мореплаване и открития.

Когато генуезецът Кристофорус Колон — Колумб — се появил в Португалия, в Сагриш вече нямало морско училище, към което той би могъл да се обърне. Принц Енрико бил умрял и оставил дългове. По липса на средства Сагриш пак изпаднал до незначително рибарско селце.

С множество прошения се обръщал Колумб към португалския кралски двор. Там били вежливи и приели генуезеца, който се представял за капитан. Но кралските съветници още си спомняли оплакванията на покойния принц от италианските водители на кораби. Доверявали се повече на собствените си сънародници. Делата на мъже като Диас и Васко да Гама оправдали по-сетне тая позиция. Не Колумб, а португалецът да Гама намерил морския път за Индия. И затуй на Иберийския полуостров считали Колумб за неудачник, макар че той открил Америка.

Разочарован, че отхвърлили трансатлантическия му проект, Колумб сменил курса от Португалия към Испания. Повече от едно

десетилетие чакал търпеливо, докато спечели испанския кралски двор за своя план.

Колумб се реди между най-прочутите от всички, които са орали синята нива, макар че силно оспорват неговите моряшки способности. От подвига му не са изминали още четиристотин години. И въпреки това за личността му се знае малко. Не ни е известно дори как е изглеждал, макар че за него са останали над половин дузина медни гравюри, част от тях са още от съвременното му. И все пак никой портрет не прилича на другите. А и никога Колумб не правил изявления за миналото си. Дали се е срамувал от ниско потекло или пък то не е било безупречно? Не знаем.

Но изглежда животът не се отнасял милостиво към него. Когато се появил на Иберийския полуостров, той бил в най-добрата си възраст, ала косите и брадата му били изцяло посивели и това му придавало известно достойнство. По сведение от онова време той имал гърбав орлов „галион“^[2] и висок ръст. Винаги подчертават необикновената му приказливост и дервишка непретенциозност. Хуморът бил за него също тъй чужд, както и веселието.

Очевидно Колумб, като мнозина други изтръгнати от своя корен италианци от онова време, бил жертва на стопанската разруха в родния град, след като турците блокирали търговията с Изтока. Без средства, той напуснал страната си, за да търси по света своето щастие. Трябвало да се обгърне с ореола на капитан, ако искал да има шанс на иберийска земя. Естествено, като генуезец, той се справял с основните неща в морското дело. В пристанищните градове го вършели дори момчетата на училищна възраст.

„Аз се наричам Кристобал Колон, мореплавател от Генуа, и съм принуден да прося, защото кралете не искат да приемат империята, която им предлагам.“ С тия думи се представил той пред портата на един испански манастир, където го подгонил гладът при бягството от Португалия. Какво ли са си помислили монасите за този човек, изплувал от низините — тъй можел да говори само един душевно болен или пък непризнат гений. Те се смилили над него.

Благодарение на невероятното си твърдоглавие и мравешко упорство голтакът-рицар на щастието стигнал един ден върха на благополучието като „Велик Адмирал на Океана, Вицекрал и Генерал-

губернатор на островите и на континента Азия и Двете Индии и Генерал-капитан на Кралицата и Краля“.

Още преди да потегли на авантюристичното си плаване, Колумб настоял да го удостоят с тази необикновена титла. Едва ли в историята има втори случай на такава самонадеяност: всичко или нищо. Човек с това качество, а като се прибави към него и непоносимата свадливост, можел да посегне към звездите само при необикновен знак на времето. Той настъпил в края на XV век, когато треската за нови открития разтърсвала Европа, а търговията неотложно напирала да се намери презморски път за Индия. Тук трябвало не толкова отличен моряк, колкото натура на играч, който не ще се стресне и пред най-високия залог. На каравелите си Колумб имал опитни, обрулени от хиляди бури морски вълци като братята Пинсон от пристанищния град Палос, на чиито съвети се осланял. А накрая в голямата игра участвували и изненадите на морето, жертва на които нерядко ставали нови, току-що спуснати на вода кораби с превъзходни капитани, докато проядени от червеите вежди корита със загубен екипаж и посредствено командване се завръщали всеки път здрави и читави.

Легендарното моряшко щастие, което още древните елини си пожелавали с възгласа „Еуплойа“ — щастливо плаване, рядко бивало тъй благосклонно към пътешественика, както сега към този генуезец, извисил се от дъното на обществото към слава. При завръщането от първия поход „Ниня“ се мятала като корк върху вълните, понеже забравили да напълнят с баласт полупразните трюмове. В открито море се появили пробойни, не смогнали съвсем да ги отстранят и екипажът бил принуден непрекъснато да изпомпва водата. Дни наред безпомощно се носили пътешествениците с прибрани платна и завързано кормило в дяволския котел на един ураган.

Още много пъти по-късно Колумб попадал в такива ситуации. А по същото време цели други флоти отивали на дъното. Но адмиралът умрял в леглото си от старост, макар че за своята голяма авантюра потеглил на море в петък, което от столетия моряците считали като сигурен знак за „мокра“ смърт!

В полза на Колумб говори способността му да държи стегнато юздите на хората си по време на път. В такава дръзко начинание, гдето всичко почивало на чисто предположение, навярно било много трудно да се възпира от бунт дори един нормален екипаж, да не говорим за

сбирщината, която се намирала на трите откривателски каравели. Строгостта тук била безполезна.

Ала Колумб командувал с психология. Всеки път той обявявал лъжливи данни за изминатото разстояние и все залъгвал матросите с приказните богатства на „Индия“.

Безработните италиански капитани, които някога висяли из чакалните на западноевропейските кралски дворове, предлагали услугите си на оня, който плати най-добре или им отстъпи най-голям дял. Колумб бил вече на път от Испания за Франция, както по-рано обърнал гръб на Португалия заради Испания, и ето че близо до границата го настигнал куриерът на кралица Изабела и го извикал обратно. Неговият час настъпил.

Отличният италиански мореплавател Кабото постъпил на английска служба по същото време, когато Колумб опитвал щастieto си на Иберийския полуостров. През 1496 година той получил от Хенри VII един кораб за експедиция през Атлантика в северозападна посока. Заплатили му княжески.

Кабото открил американския континент още преди Колумб.^[3] Духовно този италианец далеч превъзхождал „Великия Адмирал на Световния Океан“. Но проядените от червеи каравели на генуезеца не потъвали дори при най-безнадеждните ситуации, а пък мореплавателското щастие изневерило на злочестия Кабото някъде между Лабрадор и залива Чесъпийк. Той изчезнал безследно. Неговият син Себастиан предприел многобройни откривателски плавания по поръка на испанци и англичани и през 1547 година крал Едуард VI му поверил върховния надзор над английското морско дело. С това той се нарежда между мъжете, положили основния камък на британската морска мощ.

Флорентинецът Веспучи, който през 1490 година дошъл в Испания по поръка на банката Медичи, трябва да благодари повече на перото си, отколкото на корабния кил, задето името му останало завинаги гравирано върху плочата на безсмъртните. Този човек бил приятел на Колумб и съдействувал на покорителя на Атлантика в подготовката му за второто и третото плаване. Той създал много пластични и вълнуващи фантазията описания на по-късните пътешествия в Новия свят. С това спечелил вниманието на европейските издатели и те го сметнали за откривател на новия

континент. Докато бременският учен Валдзеемюлер кръстил в своята „Космография“ на името на Веспучи — Америго — само Южна Америка, нюрнбергският географ Меркатор в картата си на света за пръв път пуснал целия огромен двоен материк да плава под фалшивия флаг „Америка“, макар че всъщност той трябвало да бъде наречен Колумбия.

Противно на испанските капитани, които през ерата на откритията били засенчени от славата на чуждоземните водачи на експедиции, наети на испанска служба, на неколцина португалци се удало сами да правят история в мореплаването. Две имена стоят тук на първо място: Васко да Гама и Магалаес, когото испанците назовавали Магелан.

По изключение Васко не бил нито рибарски син, нито издигнал се прост моряк. Баща му бил комтур^[4] на Синиш и Серкал и някога принадлежал към тесния кръг около принц Енрико Мореплавателя. По него време европейското дворянство започнало да се интересува от морето и това се обяснява с примамливите перспективи за забогатяване, на които Сен-Джон Перс^[5] посветил следното четиристишие:

*Море на Ваал, море на Мамон,
без всякаква възраст и име,
без възраст море и без разум,
море без припряност, сезони.*

С участието си в морски акции не само иберийското, но също и френското и английското благородничество турило през XVI и XVII век основите на своето огромно състояние.

Португалският крал провъзгласил двадесет и седем годишния Васко да Гама за адмирал на ескадра от три кораба. Задачата била: да се обиколи Африка и да се стигне до Индия от запад. А Колумб минавал четиридесетте, когато пет години преди това открил Новия свят, погрешно считан за Индия. И Диас, който пръв се натъкнал на нос Добра Надежда, бил вече побелял морски вълк. Такива млади капитани като Васко пак прекрачили прага на командирските каюти едва в ерата на клиперите.

Изпитанията на пътешествениците за Индия били далеч по-големи, отколкото при покоряването на Атлантика. Васко плавал две години и се върнал в родината си с една трета от екипажа си. Попътен вятър издувал платната на Колумбовите каравели от Канарските острови чак до Карибско море. Същият пасат духал право в лицето на моряците, тръгнали да заобикалят Африка. И затуй те не смогли да плават близо покрай западноафриканския бряг.

Мощно бушуващият прибой затруднявал плаването срещу вятъра в зигзаг с постоянна промяна на курса близо до сушата и пред Васко да Гама имало само един изход: да държи курс югозапад, докато под четиридесетия градус южна ширина намерил западен вятър. От тридесетия до четиридесетия градус в тъй наречените „конски ширини“ пълно безветрие спряло плаването. Това странно прозвище за северно- и южноатлантическия безветрен пояс се родило по следните причини: когато испанските и португалски кораби на път към задморските владения замирали за дълго време неподвижни в тия ширини, с живота се прощавали първи конете, защото водата за пиене ставала оскъдна.

Индийският океан също поставил големи изисквания пред платноходното изкуство на португалците. За европейците този океан бил досега книга със седем печата. Все нови изненади изправяли Васко пред съдбоносни решения. Наели един арабски лоцман, който завел ескадрата до Каликут. Но още преди да се обърне мусонът, португалците пак обърнали гръб на Индия и то не по вина на ескадреното командване. Предивременно да отплуват ги принудило най-вече заплашителното поведение на султана на Каликут. Мусонът откъм брега на Източна Африка духал сега точно пред носа на каравелите. Нуждата от непрекъснати промени в курса срещу вятъра удължила с три месеца плаването от Индия до Африка.

Тук бил изпитът за младия адмирал. Поради големите загуби сред екипажа и бавното напредване офицерите дори го съветвали да се върнат обратно в Индия. Отстъплението би поставило вероятно на карта цялата експедиция и живота на всички. А така поне една трета от екипажа видяла пак своето отечество и била изпълнена поръката, от която тъй много зависело бъдещото развитие на мореплаването и на световната търговия.

Плаването от източния африкански бряг до Португалия преминало по-гладко. Щом заобиколили нос Добра Надежда,

югоизточният пасат опънал платната на пътешествениците. Опитът от експедицията придал достоверност и на древното предание, че още финикийците обиколили Африка, като тръгнали от Червено море. Според Херодот техните мореплаватели докладвали, че отначало слънцето изгрявало отляво на кораба, а след време — отдясно. Покъсните поколения не познавали истинската форма на Черния континент и затова се усъмнили в правдивостта на тия сведения.

За този подвиг Васко да Гама бил удостоен с титлата Адмирал на Индийския океан, оказали му и други почести. Индия станала за него съдба. Тук той и умрял.

Историята измерва една личност само по значимостта на делото и резултата. Но те не бива да ни заблуждават. Този велик мореплавател имал същия жесток характер като всички конкистадори от епохата на откритията. Той нареждал хладнокръвно да избиват цели екипажи на пленените дауи^[6]!

Третият от съзвездието велики мореплаватели по време на първата вълна на откритията бил също португалец: Фернао де Магалаес. Той влязъл в историята като първия капитан, който изследвал целия световен океан. Славата му не се намалява от това, че сам той не доживял да види края на първото околосветско плаване. И рядко друг някой капитан е получавал тъй почетно свидетелство. То произхожда от перото на италианеца Пигафети, автора на прочутия бордов дневник, който наред със записките на Колумб, Кук и Скот принадлежи към най-скъпоценните реликви от историята на откритията:

„Славата на Магелан ще надживее смъртта му. Той беше украсен с всички добродетели. Сред най-голямата опасност той показваше непоклатима твърдост. На море сам се подлагаше на по-строги ограничения, отколкото целия екипаж. Обладаваше по-точни познания в мореходното изкуство и морските карти от който и да било друг човек на земята. Явно, че е точно така, защото никой друг нямаше дух и безстрашие да преплава около света.“

Магелан започнал кариерата си като паж на португалската кралица. Приключенията на първия индийски пътешественик събудили

у португалската дворянска младеж възхищение и стремеж да му подражават. Хиляда и петстотин доброволци се записали, когато стъкмявали нова ескадра за Индия под командата на Франсиско д'Алмеида. Португалската корона се опасявала, че преуспели и популярни мъже от дворянството ще конкурират нейния собствен благороден род и при този си избор пренебрегнала Васко да Гама. Между младите хидалгос на борда и двадесет и четири годишният Магелан се надявал да получи първите си шпори.

В морското сражение пред Каликут на 16 март 1506 година 11 португалски каравели се изправили срещу 22 въоръжени дауи. Португалците откупили оскъдната си победа с 80 убити и 200 ранени. Младият Магелан също получил своето.

Година по-късно той се отличил при превземането на Малака. Заради една дръзка атака по време на боя с малайците го произвели офицер. Обаче във военната йерархия той не напреднал, понеже бил неудобен подчинен. Ново раняване при боевете в Мароко — оттогава той окуцал — довело до уволнението му от активна служба. Пенсioniрали го, макар че бил едва на тридесет и шест години. Възмутен от този безцеремонен акт, Магелан се оплакал на краля. Но кралят отказал да се застъпи за лудата глава.

В отговор Магелан обърнал гръб на своето отечество и предложил услугите си на испанския двор. Появата на португалски офицер с богат колониален опит възбудила тук трескава сензация. Испанският крал не се забавил нито миг да приеме на служба Магелан, след като се запознал с неговите планове и намерения. Той го назначил за генерал-капитан на една ескадра, която трябвало да стигне до Островите на подправките по западния морски път. Преднамерено пропуснали да забележат, че малкият куц португалец изобщо не бил моряк.

Дребният португалски благородник не бил и сънувал такава чест. През месеците до отплаването на ескадрата той трескаво наваксвал пропуските в мореходните си знания. Ала още Колумбовата експедиция доказала, че за великите открития моряшките познания на шефа на ескадрата нямали решаващо значение. Първо: на борда имало пилоти, и второ: по онова време навигаторските прибори били тъй мизерни, че и без това всичко трябвало най-често да се преценява на око.

За сполуката на едно откривателско плаване били много по-съществени здравите нерви и желязната воля да се изпълни задачата на всяка, дори на най-високата цена.

Главният проблем за командването на експедиция бил воденето на хората, а не воденето на кораба.

Задачата на Магелан била комплицирана и от това, че испанските капитани в ескадрата считали за позор да се подчиняват на един португалец. Бунтувала се пословичната гордост на испанците, тъй като се касаело до испански кораби и испанско начинание. И по пътя се стигнало до редкия в историята на морските бунтове случай на метеж, изхождащ не от екипажа, а от капитаните.

Той избухнал до патагонския бряг, гдето Магелан заповядал да се установят на зимуване, защото облеклото на хората не било подготвено за все по-суровия климат. Въпреки че на генерал-капитана останал верен само един кораб, подпомогнат от щастieto, той смазал бунта.

Пред Магелан се възправяли все нови пречки. Южноамериканският континент сякаш нямал край. Врязванията в сушата все се оказвали устия на реки. И когато накрай издирили прохода на Огнена земя, днешния Магеланов проток, ликуването замряло на устните на мъжете, понеже лъкатушният и осеян с подводни скали фарватер изисквал от тях върховно изкуство в управлението на платната и кормилото. А пък и не се знаело дали е истински проток. Диво разпокъсаният, разпенен в бурята пейзаж на първичния свят от скали и вода бил като че ли безкраен. Горещи и студени вълни връхлитали матросите на вахта и на щурвала. „Сан Антонио“, който носел на борда си най-големите запаси от храна и при преминаването завършвал колоната, след втората нощ вече не се показал. Ужасът накарал мъжете да обърнат назад.

В тези критични дни измършавелият, посивял Магелан бил изправен пред върховното решение в своя живот. Настроението на екипажа — набързо стъкмена интернационална сбирщина — било лошо. Имало заплахата от нов бунт, ако се дочуело нещо за положението с припасите след бягството на „Сан Антонио“ и за плачевното състояние, в което се намирили корабите.

Но ето: изпратените напред съгледвачи пристигнали с известието, че се вижда открито море. Това светкавично променило ситуацията. Избухнало радостно ликуване, когато на корабите узнали тази вест.

Генерал-капитанът, доскоро най-самотният и най-изолираният мъж от цялата ескадра, сега отново бил в центъра на вниманието. Възхищавали се от силата на волята и непогрешимостта му, които единствени довели до този триумф и се срамували от своята собствена слабост. Дори само чрез този подвиг името Магелан станало вече безсмъртно. Но дали този прелом в настроението означавал и готовност на екипажа да продължат плаването?

Здравият човешки разум бил недвусмислено против такава авантюра. Магелан бил съвсем наясно, че мнозинството моряци очаква от него да поемат обратния път. Иначе не би си послужил с такъв трик: той приканил всички капитани, кормчии, корабни майстори и боцмани писмено да му изложат мнението си за по-нататъшното плаване. Запазвал си правото — тъй се казвало в циркулярното писмо — след преглед на отговорите им да вземе окончателно решение.

Да свика на флагманския кораб съвещание по този въпрос с всички мъже от командния персонал би било равносилно на отказ от плаването. А поради писменото допитване, при което никой не би се почувствувал пренебрегнат, никой и не знаел как другите са отговорили на генерал-капитана.

Макар и с цената на много нерви за Магелан, сметката му излязла права и на 28 ноември 1520 година той заповядал да развеят на мачтата сигнала „Вдигай котва! Следвай флагманския кораб!“ Ако сега капитаните бяха наредили да обърнат корабите назад, играта би била загубена. Дори и да не се стигне до бунт на флагмана — околосветското плаване само с един кораб би било невъзможно. Събитията по-късно потвърдили това.

Съдбоносното решение на Магелан респектирало капитаните. Примирили се с него, те сами подписали своята смъртна присъда, също и човекът, който заповядал да се плава напред. Магелан бил убит в схватка с туземци на Филипините. Повечето от останалите споделили участва на адмирала или умрели от глад, ако не станали жертва на скорбута или на други болести. За зла орис те плавали северно от полинезийските архипелази, без да ги видят. Тъй те били принудени да прекосят в многомесечно плаване целия Пасифик без междинно спиране и прясна храна.

Поради злощастно избрания курс корабите попаднали при това в екваториалната безветрена зона. Безмилостно греело слънцето, а

Пасификът се простирал гладък като супа в чиния. За своите първи европейски покорители той се превърнал в страхотен пъкъл на глад и жажда и те се мъкнали напред с темпото на пустинен керван. Сред най-гигантския склад с храни на земята с неизмеримите му запаси от рибни белтъчини мъжете изтърпели танталови мъки. И стигнали до ония противни сцени, познати и от други експедиции. Изяли всичко кожено, което се намирало на борда — от обшивката на реите до коланите и обувките. Сетне на ред дошли плъховете, а накрая посегнали на мъртвците.

И все пак това трагично плаване влязло в историята като едно от най-революционните героични дела, сътворени от хората. Световният океан станал лаборатория, а корабът инструмент, с чиято помощ била окончателно доказана оспорваната дотогава теория, че земята е кълбо. Ала първото околосветско плаване било пионер и за разгръщането на презморска световна търговия. Завърналият се в родното пристанище кораб с останалите 13 живи на борда под командата на баскийския кормчия Делкано направил чест на името си. Той се наричал „Виктория“, победа. Оживелите изпълнили обета, който екипажът дал по време на една тежка буря близо до Тимор. Без оглед на своето физическо изтощение те незабавно тръгнали да се поклонят и покаят пред Светата Мария от Антигуа. С това искали и да изкупят своя грях, че по пътя чествували неделните дни и черковните празници не на същинските им дати. Като преминали линията на Гринуич от изток към запад, те изпреварили календара с един ден.

Испанската корона удостоила Делкано с герб, на който редом със земното кълбо били изобразени канелени пръчки, мускатови орехчета и карамфил, а над тях девизът: „Ти първи ме обиколи.“

В същата мярка, с която от XVI век морското господство постепенно преминавало от Иберийския полуостров към другите крайатлантически европейски страни, историята на великите капитани се обогатявала с нови имена. В борбата срещу иберийското надмощие върху морските пътища на света се появил през XVI столетие английският боен кораб.

Англия родила тогава капитани с изключителна дързост и енергия. Те били „мъже, които днес командуват пиратска флота, а утре

заемат висок държавен пост. Днес с алчни ръце копаят съкровища, а утре започват да пишат световната история. Мъже със страстна жажда за живот, със силен усет за великолепието и лукс и все пак в състояние за дълги месеци да приемат лишенията на едно презморско плаване в неизвестността. Мъже с висши организаторски способности... с една дума: мъже на Ренесанса.“

Към тази сполучлива характеристика на Зомбарт^[7] може да се добави, че морските юначаги служели едновременно не само на Марс и Меркурий, но се проявили като изследователи и откриватели и не рядко били изтънчени джентълмени. Съдбата им била авантюристична като техния стил на живот. Те умирали или на море или на бесилото. Мъже като Дрейк, Рели, Фробишър, Кавендиш и още много други потвърждавали старинния стих:

*Морето е терен за всички
и изненади носи час по час.
Богатият тук става беден,
а бедният пък става княз.*

Короната и дворянството на Испания и Португалия забогатели от морето. Презрително и надменно гледали те на англичани и холандци и пренебрежително ги наричали просяци на океана. Но скоро листът се обърна. Голтаците на морето започнали да скубят перушината на крезовеите от океана. Първо им отнемали корабите с плячка, а сетне и задморските територии. Наченало голямото ограбване на досегашните грабители, кървавата драма на първата подялба на света.

Пред всички в Англия се отличил Френсиз Дрейк, който според една версия бил син на матрос, а според друга — отроче на един духовник. Доброто възпитание, което имал, говори за второто. Било втората половина на XVI век, когато англичаните се престрашили в морето, макар и на дребно, и започнали да оказват на испанците услуги от твърде нечист характер: снабдявали с африкански роби испанските владения в Средна Америка. Живия товар разменяли срещу захар, ром, тютюн и памук.

Един ден испанците забранили на англичаните всякаква търговия по тези места, макар че с тази мярка те от стопанско гледище режели

къс от собствената си плът. Забраната изненадала и двадесет и седем годишния капитан Дрейк, току-що пристигнал във Веракрус със своя робски транспорт „Джудит“ заедно с други още английски кораби.

Срещу конфискацията на корабите англичаните се противопоставили със сила. Но не устояли на превъзходството. Дрейк и прочутият роботърговец Хоукинз побягнали в последната минута, а по-голямата част от екипажите им попаднала в плен и била жестоко малтретирана. Това преживяване определило бъдещия жизнен път на Френсиз Дрейк. Той се заклел да не си отдъхне, докато не отплати на испанците за всичко. Жаждата му за мъст отишла толкова далече, та той обявил на испанския колос един вид частна война.

Това не било празен брътвеж. През 1570 година той се върнал в Западна Индия с дружина авантюристи, въоръжени до зъбите, потопил няколко испански галеони^[8], ограбил няколко пристанищни градове и богато натоварен с плячка изчезнал също тъй внезапно, както се появил. Две години по-късно той отново нападнал ненадейно сърцето на испанските колониални владения — този път с два кораба. С щурм превзел град Номбре де Диос, „Златния хамбар на Западна Индия“, след като насъскал индианците срещу испанците. После се насочил към Картагена, гдето се разшетал между закотвените в пристанището кораби. След като опожарил във Веракрус още един склад със стоки, пак поел курс към Плимът^[9].

През 1577 година той вдигнал платна за своята най-голяма акция. Искал тоя път да засегне испанците в най-уязвимата точка. Английският шпионаж открил, че испанците складирали огромните съкровища от златото и среброто на инките по западния бряг на Южна Америка, в днешно Перу. Тук те се чувствували в пълна безопасност, понеже не вярвали, че друга нация може да обиколи с кораб Огнена земя през Магелановия проток. Да, дори те сами не рискували да използват този път за своите транспорти с благородни метали, а пренасяли съкровищата на инките в западноамериканския пристанищен град Панама. Тук ги прехвърляли на мулета. На източноамериканския бряг скъпоценностите преминавали от гърба на мулетата в корабните трюмове и потегляли за Испания.

Грандиозният стратегически план на Дрейк имал тайното одобрение на английската кралица Елизабет^[10], която впрочем винаги получавала солиден дял от пляката. За да заблуди испанските

съгледвачи в британските пристанища, отплаването било маскирано като търговска експедиция за Александрия. Ескадрата на Дрейк се състояла от пет сравнително малки единици. Най-големият кораб бил 100-тонен, а най-малкият — 15 тона. И огневата им мощ не била много голяма. Флагманският кораб „Пеликан“, когото Дрейк противно на едно старо моряшко поверие прекръстил по пътя на „Златната кошута“, бил въоръжен само с 18 оръдия. Затуй пък ескадрата имала едно решаващо предимство, което компенсирало всички несъвършенства. Рядко някога кораби са имали екипаж като този. По изключение той не бил скърпен от пристанищните вертепи и затворите. Дрейк лично подбирал хората. Наред с изпитани морски вълци и ветерани на борда се намирили занаятчии и ентузиазирани луди глави — всички доброволци. Към персонала от специалисти ангажирали още двама корабостроители, неколцина пилоти, картограф, иконом, трима музиканти и един паж.

Ала между командуването и екипажа на ескадрата тлеело напрежение. Дори пред хората си Дрейк запазил в тайна истинската цел на плаването и ги оставил на вярата им, че отиват за Александрия. Едва пред Кап Верден^[11], когато внезапно заповядал да обърнат щурвала на западен курс, той разкрил на екипажа истината. Хората се разгневили, че той ги дарил с тъй малко доверие. Един от офицерите използвал това, за да скрои заговор. Но мнозинството поддържало Дрейк.

Такава заговорническа сбирщина можела да провали всяко морско начинание, и това дало повод по-късно на лорд Хоук, който натикал френската флота върху подводните скали на Киберон, да каже: „Един калпав екипаж и добър кораб струват по-малко от един калпав кораб с добър екипаж.“

Величественият морски поход на Дрейк доказал, че и при тази предпоставка не може да се склучи вечен съюз със стихииите на морето. Ураганни бури — страшните памперос — така разиграли разбойническата ескадра по източното крайбрежие на Южна Америка, че корабите напълно се загубили един от друг. Дрейк преминал Магелановия проток сам и напразно чакал другите цяла седмица. Един кораб от ескадрата се върнал обратно в Англия, а за останалите не се чуло нищо повече.

Без оглед на това Дрейк решава с един кораб да продължи замисленото. Скоро „въоръжената божия десница“, както Дрейк високопарно се наричал, нанася удар. Врълхлита и разграбва първо

Валдавия и Сантяго. С шепата хора Дрейк не може да нападне поголеми пристанищни градове. Но затуй пък го обезщетява богато една сребърна флота, плаваща за Панама, която той поразява с вълча ярост. Абордира най-обемистите галеони, нагазили най-дълбоко във водата от бремето на натоварените съкровища, и заповядва да прехвърлят на „Златната кошута“ само златните слитъци, понеже на борда няма място за среброто.

За първи път Дрейк мисли за връщането. Но същия маршрут му се вижда твърде опасен и той плава нагоре покрай западния американски бряг, за да намери излаз на север от двойния материк. В решението му играе роля и откривателската страст от онова време.

Ала тази амбиция бърже охлаждава и то в буквалния смисъл на думата. Когато става все по-студено и един прекрасен ден вантите и всички останали възета замръзват като пръти, капитанът заповядва да обърнат щурвала на курс югозапад. Щом не може да направи ново откритие, този необикновен мъж иска поне да използва случая и да обиколи земята. И моряшкото щастие не го изоставя. Докато екваториалното безветрие на Пасифика притиска Магелан, в платната на „Златната кошута“ мощно духа североизточният пасат.

Когато Дрейк поема курс към открито море, от началото на пътешествието са изминали вече две години. Но екипажът като един човек стои зад своя млад капитан-разбойник. И плава към нови приключения, корабният трюм пращи от злато, а собственият стомах от червивите сухари и смрадливото солено месо.

Скокът през Великия океан е започнал в края на септември. На 4 ноември същата година за рекордното време от един месец „Златната кошута“ кръстосва пред остров Тернате от групата на Молукските. Сега те се държат подчертано миролюбиво и разменят на сушата злато срещу прясна храна и подправки. Тук и на другите острови, които посещават, те показват цивилизовани маниери и по още една друга причина: Молукските острови спадали тогава към португалската сфера на интереси, а старо приятелство свързвало Португалия и Англия.

Хората на Дрейк използват времето, за да си отдъхнат от усилията на изминалите седмици и месеци. Всеки път, когато вдигнат платната, за да посетят друг остров, те трябва адски да внимават. Под водната повърхност дебнат коралови рифове. В хаоса от подводни скали пред Целебес „Златната кошута“ само на косъм се избавя от

корабокрушение. Сякаш това има значение! В Англия отдавна са отписали „Майстора-крадец на Новия свят“ заедно с цялата му дръзка разбойническа шайка.

Но Дрейк, склонен към размисли, преустановява патрулните си набези из Меланезия и поема курс към Англия. На крилете на югоизточния пасат той с всички платна се носи през Индийския океан. В широка дъга заобикаля нос Добра Надежда. И в един намусен ноемврийски следобед на 1580 година „Златната кошута“, след тригодишно скитане по света, се втурва в родните води.

Сърцето на обрулените, осолени от морето мъже бие по-бързо — близките им са ги отписали и смятат, че те отдавна са напълнили търбуха на акулите и канибалите или пък са увиснали на испанската бесилка. И щом съзират тримачтовия кораб, в Плимът избухва ликуване, което разтърсва младо и старо и скоро заразява цяла Англия. Никога мореплаватели не са бивали посрещани тъй възторжено.

Тези златни момчета носели на борда ценности за два милиона и петстотин хиляди фунта стерлинги. Като приказка започнала невероятната морска авантюра, така и завършила. Лично кралица Лиси^[12] се явила на станалия вече легендарен команден мостик на „Златната кошута“ и тук вахтата я посрещнала с възгласа: „whore, whore^[13]!“. С такова грубо прозвище морските вълци обикновено наричали жените, които се качват неканени на палубата. Тя се престорила, че не чула, и под аплодисментите на бойните му другари посветила Дрейк в рицарско звание.

Сторила го не само от лична симпатия или заради своя значителен дял от плячката. Имала и други основания. Тези почести били за нея политика. Когато въздавала благороднически сан на този мъж, станал бързо национален герой, това издигало и нейния престиж в очите на англичаните. А рицарският удар^[14] бил и недвусмислен отговор на една испанска протестна нота, с която искали предаването на пирата Френсиз Дрейк.

Този отговор без съмнение включвал и риска от война, която скоро избухнала между двете сили. Сега кралицата официално изпратила Френсиз Дрейк по пътеката на войната към Западна Индия, и то като командващ флота от 25 морски единици. На отиване флотата първо нападнала града Сантяго на Кап Верден. Сетне с огън и меч върлувала из презморието. Година след този военноморски поход Дрейк

нападнал южното испанско пристанище Кадис, гдето пратил на дъното част от испанската Армада.

Еполети на вицеадмирал на Нейно Величество украсили през 1588 година някогашния морски разбойник. Войната между Англия и Испания навлязла в своята решителна фаза. Филип II, в чиято империя слънцето никога не залязвало, разполагал с гигантска военна флота. Той искал да си разчисти сметките както от позиция на политическата власт, така и по религиозни подбуди, понеже третираше тази некатолическа страна като блато на еретици. Възнамерявал да изпрати срещу Албион флота, каквато светът още не бил виждал.

През лятото на 1588 година всичко било вече готово. На борда на Армадата се намирили 55 000 войници, 3000 благородници, 180 изповедници, 1200 коня, 1400 мулета, 1150 корабни и 200 полски оръдия.

На този колос англичаните не могли да противопоставят равностойни по численост сили, но моряците им имали по-добри глави и сърца.

Срещу напудрените херцози и донове с техните остарели методи в морската тактика англичаните изпратили дръзки и изпитани в боевете водачи: Дрейк, Рели, Фробишър и Хауърд. Часът на Дрейк настъпил. Сега той най-сетне можел да се опълчи срещу омразните испанци с открито чело. Корабът му се наричал „Ривенджър“, отмъстител, любимо име у пиратите и военните флоти, понеже събуждало плам и прогонвало всякакви скрупули. И в световно историческата битка, назована на името на селището Гравелен или Гравелинген близо до Кале, той не му останал длъжник.

Наистина този бой още не докарал разгрома на испанската световна империя. Бил само отблъснат опитът на испанците да дебаркират в Англия. Затова Дрейк продължил акциите си срещу испанските колонии. Но на 28 януари 1596 година умрял от дизентерия. В Карибите се сключил над него моряшкият гроб.

През 1853 година баденският град Офенбург издигнал на Дрейк паметник, понеже уж той донесъл в Европа картофите. По-известен станал портретът, на който той самоуверено се опира с ръка на един глобус. Оттогава често мореплавателите обичали да ги изобразяват в тая поза.

Дрейк е една от най-величествените фигури, плавали някога по море. Той бил приветлив към обикновените моряци и човечен към пленниците си. Въпреки това дисциплината на корабите му била сурова.

Англия раждала и други моряци, които били на интимно „ти“ със смъртта и дявола: Рели, Фробишър, Дейвис и по-късно Кук и Нелсън. Отчасти те също били хора от народа.

Рели, роден през 1552 година, бил от благородно потекло. Преди да тръгне по море, той учил право в Оксфорд, а правил и опити в поезията. Жажда за приключения подгонила младия благородник отначало във Франция, гдето се сражавал в гражданската война на страната на хугенотите.

И един ден го пипнала магията на морето.

Най-известни са плаванията му в Северна Америка. Щатът Виржиния, родината на най-ароматичния тютюн за лула и цигари, израсъл от малко поселище, основано от Рели. С името Виржиния той поискал да отдаде почит на девствената, почитана „майка на страната“, самотната кралица Елизабет. По-сетне Виржиния станала зародиш на Съединените щати. С нейното основаване Рели искал да пресече тоталните претенции на Испания в Америка.

Когато Дрейк не оживял от своята последна авантюра в Карибите, Рели тъкмо предприемал фантастичните си плавания. Един вълнуващ слух обикалял тогава европейските дворове: този път било не Елдorado — Страната на златото, — чиито несметни съкровища се намирили навярно нейде сред зеления ад на амазонската джунгла. Сега духовете възбуждал Маноа, един тайнствен град, настлан уж със златни павета.

Подир тази химера в пуцинака се упътили мнозина испански конкистадори и вече не се върнали. През 1595 година Рели, изпаднал многократно в немилост, сполучил да спечели алчния за злато английски кралски дом за една експедиция към този легендарен град в джунглите. Пътят му до капитанския мостик водел сега директно от затвора — в продължение на години Рели невинен чезнел в Тауър.

Плячката, с която се върнал от похода, била твърде мършава. При все това същият проект още веднъж го избавил от Тауър, гдето крал Яков I отново го хвърлил. За последен път го изпроводили по море срещу обещанието да намери златни мини. Но и тази експедиция отишла нахалост. Върнал се с празни трюмове и през 1618 година бил

осъден на смърт и екзекутиран. Последното му желание било една лула виржински тютюн.

И сега е забавно, когато четеш, как закоравелите английски мореплаватели от XVI век с божието име на уста вършили дори най-насилническите си актове, от които косите ни настръхват. Прочутият търговец на роби Хоукинз пренасял черната стока, от която спечелил колосално състояние, с един кораб на име „Исус от Любек“. На капитаните от една своя ескадра с ловци на роби той дал такива указания: „Служете всеки ден литургия, отнасяйте се един другиму с любов, пазете грижливо съестните продукти!“ Един от съучастниците му по-късно писал за такъв поход на срамната търговия с хора и плячка: „През цялото пътешествие загубихме само 20 души. Да благодарим на небесното царство, че донесохме у дома голямо имане от злато, сребро, бисери и накити. Да бъде благословено във вечността името на Хоукинз. Амин.“ Кралицата въздигнала роботърговеца в дворянски сан. Той бил същият Хоукинз, който сетне като вицеадмирал се сражавал в канала Ламанш срещу испанската Армада.

Времето на необикновените капитани настъпило пак, когато Европа започнала да се интересува от Пасифика, особено от Южното море. В Пасифика океанът има мащаби като никъде другаде. Както Азия винаги привличала европейците, тъй и това море, равностойно по гигантските си размери на най-големия от всички континенти, упражнявало своята мощна притегателна сила. Капитани като Байрон, дядо на прочутия поет, Уолис, Картрет, Тасман, Торес, Бугенвил вдъхновено преоравали синия безкрай. Особено ги пленявал вълшебният островен свят на Южното море. Архипелазите му приличали на късове от земната кора, раздробени от гигантски юмрук. А къде другаде имало слънчеви изгреви с такива бели перести облачета, обагрени с нежния матов блясък на бисерна мида!

Мъжете пред мачтата били не по-малко очаровани от тия атоли, родени сякаш от сините глъбини в пенестите вълни на прибой, с цветното ухание на амброзия и с голите евини щерки. Само тъй може да се обясни чудото, че екипажите, завърнали се от Южното море у дома, веднага постъпвали доброволно на първия кораб, който се готвел да плава натам. Командата на Уолис целокупно се представила на Кук.

Не ги стъписвало и туй, че Тихият океан съвсем не бил тъй безобиден и мирен, както обещава името му. Близко под повърхността му понякога дебнат коварни коралови рифове, които орисали участта не само на двата откривателски кораба на Лаперуз. А не по-малко лоша слава имат вихрите му от ясно небе.

Много европейски експедиционни кораби потегляли за Пасифика, ала до средата на XVIII век нито един капитан не можал да добие дори само приблизителна представа за полинезийския островен свят. Данните за местоположението на откритите острови били съвсем неточни. Когато например бунтовниците от „Баунти“ търсели остров Питкърн според координатите, които дал Картрет, не намерили там нищо освен вода. И те загубили в търсене много месеци.

Цел на втората вълна откриватели била да атакува тези бели петна по картата на света, особено тайнствената Terra australis, една от най-жилавите утопии на географията, за която предполагали, че се намира в Южния Пасифик. По време на тази вълна били извършени дела, които обезсмъртили някои капитани. На върха им стои Джеймс Кук. Той е първият мореплавател, потеглил за Пасифика с хронометър за точно определяне на географските дължини и с един щаб от природоизследователи, астрономи и рисувачи. Рисувачите били фоторепортерите на онова време, на тях ние дължим хубавите и безценни от културноисторическа гледна точка картини-документи за пътешествията.

Кук произхожда от многодетно семейство на земеделски работници. На четиринадесет години постъпил на въглищарски товарен кораб, след като зарязал чиракуването си при един бакалин. На този кораб „той петнадесет години изтърпявал като обикновен матрос и като кормчия всички несгоди и теглила на суровата служба, която по-късно се опитвал да облекчи за своите подчинени“.

От Георг Форстер, който придружавал Кук във втората му тихоокеанска експедиция, ние притежаваме и много други още сполучливи бележки за този Selfmademan^[15] на командния мостик, между тях е и следната: „Чрез мъдри мерки той победи скорбута, чумата на мореплавателите, който иначе грабваше във флотите обикновено повече жертви, отколкото най-кръвавата война.“

Никой корабен лекар дотогава не можал да демонстрира едно толкова хуманно дело. От началото на презокеанското мореплаване чак

до века на клиперите човечните капитани се срещали така рядко, както вятърът в „Конските ширини“. Кук спадал към тия похвални изключения. Когато английското адмиралтейство не поискало да разреши пари за многото бурета кисело зеле, плодови сиропи, лимонов сок и компот за втората му експедиция, той ги задраскал от бюджетните разходи за продоволствие и ги сложил в листата за медикаменти. Това не било фокуснически трик или подигравка със слисаните му началници. Болните от скорбут гладуват за овощия и зеленчуци също тъй, както жадният за вода!

Кук се застъпвал за благополучието на екипажа, защото самият той бил порядъчен мъж. Това го отличавало от много други командири, които се прославили с бруталността си.

Без съмнение и духът на епохата нюансирал поведението на Кук. Разпространяваните от философите на XVIII столетие хуманитарни идеи не преминали покрай този начетен самоук, без да оставят следи. Върху мачтите на корабите му се веело, образно казано, знамето на Русо. През това плаване посягали с неохота към оръжието. Дори когато по време на третото му пътешествие по света хавайците застрашили самия него на плажа на Вайкики, той се опитал да ги укроти с думи — едно снизхождение, което му струвало живота.

Кук събудил вниманието на адмиралтейството, когато английската флота обсаждала Квебек и под гюлетата на френските фортове той безстрашно измервал дълбочините по течението на реката Свети Лаврентий. Произвели го младши лейтенант. Когато по-сетне той съставил и един меморандум за наблюденията си върху слънчевото затъмнение в Нюфаундленд, адмиралтейството счело, че този мъж, тогава четиридесетгодишен, е най-подходящ да командува изследователския и откривателски кораб „Индевър“.

Научните задачи на експедицията били да се наблюдава слънчевото затъмнение в Таити и да се намери Южният материк. Понеже втората задача не била изпълнена, след завръщането на „Индевър“ адмиралтейството решило второ, а накрай и трето изследователско плаване.

Макар че още след първото пътуване Кук станал един от най-популярните мъже на Англия — за необикновените му преживявания през това плаване скоро се заговорило навсякъде — втората експедиция го направила почти легендарна фигура. Той получил отличието

Четвърти капитан при Кралската болница за моряци в Гринуич, понеже през второто околосветско плаване, благодарение на неговите грижливи мерки, нямало умрели от скорбут. Освен това на Кук оказали необикновената за един моряк чест да бъде приет за член на Ройал Сосайъти^[16], най-висшата научна колегия в Англия. За благодарност той нарекъл на това прочуто дружество цяла островна група в Южното море. Този архипелаг и днес носи името „Дружествени острови“.

Приблизително по времето, когато Кук се връщал от първото си околосветско плаване, на борда постъпил тринадесетгодишният син на един английски пастор. На двадесет и една година той получил капитански патент. С това започнала една кометнобляскава кариера.

Както враждите между Англия и Испания били благоприятни за великолепната кариера на сънародника му Френсиз Дрейк, тъй и възходът на Нелсън не би бил възможен без конфликта на Островното кралство с Франция.

Необикновената популярност на Нелсън почива на неговата смелост, на готовността му винаги да налита на бой и на женските му афери — като се почне от креолката Френсиз Найсбит и се стигне до кокотката Амели. А една от забавните шеги на историята е, че този морски вълк, който дължи на морето всичко, на борда непрекъснато страдал от морска болест. Той не знаел и да плува, но за моряците от XVIII и XIX век това далеч не било позор.

Прочул се Нелсън и с това, че не считал за свещени заповедите на своите началници. Веднъж английската флота се натъкнала близо до нос Сейнт Винсент на една превъзхождаща я по численост и огнева мощ испанска ескадра. Против заповедта на английския флотски командир Нелсън с малкия си линеен кораб „Минерва“ се отклонил от съединението. В солова акция той поел курс право към въоръжения със 136 оръдия флагмански кораб на испанците, който със своите четири палуби бил двойно по-висок от „Минерва“.

Скоро корабът на Нелсън бил обграден от пет испански фрегати и няколко сполучливи оръдейни залпа добре го нагласили. С последното си платно и с една рискована маневра „Минерва“ наближила испанския флагман. На отчаяната заповед на Нелсън да абордират много по-високия кораб малцината останали живи от английския екипаж скочили от реите върху испанската палуба, а Нелсън с меч в ръка се втурнал през прозореца на кърмовата галерия право в испанската комендантска

каюта и пронизал смаяния адмирал. После скочил на дека и оттам върху задната кула на друга испанска каравела, която се притекла в помощ на абордирания флагмански кораб и лежала сега на дрейф до него. В почерняла от барута, раздрана униформа той отнел тук шпагите на съвсем обърканите от такава дързост испански офицери. След този виртуозен подвиг английският крал провъзгласил Нелсън за контраадмирал. Ако не бе успял, биха го държали отговорен за неизпълнение на заповед.

Впрочем и Дрейк бил замесен от същото тесто. В морската битка при Гравелен той загасил задната светлина на своя кораб, която трябвало да служи за ориентир на следващия го в килватер английски линеен кораб — не го убедила тактиката на нощната атака, която му заповядали.

Примерът на „Тезеус“, чийто екипаж взел участие в бунта срещу режима на терор, упражняван от неспособни флотски офицери в Портсмът, показва как обаятелно действувал Нелсън на матросите. Мъжете го посрещнали с възторжени викове, когато временно го командировали на този кораб.

След битката при Абукир Нелсън бил удостоен от английската корона с баронската титла виконт, а от краля на Неапол с титлата херцог ди Бронте.

Този връх на неговата слава съвпаднал по време с галантното му приключение с жената на английския посланик в Неапол лейди Хамилтън. То разбило не само брака на Нелсън. Той изпаднал в немилост пред кралския двор и адмиралтейството. В отговор напуснал флота.

Но скоро пак бил призован на командния мостик. Междувременно Наполеон принудил почти цяла Европа да падне на колене и сега наедно с морските сили на Испания се готвел да покори и Англия. Самото съществуване на Островното кралство зависело от бързия разгром на обединената френско-испанска ударна флота, която по численост превъзхождала английската. При тази ситуация и под натиска на общественото мнение кралят не можел да си позволи никакво друго решение, освен да повери на Нелсън върховното командване със задача да унищожи вражеските военноморски сили в собствените им пристанища.

В сражението на 21 октомври 1805 година при Трафалгар, плосък нос между Гибралтар и Кадис, френско-испанската флота била победена. Понеже офицерите и екипажите на съюзниците се били много храбро, англичаните откупили скъпо своята победа. Палубите на британските линейни кораби били постлани с трупове. Единият от тях бил Нелсън.

Сцената на смъртта му е увековечена в прочутия барелеф върху Нелсъновата колона в Лондон. А на палубата на „Виктори“, на мястото, гдето Нелсън бил улучен и паднал, има медна паметна плоча. Всяка година стотици хиляди англичани се стичат на този кораб-мавзолей, който лежи на котва в Портсмът. Но освен това и днес още всички униформени матроси на света носят, без да го знаят, таур за този матадор на морето и не подозират, че на раменете им стои славният знак на неговите морски победи. Защото черната моряшка връзка дължи произхода си на неговата смърт, а трите бели ивици върху всички матроски яки по света били въведени през миналия век по разпореждане на английското адмиралтейство, за да се съхрани по този начин споменът за морските победи на Нелсън при Абукир, Кап Финистер и Трафалгар.

Железният закон на морето оформил и възпитал още много други величави фигури. Дали като Нелсън, Руйтер^[17] или Жан Барт^[18] те считали океана като бойна арена на последните рицари или като Кук за поле на изследвания и открития — със своите качества и способности мореплавателите винаги ще излъчват героично обаяние.

Между тях имало капитани, за които се носел слух, че можели да командуват вятъра. Такива майстори на висшето платноходно изкуство били Ван дер Декен и други закалени ветроходци. Те така превъзходно владеели своите дървени буревестници, та тръгвали на плаване при всякакъв вятър и погаждали номера дори на ураганите.

Към тях принадлежи еднакво прославеният като капитан и корсар Каспар Нетелбек, който имал остър нюх за граничните зони на бурите, търсел ги и ги използвал да лети като птица. Понеже не можели да си обяснят такова голямо ветроходно изкуство, разправяли за него, че като Летящия холандец се бил продал на Опашатия.

Роберт Хилгендорф, прочутият командир на не по-малко прочутия и винаги мокър „Потоси“ бил наричан „Дяволът от Хамбург“ заради безразсъдно смелите си плавания. Капитанът на последния тримачтов платноход и вдъхновен трубадур на златната ера на ветроходното мореплаване Алън Вилърс окачествил Хилгендорф като „най-добрия може би капитан, който някога е командувал платноход“.

Към този сорт капитани спадали по-късно онези крале на морето, които командували клиперите. Млади, безскрупулни, амбициозни и дръзновени, по време на плаванията си те залагали всичко на една карта, за да счупят постигнатите вече рекорди на бързина. От това зависел не само размерът на заплатата, но често и службата им. Защото корабоприжателите от ХІХ век открили вече уравнението „времето е пари“. Те плащали високи хонорари само за първокласни постижения. Не можели да си позволят да сменят екипажите, защото матросите все били дефицитни. Обаче нов капитан бързо се намирал.

Понеже над главите на командирите на клипери винаги висял този дамоклев меч, те предпочитали да играят „ва банк“, отколкото да позволят на своите съперници да ги надвият в бързината. Тези жокеи на морето, чиито пистолети много лесно излизали от кобура, въвеждали на борда железен режим. При все това често съумявали да внушат на цели екипажи, състоящи се предимно пак от млади хора, истинска състезателна треска.

Безогледно гонените океански ветроходи били най-мокрите кораби, които някога са браздили седемте морета. Палубите им бивали най-често гладки като сапун, понеже при бързото плаване в бурно море вълните удряли през фалшборда. Дори когато бурята виела в такелажа най-дивата си бойна песен и мощните лапи на сивогърбите огромни вълни връхлитали безмилостно върху стройния корпус на клипера, смятало се за неприлично да се намалява значително площта на платната. Вместо това на фаловете и брасовете връзвали стражи, които с брадва отсичали въжетата само при опасност от обръщане.

Но често и за тая работа ставало твърде късно и никога вече светът не узнавал нищо за тази или онази „хрътка на океана“ и за нейния безумно смел екипаж. Но ако преодолеят плаването щастливо и клиперът излезе победител в някое световно надпреварване за най-пресния чай или друг деликатен товар, очаквали ги не само парични награди. Тогава кейовете на Темза или на някое друго пристанище

гъмжали от ликуващи хора. Чествували героите на деня, а девойките ги боготворели. Портрети на младите капитани, които в повечето случаи изглеждали добре, се появявали във вестниците и модните журналы.

В драмата на спора между човека и морето сред многото обветрени от хиляди бури герои участвувал и Джошуа Слокъм. Портретът му дори заслужава да се постави в почетната моряшка галерия редом с бюстовете на Магелан и Делкано, макар че официалната история на мореплаването едва ли е посветила и ред на този доблестен морски вълк. В действителност той се нарежда в първата редица на великите мъже от морето, защото друг човек не е извършил дело като неговото. Той надминал дори викингите!

Повече от половин столетие в живота на този американски моряк не се случило нищо повече или по-малко, отколкото в живота на други моряци. Той служил на множество кораби. После му омръзнало и за разнообразие постъпил в корабостроителница. През 1892 година му подарили един стар кутер. Всъщност предишният му собственик поискал да поправят изгнилата гемия. Но във всяка дъска имало червеи и ремонтът щял да струва колкото строежа на нова. Когато корабостроителницата му представила сметката за разглобяването на стария ветеран, собственикът, без много да му мисли, го подарил на Джошуа Слокъм, който тъкмо тогава му се изпречил на пътя.

Джошуа се заел в свободното си време да ремонтира 10 метра дългата и 3 и половина метра широка дванадесеттонна ладия. Подновил я от глава до пети. Това му струвало почивката за една година. Сетне взел решение, което никой от познатите и приятелите му отначало не приел за сериозно. Той искал с кутера сам да тръгне на околосветско пътешествие. Твърде дълго бил плавал по море, за да може да спи спокойно в истинско легло на сушата.

На 1 юли 1895 година Джошуа вдигнал платна, като взел на борда две бурета вода, консерви и други припаси, както и една спасителна лодка, пушка, будилник, петролна лампа с два фитила и други сечива. Тези, които го наблюдавали, били убедени, че с това оскъдно съоръжение чудака̀т-морски вълк се готви за кратко крайбрежно плаване до най-близкото американско пристанище. Джошуа оставил скептиците на собственото им мнение и взел курс към открития Атлантик в посока Европа. Всетаки работата се разчула и неколцина

журналисти на лов за сензации публикували репортажи, намислени повече да развеселят читателите.

„Спрей“, така се наричал кутерът, направил чест на солидната работа на своя нов създател и капитан. Без премеждия той следвал пътя си през „голямото бласто“.

През тези дни и седмици на Джошуа без съмнение му доскучало сам. Много работа нямал, понеже почти до Европа плавал с попътен вятър. Използувал почти същия маршрут, който някога избрал Колумб при завръщането си от Новия свят. През повечето нощи самотният пътешественик връзвал кормилото и спял в койката си.

Но и през деня нямал какво да прави. Единственото разнообразие били обедите и вечерите. Тогава решил, за да пропъжда самотата, да действува така, като че на кутера има екипаж и започнал високо да издава заповеди на своите въображаеми подчинени. Катерел се нагоре и надолу по мачтата, оглеждал хоризонта и изпявал: „Всичко наред, земя още не се вижда!“ Когато слънцето достигне зенита, той ревял към палубата: „Смяна на вахтата!“

Често лягал на нара в тясната си „капитанска каюта“, като закрепял кормилото. Оттук давал на „своя кормчия“ заповеди като: „Две деления ляв борд, Дик!“ Сетне повтарял тия думи с малко преправен глас, като прибавял: „Йес, сър!“ Защото на корабите, също както във войската, е обичайно подчинените да повторят заповедта.

Никога старият мъж не губел своя хумор, дори и при злополуката, когато лодката се преобърнала и той едва не се удавил. Като почти всички морски вълци от епохата на ветроходите той не можел да плува.

Когато друг път имал в менюто си стотвена костенурка, чието месо изпържил с лук на петролната лампа, той казал на измисления си готвач: „И по-зле съм се хранил на корабите на Негово Величество.“ А в издадените по-късно бележки „Съвсем сам около света“ той хумористично констатирал: Никой екипаж не е бивал тъй доволен от готвача си, както този на „Спрей“.

Когато някой пътува, после има какво да разправя — казва поговорката. През околосветското си плаване Джошуа преживял толкова много неща, та материалът за разговори нямало да се изчерпи и през целия му останал живот. Първата му спирка била на Азорите. Той бил не малко удивен, когато тук го посрещнали най-приятелски. За начинанието му се заговорило вече навсякъде. Канили го на вечери и

му поднасяли подаръци. Равновесието му несъмнено се понарушило, когато един прекрасен ден го посетило младо момиче, хубаво като картина, и поискало да го придружи. Той побягнал презглава, когато видял как на следното утро твърдоглавата девойка наистина се появила на кея във Файал с два куфара в ръцете.

Отначало Слокъм възнамерявал да продължи одисеята си през Средиземно море, Червено море, Индийския океан и Пасифика. Но британски офицери в Гибралтар го разубедили заради таксите в Суецкия канал и пиратите в Червено море. Джошуа решил да преплава около света по следите на Магелан, сиреч през Южния Атлантис.

Всичко вървяло добре до Буенос Айрес, гдето също бил приет крайно дружелюбно. В Магелановия проток навлязъл с лоши предчувствия. Наплашили го с патагонците и с жителите на Огнена земя. В осеяния с подводни скали и на места много тесен проток той не можел да прекарва нощите в сън и с вързано кормило. Когато вечер пускал котва, никога не забравял да поставя на кърмата едно плашило вместо вахтен матрос. А за още по-голяма сигурност посипвал палубата с габърчета, които една състрадателна душа му дала, за да ги разменя по пътя с „диваците“. Малко преди излиза от Магелановия проток тази предпазна мярка му спасила живота. Спял в койката си, когато крясък го разтърсил до мозъка на костите и го изтръгнал от съновиденията. Тогавачул плясък във водата и бързи удари на весла. Никога не би могъл да направи по-изгодна размяна: два крака, пълни с габъри, срещу живота си!

По издръжливост и скромност Джошуа Слокъм приличал на стария рибар Сантяго на Хемингуей. Слокъм би могъл да стане модел за „Старецът и морето“. И като него той обичал хвърчащите риби. Те били единствените му приятели през време на 72-дневното му плаване от робинзоновия остров Хуан Фернандес до Самоа. И му било мъчно да изяде долетелите сутрин на палубата екземпляри. Особено дружелюбен бил към срещаните тук-там делфини, които поздравявал по военному, понеже ги смятал за души на удавени моряци.

Невероятното му изкуство с платната, към което се прибавяла и необикновена порция късмет, личи от едно преживяване, което имал между Фиджи и Нова Каледония. Там го застигнал ураган, който запратил на дъното един клипър и една шхуна, както по-късно узнал в Сидней. А „Спрей“ се избавил от тази убийствена буря без значителни

повреди. Ала след това Слокъм с удоволствие разменил жестоко съсипаното си платно, което преди това набързо изкърпил със стари чували. Яхтклубът в Сидней тържествено му поднесъл едно чисто ново платно.

Поканите и почестите в този австралийски пристанищен град надминали всичко, което Слокъм изживял през пътуването си дотогава. Стариат околосветски пътешественик използвал по свой начин тази популярност, като повишил на шест пенса таксата за разглеждане на кутера. С това направил доста пари. И когато потокът от посетители намалял, той уловил една от прочутите сиви австралийски акули, които нападали къпещите се, и я показвал срещу същата такса.

Дълбоко удовлетворен, Джошуа продължил морското си приключение. До южноафриканския бряг нямало произшествия. Няколко хубави дни той прекарал на островите Келинг и на Маурициус. Тогавя дошъл онзи черен ден, който почти му струвал живота. Шибаното от декемврийските бури сурово море между Иглениа нос и Столовата планина боксираше „Спрей“ с безмилостни коремни удари. Въпреки съвършенството, с което Слокъм владее професията си, на косъм не бил сразен след многочасова тежка битка със стихииите от най-злия враг на всички изпаднали в беда: безразличието към края!

Много пъти стъкловидните планини на вълните от нос Добра Надежда трещяли върху „Спрей“, а брадатият Одисей след безкрайната борба едва имал вече сили да парира с нужните маневри атаките на Нептун.

Внезапно из булото пяна изплувал един английски пощенски кораб и с флагове сигнализирал на Джошуа „А happy Christmas“, честита Коледа! Капитанът познал морския герой, чието име къртяло вече по цялата световна преса, но и не му минавало през ума, че дяволският старец е попаднал в голяма беда. Само така Джошуа можал да си обясни поведението на англичанина. Това пак му дало кураж и удвоило силите му. Славата го задължавала да не позволява да бъде победен. И той преодолел Валпургиевата нощ при нос Добра Надежда.

След цели три години червенобрадият викинг съзрял отново брега на Лонг Айленд^[19]. Но още преди това той имал в Атлантика едно преживяване, показателно за вродената му насмешливост. Когато един ден капитанът на минаващ край него американски кръстосвач го запитал по флаговата сигнализация дали е виждал испански военни

кораби, Джошуа поставил сигнала „Защо?“. И когато му съобщили, че между Съединените щати и Испания има война, той отговорил: „Предлагам да останем заедно, за да си помагаме взаимно!“

Джошуа Слокъм пристигнал здрав и читав пак в родното си пристанище.

[1] Пунт или Понт — персийска държава на брега на Черно море в древността. — Б.пр. ↑

[2] Галион — носова фигура на старинен кораб, която служила за украса, а най-често имала и символично значение. Тук е употребено алегорично като нос на човешко лице. — Б.пр. ↑

[3] Тук става дума за същинския материк, защото преди него през 1492 година при първата си експедиция Колумб открил само островите пред Средна Америка — Б.пр. ↑

[4] Комтур — комендант на крепост или командор на рицарски орден през Средновековието. Тук португалска административна длъжност, която можела да се заема само от благородници. — Б.пр. ↑

[5] Литературен псевдоним на Алексис Сен-Лежер Лежер, френски дипломат и поет, роден през 1887 година в Гваделупа. Получил Нобеловата премия за литература за 1960 година. — Б.пр. ↑

[6] Дау — широк арабски платноход от 150—200 тона с две мачти и трапецовидни платна. — Б.пр. ↑

[7] Вернер Зомбарт (1863—1941), немски буржоазен икономист — Б.пр. ↑

[8] Галеон — голям военен ветроход, използван главно за транспорт на злато, сребро и деликатеси за Испания от колониите от XVI до XVIII столетие. — Б.пр. ↑

[9] Плимът — град в Англия на Ламанш. Да не се бърка с Плимът в САЩ. — Б.ред. ↑

[10] На английския трон от 1558 до 1603 година, последна представителка на Тюдорите, дъщеря на Хенри VIII. Укрепила абсолютизма в Англия. По нейна заповед през 1587 година била осъдена на смърт и екзекутирана шотландската кралица Мария Стюърт претендентка за английския престол. — Б.пр. ↑

[11] Кап Верден (Зеленият нос) — най-западната точка на Африка (17° 33' западна дължина и 14° 45' северна ширина), получил името си от вечно зелените гори, които покриват бреговете му. — Б.пр. ↑

[12] Елизабет. — Б.пр. ↑

[13] Whore (англ.) — курва. — Б.пр. ↑

[14] Рицарски удар — ритуално символично докосване с шпага по рамото при посвещаване в рицарски ранг. — Б.пр. ↑

[15] Selfmademan (англ.) — човек, издигнал се със собствени сили. — Б.пр. ↑

[16] Royal Society (англ.) — Кралско дружество. — Б.пр. ↑

[17] Михиел Адриаансзоон де Руйтер (1607—1676) — велик холандски адмирал, един от първите мореплаватели на своето време, извоювал много морски победи. — Б.пр. ↑

[18] Жан Барт (1650—1702) френски мореплавател, отначало служил в холандската флота под командуването на де Руйтер, после станал пират. За неговата енергия и успехи в мореплаването френският крал Луи (Людвик) XIV го възнаградил с благородническа титла и го назначил шеф на ескадра. — Б.пр. ↑

[19] Лонг Айлънд — остров в Атлантическия океан, близо до североизточното крайбрежие на САЩ. — Б.пр. ↑

ХЕЙ, МОЕТО ИМЕ Е КАПИТАН КИД

*В морето сме ний князе,
в морето сме ний царе.
Хвала на нашите дела.
Връхлитаме като стрела.*

*Всеки бурята обича
и пиратството го радва!
Гръм от топ! Мушкет и щик!
Флагът вражески се свлича.
Съска абордажна брадва.
Радост и вълнуващ вик!*

*Сам дяволът е с нас на борда.
О, няма между нас бедняк!
Не вярва в кръста нашта орда,
а вярва в курви и коняк!*

*Всеки бурята обича
и пиратството го радва!
Гръм от топ! Мушкет и щик!
Флагът вражески се свлича.
Съска абордажна брадва.
Радост и вълнуващ вик!*

*Куршумът сетен нейде пада.
Привършва битката, уви.
И тръгваме щастливи в ада
с коритото пробито ний!*

Пиратска
песен

И ДЯВОЛЪТ ПЛАВАШЕ ЗАЕДНО С НАС, КОГАТО МОЯТА САБЯ КОСЕШЕ



Морски разбойници има, откак морето служи за търговски път. Думата пират произхожда от гръцкото „пейран“: опитвам щастието си.

Гонитбата на плячка в Средиземно море се появила, когато там разцъфнали първите робовладелски държави, а с тях и търговията.

Грабежът предполага, че има какво да се граби. По вода това станало едва когато тумбести финикийски и гръцки търговски транспорти, богато натоварени със стоки и скъпоценности, запорили вълните.

По време на Римската империя пиратството се превърнало в такава напасть, че през 67 година преди нашата ера сенатът решил да устрои една грандиозна наказателна експедиция. Пълководецът Помпей отнел тогава плячката на 1300 пиратски кораби. Заловените разбойници били заселени в новоосновения град Помпейополис на Сицилия. Числеността им брояла 20 000 човека.

След разгрома на световната Римска империя, когато търговският живот по широкия свят временно замрял, замрели временно и материалните корени на пиратството. За него пак се заговорило чак през VII столетие, когато арабите основали своята гигантска търговска империя, стигаща от Гибралтар до морето Зулу. Когато по-късно североиталианските адриатически градове Венеция, Генуа и Пиза се издигнали до първокласна европейска морска сила, Средиземно море пак станало театър на дръзко корсарство. Сравнени с него, акциите на ханзейските пирати Щьортебекер, Бенеке и Гьодеке Михелс в Балтийско и Северно море били само един безобиден епизод.

Братята Барбароса, от същата варварска кръв като Улук и Драгут, цяло десетилетие държали в напрежение италианските търговски капитани в Средиземно море. Дори прославеният генуезки флотоводец Андреа Дориа не бил дорасъл за тези морски вълци. Когато веднъж подгонил Драгут в един залив и на другата сутрин поискал да хване запрятата птичка, тя вече отлетяла. През нощта Драгут заповядал да изтъркалят кораба върху стъбла на дървета три мили през тясната ивица на провлака и да го спуснат в морето от другата страна.

От XVI столетие центърът на морската търговия започнал да се мести от Средиземно море в Атлантика и Индийския океан. Тези нови пътища били отворени от откривателите. Никога дотогава морето не било пренасяло на своя гръб толкова ценности в злато, сребро, скъпоценни камъни и суровини. Но и никога преди това то не предлагало на плячкаджиите толкова съблазнителни шансове. Сега наново ударил часът на пиратството. „The Jolly Roger“, Веселият Роджър, както наричали черния пиратски флаг с белия череп, станал страшилището на Атлантика.

Знаменитият Хернандо Кортес, който с шепа испанци унищожил империята на ацтеките, проливайки потоци кръв, през 1522 година заповядал да натоварят един галеон с най-скъпоценните реквизити на последните ацтекски владетели. Този тежко нагазил във водата кораб не стигнал никога испанското пристанище, за което се запътил. Вместо него френският крал се наслаждавал на планините от злато, по които лепнела кръвта на стотици хиляди заклани индианци. С това нечакано богатство го сдобил един негов корсарски кораб, който пипнал галеона с плячката при Кап Винсент.

Морските разбойници от XVI, XVII и XVIII столетие почти не оперирали в открития Атлантик, защото бедният на острови океан им предлагал твърде малко опорни пунктове. По тази причина, пък и защото европейските брегове не били за тях достатъчно сигурни, те се загнездили в Карибско море, което със своите многобройни убежища сякаш било създадено за свободните ловци на плячка.

При все това морският грабеж не би могъл никога да пожъне тук такива плодове, ако интригите за политическа власт между Испания, от една страна, и Англия, Франция и Холандия, от друга, не му създавали благоприятна обстановка. Защото тогава, когато се пробуждала европейската буржоазия, между търговия и открит грабеж нямало никаква разлика, както Гьоте го е предал сполучливо в следните стихове:

*С два кораба потеглихме преди,
дванайсетия вече се роди.
И вижда се от нашия товар,
че вложили сме в плаването жар.
В морето се изпълваш със мечти,
затуй не мислиш в него много ти!
Тук трябва да си доста бърз и смел
след рибата, чужд кораб да си взел,
след туй на втори ставаш господар,
а третият ти идва като дар;
четвъртият и петият... Да, нрав! —
Щом силен си, то значи, че си прав.
И кой ще пита за „морал“ и „чест“?
Това е мореплаването днес:*

*пиратство, търговия и война
троица са, свещенна и една.*

За да отслабят „наследствения враг“ Испания, французи и англичани много дълго поддържали или поне търпели карибските пирати. Така след отшумялата кървава драма на конкистадорите, за втори път Сатаната водел бордовия дневник в Карибите.

Карибските корсари образували на малки острови същински комуни. Такава една република дълго време съществувала на Тортуга, остров близо до калифорнийския бряг. Членовете на тези общества сами се наричали *fre'ges da la co'te*, крайбрежни братя. Братството им включвало — според Архенхолц — общо притежание на жените. Назоавали го *matelotage*, което значи „по моряшки“. Испанците им викали буканиери или флибустиери. Докато флибустиер води началото си от „*flibot*“, наименование на лодка, употребявана първоначално от свободните ловци на плячка, другото название произхожда от думата „*biscan*“, или буквално „скара за сушене на месо на слънце“.

Преди пиратството в Карибите да вземе по-големи размери, на няколко острова се заселили групи от ловци на бикове, главно избягали матроси, пропаднали типове и разочаровани преселници. Откак испанците внасяли говеда от Европа в Новия свят, те се размножили много бързо и подивели, понеже нямало оградени пасища.

Един такъв рай на бикове бил Санто Доминго. След лова буканиери се прехвърляли със своята плячка в Тортуга, гдето режели на ивици и сушили месото на убитите животни. И понеже пиратите охотно го купували за храна по време на своите набези, още от началото буканиерите имали добри отношения с тях. Нерядко те вземали участие и в корсарските им плавания. Когато испанците се заели да направят занаята на биколовците по-тежък, защото те били предимно французи — издебвали ги или разпръсвали из пасищата отрова — повечето буканиери се присъединили към пиратите. Те се заклевали да живеят занапред само от абордажната секира и пистолета. Приемали ги с отворени обятия, понеже се славели като безстрашни ловци и особено добри стрелци с пушка. Червеният цвят на ленените им ризи, обагрени с кръвта на биковете, скоро станал също тъй символ на ужас за испанските търговци, както пиратският черен цвят на флибустиерските флагове.

Макар че крайбрежните братя били дръзки и храбри, другите им качества се наричали жестокост, лекомислие и страст към разточителство. Те вземали пленници само ако имало изгледи да получат за тях богат откуп.

Прочути били флибустиерските методи за изтезания, когато жертвите им не искали доброволно да издадат мястото, гдето са закопали ценностите си. Обесвали ги за краката и ги биели с нажежено желязо. Съобщават за един корсарски главатар, който сам бил някога изтезаван от испанците, че за отмъщение лично отсякъл главите на всички членове от екипажа на един завзет испански галеон и всеки път изтривал кръвта от сабята.

Завладените градове бивали най-често опожарявани след оплячкосването. „Пиршества, силни напитки, игра, музика, танци и момичета спадаха винаги към дневния режим, от едното утро до другото, след тяхното завръщане“, тъй се говори в една пиратска хроника от края на XVIII век. Като всички, които живеят в постоянна опасност, флибустиерите се ръководели от принципа: вчерашният ден е минал, днешният ни принадлежи, утрешен може би няма да има.

Този начин на живот премахвал общо взето всякакви имуществени различия между корсарите. За късо време и най-големите плячкаджии ставали пак голтаци. А от тези превратности възниквал никога нестихващият порив към все нови общи акции. И хронистът продължава: „Венец на това опиянение от наслади бяха безпътните жени, които от всички раси и народи се стичаха тук, примамени от весел живот и богати печалби.“

Без съмнение френският губернатор на Тортуга мосю Ожерон ги подпомогнал в тая работа, като докарал през океана първите францужойки. Едно френско търговско дружество направило от това добър гешефт, като организирано същински внос на момичета от Европа.

Когато по-късно главната квартира на флибустиерите се преместила от френската Тортуга в английската Джамайка, Порт Ройал станал греховното блато на завърналите се от грабителски походи крайбрежни братя. В мириса на смола и солена вода, който пронизва всички пристанищни улички по света, тук се примесвали уханията на печен вол, френски парфюми и отбрани вина. Като изключим ранния следобед, когато всичко е замряло в сиеста^[1], на „Парада“, главната

улица на Порт Ройал, винаги царяло оживление. Диви момци с натъпкани кесии разкрачено пристъпвали по настилката към най-близката кръчма. Те били увити от главата до петите в кадифе и коприна. И ако не ги издавали лошите маниери и насечените лица, биха ги взели за богати търговци.

На „Парада“ имало и големи магазини. Ювелири, парфюмерии, публични домове, църкви, игрални казина, хотели и ресторанти, където поднасяли храната в златни чинии, а виното в потири за причастие. Мъжете на Веселия Роджърс празнували тук до сутринта в компанията на красиви и скъпи call-girls^[2] от всички страни на света, прилетели като мушици към светлината. Непочтено ли било да приемат по нещо от тези галантни разбойници по пътищата, щом самата кралица Елизабет не считала за долно да носи пиратски брилянти в своята корона?

Флибустиерите, също като италианските бандити, се молели на бога пред всяко сражение. Когато полагали клетва, че ще се бият до последна капка кръв и ще се подчиняват на реда, установен на борда, те слагали ръка върху разпятието или библията. Кодексът на честта им повелявал да се откажат на борда от игра на зарове и карти, както и от сбиване с ножове. Всички раздори се уреждали на сушата. Но дуелите трябвало да бъдат прекратявани като решени още при първата видима рана. Строго забранено било да промъкват контрабанда преоблечени жени на борда. Преди абордаж не бивало да пият алкохол. След осем часа вечерта угасяли всички светлини и огън на борда. Страхливост в боя или бягство се наказвали със смърт, която за назидание най-често се привеждала в изпълнение веднага, по средата на битката.

За неподчинение на пиратския главатар въпросният губел правото си на дял от плячката. Строго се наказвало също укриването на плячка, докато за особена храброст се полагали извънредни премии свръх дела. За нараняване имало обезщетения — те били степенувани според това, дали е загубен крак, ръка или око. Преди да отплават на акция, всеки участник правел завещанието си. Пред боя си стискали един другиму ръцете.

В практиката без съмнение не винаги се спазвали всички тези правила. Когато предводителят бил пияница и комарджия, лошият му пример се отразявал и върху екипажа.

Колкото малко държали флибустиерите на своята чистота, толкова повече били фанатици на грижите за оръжието. Надпреварвали се един друг с блясъка на пистолетите, камите и сабите. Носели мускетите на пъстри копринени ленти през рамото. И всичко туй не било само от мъжката страст към оръжието. То било преди всичко съзнанието, че им дължат благодарност. Те живеели от пистолета и кинжала, както занаятчието живее от чука, клещите, триона и длетото.

Всеки флибустиер имал прякор. Някои от тях се запазили за потомството. Прочутият морски мародер Морган се наричал Червената глава. И не на последно място при избора на пиратски имена като Изстребителя, Непобедимия или Желязната ръка стояла целта да всяват страх и ужас у екипажите на търговските кораби. Изобщо важна роля за много пиратски победи играело психологическото средство на уплахата. Към него се прибавяли изненадата, употребата на хитрост и дързост, презираща смъртта, с която корсарите винаги грабвали инициативата на действието.

Когато веднъж един испански галеон се показал на хоризонта недалеч от оня карибски остров, гдето домували флибустиерите на Петер Лъогран, пиратите, на брой само двадесет човека, изчакали вечерния здрач. Тогава, въпреки развълнуваното море, подгонили кораба на канута. Достигнали го незабелязани. За да бъдат сигурни, без оглед численото превъзходство на корабния екипаж, че ще победят или ще се бият до последен дъх, непосредствено преди абордажа пробихли канутата си. Лодките потънали под краката им, преди още да са се покатерили на кораба. Отрязани от всякаква възможност за отстъпление, флибустиерите се втурнали като бесни върху напълно изненадания екипаж, който въобще не посмял да посегне към оръжието. Понеже не видели плавателни съдове, помислили, че ги нападат дяволи, паднали от небето.

Храбростта на флибустиерите, презиращи смъртта, която удивлявала дори Волтер, все отново обърквала испанците, те не съумявали да ѝ противопоставят нищо равностойно. За корсарския капитан Харис съобщават, че и с простреляни крака се покатерил на абордирания кораб и въртял рапирата, докато му изтекла кръвта. Незабравимо впечатление направило на един пленен испанец, когато видял как един пират продължил да се сражава ослепен. При щурма на един форт пред Пуерто Белло един помощник на Морган загубил от

топовно гюлле и двата си крака. Легнал, той пак следил бойните действия и издавал заповеди, докато се загърчил в агония.

При второто корсарско нападение върху пристанището на Панама авангардът в състав само от шестдесет мъже, разпределени в пет малки лодки, ненадейно се натъкнал на три въоръжени до зъби испански кораба. Поради утринната мъгла, която пречела на видимостта, ги сметнали за търговски. Вместо да потърсят спасение в бягство, изненаданите флибустиери хладнокръвно се впуснали в тази борба между Давид и Голиат срещу трикратното превъзходство в хора и огнева мощ. Испанците самоуверено започнали вече да връзват бесилки на реите. И колко много се учудили, когато един след друг от такелажа падали матросите с насапунисаните примки в ръце, улучени от куршумите на изкусни стрелци. Ужасът станал още по-голям, когато след няколко минути трябвало да отнесат от палубата тежко ранени кормчиите на всичките три кораба и коменданта на ескадрата. Тук отново била изпитана старата флибустиерска тактика: в случай на вражеско превъзходство най-напред да изкарат от боя командването и топчиите, за да засегнат в най-уязвимия пункт бойния дух на обезглавения суеверен екипаж.

Тази успешна практика на флибустиерите погребала отбранителната готовност на испанците пред Панама и всявала парализиращ ужас само при известието: пиратите идат! Сами испанските генерали и адмирали, които по това време стоели начело на командването в Карибския район, един другото се предупреждавали с думите: „Бъдете винаги нащрек! Тези дяволи разполагат с трикове, за които ние нищо не знаем.“ А Гусман, президентът на Панама, който бил служил като генерал във Фландрия и вярвал, че познава добре душата на войника, можел да си обясни граничещите с чудо успехи на завоевателите на Пуерто Белло, сражаващи се под Веселия Роджър, само с употребата на нови, страшни оръжия. За да се увери, той пратил на Морган подаръци с молба да му даде по един екземпляр от оръжията, употребени от пиратите при превземането на фортите.

В отговор Морган му изпроводил един пистолет с куршуми и барут и по същия куриер наредил да предадат на Гусман: „Кажете на президента да приеме тая малка мостра от оръжието, с което аз превзех Пуерто Белло, и да я пази една година. Обещавам да дойда сам в Панама и лично да му покажа как се употребява.“

Морган бил една от най-необикновените корсарски фигури, които някога е имало. Още съществуват много негови изображения от онова време. Едното, което го представя контешки облечен в кадифе и коприна с пажеска перука и малка брадичка, е холандска медна гравюра. Отдолу се чете на холандски: „Йохан Морган, роден в провинцията Уелс в Англия, генерал на Роверс и Ямайка“. Тази зография на Червеноглавия украсявала като заглавна картина една книга за пиратството, която издал през 1678 година холандецът Ексквемелинг, някогашен лечител при корсарите.

Морган, син на състоятелен уелски арендатор, като млад матрос дошъл в Западна Индия и се присъединил към флибустиерите, командувани от сънародника му Менсфийлд. Този осеян с белези побойник скоро започнал да третира събудения новак като свой собствен син. Още приживе линеещият от една тежка рана Менсфийлд определил Червеноглавия — тъй нарекли Морган заради огненочервената му коса — за свой наследник.

Корсарите не можели да се оплачат от новия си предводител. Неговата находчивост, интелигентност и енергия го предопределили за главатар. Поради пословичното му щастие го обгръщала славата на непобедим. Впрочем Морган не бил раняван никога, макар че винаги участвувал в сраженията и станал страшилище заради дивата дързост, с която връхлитал нападнатите. По-късно английският кралски дом го направил благородник, назначил го за губернатор на Джамайка и го натоварил с борбата срещу пиратството — един пример за необикновено реалистичната персонална политика на британската корона.

В карибското пиратство Морган установил един нов стратегически принцип, като от ограбване на кораби преминал към нападения срещу укрепени места на сушата. По-древни акции по суша предприемали по-рано и други корсари. Новото се състояло в това, че сега атакували не само слабите места, гдето испанските войници си плюели на петите още при първите мускетни изстрели. „Щом испанците се защитават, има какво да се вземе. Най-здравите крепости са най-богати.“

Този принцип на Морган понякога се струвал дори на съвсем не разглезените му събрата като самоубийство. В края на краищата контингентът на флибустиерите бил винаги ограничен. Как може да се

сражават срещу надмощието на цели гарнизони и силно укрепени градове, питали се мнозина.

За да може да поведе на поход достатъчно хора, до последния момент Морган държал в тайна дори от собствените си хора плана да превземе Панама. Естествено, това мълчание имало за резултат, че и испанците не узнали нищо за намеренията му.

Потеглянето на Морган за Панама не било вече просто една пиратска лудория. То било военен поход. С флота от 37 големи кораба, май единствена в историята на корсарството, той отплувал. Адмиралският кораб имал 8 платна и 32 оръдия на борда. Извън корабния персонал тук плавали още 2000 решени на всичко мъже.

Град Панама бил крайното пристанище на испанската тихоокеанска флота за съкровища. От цяло Перу се стичало тук златото и среброто на инките. И от тук керваните мулета с тези съкровища на гърба си тръгвали към Пуерто Белло, от източната страна на провлака Дариен. Там прехвърляли кюлчетата благородни метали на кораби от испанската трансатлантическа флота. Та нали този път за транспорт бил значително по-къс и много по-малко опасен от плаването около Южна Америка.

И Морган от своя страна не държал на маршрута през нос Хорн, за да стигне до тихоокеанския бряг на Южна Америка. Не били снабдени с храна за такова пътуване, което щяло да трае поне няколко месеца. Снабдяването на пиратските кораби било винаги лошо. Всеки участник трябвало сам да се грижи за препитанието си по пътя.

На 18 януари 1671 година пиратите слезли на суша в пристанището Сан Лоренцо и продължили за Панама пеш. Трябвало да се откажат да носят храна, за да мъкнат със себе си възможното най-много муниции. Възнамерявали да я реквизират от селата по време на похода. Но това било по-лесно да се каже, отколкото да се направи. Испанците, които подочули за начинанието на флибустиерите, приложили стратегията на „опожарената земя“. Били откъснати и унищожени дори неузрелите градински плодове. Тъй корсарският поход към Панама станал един от най-известните гладни маршове. Единствената утеха, която останала на дивите скитници от всички краища на света, бил тютюнът, и те от глад го дърпали без мярка.

Несгодите и мъките се увеличили още, когато пътят се загубил в тресавища и гъста джунгла. Трева, листа и корени заместили храната.

За „месна“ гарнитура им служели излишните кожени предмети, които навлажнявали, чукали върху камъни, докато омекнат, и след това печали. Често флибустиерите попадали на индиански засади, засипвал ги истински дъжд от стрели. Разярани от гняв, те трябвало да се ограничат само да изригват срещу тях прочутите си осемнадесетсричкови ругатни.

На осмия ден от похода изтощените мъже съзрели Тихия океан и далеч на север кулите на Панама. Един ден преди това гладните открили на едно пасище стадо говеда и разкъсали месото на закланите животни сурово, за да не ги издаде димът на огъня.

Сутринта на 27 януари 1671 година Червеноглавият заповядал да щурмуват Панама. Разбира се, срещу флибустиерите бил изпратен силен отред пехота и кавалерия. Развихрила се двучасова битка, която била спечелена от отличните стрелци на Морган. Те заели изгодни позиции. Всеки стрелец разполагал с десет пушки, които другарите му зареждали. Като барабанен огън се изсипал върху испанците добре прицелен дъжд от куршуми, пред който накрая с тежки жертви те ударили на бяг.

Щурмът на града струвал загуби и на нападателите. Но победата била спечелена психологически още предишния ден, когато испанците загубили сражението на открито поле.

Преди да разграбят богатия град, Морган забранил на своите хора консумацията на вино под предлог, че в него може би има отрова. Но това било хитрост на лукавия пиратски главатар. Всеобщото пиянство на другарите му би могло да се използва от испанците за контраудар.

Следните дни флибустиерите били заети с грабеж и прибиране на пленници. Обаче най-богатите граждани своевременно се изтеглили по крайбрежните острови, а корабите, които не послужили за бягство, били потопени. Изпаднал в ярост, Морган наредил да направят от града само прах и пепел.

Чак след четириседмичен престой излязла заповед да напуснат тежко пострадалия град. Били откарани много пленници, за да подобрят плячката с големи откупи. Като стигнали до корабите, Морган наредил да съберат трофеите. За тая цел заповядал да се извърши личен обиск. И за да предотврати роптания заради такава необичайна мярка, на контролиращите офицери наредил да започнат първо от него. Старият джамбазки трик постигнал желания психологически ефект.

Преди насрочения за следния ден дележ на плячката Морган си осигурил лъвския пай и с неколцина доверени хора се качил тайно на флагманския кораб. За такова поведение корсарите си имали поговорка: днес братско сърце, а утре курвенска трътка.

И по-сетне, когато Панама била пак съградена, още няколко пъти флибустиери се появявали пред пристанищния град. Но се ограничавали само да ограбят търговските кораби. Може би не си струва да споменаваме това, ако при едно от тези начинания не се стигнало до невероятна авантюра. Остатъците от един такъв флибустиерски отряд решили да прекосят пеш целия южноамерикански континент по географския паралел на днешната перуанска столица Лима. За тоя поход водел дневник френският пират Равено дьо Люсан, който командувал загубената дружина. Той бил публикуван през 1744 година в Париж.

Този дневник, оцелял и при недоброволните бани на своя притежател в мочурищата и потоците на бразилската джунгла, принадлежи към епичните творения на човека, който не се предава дори и когато изкушенията и трудностите изглеждат непобедими.

Карибската рапсодия на кинжала и абордажната секира отзвучала отдавна. Кървавият романс свършил, когато испанците загубили владенията си в Централна Америка и новите господари в интерес на търговията се погрижили за реда, който те сами по-рано нарушавали.

Финалният акорд на карибското пиратство бил появата на две жени-пиратки на име Мери Рийд и Ан Бони, за които хронистът Архенхолц в своята „История на флибустиерите“ пише:

„Те се присъединили към морските разбойници не като курви за удоволствие, не и преоблечени, а като истински другари на пиратите, в женско облекло и пиратски панталони, препасани с мечове и с веещи се коси. Носели и пистолети на гърдите, а смъртоносната секира по образец на английските войни от Средновековието допълвала въоръжението им.“

Тия две морски амазонки не изоставали по своята бруталност и от най-недодяланите корсари. Те давали пощада само на добре сложени

млади мъже. През 1720 година двете валкирии с кораба си попаднали в капан. Докато мъжкият екипаж вкупом свършил на бесилото, двете дами съумели да избягнат примката, като се позовали на обичайната забрана да се ексукутират бременни жени.

Имало обаче и пирати, които имали твърде малко сходство с кръвожадните си колеги по професия, овладяни най-често от низки инстинкти. Към тези изключения спадал Уилиам Данпиер, в чието лице светът загубил един изследовател, учен и откривател. Седемнадесетгодишен той постъпил на един английски платноход. През 1679 година, на двадесет и седем години, се присъединил към карибското крайбрежно братство, гдето под командата на корсари като Дейвис и Суон постепенно се издигнал сам до пиратски капитан.

Напуснал с кораба си Карибско море и се отправил на околосветско плаване, като ту грабил, ту изследвал и учил. Никога след пиратска победа той не участвувал в пира на своя екипаж. Свободното му време било запълнено с изучаване на природата, наблюдения на ветровете и теченията в моретата и с бележки за тях. Сякаш упражнявал пиратството, за да набави средства за удовлетворяване на своя глад за открития и знания.

За отбелязване е, че най-голямото съкровище, с което през 1691 година се върнал в Плимът, било не от злато и сребро, а морските му дневници. Като се опирал на тях, през следните години той разгърнал оживена литературна дейност. Малко преди края на века предизвикал сензация с множество книги, особено с „Ново пътуване около света“. Последвали я други пътни бележки и една студия за ветровете и теченията, към която приложил саморъчно рисувана карта на условията за ветроходство по седемте морета, съставена с учудваща за тогавашната обстановка компетентност.

С тази работа му се удало да привлече вниманието на английски учени. С помощта на така създадените нови връзки можал да се снабди с кораб и с каперно писмо^[3], за да тръгне отново на откривателско плаване. В края на XVII век той кръстосвал Южния Пасифик. При Нова Гвинея открил два протока, които и сега носят неговото име. Негово откритие също е и западноавстралийския архипелаг Данпиер. На връщане загубил кораба си при остров Асеншън в Атлантика, но със спасителна лодка се добрал до тази скалиста земя.

Все отново и отново този необикновен изследовател-любител с Веселия Роджър на мачтата се подчинявал на примамния зов на морето. В началото на XVIII век с два пиратски кораба бил в Южното море. През 1708 година стоял на кормилото, когато Ууд Роджърс плавал около света. През това пътуване освободили Александър Селкирк от Робинзоновото му битие на острова Хуан Фернандес.

Докато има пирати, фантазията на хората се вълнувала не само от техните дръзки дела, но и от нещо съвсем друго. Понеже по задължителен обичай след всяка акция захвърляли всичко заграбено на един общ куп за справедлива подялба, отделни корсари обикновено укривали особено тлъсти предмети от плячката, за да ги вземат след известно време само за себе си.

Но не само такива съкровища лежат заровени и до днес, а и други, много по-големи. Пиратски главатарии, на които се падал най-богатият дял от плячката при грабителските походи — а те често мамили и сподвижниците си — обикновено укривали съкровищата си на пусти острови. Така искали да си осигурят бели пари за черни дни или трамплин за едно благочестиво връщане по-късно към буржоазния живот.

И не един корсар отнасял тайната на скривалището в гроба. Нали тези обесници рядко умирали от естествена смърт. Наистина потомците наследявали няколко пожълтели шифровани скици на мястото, гдето били пиратските съкровища, но само с тях накъде?

Открай време предположението, че брегове и острови още крият пиратски тайни, възбуждало духовете. Американецът Кофмен си направил труда след дългогодишно изучаване на стари документи в библиотеки, архиви и частно притежание да състави един атлас на съкровищата. Две трети от нанесените в него 5000 червени кръгчета се намират в района на Карибско море.

Търсенето на съкровища, което междувременно станало хоби за туристите във Флорида, вдъхновило един американски юрист на име Одъм да състави друга карта, която се ограничава изключително в шелфа на Мексиканския залив покрай Флорида. Макар че данните и в тази карта широко се позовават на предположения, разглеждането ѝ доставя наслада, възбуждаща фантазията. Тя удовлетворява обаянието, което върху мнозина хора упражнява историята.

Издържаната в сочни багри карта е наситена с изображения на мъртвешки черепи, стари далекогледни, котви, ракли, ръждясали мускети и други огнестрелни оръжия, къси саби, бурета, бутилки и монети. По краищата в стила на старите медни гравюри, са възпроизведени сцени от неспокойния живот на флибустиерите, които някога са правили несигурни тези води. Ключ на загадките дават означените с кръст предполагаеми местонахождения на съкровищата и коментарът към тях.

Тези пояснения например гласят: „На този остров е заринато съкровището на пирата Джон Рекхем, който бе обесен в Порт Ройал. Състои се от златни слитъци и испански дублони, оценени на два милиона долара.“ А наред с друго кръстче се казва: „Тук са скрити съкровищата на морския разбойник Едуърд Тийч, познат под името Черната брада.“

В този поменик още веднъж слизат от бесилката карибските морски хиени: Кривокракият Били (Уилиам Роджър), Черният Цезар (Гаспарилла), Лафит, Баулис, Лабуз, Гомес и Морган — и то в услуга на рекламата за чуждестранни туристи в Палм Бийч, Майами и тъй нататък.

И все отново се устройвали авантюри за дирене на пиратски съкровища. Мнозина не се връщали, защото претърпявали крушение или предпочитали да изчезнат в някой друг кът на света. Действително са се разиграли сцени, както ги описва Стивънсън в „Острова на съкровищата“.

Особена роля при тези издирвания играел Кокосовият остров на 300 мили западно от брега на Централна Америка, над който и до днес витае духът на пиратите — навярно той е послужил на Стивънсън за модел.

Всеки залив и нос там носи името на някой корсар. Този остров е идеално убежище, понеже има изненадващото свойство да убягва от погледа на плаващите край него, често обвит в пелена от мъгла. Затова и допреди не много време мореплавателите спорели дали островът изобщо съществува.

Кокосовият остров е бил открит по всяка вероятност от корсари, които, естествено, го запазили в строга тайна. В Индийския океан има още една островна група със същото име, която пак служела за убежище на морски разбойници. Все таки Кокосовият остров, който

днес принадлежи на Коста Рика, бил отбелязан на една карта на Деслен от 1541 година. Но без съмнение там данните за географската ширина и дължина са неверни — недостатък, присъщ и на по-късните морски карти. Във всеки случай по тези данни островът не можел да се намери.

Средната му дължина е само пет и половина километра. Между две планини, които заемат почти цялата площ на острова, се намира една клисура с обрасли стръмни стени. За да се проникне във вътрешността, трябва акробатически да се балансира покрай ревящите потоци. Дърветата са тъй нагъсто, че короните им са се сплели и слънцето рядко прозира над влажната почва.

Край западната страна на залива Чатъм се издига стръмният бряг на остров Нуес, дълъг само няколко метра, през чиято растителност тук-там се провижда голата скала. Единствените обитатели на този изгубен тихоокеански остров са пеперуди, морски птици, плъхове и подивели котки, домъкнати тук от моряците. Докато на Великденския остров от известно време вече има луксозен хотел и дори летище — днес е населен дори и Робинзоновият остров Хуан Фернандес — планинският Кокосов остров е останал необитаван.

И все пак от време на време тук си давали среща много странни гости. Едните заравяли съкровища, а другите ги търсели. Първите мъже, които с тази цел стъпили на Кокосовия остров, били, както вече се каза, корсари, които през XVI и XVII столетие направили несигурни западните брегове на Южна Америка. След пиратските походи те трябвало първо да скрият плячката, защото най-често испанските военни кораби им отрязвали обратния път към Западна Индия през Магелановия проток или край нос Хорн. От друга страна, те не изпитвали особено желание да избягнат тази дилема чрез околосветско плаване през Пасифика, Индийския океан и Атлантика по примера на Френсиз Дрейк.

Макар и да се пазела най-строго тайната за такива укрити съкровища, при корабни екипажи от сто и повече мъже това не можело да стане и все по нещо се дочувало. Един пират, който дълги години се числил в дружината на Дейвис, издал тайната на Кокосовия остров, след като го взели в плен. Неговите съдии били, разбира се, на мнение, че се касае за хитрост, чрез която кандидатът на смъртта искал да удължи срока до бесилото.

Както разправят, уж всички търсачески експедиции досега се връщали от Кокосовия с празни ръце. Кой ли пък ще признае, ако е било другояче! Възможно е сам Дейвис да е опразнил скривалището. Доказано е, че той прекарал заника на своя живот като състоятелен човек, след като с порядъчна сума си откупил амнистия.

Както и да е. Много неща говорят, че на Кокосовия не само един пират е заровил злато. Несъмнено е, че това петънце земя сред морето крие още много тайни. Когато в първата четвъртина на миналото столетие Сан Мартин с бунтовниците си марширувал към столицата на Перу, верните на краля испанци с трескава бързина натоварили на кораби всички скъпоценности, за да ги отнесат в Испания. За транспорта им между другите била наета и една английска шхуна, която тъкмо била в Каляо. Примамен от огромната стойност на товара, състоящ се главно от златни църковни потреби, английският капитан не можал да устои на изкушението да ги пипне. Той наредил да изхвърлят зад борда испанската стража, отделил се от другите кораби и поел курс към Кокосовия остров, гдето отначало скрил разпятията, кадилниците, части за олтари, обшити със злато литургийни одежди и съсъди за светите дарове. Били разделени поравно между екипажа и отнесени само несъмнителните предмети като изкъртените скъпоценности, златни рамки и свещници.

По обратния път един от онези прословути тихоокеански тайфуни, които връхлитат от ясно небе със скорост сто километра в час, запратил кораба на дъното. След избавлението си капитанът се заселил инкогнито в Канада. След години, когато сметнал, че въздухът е вече достатъчно чист, той се снабдил с един бриг и тръгнал за съкровището. По пътя се размислил за екипажа и решил, като стигнат на Кокосовия остров, да иде сам на сушата с лодка и да вземе на борда добре опаковани само най-дребните ценни предмети, за да не възбуди подозрение у хората си. Не искал да прави дялба още веднаж.

Но на връщане в хаоса от коварни течения и водовъртежи лодката се обърнала. Понеже иманярят използвал нощта, за да се добере по възможност незабелязано на борда, само вахтата чула виковете за помощ, но напразно търсила крушенеца. По-късно из книгата му в Канада намерили една пожълтяла стара карта със загадъчни знаци. По наследствени пътища тя стигнала до Австралия, гдето още се пази в морския клуб в Сидней.

Все още, и до най-ново време, иманяри опитват щастието си на Кокосовия. Когато там пребивавал Бийби — уж да се занимава с природонаучни изследвания — тъкмо действувала една очевидно нова търсаческа група, която предположила, че новодошлите ще им правят нежелана конкуренция. И се стигнало до едно тайнствено произшествие, което Бийби в своята книга „На откривателско плаване“ описва така: „Когато се зазори, видяхме, че нашият голям баркас^[4] «Албатрос», който стоеше на котва досами брега, е изчезнал. Претърсихме на 20 мили околоръст в открито море, но не можахме да открием и следа от него. От бака проникнаха до нас безразборни слухове, че по време на бурята миналата нощ чули машината баркаса... На острова безчинствували чужди хора, които смъкнали на брега съкровище. Откак пристигнахме, те се криели и сега използвали случая, за да се изплъзнат с плячката.“

Една от най-скорошните експедиции на Кокосовия остров била предприета от трима французи. Те дошли с малък платноход и притежавали стара пожълтяла карта, която на няколко места имала знаци във форма на кръгчета. Когато проследили едно от тия указания, открили пещера, чийто вход лежал под водата. Наново се потвърдила поговорката: търсил злато, прокълнат от злото! — Двамата писатели Протел и Шарлие се удавили, когато лодката се преобърнала. Спасил се само пещерният изследовател Верне. Но бил изцерен от иманярската страст. Угнетен, той напуснал зловещото място.

Иманярството било винаги дейност, от която произлизат разочарования. Още Колумб, Картие и Фробишър се изложили на присмех, когато донесли у дома жълта слюда, която считали за самородно злато.

Когато пиратството в Карибските архипелази угаснало, понеже англичани и французи заграбили владенията на испанците, възловият пункт на корсарите се пренесъл в Далечния изток. Отдавна там малайци и китайци притежавали кървавия лавров венец на пиратството, като по време на арабската световна търговска империя нападали дауите, а по-късно скубели вълната на португалците. Щом и тия времена отминали, китайските морски разбойници по свой начин се включили в опиумния бизнес, който процъфтявал в Източна Азия през първата половина на XIX век.

Английски и американски клипери товарили в Персийския залив опияняващата билка, която обещаваля рая на земята, и я разтоварвали в Китай. И понеже се касаело до незаконен, контрабанден внос, играта на пиратите, които дебнели опиумните клипери, се улеснявала, щом в този дуел между нелегални не се намесвала полицейска сила. Напротив, когато надвитите или претърпели крушение екипажи на клиперите се спасявали на китайска земя, те отивали от трън на глог. Властите ги затваряли, изтезавали, някои дори езекутирали. Така е било винаги — големи печалби, голям риск.

Когато контрабандисти на опиум и пирати си премервали силите, при нормален вятър най-често първите излизали победители, защото с пъргавите си клипери далеч превъзхождали по бързина и маневреност тромавите китайски джонки, а освен това на борда носели и огнестрелни оръжия. Обаче листът се обръщал, когато в тропическите места на опиумния маршрут, особено в протока Малака, настъпи безветрие. При такива условия през 1842 година „Мевис“ бил ограбен от пиратски джонки. А за съдбата на „Кристиания“, която плавала от Макао за Бомбай, се узнало едва когато две години по-късно хронометърът и секстантът ѝ били изложени за продан на пазара в Шанхай. В ръцете на разбойниците паднали 150 000 сребърни долара.

Клипериите „Омега“ и „Керолайна“ дори били нападнати и ограбени закотвени на рейда пред Фучау от множество джонки, в които се намидали около шестстотин въоръжени до зъби пирати. От екипажа не оживял никой. Огромните ценности, които ги чакали на опиумните клипери, предизвиквали у пасмината в джонките безумна смелост, и още много други клипери, така също и „Силф“, станали тяхна жертва, макар че пиратските сметки излизали понякога криви. Когато един ден черна джонка, въоръжена с плякосаните от четири клипери оръдия, препречила пътя на „Есмералд“, капитанът на клипера взел директен курс срещу пиратите. Няколко минути след острия удар джонката заедно с хората и мишките потънала, разсечена на две.

Корсарството изчезнало отдавна като призрак от седемте морета. То живее още само в няколко стари моряшки песни. За обесения през 1701 година пиратски капитан Кид се пела някога много на ветроходите следната shanty^[5]:

О, мойто име е капитан Кид, когато плавах, когато плавах.

О, мойто име е капитан Кид, когато плавах.

О, мойто име е капитан Кид, човек на делата, човек знаменит

и спазвах закона на бога аз, когато плавах.

О, аз убих Уилиам Мур, когато плавах, когато плавах.

О, аз убих Уилиам Мур, когато плавах.

О, пръв го убих, Уилиам Мур, и го прострах в локва от кръв

далече навътре в морето, когато плавах.

Има и немска редакция на тази песен, която малко се отклонява от оригинала, предаден тук, разбира се, не с всички строфи.

Понеже тя дава една вярна картина на този пират, застрашил на времето сигурността на цялото световно море, ние не бихме искали да я отменим:

Моето име бе капитан Кид,

под платната, под платната.

Дяволът плаваше с нас, бляскаше нож страховит,

под платната.

Френски кораби хвърлих във страх,

под платната, под платната.

Грабвах ги вихрено, вземах всичко от тях,

под платната.

На великия Могол казах аз стоп,

под платната, под платната.

Обърна, когато му свирнах, и златото, хоп,

под платната.

Колко злато натрупах, колко пара,

под платната, под платната.

*Напълних сто бъчви, но всичко не се и побра
под платната.*

Кид спада към необикновените и оспорвани пиратски фигури. Предоставили му един тристатонен кораб, въоръжен с 34 оръдия, на име „Адвенчър Гейли“, а с него и кралско каперно писмо, което го овластявало да залови опериращите в Червено море пирати Тю и Еври и да пленява френски единици. Като изпитан капитан Кид се опитал да се окаже достоен за гласуваното доверие. Когато се лутал цяла година без успех, екипажът започнал да се бунтува. А един от забавните вицове в мореплавателната история, че по-късно Кид бил изправен на съд за убийство, понеже повалил главатаря на заговора, старшият артилерист Мур и така възстановил реда на борда. Несъмнено това било само един от многото пунктове на обвинението. Защото след това кърваво произшествие Кид не устоял пред искането на своя екипаж и счел за целесъобразно да абордира и други кораби, неупоменати в кралското писмо. Към това го принудило и съмнителното състояние на кораба, който пропускал вода. Продължили плаването на първия заграбен кораб „Куидей Мърчънт“.

И апетитът дошъл с яденето. Преследвали всеки кораб без оглед на флага. Но тия своеволия се разчули в Лондон и Ню Йорк. Капитанът, превърнал се от ловно куче във вълк, попаднал в списъка на търсените пирати. Кид, който дочул за тая работа, предпочел да скрие своя значителен дял от плячката. Но го заловили в Ню Йорк, гдето отишъл да навести семейството си, поставили го във вериги и след две години в тъмницата го обесили.

Има цяла пиратска лирика. Защото все още мрачните първични страсти възбуждат фантазията на хората. Цели генерации панаирджийски певци живеели от това. Човек лесно може да си представи пъстрите, обагрени с кръв картини, които служели за декор на следната песен за „неразделните братя“:

*Щъртебек и Год Михел гребяха заедно в морето,
далече от брега,
със своите дела заплашиха и господата в небето.*

*Говори Щъртебек: Напред! Морето западно ми е
познато,
нататък ще вървим
и своите сметки ще платим със бира и търговско
злато.*

Или:

*Жан Барт, Жан Барт,
Животът е хазарт!
На запад, на юг,
далече от тук,
ще глътнем след дни,
сред бури, вълни
кюлчета злато,
смокини, сребро.
О, чакан ти час!
Елате със нас!*

Винаги става дума за злато, сребро или друга плячка, както и тук:

*Ето че иде пак сребърна флота,
плава към нас, ще я хванем, нали?
Ставайте бързо, за бога! Живота
в койки ли трябва да минете вий?
Бие холандската кръв,
иска убийства и дим.
Кой ще е пръв,
кой ще е пръв,
флотата сребърна да уловим.*

Тази и следващата песен са „собствени творения“ на морските разбойници. Ето мотив от немска пиратска песен, която вероятно е била пята още от необузданите момци на Щъртебек. Ново тук е, че

Веселият Роджър, черният пиратски флаг бил отначало син. Текстът гласи:

*Пак знамето синьо се вее,
Животът е кратък!
Към кораб търговски летиме нататък!
Убийства и кръв!
На всеки сме враг, но на бога — другари.
Търговският кораб какво ли товари?
Убийства и кръв!
Пак пием и пеем, какво ще ни плаши?
Товарът и корабът все ще са наши!
Убийства и кръв!
Накрая извикваме думи победни:
печелят тез, дето се смеят последни!
Убийства и кръв!*

Който веднъж е вкусил от сладостта на плячката, вече не може да плава с друг вятър. И невъзмутимо приемал риска да усеща непрестанно под краката си люлеещата се платформа на бесилката. Но имало и пирати, които действували не от ниски грабителски инстинкти, а от гледището на една философия, която те кара да се замислиш. Рицар на вълните без страх и укор бил Шарл Белами, който веднъж — по данни на английския историк на пиратството Джонсън — нахокал капитана на един абордиран търговски кораб с думите:

„По дяволите, вие сте... точно като всички тия, които понасят да бъдат управлявани от закони, направени от богати хора за защита на собствената им сигурност, понеже на тези страхливи кучешки душици им липсва куражът да защитават по друг начин това, което са награбили с вероломство. Проклятие и кръв върху тази паплач изкусни подлеци!... Ето единствената разлика: те ограбват бедните под мантията на закона, нали така? А ние плякосваме богатите под защитата само на своя кураж.“

[1] Сиеста — от лат. sexta и исп. siesta, пълна почивка през най-горещите часове на деня, укрити на хлад и в безделие, когато всеки обществен живот замира. — Б.пр. ↑

[2] Call-girl (англ.) — леко момиче, което чака у дома си призив от клиентите; тук употребено като синоним на луксозна кокотка. — Б.пр. ↑

[3] Каперно писмо — кралско разрешително на частни лица за пленяване на неприятелски кораби, което всъщност представлявало прикрито под официално було пиратство. — Б.пр. ↑

[4] Баркас — голяма корабна лодка. — Б.пр. ↑

[5] Shanty: моряшка песен (англ.). — Б.пр. ↑

БЕСИЛКАТА И МОРЕТО НЕ ИЗПУСКАТ НИКОГО

*Ръмжи командата —
командата е уморена.
Шушукат:
„Дяволът за спътник
се намери.
Зле било у дома?
На меко всички заспиват.
Знаем ги ние
чифутските
далавери,
разни Америки
закриват и откриват.“ Креци
след капитана
пъстроцветната сган. „Върни
се!“ — зрее в командата
бунта. —
„Ти може да си
над капитаните капитан,
но и ние
не сме ти осминка от
фунта.“^[1]*

Владими
р Маяковски

БАЛАДА ЗА ГОЛЕМИТЕ БУНТОВЕ НА МОРЕ



В началото на декември 1787 година Н. М. С.^[2] „Баунти“, въоръжен транспортен кораб от британската военна флота, напуснал пристанището на Спитхед, за да вземе от Таити фиданки хлебно дърво, растението, което определя съдбата на Южното море, и да ги занесе в Западна Индия за изхранване на черните роби. Командувал го Уилиам Блай, един от най-жестоките капитани, които морето е носило някога

на своя гръб. За късо време той станал най-омразният човек на борда, защото не само вилнеел като сатрап над екипажа, но преди отплуването злоупотребил и една трета от храната на матросите, така че трябвало хората да търпят лишения по пътя.

И бездруго прехраната на матросите от корабите на британската marina било така лошо, та често те се принуждавали да бягат в американската флота. А пък буретата с месо на „Баунти“ били с намалено тегло. На всичко отгоре вместо с говеждо или свинско те били пълни с конско месо. Алчният капитан се обогатил не само от количеството, но и от качеството. Както разкриват по-късно публикуваните дневници на Семюъл Пепис, държавен секретар на адмиралтейството при Чарлз II, корупцията в английската marina тогава била общоприета.

Към това се прибавяло и животинското третиране на хората. Блай не щадял дори офицерите и кадетите. Не минавала седмица, в която екипажът да не се строява на палубата за изпълнение на наказания.

Първата част от плаването преминала в крайно натегната атмосфера. Едва в Таити, гдето натоварили фиданките хлебно дърво и Блай се представил на туземните главатарии като син на Кук, той поохладил юздите и отмъстителните чувства на екипажа временно заглъхнали. На този райски остров с обилното богатство на плодове и прелестни жени човек забравял миналото, очарован от вълшебството на настоящето. Тук всеки матрос си намерил любимка.

По-сурово било обаче пробуждането, когато след отплуването на кораба Блай се показал още по-брутален от преди. Един млад лейтенант на име Флетчър Крисчън след една унизителна за него сцена взел съдбоносното решение да си извоюва удовлетворение. Като успял да привлече на своя страна част от екипажа, което при насоченото срещу капитана настроение съвсем не било трудно, на 28 април 1789 година сутринта той и матросът Томас Бъркит нахлули в каютата и вързали Блай. Междувременно другите заговорници принудили малцината матроси, които не искали да се намесват в бунта от страх пред бесилката, да се качат в лодката, влачена от кораба на буксир. Там бил заставен да ги последва и Блай. Всичко това се разиграло само за няколко минути.

На изгонените бунтовниците дали припаси и четири къси саби. Още четвърт час „Баунти“ влачил лодката. На кърмата се събрали новите господари на кораба и изригвали диви, примесени с подигравки хули срещу Блай. Сетне отрязали въжето. Преди това Флетчър Крисчън употребил целия свой авторитет пред огорчените матроси, за да не обесят Блай. И накрай трябвало да отнеме пушките на неколцина, които искали да стрелят по омразния човек.

Въпреки свирепия си характер Блай бил отличен моряк и след една тихоокеанска одисея, която няма равна на себе си, сполучил да отведе живи всички изгонени, с изключение на един, до Инсулинде. Те не могли да слязат на суша из срещнатите по пътя канибалски острови, защото нямали огнестрелно оръжие. Струвало им се, че имат само един избор: да умрат от глад или да бъдат изядени.

Британските морски офицери и романисти Нърдхоуф и Хел описали тази авантюра. От тях става ясно до какво положение стигнали свързаните на живот и смърт моряци в ореховата черупка сред Пасифика. Там между другото се казва: „Ние гребяхме отчаяно.“ Изоставените в открития баркас попаднали на дъжд, който се леел из ведро много дни и нощи. „Ето я сладката вода от облаците, за която често с почернели устни и подути езици се молят моряците, носени по морската пустиня. А ние трябваше да я изхвърляме с черпаци, кокосови черупки, шапки и с голи ръце, защото тази скъпоценна влага, която по-рано капитанът ни отмерваше с чаена лъжичка, сега ни носеше смърт.“

В рева на стихииите лодката често заставала отвесно като въздушна люлка, в която с последни сили се стискали здраво полумъртвите от глад, увити в съдрани парцали мъже. Повечето не можели вече да седят на скамейките. Гушели се или лежели на пода на лодката. Чак след четиридесет и един ден това плаване на живот и смърт свършило. Не всички болни успели да се оправят на Ява от мъките. Част от тях там умрели.

С това завършила драмата на осемнадесет мъже от екипажа на „Баунти“. Но не и за бунтовниците. Отначало корабът отплавал обратно в Таити. Мнозина от мъжете сключили бракове с островитянки и останали на „острова, роден от сънищата“, макар че тук бързо можели да ги открият английски кораби. Един ден станало и това. Те били изловени от ловната команда на един английски бриг^[3].

По пътя за Англия корабът с пленниците се натъкнал на риф. Между малцината спасени се намирали точно хората от „Баунти“, тъй че наново се потвърдила старата моряшка поговорка: „Обреченият на бесило не се дави.“

Деветимата бунтовници, които още преди пристигането на брига потърсили по-сигурно убежище, отплували през август 1789 година с 12 таитянки и 6 полинезийци. Почти всички били млади с изключение на трима англичани на средна възраст. Повечето жени нямали още шестнадесет години. Те и не подозирали, че на един ненаселен остров ще станат родоначалници на нова раса. Но „Баунти“ и без това приличал на втори Ноев ковчег, защото на борда му се намирали всякакви животни: един бик, крава, кози, свини, кучета и кокошки. Предвиждали, че корабът вече никога няма да влезе в пристанище. Той трябвало да закара пасажерите си на някой изгубен в далечините необитаван остров и сетне завинаги да завърши своята служба. Така искал Флетчър Крисчън. Целта му била Питкерн, остров на върха на един морски вулкан, открит едва през 1767 година от Картрет и трудно достъпен поради подводните скали и бесния прибой. Картрет безуспешно се опитвал да слезе на сушата.

Но той погрешно посочил и местонахождението му, та търсачите от „Баунти“ го открили чак след четиримесечно плаване надлъж и шир из неизследваните води. Поради ревящия прибой слизането на суша било извънредно трудно и то им се удало само благодарение на исполинския кормчия Метю Куинтл, чиято кожа била толкова почерняла и загрубяла, та едва се разпознавали татуировките по ръцете и гърдите му.

Когато най-сетне „Баунти“ пуснал котва в малкия залив, Флетчър Крисчън заповядал да демонтират кораба. Вътрешното обзавеждане било свалено на сушата. Гредите се превърнали в бараки, а стъклото на илюминаторите послужило за прозорци.

После почнали трескаво да унищожават всички следи, които биха могли да издадат Питкерн като убежище на бунтовниците. Корабният корпус без мачти и палуба бил извлечен към външната част на залива, пробит и подпален. Понеже мястото не било достатъчно дълбоко, кърмата стърчала над водата още известно време и изчезнала чак след една буря.

И започнала една от най-паметните трагедии на Пасифика. Мъчнодостъпният, стръмно издигащ се вулканичен купол от лава в средата на пътя от Южна Америка за Нова Зеландия наистина защищавал бегълците от британските ловни кораби, но не и от собствените им страсти. Островът, който със своята красота, очарование и плодовитост би могъл да стане рай за новите си синове и дъщери, се превърнал в страхотна арена на самоизстребление. Възпламенили се мъжките страсти в борба за жените, които били малцинство.

На полинезийците не допадали домогванията на неколцина англичани и те избили половината от белите. Останалите живи отмъстили с кървава баня. А победителите се отдали на пианство.

За да запазят себе си и децата от все по-честите избухвания на мъжете с меднозачервени от пиене носове, таитянките прибрали всичкото огнестрелно оръжие и се укрепили в една труднопроходима част на острова.

След едно въоръжено нападение на жените над постоянно дебнещите ги нехранимайковци един от простреляните полудял, а друг в делириум тременс си вързал камък на шията и скочил от една висока скала в морето.

Дълго съдбата на „Баунти“ била една от неразрешените загадки на Пасифика. Многобройни кораби напразно претърсвали по всички посоки Тихия океан. През 1808 година американската фрегата „Топаз“, на лов за тюлени, случайно открила Питкърн и изпратила лодка на острова. Капитан Фулджър и старши матросът Уеббър намерили тук само един останал жив от бунтовниците. Той живеел в обществото на таитянките и на осемнадесет вече порасли деца. Така светът потресен узнал за кървавата приказка на океана.

Когато през 1814 година две английски фрегати пристигнали на острова, за да разследват случая, дошлите с тях съдии били силно поразени от добре уредената задружна общност на потомците на метежниците, която заварили тук. Те оставили на мира единствения жив от екипажа на „Баунти“, побелелия вече Алекс Смит, който бил станал учител на децата, и се оттеглили.

И днес още потомците на Флетчър Крисчън и неговите другари живеят на острова-убежище за нещастните им деди, доволни и недокоснати от бурите на времето. Поради ограниченото пространство

и силното увеличаване на потомството, за пръв път през 1856 година част от островитяните се преселила на остров Норфолк, източно от Австралия. В течение на десетилетията такива преселвания се повтаряли и днес на много острови от Океания се намират потомци на бунтовниците от „Баунти“. От няколко години един внук на Флетчър Крисчън ръководи профсъюза на пристанищните работници в Сидней.

На самия Питкерн сега живеят още 160 души, за които „Pacific Island Yearbook“^[4] съобщава: „През последните години там ходиха много компетентни специалисти. Всички са единни, че жителите са една чиста, почтена, душевно, физически и морално напълно здрава човешка раса.“

Само три фамилии от съвременните жители на Питкерн носят още имената на бунтовници от „Баунти“: потомците на Крисчън, Маккой и Иънг. Но вече не може да се установи каква кръв тече действително във вените на всеки от тях, понеже браковете се разтрогнали в разрухата на първите заселници на Питкерн. И когато групичката мъже се стопила на четирима, дванадесетте таитянки обявили тия последни мохикани за обща собственост.

Един Маккой днес изпълнява службата на единствения полицай на острова. Неговият прародител бил матрос на „Баунти“ и един от главатарите на бунта. По-късно той бил от онези, чиято невъздържаност съсипала малката комуна. Някога бил чирак в една шотландска работилница за уиски и когато последните бутилки ром от „Баунти“ били вече празни, в една отстранена долина Маккой тайно обзавел примитивна дестилационна инсталация, в която варял слаба ракия от ферментирали плодове и корени.

Отначало пиел сам. Сетне посветил в тайната си един другар. И накрая останалите живи мъже след „гражданската война“ на острова с още няколко жени празнували диви алкохолни оргии, докато се разпаднал и последният остатък от реда.

В края на краищата в припадък на налудничави халюцинации Маккой се самоубил.

Неговият потомък Флойд знае всичко това. Защото наред с полицейските си функции от години той се е отдал на хобито да събира всичко написано по света за трагедията на „Баунти“. Извън внушителната си библиотека на тази тема той притежава още една секира и една наковалня от „кораба без пристанище“.

И други фамилии съхраняват като бижута някои дреболии от ония драматични дни, когато се основавала смесената раса. Но това са много малко неща. Щурвалът на „Баунти“ — по-право това, което е останало от него — се намира в един музей в Сува на островите Фиджи. Другите реликви вероятно са изчезнали в чантите на ловците на сувенири. Само преди няколко години от Питкърн били откънати котвата на „Баунти“ и части от медната обшивка на корпуса. С това Пасификът е загубил може би последните свои спомени от този роман.

Аферата „Баунти“ не е нито първият, нито последният бунт в историята на мореплаването.

За робските въстания на галерите в древността за жалост до нас не е стигнало нищо. И все пак някога сигурно са ставали кървави бунтове по вода, като си помисли човек, че на сушата имало такива мощни акции като въстанието на Спартак. Но Средиземно море пази мълчание и за метежи на галерите в Средновековието.

Историята отбелязва тежки случаи на неподчинение между носа и кърмата^[5] едва в ерата на откритията. Малко преди нос Добра Надежда екипажът принудил Диас да се върне. Той искал да плава до Индия. Противно на други версии при първото плаване на Колумбовите каравели към Новия свят не се стигнало до открит бунт. Какво основание би имал адмиралът да премълчи едно такова произшествие в бордовия дневник, който водел педантично и записвал в него дори най-незначителните неща! Още повече че на тези, които го изпратили, било добре известно на какви човешки съблазни трябвало да отстоява при това плаване към неизвестното и колко съмнителна била стойността на екипажа му, рекрутиран от затворници и авантюристи. Само веднъж пише Колумб по този повод: „Хората се оплакваха от продължителното пътуване и не искаха да плават нататък. Адмиралът ги усмири, като им представи ползите, които биха извлекли от плаването.“ Несъмнено до подобни инциденти се стигало още няколко пъти, те били свързани с настоятелни молби и заплахи. Сам адмиралът, малко преди да видят земя, станал необикновено нервен и като привидение се появявал нощем на носа, за да държи хората си под око. В дневника той признава, че през тия нощи не намерил сън. За своя живот ли се боял и затова си играел с мисълта да се върне? Капитан Пинсон, който веднъж преминал с каравелата си покрай „Санта Мария“ на разстояние човешки глас, очевидно схванал

дилемата на адмиралския кораб, защото извикал доловимо за всички уши: „Удушете половин дузина!“

Първият голям бунт в изгряващата ера на презокеанското мореплаване избухнал във флотата на Магелан. При дирене на проток за Пасифика неговите кораби, след като прекосили Атлантика, се носели все по-далеч на юг покрай източния бряг на американския субконтинент. Всяко връзване в сушата се оказвало само устие на река. Колкото се отдалечавали от екватора, толкова по-студено ставало. Мъжете с тънките си ризи и панталони не били подготвени за такъв суров климат.

Магелан заповядал да презимуват до патагонския бряг близо до Сан Хулиан. По изключение екипажът се състоял от доброволци, които след малкото седмици плаване още съвсем не напирали да се връщат. Досега те не били изтърпяли никакви прекеждия и само негодували, че трябва да прекарат много месеци в тази забравена от бога негостоприемна местност, когато можели да слязат на суша в по-благоклонни ширини по този континент. Но най-много ги вълнувало силното съкращаване на дневните дажби храна, което Магелан наредил на 31 март 1520 година. Той обосновал тази мярка с уверението, че сега всеки има възможност сам да подобри менюто си с лов и рибарство.

Но не би се стигнало до бунт без сплетните на испанските капитани, които мразели и презирали дребния накуцващ португалец от първия час на плаването. Сега те съзрели възможност да се отърват от досадния нахалник, като раздухат недоволството на екипажа.

Като прелюдия на бунта главатарите на заговора не изпълнили заповедта на Магелан да участвуват на 1 април 1520 година в литургия на сушата. Това първо неподчинение скоро било последвано от второ. През нощта на 1 срещу 2 април капитан Хуан де Картагена с въоръжен отряд завладял „Сан Антонио“ и пленил капитана на този кораб, който поддържал Магелан. Екипажът на „Сан Антонио“ бил обезоръжен.

Сутринта на 2 април работата на генерал-капитана била лоша, защото три от петте кораба на ескадрата били в ръцете на бунтовниците. Магелан прибягнал до хитрост. Той изпратил своя довереник Еспиноза с неколцина въоръжени матроси на кораба на Луис де Мендоса уж да започне преговори. Когато капитанът-метежник подигравателно поискал безусловната капитулация на

Магелан — синьокръвните водачи на заговора били вече тъй уверени в успеха, че не считали за нужно да вземат предпазни мерки, — Еспиноза светкавично забил в гърлото му кинжал, който дотогава държал скрит. Сетне като вихър изскочил от каютата с кървавото оръжие в ръка и без съпротива овладял „Виктория“, която по-късно единствена се върнала в родината от плаването около света.

Изненадващото нападение можело и да не сполучи. Като благодарност за това дело Еспиноза получил капитанския пост на „Виктория“. Когато то станало известно, капитаните на другите бунтовнически кораби вдигнали тревога и насочили оръдията за бой. Но очевидно те не били единни за бъдещите си действия и останали пасивни и следващата нощ. Магелан я използвал, за да затвори със своите три кораба изхода от залива.

Кой знае как би завършила цялата работа, ако през тая нощ не се освободила котвата на „Сан Антонио“. Без вахтата да забележи, корабът бавно се носел към изхода на залива. Отначало Магелан го помислил за хитрост и заповядал всичко на кораба да бъде готово за бой. Но скоро истинското положение на нещата излязло наяве.

Когато корабът се приближил достатъчно, той бил абордиран без нито един изстрел. И без това екипажът не изпитвал особено влечение към този бунт, ръководен от благородните капитани.

На главния заговорник Хуан де Картагена, който командувал „Консепсион“, не оставало нищо друго, освен да капитулира. С хитрост и късмет на Магелан се удало пак да въдвори реда в ескадрата. Но без обезсърчителен пример той би могъл на петте пръста на едната си ръка да пресметне деня на следващия бунт. Най-големите премеждия и изпитания за експедицията били още пред тях.

Затова денят на съда бил открит с един жесток акт. Трупът на Мендоса бил разсечен на четири пред целия строен в широк полукръг екипаж. Бездиханният престъпник не чувствувал вече наистина нищо от тази смърт след смъртта. Но смисълът на тази обичайна някога практика бил да се попречи на възкръсването на такъв човек.

Защо Магелан наказал втория водач на заговора само с изгонване от борда — по-късно пак го прибрали дезертъорите от „Сан Антонио“ — се обяснява по всяка вероятност с капитулацията му. Толкова пък по-сатанинска била екзекуцията на капитан Гаспар де Кезеда. За Магелан не било достатъчно да го окачат на реята на флагманския

кораб. Той накарал неговия прислужник и млечен брат да му отреже главата. На слугата подарявал живота само при условие, че се съгласи да го стори.

И тази дяволска жестокост произвела нужния ефект. Дъхът на хората пресекнал, когато разбрали какво става. Но не разполагали с дълго време за размишления. Към ешафода помъкнали четиридесет оковани мъже, предимно матроси, между които и баскийския кормчия Себастиан Делкано, който по-сетне отвел в родината единствения останал кораб от ескадрата. Когато първият сложил глава на дръвника и палачът издигнал меч, Магелан го спрял с ръка.

Генерал-капитанът държал кратка реч, в която бичувал малодушието и страха пред великия мъжествен подвиг. После помилвал осъдените, защото имал нужда от всеки човек. Откъде ще ги замести! Но това естествено не казал. Дълбоко потресените зрители на този театрален съдебен спектакъл избухнали в бурни аплодисменти. От този ден Магелан станал техен човек и тежко на оня, който още веднъж вдигне ръка срещу него!

Този пример показва, че раздорите на борда могат да имат най-различни причини. Но все пак преобладава същото, за което са се борили и работниците от други професии: по-добри условия за работа и живот, и човешко третиране.

По-рано, когато капитанът на далечно плаване нямал връзка с корабната компания, неговата власт била почти безгранична. Поради това във Франция го наричали *maitre arge's dieu*, човек непосредствено след бога. Но такова изключително пълновластие съдържало винаги и опасност от злоупотреба с него. Само малцина капитани притежавали достойнството и любовта към справедливост, свойствена на истинския повелител. Другите със своя произвол и алчност можели да превърнат в ад живота на екипажа на борда. Простият матрос бил безсилен срещу самовластието на капитана, защото се наказвал строго отказът от изпълнението на заповед. Срещу злоупотребата с власт имало само едно средство за отбрана: оплакване след завръщането на кораба. Но жалбите на малтретираните моряци пред съдилищата в родното пристанище най-често завършвали с оправдателна присъда за капитана, ако не попаднали още при подаването им в кошчето за непотребни хартии.

През 1828 година на „Мери Ръсел“ се появили първите признаци за размирици от страна на екипажа. Капитанът, физически истински атлет, ги усетил, с пистолет в ръка поставил хората си в шах и ги оковал един след друг. После в животинско опиянение за мъст се нахвърлил с бич върху беззащитните и така дълго ги налагал, та седмина вече не дали признаци на живот. Когато по-късно бил привлечен да отговаря за това си зверство, ирландският съд, който разгледал процеса, го оправдал.

С оправдателна присъда завършил и процесът срещу капитана на „Съмърс“. Между кадетите на тази фрегата от американската военна marina се намирал един деветнадесетгодишен романтичен младеж, чел прекалено много лоши приключенски романи. Той поискал да завладее кораба и сетне да води авантюристичния живот на морски разбойник. Щели да убият офицерите и да свалят от борда простите моряци, които не пожелаят да участвуват в бунта. В своя план той посветил и неколцина матроси.

Капитанът на фрегата, до чиито уши стигнал този план, отначало счел цялата работа като глупава момчешка лудория. Но от предпазливост заповядал да поставят в окови кадета, който впрочем бил син на военния министър на Съединените американски щати през четиридесетте години на миналото столетие. Но след няколко дни капитанът очевидно загубил нервите си. Заповядал да сложат във вериги и останалите посветени в заговора и свикал офицерите на съвет. Под неговия натиск тримата главни обвиняеми получили смъртна присъда и били незабавно обесени.

Когато „Съмърс“ пристигнал в родното пристанище и съдът се занимал с аферата, той издал една противоречива, но характерна присъда: отхвърлил твърдението на капитана, че без екзекуцията корабът би бил застрашен от остра опасност в открито море, и дванадесетте останали заговорници били пуснати на свобода. При все това на капитана не паднал и косъм от главата.

Но не само екипажът подклаждал бунтове на море. Кроели ги и пасажери, та дори и товарът, когато корабите имали жив товар. Случвало се в някое пристанище да се качат на кораба пирати, маскирани като пътници, или да се наемат като матроси, за да го овладеят чрез внезапно нападение в открито море. С подобно нападение преди няколко години противници на Салазаровата

диктатура взеха в своя власт един португалски луксозен пътнически кораб.

Сензация били няколко бунта на роби, които отчасти влезли дори в литературата. Когато през 1841 година „Креолката“ била на път за Ню Орлеан със 135 негри-роби на борда, „товарът“, предвождан от един черен на име Медисън Уошингтън, се освободил. След като оковали във вериги екипажа, борците за свобода поели курс към Бахамските острови, които тогава били вече английско владение и англичаните обявили извън закона търговията с роби. Напразно американците се опитвали да им предадат негрите.

Няколко години по-късно, през 1849, едри вестникарски заглавия оповестили събитията на шхуната „Амистад“. На борда й имало негри, които устояли живи на прословутия „middle passage“ — транспорта от Африка до Средна Америка. В Хавана били прехвърлени и се намирили на път по море за кубинските плантации от другата страна на острова.

Между робите някой си Сенк бил вдъхнал веднъж въздуха на свободата, но бил пак заловен. Младият симпатичен африканец убедил другарите си по страдание на „Амистад“ да въстанат. В ръкопашния бой били убити капитанът и готвачът. Останалите живи от корабния персонал били пленени.

Бунтовниците искали да отправят шхуната към Африка, но нищо не разбирали от навигация. Тогава белият кормчия предложил да ги отведе до Западна Африка, ако подарят живота на белите. Всъщност той измамил метежниците и постепенно сменил курса от изток на северозапад. След двумесечна одисея из Атлантика шхуната накрая била пленена от една американска фрегата.

Североамериканската общественост поела страстно защитата на смелия водач на бунта и съзаклятниците му. Под нейно влияние съдът оправдал африканците по обвинението в убийство и бунт, а преди това отхвърлил искането за екстрадицията им.

Но няма съмнение, че малко въстания на роби по море завършвали тъй благоприятно. В случая „Гаманго“ натъпканите под палубата роби се освободили от веригите. Но преди още да изпият последните окови, командуването на кораба ги усетило. Залостили всички изходи от междинната палуба и предложили на негрите да капитулират. Когато ония отказали, те вкарали гъст дим в междинната

палуба, и понеже още незадушните продължавали борбата, стреляли в люковете, докато всичко долу притихнало.

Това безстрашие пред смъртта било характерно и за повечето други въстания на роби на борда. Те предпочитали ужасен край, отколкото ужаси без край. Но и без въстание квотата на мъртъвците в робските кораби била много висока. И нейният размер се повишил, когато след забраната на търговията с роби транспортният риск и оттам цената на черната слонова кост се покачила невероятно високо. Сега търговците се опитвали да пресоват още повече черни тела в корабите, и без това вече претоварени.

Междинната палуба, в която натъпквали човешката стока, често била висока само един метър. За да използват максимално това пространство, нещастниците трябвало да лежат наблъскани ребром един до друг с превити гърбове и проснати крака. В кръговете на роботърговците го наричали „като лъжици в кутия“ — spoon fashion.

Имало и транспорти a la toboggan, тоест в бобслей. Африканците седели плътно един зад друг в дълги редици, като първият се облягал с гръб о стената на кораба, а всеки следващ между разтворените крака на човека зад него.

Без много фантазия всеки може да си представи каква била при такива условия хигиената в тези камери на ужасите. Понеже плавали в тропически води, към скотската смрад се прибавяла непоносимата горещина. В тази идеална за болестни причинители почва нерядко избухвали опустошителни епидемии, които не щадели и белия екипаж на кораба. Случвало се да се носят из морето по цели месеци като плаващи ковчези такива кораби, в които бил угаснал вече всеки живот. Известни са два случая, когато поради заразно очно заболяване на борда ослепели всички, включително и кормчията.

И накрай по middle passage върлувал още един вид смърт: от удавяне. Страшен парадокс бил да се издави живият товар, който бил тъй близо до смъртта от жажда. През 1781 година капитан Колингууд заповядал да изхвърлят през борда около 130 чернокожи, за да не умрат от жажда всички. В бързината взели твърде малко вода за пиене на претоварения с роби кораб. Но значително по-често африканците отивали през борда, когато единици от английската военна флота преследвали роботърговските кораби. Понеже през XIX век търговията с роби се наказвала с доживотно изгнание или смърт, гонените от

военни кораби търговци на хора предпочитали да хвърлят в морето робите заедно с веригите им откъм закритата страна на своите шхуни и бригове.

Не рядко се бунтували и китоловците. Източник за недоволство тук бивала най-вече твърде голямата продължителност на плаването. То често траело три години. А към него се прибавял извънредно тежкия и опасен труд в студа и самотата на антарктическите води.

Великият ужас пред трите години често обхващал по пътя мъжете, подмамани от високите парични аванси. Тъй станало и с екипажа на „Джулия“, комуто Мелвил в разказа си „Ому“ издигнал паметник.

Бунтът на „Джулия“ — в действителност тя се наричала „Люси Ан“ — бил несъмнено един от най-кротките, избухвали някога на гнилите палуби. До непокорство тук довела по-скоро разпуснатост, отколкото неволя. Капитанът бил болничав слабак, който не говорел с никого и предоставил командването на кормчията. Дребният, набит и импулсивен кормчия бил наистина отличен моряк, но имал особен маниер на държане към матросите, който в никакъв случай не можел да допринесе за укрепване на и без това разпуснатата дисциплина.

Хората опитали всичко възможно, за да отбягнат плаването в омразните китоловни води. Но не се решавали да поемат насилствено командването на кораба.

Един ден състоянието на капитана дотолкова се влошило, че той издал заповед да го откарат на лечение на сушата в Таити. Тъй като си познавал синковците, той забранил „Джулия“ да пусне котва в залива на Матаваи. За кораб с недоволен екипаж няма нищо по-опасно от непосредствената близост на сушата. Затова пуснали котва далеко на външния рейд. От тук той наредил да го отведат на брега с лодка.

Част от екипажа, против заповедта на капитана и в отсъствието на кормчията, който го придружавал, поискала самоволно да вкара кораба в залива. Накрая Мелвил наложил предложението си да съставят писмена молба до английския консул в Таити и да я предадат чрез корабния готвач:

„Тази идея намери горещ прием... След дълго търсене открихме един влажен плесенясал том, озаглавен

«История на най-ужасните и най-кървави грабежи по море». Откъснахме двата празни листа и ги залепихме заедно с малко смола. Наместо мастило един от хората размеси малко сажди с вода, а от едно могъщо крило на албатрос, заковано за украса на бушприт-бетинга, откъснахме едно исполинско перо, което ни послужи за писане. С тези принадлежности на капака на един сандък аз съчиних кратък доклад за нашите оплаквания и го завърших със сериозната надежда, че консултът незабавно ще дойде на борда и сам ще се информира за състоянието на нещата. Току под текста изрисувах кръг, а около него бяха поставени имената. Главното в една такава молба бе да се положат подписите тъй, че да се наредят в кръг, за да не изпъкне никой като водач на заговора.“

След много суетене работата завършила с това, че поради отказ да продължи плаването екипажът бил заменен с друг и изпратен в затвора на сушата за бунт.

До едно не по-малко необикновено непокорство се стигнало през 1910 година на китоловния кораб „Педро Варела“, плаващ под американски флаг. Екипажът му бил рекрутиран чрез много примамливи вестникарски обявления, защото по онова време не се намирали моряци за тригодишно плаване с остарелите кораби. И екипажът бил от същия дол дренки. Освен неколцина дезертьори от Royal Navy^[6] там имало мулати, креоли, негри и няколко млади американци, които още сънували за романтика и приключения. Капитанът произхождал от Азорите.

Нехигиеничните условия за живот на борда, еднообразната храна, потискащата самота в антарктическите китоловни полета и тежкия, съвсем непривичен труд по лова, обелването и варенето на маста скоро накарали пъстрия, събран от кол и въже екипаж да мърмори. Когато един ден се появил друг китоловен кораб, капитанът направил психологическа грешка и разрешил на екипажите да си гостуват взаимно. Щом се върнали, мъжете от „Педро Варела“ изискали от капитана също такава добра храна, каквато видели на другия кораб.

В отговор на това дръзко предложение капитанът заповядал да намалят дажбите и натоварил с най-тежката работа онзи, който изложил претенцията от името на всички. Все таки възмутените матроси се стреснали пред открит бунт, понеже офицерите били постоянно нащрек, а юмруците и пистолетите им много леко влизали в действие. Метежниците предпочели саботажа. Те захвърлили китоловните уреди в морето или ги направили неизползуваеми.

Капитанът не можел да върне назад станалото, макар че заповядал да поставят в окови половината екипаж, и бил принуден предивременно да прекъсне плаването. Хората постигнали онова, което желаели.

Но общо взето условията за екипажа на борда се подобрявали. През 1834 година американските съдилища разгледали един необикновен случай на отказ от изпълнение на заповед. Матроси от един американски ветроход кратко време след отплуването принудили капитана да се върнат под предлог, че корабът не бил изправен. При съдебния епилог на тази история оправдали обвиняемите матроси, понеже заключенията на експертите за плавателната годност на кораба били много противоречиви.

С тази присъда се прокламирало, че макар авторитетът на капитана трябва да бъде пазен с всички средства, все пак тезата за неограниченото покорство пред заповедите му изглеждала вече остаряла.

През 1913 година в Съединените щати било отменено наказанието затвор за самоволно напускане на търговски кораб. Освен това излязло разпореждане да се изплаща по желание във всяко пристанище част от заплатата. Още през 1902 година добил силата на закон германският кодекс за мореплаване, в който били установени ясни разпоредби за дисциплинарните отношения на борда, властта на капитана, работното време, функциите на отделните морски чинове, назначаването, уволняването и прочие. С учредяването на морското ведомство, което в чужбина било представлявано от консулства, бил същевременно създаден помирителен съд за разрешаване конфликтите на борда. Тук се издавали и моряшките книжки. В борбата за по-добри условия за работа и живот на моряците заслуги имали професионалните съюзи.

Както и преди, в морското право несъмнено е валиден принципът, че на кораба е в сила юрисдикцията на онази държава, чийто гражданин е собственикът, респективно капитанът. Той представлява част от територията на страната, чийто флаг носи. И капитанът е представител на държавната власт. Неговата заповед е право и закон на борда. И днес още например той изпълнява функциите на длъжностно лице по гражданското състояние, когато на море се сключват бракове или се раждат деца. За запазване на дисциплината той може да арестува неизпълнителите заповед или нарушителите на закона. Както и преди той е господар на живота и смъртта на екипажа, когато този се разбунтува или поиска да завладее кораба.

[1] Превод на Манол Манов ↑

[2] Н. М. S. (англ.) — Кораб на Негово Величество. — Б.пр. ↑

[3] Бриг — тип двумачтов платноход. — Б.пр. ↑

[4] Pacific Island Yearbook — Годишник на Тихоокеанските острови (англ.). — Б.пр. ↑

[5] На носа е обичайното място за помещенията на матросите, а на кърмата са каютите на командния състав. — Б.пр. ↑

[6] Royal Navy (англ.) — английската кралска военна флота. — Б.пр. ↑

КОГАТО КОРАБИТЕ БЯХА ДЪРВЕНИ КАФЕЗИ

*Знам кораб хамбургски, опънал
платната,*

*а мачтите криви — на капитана
краката.*

*Хлебарки пълзяха в камбуза, а
всяка каюта,*

*боже мой, със какво ли не беше
оплюта?*

*Месото — зелено, в сланината
червеи шават,*

*та даже и в тази, на Коледа
дето я дават.*

*А ние все теглим въздетата,
мъка голяма.*

*Освен капитана, към който
таиме омраза,*

тук всеки излъган, уви, се оказа.

*Песен на
брашпила*

ТАНТАЛОВИТЕ МЪКИ НА ПРОЛЕТАРИИТЕ- ПЪТЕШЕСТВЕНИЦИ ОКОЛО СВЕТА



Най-важното нещо на търговските кораби било винаги товарът, а на бойните кораби — войниците, оръжието и мунициите. Морякът стоял на второ място. Това наследство от времето на гребците-роби с удивителна жилавост се запазило през робовладелския строй чак до капитализма. Едва когато в корабите навлязла модерната техника и

работниците си извоювали известни права, матросите получили поносими условия за съществуване и едно по-хуманно третиране.

Мъченическият път на моряка започнал с гребните кораби в античността, винаги претоварени със стоки или войници. Тук обикновеният моряк бил не само деградиран до положението на една проста двигателна машинария и вързано като добитък с верига същество. Тук той нямал и най-нищожното място за движение. Върху скамейката, по-малка от квадратен метър, гребецът живеел, работел и спял. А когато греблата изчезнали и търговските кораби се превърнали в товарни платноходи с по-малък, вече не робски екипаж, корабоприитежателите били изправени пред въпроса къде да подслонят екипажа.

На борда имало едно място, което считали за непригодно да поставят там товар, защото било постоянно мокро, а имало и опасност да се събарят куповете стоки: предната част на кораба, наричана по-късно още форкастел, форкясл или форпик. Това най-неуютно място на борда, гдето люлеенето на кораба в бурно море било най-неприятно и гдето винаги царувала влага, било според гледището на много генерации корабоприитежатели достатъчно добро за екипажа. Корабните офицери предпочитали каютите на кърмата, гдето били лишени от тия недостатъци. Оттогава се говори за „мъжете пред мачтата“.

В тези спарени, влажни и тесни окаяни помещения за моряка не се изменяло нищо в течение на хилядолетия. А относително малките откривателски кораби станали дървени затвори от най-лош сорт. Това се потвърдило, когато през 1893 година повторили Колумбовото плаване на една новопостроена по същия модел „Санта Мария“ в испанската военна корабостроителница. Люшкането и клатенето на кораба били тъй силни, че настанените във форпика матроси не можели да затворят очи. Но навярно те не биха мигнали и при нормално вълнение, понеже дървото при свръзките и мачтите непрестанно скърцало и скрибуцало. Дървената морска фея така подскачала и се люшкала върху вълните, та дори здраво закрепените предмети се откъсвали. Всичко това се дължало на късия кил и дълбокия тумбест корпус на кораба.

Но независимо от това по корабостроителниците на XVI столетие едва ли са си давали сметка, че корабите ще служат на много хора като единствено пространство за престой и живот за седмици, а често и за месеци. В триъгълните кафези на носа нямало дори койки. Когато се

оттегляли за отдих, мъжете пред мачтата трябвало да лягат на голите дъски. Който сам не си носел завивки, покривал се с парцали от негодни платна. Когато времето и температурата позволявали, моряците предпочитали откритата палуба пред този задушен затвор.

От карибските индианци екипажите на Колумб се запознали с хамака — изопачено от индианската дума „ханамак“ — и при завръщането си го използвали за легло. И когато всички военни флоти по-късно въвели това индианско изобретение, то все пак си оставало една силно оспорвана новост. Дори старите морски вълци, които никога дотогава не били хранили рибите със съдържанието на стомаха си, при такова силно люлеене ставали жертва на морската болест.

Наистина за големите екипажи люлеенето поради страшната теснотия преставало, но схлупеният форпик и ниската междинна палуба превръщали хамаците в плетени клетки. Умиращият за сън бил така притискан от всички страни, че трябвало да има змийско тяло, за да се провере в койката си, а камо ли да се опъне в нея.

На английските линейни кораби от викторианската епоха за всеки матрос или войник се падало средно по един квадратен метър място за спане. Най-лошото било, когато при силно вълнение затваряли оръдейните люкове на долната батарейна палуба. Тогава въздухът в препълнените с хора ниски помещения свършвал. Случвало се също тъй от люшкането на кораба да се откъсне от гнездото си някой топ и като див звяр да забушува по палубата, като премазва всичко, което срещне по пътя си.

Не било по-добре и на английските транспортни кораби. „Койките бяха за шест души“, — писал Готфрид Зойме, който през 1780 година бил продаден от монарха на своята страна като пушечно месо на англичаните, „а като легнехме четирима, те бяха вече пълни. Невъзможно беше да се обърнеш сам, също тъй невъзможно и да легнеш по гръб... А когато здравата се изпотим и запарим на едната страна, човекът от десния фланг викаше: Обръщай се!“

Матроските леговища били прочути със своята смрад и гадина. Киловият кораб — от галерата до линейния кораб — бил „най-ароматното“ от всички превозни средства на света. Морякът трябвало да има много закалено обоняние. Все това четем и в тогавашните описания на морски пътешественици. В галерите това зло се обяснявало с изпаренията на телата и с екскрементите на окованите във

вериги гребци. Корабите на кръстоносците, макар и да се движели предимно с платна, не миришели по-приятно, понеже били претоварени с поклонници, рицари и коне. Един пътнически молитвеник от онова време съветва всеки кръстоносец, преди да се качи на кораба, да се снабди с добро благоуханно масло, защото там имало възмутителна воня, която едва ли някой би могъл да опише. И още много столетия по-късно корабите обикновено имали люта миризма.

Всички дървени кораби пропускали вода, която се събирала в най-долното помещение и я изпомпвали всяка сутрин. Утайките от нея обилно излъчвали в трюма гнусна воня, разнасяща се из целия кораб. Към нея се прибавяли и други не по-малко противни миризми. Целият подводен корпус се боядисвал със смрадлива микстура от катран и сяра за защита срещу гниене и червеи. Още по-лошо миришел тъй нареченият „онгел“: най-връхната мазилка от дървени въглища на прах, сажди, лой, сяра и смола. Върху тази покривка пък налагали после „харпюзе“ — борова смола или катран от дървени въглища, смесен с животински косми.

С пронизващата носа „харпюзе“ най-често мажели и шпила, релинга^[1], кръстовките, килблоковете, реите, мачтите и всички други палубни съоръжения, а настилките се обработвали с оловно белило. С една смесица от катран, терпентин и восък лустросвали надводния корпус. Редовно насмолявали дори всички въжета на такелажа.

Навсякъде на борда обонянието било изложено на вонята от катрана и от варените с него микстури и отвратеният от нея матрос можел да се утешава само с песента на катрана: „Само катранът, макар и да не ти се нрави, само той държи кораба над водата здраво.“

Но най-голямото зло било там, че изтерзаният екипаж не бил дори главен квартирант на тесния корабен буг. Тук просто гъмжало от всякакви гадини: дървеници, хлебарки, бълхи, въшки и цели глутници плъхове. Поради нехигиеничните условия на борда и пословичната немарливост на матросите от тях не можело да се избяга.

Всички хронисти на презокеанското мореплаване, от Пигафета до Мелвил, се оплакват от тази дяволска пасмина пътници без билет. „Не те живеят сред нас, а ние сред тях.“ Плъховете били тъй нахални, че намирали дори най-недостъпните скривалища, гдето моряците си скътвали по малко захар или други деликатеси. Не намерят ли нищо, те изгривали пръстите на спящите. Според отбранителната готовност на

мъжете от форкастела те бивали кротки или хитри. На описвания в „Ому“ от Мелвил китоловен кораб „Джулия“ матросите се изморили от гонитбата на плъхове, защото тъй и тъй пълчищата им нямали край. „Питомни като мишката на Тренк стояха те в дупките си и надничаха вън като стари дядки от пътната врата. Когато се хранехме, те често се втурваха върху нас и гризяха яденето ни.“

Екипажите винаги бивали побеждавани и в най-ожесточената си война срещу досадните паразити. Предприемали какво ли не — всеки убит плъх бил заместен сякаш от два нови, също като отсечената глава на легендарната хидра. Дългоопашатите гризачи били все нащрек, най-често погаждали мръсни номера на ловците и накрай ги довеждали до отчаяние.

Срещу тези гадини имало само две радикални средства: корабкрушение или жажда. Но тях пък не пожелавал никой матрос, защото тогава се поставяло под въпрос и собственото му съществуване. Когато водата ставала оскъдна, жаждата карала плъховете да действуват лекомислено. Те се впускали на щурм върху охраняваните съдове с вода и тогава ги покосявали на глутници.

Листът се обръщал, когато на борда се настанявал гладът, този велик преоценител на всички ценности. Тогава плъховете не били вече омразната напаст, а силно желан деликатес. Те се услаждали на гладуващите като най-крехкото телешко печено. Мъртвият плъх струвал колкото теглото си в злато не само през Магелановата одисея из Тихия океан. От време на време противната гадина авансирала като бордова валута и на други кораби.

Описвани са условията на живот на много генерации матроси. И все пак между кориците на книга рядко се намира тъй реалистично и поразяващо описание на каютата на екипажа, както в „Ому“ от Мелвил:

„Целият кораб беше в състояние на пълна разруха. Но форкастелът наподобяваше хралупата на някое старо, изгнило дърво. Дъските бяха навсякъде мокри и обезцветени, на места меки и порести. Освен това ги бяха накълцали и безмилостно обезобразили, понеже готвачът често си цепеше от гредите трески за подпалка. Навред таванът беше окаден. А тук и там той бе обгорял на големи

дупки, щура лудория на пияни матроси в отколе минали пътешествия.

Отгоре се влизаше по една талпа, закрепена с две куки през люка, който беше само една дупка в палубата. Тя нямаше капак, който да я закрива при нужда. Брезентът, парче насмолено корабно платно, което понякога слагаме отгоре, представляваше нищожна закрила срещу водните струи, пляскащи през буга. И при най-лекия бриз помещението бе тъй мокро, че тръпки да те побият. Но в поривите на буря водата нахлуваше долу като водопад и пак плискаше нагоре подобно струи на фонтан.

Понеже това чудновато помещение беше вградено в носа, или както казват матросите: в очите на кораба, то бе триъгълно. Обикновено то е обзаведено с два реда грубо сковани койки. Тези на «Джулия» се намираха в крайно плачевно състояние. Те бяха истински развалини и няколко от тях бяха вече раздърпани, за да се ремонтират други, и от едната страна бяха останали само две. Но на повечето от хората не им беше грижа, дали имат койка или не. Нали не притежаваха постеля, трябваше само да легнат вътре. Самият аз простирах върху дъските на моя ковчег всички стари корабни платна и дрехи, които можах да избутам. За възглавница използвах един пън, около него увивах стар жакет. Това малко ми помагаше да не си изтъркам кокалите, когато корабът се клатеше като пиян.

Наместо строшените койки в много случаи ни служеха хамаци, грубо съшити от стари платна. Но помещението, в което висяха, бе толкова тясно, та те бяха всичко друго, само не и удобни.

Общото впечатление от форкастела наподобяваше извънредно мръсен затвор. От пода до тавана нямаше и шест фута^[2]. А на всичко отгоре в каютата се кръстосваха две грубо издялани греди, които укрепваха кораба.

Ако искаш да се движиш из него, трябва да се качваш по моряшките сандъци. На храна и особено когато след ядене искахме да си побъбрим, ние сядахме кръстато върху тях като шивачи.

На средата около един фут една от друга стърчаха две четвъртити дървени колони, наричани в корабостроенето бушпритбетинги. Между тях на ръждясала верига се люшкеше лампата на форкастела, която гореше денем и нощем и винаги хвърляше две дълги черни сенки. Под нея между бетингите стоеше сандък, който се заключваше и служеше като шкаф за храната на матросите. В него царуваше страхотен безпорядък и сегиз-тогиз по принуждение го почиствахме основно и го опушвахме.“

Най-важните движими вещи в тези мизерни жилища били моряшките сандъци. В тях се намирало имуществото на матросите. Прикрепяли на пода с куки тези дървени хранилища, които служели едновременно и за столове, за да не се пързаят при вълнение насам и натам, а ги правели долу по-широки, та да не се преобръщат.

Хубавите моряшки сандъци били с шпонт и не пропускали вода. В тях рядко липсвала библията или някоя песнопойка, макар че матросите едва ли някога ги поглеждали. Вярвали, че една библия в багажа ще им гарантира щастливо плаване. Майките или съпругите на моряците слагали често в сандъка и къшей домашен хляб или малко родна пръст.

Най-внушителното описание на моряшкия сандък излязло от перото на Стивънсън. Когато старият обесник и екскапитан, който бил отседнал в страноприемницата „При адмирал Бенбоу“, предал богу дух, отворили неговия тайнствен сандък. „Удари ни силен мирис на тютюн и катран. Отгоре не се виждаше нищо освен един много хубав платнен костюм, грижливо изчеткан и сгънат... Но под него начена бъркотията: един квадрант, цинкова кутия, множество ролки тютюн, два чифта прекрасни пистолети, пръчка сребро, един стар испански часовник и няколко други украшения с незначителна стойност и най-вече от чуждестранен произход, един пергел, обкован с месинг, и пет или шест забележителни раковини от Западна Индия... Под тях имаше стар корабен плащ... и накрая пред нас се показаха последните предмети в сандъка: увит в навосьчено платно свитък, навярно с книга, и чувалче от корабно платно, при чието докосване се чу звън на златни монети...“

Чак до времето на параходите траяла неспособността на корабостроителите да проумеят, че и матросите са хора. Принудени от

нарастващата конкуренция, през втората половина на XIX век собствениците повишили наистина комфорта за пасажерите и въвели за пътника на борда легла. Но за десетилетия още кубикът на екипажа си останал спарен, тесен и мрачен затвор. Пътниците и товарът били всичко, а моряците само работна ръка. Така ги и наричали, именно deckhands^[3]. В такива обори живеели те на „Йорике“ и в двадесетте години — в мъртвешкия кораб на Травен. Наистина те получили койки, ала за сламеници, дюшеци и завивки не стигнало.

Бордовата хигиена на мъжете пред мачтата е тема, нарочно отминавана в повечето морски хроники. През хилядолетия санитарните условия на борда не се поддавали на никакво описание. Е, търкането на палубата винаги спадало към твърдо установения режим, но само за да се намери на хората работа. Дълго време се считало за неприлично да се мият на борда. На галерите то било дори забранено, защото командването се страхувало, че ръцете на гребците ще се напукат от солената вода, а с това ще пострада обслужването на греблата, сиреч „моторът“.

На океанските платноходи сладката вода била оскъдна. Считало се за престъпление да се измиеш с нея, позволено било само да си плакнеш всеки ден гърлото. Изглежда в отколешни времена си пробило път на борда схващането, че щом не се пие, морската вода не е годна и за почистване на тялото. Факт е, че тя не понася добре само на суха кожа, загрубяла от слънцето и вятъра.

И сигурно рядко някой морски вълк стигал до идеята да се измие с кофа морска вода — морякът дълго бил известен въобще с това, че се боял от водата, защото отказвал и да се къпе в морето, а най-често не знаел и да плува. От ония времена се е запазил разпространеният и до днес на много кораби възглед, че миенето на зъбите гневяло Нептун.

Понеже за бръсненето трябвало вода, и то се съкращавало. Без съмнение за него едва ли и оставало време. Затуй никъде другаде брадите не избуявали тъй пищно, както на море.

Тези немити и небръснати люде не излизали от дрехите си ден и нощ. Най-много да се поизперат, когато в проливен дъжд на палубата имало неотложни работи: да се прибират строшени реи или да се кърпят съдрани платна.

Пръв Джеймс Кук, който направил и други неща за подобряване живота на борда, въвел известни мерки за повишаване хигиената на

борда, с което — както и с нововъведенията в храната — решително допринесъл за спадане на смъртността между матросите. Една от тези мерки била да се проветряват и почистват редовно помещенията на екипажа. Освен това той дал на мъжете възможност да сменят сегиз-тогиз дрехите си и да използват за сушене голямата бордова кухня с нейната тухлена печка.

Ядката на раздора била дълго време тъй нареченото „място“. Животът на море предлага по-благоприятни предпоставки за естествената обмяна на веществата, отколкото животът на сушата. Но на кораба няма отходни ями и клоаки. Екскрементите отиват зад борда. За удовлетворяване на своите „нужди“ морякът открай време сядал на релинга и се държал за вантата или пък клякал на носа. Но при тази работа сегиз-тогиз някой скачал зад борда, затова на откривателските кораби испанците приспособили едно седало, окачено над релинга. Използуването на този въздушен клозет с водно промиване изисквало кураж и ловкост. А освен това смелчаците ставали прицел за подигравки от страна на грубоватите си колеги. И накрай експлоатацията му се наложила. Клозетите за екипажа се намирали в издадения напред форкастел, а за офицерите — на кърмата.

Точно като подобните тям заведения в старите рицарски замъци и тези тук почивали на принципа на свободното падане. И понеже отворите им водели непосредствено навън, тяхното използване през бурно време сигурно не е било особено удоволствие.

Пък и в нормално време тук винаги имало течение и било съвсем неуютно, та нерядко хората предпочитали шпигатите^[4] или някой чебур. А обикновено и броят на отворите не отговарял дори приблизително на числеността на екипажа. Това било особено фатално на големите линейни кораби, гдето дисциплината предписвала изключителното ползуване на клозетите. В определено време на деня тук се образували истински опашки, а нерядко се стигало и до сбиване.

Дори в корабите на Кук състоянието на тези „места“ било тъй гнусно, че полинезийките, които в Таити и Нова Зеландия идвали на борда и оставали нощем при матросите, предпочитали някое закрито кътче в кораба. „Сутрин горната палуба почти наподобяваше плочниците на сушата“ — пише Георг Форстер.

С не по-малко лоша слава се ползувал и камбузът^[5], наричан още „камерата на ужасите“, когато искали да избягнат други по-сочни

епитети. Тук било царството на Мръсния — това е буквален превод на английското название smutje^[6].

Корабната кухня датира сравнително отскоро. Хилядолетия тя била непозната. Докато преобладавало крайбрежното мореплаване, а в Европа било така до епохата на откритията, корабите акостирали всяка вечер, закуската и вечерята ставали на сушата.

Изключенията и тук потвърждават правилото. Може би тук-там имало на борда по-малки печки. За корабите на кръстоносците се съобщава, че комендантът и пасажерите от висок ранг се хранили в сребърни съдове. Може да се предполага, че те са яли варено, пушено и печено. Останалите пътници получавали по една тънка супица на обед, а вечер им давали вино, сиреч те били предоставени предимно на самоиздръжка.

Изненадващо е, че на Колумбовите кораби също нямало готвачи и камбуз. Интендантите, наричани още месари или солари, и бутилиерът, който отговарял за буретата с вода, вино и бренди, били натоварени да раздават ежедневно хранителните продукти, а те били предимно студени: сушено месо, сланина, сухари, сирене, олио, вино, стафиди и прочие.

Сухарите представлявали основната храна в платноходите, понеже на борда нямало пещи, а пресният хляб бърже се развалял. Понякога филиите били толкова твърди, та едва ги разчупвали с чук. Според брашното, от което били замесени, сухарите се различавали по външен вид и вкус. Английските били светли, опечени от пшеница и царевича. Между моряците се носел слух, че те съдържали и примес от кестеново брашно. Шведския knaskebröt наричали точило или шмиргел поради твърдостта и кръглата му форма с дупка в средата. Немските „кналери“ били печени от ръж, в моряшките среди ги обичали много.

Имало и двойно препечени корабни сухари, наричани още бисквити, което на френски значи същото. Тези сухи като прах и корави тестени изделия, които на сушата в нашите географски ширини се запазвали с години, на море за няколко седмици поемали влага, плесенясвали или завъждали червеи, макар че ги поставяли в големи тенекиени съдове или в изолираната камера за хляба. При повторно печене или намокряне червеите излизали.

За да внесат малко промяна в еднообразната храна, моряците стривали сухари, смесвали трохите с лой, захар и вода и приготвяли

сладкиши, които кръщавали с най-странни имена: кучешки кейк, дънкърфънк и други.

Отначало на борда се готвело рядко. За да предложат поне веднаж в деня топло ядене, на откривателските кораби приготвяли едно блюдо от грах, леща, булгур, боб, ориз — китайската национална храна — или просо и солено месо. Готвили го в исполински казан на открито огнище върху тухлен под, посипан с пясък. Ала и това било съвсем рядко явление.

Ядели в дървени блюда или тенекиени паници. Екипажът бил разделен на групи, начело стоял един, който приемал хранителните припаси. Той получавал седмичната дажба за групата en bloc и при всяко ядене разпределял всекиму припадащото се количество, отговарял и за сготвянето на храната за сътрапезниците си.

Когато се появили камбузът и готвачът, качеството на прехраната далеч не се подобрило. В средата на това помещение, което обикновено миришело лошо, имало голяма тухлена печка, а около нея посипана с пясък пътека. Останалата площ била изпълнена с груби маси, пънове за сечене на дърва и месо, бурета и котли, казани, лавици за тенджери, купища с дърва за горене, чували и тъй нататък, та готвачът едва можел да се помръдне.

И тук предимно приготвяли за екипажа само едно единствено блюдо. Нямаło друго разрешение на проблема за изхранването на толкова много хора от нищожния кухненски персонал.

Смъти бил една от най-омразните фигури в платноходите. Презрението към него се изразявало в много пренебрежителни прякори: кухненски бик, адмирал на дръвниците, тлъстият принц, мазният парцал и котешки комендант.

То се отразявало и в песенни текстове, където титулували готвача като „преяла свиня“. Моряшката песен „Най-добрият готвач“ влага в устата на един смъти следното самопризнание:

*Измивам тенджерите всеки месец,
такъв е обичаят на море.
Със кеф избърсвам ги с пешкира,
заплащат сносно и ми е добре.*

В тези четири стиха се сочат две отличителни качества на повечето корабни готвачи: физическата им и морална нечистота. Те често имали на себе си по нещо мръсно, осигурявали за себе си и за своите любимци най-хубавите късове и с нескрито безсърдечие и равнодушие приготвяли храната на екипажа.

Към съмнителните изобретения на кулинарното им изкуство спада и прочутият „потадж“, в който варели наедно всички кухненски остатъци от дълги дни — от рибешки опашки до вече оглозгани кокали. Тяхно дело било съставянето и на такива богати на идеи седмични менюта, в които един ден имало грах със солено месо, на следния ден солено месо с грах, докато всичко започне пак отначало. Граховите зърна се гонели като обли камъчета из хладката водица.

В мъжкия свят на океанските платноходи матросите се биха противопоставили срещу присъствието на жена в камбуза единствено поради суеверието, че женско същество на борда носи нещастие. Но мъж, който се занимавал с тенджери и тигани и бил необикновено бърбърив, се считал за олицетворение на немъжественост. В полза на смъти би трябвало несъмнено да се признае, че деятелност като неговата някак си с течение на времето ще лепне женствени черти и върху най-мъжествения мъж.

Но междуременно престижът на корабния готвач се подобрявал. Днес камбузът се е превърнал в нещо като пазарен площад на кораба, гдето царува карнавална свобода. Тук можеш да кажеш критична приказка за условията на борда, та дори и срещу капитана, без някой сетне да те застави да даваш обяснения. Който е добре с готвача, може на чашка кафе или бульон извън редовната дажба да забрави за малко скуката на корабния живот.

Ала по-рано, както казахме, било друго. Често за готвачи наемали негри. Понеже повечето били добродушни момчета, екипажът се държал с тях малко по-снизходително в злобата си срещу всичко, свързано с корабната кухня. Но против лудориите не били защитени и черните готвачи. При най-малкото невнимание хвърляли ботуш в казана с офицерския чай или тайно пъхали няколко топки катран, посипани със захар, под тиганиците, предназначени за капитана.

Често „шефовете“ на прехраната на групите били още по-необичани, отколкото готвача. Те съхранявали в заключен долап седмичните дажби за цялата група, включително и суровите продукти.

Дневната дажба месо, маркирана с номер, те завързвали на канап и я хвърляли в кипящата вода на големия меден казан, в който попадали и късовете месо на другите групи. След известно време кокът ги улавял от бульона с вила. На обед „фуражирът“ донасял месото и го разрязвал на порции на пода, гдето било постлано парче платнище. И винаги неколцина се чувствували оцетени, макар че било невъзможно да се нарежат парчетата точно до грам.

Постоянно имало спорове и при дележа на другите хранителни припаси. Някои искали по малко захар на всяко ядене. Други пък желаели да получат цялата си седмична дажба в неделя, да не говорим за останалите специални претенции. Как можел фуражирът да ги удовлетвори с ограничения си брой съдини! Колкото и да бил коректен, все се намирали в групата му лакомии, които твърдели, че той забогатява от храната им.

Разногласия имало и за пудинга, едно от най-любимите ястия на борда. Шефът на групата го забърквал от брашно, захар, стафиди, мас и вода, които му отмервал главният готвач. Сетне тестото попадало в торбичка от корабно платно, която — завързана и пак снабдена с номера на групата — кацвала в големия кухненски казан заедно с торбите пудинг на останалите групи.

Понеже фуражирите се сменяли и всекиму идвал редът да изпълнява тези функции, случвало се, че пудингът излизал несполучлив. Тогава се развързвал дяволът. Нещастникът считал за най-уместно да го сменят, за да се защити от насмешките или дори от побой от страна на другарите си.

На търговските кораби по времето на ветроходите топлото ядене се носело от кухнята в помещението на екипажа с чебури. И когато на кораба имало нов екипаж и паниците не били вече налице, всеки с лъжицата си бъркал в общия съд. Спор възниквал най-вече, когато някой с пръсти докопа най-тлъстото парче месо — ако то още било годно за ядене. А който не спазвал ритъма и рано посягал към съдината, първали го с лъжицата по пръстите. „Също като свини пред копаня“, коментира Травен обедите в каютата за екипажа на „Йорике“, въпреки че тя не била платноход, а товарен кораб с парен двигател. Толкова дълго се задържали варварските нрави при храненето на море!

В течение на много столетия мизерното качество на храната превръщало мореплаването в ад. За това имало множество причини.

Първо: екипажът получавал предимно евтини и долнокачествени продукти. Не се касаело само до соленото месо и боба. Дори водата за пиене, която вземали от пристанищата, не била винаги в ред. Тя бивала речна или от съмнителни кладенци.

Второ: за консервиране на лесно развалящи се продукти, особено месо и тлъстини, разполагали само със сол. Да не говорим колко тя понижава качеството на храната — почти негодно за ядене солено месо никога не можело достатъчно да се изкисва поради оскъдицата от вода на борда. Но на далечно плаване, особено в тропическите географски ширини, от горещините настъпвали и други процеси.

Соленото месо в бъчвите приемало чудноват махагоновожълт, а накрай кафяв или зелен цвят, както и известен мирис на мърша. А когато по-късно се появили консервите, матросите наричали дълговлакнестото говеждо месо от кутиите „въжена прежда“ или „умрели французи“.

Не по-малко основна промяна настъпвала и с водата за пиене. След седмица плаване тя почвала да оживява. А след многомесечно плаване тя ставала все по-гъста и по-смордлива. По-късно заменили дървените водни резервоари с железни. И все пак тя си оставала скъпоценност, понеже човекът може да изтрае една седмица, а понякога и по-дълго на глад, но всекидневно трябва да поема определен минимум вода.

Така в течение на столетия океаните били по-страшни пътища на жаждата, отколкото пустините, макар че под нозете си морякът чувствувал не скърцащ пясък, а често по няколко хиляди метра вода. Той бил като Тантал, който стоял до шията във вода и все пак не можел да пие.

Според легендата морето е солено от сълзите, пролети на тази земя. Високото съдържание на сол прави морската вода почти негодна за пиене, макар че от древни времена тя е сродна на нашата кръв. Поемана в малки количества, тя действа благотворно, дори съживяващо и здравословно. Опитните стари морски вълци го знаели и смесвали напитките си с една трета част морска вода, когато се намирали на далечно плаване. Тъй постъпвал и Тур Хейердал в авантюристичното си плаване със сал през Пасифика.

Както и при лекарствата, положителното действие се превръщало в отрицателно, когато умиращите от жажда алчно и в големи

количества пиели „морското вино“.

Трето: невероятно небрежното и мръсно приготвяне на храната в корабната кухня предварително убивало апетита на сътрапезниците. Наистина, за тия порядки не бил виновен само кокът. Липсвали му съдове, за да снабдява всеки ден с разнообразна и вкусна храна няколкостотин мъже, да не говорим за липсата на другите предпоставки. Казанът се пълнел за всяко хранене. А когато в него са готвили месо с боб, кафявата течност, назовавана чай, също имала вкус на месен бульон, с мазни колелца отгоре. Просто невъзможно било за времето от обедата до вечерята да се премахне всяка мазна следа от такъв огромен казан.

Противният вкус, еднообразието и лошото качество на храната карали дори най-невзискателните гладници да загубят охотата си за ядене. Още по-лоши били мъките на жаждата, които предизвиквала ежедневната консумация на солено месо и корав като камък хляб или сухари, а те се усилвали още по-неприятно поради строгия дажбен режим на напитките.

Еднообразието на храната имало сериозни последици. То застрашавало здравето и живота на моряците. Особено катастрофално действувала в платноходите за далечни плавания липсата на витамин С. Тя водела до скорбут. Венците кървели, а зъбите се разклащали. Накрая цялата устна кухина се превръщала в жива рана, а тялото се покривало с циреи. Моряците буквално умирали от глад, защото не можели вече да дъвчат и да гълтат.

И тъй като често трите четвърти от екипажа страдали от скорбут, налагало се готвачът да измисли нещо, което може да се яде с разклатени зъби и подути венци. Така се появило знаменитото моряшко ястие „лабскаус“: кълцало се на ситно варено солено месо, смесвало се с парченца солена херинга и се стривало на каша в набъбнал, леко поръсен с пипер булгур. И тежко болните можели да поглъщат тази храна, прилична на пюре, и на мнозина матроси тя спасила живота. Названието „лабскаус“ сигурно произхожда от норвежки и приблизително означава „лесно за дъвчене“.

С течение на времето рецептите на лабскауса се променяли, като по-късно добавяли още лук, кисели краставици и картофи.

Едва по-късно лекарите открили, че скорбутът се дължи на липсата от плодове и зеленчуци в корабната храна. За отделни

мореплаватели този факт бил ясен още отпреди. Роцокският оберфелдфебел Карл Фридрих Беренс, който през 1721 година придружавал холандеца Рогевеен като командир на бордовата войскова част при едно плаване в Южното море, в своите спомени от пътешествието писал между другото така:

„Никое перо не може да опише окаяния ни живот. На корабите миришеше на болни и умрели люде. Можеш да се разболееш само от вонята. Болните клето крещяха и ридаеха. И камък в земята би могъл да се смили. Някои бяха толкова мършави и съсухрени от скорбута, сякаш бяха самият образ на смъртта. Тия хора умираха и гаснеха като свещ. А други бяха съвсем дебели и подути. Преди края те започваха да бесуват. Неколцина имаха кървава диария... Имаше също обзети от тежки душевни болести... Не помагаше никакво друго лечебно средство, освен пресни храни от месо, зелени треви, плодове, алабаш и други зеленчуци... Всеки от нас имаше скорбут. Моите зъби се бяха почти отделили от месото, а венците ми бяха набъбнали едва ли не дебели колкото човешки пръст. По ръцете и по тялото си имахме бучки, по-големи от лешник.“

Високите загуби на борда на английските бойни кораби предизвикали мерки за премахване на злото. Британските флотски лекари Линд и Прайнгл настоятелно препоръчали на английското адмиралтейство да включи в корабната храна кисело зеле, след като от стари нормански източници узнали, че някога викингите обикновено вземали такава зеле за по-дълги морски пътешествия.

Ала експедициите на Байрон, Уолис и първото околосветско плаване на Кук доказали, че не било достатъчно да натоварят на корабите бъчви с кисело зеле. На скорбута може да се даде шах, ако това предпазно средство се консумира редовно като добавка към храната. Но сякаш английските матроси предпочитали да загинат от скорбут, нежели да вкарат в устата си киселото зеле. Разясненията и хубавите думи не помагали нищо.

Тогава Кук във второто си пътешествие опитал нещо друго. Той заповядал да занасят демонстративно голямо блюдо в каюткомпанията при всяко ядене. Кухненският юнга получил указание да балансира на една ръка блюдото непокрито през палубата до кърмата, за да възбужда вниманието на матросите. Нали командата била предубедена, че е по-добро и по-апетитно всичко, което получават офицерите! Пък и най-често това било вярно. Чрез този трик се покачила цената на киселото зеле и матросите започнали да го ядат. Кук се завърнал от второто си околосветско плаване без нито един случай на скорбут, макар че пътувал дълго.

Цялата важност на този успех може да се оцени с това, че до XVIII век загубите сред екипажите на презморските кораби възлизали на 30 до 50 процента.

Естествено, киселото зеле не било чудодеен лек. Преди всичко ежедневната му консумация можела да го превърне също в изтезание за моряците, както соленото месо. А пресни плодове и прясно месо предизвиквали чудо, от което за няколко дни болните от скорбут видимо почвали да оздравяват. Още Енрико Мореплавателят си мислел за това, когато наредил да преселят домашни животни на няколко дотогава необитавани острови в Атлантика, за да служат на матросите му по пътя за храна.

По-късно други морски нации подели това начинание и започнали да обзавеждат по острови и крайбрежия подкрепителни и снабдителни пунктове за прясна храна. Днешните обществени паркове в Капщат дължат появата си на зеленчуковите плантации, които холандците основали тук към края на XVIII век за своите мореплаватели към Индия. Още през 1502 година португалците използвали като станция за зеленчуци атлантическия остров Света Елена, на който по-късно живее в изгнание Наполеон. После холандската Източноиндийска компания завладяла през 1563 година този опорен пункт за същата цел. И не поради други причини Маурициус и други острови в Индийския океан многократно сменили своите притежатели. Заради идеалното му местоположение като станция за прясна вода и пазар за плодове холандците отнели Маурициус от португалците, французите от холандците и накрая англичаните от французите.

Морските нации загубили интерес към такива станции за витамин С чак по времето, когато англичаните открили устойчивия лимонов сок

като предпазно средство срещу убийствения скорбут. През 1795 година английското адмиралтейство разпоредило към дневната дажба ром да се отпуска и лимонов сок. Отначало офицерите и екипажите от другите военни флоти се подигравали с това нововъведение. Те презрително наричали английските мореплаватели „лаймиз“ (лайм — лимон)^[7]. Но скоро и други флоти се присъединили към тази мярка и вземали на борда лимонов сок поне на дълго плаване, защото той бил по-евтин от грижите за болните от скорбут.

Тъй живеели, гладували и страдали от жажда моряците в своите дървени кафези. А как се обличали? Нека да предупредим веднага: това, което днес наричаме матроска униформа, датира съвсем неотдавна. Матроската връзка например е отпреди век и половина.

По-рано морякът не носел униформа, ако се абстрахираме от офицерското облекло и от случайните „матроски моди“. Простият моряк носел светъл костюм от ленено платно, който с течение на времето от само себе си потъмнявал. Нерядко го съшивали с остатъци от корабни платна. Платнарят, наричан също *Büddelnejer*, *Beutelnäher*^[8], запълвал свободното си време, като срещу ром или нещо друго се нагърбвал и с функцията на частен бордов крояч. Кой ли обръщал внимание как изглежда кройката на облеклото във водната пустиня! Колкото и некоректна, мръсна и скъсана да била обмундировката, хората пред фокмачтата дори и в тези дрипи имали някак си живописен вид. Много разпространен бил обичаят да спят с работното облекло и с шапка на главата, за да бъдат готови за вахта. Много моряци не променяли този обичай и на сушата.

Офицерите правели изключение. Респектиращите личности от незапомнени времена били склонни да подчертават своя пост чрез определен вид облекло. Духовници, генерали и адмирали от античността предпочитали по тая причина блестящите пурпурни одежди.

Висшият корабен персонал в английската marina през XVIII век носел дългополи светлосини кители. Бялата копринена подплата продължавала и върху реверите. Панталоните и жилетките били от бял нанкин^[9], а на големите тривърхи шапки искрели златни или сребърни кокарди и бордюри.

Без съмнение те били главно парадни кители, които се слагали само при определени случаи. На далечно плаване костюмът бил малко

по-семпъл. Забележително е, че между флотските офицери се запазил твърде дълго обичаят да носят ботуши, сякаш на палубата съществувала опасност да затънат в тресавище.

Дори на бойните кораби отчасти и до XIX век матросът можел да се облича както иска. Книгата за военния кораб от Мелвил „Бялото яке“ носи например заглавието си по саморъчно ушитата дреха на героя от романа.

Съответно на по-буйната си фантазия романските мореплаватели се обличали малко по-пъстро и с по-живо въображение. На стационарания в Средиземно море корпус от галери през феодалната епоха се кипрели като петли по палубата пъстроцветните, преливащи във всички багри испански, френски и италиански корабни коменданкти. Дори окованите гребци на галерите при особени поводи носели униформи, състоящи се от червени ленени куртки и червени или зелени кепета. Иначе седели на скамейките си полуголи.

От Колумб знаем, че неговият костюм на Бахамските острови се състоял от кител от тъмнозелено кадифе с бяла плисирана яка, виолетови чорапи и червена мантия. А мъжете на Кавендиш, предвождани от него на далечно пиратско плаване, се завръщали в кадифе и коприна.

Френският моряк на платноходите от онова време носел много къс панталон, светли чорапи, червена жилетка и върху нея синя куртка. С обувки излизали на работа само в студените географски ширини. Иначе на борда морякът ходел бос. Най-добрите моряшки дрехи били плетени от вълна.

Колкото непрактична да била за матроса шапката — при всеки благоприятен случай вятърът я отвявал през релинга — толкова по-упорито се запазвал моряшкият обичай да се носи каскет. Днешната матроска барета във форма на чиния или кепе е типична едва от няколко десетилетия. Преди матросът си слагал най-чудноватите шапки — от мушамените цилиндри, наричани брамстенги, до широкополите биберови шапки с подвита от едната страна периферия. Чак до XIX век германските матроси още носели цилиндри!

По-практични се оказали сетнешните вълнени каскети, наричани „Томи Шенди“. Шапки „Кап Хорн“ назовавали вълнените пудели, които и през буря не литвали от главата. Ако били черни на бели ивици, казвали им „бони“. А пудел било черното шотландско кожено кепе.

Нерядко матроските шапки произхождали от затворническите, нали в Англия пътят към борда често водел непосредствено от килията. За матросите, които идели на борда само с една сополива носна кърпа на главата, казвали, че на море са ги изпратили курвите. Отначало само романският корабен персонал имал плитки коса и обици. Тези реквизити си разрешили по-късно и английските матроси.

Във военния флот на САЩ се появили през XIX век раираната блуза и синьото яке. Тогава синьото станало униформен цвят за матросите и от другите флоти. Той се е запазил и до днес. Оттам и нарицателното за матросите: *Blaujacken* или *Blaue Jungs*^[10].

Макар че матроската униформа е твърде нова в сравнение с богатите на традиции войнишки куртки от сухопътните сили, в нея и до ден днешен се запазили обичаи, които водят чак до героичната епоха на великото платноходно мореплаване. За жалост нашето поколение моряци вече не ги знае, иначе по всяка вероятност не би искало модернизирването на сините дрехи.

Също и черната лента около матроската барета, която виси и на тила, и широката четириъгълна яка на блузата върху раменете са част от достойна за почит моряшка традиция. Янмаатът^[11] на платноходите имал някога обичая да носи плитка, която била пристегната с насмолена лента, завършваща с фльонга. А зад тила му прикачвали дълга четириъгълна яка от тъмна материя, за да не се замърсява якето. Един ден плитката изчезнала, яката обаче останала. Упорито се запазила и черната лента от плитката, която сега прикрепили на баретата, и висяла пак на тила на матросите.

Някои матроси се кипрели с ленти, които падали чак до седалището им. Това показвало всекиму, че те са се завърнали от далечно плаване по широкия свят. Същото се обявявало и на корабите чрез един предълъг вимпел, който се веел на предната мачта.

А сега нещо и за матроските блузи, ризи и панталони. В тях има най-малко копчета от всички останали дрехи на света. И не е трудно да се отгатне защо. Вечно изложените на ветрове и бури теглачи на възжетата и катерачи по вантите трябвало да бъдат загърнати колкото е възможно по-плътно, ако не искали да станат жертва на белодробни възпаления, катарии в гърлото, кашлица и хрема. Затова ризите и блузите им имали отвори за главата и ръцете, а панталоните — за корема и краката. Е, по същата причина морячетата не можели да си позволят

лукса да свалят целия панталон, когато уринират през релинга откъм подветрената страна. Затова бил създаден широкият капак на панталона.

Камбановидната кройка на матроските панталони също дължала появата си на целесъобразност. Моряците от платноходите постоянно слизали и се качвали по въжетата. Затова част от краката над коляното трябвало да бъде гола, за да се задържат с тях по въжето за следващата хватка с ръце.

А при честото търкане на палубата си запретвали панталоните високо над коленете, което можело да стане само с широк панталон. Иначе крачолите им щели цял ден да бъдат мокри, а това е много неприятно в студените годишни времена. На борда нямало печки да се изсушат, а пък на платноходите от онова време морякът най-често спял, без да се съблича.

[1] Релинг — перило на борда (англ.). — Б.пр. ↑

[2] Фут (английска мярка за дължина) = 0,3048 метра. — Б.пр. ↑

[3] Deckhands (англ.) — палубни ръце. — Б.пр. ↑

[4] Шпигати — водосточни тръби от палубата на кораба. — Б.пр.

↑

[5] Камбуз — корабна кухня. — Б.пр. ↑

[6] Smutje — корабен готвач. — Б.пр. ↑

[7] Днес то е станало нарицателно за английски кораб, английски моряк или англичанин. — Б.пр. ↑

[8] Bündelnejer (хол.), Beutelnäher (нем.) — шивач на торби. — Б.пр. ↑

[9] Нанкин — светлобежова или фина бяла памучна материя, която се фабрикува близо до град Нанкин в Китай. — Б.пр. ↑

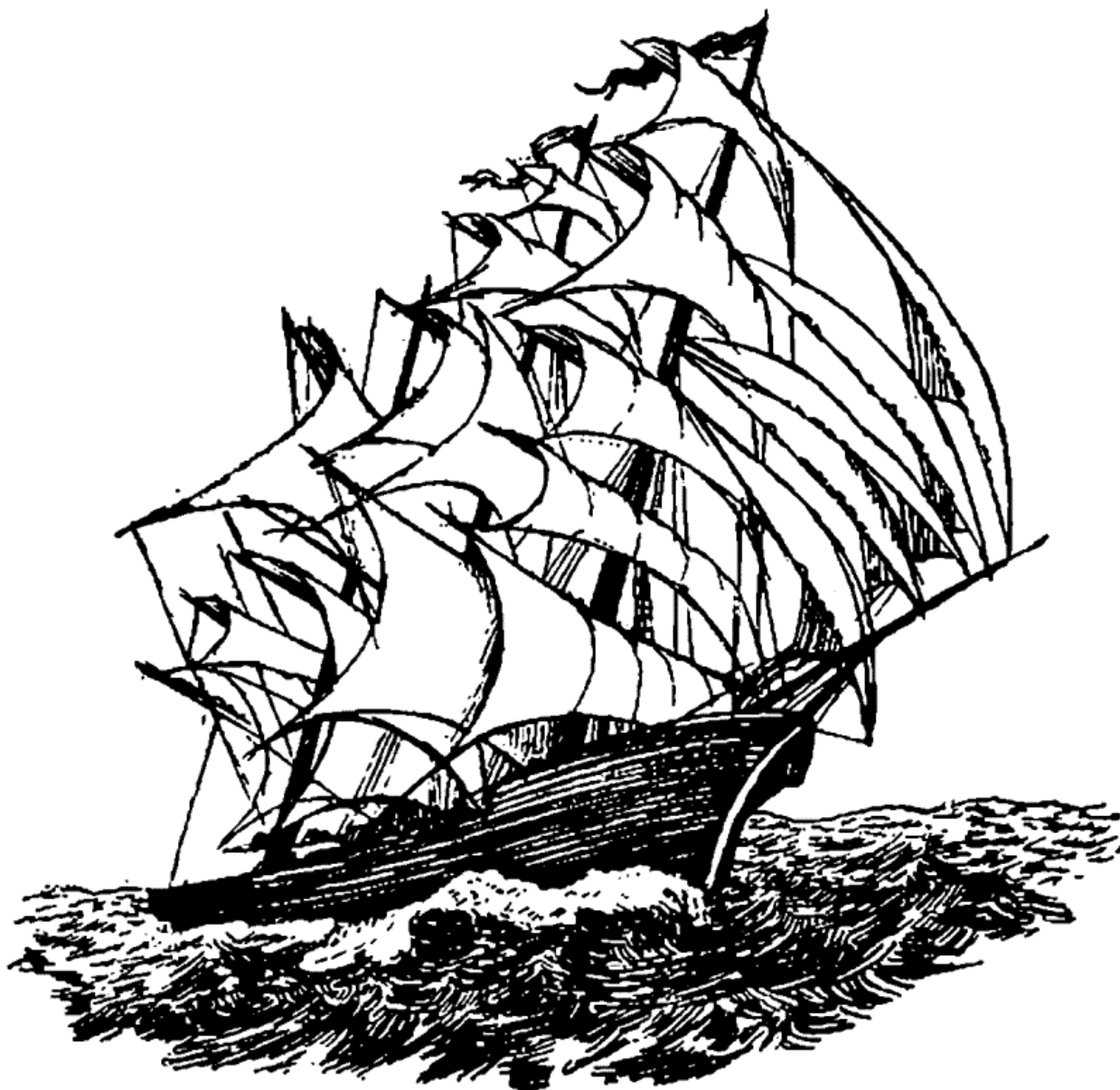
[10] Blaujacken, Blaue Jungs (нем.) — „Сините якета“ или „сините момчета“ — моряшко жаргонно название на моряците. — Б.пр. ↑

[11] Janmaat (моряшки жаргон) — прост моряк. — Б.пр. ↑

ХАЙДЕ, ХАЙДЕ ДА ТЕГЛИМ, МОМЧЕТА, ХАЙДЕ ДА ТЕГЛИМ ВСИЧКИ

*Дърпайте всичките! Вау!
Дърпайте здравичко! Форса!
Пее кръвта ни! Сила и смелост!
Колко сланина ви тегне отзад?
Почвайте! Хайде! Ето така!
Жълта косата — голи бедрата!
Хайде, обесници! Всичките тук!
Мало, голямо — всички в едно!*

Стара
шотландска
моряшка песен



Към окаяните условия за живот на борда на океанските платноходи спадал и изключително суровият труд, който се изисквал от мъжете пред мачтата. Повечето операции имали колективен характер. Утрото започвало с изпомпване на водата от трюма. Никой платноход не бил уплътнен дотолкова, че да не пропуска вода. За двадесет и четири часа тя се събирала достатъчно, за да създаде на част от екипажа занимание поне за един час.

На далечно плаване цепнатините се увеличавали, особено на старите кораби. Още откривателските експедиции били предприемани предимно с плавателни съдове в дълбока старост. Когато процепите се

разширявали, ставало нужда да използват помпите по много пъти на ден. Ако тръбите им стигали до палубата, работата била по-малко напрегната, защото през релинга и шпигатите водата изтичала в морето. Но дори и на фрегатите в началото на XIX столетие помпите се инсталирали върху най-долната междинна палуба.

Още се пази една рисунка за работата около помпите на фрегатата „Аустрия“ при едно плаване за Южна Америка през 1817 година. На картината виждаме как трима мъже обслужват тежкия дълъг лост на помпата. Водата от трюма изтича в бъчви. Тук почва веригата от хора, които си подават кофите до палубата. Един боцман ги надзирава и навярно подава работния такт.

При по-големи пробойни помпите се обслужвали на смени. Целият екипаж тогава вземал участие в работата. Нерядко мъжете помпели, за да спасят живота си. Така било през последните две седмици на борда на „Виктория“, единствения останал здрав кораб от ескадрата на Магелан. Колкото по-обезсилен и по-изтощен бил екипажът, толкова по-мъчителен бил този труд. За своя живот помпела и командата на Кук пред австралийския бряг, когато флагманският кораб налетял на риф.

Другите занимания на матросите били да теглят, да бутат, да вдигат и да се катерят. Главните съоръжения на борда на ветроходите били брашпилът и такелажът. Шпилът е ръчно обслужван барабан за спускане и вдигане на тежката котва. Но го използвали и за наместване на строшени мачти или за поставяне на спреи и стенги.^[1]

Шпилът имал 8 до 10 спици и за да го поставят в ход, за всяка от тях се хващал по един матрос. Като затворници в тъмничния двор тъпчели в кръг хората на шпила, докато веригата или въжето се навие или развие.

Много изнурителен бил трудът на такелажа. Там най-често теглели някакво въже за вдигане на платната. Тая работа се извършвала отчасти на палубата, отчасти на замайваща височина между небето и морето. Тя изисквала, особено от мачтовите матроси, циркова акробатика, хладнокръвие и здрава глава. Оперирането с вятърната машина, този някогашен двигателен механизъм от дърво, въжета и платна, било значително по-комплицирано, отколкото с модерните корабни машини. Днес се обслужват само ръчки и копчета.

За да поставят в движение един кораб, матросите от океанските платноходи трябвало да различават една от друга дори най-дребните отделни части на платната, въжетата и мачтите и да ги знаят по имена, иначе не биха могли правилно да изпълняват заповедите на своите началници за нагласа на цялата тази обширна и сложна конопена и платнена апаратура.

Такелажът на един четириметров барк с 18 платна на реите и още 15 други включвал не по-малко от 250 ръчни скрипци, всеки от които служел за различна цел! Забележително постижение било да разпознаеш този хаос от въжета дори на дневна светлина. Но да се справиш нощем или във воя на бурята сред *roaring fourty*^[2] между всички тези топенанти^[3], брасове^[4], фалове^[5], гардинги^[6], гайтауи^[7], шкотове^[8] или както там още се наричали въжетата, това направо граничело с чудо.

То трябвало най-напред да се научи. И никъде не е имало по-сурови чирашки години, отколкото на море, гдето боцманът преподавал знанията с края на въжето. Отначало гринхорните^[9] получавали „моряшки крака“, тоест научавали се да стоят и да ходят по непрестанно люлеещия се под и в буря и тежки вълни да не се преметнат през борда. Сетне идвало „обучението“ в „чуждия език“ на моряците и накрая гимнастиката. Всичко, от овладяването на такелажния речник до безпогрешното изпълнение на заповедите по въжената цитра, изисквало най-горчивата такса за учене, която някога са плащали сухоземните плъхове.

Израсналите по крайбрежието всмуквали науката за въжетата и такелажа кажи-речи с майчиното си мляко. Стари морски вълци, които си почивали от плаванията, по саморъчно измайсторени платноходи-модели разяснявали там на малчуганите основните понятия. Пък не минавало и зима да не лежи привързан в родното пристанище чак до пролетта някой бриг или шхуна. От само себе си се разбира, че след училище момчетата превръщали тия кораби в свое място за игра и гимнастика. Не може и да има по-добър тренинг за сетнешното плаване по море от главолонните катерачески сеанси, които се устройвали тук.

На заслужилия мекленбургски изследовател Восидло било съдено да изрови от кътчетата, гдето се били оттеглили на почивка, престарели морски вълци, преплавали всичките седем морета. Един варнемюндец,

порасъл сред такива игри и сетне станал моряк, му разказал: „От гротмачтата^[10] ние се прехвърляхме на фокмачтата^[11] по щага^[12].“

Ала имало ситуации, които тези деца-артисти на вантите не могли да предвиждат в своите генерални репетиции, например внезапно развихреният ураган от потъмнялото небе, когато струните на възената цитра се заплитат, платната се късат като кукленски парцали, стенгите и реите се чупят като кибритени клечки, а матросите висят по мачтите да режат възетата. В тази борба на живот и смърт често се вършело свръхчовешкото. Едно погрешно или късно движение можело да реши съдбата на всички. Всеки знаел какво е заложено в играта, когато Старият викнел: „Теглете, момчета, теглете, вие теглите за своя живот!“

С кървящи ръце и омекнали колене залитали като сенки одрипавелите, разчорлени и небръснати мъже след такава нощ. Ала тогава не можело най-често и да се помисли за заслужената почивка, защото трябвало незабавно да изкърпват ужасно съсипаната „годеница на ветровете“.

Работният процес на борда протичал на вахта. Океанските платноходи били първите предприятия, в които се работело на смени ден и нощ. Вахтите — в тях участвували почти всички членове на екипажа — се сменяли в цикъл на всеки четири часа. Имало между тях хора, които караулили в буквалния смисъл на думата. Мъжът в „гарвановото гнездо“ на най-високата мачта се обаждал през определени интервали от време. Ако не виждал нищо особено, той викал: „Всичко в ред!“ Най-често имало още един наблюдател на бушприта. Най-ощастливяващият зов на съгледвача бил: „Tierra, tierra^[13]!“ Той прозвучал на един от Колумбовите кораби и подействувал като избавление и откровение, понеже в историческото си плаване към неизвестното, пред Бахамските острови, откривателският отряд вече не вярвал, че ще се натъкне на суша.

Останалият персонал от вахтата — извън кормчията — предимно контролирал кораба. Вахтеният от десния борд имал задача да държи под будно око гротмачтата и бизанмачтата^[14]. Вахтеният от ляво наблюдавал фокмачтата. Топът^[15] и най-горният ред платна били работа на топ-матроса.

Топ-матросите били елита на моряците. Те били най-пъргавите, най-смелите и често най-интелигентните членове на командата. На тях била възложена най-опасната работа. От тези акробати, чието царство

били висините близо до върховете на мачтите, нерядко се рекрутирала командирската смяна.

Останалите членове на вахтата изпращали на друга работа: помпене, нищене на кълчища, насмоляване на въжетата — сегиз-тогиз търкали въжетата и с кожа от сланина — чистене на палубата, боядисване, калафатене, закрепване на въжетата, прибиране на платната, обръщане на реите по вятъра и прочие.

За много моряци от ерата на платноходите вахтата ставала съдбоносна. По строгите наредби в много военни и търговски флоти бил обричан на смърт всеки, изненадан да спи нощем на пост. Ако бъде помилван, очаквало го прекарване под кила или бой с бичове.

Вахтените възгласи не се изговаряли, а изпявали. По-рано за една вахта имало осем стъкленици — четири часа. За тази цел имало специални пясъчни часовници. Пясъкът от горното стъкло изтичал в долното за четири часа. По него се ориентирали вахтените. Свърши ли, те пеели: „В името божие, седем мина и осем си отива. Амин.“ Пеели така близо до ухото на спящата смяна, че тя стреснато скачала.

В морската терминология се шири изразът „кучешка вахта“. Това е изобщо вахтената служба от полунощ до четири часа сутринта. Считали я за най-неприятната, понеже става в пълен мрак и представлява постоянна борба със съня. В книжлето си „Зов на морето“ Ян де Хартог я нарича часове на признанията и историите: „... и макар че нищо не се вижда навън, новакът ще отнесе със себе си живи впечатления от един непознат свят.“

Рулевиат се връща от тази вахта физически и душевно съсипан. При раждането на новия ден в морето се явяват някакви нереални и въображаеми видения. Странни, никога нечути или най-малкото незабелязани хълцания и въздишки напират от водата, в която по това време витае чудновато движение. Науката обяснява тия феномени като последица от сблъскването на противоположни водни маси, когато дълбочинни води притискат повърхностните пластове. Тогава стават необикновени срещи на живи същества от различни етажи на морето под черната нощна повърхност на водата.

Горещина и студ обземат наблюдателя, който в първите часове на новия ден от своето гарваново гнездо забележи под себе си този призрачен живот. И когато изпъзди долу на палубата, за да си поразтъпче краката, около него пърхат ония безплътни сенки от

мъгливи пари и нощна боязън, които се явяват обикновено в най-самотния час на борда сред океана и сегиз-тогиз приемат очертания на фигури. Една от тях наричали „сивата смърт“.

Поради никога несекващия цикъл на вахтената служба имало по всяко време на борда хора, които спят, и хора, които бдят. И нямало едновременно за всички ден и нощ. Корабостроителите от онова време го калкулирали в своите проекти и спестявали всеки възможен кубически метър от помещението за екипажа, като не вграждали толкова койки, колкото били нужни по числеността на командата.

А не оставяли и свободната вахта на мира. На дневния шум можел да спи само човек с изключително здрави нерви, защото животът на борда продължавал да пулсира с гръм и трясък. В същото помещение мъжете от другата вахта се хранели, разговаряли, смеели се и ругаели. Нали и на тях никой не обръщал внимание, когато идели от вахта уморени като кучета и искали да дремнат.

А пискливата свирка на боцмана пресеквала съня на свободните от вахта, за да помогнат за някаква работа. Ето и вечерната проверка в осем часа. Тогава изпъвали всички платна и проверявали възлите. А пък при трудни маневри с платната, особено за обръщането на кораба и смяна на курса фордевинд, или когато имало признаци за буря, всеки човек трябвало да заеме своя пост на палубата. И щом свободната вахта не била повече нужна, боцманът на английските кораби се провиквал: „That will do!“^[16] На германските океански платноходи тая команда се трансформирала на „Daddeldu!“ Чрез Рингелнатц, писателят-матрос от Вурцен, тая дума станала известна и извън мореплавателските кръгове.

Целият екипаж на някои платноходи участвувал в търкането на палубата. Служели си с исполински късове пемза, сплескани от едната страна, и с тежест отгоре, а през тях прокарано въже. Дърпали ги насам-натам по палубата, предварително полята обилно с вода и посипана с пясък. След това наново я заливали със стотици ведра морска вода и мръсотията изтичала през шпигатите. Сетне я търкали, докато изсъхне. Като инструмент за това употребявали не парцал, а особен уред, който приличал на гребло без зъбци. С тези бърсалки изстисквали водата, просмукала се в палубните дъски, и я изтласквали до шпигатите.

Някои тиранични капитани считали за салтанат да се извършва тази работа редовно всяка сутрин в определен час. И в най-остър студ

трябвало моряците да търкат боси със запретнати крачоли и да прекарват по два часа в ледената вода. Застанали на колене, те изтривали до блясък местата под оръдията, до котвения шпил и на носа с малки парчета пемза, наричани още чистачки или песнопойки.

Към мундщровката на бойните кораби спадали и обичайните за военната служба упражнения. Най-омразно за матросите било упражнението „Klar-Schiff!“^[17], което трябвало за най-късо време да приведе „Man-of-war“ военния кораб в пълна готовност за бой. Най-същественото от него било да се приготвят оръдията за стрелба, което предполагало всеки да заеме своя пост с най-голяма бързина. Сигнал за тази заповед се давал с глухо, протяжно тремоло на барабан. Най-тежката част от работата била да изкарат топовните дула от оръдейните отвори.

В същото време юнгите за барута и зарядите, подвижни като мравки, изнасяли муниции на пълначите, а огневият сержант се обливал в пот от работа в барутния погреб, който се намирал най-често до офицерската каюткомпания или до кадетското прикритие.

Всички заети с топовете, буретата с барута, картечите и зарядите били подчинени на артилерийския майстер. Най-често той бил възрастен моряк с офицерски ранг и особени качества. За този отговорен пост не подходдал лекомислен човек, който забравя дълга си. И въпреки това имало случаи, когато фрегати хвърквали във въздуха, понеже артилерийският майстер бил влязъл в барутния погреб с ботуши, обковани с габъри, и от тях изскачала искра.

Друга команда трескаво пренасяла в най-долните помещения на кораба моряшките сандъци на екипажа и през люка за платната изкарвала горе походните легла на лазарета. Санитарният персонал подреждал операционните маси.

Корабът приличал на пчелен кошер. Едни — както пише Мелвил — увивали реите с вериги, други раздавали щитове за предпазване от огъня и пакети памук. Дърводелците махали междинните стени на каютите и кубриците за екипажа. А офицерите надявали копринени чорапи, защото при раняване в краката остатъците от коприна уж били не тъй вредни, както парчетата от памучни чорапи. Такива грижи матросите нямали, защото търчали боси.

Понякога прозвучавал пронизителният шум на кречетало, което капитанът лично въртял. То било сигнал за абордажен бой. Всички

напуцали временно своя пост с пистолет и пика в ръце да попречат на мнимите нашественици. А при командата „Огън!“ не трясвала цялата редица батареи от единия борд, а започвал „да вали дъжд“. Виновен за това бил не богът на бурята, а пожарникарската помпа, която трополела по палубата покрай купищата пирамидално наредени топовни гюлета и непрестанно плискала във въздуха вода.

В края на упражнението излизали в акция готвачите. Те не раздавали на екипажа ром или неприкосновените дажби, а от нещо като черковни дарохранителници пръскали по палубата горещ оцет. Той отнемал от дървото мириса на пролятата и разлагаща се кръв.

Истинският моряк презирал военните кораби и цялото съмнително, безсмислено суетене на тях. За него те не били кораби, а будки за сода, сандъци за яйца, ураджийски гърнета, шлепове за боклук, консервени кутии, бирарии и фалшиви корита. А екипажите им той пренебрежително наричал косачи на трева, сламени юнкери, баняджии, загазили в пясъка или теглачи по чехли. Тези прозвища играели роля и при набирането на екипажи за военните кораби, и там рядко попадал старши матрос. Заради по-високата заплата те предпочитали търговските кораби. На бойните се подвизавали сухоземни плъхове, мързеливци и професионални войници.

Като оставим настрана особеностите във военните платноходи и общите съвместни работи на моряшкия персонал, на всеки кораб имало занаятчийски и някои други дейности, които се извършвали от малка група хора или дори от сам човек. Тия мъже с подофицерски или офицерски ранг нямали нищо общо с простите, недоспали, недояли, често скотски третирани матроси. Те не страдали като тях от корабната психоза, която на ветроходите била последица на постоянната раздраженост и замаяност от мъчителната жажда, недостатъчния сън и тесните, наблъскани като кошари помещения.

В многобройните чинове и специални длъжности на борда имало система. Чрез тази групова и кастова структура командването искало да предизвика противоречия между екипажа, за да затрудни бунтовете. Тези клики: корабни юнги, младши моряци АВ's — Able bodied^[18] старши флотски сержанти, кадети, занаятчии или квартирмайстери, всички те упорито се придържали към съсловието и привилегиите си.

Между екипажа от 250 души на една хамбургска фрегата от втората половина на XVII столетие имало 155 матроси и 45 низши по

ранг морски пехотинци. Остатъкът се комплектувал от корабни юнги, канонири-мерачи, тромпетисти, каютни пазачи, квартирмайстери, ботушари, бръснари — главният бръснар бил същевременно и бордов хирург — кухненски персонал, пиротехници, един кънстебл^[19], писари, които били и ковчежници, един профос^[20] заедно с тъмничен ключар, пастор, командир на бордовата рота, един сержант или корпорал с трима ефрейтори и накрая корабното командване; капитан, лейтенант, мичман, лоцман, главен кормчия, помощник-кормчия. След тях се нареждали главният боцман, боцмански сержанти и кадети.

Останалите на борда били занаятчи: главен дърводелец и дърводелец, ковачи, бъчвар, платнар, въжари, които се занимавали с плетене, осукване и насмоляване на въжетата, такелажен майстор, калъпчия, помпиер и столар. Ремонтът на вятърните двигатели се нуждаел от занаятчи, предтечи на корабните техници.

Към постоянните работи по воденето на кораба, спадали управляването на щурвала и измерването на скоростта, като не смятаме определянето на местоположението и курса, за които имал грижа капитанът или навигаторът. Скоростта измервали най-често под ръководството на квартирмайстера, опитен моряк, който при нужда замествал и кормчията или мерел дълбочината. С помощта на лаг, измервали скоростта всеки час и я нанасяли в книга, която имала графи и за други бележки.

Тези записвания служели за установяване средната дневна и седмична скорост на кораба. И понеже единицата мярка — един възел — отговаряла на морска миля, ползвали ги и като данни за пресмятане на цялото разстояние, изминато до този момент от началото на плаването.

Измерването с лага траело 14 секунди. За толкова време пясъкът в един специален пясъчен часовник изтичал от горното стъкло в долното. Държал го най-често някой юнга. За същото време квартирмайстерът, изпускал през ръцете си въжето на лага, по което имало възли, а на края му във водата бил привързан плавник. Хвърляли го далеч встрани, за да не се движи дъската напред наедно с кораба. При сигнала „Стой!“, щом изтече пясъкът от часовника, спирали въжето и броели преминалите през ръката възли. Те отговаряли на морските мили, които корабът изминавал за един час.

Обслужването на щурвала в ранните презокеански платноходи било по-трудно, отколкото можем да си го представим днес. На една фрегата от XVII столетие, описания от Хайнрих Винтер „Герб на Хамбург“, румпелът^[21] бил дълъг седем метра и се движил с една количка на междинната палуба. Обслужвал се чрез вертикална щанга, която стърчала над горната палуба. При манипулацията с него се леела горчива пот, защото той далеч превишавал силите на един човек — нали в края на седемметровия румпел бил закрепен рулят!

С това тромаво кормилно съоръжение се обяснява и големият брой кормчии на корабите от старите времена. За движението на кормилата със скрипци били нужни десетина мъже. Когато се появили по-сетне кръглите кормила — първото от този род се намирало на една холандска флойта^[22] — те били големи колкото едно средно воденично колело, така че и тук при промяна на курса се изисквали повече хора.

Кормчиите от онова време били на борда по-могъщи от капитана. Несъмнено те рядко хващали спиците на щурвала, а давали само указания. Най-хубавия и внушителен паметник на тази моряшка професия издигнал Херман Мелвил със своя вечно пийнал морски герой Джърмин. „Никой не е бивал по-подходящ за професията си от Джон Джърмин, що се отнася до кураж, моряшка опитност и естествена способност да държи юздите на кресливата паплач. Той бе идеалният портрет на онези дребни и набити мъже, които са много кадърни“ — се казва в „Ому“.

Този почтен моряк с къдриците си посивели коси и набръчкано като стара гравюра лице, от което стърчал малко накриво „галионът“, едното око гневно и кривогледо и няколко зъби издадени напред като у глиган, зад суровата си обвивка криел едно добро сърце. Но когато си пийнел, той се превръщал в побойник и повалял с юмука си всеки, който не му се подчинявал. С няколко скока се втурвал сред хората и ги угощавал с удари и ритници. Този енергичен маниер да придава на своите заповеди съответен акцент някак си импонирал на матросите и те с охота изпълнявали исканото — както казахме, не от страх, а защото им харесвало да ги пердашат със запретнати ръкави. Друг, по-сериозен кормчия не би могъл така да дресираща тази грубовата, недисциплинирана сбирщина.

От многото чинове в старите океански платноходи боцманът се е запазил и до днес. Сега той впрочем има най-ниския ранг между

началниците на борда. Но спадал към малцината мъже, които познавали кораба основно и рядко имали нужда от съвет.

По времето, когато вместо „Да си строшиш врата!“ проклинали „Да си строшиш мачтите!“, сигурно по принуда корабният дърводелец се числял към най-важните хора. Нали само няколко сантиметра изгнили талпи дележали екипажа от мократа смърт. С един способен дърводелец на борда, при това най-често и с помощник те можели да спят по-спокойно. „Чипът“^[23] имал винаги да върши по нещо. Днес да изтегли няколко нови дъски на носа, утре да рендоса нова стенга за гротмачтата. А покрай другото снабдявал с подпалки камбуза или дялал нов дървен крак за корабния лекар. Хората го наричали накъсо „Треската“.

Всеки „чип“ — слагали му още и прякора „тезгях“ — трябвало да плава четири години като матрос, преди да го приемат да изучава корабната дърводелска наука. И тя траяла три години. Често той се радвал на доверието на капитана и то не само заради изкусните дреболии, които понякога правел за него. На по-големите кораби той бил освободен от вахтена служба. Там бил от малцината, които можели да си отспят. Но без съмнение трябвало сегиз-тогиз да стои на щурвала.

Неотменни бордови занаятчий били още платнарите, наричани от екипажа „дърпачи на конци“ или „шивачи на торби“. Последният прякор бил свързан с работата на платнаря да зашива в корабно платно умрелите, която той вършел по съвместителство. Та той бил значи нещо като гробар. Избягвали да се срещат с него и по други още причини: постоянното боравене с игла, шило и конци се отразявало на тия хора по същия начин, както на готвача вечното дрънкане на тенджерите и тиганите. А освен това „sailsmen“^[24] се славели като хора с дълъг език. Но всъщност те обикновено били от най-кротките и разсъдливи елементи на борда. Работата им била тъй високо ценена, че и тях освобождавали от вахтена служба. В „Хайн Годенвинд“ Горх Фок спасил честта на тези мъже, които морската литература описва най-често едностранчиво.

Морякът бил зависим от платнаря не само заради „последната си риза“, но преди всичко заради работното облекло — останки от корабни платна. А „невестите на морето“ били още по-задължени на тези хора, които им поставяли нови конопени криле, когато след дните на буря те висели раздрипени от реите. Без платнаря никой не можел да преправи

долния ъгъл от шкота на горен ъгъл на гафела или пък да приспособи крайната обшивка на платното за яка — края на голямото платно, вързано в основата на мачтата.

А бръснарите били най-излишните същества по ветроходите. Та нали още от край време бръсненето на борда се считало за неприлично. Брадата на морския вълк на далечно плаване била същото нещо, както „амин“ за молитвата. Контета с окълцани глави имало само на „ураджийските гърнета“ от военната флота, гдето им стрижели косите по войнишки терк. Дисциплината там би отишла навярно по дяволите, ако всеки би си позволил да се докарва с индивидуална фризура или собствен модел брада.

В бордовия списък на личния състав водели бръснарите като младши или старши матроси и като такива те трябвало да участвуват във вахтената служба и в бойните упражнения. С бръснача и ножицата те се занимавали през свободното си време. Сред големите екипажи те винаги изоставали от темпото, с което растели косите и брадите. Но славата на бръснаря да бъде едновременно и лецител му позволявала да израсне по-сетне и до поста бордов хирург.

Велелепието на втората им специалност несъмнено траела, докато на корабите назначат титулярни „резачи на кокали“. Лекарите били винаги важни личности с офицерски ранг, но рядко имали работа, освен на някой линейен кораб, който често се забърквал в сражения. Единствените корабни лекари, които честно си изкарвали хляба, били пиратските. Те винаги били заети.

Ала процентът от болни и умрели на платноходите бил много висок. Още от XVIII и XIX столетие бордовите лекари се отличавали със своеобразни разбирания за професията си. Или болният след тяхното шарлатанско лечение оздравявал и с това доказвал превъзходството на лекарското им изкуство, или не изтрайвал на конските дози и доказвал, че страданието му е било неизцериемо.

Прякорът „резач на кокали“ се основава на прочутата тогава склонност на лекарите от платноходите през XVIII и XIX век да ампутират. Преди операцията привързвали здраво пациента върху широка дъска и го напомнимяли с ром, за да не усеща съвсем остро болките от интервенцията с лъскавия нож. Американските флотски лекари се придържали към ромовата наркоза още няколко десетилетия, след като на сушата отдавна вече употребявали хлороформ.

Съмнителна била лечителската практика и в много други случаи, та мъчно може да се твърди, че корабните лекари от ерата на платноходите са обогатили със славни страници историята на медицината. Високата смъртност на ветроходите не им издала похвално свидетелство за професионалните им способности. Но и оценката за тях била подобаваща. В обявлението на една холандска търговска компания от миналото столетие дори се казва:

„Корабът «Уотър-Спрайт» ще отплава на 18 март за Коломбо. Бързо, сигурно, комфортно. На борда — млекодайна крава и лекар.“

Тук лекарят все още се нареждал след кравата.

Изглежда още от онова време, та и до днес върху корабните лекари пада сянка, при все че те едва ли са я заслужили и самите страдат от нея. Те приличат на документалисти на криминални афери, които нетърпеливо чакат ново престъпление, за да получат материал за следващото продължение.

Понеже презокеанското мореплаване било открито от строго католически страни като Испания и Португалия, не е за чудене, че свещеникът имал тогава сигурно място на борда. През време на откривателските плавания, свързани с големи рискове и всевъзможни изкушения, той утешавал слабите духом и болните. Често изпадналите в черно отчаяние иберийски моряци предпочитали в такива ситуации да им вдъхне смелост и успокоение някой абат, отколкото капитанът, макар че в друго време суровите мъжаги от откривателските кораби призовавали дявола по-често от бога. Не бива да се забравя, че първото пътешествие из неизвестните ширини на Атлантика било преди всичко въпрос на душевен капацитет у участниците.

И толкова по-изненадващо е, че сред моряците скоро се разпространил отявлен антиклерикализъм. Те наричали свещениците „лоцмани към небето“ и били убедени, подобно за жените, че носят нещастие. И не правели разлика дали се числят към екипажа, или се намират на борда само като пътници.

Накрай свещениците се задържали само на военните кораби, гдето редовно всяка неделя служели панихиди. Често се налагало

насила да изтикват матросите на тия спектакли.

В търговските кораби библията заместила свещеника. Измъквали я обаче само при смъртни случаи. Странно е, че „Книгата на книгите“ не липсвала и на пиратските кораби. Всеки флибустиер трябвало с ръка върху библията да се закълне, че ще живее занапред от пистолета и абордажната секира, ще признава пиратските устава. Може би всичко това е накарало хората тъй дълго време да говорят за „християнското мореплаване“, отчасти този термин се употребява и до днес, макар че сега той е само една изразна форма.

В епохата на хайките, които прочесвали пристанищните улици за жертви, сегиз-тогиз попадали на борда и съвсем неподходящи екземпляри. Седмици и месеци опитвали с добро и лошо, докато накрай се откажат да ги направят моряци. Естествено там нямали възможност просто да ги уволнят, както на сушата. Трябвало някак си да ги сместят в бордовата общност. Но понеже те били некадърни и за най-простите работи, изпадали накрая в положението на „момче за всичко“. Помагали ту тук, ту там под ударите на въжето, с подмушкване и ругатни, докато дойдел някой друг и им възложил нова заръка, преди още да са изпълнили предишната. С твърде малко любов се ползували и ония матроси, които не се задържали дълго време на един кораб и офейквали още в първото пристанище. Наричали ги Beachcomber — крайбрежни скитници, хвърчащи риби или Outerbounder^[25]. Те се рекрутирали от поданици на всички нации. Подбудите за техния скитнически живот били нежеланието за работа, необходимост от разнообразие, жажда за приключения или стремлението да опознаят света чрез пътешествия. Имало корабни юнги от Мекленбург, които се връщали пак в родината си вече като стари морски вълци, без да се обадят нито веднъж през всичките тия години. Били като някогашния Одисей, когото дори жена му не могла да познае, когато се завърнал от дългите си странствувания.

Пълна противоположност на бийчкомбърите били домошарите. Тези „стари маяци“ или „тюлени“ не се разделяли никога от първия кораб, на който са постъпили. Така те постепенно ставали довереници на капитана, на което пък останалият екипаж не гледал с добро око.

Не били обичани също „хитрите корабокрушенци“ и капхорнерите, преплавали много пъти най-ветровития кът от седемте морета, и затова се държали арогантно.

Една от най-тежките дружни работи била някога товаренето и изхвърлянето на баласта и товара. Преди малко повече от сто години още нямало докери във всяко пристанище.

Според Восидло при изгребването на баласт или зърно висмарските моряци пеели:

*Чист селянин — знае се, знае —
(и той ще ми става моряк),
родил се е глупав, това е —
(какво ли се мота все тук).
Селяко с краката си криви —
(същински лопати са те)
виж тук маниери красиви
(морякът е стар джентълмен).
При роцокските курви големи,
със бомбени цици — съдба! —
отива морякът, без да му пука,
и вятър го бие в гърба.*

Е, имало и време, когато морячетата нямали много работа на борда. Когато пасатът издувал платната или пък се залостели в прочутото безветрие на „Конския паралел“, най-после матросите имали време веднъж да си отспят. И понеже по курса на юг в кубрика на екипажа било горещо, спящите лягали най-често на открито из сенчестите места на палубата или изпълзявали в платната. Но след няколко дни желанието им за действие се възвръщало. Първо прочитали още веднъж писмата от дома. Сетне се отдавали на игри: пляс, подскачане в чувал, теглене на въже. Когато настроението се повиши, на устна хармоника играели степ. Навярно матроският танц е кръстник на модерните ни днешни танци като туист и прочие.

Ала на много кораби играта на карти била непозволена, защото мнозина проигравали цялата си заплата. Много капитани изхвърляли „дяволските песнопойки“ през борда, щом заловят екипажа на местопрестъплението.

А когато игрите вече не ги привличали, залавяли се да си поправят облеклото или се отдавали на любимите си занимания.

Пословичната сръчност на океанските матроси, която те придобивали при постоянното боравене с въжетата и такелажата — дузини възли трябвало да се овладеят „на сън“ — им била от полза за всевъзможни майстории. Тогава се появявали удивителните кораби в бутилки, и сухоземните плъхове не могли да си представят как влизали те през тясното гърло на шишето.

В сръчните ръце на моряците парчета от въже се превръщали в килимчета пред легло и рогозки. Някои матроси достигали и до удивително майсторство в резбата. Особена, почти детска слабост имали те към рисуването. От него не останал запазен чист моряшки сандък. Предпочитаните сюжети били флагове, котви и сърца. С ликуване посрещали позволенията на скипъра^[26] да нашарят и кораба.

Заниманията за отмора и пропъждане на скуката свършвали, когато корабът напуснел зоната на безветрието или на пасата или пък се борел с буря. И всеки капитан на дълго плаване се примирявал по-лесно с неизбежното лентяйство на екипажа, щом седмици наред корабът лежи на попътен вятър и има висока средна скорост. Той мразел бавното плаване в зигзаг срещу вятъра. Когато плавали бавно, капитанът закачал хората си: „Вие май не сте платили на курвите при последното слизване на суша!“

Екипажът пък предпочитал бавното плаване пред бързото: „Повече дни, повече пари!“ За всичко на борда имало поговорки, също и когато при homeward bound^[27] на благоприятен вятър корабът се понасял като вихър. На германските платноходи казвали тогава: „Сега дърпат хамбургските курви!“

Най-хубавите часове на борда били прохладните нощи в тропически води. Тогаз мъжете пеели, насядали по ръба на товарния люк, а над тях била величествената катедрала на платната, издути от лекия бриз, и Южният кръст. Тогаз забравяли за миг суровия труд. Отеквали песни, в които се възпявала любовта и прелестта на далечни брегове.

[1] Стенга (англ.) — първата горна греда (наставка) на корабна мачта, когато тя е висока и има няколко части. — Б.пр. ↑

[2] Roaring forty (англ.). — област в Атлантическия океан между 40 и 50 паралел, гдето много често има бури. — Б.пр. ↑

- [3] Топенант — въже от такелажа, което поддържа нока, гика и др. в необходимото положение. — Б.пр. ↑
- [4] Брас (англ.) — въже за хоризонтално движение на реите. — Б.пр. ↑
- [5] Фал (англ.) — тънко въже, с което се издига корабно платно, знаме, сигнален флаг. — Б.пр. ↑
- [6] Гардинг (англ.) — вид корабно въже. — Б.пр. ↑
- [7] Гайтау (нем.) — въже за поръбване на корабни ветрила. — Б.пр. ↑
- [8] Шкот (хол.) — въже за направление на платната спрямо вятъра. — Б.пр. ↑
- [9] Гринхорн (англ.) — новак. — Б.пр. ↑
- [10] Гротмачта — втората от носа, обикновено най-високата на дву- и тримачтовите кораби. — Б.пр. ↑
- [11] Фокмачта — първата мачта от носа. — Б.пр. ↑
- [12] Щаг — въже от такелажа, поддържащо в диаметралната плоскост мачтите отпред. — Б.пр. ↑
- [13] Tierra (исп.) — земя. — Б.пр. ↑
- [14] Бизанмачта — кърмовата, последната мачта на корабите с три и повече мачти. — Б.пр. ↑
- [15] Топ — горен край на мачтите. — Б.пр. ↑
- [16] That will do (англ.) — всеки да върши каквото си иска. — Б.пр. ↑
- [17] Klar-Schiff! (нем.) — Корабът е готов! (за отплаване, за бой, за потопяване — ако е подводница). — Б.пр. ↑
- [18] АВ, обичайно съкращение от Able bodied (англ.) — старши матрос. — Б.пр. ↑
- [19] Konstabler (англ.) — полицай. — Б.пр. ↑
- [20] Профос — военен съдия. — Б.пр. ↑
- [21] Румпел (хол.) — лост за преместване на руля. — Б.пр. ↑
- [22] Флойта (нем.) — вид платноход. — Б.пр. ↑
- [23] Chip (англ.) — тресчица. — Б.пр. ↑
- [24] Sailsmen (англ.) — платнар. — Б.пр. ↑
- [25] Outerbounder — чужда помощ (англ.). — Б.пр. ↑
- [26] Скипър (англ.) — капитан на кораб. — Б.пр. ↑
- [27] Homeward bound (англ.) — завръщане у дома. — Б.пр. ↑

КАТО ЖАЛКА ОСТАНКА ЛЕЖИ ТУК ТОМ БАУЛИНГ

*Кемптаунските дами пеят тази
песен —*

и-а худа-а, и-а худа-а.

*Надбягването в Кемптаун е
въпрос нелесен*

и-а худа-а, и-а худа-а.

*Ей тъй, додето по алеята си
тичах —*

и-а худа-а, и-а худа-а,

късмет извадих и видях момиче

и-а худа-а, и-а худа-а.

*Загледах я в очите със очи
въодушевени,*

и-а худа-а, и-а худа-а,

*в косата спусната и в устните
червени,*

и-а худа-а, и-а худа-а.

*В Калифорния отиваме,
момчета,*

и-а худа-а, и-а худа-а,

*и ще се върнем с злато на
кюлчета*

и-а худа-а, и-а худа-а.

Моряшка

песен на

клиперите от

времето на

калифорнийски
те златотърсачи

ПЕСНИТЕ НА МАТРОСИТЕ В РИТЪМА НА ТРУДА — БЯХА ИЗПЯТИ МРЪСОТИИ И ПРОКЛЯТИЯ



Всички неуседнали имали и имат свои песни, в чийто текст и мелодика ние намираме най-първичното, предназначено някога за човешки уши. Тези песни изразяват душевните вълнения на опиянените от ширините скитници. От техния ритъм звучи прашене на пламтящи лагерни огънове, тропот на конски копита, плясъкът на дъжда и шумът

на вятъра и вълните. В техните строфи еhti приключението на пътешествията.

Скитническите песни са фолклор в най-добрия смисъл на думата. Анонимни таланти са били изворите, от които те избликвали.

Има кервански, каубойски, цигански, казашки и вагантски песни^[1] с неповторима хубост. Но най-древни са песните на мъжете от морето. Песните на гребците и на моряците от ветроходите със своеобразната си ритмика често ни връщат назад с хилядолетия. Тия професии са съществували в ония времена, когато още нямало опитомено ездитно животно, нито колело и кола. Плаващото дърво, тикано напред от силата на течението, човешките мускули или вятъра, за пръв път създадо у човека усещането, че пътува, сиреч преодолява пространството, без да върви. И това пътуване било съпроводено с опасност.

Ала песните на морето се отличават от другите не само по дълбоката си древност, а и с това, че те, подобно на жътварските, грънчарските, мелничарските, тепавичарските и гайтанджийските песни, възникнали от потребността да се облекчава трудът. Пеенето се оказало сила, която въдворява ред и създава подтик за дружна работа.

Покорителите на пространства, които преброждали далнините на животинския гръб или в кола, теглена от животни, трябвало само да държат юздата и не извършвали никакъв друг труд. Весларите в пирогите и гребците на галерите напротив — движили се напред само ако непрекъснато напругат мускулите и сухожилията си. При това те трябвало да съгласуват своите удари ритмично, за да не си пречат. Бил нужен и подаващ такта сигнал. Имало ли е по-подходящо от човешкия глас, който при тежък физически труд и без това съпровожда миговете на най-върховното напрежение с някакъв сподавен вик или възглас?

Такта подавал прадревният запеващ, появил се в народните песни на различни нации и в shanties^[2]. Неговата изпята команда се повтаряла от хора на работниците. Отначало хорът ги пеел със същите звуци. Те били само по-протяжни според траенето на работния ход и в по-нисък тон.

Затуй старинните песни на гребците и по ветроходите са на първо място ритъм, а мелодията им е второстепенна и това понякога им придава монотонен характер. Тази монотонност владеела първоначално и в полинезийските песни. Първите европейски мореплаватели по

Южното море съобщавали, че припевите на островитяните в кануто се състояли от звуци на весла, диви крясъци и от движения на тялото, които напомняли гребане, изчерпване на вода и издигане на мачта. Напротив, хубавата полифонична мелодика на песните от Южните морета е продукт от превращения на църковни хорали, които островитяните научили от мисионерите.

Може да се каже, че пеенето създал трудът, и много музикални инструменти са били първоначално ударни или духови за подаване на работния такт, на команди и сигнали, като се почне от барабана и гонга и се стигне до свирката, флейтата, рога и големите морски раковини, в които духали.

Не само мелодията, а и текстът на моряшките напеви бил отначало маловажен. Ритмиката и периодиката, вложени у човека от природата (да помислим само за ударите на сърцето, нашия вътрешен часовник), били всичко. Те сами извършвали чудото: да разпалят като наркотик група от гребци или други работещи в еднакъв такт, да слоят в едно хармонично цяло отделните им движения, да умножат единичните сили в една исполинска мощ и да предизвикат при това възторжено чувство на радост.

Тъй наречените „tukiwakas“, лодкарските напеви на маорите, показват колко без значение бил текстът на песните. Те се състоят почти само от императиви, например:

*Сега теглете (tena toia),
сега натиснете (tena pehia),
сега дръжте такта (tena tukia),
сега потопете (tena tiaia),
сега задръжте (tena kia mau),
сега дръжте здраво (tena kia u),
удар, удар натам (hoe, hoe atu),
напред, напред натам (runga, runga, atu),
към Вайпа натам (waipa atu),
сега теглете (tena toia)...*

Докато tukiwakas били изпявани изключително от един или двама запевачи и подавачи на такта, в тъй наричаните hakas участвувал целият

хор на гребците. Макар и тия припеви да били силно ритмизирани, те имали текст с богата изразна сила, както ни показва следният пример на една *hakas*:

*Отивай, дърво!
В Манелу отново
ще хапнем месо!
Да плиска морето.
Натискайте силно,
та утре да сложим
в корема месо.*

Песни с богатство на текста като припевите на китайските джонки служели не само да поддържат равномерен такт, когато при безветрие джонката се движела с весла. Тук и текстът сграбчвал душите на гребците и ги съживявал за по-бързо действие. В една от тия песни се говори за баща, който бил дълги години в чужбина и когато се завърнал побелял у дома, порасналият му син не го познал.

Корабните песни постепенно се усъвършенствували. Сръбската баркарола „Писомбо“ звучи така:

*Хванете здраво веслата в ръка,
сръчно гребете, гребете така!
В бялата пяна ги спускайте с мощ
и във Рагуза ще бъдем таз ноц!
Писомбо, Писомбо!
Корабът хубав натам да лети!
Аз съм моряк, стопроцентов почти,
но за карака не съм, боже мой,
трябват ѝ дни да направи завой.
Писомбо, Писомбо!*

Развивала се и мелодиката, макар че строежът ѝ оставал прост. Баркаролите, които пеели венецианските гондолиери при тласкането с пръта, се отличавали с нежната си, меланхолична мелодия в мол. Макар

и композирани семпло, нерядко в тези песни не липсвал страстен акцент, както „Un pescator dell’onda“ една от най-старите баркароли. Менделсон, Лист, Обер и Офенбах използвали в творчеството си мотиви от такива баркароли.

Безсмъртни станаха руските корабни песни като „Прекрасни Байкал, свещено море“ и „Ей ухнем“, особено последната чрез Шаляпин. Двете мелодии се отличават със запяване и хор. Песента за Байкал пеели сибирските заточеници, които бягали през това най-дълбоко вътрешно море на земята, а „Ей ухнем“ е класическата песен на волжските бурлаки, които теглели с въжета нагоре по Волга тежките кораби с пшеница. Както от текста, тъй и от мелодията тук се разпознава по своя строеж трудовата песен:

*Ей ухнем, ей ухнем,
още веднаж, още веднаж!
Да се отвием сега от брезата,
да се отвием сега от къдрите.
Ай да-да! Ай да!
Хайде вече да се отвием
ай да-да! Ай да! —
от къдрите!*

Има и немски песни на хората, които теглели корабите по Елба:

*Хайа, хебай, хайа, хебай!
Хайа, хебай, хебай, хайа!
Селянино, кучето вържи,
юх, юх, юх,
да не би да ме ухапе,
юх, юх, юх!
Ръфне ли ме то, ще се оплача,
юх, юх, юх!
Ще ти струва сумата пари,
юх, юх, юх!*

Защо тъй просто построени песни имат такова благозвучие? Тайната им се крие в променливата игра между запеващ и хор, в качеството и тембъра на гласовете и музикалността на певците. Удивително е, че тия предпоставки съвсем не са присъщи само на професионалните хорове. Случи се веднаж да послушам украинци, които никога дотогава не бяха пели заедно и се намираха в особено настроение. Те пееха в съзвучие една стара народна песен. Настъпваше буря. Вятърът гонеше по небето тъмни облаци, пронизвани сегиз-тогиз от мълнии. И хубав мъжки тенор прекъсна мълчанието. Едва бе пял няколко секунди и внезапно другите подеха нишката на печалната мелодия с полифонична мощ на гласовете, която бучеше като орган. Всички гласове там, сопрани, баритони, тенори или бас се сливаха в благозвучие с неповторимо очарование.

Тъй трябва да е било и с лодкарските и корабни песни, когато се съберат истински певци. Въпреки своята простота тия напеви ставали наслада за ухото. То важи особено за shanties по ветроходите, които с началото на презокеанското мореплаване заменили в Европа песните на гребците.

Shanty е следователно чедо на прогреса в корабостроенето и в техниката на плаването с платна през XVI и XVII столетие. За възкресението на тези морски напеви било особено решаващо XVII столетие. Тогава бил изнамерен брашпилът, с който спускали котвената верига и дебелия въжет или вдигали на борда тежките товари.

Това бил рожденият час на шпил-shanty, наричана още капстейн. Както издава нейното име, пеели я моряците от океанските ветроходи, когато въртели скърцащия бордов рудан. Той имал отвесно стояща ос и вал. В главата на шпила, върху която се навивала тежката котвена верига или дебелия въжет, като спици на колело били поставени лостовете. В тях обикаляли в кръг десетина мъже и тикали пред себе си лостовете. Шпилът се въртял с върховно напрежение и било нужно да се налегне едновременно при всеки тласък. За това имала грижата шпил-shanty, съставена в особен ритъм, която подобно на древните весларски песни имала запяване и хорова част.

Брашпилът бил въртян не като панаирджийска люлка, а на тласъци. Мъжете натискали спиците винаги на повдигнатите, акцентирани места от мелодията и текста, а на неударените си поемали дъх и се засилвали за следния тласък. Тъкмо по своята своеобразна

ритмика може леко да се различи капстейна от такелажната shanty, наричана още фал или хялиърд.

В началото на тази глава ние предадохме в нейния оригинален текст една от най-много петите някога шпил-shanties „Blow, boys, blow for Californio...“^[3] Тя се появила през първата половина на предишното столетие на борда на капхорнерите, където от всички страни на света се отправяли за Сакраменто в Калифорния буйните, разтърсвани от златната треска момци. Там се намирали прочутите станове на златотърсачи, където царувало необуздало юмручното право.

Camptown-Ladies, за които става дума в първата строфа на песента, били от онзи сорт жени, с които ние вече се запознахме в карибските пиратски центрове. Обикновено те се появявали винаги там, гдето за злато и наслади лекомислени мъже поставяли като залог в играта своя живот. С името „the Camptown race“^[4] назовавали златотърсачите. Сред тях имало обичай да устройват в неделя бягане на пет мили. Следващите строфи развиват обичайния моряшки мотив: пристанищното гъмжило на кея с неизбежното pretty girl^[5] с кафявите коси, сините очи и сладките устни.

На плаващите по маршрута през нос Хорн клипери по времето на калифорнийската треска за злато ревяли още и песента „The hog-eye-man“ — „Мъжът със свинските очички“, която имала неизброими строфи. Рингелнатц, който в младостта си плавал по море, я нарича в матроския си дневник „The ox-eyed-man“^[6].

Навярно тази песен е станала популярна сред моряците заради това, че нейният текст гъмжи от безсрамни цинизми. Първата строфа, която е и най-безобидната, гласи:

*О, сними ме, моя лодке бедна,
Джейн да видя, Джейн да погледна!
Негърът от гарата, със свинските очици,
лодката изваждаше, със свинските очици.
И щастлива тя до негъра си седна.*

В останалите строфи се говори за едно момиче, което лющи в градината грах и чиито златни коси се спущат до коленете. След кратък

флирт през оградата в предпоследната строфа то е вече в стаята и седи на коляното на мъжа със свинските очички и тъй нататък.

Платноходите преди XVII столетие нямали рудан за котвата. Нейното вдигане без шпил било още по-мъчително и с него се залавял почти целият екипаж. Тактът „хау-у-рук!“ не бил същият както при обслужването на рудана, който не се тегли, а тласка. И тогава пеели капстейни, но те имали ритъма на shanties при теглене на платната и въжетата.

Около 1550 година един шотландец имал похвално хрумване. Той записал всички познати нему моряшки песни. И понеже те не стигнали, за да запълнят двете корици на една книга, той прибавил към тях текстове от народни песни и политически съвети. Между другото, в това книжле, издадено още веднаж в Лондон през 1872 година, е поместена и една от най-старите песни за вдигане на котва. Текстът ѝ, запазен там в старинен английски, гласи:

*Вейра, вейра, момци благородни!
Ето, виждам я, нурбоса!
Поздравявайте я всички,
докато при нас пристигне!*

В нея става дума за котвата, която мъжете трябва да вдигат. За ободряване на теглачите запевачът лъже: „Ето, виждам я!“ И за да му повярват, добавя норманския израз за подсилване „pourobossa!“. Всеки трябва още веднаж да се напъне, за да издърпат горе малкото парче въже с котвата.

Испанските и португалските shanties изпаднали в забрава след загубата на иберийското морско господство в полза на холандци и англичани. Английските се пеят и до днес, макар че отдавна електрически лебедки спускат и вдигат котвата и наедно с дървените мачти, със стенгите и спрея от океанските кораби изчезнали и конопът, платната, въжетата и такелажът.

Тяхната популярност извън времето се дължи на това, че англосаксонските моряшки напеви са по-енергични и по-мъжествени по текст и мелодия от другите. Португалските И испански бордови припеви били по своята същина само благочестиви литургии,

пригодени към ритмичните изисквания на съответната палубна работа. Както изобщо иберийските кораби с религиозното усърдие на борда, с всекидневни панихиди и дружни молитви, редовните изповеди, с изповедници и свещеници наподобявали повече плаващи черкви, отколкото превозни средства.

Втората голяма група shanties, хялиърди или фали, се пеела навярно откак съществувало мореплаване с платна, макар и да не бива да ги дирим чак в Омировата „Одисея“. Най-старият ни познат хялиърд е шотландски от XV или XVI столетие. А той е твърде пикантен. Произхожда от същото предание, както и котвената shanty „Pourbossa“. Ето преводът на Карл Бюхер:

*„Вдигайте всички! Форса! Вау! Поемайте въздух!
По-силно! Млада кръв! По-смело! Тежи ви задникът!
Хай-й-й-рук! Ето, ето, тук, тук! Жълти коси, голи
бедрa!
Хайде-е всички!
Обесници жалки! Големи и малки,
всичките вътре!
Вдигайте! Връзвайте шкотите!“*

Когато от XVII столетие такелажът на корабите значително се подобрил — тогава се появил тримачтовият платноход — съществено се преустроили и флотите, започнала класическата ера на shanty. Наистина в нейния характер на трудова песен не се променило нищо. Но сега изникнали много нови. Запевачът се наричал сега шънтимен. Той често импровизирал текстовете. Използвал за това времето, когато се намесвал хорът. Ако не му хрумвало нищо особено, в следната солова партия той вплитал някой цинизъм от моряшкия живот, историческо възпоминание, част от някоя балада или пък само няколко псувни.

Той никога не се изчерпвал духовно и когато веднаж журналист от „Ивнинг пост“ запитал един морски вълк какво е shanty, оня бил напълно прав, когато отговорил: „Shanty са десетмина мъже на въжетата.“

Противно на повечето други, в песента „Rolling home across the sea“^[7] преобладава сантименталното начало, станало почти предтеча на „моряшките песни“ от наши дни, съчинени от сухоземни плъхове. В една от многобройните ѝ строфи се казва: „Много хиляди мили след нас, много хиляди мили пред нас. Океане стар, носи’ ни насам и натам, люлей ни до онзи бряг, който си спомняме с добро. Събирай смелост, Джек, една приветна усмивка те чака от най-хубавата между хубавиците. Нейните мили очи ще те приветствуват със сърдечно добре дошъл. Ние се люшкаме по морето към дома, към милата стара Англия и към тебе, sweetheart^[8]!“

Заслужава да се възпроизведе тук в оригинал и един особено добре ритмизиран хялиърд:

*Дълго, дълго, дълго преди време,
път-ьом за Охайо!
Дълго, дълго, дълго преди време,
хитър янки слезе на брега,
път-ьом за Охайо...*

При всяка от затворените думи на хоровото пеене дърпали въжетото на брасовете и фаловете.

Тема номер едно на shanties била любовта. Широко като морето било сърцето на моряка.

*Днес морето за мен е живот, звезда — любовта,
а пък курвата малка е моя стремеж към света.
Идва сутрин Лизет, а на обед — Мария,
вечерта Антоанет, през нощта е Софÿя.*

А имало някога и истински влюбени моряци. Как иначе биха се появили shanties като „Песен за Самоа“ или „Рио Гранде“! „Рио Гранде“ възпява сбогуването: „So fare well, my pretty young girl...“^[9] Но още във втората строфа матросът не забравя да каже за раздяла „Гуд бай“ също на Сали и на Сю.

Мъничко печал лъха от песента „Мерили“: „Merily, we roll a long, roll a long, roll a long. Merily, we roll a long o’er the dark blue sea...“^[10] А с думите „Далеч родината ме стига, оченцето на милата ми смига“ започва друга песен от този жанр.

Тема на две shanties са бутилки с ром, уиски и всички други разновидности „огнени водички“, с каквито морякът сладко си намазвал гърлото. Едната песничка, пята много и до днес, започва с многозначителен въпрос: „What shall we do with the drunken sailor early in the morning?“^[11] Противно на този анонимен къркач, други герои на shanties със зачервени носове си имат имена: „Като жалка останка лежи тук Том Баулинг.“ Вероятно е пак той да е героят и на морския роман „Родерих Рандом“ от Смолет, понеже тази shanty е по-стара от романа.

В една немска песен прост матрос се оплаква от своя капитан, защото отпускарал по една чаша ром само на Бъдни вечер. А в друга песен един моряк прави самопризнание „От всички неща на света грогът ми най-много харесва, той е част от душата ми, знай, такъв ще остане до сетния край.“

В слова и мелодия се отдава дължимото и на уискито, както в следния фал:

*О, уиски дайте на мъжа,
о, уиски на Джони,
като куче аз ще мижжа,
о, уиски на Джони.*

Много апотеози има и само за рома — балсам за моряка. И ако се преброят всички shanties, в които се поменава питието от захарна тръст, те лесно ще станат две дузини.

Както вече казахме, англичаните създали най-често петите shanties. Отдават го главно на това, че след битките при Гравелинген и Трафалгар те грабнали морското господство точно по онова време, когато платноходът имал най-голямо значение. Някога испанци, португалци, холандци и французи били също морски сили, но те не обогатили съкровищницата от shanties с неувяхващи песни като „Rolling home“, „He, he up the rises“^[12] или „Blow, boys, blow“^[13].

Френските, американските, холандските и немските моряци от океанските платноходи пеели класическите английски мелодии най-често със собствени текстове. По мелодията на английския капстейн „Blow, boys, blow“ те пеели: „Видях еднаж един хамбургски четиримачтов, ей, ей, худа, ей, ей, худа...“

Или пък просто променяли текста на народни песни, без да изменят мелодията. Така на ветрохода „Шулау“ се появила през миналото столетие следната песен за брашпила: „Комуто бог иска да сподоби с истинско благоволение, праща го три пъти край нос Хорн. Там той се научава да цени неговите чудесии, там вятърът винаги го бие отпред.“

Споменатата вече shanty „Blow, boys, blow“ е навярно построена върху изменена мелодия на църковен псалом. То не бива да ни учудва. Също и странниците-поети и студенти от Средновековието, друга прочута група пътешественици, си служели с църковни мотиви, като леконравно пресъздавали литургичните текстове.

Случвало се и обратното: мелодии от моряшки песни навлизали в песенното съкровище на сухоземните плъхове. Веселият мотив на народната песен „Лоре, Лоре, Лоре, Лоре“ произхожда изключително от рефрена на много известната някога shanty „Погребението на моряка“.

Немските матроси от платноходите използвали често мелодиите на народни песни или на английски shanties, за да критикуват полу- или нескрито условията на борда на корабите, гдето служели. Една такава shanty се нарича „Недоволният моряк“. В първите редове неизвестният стихоплетец се оплаква: капитанът забравил, че някога и той е бил матрос. Виждате ли: и матроси започнали да пишат.

Близко до ума е, че такива песни не предизвиквали възхищение у капитаните. Затова ги пеели, когато останат сами. Очевидно матросите от хамбургския тримачтов кораб „Магелан“ не съблюдавали тая предпазна мярка, когато пеели песента за брашпила „Магелан“. Диалектният долнонемски текст по мелодията на „Rolling home“ остро осъжда положението на борда и би могъл да се счита почти като прикрит призив към бунт. Разбира се, той съдържа и цинизми. Ето само една строфа за мостра.

*Кормчията не ще забравя,
той беше истински юнак.*

*По селски маниер задява
и в задника ти слага крак.
На суша щом се той намира,
ще кажеш пуюк е, звезда.
Когато стъпи на вода,
от страх отново се назира.*

Капитанът привлякъл под отговорност матроса Роберт Хилдебранд като автор и го наказал с вписване в бордовия дневник и с лишаване от заплата за три месеца. Сетне той постъпил на английския барк „Бриз-Айзъл“. През 1888 година се удавил при корабокрушение.

Знаменателно е, че на военните кораби било забранено да се пеят shanties при брашпила и вдигането на платната. Там позволявали само „патриотични“ морски и матроски песни с „безупречен“ текст. Имало достатъчно съчинители, които ги произвеждали масово. В тях се превъзнасяли матроси, изпълняващи винаги своя дълг и загиващи за отечеството, без да се забравят гробът и любовта. Някои от тия доморасли „поети“ тайно получавали от английското адмиралтейство парични помощи и ренти.

Офицерите от военните кораби се страхували не само от текстовете на истинските shanties. Те считали, че пеенето по време на работа е несъвместимо с военната дисциплина. Свирката на боцманите била единствената музика, която те разрешавали.

А пък и свирката била наистина единственият музикален инструмент на борда на платноходите. Само испанците и португалците сегиз-тогиз носели със себе си струнни инструменти. От укулелето на португалските мореплаватели се родила по-късно хавайската китара! Тъй нареченият „треккбюдел“ — корабното пиано — се появил чак на клиперите. Много време преди тях на борда несъмнено имало понякога и оркестри. На парадите от галери във френските средиземноморски пристанища свирели военни капели. А на венецианските кораби рядко липсвал по някой цигулар или тромпетист, който забавлявал капитана на трапезата.

Тъкмо неколцина именити пирати възприели сетне този обичай. Докато в околосветското си плаване Дрейк си позволил един терцет, джентълменът-корсар Робъртс поддържал на борда на своя страшен

„Ройал Ровър“ оркестър от десет души. Той свирел на задната палуба въодушевяващи мотиви сред грохота на оръдията.

Имало времена, когато на борда не говорели, а пеели. От гарвановото гнездо наблюдателят изпявал: „Всичко е наред!“ или „Земя!“. Не вдигали простичко вахтата от сън, а пеели. Това се наричало „изпяване“ или „будене на вахтата“. Както вече споменахме, на старите кастилски каравели пеели: „В името божие, седем мина и осем отмина. Амин!“

Един немски вариант на тая песен за събуждане, който е навярно също тъй стар, гласи:

*От кубрика излизай ти, за бога,
излизай и смени човека.
Изтече вахтата, часът ти идва,
от кубрика излизай ти, за бога.*

Смисълът на тези думи е, че смяната трябва да напусне кубрика. Може би нежният обичай за събуждане с песен, противоположно на приспивната песен за малките деца, е произлязъл от това, че току-що разбуденият матрос бил всичко друго, но не и благодушен ангел. Нали поради прекомерните изисквания и мизерния сън на океанските ветроходи мъжете били постоянно изнервени.

Песните за разбуждане имали кратки текстове, но почти винаги хубави мелодии. Същото се отнася и за стария шведски призив за ставане „Гамал пурвиза“, който звучи така:

*Нека да става човека от вахтата, нека.
Нека да става и щурвала хване в ръка.
Нека да става тоз, който от бака се взира
за кораби идващи или пък за насрещна земя.
Ставайте, ставайте, ставайте всички!*

На британските ветроходи имало още една мелодия, която свиквала матросите за дневната дажба грог. Или я пеел „кокът“, или я

свирели на флейта. На по-малко музикалните кораби съобщавали тези часове просто с вик или с удари на корабната камбана.

Ала песните на свадливите хористи не се ограничавали само за определени работи и цели като събуждане на вахтата и така нататък. Морякът пеел и когато имал настроение — също като всеки друг човек. Никой не е наблюдавал и възпроизвел предварителната фаза на едно такова пеене от свободни импровизации по-добре от Ото Бартнинг, който участвувал в едно плаване около нос Хорн и написал хубава книга за него. В нея се казва: „Те сърбаха от горещите чаши, сетне едва си поемаха дъх... и започваха да ръмжат, после да тананикат и накрай да пеят... Подпрените ръце се клатеха, а главите се люлееха насам и натам.“

Макар че моряшките песни звучали чудно хубаво, когато ги пеели добре, те не рядко пропадали в ежедневието на бордовата суетня от прегракналите гърла на суровите матроси от шпила и от соленоводните им басове. Изключително зле ги изпълнявали небръснатите мъжаги от иберийските каравели и галеони. В описанието на един техен съвременник се казва:

„И ето започва *Salve Regina*^[14]. И ние пеехме всички... И понеже моряците обичат разнообразието и тъй както делят четирите вятъра на тридесет и две, също тъй разделят осемте тонове в музиката на тридесет и два други и все различни тонове — и всички те звучат тъй дисхармонично и фалшиво, та можеш да си помислиш, че нашето пение на молитвите и литаниите е същи ураган от тонове.“

В края на това съобщение става реч вече за „някакъв оглушителен лай“.

Наедно с ръчно обслужваните рудани и помпи заглъхнали и старите моряшки напеви. Там, гдето нямало вече въжета за смолене и за теглене, нямало и нужда от песните хаулинг. Несъмнено те само престанали да бъдат песни на труда. Всяко поколение матроси пази като очите си най-хубавите от суровите песни, по чийто такт някога дори кокът режел лука и платнарят теглел конца през платното. И

понеже на борда едва ли се удавал вече случай да се пее в хор, пристанищните улички и моряшките кръчми ехтели от звуците на shanties, когато заплатата дрънкала в джоба на матросите.

Но имало и други поводи да се съхранят старите напеви на брашпила и хялиърда. Тегтмайер, който издал малък сборник от shanties, съобщава за една отрадната инициатива на килските лоцмани. Когато през една сурова зима след Първата световна война замръзнал каналът между Северно и Балтийско море, в една малка странноприемница до шлюза Холтенау на чаша грог те основали певческото дружество „Морска лястовица“. Чрез редовни репетиции хорове от този род довели изпълнението на shanties до съвършенство, каквото едва ли би могло да се стигне по време на работа в платноходите.

Също тъй самобитен и оригинален като песните бил езикът на вечно пътуващите пролетарии. Той е своеобразно огледало за неизчерпаемата природна интелигентност и удивителната фантазия на мъжете пред мачтата. Те очевидно считали за унижително да си служат с изразните средства на сухоземните плъхове, които презирали.

Забележителни са многото животински имена, с които е изпъстрен моряшкият език. Те нямат нищо общо с понятията, които първоначално означават. Под „змиорка“ морякът разбирал въже, а „кон“ той наричал въжето под реите, на което стъпвали при събирането на платната. „Магарешка глава“ бил двойният пръстен във формата на очила, който е поставен на мачтата и служи за прикрепянето на стенга, удължението на мачтата. На борда нямало прозорци, а „бикови очи“^[15]. Рибаря наричали „трѐска“, а червеите в соленото месо или в сиренето — „слонове“. Готвачът бил „кухненски жребец“, имало „кучешка вахта“, „деветоопашата котка“, тоест камшик, а ракията се казвала „мишеморка“. Животинските названия преобладавали и при характеристиката на времето. В пристъп на вятър около кораба бягали „бели гъски“. При сила на вятъра от пет бала вълните „лаели като кучета“, при осем бала „блъскали като кочове“, а при десет бала „ревели като бикове“.

И предметите за всекидневна употреба имали свои собствени названия. Пък и към членовете на екипажа не се обръщали с техните истински имена, а с прякори. Като постъпи на друг кораб, матросът трябвало скоро да свиква с ново име. Морски вълци, кръстосвали

десетилетия моретата, навярно не си помнели вече рождените имена. А често ги и „забравяли“ заради минали присъди или преследване за измамни женитби, неплатени издръжки, тежки побоища, кражби и прочие.

Прякорите били свързани най-често с особености във външния вид, поведението, облеклото, миналите или сегашни занимания или с някакви случки, в които бил замесен носителят им.

На американския военен платноход „Юнайтд Стейтс“ наричали готвача „Старото кафе“, а оръдейния майстор, който отговарял за буретата с барута — „Вехтия фитил“. Бордовият лекар на „Баунти“ имал два прякора: „Татко Бакхус“, понеже пиел, и „Дървения крак“, понеже накуцвал. На китоловния кораб „Люси Ан“ назовавали дърводелеца и бъчваря „Талаша“ и „Чепа“ или общо „Веселите побратими“, понеже всичко правели заедно и най-често били сръбнали. Между матроските прякори на тоя платноход биели на очи още: Примчицата, Ментарджията Джек, Дългокракия, Сидни-Бен, Флотския Боб, Съомгата, Дългия призрак и Джо Звънеца.

[1] Ваганти — странстващи студенти през Средновековието в Европа. — Б.пр. ↑

[2] Shanty (англ.) — хорова моряшка песен по време на работа. — Б.пр. ↑

[3] Blow, boys, blow for Californio (англ.) — Удар, момчета, удар за Калифорния. — Б.пр. ↑

[4] The Camptown-race (англ.) — рейс за Кемптаун. — Б.пр. ↑

[5] Pretty girl (англ.) — любимо момиче. — Б.пр. ↑

[6] The ox-eyed-man (англ.) — Мъжът с волските очички. — Б.пр.

↑

[7] Rolling home across the sea (англ.) — Плаващ дом в морето. — Б.пр. ↑

[8] Sweetheart (англ.) — любима, възлюблена. — Б.пр. ↑

[9] Прощавай, сбогом, мое мило малко момиче (англ.) — Б.пр. ↑

[10] Мерили, ние отиваме далеч, отиваме далеч, отиваме далеч.

Мерили, ние отиваме далеч през тъмносиньото море (англ.) — Б.пр. ↑

[11] Какво ще правим с тоз пиян моряк тъй рано сутринта? (англ.) — Б.пр. ↑

[12] He, he up the rises (англ.) — Хей, хей, тя изгрява. — Б.пр. ↑

- [13] Blow, boys, blow (англ.) — Удар, момчета, удар. — Б.пр. ↑
- [14] Salve Regina (лат.) — Спаси ни, царице (католическа молитвена песен). — Б.пр. ↑
- [15] Илюминатори. — Б.пр. ↑

ОЙ, БЕДНИ РОЙБЕН РАНЦО

*О, нещастен, беден Ройбен
Ранцо!*

*Ранцо, Ранцо, беден Ранцо!
Ранцо, Ранцо, лош моряко,
дето плаваш с кораб китоловен
и не можеш ти дълга си
да изпълниш както трябва
и те вързаха с въжето, и те
биха —*

*тридесет и девет удара
жестоки.*

Из Shanty
„Ройбен Ранцо“

**КОГАТО МОРЯШКИТЕ ГЪРБОВЕ БЯХА ОЩЕ
НАШАРЕНИ НАКРЪСТ ОТ КОТКАТА С ДЕВЕТТЕ
ОПАШКИ**



— Внимание! — командува сипаничавият боцман с парадната униформа. Матросите, строени на десния борд в широка дъга, застанаха мирно. Капитанът и офицерите му наблюдаваха от задната

палуба приближаващата се пинаса^[1], идеща от друг военен кораб, закотвен в пристанището на Плимът. Матросите в нея гребяха много бързо по такта на глух барабанен бой.

Сега тя беше само на половин кабелт. В средата ѝ се издигаше малка платформа, върху нея коленичеше окован моряк, а отдясно и отляво стояха часови в червена униформа и с изтеглени саби. От разголения, покрит с червеносини ивици гръб на коленичилиия капеше кръв. Върху бронза на обгорелите мишци се открояваше синьото на татуировките. Загрубялото от ветровете лице бе изкривено от болка.

Пинасата застана надлъж покрай военния кораб, слабо полюшван от раздвижената вода. Това бе сигнал за боцмана да извади от един кожен калъф деветоопашатата котка с червена дръжка, прочутия стар инструмент за наказания в марината. Сетне той слезе по фалрепа^[2] в пинасата и с бича в ръка застана на платформата.

Часовите отстъпиха настрани. И когато отново прозвуча барабанныят бой, по раздрания гръб на окования просвистяха десет удара от бича. Всеки път го пронизваше гърч. При десетия удар от стиснатите му устни се изтръгна стон. Кожата от гърба висеше на парцали по бедрата.

Когато пинасата отмина петия боен кораб, бичуваният потъна несвестен в кръвта си. Придружаващият го лекар даде знак да се прекрати изпълнението на наказанието. Но това означаваше само отлагане за няколко седмици. После трябваше да се добавят ненанесените още удари от наказанието, ако междуременно жертвата не е умряла.

Тази средновековна наказателна процедура, наречена „бичуване през флотата“, била обичайна в повечето военни флоти чак до началото на XIX век.

По-сетне вече не се решавали да провеждат този акт на жестокост в родните или в големите чуждоземни пристанища. Страхували се от обществеността. Характерна за това е една случка, станала на един американски боен кораб на рейда пред Неапол в началото на миналото столетие. През нощта на борда избухнал пожар. Въпреки отчаяните усилия на екипажа да го изгаси, той се разширявал все повече. Според човешкото предвиждане се касаело само до минути, докато експлодира барутната камера. Един матрос предпочел да скочи във водата, за да избегне катастрофата.

Въпреки очакванията пожарът бил пресечен в последния миг и накрая потушен. Матросът пак се покатерил на борда. Видял го един офицер и доложил случая на капитана. Военният съд присъдил: да се бичува през флотата заради страхливост! Ала изпълнението на присъдата се състояло в тогава още незначителното пристанище на Алжир, което ескадрата посетила нарочно за тази цел.

Никъде не биели с бич тъй много, както на ветроходите през XVII, XVIII, а отчасти и през XIX век. След дванадесет удара сменявали боцманите, за да бъде винаги бодра ръката, която държала камшика. Най-строгийт наказателен режим господствувал на корабите от военната флота.

За оправдание на този жесток обичай обяснявали, че необузданите момци от ерата на платноходите, които набирали или насилствено, или от измета на затворите и глухите пристанищни улички на много народи, трябвало да бъдат дресирани само с бич и вериги както някога галерните роби. Уж без такава дисциплина корабите нямало да преплават и сто метра.

Сигурно това обяснение не е съвсем изсмукано от пръстите. Но то не държи сметка за факта, че безчовечното третиране на моряците от техните началници често преливало чашата и тласкало мъжете пред мачтата към крайност. Когато трябвало да избират между бавната смърт от бой и бесилото, те предпочитали един ужасен край наместо ужаси без край. А така можели и да се порадват на удовлетворението да си разчистят преди това сметките със своите мъчители. Тогава се появила в Англия поговорката: „По-добре да ме обесят, нежели да служа във флотата.“

Най-големите матроски бунтове избухнали всъщност по времето, когато на английските военни кораби смъквали кожата от бой.

Бунтът на Ноури през 1797 година, наречен по името на една пясъчна плитчина пред устието на Темза, хвърлил множество ескадри във властта на бунтовниците и за няколко седмици застрашавал цялата британска флота.

Останали пощадени от размириците само ескадрите на Нелсън и Колингууд, онези популярни адмирали, които никога не търпели посегателства над екипажите. Този пример довежда до абсурд твърдението, че варварската строгост на борда била абсолютно необходима.

Ето и няколко параграфа от американското военноморско наказателно право, които били заимствувани главно от английската флота и повече или по-малко се отразили и в наказателните кодекси на другите флоти. Те свидетелствуват за един невероятен драконовски режим: „Всеки член на марината, който страхливо моли за милост, се осъжда на смърт“ (член 4). „Всяко лице във флотата, което заспи на вахта, се наказва със смърт“ (чл. 20).

Член 15 взел безчислени жертви: „На чиновци от флотата е забранено да спорят с лица от други флоти или да ги предизвикват или обиждат с думи, жестове или заплахи под страх на наказание, каквото определи военният съд.“

От двадесет провинения, обявени за наказуеми, тринадесет се наказвали със смърт. Понятно е, че за бунт се предвиждала най-висшата наказателна мярка. Но да се наказва със смърт молбата за милост е връщане назад към варварството.

Прословут бил и член 14. Той широко разкривал врата за офицерски произвол: „Никой обикновен матрос във флотата не може да не се подчини на законната заповед на началник, да го удари, да му противоречи или да се опитва да го стори, или да вдигне оръжие срещу него, докато е на служба. Той се наказва със смърт.“

Навярно този параграф от закона е предизвикал сред матросите израза: „Законът не важи за капитана и офицерите.“ През хилядолетия простият моряк бил безправен и беззащитен. На океанските платноходи той само външно се различавал от робите в галерата. За него нямало избавление дори и тогава, когато военният кораб потъне и той е имал късмет да се добере до близкия бряг. Флотският закон е помислил за всичко. Дори за този случай е измислен параграф:

„Когато екипажът се отдели от своя кораб, понеже последният се е разбил, потънал или разрушил, командната власт, пълномощията и авторитетът, предоставени на офицерите от този кораб, се запазват в пълна сила точно тъй, както ако корабът не е бил разбит, потънал или разрушен“ (член 42).

С тези параграфи морското наказателно право станало за смях. И все пак то е показателно за тираничния дух, който някога властвувал в бойните кораби дори на буржоазни държави. Предварително още матросът трябвало да загуби всяка надежда за изход от своя плаващ затвор, дори и в случай на коработушение: той бил безусловно подхвърлен на една немилостива орис.

Всяка първа неделя от месеца събирали около брашпила всички мъже от екипажа на американските военни кораби, за да не може никой матрос да се оправдава с незнание на наказателните закони на борда. Официалният повод бил преглед на облеклото. Но той бил само претекст за истинската цел на този сбор. Тя се състояла именно в четене на глас пред строения екипаж на наказателните параграфи. А матросите били длъжни да снемат шапките или баретите си.

На борда на военните платноходи рядко минавала седмица, без да строят най-малко веднаж екипажа за изпълнение на наказание. Подобно на лекциите по наказателно право, и това служело да сплашва екипажа. За него имало определен сигнал с камбана или свирка.

Наказанията в английската marina се изпълнявали в единадесет часа сутринта.

Касаело се най-често до бой с деветоопашатата котка. Камшикът на борда имал печална традиция. За пръв път той изсвистял на античните галери. Простият камшик бил изнамерен в новокаменната ера, когато човекът приучвал животни за езда и теглене на товари. И понеже в античното общество робът не бил считан за човек, това средство за дресура било прехвърлено безогледно и върху неговия гръб.

Ала сега за дръжката на бича прикрепили повече ремъци. Това било прочутата котка с девет опашки, един суперкамшик, който предизвиквал действието на девет камшични удара едновременно. А го размахвали на корабите чак до началото на XIX век! В миниатюрна форма той се запазил в къщи още по-дълго, до двадесетте години на нашето столетие като ремък за възпитание на децата.

Каква била процедурата за бичуване на матрос на кораба? Сцена за този театър било мястото до гротмачтата. Там се събирали всички, построени по старшинство. Двама въоръжени довеждали до мачтата нарушителя. Капитанът съобщавал провинението. Обвиняемият получавал възможност да се изкаже по него. Но щом бил изправен до

гротмачтата, едва ли би могъл да разчита на смекчаващи вината му обстоятелства или на помилване.

Заповед „Събличай се!“ пресичала мълчанието. Осъденият разголвал горната част на тялото си. Сетне стъпвал на една здраво закрепена квадратна дървена рамка, която с напречните си дървета приличала на прозоречна решетка и се наричала гретинг. В друго време гретингите служели за закриване на люковете, върху тях дърпали брезент. Връзвали краката на жертвата за две напречни дървета, а прострените над главата ръце вкарвали във въжена примка, която висяла отгоре, и сетне я опъвали.

Това било сигнал за боцмана да зашари с деветоопашатия камшик гърба на матроса. Когато от състрадание езекуторът не замахвал достатъчно яко, капитанът го заплашвал със същото наказание.

Котката с девет опашки оставяла по гърба белези, които жертвата носела цял живот. Десет удара били минималната норма. При двойна порция от кожата най-често избивали капки кръв. Тя се нацепвала при три или четирикратна норма. От шестдесет удара кожата на гърба увисвала на парцали. А имало наказания до сто удара с бича! Ако лекарят не прекъсне езекуцията — от това право се ползвали далеч не всички лекари, — палачите продължавали боя дори и когато вече се виждали ребрата.

На борда нямало милост.

Ала и вън от тези официални побои краят на въжетото често играел в ръцете на подофицерите от военните кораби. По указание на началниците си боцманите и квартирмайстерите винаги носели в обемистите си шапки по един метър кабел, за да им бъде веднага под ръка. При най-нищожния повод възлестият му край заплющявал върху някой матрос било заради мудното търкане на палубата, било заради забранена игра на карти.

Освен боя с камшик имало още дузини други наказания. Капитани, които разбирали отрицателното въздействие на наказанието с бой, си служели с други средства — при явно несправедливи присъди спотаената ненавист срещу офицерите растяла, и дори на палачите било тежко в такива случаи да удрят. Тогава слагали нарушителите в жезла, тоест заповядвали да ги затворят за седмици, оковани във вериги, в тъмни помещения само на хляб и вода или пък ги лишавали от дневната дажба ром.

Ето и друга наказателна команда: „На върха на мачтата!“ Връзвали жертвата около мишниците и около гърдите с въже и я вдигали с него до топа на гротмачтата, гдето тя прекарвала цялата нощ. Понякога я прехвърляли в открита лодка, която корабът влачел отзад. Давали на провинения само един черпак. И само след няколко минути той бил вече мокър до костите.

Особено жестоко било прекарването под кила. За тази цел към всеки край на гротреята, която стърчи през цялата ширина на тримачтовия платноход, прикрепвали по една макара. През макарите пущали възлесто въже, предварително прокарано под корабния кил. Връзвали наказания за въжето и екипажът го дърпал под кила от левия до десния борд и пак го изтеглял горе.

Ако жертвата оживее от първия път, оставяли я да се полюее под реята и да си поеме въздух. После жестоката процедура се повтаряла в обратна посока. Нерядко се случвало въжето да се закачи някъде, тогаз изваждали наказания мъртъв от водата. Други пък се наранявали по обраслия с остроръбести молюски корпус.

Морето и бесилката не изпускат никого, гласи една стара моряшка поговорка.

В английската и американската военна marina през ветроходната ера устройвали бесилото обикновено на фокреята. Смъртната присъда изпълнявали най-често преди изгрев слънце. Щом вече обесеният не издавал признаци на живот, снемали го и го освобождавали от оковите. Сетне го зашивали в собствения му хамак и за тежест му окачали топовни гюлета. Слагали над релинга дъска и плъзгали трупа в морето. Понякога на реите на линейните кораби се люшкали едновременно по десетина души.

Морето мълчи за броя на хората, обесени на нока. И техните имена са забравени. Запазило се е само едно. Били Бъд от едноименния разказ на Мелвил. Младият, невинно осъден матрос бил тъй обичан от другарите си, че бунтът висял на косъм. По-късно един матрос взел калема в изцапаната си от смолата ръка и пресъздал екзекуцията на Били в стихове, които още по времето на Нелсън обиколили корабите на Негово Величество:

*Още утре ще направят те платно от мен
и пред нока ще увисна за украса вледенен,*

както виси обичаята, подарена на Молим.
Няма, братко, няма да ти кажат: нека му простим!
Свършено е и света аз няма да погледна:
там на нока някой раничко ще ме постави.
И на празен ли стомах това се прави?
Ще налее чаша грог матрос — последна —
и ще сложи за трапеза той парче сухар.
Кой ли, кой ли ще ме прати на небето,
кой ли ще ми метне на разсъмване възето —
мой палач и мой другар...
Донълд обеща да бъде до дъската,
да ми стисне той преди смъртта ръката.
Боже, мъртъв ли съм? Тръпнат жили, стави.
Още виждам Тейф, когато се удави.
Бузите му бяха като цветни пъпки.
Мен обаче със хамак ще ме увият,
като лот дълбоко във водата ще ме скрият.
Боже, спи ми се... Дочувам тихи стъпки...
Вахта, пристъпи към мене меко,
откачи железните окови,
търколи ме ти зад борда леко...
Свърши. Спускам се в покои нови...

Херман Мелвил, чийто реализъм послужил за модел и на много нашумелите книги на Травен, написал не само най-хубавото и най-достойното за мъжете от платноходите, той дал и неоченим документален принос към историята на мореплаването от XVIII и XIX столетие. Кой ще го упрекне, че тук и там се е промъкнала и по някоя грешка! В „Генеалогията на военните параграфи“, в „Бялото яке“ той възкресява ранните времена, когато отношенията на борда били по-човечни; според него жестоката практика нахлула в корабите едва при Стюартите. Но тя всъщност е много по-стара. Дори и там, гдето човекът не е бил още унижен от робството в галерите, пак имало брутални наказания. А докато на борда имало камшик с девет опашки, той не си стоял мирно в калъфа. Исторически документи пък доказват колко стари са и други наказания на борда. Ричард Львското сърце въвел например обичая да зашиват в чувал от платно останалия жив от

матроски двубой наедно с мъртвата му жертва и да го потопяват в морето. Тук нямало значение дали той бил виновен или невинен за сбиването. Така че удавянето, като наказание на борда, датира чак от XII столетие!

Не по-малко бруталното прекарване под кила, което се свеждало най-често до същия резултат, се корени в XIII столетие, ако не е още по-старо. То се споменава в един ханзейски декрет, в който между другото се казва: „Да бъде прекаран под кила този, който псува, играе хазарт, злоупотребява с оръжието си или заспи на вахта.“

Има множество причини, загдето по-късно наказателният режим на борда станал по-суров, когато настъпила великата епоха на световното платноходно мореплаване. През дългите морски пътешествия екипажите били подхвърлени на много по-голямо физическо и душевно натоварване, отколкото по-рано. Водата за пиене се разваляла скоро, можели да утоляват жаждата само със спиртни напитки. И алкохолът ги деморализирал бързо.

Но не само по тази причина ножовете лесно излизали от ножниците. Хората излизали на работа полузамаяни, понеже никога не можели истински да си отспят заради окаяните убежища и постоянните вахти. Към това се прибавяли незарастващите драскотини по ръцете, развалените зъби, болестите и непрестанното раздразнение, предизвиквано от всички тия изтезания и от претъпканото тясно помещение. Якоб Васерман го е описал в книгата си за Колумб: „Странно е едно откритие, потвърдено и от повечето полярни експедиции, че дълготрайното общуване между мъже, щом то добие характер на външна принуда, неизбежно води отначало до скрито кълнене и накрай до опустошителен изблик на някаква тайнствена омраза.“

В книгата си „Кораби“ Ван Лун говори за корабната психоза от онова време и я държи отговорна за склонността на матросите към свади и неподчинение. Без строг режим било почти невъзможно да се поддържа дисциплина.

А пък нали и повечето моряци не били дошли доброволно на борда. Те били докарани силом или отвлечени с измама. Обяснимо е, че злобата била постоянно заседнала в костите на тия хора и те копнеели да дезертират при първата сгодна възможност.

Поради драконовските наказания на военните кораби нерядко в пристанищата настъпвала паника пред хайките за лов на матроси. Веднаж при такава една акция между Ярмут и Ноур три хиляди английски моряци от крайбрежните въглищарски гемии избягали, за да се укрият от вербовчиците.

От страх пред масово дезертиране капитаните на бойните кораби предпочитали да спускат котва на рейда, а не в чуждите пристанища. Ако влизането там било неизбежно, забранявали слизането на суша. Ако пък пуснат матросите, след тях гъмжало от шпиони. Те подслушвали разговорите в кръчмите и зорко бдели дали някой не ще поиска самоволно да се махне. За всеки заловен матрос те получавали високи награди.

Цел на всички дезертъори били търговските кораби, гдето обноските били обикновено по-човечни. Без съмнение и тук между капитаните имало диктатори, които лесно прибягвали до пистолета или въжето за бой и набирали своя екипаж с измама или сила. Така мнозина матроси попадали от трън на глог.

[1] Пинаса — голяма въоръжена корабна лодка. — Б.пр. ↑

[2] Фалреп (англ.) — въжена стълба. — Б.пр. ↑

ЖЪЛТА КОСА, ГОЛИ БЕДРА

*Анна-Мари, Анна-Мари!
Когато корабът вече отплава,
косата ти тука остава.
До кога, питам аз, боже мой,
дълъг ли срок ще е той?
Право на запад, хо!*

*Анна-Мари, Анна-Мари, о миа!
Когато плавам за дома,
аз виждам твоята коса —
очи и котва ще ти донеса!
Право у дома, хе!*

*Край нос Хорн когато плавам,
не ще помогне русата коса,
не ще помогне черната коса.
Без твоята коса зелена
как изоставени сме ний,
и как изгубени сме ний.
Смърт,
смърт,
на танц ела!*

Shanty на
капхорнерите

ФУСТИТЕ НОСЯТ НЕЩАСТИЕ НА БОРДА, НО НЕ И КОГАТО СА НА БРЕГА ИЛИ В ПРИСТАНИЩЕТО



Ерос винаги плавал на люлеещите се килове като пътник без билет. Изкушенията, на които морякът бил подложен, се натрупвали опасно през време на далечни пътешествия. Одисей натъпкал ушите на своя екипаж с восък и накарал да вържат самия него за мачтата, за да не

бъдат всички упоени от песента на сирените. Опитният моряк познавал себе си и своите хора!

Нищо не можело да спре моряците, когато след дълго плаване видят сушата и нейните съблазни. На екипажите в откривателските и първите околосветски кораби не би помогнал и восъкът в ушите. Те се нуждаели от превръзка на очите и вериги, които да ги държат далеч от островитянките. Дори Кук напусто искал да предпази полинезийките от венерически болести, свойствени на всеки екипаж от XVIII век, и скоро бил принуден да се откаже от похвалното си намерение. Природата излязла по-силна.

Някой може да запита не е ли било по-добре да вземат на борда жени по примера на циганите-катунари, които чергаруват заедно с жените и децата? Е, и това се случвало. От античността е запазена една камей, на която е изобразена оскъдно облечена хубавица, протегнала се лениво със своя кавалер върху задната палуба на един кораб. Възможно е любовната двойка да изобразява Марк Антоний и Клеопатра. Необикновената жена участвувала в битката при Акциум като командирка на ескадрата. Но по вода тя не се чувствувала добре и побягнала от полесражението. А безумно влюбеният Антоний я последвал. Нейната близост била за него по-важна от изхода на морския бой.

В течение на хилядолетия било изключение за жена да отиде доброволно на борда. Плаването по море било пълно с неудобства и риск. Който пък не искал да се лишава по пътя от компанията на слабия пол, трябвало да си помогне другояче. Също и за това има един документ във форма на фрагмент от старогръцка ваза. Тук виждаме как атлетически сложен мъж дърпа едно момиче, за да го качи на гребен кораб. То е най-старото изображение за грабеж на жена от моряците.

Този занаят се удавал особено добре на финикийците. От всяко морско плаване те донасяли красиви „сувенири“ и ги продавали като робини за ориенталските хареми, след като по пътя добре се забавлявали с тях. Оттогава за много хилядолетия жените спадали към най-търсените артикули в морската търговия. Техните сълзи осололи Средиземното море.

И в по-късни времена се натъкваме сегиз-тогиз на жени на борда. Християнската легенда споменава единадесет хиляди девици, които през V век тръгнали със Света Урсула по море и при нашествието на

хуните в Кьолн имали злополучието да се плакнат там наблизко във водите на Рейн. Те погинали. В тяхна чест Магелан назовал входа за Магелановия проток „Нос на единадесетте хиляди девизи“. Но все още не е изяснено на каква реална основа почива този мит.

Около хиляда години по-късно, както хронистът съобщава, „дами със съмнително реноме“ участвували във второто презморско плаване на Картие до Америка. И дори в строго католическата испанска Армада, потеглила за нападение срещу Англия, на отделен кораб се намирили няколкостотин жени, за да поддържат настроението на морските войници.

След около век и половина се заговорило наново за жени. Години наред Ханна Снел в матроска униформа успяла да служи в Royal Navy^[1], без да я открият. Много удивително е как е съумяла да го стори при теснотията и тогавашните битови условия в линейните кораби, където всичко се вършило открито. Това момиче било навярно от онзи момчешки тип с малки гърди, който и днес в панталон и с къси коси едва ли може да се различи от момчетата. А тогава нямало прегледи преди постъпването в марината. Вземали без проверка всекиго, понеже на платноходите винаги имало криза за персонал. Възможно е тя да е била при това и грозна. Вероятно и на никой матрос не направило впечатление, че Ханна никога не вършела „оная работа“ през релинга. Или си е служила с някакво помощно средство, подобно на „Мама Рос“, която се сражавала инкогнито в редовете на хусарите на Марлбъроу? Тя си поръчала на занаятчия един уринариум, който ѝ позволявал да уринира като мъж. Как иначе би могла да живее сред войниците, без те да я задяват!

И все пак те били изключения. Защото към слабия интерес у жените към корабите се прибавяло и дълбоко вкорененото вярване на матросите, че фустите на борда предизвикват насрещен вятър или безветрие. „Женски фустите на борда носят свада и убийство.“ Тази не е единствената характерна поговорка. Друг грубо откровен израз гласи: „Който не може да пикае през релинга, нека стои вън от борда.“ Въпреки това холандски, а понякога и други капитани на ветроходи имали обичай да вземат на далечно плаване и жените си. Ала то било нещо съвсем друго.

Схващането на тези женомразци може да се тълкува по различен начин. Но мнозинството обяснения, по наше мнение, заобикалят ядката

на въпроса. В основата на това поведение лежи един стар закон на всички странници. Никой кочияш, пощальон или железничар не водел със себе си своята жена, макар пътуването да траело със седмици или повече. Жената не принадлежи към работното място на мъжа. А бордът бил работно място.

Освен това присъствието на жени във военните кораби било несъвместимо с дисциплината, а на търговските, където товарът означавал всичко, за миличката нямало и място. Но ако всички на борда живеели във въздържание, не бивало да прави изключение и капитанът — за да няма завист. Най-непопулярното нещо на борда били капитанските съпруги.

Поверието, че жените носят нещастие, било валидно само на борда. На брега или в пристанището те носели щастие и блаженство. Морякът слагал заплатата си в краката им. Прегръдките му не оставали и без последици. Моряци основали много смесени раси. В никакъв случай мъжете на Колумб не били първите родоначалници на мелези. На тази слава имат право още финикийските мореплаватели. Гдето и да се появят, по европейските или африканските брегове на Средиземно море, те оставяли своите следи.

Не били по-други и викингите. Тия сурови мореплаватели имали слабост към секса на тъмнооки жени от южните страни: испанки, францужойки, италианки. След победите си по чужди брегове мощните исполини се превръщали в кротки като агънца фустопоклонници. И нямало нужда да придумват дълго. Южнячките ги обичали.

Но най-големите расови смешения с посредничеството на кораба се осъществили през епохата на откритията. Средноамериканските индианци считали за богове испанските моряци, слезли от трите каравели на Колумб, и отначало се чувствували почетени, ако те пожелаат техните жени.

Поведението им се променило, когато опознали по-отблизо нашествениците. Едва ли богове можели да притежават такива качества, възбуждащи погнуса, каквито били присъщи на тази европейска измет. И децата на природата намразили „боговете“.

Първото познанство на европейския мъж с екзотичната жена имало неочаквани последици. От тая работа отначало Колумб спечелил. При подготовката на второто си плаване за Америка той не срещнал

никакви трудности да набере екипаж за каравелите. А първото едва не се провалило по тази причина.

За този прелом допринесла сигурно и жаждата за плячка. Ала фантазията на кабалерос била привлечена от един окрилящ магнит: волната като птичка жена от Новия свят. В пристанищните кръчми на Палос завърналите се не скривали своите приключения в презморската страна. А тези приказки не оставяли хладнокръвни дори хидалгос, високомерните млади благородници.

Но срещата между Европа и Америка на тая плоскост имала и друга последица: кавалерската болест от ерата на откритията, която сполетяла първом иберийските моряци и по-сетне цяла Европа. Тя не избирала между матроси и кондотиери, тъй както по-късно разяждала с еднаква ненаситност телата на крале и просяци.

Дълго се считаше за недоказано, че сифилисът има американски произход. Днес това е сигурно. От ония дни на 1493 година, когато лекарят Диас де Изла се покатерил по фалрепа на „Ниня“ и „Пинта“ в Палос, за да цери неколцина моряци, залинели от някаква загадъчна болест — няколко дни след завръщането умрял капитанът на „Пинта“ — та чак до началото на XX век я считаха заслужена казън за греховни наслади. Затова нападатите от тая гнуснава болест често не отивали на лекар, а при изповедник.

Това обстоятелство и катастрофалното състояние на хигиената по онова време съществено допринесли за опустошителното разпространение на новата епидемия в Европа. Още същата година, когато Колумб се завърнал от своето първо откривателско плаване, дошли известия за сифилистични заболявания в Барселона, Париж и дори в Англия, а в Германия от пролетта на 1495 година. Болестта тогава протичала страхотно. Мъже и жени в разцвета на годините си, които дотогава били здрави като камък, бърже отпадали, превръщали се в инвалиди или умирали.

Въпреки този отвратителен факел на Ерос и без оглед на факта, че срещу такъв бич не била израсла още лековита билка, той ни най-малко не възпирал моряците от галантните им привички. С пословичното си лекомислие те още по-горещо и по-безгрижно се втурвали към онова „нещо“, което Томас Роулендсън в своята реалистична картина е назвал „първото занимание след слизането на суша“.

Тежкият труд, лошата, еднообразна храна и мъките през дългото презокеанско плаване ни най-малко не потушавали половия нагон на моряците. Мислите им непрестанно кръжали около „вечно женственото“ — в текстовете на песни през време на работа или в мръсните вицове, които си поднасяли взаимно в жалките коптори на носовата част.

Същите мъже, които след многомесечно плаване се кълнели във всичко свято, че са погълнали последната си порция морска сол в живота, в следното пристанище за няколко часа с вино, жени и песни лекомислено прахосвали горчиво спечелените пари. А когато наркозата от дългите ноци във вертепи и кръчми излети и последното пени е хвъркнало, бонвиваните се превръщали пак в моряци. Разкаяни се връщали те на борда. Тук поне не им искали пари за храна и подслон. А пък принудителната спестовна каса им гарантирала съблазнителната перспектива, че при идното слизане на сушата те пак ще попаднат в най-стария капан на света и една цяла нощ ще могат да пилеят около себе си пари.

Още за първото пътешествие на Кук целият екипаж на капитан Уолис, току-що завърнал се от плаване, постъпил вкупом при великия английски мореплавател. Ето и техният лозунг: „Westward^[2] — хо, към Островите на любовта!“ Като рай на земята им се сторило онова, което те преживели на тия атоли с белите вълни на прибоя и цветното ухание на амброзия.

Нямало друго място по света с тъй добре сложени създания, които били тъй малко срамежливи и посвещавали тъй много ревност в грижите си за тялото — това било на Таити! Виждали ги как се къпят сутрин и вечер. Те винаги ухаели приятно, понеже от кокосово масло и цветове на гардения умеели да си приготвят влудяваща козметика. Да, имало островитянки, които със зъби от акула си бръснели веждите. На всичко отгоре таитянките притежавали чар, какъвто моряците рядко срещали у достъпните за тях жени. Къмърсън, който придружавал Бугенвил в Южното море, изразил възхищението си с думите: „Целият остров е един храм. Всички жени му се отдават като пред олтар... А какви жени, питате ли ме? По хубост те не отстъпват на джорджийките, само че тяхната прелест се подлага на погледа ти напълно разсъблечена.“

Сам капитан Бугенвил кръстил остров Таити заради обитателките му Нова Китера. Според старогръцката митология в Китера излязла на брега родената някога от морската пяна Афродита.

В Англия, напротив, лицемерно набожните джентълмени от правителството били ужасени от тяхното безгрижие в любовта. Когато английското адмиралтейство подбирало комендант на кораба за експедиция в Южното море, не случайно изборът паднал на Джеймс Кук. Този мъж се проявил не само като моряк, но поради благоразумния си и сдържан характер изглеждал неуязвим срещу съблазнителните полинезийки, които няколко години преди това сразили капитан Уолис.

И Кук устоял дори когато се разигравали сцените, записани от самия него в дневника:

„... една от жените на име Ураттуа, по-фината от двете, стъпи на килима, вдигна роклята си до колана и с бавни стъпки, с най-сериозното и най-невинното лице на света три пъти обиколи в кръг... Същото поведение, което по-късно наблюдавах и у друга жена, ме кара да предполагам, че голотата е знак на почит. Свенливост в нашия смисъл е напълно непозната на Таити и на девствеността те не отдават никакво значение... В присъствието на много лица от двата пола едно младо момиче и един млад мъж принасяха жертва на богинята на любовта. Разказвам го с оглед на много разисквания въпрос, дали свенливостта почива на природен инстинкт... При своите събирания те се забавляват с тимородее, един еротичен танц, игран от млади момичета. Думите, които те пеят към този танц, изясняват подробностите по най-откровен начин... Значителен брой от по-знатното население от двата пола се е обединил в особени общества, където жените принадлежат общо на всички мъже.“

Друго описание от Южните морета ни е предадено от един прост матрос, немския ковач Хайнрих Цицерман. Предприемчивият пфалцки жител се отправил за Лондон, за да участва в третото пътешествие на Кук. Прекарал плаването успешно и през 1781 година под мотото

„Комуто сърцето е пълно, нему устата прелива“, той публикувал книга, от която ще вземем следните характерни пасаж:

„Ярки светлини пробягваха по телата на момичетата, които тъкмо начеваха да танцуват. Стройни, гъвкави се движеха телата насам и натам, ръцете се виеха, рееха се нагоре и надолу като в игра с въздуха... Плъзгане, танц и песен едновременно, сякаш виждах вълшебна градина, отдавна омагьосана, и аз съм намерил нейния вход.“

В такъв възхитен унес изпадали винаги моряците, стъпили на този райски бряг. Тъй било не само на Таити, но също и в Хаваите и на другите острови от Южното море. Тук те забравяли суровия морски живот и строгата дисциплина на борда. Тук те искали да останат до края на живота си. Затова нямало никъде толкова много случаи на самоволно напускане на корабите, както из Южното море. Всичко у тях се възправяло срещу мисълта да се върнат от островите на мечтите пак в плаващия затвор. И никак не било случайност, че тъкмо в тези води избухнал бунтът на „Баунти“.

На Нова Зеландия матросите на Кук постоянно се разхождали с червени носове, понеже маорските жени пудрили лицето си с червена охра. А там за поздрав си търкали един другиму носовете. Седемнадесетгодишният Георг Форстер имал щастието да участва заедно със своя баща в едно от околосветските пътешествия на Кук. Една глава от пътния му дневник се занимава с пикантните похождения на матросите. „В Нова Зеландия, пише Форстер, благоволенieto на тези хубавици зависеше не само от тяхната склонност. Първо трябваше да се питат мъжете им като техни пълновластни повелители. Ако някой откупи съгласието им с един голям гвоздей, риза или нещо подобно, жените получаваха свободата да вършат със своите обожатели всичко, което пожелаят, а след това пък и да видят как да изтръгнат още един подарък и за себе си.“

Не можем да окачествим направо като сутеньорство поведението на полинезийските мъже. Та нали понятието за целомъдрие било непознато за островитяните от Южните морета. Към това се прибавяло второстепенното положение на жената в патриархалния бит на

островите. Тя сега била запленена от блясъка на мъжа-мореплавател и боец. А част от гостоприемството бил и обичаят на проституцията, който през различни времена бил свойствен и на други народи. Когато чужденецът не идел като враг, гостоприемството включвало зачитане на всички негови желания.

На ята доплували таитянките до трите кораба на Кук. Така отговорили те на забраната за слизане, наложена на матросите. „А днес те дойдоха в такова необичайно количество, че мнозина от тях, като не можеха да си намерят приятел, се шляеха излишни по горната палуба... Вечер жените обикновено се разделяха на разни групи и танцуваха на предната, средната и задната палуба. Веселието им често стигаше до разюзданост.“

Макар че такова оживление не било официално разрешено на военните кораби от английската флота, и в европейските пристанища фустите на глутници нахлували на борда, за да споделят нощем койките на матросите. Дори на Нелсъновия „Виктори“, когато той стоял на котва, нежният пол бил понякога представян с по 500 екземпляра. През 1782 година в Спитхед потънал праз нощта от експлозия английският линеен кораб „Ройал Джордж“. Между хилядата спящи жертви, завлечени на дъното, имало триста жени! А единични посетителки навярно са проспивали отплаването и така вземали участие и в морски сражения.

Дългокосите гостенки на борда много рядко бивали съпруги или годеници на матросите. Всички останали момичета упражнявали хоризонталната професия и не виждали защо трябва да пострадат, ако на моряците е забранено да слязат на сушата. Офицерите и вахтата се престрували, че нищо не виждат.

Но онова, което в такива безгрижни дни се разигравало в ниските, тесни и многолюдни каюти на екипажа, принудило накрай адмиралите да считат за по-малко зло слизането на брега, дори и с риск да има неколцина дезертъори.

Оттогава и матросите от военната флота не били отстранявани от радостите, на които се наслаждавали винаги колегите им от търговската marina и които намирали своята кулминационна точка в шляенето из пристанищата.

Още докато котвените вериги дрънкали през клюзовете, моряците жадно вдъхвали уханието, което излъчват всички пристанищни улички

в света. То съдържало миризмите, от които те дълго били лишени, и те им обещавали награда за аскетичния живот през дългото плаване. Настроението нараствало до онази връхна точка, която само предвкушването на радостта познава. Пеели и се шегували, чистели и се миели. Никой капитан не дръзвал да погаси това веселие. Офицерите предпочитали да не се показват ненужно на палубата. И макар слизането на сушата да било ограничено на двадесет и четири часа, дисциплината също отивала в отпуск заедно с моряците и разложението в традиционния ред на борда траело често по няколко дни.

В деня след отпуск специални команди с мъка измъквали матросите от пристанищните улички и ги връщали на кораба. Накрая, щом и последните останки били вече прибрани от кръчми, паркове, санитарни пунктове и странноприемници, все още един или два дни корабното командване трябвало да си затваря и двете очи. Солидно украсените от побоища и разправа с ножове възвращенци били най-често пияни до козирката или пък се престрували на такива, за да не ги закачат за нищо. Освен ракиените трупове, налягали и захъркали навред по палубата, всичко останало ревяло, ругаело, пеело и разнасяло личните си крамоли, понеже в махмурлука пак пламвали старите вражди.

Офицери, непредпазливо показали се на палубата, били награждавани с псувни. Трябвало съвсем постепенно и неусетно да затягат пак юздите.

Още дни и седмици, когато корабът бил вече в открито море, в каютите пред мачтата се разказвали авантюрите на отпускарите. Тема номер едно били любовните преживявания, как иначе!

Пристанищата са не само място за прехвърляне на стока, а и борса на любовта и порока. И може би това ще остане тъй дотогава, докато на корабите плават мъже от плът и кръв. Тук и там фасадите и кулисите на любовния пазар са се малко променили. Но и днес по бреговете на световното море има петна, където все още бизнесът върви тъй, както го е преживял Раул Франс в двадесетте години на нашето столетие и го е описал в книгата си „Страната на копнежите“:

„На прозорците седяха жените и навеждаха навън едрите си гърди. Най-често негърки в розови и светлозелени ризи. И еврейски девойки, начервени, на главата шапка с

перо и рокля, видяла и по-добри дни, преди да кацне тука. Русокоси немски момичета се карат помежду си. Те са отпуснати, отдавна прецъфтели. От небрежност са престанали дори да се червят. Или парите не им стигат даже и за това? Ето и най-бедната от бедните. Сухо като клечка същество, мръснокафяво. Арабка ли е или циганка? Сипаничава като градинско плашило седи тя на крайпътния камък. Не е могла да си наеме дори ламаринена колиба. Под мишница стиска смачкана рогозка. Тя няма какво да продава освен своите петнадесет години и чака... Все някой ще дойде. Навсякъде любовната търговия кипи с пълна пара. Една французойка, учудващо хубава, е лъвицата на този робски пазар. Тя се смее пискливо, върти се, под всяка ръка има по един обожател. Ето че затрополява двуколка — преди тридесет години е била навярно фиакър във Виена. Колко много ѝ завиждат, любовниците ще я водят на ресторант в града... В друга открита кола две момчета, хубави като картинки, полугръцки, полуарабски тип, си пробиват път в навалищата. И те са начервени. Веждите им са изтеглени фино, очите гримирани със синьо, за да им придаде изнемогващо-копнежен взор... Навсякъде скитат моряци. Хванати под ръка по трима, по четирима, безцеремонни и залитащи, нагли и шумни... Нещастните, украсени с цветя момичета в хижите им хвърлят сладострастни погледи и с разтапящ глас си тананикат песнички, една копнеещо протяга ръце.“

Когато морякът напуска миличката, той вече си мисли за следващата — гласи една поговорка. Но изглежда, че модерната техника все повече и повече окастря възможностите на вечните скитници за *cherchez-la-femme*, и то още преди кораби с телеуправление да заблуждаят като призраци по седемте морета.

Това на първо място се дължи на прогреса в техниката за товарене и разтоварване, както и на икономическите закони. Ако не плават непрекъснато, големите специални транспортни кораби гълтат огромни суми за лихви и амортизации, затова те все повече скъсяват престоите си в пристанищата. Малко вече може морякът да се перчи на сушата. За

екипажите на гигантските танкери и на модерните кораби за насипни товари е свършено с дългите пристанищни нощи.

Тъй се менят времената, а с тях и нравите. Техниката в неподозирана мярка подобри битовите условия на моряка на борда, неговия комфорт и сигурност. Но тя промени из основи и тая професия, като превърна матросите в машинисти и корабите, поне отчасти, в превозни средства без пристан. Поради нарастващата дълбочина на газене много гигантски транспорти се разтоварват вече на рейда.

Корабовладелците потърсиха за палубните матроси компенсация, която да се състои не само в добавки към заплатата. Те изнамериха матросите-жени, които днес не са вече рядкост в търговския флот. Но, естествено, те не могат да заместят за матросите момичетата от пристанището.

Някогашният матроски свят е загинал. За него напомнят още само текстовете на shanties. Повечето моряшки песни, които се въртят около жената, почиват на истински преживявания. В „Cheer’ly man“ — веселия мъж — един непознат английски катерач по вантите в ритъма на брашпила си представя като на ревю всички свои познати дами. Там се говори за Ненси Доусън, която някога играела роля в живота му. В друга строфа узнаваме, че Бетси Бейкър трябвало да се омъжи за квакер. А за Сали Рекит веселият мъж съобщава, че тя заложила най-хубавата му дреха и откраднала моряшката му книжка. Същото се случило и с героя на Травен от „Корабът на мъртвите“ в Антверпен.

Голямо впечатление правели на нашия герой градските момичета. Всичко у тях било сякаш „нежно като звездна искрица“. Сравнявана с тях, Поли Хоукинс се очертава като по-малко добра. Тя всичко заливала в приказки. Лоша била и Кити Карсън, която имала връзка със свещеник, а по-късно с един зидар отплавала в пристана на брака. Последната строфа има неясна двусмислица: „О, горди петли, разцепете пъновете и си изкарайте любовта!“

А в „Bound to the Rio Grande“^[3] се казва накрая: „Гуд бай, прощавайте всички момичета от града. Ние ви оставихме толкова много, че ще си купите сега копринени рокли.“

Макар и от столетия жените да си говорят, че моряците са вятърничави момци и се кълнат лъжливо, когато ги уверяват във вечна

любов, понякога у тях имало мощна притегателна сила и за момичета от по-добра среда. Подрастващи девойчета виждали у тях въплътена истинска мъжественост, окръжена от странния дъх на морето и на широкия свят. Тази екзалтация стигнала връхната си точка във века на клиперите, чиито екипажи и офицери се набирали най-често от дръзновени млади мъже. Когато техните елегантни морски птици с високи като кула бели платна завършвали състезанието за „най-бързия чай или пшеница“ от далечния свят и победителят току пред устието на Темза към почти гмуркащите се във водата подветрени платна издигнел допълнително още един „Джими Грийн“, човешките гроздове на кея изпадали в транс от ликуване. Ала женският свят замирал в шемет, когато героите на деня слизали по фалрепа, обрулени и разчорлени от всички ветрове. Невръстни момичета се хвърляли на шията на младежите, превърнали се рано в мъже, и ги молели за автограф или среща.

Този култ към матроса е изразен и в песни като „Моряшка годеница“, гдето на едно място се казва: „Обичам моряка повече от другите трима, четирима.“ Действително скоро от такова въодушевление настъпвало отрезвяването. И точно тъй отчайващо завършва песента: „Ох, какво преживях, какъв позор, какъв срам! Трябва да нося сега широка дреха и под нея един син... Никога да не бях узнавала каква е моряшката любов!“

И тъй в песните витаят като духове хиляди момичета от Сузи Бляк чак до Сали Браун: руси и червенокоси, високи и дребнички, дебели и тънки, тези или онези. Те произхождат от всички небесни посоки и носят всички цветове на кожата. И никоя от тези другарки на нощта не си е позволила да мечтае, че някога ще бъде увековечена — дори и само в песен, която ще стане извор за историята на нравите в пристанището.

Тук ние виждаме всичко човешко, дори предупреждения към матросите. „Защото моята майка ми каза, че морякът е див звяр.“ След тази заглъхваща моминска невинност, в моряшката песен „Хамбург, ти хубав град“ ни пресреща обичайното притворство на изпечената: „Ако си мислите, че аз съм такава, веднага се омитайте!“

Ала авансът от два талера върши чудеса. Още в следната строфа нашата зъбата Ева, като позволява да я придружат до жилището ѝ, казва: „Почакайте тук малко, сетне ще дойдете в стаята ми.“ След един

час морякът забелязва, че е попаднал в капана на измамница. Той яростно нахлува в къщата, но там двоица мъже го пипват под ръка и го замъкват в най-близкия участък, гдето той трябва да снесе 22 шилинга, задето нарушил спокойствието на дома.

Все там била и високопорядъчната курва от фаловата shanty „Аз се връщам от плаване“. Когато отпускарят малко смутено бърби за това-онова, наместо веднага да дойде на въпроса, момичето го избавя с думите: „Хей, ти още ли ще стърчиш тук? Хайде, води ме да си лягаме.“

Тя наистина била представителка на онази категория, която се среща и днес в интернационално посещаваните пристанища, но все пак била почтена търговка. А може би дълбоко в сърцето си тя е чувствувала същото, което описва популярната пристанищна песен: „В Хамбург, аз съм от там, облечена в кадифе и коприна. Моето име, не ще ви го кажа, нали съм момиче за пари. А братът ми писа: Ах, сестро, върни се! Майка ти лежи болна в легло. Тя плаче за своето единствено щастие. А аз пък му писах: Ах, братко, не ще се завърна. Моята чест остана в Хамбург. В родината няма щастие за мен.“

Случвало се е морякът завинаги да пусне котва в чуждо пристанище. Дали брадатата татуирана пеперудка ще се откаже вече от бракониерство? Така твърди много пятата някога shanty „A-roving“:

*Живееше във Амстердам девица,
внимавай в думите ми ти!
Живееше във Амстердам девица,
във своята професия — царица!
О, няма вече аз да плавам,
ще бъда с тебе, хубавице,
че който плава, плава, плава,
в прегръдките на гибелта остава.*

В Амстердам живеело момиче, което било майсторка в професията. Прочути били очите ѝ, блеснали като звезди, хубавото лице, леката ѝ стъпка, розовите бузи и разкошната коса. Накрай безумно влюбеният издава, че тя скоро ще носи неговото име. И той високо и свято уверява, че не ще се разхожда вече с други момичета.

Хорът се включва в това уверение и твърди, че ловът на жени докарва само гибел за моряка.

Тъй в своите мисли и стремления, в цинични истории и басни морякът винаги преследва любовта. Като че представително за цялото моряшко съсловие би могло да бъде хубавото иносказание от „Летящия холандец“: любещата жена ще избави осъдения на вечно скитничество мъж.

Дори морето не било защитено от еротичната фантазия на моряците. Не можеш да разубедиш мнозина, че има русалки. Да, те сами са ги виждали. Очевидно са съгледали някога морски крави^[4] от типа Sirenia, които имат женоподобни гърди.

Силата на хубавите жени върху суровите момци от солените води била тъй голяма, че от техния чар дори и най-закоравелите пирати ставали меки като восък. Даже прочутият Морган, който иначе не се церемонел твърде с пленените испанки, след щурма върху Панама се превърнал в кавалер от главата до петите. Между пленниците той видял една млада, много хубава жена с нежна фигура и благороден ум, съпруга на богат търговец. Дал ѝ стая в жилището си, негър за прислуга и храна от своята трапеза. И позволил да идват при нея другите пленени испанки.

В нозете ѝ слагал най-скъпоценните предмети от плячката: злато, перли и диаманти.

Щом флибустиерите, богато натоварени с плячка, стигали брега на своите убежища и пиратски републики, те — според Екскемелинг — не забравяли и службата на Венера и често не се скъпели за цената. В пиянството си един сложил на масата кръгло петстотин жълтици само за да му покаже една от миличките своето най-интимно място.

Ясно е, че кръчмари и курви се радват и по всяко време са готови да посрещнат буканиера и пирата, също както кръчмарите и курвите в Амстердам посрещали остиндийските мореплаватели и военните кораби.

[1] Royal Navy (англ.) — английският кралски военен флот. — Б.пр. ↑

[2] Westward (англ.) — на запад! — Б.пр. ↑

[3] Bound to the Rio Grande (англ.) — Ние се връщаме у дома към Рио Гранде. — Б.пр. ↑

[4] Морска крава (зоол.) — *Hydrodamalis Stelleri*. — Б.пр. ↑

ПОД ШПИЛА СЕДЕШЕ КОРАБНИЯТ ТАЛАСЪМ

*Гребците със веслата вцепенени
спят като мумии на своите
пейки.*

Едва потръпващи кафяви вейки

—

ръцете им са в борда вкоренени.

*Завити, плитките им са като
барети,*

от вятъра люляни мъки и съдби.

*По всички ши, лъскави като
тръби,*

висят големи амулети...

Георг

Хайм,

„Летящият
холандец“

**МЪЖЕ, КОИТО ИЗРИГВАТ ПЕТНАДЕСЕТСРИЧКОВИ
ПРОКЛЯТИЯ И СА НАТЪПКАНИ ДОГОРЕ СЪС
СУЕВЕРИЯ**



Когато старите нюфаундлендски мореплаватели вдигали платната, за да преследват тюлени, рядко забравяли да потопят в чаша

гроз опашката на първото убито животно и после да я заковат на масата. След това от чашата пиели всички подред.

Тюленоловците вярвали, че с тая церемония ще си осигурят щастливо и доходно плаване. И днес още има обичаи, които са пуснали дълбоко котва в моряшкия живот. Те се коренят в първичната, граничеща с безсилие зависимост на моряка от вълните, вятъра и времето. Едва победният ход на модерното мореплаване, което пречупи мощта на неблагоприятния пасат, безветрието и насрещните течения, пресече и тези корени, без веднага да ги премахне. Защото все още ежегодно има много корабокрушения. Докато човекът не може да им попречи и да покори морето напълно, суеверието на море няма да умре.

Морякът не е бил никога страхлив. Едва ли инак би се впуснал в авантюрата на мореплаването. Морето било най-суровата школа за мъжественост и героизъм. Ние видяхме как хората от морето гребат и опъват платната, въртят шпила и помпят вода, сражават се, грабят и се бунтуват. За това се изисквали силни мъже. И все пак те били суеверни.

Започнало се още при строежа на корабите. В интерес на добрите им мореходни качества било нужно да се вложат и няколко откраднати дървета. Ако при поставяне на кила излезе искра, това означавало зла поличба. По-добре било тогава да се започне отново. Преди да изправят фокмачтата, хвърляли в гнездото ѝ парченце злато. Този вариант на древното езическо жертвоприношение при градеж носел щастие. Когато предавали кораба на вълните, вместо сегашната бутилка шампанско било обичайно следното заклинание: „Господ да пази тоя кораб от щорм и буря, от беда и опасност и да го закрия от всички злини на света, както и от онези, които идват от човека.“ Тръгне ли корабът на първото далечно плаване по море, молели се или пеели религиозна песен. Ето една от времето на кръстоносните походи, запазена в ръкописа от Весобрунер от петнадесетото столетие: „Ние плаваме в името божие, нека се спусне над нас божията милост. Да ни помага силата божия и Светият гроб, понеже в него почива сам бог. Кириелейс.“^[1]

Моряшките суеверия засягат преди всичко природните стихии като вятъра, който бил незаменим за мореплаването дотогава, докато плавали с платна, и никой човек не можел да го командува. Но морякът не желал да признае своето безсилие. Както хората от каменната ера вярвали в чудото при лов, морският вълк бил също така убеден, че чрез

определено поведение той може да окаже въздействие върху вятъра, небесното чедо.

По време на плаване не бивало изобщо да се споменава вятърът, защото той внезапно преставал. А свиренето предизвиквало насрещен вятър.

Моряшките предразсъдъци за вятъра се коренят чак в зората на платноходството. В никой античен платноход не липсвал на кърмата стълб с глава, пред която в древността принасяли дори човешки жертви, за да омилостивят бога на ветровете. Едва постепенно започнали да използват за жертвоприношението най-важните части от тялото — глава и сърце — на морски животни вместо от човек.

За този обичай напомня и споменатият вече пример от вярванията на тюленоловците, както и приковаването на перки от акула или криле от албатрос на бушприта. Подобни корабни традиции, пренесени още от античността, били обичайни и на големите платноходни барки, които превозвали селитра от Чили или пшеница от Австралия до началото на нашето столетие. Какво друго, ако не старото жертвоприношение бил обичаят на капитаните на тези най-големи ветроходи, строени досега, които скоро след отплаването хвърляли фуражката си през борда. А тази култовска жертва имала успех пък само тогава, ако се принесе от наветрената страна!

Заклинали винаги за добър вятър и щастливо плаване. Затова в новогодишната нощ хвърляли през релинга метла или коледно дърво. И затова, а може би и заради по-раншния петъчен пост, се считало за забранено да се тръгва по море в петък.

От своеобразни случки суеверието винаги наново получава храна. Единствената седеммачтова шхуна „Томас Лоусън“, каквато някога е била строена, през 1907 година се натъкнала на скалите пред остров Сили. Когато произшествието се узнало, внезапно си спомнили, че американският писател, на чието име била наречена шхуната, бил написал злокобната книга „Петък, тринадесето число“. Хорът на фаталистите взел връх, когато на всичко отгоре се изяснило, че катастрофираният кораб не само вдигнал котва за последното си плаване в петък, но и потънал пак в петък, и то на тринадесети декември.

Със заклинание са свързани и фигурите на галиона, които няколко хилядолетия украсявали корабите. Те произхождат от времето, когато

хората още почитали като богове някои животни или им приписвали божествени качества. Форщевенът^[2] на финикийските товарни ветроходи завършвал отгоре с издялана конска глава. Дълго преди конят да стане другар на човека за работа и в бой, заради своята бързина и елегантност той се ползвал със сакрална почит. Вярвали дори, че по начина на цвиленето и пръхтенето му можело да се предсказва бъдещето. Вярата в закрилящата мощ на конския символ се съхранила на борда и чак до XIX век заковавали на гротмачтата подкова.

Старите гърци отишли по-далеч: с корабните корпуси те наподобявали телата на животни, като предпочитали делфина. Килът продължавал с извивка и свършвал на буга във вид на изрязана глава. Тъй те открили корабния нос, галионната фигура. Как делфинът лудешки палаво танцувал по вълните и следвал кораба игриво и с писък, как се усмихвал с човешко изражение в очите — всичко това го направило много обичан от древните гърци.

И днес още делфинът се радва на обич сред моряците. Тук той е противоположност на омразната акула. И наред с албатроса и другите буревестни птици в поверията делфинът се числи към ония животни, в които са възплътени душите на удавени моряци.

С тая представа ние се срещаме още в „Одисея“. Когато Дионисий преследвал кораба на Одисей, блуждаещ, изгубен из Средиземно море, „там скачали пред кораба, за да го запазят от зло, всички наедно, щом като го видят в свещеното солено течение. И те били делфини.“

Сензационно преживяване имал японският рибар Нируми Икеда: В един бурен априлски ден на 1963 година рибарската му лодка се преобърнала на 36 морски мили от полуострова Ава-Казуса. Шестима от десетчленния екипаж намерили смъртта си. Останалите четирима водели безизходна борба с беснеещото море. „Тогаз долових гъргорещ звук. Един делфин се приближи към мен, като изпускаше големи въздушни мехури... Ние бяхме омаломощени и когато гигантският делфин ни блъсна грубо отстрани и ни натисна под водата, Огата извика: «Той иска да ни убие!»... Но тогава аз се хванах здраво за гърба му. Вкопчих нокти в мазната кожа. Но той все повече ме натискаше с тялото си и когато аз бързо се реших и го възседнах като кон, делфинът пак изгъркори. Сетне заплува с мен към Огата, удари и него отстрана, докато и той се метна отгоре. Вторият делфин сякаш просто е чакал

какво ще направи големият му брат, може би образец за него във всичко. Сега той изпълни същата маневра с Минуро и Аматока, които все още викаха за помощ. На гърба на делфините ние повече висяхме, отколкото седяхме, но те бърже изплуваха 36 морски мили до брега, който ние вече никога нямаше да видим без делфините.“

След тази необикновена спасителна акция всички легенди, както и на Арион, придобиват реална светлина. На едно състезание по изкуствата в Тарент този любим старогръцки народен певец бил награден със скъпоценни дарове. При завръщането му в Коринт те пробудили завистта на моряците. Поискали да го убият. И Арион помолил да му позволят за последен път да изпее една песен. Сетне скочил във водата. Един делфин, помамен от изкуството на Арион, понесъл на гърба си певеца до пясъчния бряг на Тенарион. Тук покъсно издигнали паметник в чест на Посейдон, който представлява Арион седящ върху делфина. А астрономите наместили лирата на Арион и делфина като съзвездия в небесната шир.

Напротив: в царството на басните следва да се препрати преживяването на китоловеца Джон Тейбър от прочутото някога китоловно пристанище Нантъкит в щата Масачузетс, който след корабокрушение в Пасифика се покатерил на гърба на кит, жив и здрав преминал нос Хорн и се върнал в родината си. Доказуеми са само случаи, в които сърцати харпунисти са скачали от лодката върху гърба на кита, „за да се повозят“.

И тъй в течение на времето се смесили истина, моряшка фантазия и суеверия. Петер Фройхен, загрубял от ветровете морски вълк с литературни амбиции, който давал съвети и на Тур Хейердал преди плаването с „Кон-Тики“, дал следното обяснение за моряшката фантазия: „Тя може да се отдаде на това, че матросът погрешно тълкува известни случки. А и към всяка история, която се разказва на борда, при повторния разказ всеки съчинява по нещо.“

Поменатите вече галионни фигури, произлезли някога от прадревната почит към животни-божества, се променяли с течение на времето. Викингите например завършвали форцевена на своите стройни „ездачи на вълните“ със страховити змейови и драконови глави. Те трябвало да всяват ужас в противника.

Великата ера на галиона настъпила през XVI столетие, когато започнало околосветското плаване. В сравнение с крайбрежното

корабоплаване рискът, а с него и суеверията на борда се умножили. Испанците назовавали повечето свои кораби с имена на католически светии и поставяли фигурите им на галиона. И никоий моряк не постъпвал на кораб, който е сменил името и галиона си.

Англичаните били склонни да придадат на галиона светски характер. Макар че жената не била желана на борда, все пак тя навлязла в кораба като фигура, издялана от дърво — с развяващи се коси или фризирана, с корона или шал, в пъстри лакирани одежди или с разголени гърди и бедра. Между съществуващите и до днес галионни жени най-прочутата е Менни върху бушприта на безсмъртния „Кати Сарк“. Тя била най-чистата вещица на света. Защото през многото хиляди мили, които яздила върху форщевена на този легендарен клипер през седемте морета, под късата ѝ ризка непрестанно плискали пенестите вълни. От 1957 година този океански ветроход си почива в Гринуич от бурите на живота като възпоминание за златната ера на мореплаването. Кати Сарк, къса ризка, нарекъл Робърт Бърнс в едно стихотворение рокличката на вещицата Менни, без да подозира, че един ден то ще стане име на кораб — в съюз с изрязаната от дърво Менни с голи гърди, която с вдигнат юмрук десетилетия наред поучавала в благоприличие Нептуна.

Други кораби предпочитали по-мъжествени галиони в кралски или геройски пози. А в знак на бойно кръщение позлатявали фигурите на носа във военните кораби. Все още от някогашното сакрално значение на галиона останало като зло предзнаменование, ако фигурата падне през борда в буря или бъде простреляна в морско сражение.

Олавин Пааволайнен е издигнал траен паметник в стихове на този носител на моряшко щастие: „Солените бурни вълни ни блъскат в развилнелите нощи, като светлеещи призрачни фигури, обливани с вода, връхлитаме ние срещу грохотните стени на прибоя — и когато зад мъртвото вълнение слънцето пак се издигне, с неподвижни очи ние отново търсим земята... Как блести позлатеното дърво в лунната светлина на знойния пасат, как свети заледената стомана в искрящата арктическа нощ! Напред! Ние присягаме над слепия корабен нос, в очите ни е скрита нашата тайна!“

Дори и когато парата започнала да прекъсва зависимостта от пасата, вятърът пак продължавал да играе своята роля в моряшките суеверия. Защото и тогава си служели предимно с платната.

Обръщането и плаването в тесен ъгъл от наветрената страна при насрещен вятър — наричано още клюзене, защото при този рискован метод през клюзовете и шпигатите нахлувала изобилно вода — позволявали да се използва всякакъв вятър, дори и най-неблагоприятният.

Но никой екипаж не ще да прекосява океана в непрекъснато плаване срещу вятъра, защото за мъчителните маневри с платната то изисквало — особено на корабите с рей — свръхнапрежение на силите.

Така се изяснило, че дори във втората половина на XIX век можели да заклинат вятъра по начин, който днес ни се струва архаичен. За поверията, свързани с вятъра, Восидло разпитал стари мекленбургски морски вълци, плавали някога под платната. Примерите, които те му изброили, възлизали на хиляди.

А не рядко те си и противоречили. Един моряк се държал с вятъра тъй, а други иначе.

Чайките можели да летят около кораба както си искат: почти винаги тяхното поведение сочело приближаването на буря, безразлично дали те летели високо или ниско. Ако гафелът^[3] скърца, могло да се разчита на благоприятен вятър. А фаловите въжета^[4] не бивало да трептят: то предвещавало безветрие.

Удрящите върху палубата стръмни вълни, ако издавали определен звук, показвали, че бурята е към края си. И ако някога бъде написана история на метеорологията, предсказанията на моряците за времето ще бъдат сигурно нейната най-забавна глава. Там не ще липсва и онази прогноза за отплаване, която се определяла от поведението на пастора: с кой крак първо ще стъпи той на стълбата за амвона в неделя.

Страниците по солената вода не се ограничавали само в предсказания или гадания по определени признаци. Имало и средства да привличат вятъра. Кормчията например можел да извика желаниа вятър, ако застане на щурвала и с меденосладък глас произнесе известни думи.

Ако и тогава не се появи ветрец, той трябвало да викне по-енергично и по-високо ето така: „Ела, бриз, с тимпани и тромпети!“ Рискувал да предизвика буря — главното било, че все таки вятърът ще изскочи.

Така те го провокирали. Иначе не би могло да се обясни поговорката, която предизвиква бриза да троши мачти и стенги. От тук

до ругатните имало без съмнение само една малка крачка. А накрая и най-спокойният моряк избухвал, ако и след смелото предизвикателство не стане нищо. „Ей, кучешки бриз, скачай най-сетне, та нека мачти да треперят и да се превиват като лък на гъдулка!“

Накрай изпращали един матрос в кръстовидния възел. Той удрял платното с голям черпак или духал в него с уста.

Макар че при попътен вятър всяко свирене на борда било строго забранено, при безветрие вярвали, че могат да привлекат вятъра и със свирка. Можело да го събуди и драскане по мачтата. Не бивало да се „пришива“ насрещният вятър. Тогава оставяли настрана иглата и конеца. Платнарят имал почивка.

Имало предпазливи и лекомислени капитани. Лекомислените не се страхували и от най-дръзките маневри с платната и както много автомобилисти днес винаги поддържали темпо, дори и с риск да се преобърнат. В сериозните моряшки кръгове ги считали за луди. Рано или късно те най-често загубвали кораба си.

Но без съмнение и трета категория капитани браздели синята нива. Те били майсторите на висшето платноходно изкуство и въпреки безумната им дързост, никога не им се случвало нищо. Моряшкото поверие твърди, че те са си продали душата на дявола като героя от приказката на Хауф „Каменното сърце“. Познавали ги по това, че на слънце не хвърляли сянка на палубата. Като втори извор на суеверие ние виждаме тук чрезмерното щастие или необикновените способности, които не можели да се обяснят по друг начин.

И на виртуози във ветроходното изкуство можело да се случи да не заобиколят някой нос при първия си опит. Около такова едно събитие е построена легендата за Летящия холандец, а в нейната основа лежи реалната съдба на един лудешки дързък холандски капитан от XVII столетие. На този момък не бил чужд никакъв порок. Той пиел, развратничел и псувал като каруцар, независимо от други още неприятни качества. Когато извергът все отново и отново се опитвал напразно да заобиколи нос Добра Надежда, той с ужасни богохулства се закълел да го преодолее на всяка цена, та дори и борбата му да трае до второто пришествие. Едва изревал в грохота на бурята този си обет, подправен с нужните проклетия, корабът му се прекатурил и потънал. Според легендата разбитият кораб се превърнал в призрак, който от онези дни непрестанно блуждае по моретата — и един ден достигнал

висока литературна слава, когато Хайнрих Хайне и Рихард Вагнер се заели с историята му. Името „Летящият холандец“ произлиза и оттам, че прокълнатият кораб беснеел с издути до пръсване платна и при пълно безветрие.

Моряци, попаднали в безветрие, съглеждали холандеца да профучава тъй наблизко, че можели да разпознаят на палубата му неколцина мъже, обрасли с огромни ледносиви бради. Други го срещали в центъра на щорма. Появата на този морски Ахасфер означавало лоша поличба.

Наистина ли моряци са виждали тази митична фигура? И да, и не! Това прилича на легендарния морски змей, за когото съвсем сериозни моряци, та и цели корабни екипажи се кълнат, че са го срещали тук и там. Появата на „Летящият холандец“ може да се обясни или с Фата Моргана, или с някой истински „кораб на призраците“, който се лута из океана с години, изоставен от своя екипаж. Случвало се дори такива кораби да имат на борда си мъртъв екипаж, загинал от глад или епидемия.

Един такъв нещастен кораб кръстосвал седмици моретата със сляп екипаж, жертва на инфекциозна очна болест. Много кораби бягали от него ужасени, понякога с голяма мъка, понеже той държал курс директно към тях, докато накрая капитанът на една американска фрегата разпознал с далекогледа си ужасната беда и прибрал злощастниците. Било кораб с роби!

Но имало и други морски призраци с кил. Шхуната „А. Е. Милс“ в средата на миналото столетие потънала в Атлантика и екипажът бил спасен от друг платноход. Когато крайно изнурителните спасителни работи били завършени, потъналият кораб внезапно изплувал току пред носа на спасителния за велик ужас на двата екипажа. И за това чудо се намерило по-късно съвсем естествено обяснение: шхуната била натоварена със сол. При потъването солта се стопила и била измита през люковете, корабът получил тласък нагоре и за известно време изплувал.

Естествена била случката и с кораба-дух „Фригорифик“. Поради голяма пробойна екипажът напуснал този френски транспорт, прибрали го на „Ръмни“. В бързината механикът забравил да изключи машината. Пък и за какво, щом корабът бил и без туй загубен!

Когато „Фригорифик“ потънал, имало гъста мъгла. Можете да си представите изненадата на хората, когато внезапно и с пълна пара той кръстосал курса на „Ръмни“ на една морска миля от левия борд. След прекараните вълнения мнозина го счели за халюцинация. Произшествието било вече почти забравено, когато корабът-призрак отново изплувал, този път от десния борд. И сетне изчезнал завинаги.

Матросите се кълнели в най-святото, че тук има свръхестествени сили, и суеверието празнувало тържествено възкресение. Но в действителност „Фригорифик“ съвсем не потънал веднага, а едва след като извъртял двата си зловещи кръга около „Ръмни“. Навярно щурвалът бил застопорен силно „на борд“ — това обяснява плаването в кръг. Неизяснено остава само как би могло машинният телеграф на вече изоставения кораб да бъде преместен в положение „Пълен напред!“ Както е обичайно, капитанът напуснал кораба последен. Преместил ли той сам с рефлексивно движение ръчката? Или тя сама се е освободила поради силно наклоненото положение на кораба?

Полупотъналият и напуснат от екипажа ветроход „Фани Уолстън“ бил видян четиридесет и шест пъти в различни части на Атлантика. Поверието за „Летящия холандец“ не е умряло и в живата генерация моряци, защото и днес останки от кораби скитат по моретата и се натъкват тук и там на транспорти или на пътнически параходи.

Също тъй безсмъртен е сякаш и корабният таласъм. Той е добрият, макар и понякога малко язвителен дух на кораба. Не е установено точно дали немското му име^[5] води от катерач^[6] или от калафатчик^[7]. Второто е по-вероятно. Защото калафатене означава да се запълват водопропускаемите места в кораба, което е безспорно и едно от качествата на всеки добър корабен таласъм.

Никой още матрос не е виждал малкото човече, което за първи път се споменава в една грамота от XIII столетие. И все пак всяко поколение матроси знае как изглежда то. Отличителни белези: високо колкото градинско джудже, огненочервено лице, окръжено с бели коси и брада, матроско облекло.

Когато нощем корабните съединения скърцали и пъшкали, то било признак за деятелността на таласъма. В матроската фантазия той точно тогава ремонтирал повредените места. Според друга версия с дървеното си чукче той само показвал повредите. Обичайното му убежище било под котвения рудан, а в бурно време стоял на вахта на

върха на мачтата. Но ако седне на някоя рея, било опасен знак. Тогава на кораба предстояла катастрофа.

Въобще предзнаменованията играели голяма роля във въображението на моряка. Ако например плъховете напуснат кораба в пристанището, при следващото плаване той щял да потъне. Корабокрушение предсказвало и ако сънуваш риби или видиш „Сивата смърт“ — човешка фигура от пара или мъгла.

Самостоятелна глава представлява тъй наречената наблюдателница на духовете или бродниците. Въпросът за предчувствието и предаването на мисли е вече тъй обширно изяснено, та тези явления не трябва безцеремонно да се причисляват към царството на случайността или просто към въображението. Нали и на сушата познават например внезапното спиране на стенен часовник, когато някой умре, или чукане по прозореца, ако някой близък сродник се намира в беда.

На море приписват особено на платнаря дарбата да познава по известни признаци на кои членове от екипажа ще се случи нещастие по време на плаването. За финландците се смятало, че имат тъй нареченото „второ лице“. Мелвил пише в „Ому“:

„Затова тяхното влияние над матросите е голямо, и двама или трима финландци, с които през различно време съм плавал по море, изглежда бяха създадени да събуждат такова впечатление. Сега имахме на борда един от тези морски пророци, стар човек с лененоруси коси, който винаги носеше груба, саморъчно направена шапка от тюленова кожа... През нощта на погребението той сложи ръката си върху старата подкова, закована на фокмачтата като талисман, и произнесе тържествено, че за по-малко от три седмици не повече от четвъртината на нашия екипаж ще бъде още на борда.“

Много майки притежават способността на „второто лице“ за своите синове, които са на море. По брега на Северно море имало обичай: за да узнае дали синът е още жив, майката трябвало да нагази в морската вода и да извика много пъти името на изчезналия. Ако нищо

не се случи, той бил още жив. Но ако за миг се появи ясно неговата фигура, той не бил вече между живите.

Подобно било със съпруга или годеника, останал на море. В часа на смъртта си той викал още веднаж името на жената или годеницата. Понякога дори се явявал за миг в стаята.

Според моряшкото поверие трупове на борда носели нещастие, а най-малкото те пречели на плаването и трябвало да ги хвърлят бързо през релинга. Ако останат непогребани по-дълго от един ден и една нощ, корабът пристигал много късно до целта си. Вече споменахме, че всички гледали с много суеверни очи на платнаря, който шиел торби за умрелите.

Църквата, която избирала светец за всяко професионално съсловие, подарила на мореплавателите цяла върволица. И днес още моряците от Балтийско и Северно море говорят за Размус и с това разбират Морето. Това име произхожда от Еразмус, един от четиринадесетте, които помагали в беда. Италианци и португалци го наричат Сант'Елмо. На него е назван Елмовият огън, който обикновено преди ураган се показва като бледосиньо пламъче по върха на мачтите и е знак, че покровителят на мореплавателите е тук. В действителност пламъчето се дължи безсъмнено на електрическо явление.

След него се нареждали Свети Николай, Брандан, Колумбан, Клеменс и Светата Гертруда от Брабант. Брандан бил ирландски мисионер, който използвал кораба за разпространение на християнската вяра. Затова черквата го провъзгласила за патрон на моряците от северните води. Колумбан пък бил ходатай за благоприятен вятър. Свети Клеменс получил допълнително своето достойнство на моряшки закрилник, защото неверниците го привързали за една котва и го потопили в морето. Според преданието Света Гертруда спасила един кораб от страшно морско чудовище. Когато брабантският екипаж от млади момчета потеглял по море, всички пиели от една чаша в чест на Гертруда.

Наистина ли светците-покровители са помагали на корабите? Още португалските моряци от XVI и XVII столетие, на чиито кораби всеки ден служели множество литургии и други католически обреди, се убедили от личен опит, че тяхната помощ е крайно ненадеждна. Но ако тя не се прояви в дългодневните безветрия въпреки всички заклинания,

разочарованите матроси пак не се превръщали в атеисти. Те по-скоро наказвали светиите си по рецептата „Изгонете Лука!“. Навярно този израз също се корени в някой обичай. Почти на всички иберийски каравели и галеони се намирала статуята на Свети Антоний от Падуа. В такива случаи за наказание я връзвали на мачтата или я потапяли в морето. Оттогава добил гражданственост изразът „Банята на Антоний“. Бордовите свещеници напразно се противопоставяли на този ритуал, но с оглед на раздражените духове сред мъжете те трябвало накрай да се примиряват с него.

Най-симпатичният между всички покровители на корабите бил Свети Николай от Мира. Той познавал подопечните си и знаел, че по-скоро ще изчерпиш океана с лъжица, отколкото да ги отучиш от силни напитки и леки момичета. И само съветвал протезетата си покрай тия слабости да не забравят и спасението на душата. Преди да бъде провъзгласен за светец, той очевидно самият плавал по море. Когато в Ликия настанал глад — в IV век той бил там епископ на Мира, — докарал в пристанищата на страната много кораби с пшеница.

Този патрон на левантийските мореплаватели бил тъкмо по вкуса на матросите. И скоро авансирал до длъжността покровител на всички почтени моряци. Още в ранното Средновековие в повечето средиземноморски пристанища, а по-късно и в крайбрежните градове имало черкви и параклиси, посветени на него.

Останали са още няколко от тези стари корабни черкви. Едната е в Терсато, странна смесица от замък и параклис във формата на кръст и котва. Намира се в най-северния край на Адриатика близо до Фиуме. Като знаме виси пред олтара едно пожълтяло, разкъсано корабно платно. Както много неща в тия старинни зидове, и това платно има своята страшна история. Преди много десетилетия то, заедно с реята, било изхвърлено на брега. Иначе не би останало нищо от платноходния барк „Маргерита“ и шестнадесетте мъже от Сузак.

Тук, на зида, са облеgnати няколко проядени от червеи палубни дъски, насмолена кормилна перка и една котва. Прашните носови фигури в съпрестолието, ако можеха да говорят, биха разказали много преживелици от далечните плавания. Но и тяхното мълчание е красноречиво. Една лъвска глава с торс от готически орнамент има няколко дупки, които не са пробити от червеи. А ръката на дървения

ангел от форщевена с люспестата долна част на тялото сигурно не е изпаднала от старческа слабост.

Наред с вградените в зидовете надгробни камъни на капитани са окачени модели на кораби. До тях са подпрени дървени табла, които в контрастни багри и в панаирджийски стил представят кораби и драми в морето. Те са похвални или благодарствени картини. На тях се виждат рибари в борба на живот и на смърт с разбеснелите стихии, пирати при абордаж на търговски кораб, та дори и гъмжило от кораби в кипеж на морска битка.

А над всичко тегне застоялият мирис на гнило дърво и остарели зидове. Тук матросите от много поколения полагали благодарствени дарове, когато се избавели от ураган. Съпруги и годеници се молели тук за връщането на мъжете. Не винаги те бивали чути. За това свидетелствуват прости дъски с моряшки имена и смирена молба да се помолим за спасението на душите им.

Ако и днес още сегиз-тогиз се говори за християнското мореплаване, то се отнася до влияния, които са стари хилядолетие и половина. Християнството, както изобщо всяка религия, пуснало най-силни корени в онези клонове от човешката дейност, които зависят от неподдаващи се на влияние фактори като вятъра и времето. Докато съоръжения, тикани от вятъра, движели киловете напред, моряшките покровители били най-заетите от всички светии. А и църквата многократно си служела с кораби за своите собствени цели. Нека да си помислим само за кръстоносните походи.

Но има още едно съществено, макар и косвено влияние на църквата върху разцъфтяването на морината. Под властта над душите в средновековна Европа били въведени и строго спазвани от цели народи чести и продължителни пости. Това скокообразно повишавало нуждата от солена морска риба, особено от солена или подкиселена херинга и дало тласък на риболова. А морският риболов бил винаги висша школа за моряшко изкуство.

[1] От оригинала на средновековен немски език. — Б.пр. ↑

[2] Форщевен — носов вълнорез на кораба. — Б.пр. ↑

[3] Гафел — коса рея за трапецовидно ветрило. — Б.пр. ↑

[4] Фалови въжета — за издигане на платната. — Б.пр. ↑

[5] Klabautermann (нем.) — корабен таласъм. — Б.пр. ↑

[6] Klettermann (нем.) — катерач. — Б.пр. ↑

[7] Kalfatermann (нем.) — калафатчик. И трите думи в немския език имат близък, сходен строеж. — Б.пр. ↑

НА РЪКАТА СИ АЗ НОСЕХ ИМЕТО НА ЛИЛИ

*Къде е този звън?
В Ханнемену.
Какъв е този звън?
Звънят сто чука.
Те удрят, удрят, удрят
зъбите на акулата.
А светлината где е?
Край къщата на краля.
А тоя тих и весел смях?
Тоз тих и весел смях
е смеха на дъщерите,
смеха на синовете,
на тоз, когото татуират.*

Полинези
йско
песнопение за
татуирането

КОГАТО МЪЖКИТЕ ТЕЛА ВСЕ ОЩЕ БЯХА АЛБУМИ И КНИГИ С КАРТИНКИ



С рисунките по кожата моряшкото суеверие намерило нова изразна форма. Европейските моряци се татуират едва след откриването на Южното море и Полинезия. Приели тоя обичай от тамошните островитяни. Наименованието му във всички европейски езици —

макар и малко осакатено — е взето направо от Полинезия. Съответната дума там гласи „татау“, буквално преведено: точно, по правилата на изкуството. На явайски tau значи рана. Затова е по-правилно да се каже татауирам вместо татуирам.

В живописата върху човешката кожа ние виждаме един реликт от праисторията на човечеството. За рисунки върху тялото отначало използвали бои. Палеолитните художници на човешка кожа разполагали вече със седемнадесет цвята и цветни нюанси. В рудниците за бои от ледниковата ера копаели главно охра, употребявана и за прочутите франко-кантабрийски^[1] пещерни фрески. Боядисвали тялото по много причини: за сплашване на зли духове и врагове, за разхубавяване, за подчертаване на съсловието и ранга и за религиозни цели.

Тези картини имали нищожна трайност. Така възникнала нуждата от технология, която позволява по-стабилни рисунки върху кожата. Започнали да я надраскват или надупчват. Първо трябва да е било изнамерено татуирането чрез белези, както то се прилага и до днес от няколко тъмнокожи първобитни народи. Нали сините татуировачни знаци не се виждат върху тъмната кожа.

Европейците, отдавна забравили този древен обичай, през първите пътешествия на западноевропейски мореплаватели в Южното море го открили повторно. Понеже моряците преживели на тия райски атоли много приятни неща, те искали да се снабдят с някакъв траен спомен за тях и неколцина пожелали да ги татуират в Полинезия.

Несъмнено в историята на моряка и друг път имало белези по кожата. Това било в периода на галерното робство. За да залавят полесно избягалите гребци, жигосвали ги на рамото или на главата. Ето, две хилядолетия по-късно, този обичай пак оживял между корабните екипажи. Само с тая разлика, че те сега доброволно се подлагали на изтезание и тъй превърнали рисуњка по кожата в професионален знак.

Запазени са изображения как и с какви инструменти татуирали полинезийците. Първо, върху кожата се рисувал образец. Сетне в контурите на рисунката художникът забивал зъби от акула, потопени в боя, като си служел с малко дървено чукче. Причинените рани третирали с масло, дървени въглища и кръвоспиращи средства.

Татуировачите от Южните морета се радвали на голяма почит и благосъстояние. Те притежавали просторни, добре обзаведени къщи,

разделени на кабини. Пациентите прекарвали в тях понякога по няколко седмици до завършване на „художествената творба“. След много болезнената и продължителна процедура на дупченето започвала терапията. Трябвало да се спират кръвоизливи и да се чака първата фаза на оздравяването. А по-късно загнояване на раните можело да разруши отчасти и произведението. За трайност на татуировката предписвали дори определена диета.

Много полинезийци татуирали цялото си тяло, а това не ставало в един сеанс. Тъй те изглеждали като облечени, макар и да били голи. Признак на майсторство било, ако наистина се предизвика такова впечатление у околните. Творци на шедьоври били далеч не всички татуировачи. Имало и амбулантни художници, чиито такси били значително по-ниски, но и работата им пък била на средно ниво. Майсторите в професията упражнявали изкуството си на степени според заплащането. Следната полинезийска песен ясно изразява това:

*Аз съм майсторът известен
на вашите прекрасни знаци.
Аз татуирам нежно, нежно
мъжете, дете плащат.
А не рисувам хубаво
мъжете, дете лошо плащат.
Нека да кънти там-тамът!
Стани, Тангароа!
Стани, Тангароа!*

Маорите, чието високо развито чувство за орнаментика се проявявало и в превъзходни дърворезби, рисували по кожата най-комплицирани шарки, като спазвали строга симетрия. Обилие и хубост на татуировката били признак за знатен произход и особено социално положение, ранг, индивидуална отлика, самосъзнание и достойнство — всичко това и още нещо, например големината на родословното дърво, можели да бъдат изразени в една татуировка. И щом общественото положение зависело толкова много от рисунките по кожата, една нетатуирана жена била считана за грозна. Това се вижда от една

маорийска песен, която пеели при татуиране в Нова Зеландия. Първата нейна строфа гласи:

*Лягай, дъще, да те татуирам,
твоето лице да изрисувам.
В чужда къща щом отидеш,
да не кажат огорчени:
„Ах че грозна, откъде се взе?“*

Второ качество бил и мъжът без татуировка. Етнологът Липс дава следния пример: един европейски художник рисувал портрет на стар маори. Картината излязла много сполучлива. Но като я видял, новозеландецът запитал кой ли може да е този. И когато художникът счел въпроса за шега, маори взел четката и върху свободното поле на платното нарисувал ивиците и кръговете, татуирани по лицето му. Когато завършил, той поучил европейца: „Ето как изглеждам. Твоите цапаници са безсмислени.“

Без съмнение не по вкуса на всеки европейски матрос било да си бодне кожата за спомен от плаването из Южните морета. За едни то било прекалено болезнено, други пък не искали сами да си жигосват отличителни белези, ако някога ги затърсят пазителите на закона, което не било съвсем рядко явление. А на мнозина се случило туй, което изпитал английският матрос О'Конъл. Принудили го да се татуира, когато се оженил за дъщерята на един полинезийски вожд.

Но скоро рисунките по кожата станали голяма моряшка мода. Тя отишла толкова далеч, та нетатуираните не били считани за истински матроси. Ала още през миналия век нямало вече нужда да плаваш за тая работа чак до Южното море. Специалисти се появили във всяко европейско и американско пристанище. На големите военни ветроходи имало не един член на екипажа, който си носел пълен комплект татуировачни инструменти, за да си изкара страничен доход. Гешефтът на борда вървял понякога така добре, че майсторът припечелвал няколко пъти повече от заплатата си. Много матроси желаели да им нарисуват по едно разпятие до името на своето момиче. Мислели си, че с този знак не може нищо да им се случи по море.

Несъмнено болшинството татуировачи предпочитали да си останат на сушата. Обзавеждали си работилничка в някоя пристанищна уличка, а не рядко и в задната стая на кръчмата, когато практикували амбулантно. В един каталог с мостри клиентът добивал възможност между стотици картини да си избере онази, която най-много му харесва. Самата процедура не била вече тъй нескончаемо продължителна, както в Южните морета. Към края на столетието, когато търсенето в Европа и Америка стигнало връхната си точка, имало вече и машинна обработка. Бодовете с иглата се извършвали механично като на електрическа шевна машина. Ръката само водела апарата по контурите на съответния шаблон.

Ускоряването на процеса чрез машина било значително, ако се помисли, че за сложни рисунки били нужни хиляди убождания. Изпълнени на ръка, те отнемали дни. А така траели само минути и цялата процедура най-много час. Просто е за чудене как не се стига до чести отравяния на кръвта, макар че в раните се впръскват бои, разтворени в урина.

Рисуването по кожата в Европа дегенерирало до шаблонна техника. И в Полинезия то било забравено. Като завършено изкуство се запазило само в Япония, където от незапомнени времена играело голяма роля сред аристокрацията. Когато първите европейци стъпили на японска земя, те били не малко учудени, че аристократите от двата пола били осеяни по цялото си тяло с фигури на богове и полубогове. Други пък представлявали нещо като подвижни прочитни книги. Кожата им носела безброй цитати от японската митология и литература. Всичко това било татуирано в много цветове.

Кой би могъл тогава да си помисли, че след няколко столетия — към края на XIX век — цели орляци знатни европейци ще тръгнат за Япония, за да ги татуират!

В онова време, когато най-висшите европейски и американски кръгове изпаднали в болезнена страст към татуировките, майстори като Хори Ясу или Хийо придобили международна известност. Но само състоятелни клиенти можели да си позволят исканите от двамата японци хонорари, не и простият моряк, който несъзнателно станал вдъхновител на тази знатна мода.

Учудващо е кой ли тогава не се татуирал! В онова блестящо общество се намирали английският крал, руският цар и множество

други по-малки короновани владетели, принцове и шефове на правителства, щабни офицери, индустриални магнати, та дори и дами от хайлайфа!

Проститутките от пристанищните градове познавали татуировката от телата на своите сутеньори, плавали някога по море. За своя велика изненада те в един прекрасен ден я видели и върху благородната кожа на по-отбраните си клиенти, които имали слабост към пристанищните улички. Понеже този обичай станал сега салонен, татуирали се и жриците на Венера. Сторили го по две причини — едната, за да им плащат по-добре, а другата, за да отдадат почит на своя единствен любим, като жигосат неговото име в долната част на тялото си.

Ето че сухоземните плъхове възприели един морски обичай. Това за сетен път доказва популярността на моряка и на морето, която по някакъв странен път буйно пламва отново на всеки шестдесет години.

Моряшки обичай е и да се гравира име върху кожата. „Аз нося на ръката си името на Лили“, се казва в една песен. Но един истински моряк не се задоволява с това. Към него се прибавяла цяла картина. И Лили бивала изобразена най-често между кораб и фар, рееща се върху косматата гръд на своя вечно пътуващ възлюблен. Тези мотиви били на времето си много популярни между матросите и стрували порядъчен дял от заплатата. Татуировачите вдигали цената според търсенето.

И в рисунките върху кожата жената и любовта били тема номер едно. Всички искали роза, нали тя е символ на любов. На почит бил и четирикратният акорд от кръст, котва и две сърца, обгърнати в пламъци. Не бивало да липсва и момиче, интимно прегърнато и целувано от матрос под развяващо се знаме. Тая сцена олицетворявала сбогуване и ново завръщане.

Синкаво тръпнещите женски създания по бедрото, ръката и гърдите на моряка били най-често голи, тъй както и хубавицата с развети коси пред един платноход с името „Хамбург“ на корпуса. Гола-голеничка между два пръта за знаме позирала най-често и тъй наречената моряшка годеница, още един много разпространен татуировачен мотив. Гърдестите сирени и русалки имали рибешки опашки вместо хубави нозе, а люспи закривали дискретните им части.

На показ върху матроската кожа се излагали в хиляди пози други разголени женски тела, едни изобразени прави, а други прелъстително

легнали върху кълбо. Но те рядко бивали напълно голи: имали бижута или носели много дълги черни чорапи, някои дори и сутиен. Към малкото облечени матроски идоли от татуировачен туш спадали малките морячки с тримачтов кораб на задния план и с пожеланието „Fare-well“^[2]. За това пожелание било достатъчно деколтето до пъпа.

Еротиката играела съществена роля при избора на такива мотиви. Но зад нея се криело и нещо друго. Откак човекът се впуснал в морето към други континенти, женският образ символизира и богинята на щастието.

Матросът от ветрохода си оставал всякога рицар на щастието, заложил съдбата си на вълните, вятъра и времето. Оттам и стремежът му да коригира и насочва щастието. Когато плавали по обратния път към дома, те приписвали на жените чудната сила да ускоряват движението на кораба със своя копнеж. „Един женски косъм тегли повече от марсово платно!“

За попътен вятър и щастие били посветени и много татуировачни мотиви, гдето жената или отделни части на женското тяло били представени като символични носители на щастие. Редом с нея имало и други: изгряващо слънце с или без орел и кораб на предния план. Подобна магична сила излъчвало и съчетанието от котва, спасителен пояс и делфин. Имало матроси, които татуирали котва дори на голата си глава.

Смисълът на други рисунки по тялото не се разпознавал ясно, например мъртвешки череп, земно кълбо, птици, насекоми, дракони и прочие. Силно разпространен бил и мотивът сърце-кръст-котва.

При татуировките на кораби предимство имали тримачтовите заради щастливото число три. Ако поръчат четиримачтов, в дъното имало поне един фар. Той символизирал щастливото завръщане у дома. Не рядко над тях изобразявали и неясния израз: „От скалата в морето.“

Ако продължим да прелистваме албума с мостри на татуировача, ще се натъкнем на една много износена страница. Тя съдържа често споменавания моряшки гроб, най-вече във форма на сърце, кръст, пречупена мачта или котва. На друг лист виждаме как матрос лежи в хамак, а над главата му нежно видение: царицата на сърцето му.

Много мотиви индиректно носели щастие. На тях приписвали силата да омагьосват злата орис. Матроси, които си татуирали разпятие по всички части на тялото, застъпвали мнението, че при

корабострушение никога акула не ще посмее да помирише дори малкия им пръст, а камо ли да ги изяде.

Опасностите отблъсвала и тъй наречената „делли“, маска с дълъг език, както и змията. Един американски моряк, който искал да залага на сигурна карта, накарал да татуират около цялото му тяло една анаконда, без да се уплаши от ужасните болки, които трябвало да изтърпи.

Освен татуировки моряците носели понякога амулети или талисмани с качества, които също донасяли щастие. Някак си и брадата спада към този реквизит: бръсненето на борда се считало за забранено, понеже гневяло Размус. Затова никъде другаде брадите не избуявали тъй пишно, както на борда. Морякът можел да се облича както иска. Това било съвсем без значение за идентифицирането му. Можел да бъде висок или нисък, дебел или слаб, стар или млад. И за това нямало норма. Може пет пъти да е обиколил земята или пък малко да си бил показал носа от Балтийско море до Категат или Белт, и то било без значение. Решаващи били татуировката и брадата.

Те ни посрещат още от древните фрагменти на вази и саркофази от зората на мореплаването — косматите символи на мъжествеността. За да не ги разчорля по пътя дивата буря, финикийските моряци заплитали дългите си бради-знамена като кордела, същото правели и със смолисточерните си къдри на косата.

Има петнадесет различни видове бради. Но сигурно матросите са изнамерили малко от тях, защото мнозинството от тези мъжки коафюри предполага поне частично избръсване. Ала за това били склонни понякога само младите матроси, и то преди да слизат на суша. Докато огромните бради се харесвали на старите кримки, младежите и матросите на средна възраст сегиз-тогиз ги подрязвали, защото им пречили при работа и хранене. Оттогава се появила подрязаната моряшка брада, която обрамчвала лицето и закривала част от шията.

Растителността над горната устна по-често ставала изцяло жертва на ножицата — забележете: не на бръснача! — защото мустаците изискват грижи.

Брадата се сливала горе с късо подстриганата коса, понеже за удобство мнозина моряци носели прическата на паж. Тогава не се нуждаели от огледало и гребен. Можели да пригладят косата си с ръце, но най-често за това се грижел вятърът. На борда рядко пребивавал обучен фигаро и един матрос играел ролята на фризьор за

другия, а после обратното. Всички предпочитали косата им да бъде изрязана отзад късо и в кръг, затова преди подстригване, налагали на главата тенджерата или гърне, наклонено към тила. Тогава не можели да объркат. Ако някой се отличавал с особена сръчност, от само себе си той авансирал на длъжността бордов фризьор по съвместителство, защото всеки искал вече само той да му реже косата. И плаването ставало за него по-леко.

Чак до XVIII столетие матросите си сплитали къса плитка, привързана с насмолена лента, която завършвала с фльонга. Под тривърхите си шапки офицерите носели перуки.

Военните кораби общо взето се нагаждали към традиционните фризури и бради на матросите от търговската флота. Без съмнение офицерите настоявали за по-къси коси и бради. Едно такова разпореждане „на косъм“ не предизвикало бунт. Към началото на миналото столетие в американската военна marina била издадена заповед: по хигиенни причини размерите на морските бради да се нагодят към армейските. Капитаните получили неблагоприятната задача да турят ръка на собствените си бради и на буйната растителност у простия корабен народ, макар че имали недоброто предчувствие, че екипажите ще предпочетат да им отсекаат едната ръка. Когато заповедта станала известна, опасенията се оправдали. Отнемане на традиционната дневна дажба ром едва ли би предизвикало по-голяма суматоха. Навред мъжете се струпвали на тълпи. Чували се грозни закани. Стари сивобради матроси, чиито лица били оцавени от хиляди бури и които невъзмутимо биха приели вест за нова морска война, изпадали във възбуда, каквато никой не считал за възможна, когато боцманските свирки дали сигнала за сеч на брадите.

И когато на фрегата „Юнайтид Стейтс“ се проявили първите признаци за открито неподчинение, а през нощта били откраднати всички инструменти на бордовите бръснари, капитанът приложил един психологически трик. В други критични моменти преди него още го прилагали пиратският капитан Морган и Джеймс Кук. Първи той дал личен пример, като заповядал да му отрежат брадата пред целия екипаж.

Триктът успял. Екипажът се предал на съдбата си — с едно изключение: най-старият и най-обичан морски вълк на борда останал твърд. Той спекулирал с това, че корабът бил вече близо до родното

пристанище. А бил достигнал пределната възраст и уволнителният билет бил вече в джоба му. Но въпреки това капитанът се видял принуден да накаже дългобрадия непокорник с десет удара на бич пред строения екипаж. Малко преди екзекуцията той още веднаж направил опит да го принуди към отстъпление. След боя опърничавият бил затворен на хляб и вода. И когато корабът пристанал, той слязъл по фалрепа с гордо вдигната глава и развяваща се брада, в която предизвикателно бил вплел червен шнур.

Но какво представлявала метлата на този стар морски юначага в сравнение с косматия „спален чувал“ на пирата Едуърд Тийч, който му стигал до краката и заради него носел прякора Чернобрадия! В една двутомна история на пиратите, излязла през 1724/1726 година, мъжкото украшение на този карибски разбойник е описано по следния начин: „Тя беше черна, извънредно дълга и широка и горе му стигаше до очите. Той я сплиташе обикновено на малки опашки с ленти, както на перуките с плитки, и си ги закачаше зад ушите.“

То вече не било обикновена брада, а брадище, което още от пръв поглед действувало парализиращо. И то се веело още дълго време на стълба, където по-късно набучили отсечената глава на Тийч.

[1] Кантабри — народ в древна Испания, населявал гасконския залив. — Б.пр. ↑

[2] Fare-well (англ.) — На добър път! — Б.пр. ↑

АРОМАТНАТА УТЕХА НА САМОТНИТЕ МЪЖЕ

*Вторият пък смучеше лула,
гледаше във синкавия дим,
радостен от своите дела
и за щастието достигим.*

Николаус
Ленау

МОРСКИЯТ ГЕРОЙ РЕЛИ СЕ КАЧВА НА ЕШАФОДА С ЛУЛАТА В УСТА



В културната история на растенията пшеницата стои на първо място. Това е справедливо, защото какво би бил човекът без хляб! Но хлябът само е засищал глада. Живота позлатявали други растения — от цветните чашки, заслепяващи очите и носа със своята форма, ухание и

багри, до лозата, която омагьосва слънцето в чаша. А какво би бил животът на мъжа без тютюна, който като картофите е растение на Новия презморски свят!

Двете, картофи и тютюн, поели пътя през Атлантика на платноходи. Когато десперадос от откривателските кораби за първи път пристъпили земята на Новия свят, нищо не ги поразило тъй много както странните маниери на островитяните, които „носеха в ръце тлеещи въглени, състоящи се от благоуханни треви, от които смучеха дим и се опияняваха от него.“ На друго място Колумб говори за малките мъждеещи корени, на чийто пушек се наслаждавали жени и мъже. Направени били от навити листа, наричани от туземците табасо и те ги пъхали не в устата, а в едната ноздра и ги захвърляли, след като няколко пъти вдишат дима.

Колумб не би отдал никакво значение на тая чудновата привичка, ако не бе видял един ден половината от екипажа, налягала по палубата с гадене и изпъкнали очи. Били поискали от индианците такива листа. Макар че непривичната наслада им подействувала зле, те отвърнали на ядосания адмирал, че не е вече в тяхна власт да се откажат от „дяволската трева“. И накрай Колумб отбелязал в дневника си примирително: „Не разбирам какво печелят те от тлеещата смукателна тръбичка.“

Първите пушачи-европейци били моряци и в началото те били и главните консуматори на новото удоволствие. Морският герой Рели, който през 1584 година основал в Северна Америка английската колония Виржиния, донесъл в Европа първата лула за тютюн.

Едва сега тютюнът станал витамин за душата на матросите. Защото морякът също както човекът на сушата не можел да работи във вятъра и лошото време с горяща цигара или пура в уста.

Лулата подпомогнала победния марш на тютюна в широкия свят и му позволила да въздействува както никое друго растение върху културния и стопански живот на човечеството. Нека да си припомним само днешния милиарден оборот и огромните държавни приходи от данъците за „синята мъгла“.

Пурата си пробила трудно път и на сушата. Първият германски фабрикант на пури Шлотман от Хамбург се принуждавал да реже „отровните ролки“ и да ги превръща в тютюн за лула, понеже не можел да ги продава. Едва когато към всеки пакет тютюн започнал да прилага

по две пури безплатно, постепенно му се удало да спечели приятели на пурата в Германия. А цигарата е пеленаче в сравнение с почтената възраст на тютюна за лула.

В Англия, напротив, пушенето се е променило твърде малко от времето на Рели. Благодарение на морските си традиции англичаните останали верни на лулата. От десетилетия консумацията на тютюна за лула в Съединените щати спада, макар че тази страна, наред с Холандия, е родина на най-благородните хармани.

Лулата е подарък от североамериканските индианци, които използвали обаче предимно каменни лули. Несъмнено индианците не били постоянни пушачи. Тютюневата наслада била по-скоро определена за особени случаи. Прочутата лула на мира обикаляла в кръг главно при сключването на договори. Пушенето било на първо място религиозно-церемониален обред, чрез който призовавали бога Маниту. Оттам и индианското название, на тютюневия дим „Дъх на боговете“.

Останалият от древността обичай за лулата на мира бил възприет и на корабите: старият морски вълк подавал на новодошлия в екипажа другар по страдания своята димяща лула, като преди това изтривал мундщука в ръкава си. Този моряшки обичай се запазил чак до XVIII век.

Откак завладяло корабите, пушенето с лула станало най-мъжествената форма на тютюневата наслада. Цигари пушат и жените. Докато цигарата станала характерен белег на туберкулозната нервност на континенталната цивилизация, лулата представлява символ на равновесеност и спокойствие.

Високопоставената лула привлича с морската си традиция и с блясъка на предприемчивите мъже, видели широкия свят и обвеяни от дъха на приключенията.

Удивително е колко бързо се разпространило „пиенето на тютюн“, както някога наричали пушенето. Още в края на XVI столетие само в Лондон имало 7000 магазини за тютюн. А от 1595 година се е запазило едно хамбургско постановление, в което се казва:

„Никой да няма право да предприема това: преди утринната служба да пуши тютюн, още по-малко да пие.“

С тютюна скоро направили същия блестящ бизнес както с презморските подправки, които дали някога най-мощния тласък за географските открития и околосветското мореплаване. Европа забогатяла не от златото на инките, а от няколко екзотични растения. От доклада на един езуит от XVII столетие се вижда колко бързо народните маси попаднали в плен на тютюна. Този ядовит непушач фучал:

„Те не знаят кога кораб с тютюн от далечни страни ще влезне в пристанището, докато не разтоварят смърдящата стока. Затова скачат в първата лодка и се понасят към борда. Карат да им отворят един сандък и да им отрежат свитък. Тогава със зъби опитват бурена и го захапват лакомо, сякаш той е най-вкусният деликатес. Ако им допадне, тогаз пламват и вече не са на себе си от радост.

След дълго зяпане започват да питат за цената и да купуват. Поискат ли им един дукат или дори един златен гулден, не им се струва много скъпо. Те не съжеляват и за последния хелер, който дават за тази стока... Обикновено парите вървят пред добродетелите. Ала за тия хора тютюнът върви и пред парите.“

С известна завист чете човек старите съобщения за цените и сортимента на билката, която омайвала мъжете. Когато търговията с тютюн се завъртяла истински, цената му се мерела на стотинки. През 1630 година един английски фунт тютюн струвал само два пенса! А Пруската тютюнева режия предлагала през 1780 година следния блестящ сортимент: „Фин тютюн на ролки и в оловни кутии, Порто Рико, *Petum optimum* Батавия, Щатлендер, Трима Крале, множество сортове кафява и жълта Виржиния, Свисънт екстра и обикновен, Жан-д'Арм, полски тютюн обикновен и на снопчета.“ Още по-богат бил изборът на тютюн за смъркане.

Няма нищо ново под слънцето. Едва посегнала Европа към насладата на димящите листа и ето, появили се първите противници на тютюна и изригвали огън и жупел срещу новия порок. Начело на тези ревностни врагове марширувал — да не му се надяваш! — английският

крал Яков I. Дори строги забрани и върли наказания като рязането на уши не можели да отклонят чедата на порока от пушенето. Особено пък моряците, които само се усмихвали над въздържателите от всякакъв сорт. И навярно пак някой матрос е измислил сентенцията: „Толкова много съм чел за опасността от пушенето, че реших да се откажа... от четенето.“

Не бива да се защитават тук нервните упорити пушачи, които паят цигара от цигара и за тютюн биха продали гвоздеите от ковчега си. На неустойчивите може само да се каже: „Бъдете мъже и пушете лула, щом тютюнът за дъвчене не ви харесва, а пурите не са за вашата глава!“

Морякът е на мнение: мъжът трябва да мирише на тютюн, жената — на хубав сапун.

Херман Мелвил говори за щастието от пушенето на борда:

„След всяко ядене те бързаха в кубрика и ободряваха душата си с една лула... В едно общество от лули за момент възниква и общност на сърцата. И пълен с дълбок смисъл е обичаят на индианските вождове, когато си предавали в кръг лулата на мира... в знак на мир, любов и благоволение, приятелски чувства и съзвучни души. А пред камбуза приказливите създаваха един приятен клуб, докато димната лента ги обединяваше. Беше забавно да ги гледаш. На групички стояха те в кюшетата между оръдията, бърбеха и се смееха като компания от весели пиячи.“

Днешните дървени лули и техните форми датират отскоро. Световноизвестните Дънхил с бяла точка на шийката са едва от началото на нашето столетие. Дотогава задоволявали пушачите главно Франция с лулите Брюйер и Виена с лулите от морска пяна. Кочияшите пушили Улмски лули от дърво с жилки, а моряците — с глинени или обикновени дървени лули.

На море пушили пресован тютюн, защото се запазвал по-добре и заемал малко място. Състоял се от листа, увити като чилета, и го режели на резени като салам. Повечето тютюни за лула били смесица от Порто Рико, Кентъки, Виржиния, Мериленд, Варинас. Ала моряците

се задоволявали и само с един сорт. Тютюнът се числял към корабното продоволствие и капитаните купували най-евтините сортове, но винаги презморски! Ако пък по пътя настане криза, пушели чай или морска трева от дюшеците.

Юнгите пушели в затъntenите кюшета, понеже матросите им вземали тютюна. На борда господствувал принципът: „Можеш ли да плетеш въжета и да правиш възли, бива да дъвчеш тютюн и да пушиш.“ Но корабните малчугани трябвало тепърва да учат и двете.

Морякът не можел неограничено да се отдава на сладкото удоволствие. Корабите били дървени и затова забранявали да се пуши след залез слънце. На търговските кораби тази забрана не се спазвала твърде строго. Но нарушаването ѝ на военните кораби повличало тежки наказания. И английската shanty „Fire down below“ показва, че пожарите в корабите не били рядко явление:

*Пожар в кухнята, пожар в каютата,
пожар в килера, във кабините,
пожар във кубрика и балките,
пожар в хранилището — разтопи се златото,
пожар в машините, пожар край мачтата,
пожар на палубата — в пламъци е цялата,
пожар, пожар, пожар отдолу и отгоре,
търчете с кофите, гасете.*

Не малко корабни пожари ставали от безгрижното отнасяне с огъня при пушене. Вероятно така била предизвикана и катастрофата с „Бредрин ъв Коуст“, за която по-късно намерили в една бутилка писмо:

„Юли, 1750 година. Ние горим сред Атлантика. Напразна бе надеждата на екипажа за спасение освен за дванадесетте, които завладяха лодките... Срамно е да гледаш наоколо. Дръзките се оказаха дрипи. Техният плач, който напомня плача на малки деца, оглася въздуха... Капитанът безуспешно се опитва да въдвори ред. Аз мълчаливо чакам смъртта. Нека всемогъщият възнагради

тоя, който намери това писмо. Моля предайте го на моята майка Елизабет Драйдън от Лондон-дери.“

Пушенето било забранено и в много пристанища, понеже корабите били борд до борд и един пожар би унищожил цяла флота. За да се попречи на това, в такива случаи било забранено дори да се готви на борда. В тесни пристанища като Марсилия, Варнемюнде, Висмар и Архангелск трябвало да се използват нарочно обзаведените пристанищни кухни.

Когато през дългите нощни вахти не бивало да се пуши, започнали да дъвчат тютюна. Тютюнът за дъвчене и смъркане е европейско изобретение. Повод за това навярно дала забраната за пушене след залез. Дъвчели тютюна също миньори, селяни, полски работници и дървари.

Дъвчели на борда и по време на работа, понеже лулата пречела при катерене по вантите, при тегленето на въжета, въртенето на шпила и търкането на палубата. Най-често матросите не хвърляли сдъвкания тютюн. Изсушавали го и сетне го тъпчели в лулите. А щом запасът се свърши, дъвчели насмолено дебело въже, нали и тютюнът бил черен и леко намирисвал на дим. Но удоволствието от него трябва да е било доста съмнително.

При околосветското плаване на „Индевър“ парче тютюн причинило на Таити едно малко произшествие. В дневника си Кук го описва така:

„Томио се втурна във форта с всички признаци на ужас и се вайкаше, че мъжът ѝ умира. Бил отровен с нещо, което му дал един матрос. Бенкс се отпрати веднага на път и действително намерил бедния Тубараи съвсем изнемощял и нещастен. Донесли един грижливо загърнат лист, в който се намирала отровата. Той изследвал предмета — било тютюн. Тубараи го получил от един матрос. Понеже видял, че нашите хора държат дълго тютюна в устата, си, той си помислил, че го ядат. И го сдъвкал и глътнал. Това беше отравянето, чието действие за кратко време премина с малко кокосово мляко.“

Тъй изсушеното растенийце придружавало моряка във всичките му пътешествия, след като откривателите се запознали с него у средноамериканските индианци. То било дар от Новия свят, който за разлика от много негови други съкровища бил от полза и за обикновения човек. И днес още като грижливо пазени колекционерски рядкости се съхраняват огризаните и обгорели лули на неколцина велики мореплаватели, между които украсената с ограбени диаманти лула на Морган и чибука от слонова кост на Кид. Най-висока колекционерска стойност има остатъкът от каменната лула, паднала от устата на Рели, когато главата му се търколила на пясъка. Този морски герой се покачил на ешафода с димяща лула, подобно на много моряци, които със запалена лула или с тютюн между зъбите съпровождали на морското дъно своя потъващ кораб. С тютюна се умирало по-леко.

Чудно е, че когато матросът възпявал всичко, което му било мило и скъпо, за тютюна и за лулата няма моряшки песни. Всяка втора *shanty* на борда засяга любовта, а всяка трета рома и нему подобните питиета. Защо тютюнът е бил забравен, когато „орачите“ на морето били зависими от утешителната билка също така, както от рома. Може би причината е там, че с пиенето може да се пее, а при пушенето — не.

Тютюнът отдавна съществувал, когато настанало великото време на океанските ветроходи. Само в немската *shanty* „От Хамбург отплава едно старо корито“ се споменава за тютюна. Там матросът се оплаква, че от много работа не им остава време да си дръпнат: „Поиска ли матросът да си запали лулата, ето че кряскат: «Дърпай марсовия фал!» И един единствен път се възпява любимият тютюн за дъвчене, но не във връзка с моряка, а с мулатката Сали Браун, която «пие ром и дъвче тютюн».

И многото морски романисти от Смолет до Конрад не са издигнали паметник на лулата и тютюнеца. Само Мелвил засяга тази моряшка страст, макар и пътем. И тъкмо един изпечен сухоземен плъх като Иля Еренбург наваксал този пропуск в сборника си къси разкази «Тринадесет лули».

Всъщност за повече от четиристотин години — откак се пуши на борда — се случили и много истински истории с лули. В американската война за независимост една фрегата хвъркнала във въздуха, защото последното желание на един тежко ранен оръдеен майстор било да дръпне няколко пъти от луличката си, преди да тръгне за оня свят. В

бъркотията на сражението никой повече не се сетил за него. Горящата лула паднала от устата на умиращия. Тя подпалила пръснатия наоколо памук за превръзки, сетне бурето с барут до най-близкото оръдие и накрая чрез низ от злощастни обстоятелства и барутния склад.

Друга история с лула се разиграла през миналото столетие пред нос Хорн. Кормчията на един бриг, много суеверен, бил наследил от своя баща стара маорийска лула от черен камък. Тя трябвало и на сина да носи щастие както на своя предишен притежател. Кормчията пазел наследството като зеницата на окото си. Бил твърдо убеден в неговото талисманно свойство.

Бригът се клател носово през бушуващото море източно от Огнена земя. На буйни пориви дъжд и град шибали платната. Няколко тежки и стръмни вълни причинили вече първите разрушения на палубата. Кормчията нервно дърпал лулата. Трябвало често да я сменя от устата, за да изреве на палубата нарежданията си (капитанът лежал болен в каютата).

Тогава злото станало. Една отвесна вълна с невиждана височина и мощност се разбила върху бака на брига. Кормчията се хванал в последния миг за една ванта. Всички негови мисли в този момент били единствено при каменната лула, която не можал вече да смене от устата. Той стиснал силно със зъби мундщука. Тогаз чул хрущене и същевременно почувствувал болка, сякаш някой го ударил в зъбите.

Когато се съвзел от оглушителния удар на вълната, той с изумление установил, че лулата му е заминала заедно с четири зъба. Затърсил я отчаяно. Щормът започнал да се превръща в ураган. Едно след друго се разкъсвали платната. А сега, след загубата на талисмана, на суеверния кормчия му се сторило, че всичко се обръща срещу него.

Яростни вълни биели в борда на кораба. Тогава фокреята се строполила върху палубата, последвана скоро от фокстенгата. За няколко минути бригът бил полуразрушен.

На следното утро, когато щормът утихнал, екипажът намерил кормчията със смазана глава под фокстенгата. На два метра от него лежала лулата.

Но най-хубавата история за лула, която се разиграла на море, разказал някога един кормчия на поета Емануел Гайбел, който я предава със следните думи:

«Натоварихме масло и стафиди и доволни плавахме с товара си от Малта за Гибралтар — Йохен Шют, любекският капитан, с петима матроси и аз, Ханс Кикебуш, като кормчия. Вятърът духаше весело и ние бяхме отминали вече Сардиния, когато зад нас от нордост се появи подозрително платно, което бягаше сякаш със скороходните ботуши от приказката. Колебливо надзърташе Йохен Шют през стъклото и клатеше глава, надзърташе пак и все по-дълго ставаше неговото хитро лице. „Проклета супа!“ — избухна той накрая. — Да ме глътне акула, ако тез не са тунизийци, разбойници, които са хвърлили око на нас и на нашата хубава шхуна! За бога, сега се казва: „Всички платна горе и бягай презглава“

За съжаление бе твърде късно. Още четвърт час и разбрахме, че не можем да избягаме. И тутакси пиратът пусна да лети от топмачтата червения флаг и с един изстрел ни заповяда да легнем на дрейф. Пък за отбрана не можеш да мислиш: седмина бяхме ние, а там ония четиридесет, всичките дързък пиратски народ, навикнал на убийство и грабеж, както ние на кегли. С един едничък салют ще ни пометат оттук. Йохен Шют ни рече да си стоим мирни и да го оставим сам: малко, казва, да помисля и май че го измислих, и може би това ще ни извади от белята; е, щял да играе „ва банк“, а нали накрая пък сме хора християни и бог в небето може да погледне и на нас. Така с мърморене той слезе в каютата и взе другите със себе си; само на мен заповяда да остана на палубата и учтиво да покажа пътя на проклетите гости.

Сърцето ми падна в гащите, като виждах как корсарът ни приближава с всяка минута. Скоро разпознавах лисичите лица и мишите опашки в косите, негрите, които висяха по въжетата. Ето как негодникът с червената капа дига абордажната кука, ето още десет го следват, и сега — един единствен удар, един ужасен тласък, и ние сме с тунизийците борд до борд.

Един арапин с широк нож в муцуната скочи пръв на нашия кораб, сетне дойде сам капитанът, едноок, с бодлива

брада като котарак, на зелена лента полумесец от рубини, и после другите, жълта като дюля раздърпана шайка, но всички, човек след човек, снабдени с дълга пушка, със секира и с нож. Стана ми студено на гърба, сякаш змия ме полази. Но според повелята на капитана аз правя най-хубав реверанс, сетне скромно им показвам пътя, на скокове като келнер слизам по каютната стълба надолу. След мене с пицов във всяка ръка, с тежка стъпка тропа сам Майстор Едноокия и спира на вратата, оглежда се и стърчи като вехт кол на ограда. Защото пред него, върху отворена бъчва с барут, седеше сам Йохен Шют, шапката на едното ухо, и пафкаше от къса луличка, а наоколо като магьоснически кръг беше насипана широка пътечка барут. Ние стояхме зад него и не казвахме гък; той обаче, тъй както спокойно си седеше, сякаш нехаеше, гледа турчина и дума: „Добър ден! С какво да ви услужа, ако смея да помоля?“ И когато оня се надува като пуяк и почва да къркори на своя неразбран език, и вижда, че работата не върви, избелва зъби и с мимики заплашва, тогаз пак казва Йохен Шют: „Да, турски не разбирам, любезни господине, но *parlez vous francais?*“ И пафка все по-бясно и дими като комин, обвит в пушек като с морска пяна, та боже мой, на мене ми се струва, че ей сега ще полетим. На нашия Риналдини^[1] всичко туй се стори като лоша шега; ето че позеленя от яд и прави изведнъж кръгом, и хуква горе чак. А горе — оживено крякане и после трополене, бутане, дърпане и скърцане. Ние в хиляда страхове се притискахме като кокошки до нашия капитан, който не казваше ни дума и бавно си димеше. Ние знаехме, че товарът ни добре е застрахован, но се плашихме, че неверниците, щом го изпограбят, от чиста злост ще бутнат кораба на дъното, и тогаз — лека нощ, любекски кули! Тъй мина дълъг, страхлив час. И ето — сред всичкия тропот чухме как свирката на боцмана пици, настана ужасна блъскотия на борда, сякаш бягство, а скоро след това един тласък и пляскане, сякаш гръм раздели кораб от кораб, и сетне стана тихо. Почакахме още минутка и подслушвахме,

но не писна и мишка в дупката; няма съмнение, че вече са се махнали.

— Какво пък? — рече Йохен Шют. — На борда въздухът изглежда чист и мисля да видим, какво са нагласили.

И се качва горе на палубата, а ние — по петите му.

А там да видиш — страхотия! В големия обор на дядо Ной не ще е била такава пустиня, сякаш корабът е разчистен от всички гадини на света. Навсякъде слама и счупени парчета, бурета от стафиди, варелчета от масло, инструменти, лук и кухненска посуда и всичко в най-див безпорядък, като че в разгара тъкмо е бил прекъснат грабителският празник. А тъй е било и наистина. Защото от нордост идеше английска фрегата, флагът със синия кръст се вееше весело, а турчинът, като подгонен ястреб, офейкваше на юг. Каква радост и какви прегръдки! Юнгата падна на колене, готвачът, презимувал напоследък в Портсмът, поклати ноцната си шапчица и пееше: „Good save the King!“^[2] Йохен Шют се навежда и взема един лук, мирише го и киха; забелязвам го — не иска да го видим като плаче. Сетне сменя шапка и дума: „Сега всички да благодарим на бога! И жално ми е днес, че не мога да пея, но ходих на училище при дъртия пръч. Англичанина ни изпрати небето само. И меден петак не давах вече за нашия живот. А ето всичко милостиво се размина!“

— Една истинска благословия, капитане — казах аз, — че ви хрумна за барута, инак и сам англичанинът бе закъснял.»

— Да, барутът! — и се смее, и хитринката му блести в очите: — Барут! Как ли не! Та ние нямахме и за двадесет изстрела на борда. Черното нещо, което взе на езичника страха, то беше... ах, то беше цвеклено семе от Шверин, за моите канарчета, които го ядат. Истинският мъж трябва винаги да знае как да си помогне сам, така и бог му помага. А сега погледнете дали ни е оставил хайдутинът и малко ром. Аз мисля, една глътка добре ще ни дойде за страха...”

На борда на ветроходите имало и пури. Но простите матроси ги пушели рядко. Този вид тютюнево удоволствие оставало до известна степен съсловен знак на мъжете със златни ивици на ръкава. В каюткомпанията пушели пури не от най-лошите сортове, защото купували предимно контрабандна стока без данъци и мито. Между тях имало кедрови кутии с изображението на прочутото Vuelta Abajo.

Считали го за отличие, ако скипърът предложи на матроса една Упман^[3]. Навярно и оттам си води началото изразът „да сервираш някому пура“. По-късната промяна в смисъла на този израз дошла от ироничната му употреба.

[1] Риналдини — прочут някогашен италиански разбойник. — Б.пр. ↑

[2] „Good save the King!“ (англ.) — Боже, пази краля! — (английският национален химн). — Б.пр. ↑

[3] Упман — известна марка пури. — Б.пр. ↑

ДО ШКОТА НА БИЗАНМАЧТАТА

*Виждам съм го да се връща чак в
зори —
често си преплиташе краката,
спъваше се, помня как веднъж
дори
блъсна челото си във стената;
казано накратко: по земята
беше на къркачите същински
цар.
В рая днес отваряйте вратата
за душата на добрия Жан
Котар!^[1]*

Франсоа
Вийон

КОРАБИ БЕЗ РОМ МИРИШАТ НА ОБОР



Откак на Делос един матрос от древността надраскал с ножа на стената един кораб, у морските птички се запазил стремежът сегиз-тогиз да оставят след себе си стенописи. Най-оригиналните картини със сюжети от моряшкия живот украсяват опушените стени на старите пристанищни кръчми. Някъде между нос Аркона и Антверпен на стената в една кръчма се намира рисунка, на която двама пияници на

вахта с червени носове се взират тъпо в шишето. В следния миг една отвесна вълна ще ги изплюе зад борда. А сетне виждаш как веселите побратими пляскаат върху нейния гребен, единият стиска високо бутилката, а другият, изплувал отгоре, не се тревожи за нищо друго, само да не влезе вода в наполовина изпитото шише.

В този анекдот се крие дълбока истина за моряшките нрави. Откак има кораби с кил, моряците са жадни. И оттогава е и обичайно да се смазват със силни напитки пресъхналите от вятъра и морската сол гърла.

Древните мореплаватели от Средиземно море не са ни оставили наистина никакъв кораб. Дървото им е унищожено от хищните зъби на времето. Изтраяли са през столетията само техните прекипели напитки. Намират ги на морското дъно, още затворени глинени делви, пълни с вино. Сигурно често виното съставлявало и част от товара. Но освен това то спадало и към корабното продоволствие. Дори галерните роби всеки ден получавали по литър вино.

Няма сведения дали някога на борда е имало и по-остри питиета. Но Омир и други хора на изкуството от древността са ни предали, че понякога на борда са попейвали за утоляване на жаждата. Макар че после била вложена символика и в изображението за гостуването на Дионисий, бога на виното, в Одисеевия кораб, най-близо до истината е тълкуването, че тук се касае до едно майсторско пиршество на борда, щом и настрана са се оттеглили неколцина съвсем пияни мъже.

Не е ли показателно, че и до днес големината на корабите се измерва в тонове и това са били първоначално винени тонове^[2]? С други думи: един товарен кораб бил голям толкова, колкото бъчви с вино можел да помести. Транспортът на вина с кораб играел в Средновековието такава голяма роля в Западна Европа, че стандартизираните главно за тая цел бъчви, които събирали около 1000 кг или „половин товар“, били използвани в корабостроенето като единица мярка.

Към скърцането и пъшкането на корабните съединения в Колумбовите откривателски каравели се примесвало и кълколенето от стотици бурета вино. Те заемали най-голяма част от товара. Когато съоръжавали трите каравели за експедицията, пестели от всичко, като се почне от парите за гнилите стари кораби, които пропускали вода още от първите дни на плаването, и се стигне до продоволствието. Само за

виното не се поскъпили. Не защото то е националното питие на иберийците. А преди всичко и заради това, че страхът на екипажа от Морето на ужаса, както наричали Атлантика, можел да бъде удавен само в пиянство.

Ловците на сардини от Кадис, които понякога се осмелявали да поизлязат малко навътре в тая течна пустош, знаели да пеят една песен. Дни на зловещо спокойствие, когато Атлантикът приличал на вцепенена стъклена маса, се заменяли от седмици, в които той се превръщал в разюздано митическо чудовище. И не напразно Колумб влезе в историята като най-великият откривател, защото той пръв покори това неукротимо море.

Помирително действувала тогава оная плискаща се в буретата течност, от която винаги наливали щедро, щом великата мъка, хленч и заплаха завладявали пак екипажа сред безутешните сиви вълни на ширините.

Така било в каравелите на откривателите, така било и след тях. Когато през 1816 година параходът „Марджъри“ се готвел пръв да прекоси Канала, страхът на екипажа грозил да провали и това начинание. Затова капитанът устроил гуляй в близката кръчма. Най-сетне хората се съгласили да се качат на борда. По пътя се отклонили от курса, а малката парна машинка повече се повреждала, отколкото работела, и плаването траяло повече от седмица. Накрая обявили награда три бутилки от най-добрия ром за онзи, който пръв зърне френския бряг.

Самата дума ракия била музика в ушите на моряка. И когато по палубата проечала командата „До шкота на бизанмачтата!“ — тя била сигнал за всички да дойдат на кърмата за дажбата ракия — щастливата усмивка на деца, които получават бонбони или пудинг, озарявала ощавените лица на морските вълци. От призива „На бизаншкота!“ произлиза по всяка вероятност берлинският израз „Ето ти шкот!“, откъдето се вижда, колко свързан с морето бил някога берлинчанинът.

Вино раздавали всеки ден само на романските платноходи. На другите европейски океански кораби давали по-силни неща.

В историческите книги за спиртоварното изкуство се поддържа упорито слухът, че конякът е изнамерен от нормандски моряци. Много неща говорят в полза на тая версия, още повече че това благородно питие е френско постижение. Покоряването на Англия не паднало

даром в скута на Вилхелм Завоевателя. То се дължи на неговата разумна и основна подготовка. За тази смела акция, състояла се през XI век, норманите построили сериен тип на комбиниран товарен и военен кораб. Те се нуждаели от една значителна флота, която да превози 60 000 мъже с оръжието, конете и продоволствието. На килима от Байо, извезан с дългогодишен труд от набожните нормандски дами, ние и днес още можем да се удивляваме на тия кораби, които не били вече тъй елегантно стройни и расови като викингските дракони. За съжаление това творение на изкуството не ни издава нищо за другото транспортно-икономическо постижение на този морски поход. Наистина ние виждаме как през релинга на тези кораби-комби стърчи множество от конски глави и тук-там по някое буре. Но не виждаме, че буретата съдържат многократно количеството вино, което иначе би се побрало в тях. Навярно там се е поклащал първият коняк. Защото Вилхелм, който знаел, че в Англия грозде не расте, би трябвало да построи една още по-голяма флота, за да предложи на хората си хубавото питие, на което те били свикнали, през месеците на битката за покоряването на англосаксонците. Но за това не можело и да се мисли. Затова умният норманец решил преди преплаването на Канала да освободи виното от неговото водно съдържание. Дестилацията на виното не представлява нищо друго.

С това Вилхелм осъществил мечтата на всички стопански дейци да налят десет хектолитра в съд от един хектолитър. Само че обратният процес, тоест от всеки едноктолитров съд да се направят пак десет хектолитра вино след дебаркирането в Англия, не му се удал. Няма наистина нищо по-лесно от това: да се разрежи виненият концентрат със същото количество вода и пак да се получи десеторното количество. Но по пътя морските юнаци така навикнали на силното питие, което им гъделичкало небцето, че рязко отказали да го разреждат.

Ала по-популярен от коняка станал на борда друг концентриран алкохол. „Кораби без ром миришат на обор.“ Тъй гласи една моряшка поговорка. Столетия наред ромът бил бордовата течна валута. Няма посполучлива характеристика за крепостничеството на много моряшки поколения спрямо този фалшив бог от тази, която изрича Били Бони, героят на бунта в Стивънсъновия „Остров на съкровищата“, като се обръща към сподвижниците си: „Познавам ви. Вие си искате рома и то

веднага, а сетне може и да ви обещаят.“ С това той иска да каже, че за любимата си мишеморка матросите са готови да плащат дори и с живота.

Друг израз гласи: „Последната му дума беше ром“. В него се крие жизнен опит. Това желание на моряци, поели по най-дългия си път, най-често бивало изпълнено, дори и на прочутия „Док на бесилките“ в Лондон, където матросите играели последния си танц — на въжето. При това ромът датира само от няколко столетия и е много по-млад от други концентрати: коняк или уиски. И ромът е също подарък от Новия свят.

Испанците биха се радвали още повече, ако на Карибските острови бяха намерили грозде, а не захарна тръстика. Защото донесените от родината винени запаси изчезвали светкавично. Една чаша испанска Тарагона струвала по едно време в Хиспаниола своето тегло в злато! И днес още ни покъртват жалните писма с молби за вино, които пристигали някога в метрополията. Но редовното снабдяване на испанците в чужбина с тяхното национално питие би изисквало да се поддържа една цяла винарска флота, защото числото поклонници на Америка растяло непрекъснато.

Дилемата била разрешена от появяването на една индустрия, която превърнала бедствието за испанците в добродетел, а за моряците от много столетия означавала небето. „Ром, от какво повече се нуждае матросът?“ И дълго време това било аксиома.

Ромът от Средна Америка бързо станал питие на мъжете пред мачтата. Френският коняк бил много скъп за тази цел, а тук винаги се търсело най-евтиното. Съвсем в началото може и да са давали на екипажите истински ямайски ром, който приятно ухае на юфт и като абсента има 96 процента алкохол. Флибустиерите го наричали тафия. Но икономиката била изправена винаги пред проблема да произвежда все повече и повече, понеже потребността нараствала. Тогава ромовата индустрия намерила друг изход. Отначало разредявали рома с вода на 65 до 45 градуса. Сетне открили начин да оползотворяват и отпадъците от тръстиката: пяната от тръстиковия сок и други органични съставки.

Така се появил негърският, или моряшки ром. Първото наименование идва от опитите на карибските плантатори да пришпорват със слаб роб черните роби към по-висока продуктивност. Питието имало прегорял и понякога остро кисел вкус, който при по-

дълго отлежаване в бурето отчасти се загубвал. Но отлежаването замразява капитал и оскъпява стоката. Затова капитаните купували и за екипажа само пресен негърски ром, още топъл от дестилацията. По-дългото узряване в бурето, което придава и на добрия коняк или уиски изискаността на букета, навсякъде днес се скъсява чрез изкуствени процеси на остаряване.

При все това морякът ни най-малко не се притеснявал от землистия, тръпчив и суров вкус на негърския ром. Той съживявал и мъртвите. Екипажът го предпочитал пред екстра финия, филтриран отлежал „Бакарди“ от капитанската каюта. Примирявал се и с бързото му действие и главоболието на следващата сутрин. Популярността на негърския ром сред моряците накарала по-късно производителите да изобразяват за реклама върху етикетите чернокожи, които пият ром, и да назовават така тези марки. И днес още се нарича „Негрита“ една международно известна марка ром, употребявана на много кораби.

Различният вкус на рома — в Ямайка има друг вкус от Куба — се дължи на разлики в рецептурите на отделните фирми. В Ямайка например слагат в големите бъчви парчета ананас, ароматни кори и билки.

В началото на презокеанското мореплаване ветроходите приличали на плаващи дестилации. И ако някога нямало кораб, който да плава без вятър, още по-малко можело да се намери кораб, който да плава без алкохол. На „сухо“ корито не постъпвала жива човешка душа, а без екипаж кораб с платна не може да плава. От значение била и споменатата вече дилема за питейната вода при далечното плаване. Единственото нещо на борда, което не се разваля, било ракията.

А нейното дезинфекционно действие отстранявало зарази и епидемии. Алкохолът предпазил от инфекциозната смърт „Милия Аугустин“, компониста на първия валс, когато веселият виенчанин, пиян до забрава, бил подбран от чумната команда от една улична канавка и хвърлен в масовия общ гроб. В първата околосветска експедиция на Кук взел участие и един морски вълк, осолен в много плавания, който бил вечно пиян. Когато флотилията на Кук хвърлила котва в Батавия, най-нездравословното място на света, и смъртоносна тропическа треска разгърсвала целия екипаж, единствен страстният къркач с червения нос останал здрав.

Несправедливо хвърлят върху адмирал Вернън упрека, че въвел разреждането на рома с гореща вода и захар. Това станало през 1740 година. Заради своите панталони от камилска вълна от материята „грогорам“ Вернън и преди носел прякора „the old Grog“^[3], и оттам матросите нарекли новата напитка грог.

Всъщност и преди още екипажите на океанските платноходи пиели ром, смесен с вода, за да смекчат противния вкус на зеленикавата блатна течност, която им давали всеки ден под името чай. С чист ром те не могли да угасят убийствената жажда, дажбата не била достатъчна. А от 1740 година матросите от английската флота не се грижели вече сами за разреждането на рома. Правел го грог-кокът, който всеки ден в определено време биел камбаната за раздаване на любимото горещо питие.

С право казвали, че двойно съгриващият грог имал смисъл само на корабите от суровия и студен северен Атлантис, както и в студените зони на южното полукълбо. В тропическите води той изкарвал от матросите още повече пот. И само така може да се разбере защо не избухнал бунт, когато капитан Кук преустановил дажбата грог и я заменил с кокосово мляко. Въпреки това била необходима силна личност, за да се прокара подобна мярка, понеже тя наподобявала лечение на встрастени алкохолици. Но нека да чуем самия Кук, който постъпил извънредно умно:

„Знаех, че Таити и съседните острови могат да ни доставят голямо количество кокосови орехи, чието превъзходно мляко замества всички изкуствени напитки. Затова исках по време на тукашния ни престой да спестя грога за корабния екипаж, но счетох за уместно да не действам без съгласието на матросите. Събрах ги, изясних им целта на нашето пътешествие и наблегнах колко лесно плаването може да стане по-дълго от пресмятанията ни. Напомних им за наградите, които Парламентът е определил за откриването на северозападния проток и за проникването над осемдесет и деветия градус северна ширина. За да достигнем тази цел, продължих аз, абсолютно е необходимо да икономисваме запасите си... Тук, гдето ние можем да се лишим от силни напитки, би

било по-добре да се откажем от тях, за да ги имаме тогава, когато ще ни бъдат нужни. Накрая нашите хора приеха предложението ми единодушно и без да се замислят за миг. И екипажът на капитан Клерк се включи доброволно във въздържанието. От този ден екипажът получаваше грог само в неделя при последното ядене.“

От този пример виждаме, че решаващото нещо на далечно плаване било не алкохолът, а някакво безупречно питие, както в тоя случай кокосовото мляко. Защото пословичната жажда не напуска никога моряка по време на път. Та нали за това били виновни всекидневното блюдо от солено месо и сухите като пепел сухари. Обикновено жаждата не можела да се угаси без алкохол. И понеже коварният приятел, погълнат неразреден, предизвиквал още по-неутолима жажда и после махмурлук, мъжете пред мачтата с удоволствие го смесвали с вода или чай. Това за спасяване честта на стария Вернън.

След казаното дотук, ние вероятно ще видим вечно жадния моряк в по-обективна светлина. Пияница го направили условията на борда. То не било по негова вина.

Наистина от любимата бутилка гледал сам дяволът. Леко алкохолизираното постоянно състояние, в което се намирал матросът, подкопавало здравето му и го превръщал често в полупобъркан десперадо, който много лесно вадел ножа. Все пак то не се случвало толкова често, както ни уверяват лошите морски романи. Постоянното занимание на чист въздух помагало за бързото абсорбиране на алкохола в кръвта и създавало известно равновесие.

Много по-осъдително е, че други хора злоупотребявали с вечната жажда на моряка. Столетия алкохолът бил най-добрият вербовач. Нали рядко някой отивал доброволно на борда. Първо напоявали мъжете в пристанищните кръчми. Повечето агенти упражнявали този мръсен занаят, като се представяли за току-що върнали се от далечно плаване матроси и щедро черпели наляво и надясно. Незабелязано изсипвали приспивателно в рома на своите жертви, които чак в открито море се събуждали в койките на чужди кораби.

Особено печална слава през времето на клиперите си сдобил нюйоркчанинът Шангхай-Браун^[4]. По този подъл начин

безскрупулният агент наемал цели екипажи и ги прехвърлял на други кораби, които нощем излизали в открито море с безчувствения екипаж на борда, влачени на буксир, защото били трезви само капитанът и кормчията.

След туй Браун предлагал срещу възнаграждение в брой своите мръсни услуги на капитаните, чиито екипажи бил отвякъл предната нощ сам той с шайката си главорези. Понеже се преструвал на честен човек, а пък и на оцетените капитани не оставал друг изход, освен да се съгласят с предложенията му, за кратко време безделникът спечелил цяло състояние за сметка на моряците. Но възмездието не закъсняло. Една сутрин морето го изхвърлило на плажа на Лонг Айленд с разбит череп. Очевидно си намерил майстора.

Колкото и невероятно да звучи, имало и моряци-въздържатели, които не можели да понесат концентрирани напитки и само след няколко глътки започвали да хранят рибите, сякаш страдали от морска болест. Това обикновено сполетявало юнгите, когато ги черпели за повишението им в старши юнга или младши матрос. И се случвало да се наведат към погрешната страна на кораба, понеже още не знаели моряшкото правило: „Повръщаш ли от наветрената страна, бълвочът ще ти се върне пак върху лицето!“

В очите на братята от бака непиячите не били мъже, а камо ли моряци. Презирали ги, но им и съчувствували. Без живата вода — всъщност ракия на френски е eau de vie^[5] — моряшкият рай оставал затворен за тях.

Цели генерации лекари, особено корабни, споделяли това мнение за алкохола. Те предписвали ром не само заради неговото дезинфекционно действие, но и срещу всяка болест, да не говорим, че го използвали и като анестезично действащо средство при операции.

Имало матроси, които се престрували на болни, за да получат извънредна дажба. Пък естествено и самите корабни лекари си предписвали собственото си вселечително средство и затова носели съответните прякори.

Имало и други възможности да си набавиш извънредна порция. Жаждата прави хората изобретателни. Навярно е от царството на легендите версията, че чупели кутията на компаса, за да изпият спирта. Но ето едно достоверно събитие:

На китоловеца „Люси Ан“ било дълго време загадка защо двама матроси, които били като братя, постоянно разнасяли мирис на алкохол. Явно било, че той не произтича само от дневната ракиена дажба. И понеже никой член от екипажа не продавал дела си, двоицата сигурно притежавали някакъв таен източник. И един ден били заловени на местопрестъплението. В едно тъмно и тясно къоше на кораба, гдето били захвърлени всевъзможни вехтории, те открили буре с писко. За жалост то стояло с чепа нагоре и така било загнездено, че те не можали да го преобърнат.

Поради липса на бургия на двамата ракиджии не оставало нищо друго, освен да натикат чепа вътре и понеже нямали маркуч, напъхали в отвора една стара риза. После изтисквали напоения плат в устата си. Писко била най-евтината ракия от дестилиран пулп на агаве. Името му произхожда от един перуански град, гдето го произвеждали масово. Понеже метиловото съдържание не било отделено от дестилата, ракията имала ароматичен вкус на горена захар, а и съответното действие.

Под влияние на алкохола матросите често налитали на бой. Не помагали и най-строгите наказания. Няколко матроски сбивания влезли в литературата благодарение на Мелвил:

„Затворникът беше пиян, маори също. И преди да разберем какво става, Бен го удари и двамата мъже се вкопчиха като магнити. Условно освобожденият бе опитен боксьор. Но дивакът не разбираше нищо от това изкуство. И така те бяха равни. Хващаха се за лактите и си изкълчваха ставите, докато и двамата легнаха на палубата. Тук те се търкаляха сред кръг от матроси, накрая главата на белия бе превита назад, а лицето му стана пурпурночервено. Бембо бе готов да му прегризе гърлото. Всички се втурнаха да изтръгнат дивака. Но той го пусна едва когато получи няколко удара по главата.“

Още по-известни били побоищата на алкохолизирани матроси на сушата, гдето те биели предимно сутеньори, кръчмари, полицаи и вербовъчни агенти. Често наред дансинга избухвал бой за някое

момиче. Една много пъта някога shanty се нарича „Удряй, повали мъжа“.

*Момчета, ето този мъж свалете!
Там долу бързо го свалете!
Във Ливърпул тоз мъж свалете!
О, време дайте, аз ще го сваля!*

Както личи от следващите строфи, побойникът се шляел по Райската улица в Ливърпул и срещнал един млад полицаи. Тоя го спрял и започнал да твърди, че по прическата и дрехите познал в негово лице човека, който нападнал и ограбил неколцина холандци. Не минала лъжата на заловения, че го обвиняват несправедливо и че той току-що се завръща от Хонгконг. Сигнали до ръкопашен бой. А последната строфа гласи: „Друснаха ми три месеца в Уолтън Джейл^[6], защото го ритях и го свалих на земята.“

Естествено никой моряк не се отказвал от любимата „огнена вода“ поради такъв урок за злодеяния, извършени най-вече в пияно състояние, та макар и пак да кисне в Уолтън Джейл или Олд Бейли^[7].

Но бренди не само се пие, за него има и песни. „На уискито дължа аз червения си нос и то ме накара да си заложа палтото“, се казва в една shanty. А в „Щормалонг“ един ненаситник мечтае да си построи кораб от хиляда тона и целия да го напълни с ром от Нова Англия.

И грогът си има песен: „От всички неща на света най-много обичам аз грог. Той е част от душата ми, такъв ще остане до гроб.“

Но чистият ром стои над всички. И начело на всички хвалебствени химни на момците от бака е старата песен, предадена от Стивънсън в „Острова на съкровищата“:

*Петнадесет мъже върху ковчега,
хойо — и бутилка ром!
Наливат, дяволът ги благославя,
хойо — и бутилка ром!
Върху мъртвеца — четири пияни мърши.
Останалите — ромът ги довърши.*

*Един единствен мъж назад се върна,
моряците на кораба презърна.*

Смисълът на тази песен е, че един човек умира по време на плаване и другите петнадесет намират в неговия моряшки сандък бутилка ром. Единият дава на другите кураж да посегнат на рома, като им казва, че те само ще си пийнат — и ако господ не одобри, че се втурват върху благого на току-що умрелия, то дяволът сигурно ще го стори.

Извънредни дажби ром се давали, когато екипажът бил подхвърлен на особени усилия. Той заемал главната част от закуската след буря, когато хората са се борили цяла нощ с тайфун или ураган. Много капитани наливали и по едничко, когато в бурно време хората слизали от такелажа. Друг повод за пиене ставало кръщенето при първо преминаване на екватора, първото преплаване на нос Хорн, успешна отбрана срещу пирати, на Коледа и на Нова година.

Но ако в такива дни вилнеела буря и всеки миг изисквал трудни маневри с платната, веселите коледни и новогодишни празници на чашка се отменяли за велико съжаление на екипажа. Тогаз капитанът имал нужда от бистри глави и сигурни ръце. И въпреки това пак замирисвало на ром. Някъде в моряшкия сандък, съвсем на дъното, намирали една бутилка, която тайно обикаляла в кръг каютата. Но екипажът си оставал трезвен и в пълна готовност.

Капитани, които в такива критични моменти действували лекомислено и въпреки предупреждение за щорм, разпореждали да се посрещне Коледа, Нова година или друг традиционен празник с чаши в ръка, поставяли в опасност живота на всички. Хрониката на морските катастрофи познава множество подобни примери. По време на едно буйно коледно тържество малко след Първата световна война „Далтън“ се отклонил от курса си в Средиземно море и налетял на риф. Освободил се от него, но скоро потънал вследствие пробойната. Когато след три десетилетия капитан Кусто с прочутата си група за подводни изследвания разгледал неговите останки, „чиниите бяха все тъй хубави и здрави... Диди намери един ден голямо количество бутилки от вино и коняк «Метакса», всички празни. Били са изпразнени от безгрижния екипаж на «Далтън» в онази нощ, когато всички се напили и връхлетели с кораба върху подводните скали. То бе увековечена сцена

на утро след гуляй. Корабният компас бе покрит с корали. Надникнахме вътре и видяхме единственото живо нещо, останало на «Далтън»: компасът се колебаеше в своята баня от спирт и се подчиняваше и тук на притегателната сила на далечния Северен полюс.“

Но историята на мореплаването отбелязва и случаи, когато капитани строго съблюдавали трезвеността на екипажа, а сами били почти винаги пияни. Те били от ония натури, които трябва да пият редовно, за да бъдат годни за работа. Първите няколко глътки от бутилката пробуждали техния жизнен дух, прогонвали съмнения и потискащи мисли и окриляли енергията им за ежедневно необходимата дейност. Несъмнено тия хора постоянно се изправяли пред въпроса, кога ще достигнат най-горната поносима граница, понеже обикновено човек забелязва, че е пийнал едва когато вече е прехвърлил мярката.

Мелвил увековечил този тип хора чрез кормчията Джърмин. Но и Джек Лондон, който също плавал по море, направи от алкохола литература. Героите от неговите морски романи нерядко носят чертите на поета, който в книгата си „Цар Алкохол“ излага своята собствена покъртителна изповед на пияч. Той е като Шарл Бодлер, който с не помалка откровеност признава:

*А другото е вятър. Само ти важиш,
бутилко пълна, търбух мрачен и балсам,
защото за сърцето ти си чуден храм,
подслаждаш нашата надежда и живот.
И няма бедност с тебе, горди и свободни
ни правиш ти и ето ни богоподобни.*

При по-внимателно наблюдение на могъщото влияние, което дяволът от бутилката имал върху много поколения матроси, ще открием дълбоката символика, изразена в една бутилка с кораб в нея. Когато моряци в свободното си време с много сръчност и търпение изработват корабче, пъхнато в бутилка, не искат ли с това да кажат, че целият моряшки свят е една единствена гигантска бутилка-океан, пълна с ром.

Пиели по всичките седем морета, на военни кораби и на търговски, под флаговете на всички националности и под Веселия Роджър. И днес още рибари измъкват от дъното на Карибско море

бутилки, стари по няколко столетия. Ако можеха да говорят, те биха ни разправили за безпримерните пиршества на флибустиерите и буканиерите, които разполагали с ром от Тортуга, палмово вино, бренди от гвинейски смокини, бира от маниока и бира от батати, наричана Мейби.

Понякога за тези обесници алкохолът ставал зловещна съдба. Нерядко гарнизоните на нападнатите и ограбени карибски крайбрежни градове се оттегляли привидно, защото знаели, че на следното утро от цялата пиратска шайка няма да има нито един ракиджия, способен за бой. Най-често изненаданите се пробуждали от опиянението си едва на бесилката.

Най-непоносимото наказание за бунтовниците и дезертъорите в Южните морета било внезапното секване на извора от ром. В Полинезия не познавали изваряването на въглехидрати. Първите раздори на Питкърн между бунтовниците от „Баунти“ възникнали не само заради таитянките, а и заради изчерпващите се запаси ром. И когато след дълги пости пак потекла първата собственоръчно изварена ракия от един корен, съдържащ захар, пропадналата сбирщина английски моряци в своята алчност загубила всяко чувство за мярка и търпимост и изпаднала в онова състояние на делириум и озверяване, което подпечатало техния ужасен край.

Жаждата е по-мъчителна от носталгията. Липсата на силни напитки, на които морякът бил вече привикнал, тласнала към ръба на отчаянието много дезертъори, напуснали самоволно корабите си в тропиците, както и свалените на самотни острови или загубили се моряци.

На изчезналите оставяли на брега чувал корабни сухари, буренце ром и малко тютюн. Но за колко време ще им стигнат те! Това били матроси, изпратени с лодка на сушата да вземат прясна вода или дърва за горене и вече не дали никакъв признак на живот въпреки няколкодневни издирвания. Корабът не можел да прекъсне плаването си за по-дълго време. Изчезналите били изоставяни на съдбата им.

Подобно нещо ставало и с изгонените. Когато през април 1789 година бунтовниците свалили в един баркас сред Пасифика тиранина Блай с осемнадесет мъже от екипажа на „Баунти“, наред с необходимите хранителни припаси им дали шест кварта^[8] ром и малко вино. За деветнадесет човека то било капка в морето. Всеки от тях

получавал дневно по една чаена лъжичка ром на закуска, а плаването на живот и смърт в откритата лодка завършило чак след четиридесет и един ден.

В първия бестселър на морската литература „Робинзон Крузо“ напразно търсим описание на мъките, които героят на повествованието понесъл от принудителния сух режим. А ето по какъв начин разказал тази история на Дефо един капитан: Един матрос на име Селкирк бил свален от капитана си на пуст остров, наречен на името на лоцмана Хуан Фернандес, който притежавал за него грамота за собственост. Този южноамерикански испанец живял там известно време, но липсата на вино и писко така му дотегнала, че пак напуснал острова и за целия остатък от живота си станал бръснар в Лима.

Селкирк намерил острова пуст. Той слязъл тук напълно пиян. След като обиколил нос Хорн, Хумболтовото течение и югоизточният пасат отклонили кораба от бреговете на Южна Америка. За да усмири екипажа, капитанът удвоил дажбата ром. Накрая залитащата команда съзряла Хуан Фернандес. Тогава между Селкирк и капитана се стигнало до съдбоносна разпра, която докарала за матроса четири години самота на безлюдния остров.

Козе месо, риба, плодове и изворна вода тук имало достатъчно, обаче не и бренди. Жаждата тикала Селкирк почти всеки ден по „Хълма на наковалнята“, гдето нощем той палел огън, за да привлече вниманието на корабите. Правил го дълго време, докато един ден го забелязал капитан Ууд Роджър и го прибрал. През първия си ден на борда той тъй без мярка се напил, че много дни лежал в несвяст като пън.

И днес още спиртните напитки в „Пулпериа“, малко магазинче за сувенири на Робинзоновия остров, са редки и скъпи, понеже се внасят отвън. Достъпно е само местното вино, което междувременно се научили да изстискват. Но то е толкова кисело, че предизвиква отчаяни гримаси, когато го пиеш. По тази причина четиристотинте островитяни го наричат „Тигърска усмивка“. Един турист предложил да го прекръстят на „Робинзонови сълзи“.

Далеч по-зле се чувствували изхвърлените и бегълците на Галапагоските острови, които се намират още четири градуса на север, точно на екватора. Тук нямало дори изворна вода, заради това скоро ги напуснали и буканиерите, които след прогонването им от Карибите

потърсили убежище по тия острови. Съобщават, че на Барингтън, един от тези омагьосани острови, под палещия зной на екваториалното слънце се разиграла страхотна кървава баня между пиратите на Уофърс в битка за последното буренце ром.

Пътешественици откриват тук и там на плажа чирепи от стари глинени стомни, облепени с раковини, каквито и до днес се използват в Чили и Перу за пълнене с вино и писко.

Понеже алкохолът съпровождал моряците и при откритието на нови светове, по тоя начин той стигнал до първобитните народи, които отчасти умеели да си приготвят нещо като вино, но не познавали брeндитo.

Ракията оказала опустошително действие върху тия деца на природата. И затова европейската буржоазия я леела щедро на хектолитри в презморските територии, понеже с „огнената вода“ тия народи се оставяли да бъдат по-лесно завладявани и покорявани. А никога не би било възможно да се отмъкнат милиони и милиони негри като роби в Америка, ако вождовете не били подкупвани с ракия.

Мореплаване, ракия и ром вървели винаги ръка за ръка. Но никой не е можал да възпее радостите от пълните бурета и бутилки по-добре от Бакхилидес:

*Когато по чашата пълна, усетена с устни,
гори любовта, върху рози люлеят се мисли,
тогава надежди богати над борда витаят,
на черните грижи платната със бели се сменят.
Щом богът на виното своята сила пробуди,
той става всевластен над всичко и с дух всепобеден.
И както децата седи и както децата ликува.
Строи градове — като тях след това ги събаря.
Той може там дом от кирпич и тръстика да има,
но прави го скоро на горди палати подобен,
с мизерна посъдина, грейнала цялата в злато.
Тогавана на кея на бляна му вече пристигат
безчислени кораби с жито от Горен Египет,
дафинови листи от Изток, чували с богатства.
Ах, кораби чудни, с издути платна пъстроцветни,
очакват хамали да снемат товарите тежки,*

додето влияе все още изпитото вино.

[1] Превод на Пенчо Симов ↑

[2] Стара мярка за вместимост, равна на 100 литра. И още — означава и бъчва (нем.). — Б.пр. ↑

[3] The old Grog (англ.) — Стария грог. — Б.пр. ↑

[4] От англ. shanghai — отвличам някого с измама, упоен на някой кораб. — Б.пр. ↑

[5] Eau de vie (фр.) — вода на живота. — Б.пр. ↑

[6] Уолтън Джейл — затвор в Ливърпул. — Б.пр. ↑

[7] Олд Бейли — полицейски затвор в Лондон. — Б.пр. ↑

[8] Кварт (английска мярка за вместимост) — 1,14 литра. — Б.пр.

↑

НИЕ ПЛАВАХМЕ НА НАЙ-СТАРОТО КОРИТО

*Не съм удавник, не ридай,
с мъртвешки кораб плавам, знай,
далеч от милата Луизиана,
залутан някъде из океана.*

Б. Травен

РАЗМУС, ПОЩАДИ НИ ОТ СВОИТЕ БУРИ, БЕЗВЕТРИЯ И РИФОВЕ



„Проклетата дяволска пералня!“, ругаел Старият върху командния мостик на „Европа“. Напразно се напругал да различи нещо напред.

Със същия успех би могъл да прозре и през чиния с брашнена супа.

Миналата нощ той бе прелиствал сборник с пословици. Сега изпитвал същото, както и оня матрос, който чел „Морето около нас“ от Рейчъл Карсънс и сетне не можал да заспи, защото изведнъж почувствувал под дъските на койката си замайващите пропасти. В главата на капитана все бръмчала една пословица като току-що излязъл на мода уличен шлагер: „Морякът носи своя гроб със себе си.“

Помъчил се да мисли за нещо друго. Ала другото дошло побърже, отколкото му се искало. Защото внезапно от мъглата се открили очертанията на един бриг.

Всичко останало се разиграло за няколко секунди. Кормчията на брига обърнал рязко щурвала, но не можал вече да предотврати сблъскването. „Чарлз Бартлет“ потънал веднага.

Капитанът на „Европа“ сменил курса към най-близкото пристанище. Носът бил смачкан, но корабът не пропускал вода. От удара двама мъже отишли зад борда. Превързали ранените. Едва на следното утро узнали колко жертви дал бригът, когато се свестил единственият оживял — един матрос, когото тласъкът запратил върху „Европа“. Той съобщил, че на „Чарлз Бартлет“ се намирили 147 души.

По-късно капитанът на „Европа“ трябвало да дава показания за катастрофата. Но като повечето аварийни протоколи и този бил интересен само с онова, което било премълчано. Защото Старият, когато сблъскването му се видяло неизбежно, постъпил по старото пиратско правило: „Ако не искаш да получиш дупка в борда, удряй пръв с форщевена в чуждия кораб!“

Когато човек чете някоя от дванадесетте известни нам хроники за морски катастрофи — за щастие моряците едва ли правят това, инак корабоприжателите биха имали още по-големи трудности при набирането на екипажи — той може да си помисли, че корабите се строят само за да застилат морското дъно. Мореплаването е било винаги риск и си останало такъв въпреки целия напредък на корабната техника. Нужно е само сегиз-тогиз да хвърляш по един поглед в корабния регистър на Лойд.

Морето дава и взема. Установили го още древните мореплаватели по Средиземно море, макар че тези води са значително по-мирни от Атлантика. По време на пътуването си от Ялта за Рим апостол Павел претърпял четири корабокрушения. А той съвсем не използвал малък кораб. На него се намирили 276 пътници.

Въпреки че някога всяко движение на кораби в негостоприемните зимни месеци замирало, през останалото време имало чести аварии, понеже античните платноходи имали недостатъчна маневроспособност. А Средиземно море със своите крайбрежни рифове и силни ветрове съвсем не е тъй безобидно. Малко подвижните галери плащали на Нептуна най-високото мито. За да намаляват загубите, всички морски битки в онова време се устройвали в защитени заливи. А когато вятърът връхлитал внезапно и в такива закътани полесражения, тогава ставали импозантни катастрофи както потъването на цялата гръцка флота пред Сиракуза. Нищо чудно, че един съвременник на ония дни написал следното изречение: „Има три вида хора: живи, мъртви и такива, които плават по море.“ Искал, нали, ясно да каже, че мореплавателите са винаги с единия си крак в гроба.

Най-старото може би известие за корабкрушение ние дължим на безпримерната писателска охота на древните египтяни, които украсявали дори дървените си писалки със своите букви-картинки. В един йероглифен текст, съставен вероятно във времето на Средното царство, се казва:

„От една вълна на морето аз бях захвърлен на един остров и прекарах три дни твърде сам и само с моето сърце за другар. Спях под покроба на едно дърво и прегръщах сянката. После се поразтъпках, за да узная, какво ще мога да туря в устата. Намерих смокини, грозде и всякакъв лук.“

Златна мина за корабкрушенията в древността е Омировата „Одисея“. Много пъти героят на тоя най-стар морски епос изпада в най-критичното положение на море:

„Корабът по-далеч не можа да доплава. Внезапно с рев налетя върху нас ураганният западен вятър, скъса и двете възета на мачтата буйният вихър. Мачтата падна назад. Полетяха платна и възета към наводнения трюм. Изведнъж на кърмата товарът

*тресна кормчията точно в главата и целия череп
му раздроби, а пък той, като морски гмурец, във
въртопа
падна и своите кости духът му безстрашен напусна.
Блесна Кронион сред гръм и връз кораба мълния
метна,
Цял се разтресе съдът, от гърма на Кронион
ударен...“^[1]*

И Херодот не бил пощаден от корабокрушения през многогодишните си пътешествия, от резултатите на които той сготвил една апетитна смес от репортажи, история, география, пътеписи и новели. Но за щастие ценните му бележки били само тук-там опръскани от солената вода.

Поради крайната несигурност на мореплаването в древността римляните дълго не се решавали да се впуснат по водата. Едва когато синовете на Вълчицата започнали да бленуват за световно господство, наложило им се да захаят киселата ябълка. Ала била нужна много внушителна пропаганда, за да убеди свързания със земята народ от селяни на Апенинския полуостров в необходимостта от строеж и съоръжаване на флота. Май тогава се е родил лозунгът „Navigare necessest vivere non est necesse“^[2]. От него се вижда, че няма нищо ново под слънцето.

За тая наука те платили скъпо. Отначало се разбивали цели флоти, за което без съмнение им помогнали малко и пуните. Август предпочитал да наема за корабите си чуждестранни моряци, понеже познавал боязънта от водата на своите сънародници.

Изгнивали древните кораби, на тяхно място се появявали нови. Но Нептун бил неумолим във вземането. Корабокрушенията на кръстоносците бледнеят пред едно събитие, което през 1281 година се разиграло в Далечния изток край японския бряг.

Кублай, внук на Чингиз хан, решил да инкорпорира към гигантската си империя и Япония. На една свръхголяма флота, съставена от китайски и корейски джонки, той качил тогава една армия от 150 000 монголски бойци.

Когато рибарите от Югоизточна Япония тръгнали една сутрин за обичайната си работа, не повярвали отначало на очите си. Целият

хоризонт бил засипан с кораби. Всичко побързало да се хване за оръжието. Но монголската ударна флота била вече съвсем близо. Изглеждало безнадеждно да се спре нейното дебаркирана на сушата.

Помощта неочаквано дошла от друга страна. Докато битката с авангарда вече се разгаряла, от ясно небе внезапно се появила буря, която изтикала ядрото на монголската флота обратно в морето. Потъвали джонка след джонка. Оттогава японците говорят за „божествения вятър“.

Катастрофа с кораба не винаги означава той да потъне. У щрасбургски търговец на име Цетцнер бил запазен „Райз-журнал“, който съобщава за едно плаване през лето 1699. Амстердамски кораб лосел риба и вино за Данциг. Само след няколко дни Северното море пак оказало чест на славата си като море-убиец. Пасажерите трябвало да налягат на пода. Вълните ставали все „по-големи и по-бесни и сърцата ни все по-унили и трябваше човек да види с очите си окаяното състояние, в което бяхме изпаднали, обръчите изкачаха от бъчвите, стоката се събаряше с трясък, виното и херингите плаваха размесени.“

Накрая се строшила гротмачтата. Понеже още висела на такелажа, тя заплашвала да преобърне кораба. Но още веднъж всичко свършило добре. Бурята ги изтласкала към брега на Южна Норвегия „и се виждаше как по морето плават много бурета, дъски, провизии, от което разбрахме, че навярно няколко кораба са претърпели крушение.“ Лоцманът разправил, че за една седмица потънали 12 кораба.

Морето не възвръща нищо. Няма столетие, няма десетилетие, няма година без морски трагедии. През XVIII и XIX век не било рядкост на западните брегове на Америка да доплават джонки и други кораби, чийто екипаж бил мъртъв. Капитанът на брига „Форестър“ намерил през 1813 година пред остров Ванкувър такъв морски съд от японска националност с 32 човешки скелета. През 1815 година край острова Санта Барбара била открита, влачена от течението, една джонка с 14 умрели от глад. Немалко мъртвешки кораби са се появявали и пред мексиканския бряг.

Още по-страхотно било откритието, което капитан Джоунз от „Гренландия“ направил през 1775 година при едно китоловно плаване в Арктика. От дни той наблюдавал една шхуна, която не помръдвала от мястото си, докато станало ясно, че двумачтовият кораб бил замръзнал в един леден блок. Когато капитанът на китоловеца с още петима се

прехвърлил на него, за да го огледа по-добре, намерил матроския кубрик и каютата изоставени. Очевидно екипажът отдавна бил напуснал с лодки притиснатата сред леда шхуна.

Тогава вик на ужас разцепил тишината. Капитан Джоунз, който тъкмо прелиствал в каютата бордовия дневник, с лоши предчувствия побързал към средната палуба. Един от спътниците му, като търсил там нещо за спомен, отворил една врата, уплътнена с кожа, и бил изплашен до смърт от гледката, която му се представила пред очите. Шест души, между тях капитанът на шхуната и едно момиче, седели неподвижни около масата. Бялата смърт ги изненадала в това положение.

Тъй седели замръзналите вече 13 години. Те се преместили в малкото помещение на междинната палуба, понеже се надявали, че тук ще избягнат неумолимата хватка на полярния студ. Последното вписване в бордовия дневник датирало от 14 ноември 1762 година. Джоунз не е предал съдържанието му. Но то вероятно е било подобно на последната бележка в дневника на английската експедиция, която през 1882 година загинала в Лейди-Франклин-Бей: „Хенри открадна ремъците от тюленова кожа. Те бяха нашите последни хранителни припаси. Днес по обед комендантът заповяда да го разстрелят пред палатката. Докторът изпи вчера две унции екстракт от мораво рогче^[3]. Тая вечер умря. Комендантът раздаде за обед якето си от тюленова кожа. Гейрднър е мъртъв. Нарязахме на парчета спалните чували и ги сварихме.“

„Може би още идната нощ ще се отвори последната страница на неговия бордов дневник“, се казва в едно поетично творение за морето. Дамоклевият меч виси над главата на всеки капитан — вчера, днес и дотогава, докато има мореплаване с екипаж от хора. Той винаги трябва да разчита, че един ден и за него ще влезе в сила онзи неписан закон, който някога бил и написан във флотския декрет на Шоазьол от XVIII столетие: „Когато морски съд по каквато и да било причина претърпи крушение, капитанът е длъжен да поддържа морала на екипажа. Той трябва да напусне кораба последен.“

Макар и винаги досега да е имало морски катастрофи, кривата на корабокрушенията застрашително се е покачила нагоре, откак световното море се превърнало в широк и шумен път. Това не било за чудене, понеже корабите плавали вече по обширни, напълно непознати

води. Урагани, безветрие, рифове, мъгла, ледени планини, жажда и болести от недояждане прибирали хекатомби от жертви.

Въпреки че кораб, където и да се намира, не бил сигурен в щорм, скоро определени морски райони станали известни като особено безмилостни клопки за мореплавателите. И те им дали подобаващи имена като „Ревящите четиридесет“, „Остров на изгубените кораби“, „Залив на измамената надежда“, „Скалите на смъртта“, „Нос на мъките“, „Нос Данжер“ (опасност), „Нос на страданията“, „Скали на мъртвите матроси“ и тъй нататък. Други ветровити кътчета назовавали по имената на потънали кораби.

Но най-опасни за платноходите си оставали бреговете. И ако в една латинска поговорка се казва: „През време на буря моряците се плашат от сушата“, тя се отнася за онзи щорм, който духа от морето към сушата и гони като риби корабите върху наветрения бряг. И днешните крайбрежни моторни кораби предпочитат при такава буря да хвърлят котва, макар че поради силните си мотори те много по-добре маневрират от платноходите.

В такива ситуации капитаните на ветроходи опитвали да се промъкнат зад някой висок подветрен бряг, ако имало наблизко такъв. Ако нямало защитено място, а им била отнета и възможността да плават в открито море, съобразителните капитани издавали заповед да се плава право срещу брега, за да спасят поне живота на екипажа, щом корабът бил вече изгубен. Маневреността на платноходите по време на буря била нищожна, понеже платната били най-често прибрани или разкъсани от вятъра.

Разбие ли се корабът в прибоя, яростта на високите, шибани от щорма вълни раздирала много скоро обшивката и шпангоута. Пробойните ставали все по-големи. За няколко дни от кораба не се виждало вече нищо.

Както и преди към най-тежките морета спада Атлантикът. Под неговите сини, зелени или червени, но най-вече оловносиви небеса като удари на исполински чук страстно се разбиват в бреговете на три континента стихийните вълни. В този океан мореплавателят все още има чувството, че се сражава с една сляпа природна сила, враждебна на човека. И никое море не е изисквало тъй много жертви като него. Особено Северният Атлантик. Неговите гробници на кораби са

прословути. Те се намират не само около ревящия в урагани нос Хорн и в „Чувала на бурите“ в Бискайя, но и в тъй краткия наглед Ламанш.

Пясъчните плитчини, теченията по време на прилив и отлив и интензивното движение правят тъй опасен за моряците този тесен и дълъг воден улей между западния бряг на европейския континент и Англия. На дъното му лежат хиляди развалини, разбили се о някой скалист бряг, заседнали на плитчина или се сблъскали в мъглата. Малцинство са тези, потънали при морски сражения и пиратски нападения, макар че например само в морската битка при Гравелинген отишли на дъното няколкостотин ветрохода.

Гробниците на кораби в Ламанш се концентрират около островите Сили, нос Лизард, нос Лендсенд и преди всичко около Гудуин Сендс. Плитчините Гудуин, които отстоят само на половин дузина морски мили от устието на Темза и при прилив са на около четири метра дълбочина, при отлив се показват на височина до два метра и на дължина единайсет морски мили над повърхността на водата. Тия плитчини не могат да се фиксират точно на никоя карта, понеже от теченията винаги се местят.

Случвало се да заседнат на шест морски мили от кейовете на Темза океански платноходи, обиколили цялото земно кълбо и устояли на всички опасности. Моряци, яхали с усмивка вълните на нос Хорн и the roaring fourty, „Дивите четиридесет“, трябвало да се простят с живота, като гледат пред очите си родния бряг.

Този прочут капан за кораби имал свой собствен метод. Корабите се пречупвали на две, защото теченията подкопавали пясъка под носа и кърмата.

Гудуин представляват най-зловещото гробище в света, когато всеки ден труповете му излизат пак за няколко часа от своите водни ковчези. По време на отлив върху плитчината е хаос от ребра на шпангоути, щевени, мачти, котви, комини и полуръждясали железни корабни корпуси.

В този мъртвешки пейзаж също почиват вече 269 години тринадесетте британски бойни кораба на адмирал Бомон. Един лудешки зюдвест ги откъснал от котвите на рейда пред Дийл и безмилостно ги погнал върху пясъците. Това кръвопускане улучило тогава в сърцето английската флота. Защото на дъното отишли не само

най-добрите кораби, но и цветът на флотския кадър от 3000 добре обучени моряци.

Още по-зле от югозападните бури се отразявали от незапомнени времена, та чак и до днес, върху корабоплаването в Канала пролетните и есенни мъгли. Попадне ли платноход в такава дяволска кухня, трябвало всеки миг да очаква сблъскване. Когато през 1856 година клиперът „Дж. Уилис“ в мъглата недалеч от устието на Темза ударил парахода с колела „Менджъртън“ отстрани, само след няколко минути от парахода и екипажа му нямало следа, толкова бързо потънал. Платноходът едва успял да се замъкне до най-близкото пристанище.

Но по-често ставало обратното. Елегантните и стройни океански ветроходи се оказвали жертвата при такива сблъсквания. Това сполетяло и „Прусия“, най-величествения платноходен кораб в света, наречен така от Алън Вилърс, капитан на наново построения „Мейфлауър“^[4] и писател-пътешественик по седемте морета. Този петмачтов кораб с 68 метра висока средна мачта и площ на платната си 5560 квадратни метра получил в Канала през 1910 година един страничен удар в предната си част от британския пощенски параход „Брайтън“. Неговата маневреност тъй много пострадала, че накрая той се разбил в скалите на Дувър.

През 1912 година четиримачтовият барк „Писагуа“ се сблъскал в същите води с един параход. В двата случая параходните капитани подценили високата скорост на ветроходите.

От коварството на Канала не били пощадени дори малкото останали през двадесетте и тридесетте години платноходни ветерани. Когато през април 1931 година четиримачтовият барк „Херцогиня Сесилия“ с трюмове, пълни с австралийска пшеница, свил в южния вход на Ламанш, попаднал върху скалите на Девън. Месеци още се ветреели опънатите платна по реите на барка, тъй здраво бил заседнал в скалите.

„Херцогинята“ се числяла някога към елита на океанските хрътки. Тридесет и четири години я шибали пасати, памперос, мусони и тайфуни и на състезанията за най-бързата пшеница от Австралия тя не по-малко от осем пъти достигала първа целта, като счупила рекорда с 24 часа за 360 морски мили!

Докато днес поради извънредно интензивното движение Ламанш представлява още по-голяма опасност, отколкото по-рано, двата

изкуствени канала, Панамският и Суецкият^[5], избавиха мнозинството моряци от ужаса на двата атлантически носа-убийци, понеже сега не става нужда да ги преплават.

Днес нос Хорн е пропъден. Под тежкото му от облаци мрачно небе са се разигравали някога най-драматичните сцени от двубоя между човека и морето. През XIX век край този страшен кръстопът на ветровете водели два редовно преминавани корабни маршрути. Те били в служба на примамноблестящото злато на Калифорния и вонящото злато на Чили, както някога наричали селитрата.

И те не били плавания за разходка. Никой капитан не знаел предварително дали при заобикалянето на нос Хорн ще запази своя кораб, та бил той и виртуоз във висшето изкуство на платната. Високо отличие между матросите било прозвището капхорнер, което означавало, че можеш да докажеш едно или няколко преминавания там. И днес още капхорнерите стоят на голяма почит, понеже остават все по-малко. Старата гвардия на платноходните моряци е обречена на измиране. Останали са малко дръзки смелчаци, които още играят с Нептун ва банк и в кръстосвач с платна или малка шхуна хвърлят ръкавица на този ридаещ в бури най-южен скален нос.

Малко кораби издържали на плаването през нос Хорн без аварии, още по-малко пък за минималното време от 10 до 14 дни. Те били късметлиите. Голяма част от корабите го преминавала за три до шест седмици и хората можели да се радват, ако корабът е запазил поне едната си мачта. Нерядко настъпвало състоянието „без мачти и такелаж“, когато корабът ставал вече играчка на вълните.

Капитан Лемберг ни е завещал следните бележки от времето си на корабен юнга в първите години на столетието:

„Бях чел в книгите много за плаването през нос Хорн в буря, опитвах се да си представя как беснеещи стръмни вълни, придружени от шибаци пориви на градушка и дъжд, с пъклена ярост помитат палубата, как смъкват рей, трошат мачти и превръщат кораба в развалина, а екипажът с последни сили изпомпва водата и хвърля отломките през борда. Но тъй сатанинско, както е действително морето там долу, аз не съм го считал за възможно. Липсват ми просто

думи да опиша истински как вилнее морето, как реве ураганът и колко адски е трудът на борда.“

Лемберг описва сетне подробности за разрушителния гняв на стихииите, които не щадяли и спасителните лодки, и продължава:

„Всички мъже от часове бяха на палубата и работеха като луди, за да предотвратят гибелта. Само ние, юнгите, трябваше да останем долу... Но когато стана много опасно, та дори капитан Цандер едва ли вече вярваше, че ще се избавим, през люка ни викна първият офицер, много ценен от всички нас началник поради отличните му моряшки качества: «Момчета, всички на палубата! Поне гледайте как ще потънете!»

Беше малко странно да ни сочи предстоящия край. Естествено ние побързахме горе, подирихме някое по-защитено място, вързахме се там и час подир час огромните отвесни вълни се разбиваха над нас. Тази нощ, която никога не ще забравя, нямаше край. Наспроти беса на урагана разбитият кораб се държеше доблестно... докато в сивия сумрак на утрото бушуването на бурята стихна. С нови платна на мачтите поехме курс срещу вятъра към някое спасително пристанище... В тия тежки септемврийски дни на 1905 година общо 42 платнохода претърпяха аварии при нос Хорн. Няколко от тях потънали.“

Хамбургският ветроход „Сузанне“ бил от малцината, които се спасили тогава. Но му трябвали цели 99 дни, за да преодолее носа. В тия три месеца щормът го нагласил зле, но все пак той останал маневроспособен. Това, което екипажът му сторил при героичното премерване на силите, граничело с невероятност. В продължение на дни коварните вълни на нос Хорн се издигали до 15 метра височина. Нерядко се случвало целият екипаж ден и нощ да остава на палубата, винаги изложен на ледения вятър и вълните.

Често отправяли към скипъра питащи погледи измръзналите, изтощени от безсънните нощи мъже, чиито ръце кървели от тежкия труд. Но отговорът винаги гласял: „westward-ho!“. Накрая този стар капхорнски призив станал боен зов за екипажа. Изцяло, макар и неизречен с думи, той гласи: „Все на запад! И дори дяволът да ти се изпречи на пътя, срежи го през средата и плавай между двете му половини пак напред на запад!“

И все, ден след ден, да кръстосваш срещу вятъра и по вятъра и адски да внимаваш. Една мъничка непредпазливост при обръщането и екипажът ще намери последния си лоцман. Да обърне курса фордевинд тук не се решавал никой капитан. Със същия успех той би могъл веднага да пробие кораба.

По-сетне капитанът на „Сузанне“ съставил карта за „танца“ на своята морска нимфа в котела на вещиците, пред високия 565 метра и обвит в бури базалтов масив на нос Хорн. Петдесет и пет пъти те обръщали и поемали нов курс — едно истинско титанско постижение на екипажа, като си помисли човек само колко тежък труд изисква една единствена маневра с платната, и то в щорм и сред разбесняло се море.

Пред базалтовия дяволски нос на върха на Огнена земя се случвали аварии и поради безветрие, колкото и невероятно да звучи това. Едно такова състояние на почти неестествено спокойствие след буря преживял през 1929 година платноходът „Пинас“. Понеже морето все още кипяло, внезапното стихване на всякакъв ветреца ограбило на кораба възможността да маневрира с платната. Корпусът не издържал на мощното люлеене. Мачтите се чупели ката кибритени клечки. Превърнал се в играчка на вълните, накрая корабът-развалина се блъснал в опасните подводни скали на Диего Рамирес.

Най-често обикаляли нос Хорн в ерата на клиперите. За пръв път елегантната, свръхдисциплинирана аристокрация сред корабите прокара редовен морски път през негостоприемната кухня на бурите. Когато клиперите слезли от сцената на морската история, този ураганен пъкъл станал безинтересен за мореплаването също като пасата. Но времето дотогава стигнало, за да застеле дъното на нос Хорн с трупове на кораби. Най-голямата част от клиперите, отписани като загубени или изчезнали безследно, отишла тук във вечната гробница на платноходите. Океанът мълчи за много трагедии, разиграли се пред този ненаселен скалист бряг.

Преди клиперите много мореплаватели за Югоизточна Азия се отказвали да се запознаят с нос Хорн. Те предпочитали пътя през нос Добра Надежда, макар че и този бил майстор на бурите и както е известно, довел до отчаяние и „Летящият холандец“.

Над скалния масив в южния край на Африка през ледниковата ера в продължение на много хилядолетия се открътали глетчери и се свличали в Южния Атлантук, от което Столовата планина добила своеобразната си плоска форма. Често тази планина била последният къс земя, която моряците виждали в своя живот.

Името нос Добра Надежда не е измислено от моряк. За моряците от платноходите той си останал Нос на бурите. Наричали го тъй още откак го открил Диас. Ала на португалския крал Хуан II, който страстно жадувал за съкровищата на Индия, му харесало да даде на носа това необикновено име, понеже след първото заобикаляне на Африка той се „надавал“ на Индия. Моряците му казват най-много нос Надежда.

Корпусът на африканския материк потъва на юг в океана с множество от зъбери. Там са още Игленият нос, Куин Пойнт и нос Данжер. Който пътува за Индийския океан от Южния Атлантук, той и днес ще неще трябва да го заобиколи.

Но най-богата жътва от жертви събирал не осеяният с подводни скали нос на Южна Африка, а Столовият залив. Тук много кораби, пък и цели ескадри, спускали котва, защото си въобразявали, че в тоя залив ще намерят заслон. Надеждите им се оправдавали, когато вятърът духал от югоизток. Но появи ли се северозападният щорм, той духа право в залива и тогаз започвала великата гибел на закотвените там ветроходи.

Само през 1716 година четиридесет и две холандски фрегати паднали жертва на убийствения нордвест. Преа 1799 година на дъното на залива ги последвали други дванадесет търговски и три военни кораба. Нордвестът късал корабни въжета и котвени вериги, сякаш те били от книжен канап, и запращал корабите върху плитчините, преди те да успеят да направят насрещна маневра.

Търсачи на съкровища открили досега в Столовия залив корпусите на триста кораба. Те били впрочем една нищожна част от всички, които са се разбили там и по южните носове на Африка.

Суецкият канал отнел от нос Надежда много кораби, но не го оставил толкова самотен като нос Хорн. Южният край на Африка за разлика от събрата му на американския континент е гъсто населен, а

има и суперкораби, особено гигантските танкери, които заради дълбокото си газене са принудени да поемат пътя от южноарабските петролни центрове към Европа не през канала, а около Африка.

Към големите капани за кораби в Атлантика се числи и нос Хатерас. За изминалите четиристотин години тук по скромни пресмятания са останали над 2200 кораба. Прочути са също брегът на Нова Шотландия и на изток от него остров Сейбл. Пясък от неговия западен бряг постоянно се измива от морето и се наслажда върху източния и този странен остров непрекъснато мени местоположението си към изток.

С това Сейбл станал Помпей на потънали кораби. Останките, потънали някога пред източния бряг, „пътували“ по този начин постепенно през острова и един ден след смъкването на дюните се появявали пак от западната му страна. Същото нещо станало с един американски клипер, за когото през осем десетилетия било неразрешима загадка къде се е загубил.

Пътешественици и ловци на старини, които сегиз тогиз с яхтите си гостували на Сейбл, помагали с лопатите си на вятъра и вълните. Те все намирали по нещо интересно за колекционери — като се почне от котви, стари корабни фенери, секстанти, съдове и се стигне до корабни камбани, шпилови глави и хронометри.

Но не само Атлантикът — другите океани също вземали от платноходите своя данък. Следващите европейци, които след тринадесетте останали живи от експедицията на Магелан сключили пълен кръг около земята, били „майсторът-крадец на Новия свят“ Френсиз Дрейк и неговите четиридесет разбойници. Само на косъм избягнала „Златната кошута“ една катастрофа в хаоса от подводни скали край Целебес.

Коварните коралови рифове на Пасифика, прочутите му вихри от ясно небе и тропическите бури с дебели като върви потоци от дъжд били съдбоносни за двата кораба от експедицията на Лаперуз. При остров Манева те се разбили. Десетилетия по-късно изследователят на Южното море Дюмон д'Юрвил намерил котвите на потъналите кораби. С крушение завършили и експедициите на Флиндъз и Фрейсинът в Южното море и Австралия.

Дори Кук не бил пощаден от тежка авария в Пасифика. Пред източноавстралийския бряг „Индевър“ гръмнал върху Великия

барьерен риф. Съдбата на екипажа и на цялата експедиция висяла на копrienен конец. В своите бележки от първото си пътешествие око̀то света Кук увековечил тая зла участ:

„За няколко мига целият екипаж беше на палубата и по всички лица се четеше ужас. Понеже дълги часове плавахме в открито море, знаехме, че не сме съвсем близо до брега. Основателно бе предположението ни, че сме заседнали на коралов риф. Прибрахме всички платна и спуснахме лодките, за да сондираме скалите наоколо. Опасенията ни се сбъднаха: корабът беше заседнал. Напразни бяха всички усилия да го освободим. А вълните удряха с такава сила бордовите стени, че ние едва се задържахме на крака от сътресенията. Не трая дълго и ето на лунната светлина видяхме как около нас се носят дъски от обшивката на кила. Ние хвърлихме котва зад кърмата, гдето водата беше по-дълбока, и се опитвахме да освободим кораба посредством вятъра. Всичко бе напразно, понеже бяхме заседнали при прилив. Единственото преимущество, което ни донесе отливът, се състоеше в това, че вълните не блъскаха вече тъй буйно върху стените. Ние се надявахме само на следващия прилив. Но не беше сигурно дали нашият кораб ще издържи дотогава. Понеже ясно долавяхме с каква сила кораловата скала протриваше с острите си ръбове нашия кил, куражът ни почти замря.

Помпите наченаха да работят на място. Целият тежък баласт от желязо, камъни, някои запаси и нашите шест оръдия от горната палуба бяха изхвърлени през борда. Всеки работеше с всеотдайност и ожесточена ревност. Нашите матроси бяха тъй дълбоко проникнати от съзнанието за опасността, че не се чуваше ни една ругатня. Мисълта за смъртта пропъждаше напълно тази стара моряшка привичка...

За наш ужас приливът подигна кораба с не повече от един фут и половина, макар че го бяхме облекчили с около 50 тона. Последната ни надежда бе сега в среднощния

прилив, който тук е особено силен. За да можем да го използваме, ние хвърлихме още други предмети в морето.

Дотогава бе проникнала малко вода, но към два часа пробойната бе нараснала толкова, че водата в трюма обезпокояващо се надигаше. Сложихме хора на две нови помпи. Едната бе неизползваема. Другите три работеха непрестанно. Но въпреки това нахлуваше тъй много вода, че ние се страхувахме да не потънем веднага щом се откъснем от скалата. Тъй освобождаването можеше да ни донесе не избавление, а потъване на дъното. По никакъв начин лодките ни не бяха достатъчни да отнесат всички хора на сушата. И с трепет си казах, че в момента на потъването ще престане всяко подчинение и ще настъпи безобразна борба за лодките. И все пак жребият на тези, които останат на борда и намерят смъртта си във вълните, би бил може би по-малко страшен, отколкото съдбата на другите, които без достатъчно оръжие за отбрана достигнат земя...

Към девет часа вечерта корабът се изправи. Когато към десет часа той заплава, ние напрегнахме последни усилия и с котвения шпил успешно го закарахме в свободни води. Радвахме се, че водата в трюма, която бе почти на четири фута височина, не се качваше повече. Несъмнено сега предизвикваха опасения изтощението на нашите хора, което след тази възбуда и след двадесет и четири часов непрекъснат труд не закъсня. Никой не можеше да издържа на помпата повече от пет минути и сетне се хвърляше изнемощял на горната палуба...

Хората не можеха вече да издържат по-дълго напрежението. Затова господин Мънкхауз, един от нашите офицери, ми предложи един метод, който видял веднъж да прилагат на един търговски кораб. Този кораб имал пробойна, през която нахлужвали четири фута вода на час, и все пак стигнал успешно от Виржиния до Англия. Средството се състояло в един така наречен пластир: в едно разгънато корабно платно леко пришили голямо количество кълчища и вълна и с въжета прекарвали платното под кораба. Кълчищата и вълната били издърпани от смукателната сила

на пробойната и запушили донякъде отвора. Преди ние използвахме три помпи, сега ни стигаше една. Този успех засили наново доверието ни и предизвика у матросите настроение, което не би могло да бъде по-добро, ако се намирахме вече в някое пристанище. Само преди няколко мига нашата най-дръзка надежда бе да оставим кораба да заседне в крайбрежния пясък и от отломките му да построим малък сал, който да ни отнесе към Източна Индия. Сега не ставаше реч за нищо друго, освен да намерим добро пристанище за ремонт на кораба и сетне да продължим плаването, сякаш нищо не се е случило.“

След като „Индевър“ се освободил от рифа, който се простира на 1800 километра дължина пред източния бряг на Австралия, Кук поел курс обратно към брега и в един защитен залив изтеглил кораба на суша за ремонт. Кук нарекъл залива „Индевър-Бей“ на името на флагманския кораб. Отначало всички на борда пирували от радост, че са се избавили. Но колкото приближавал моментът на отплаването — ремонтът бил вече напреднал, — толкова по-сериозно ставало настроението. Защото разузnavателните плавания довели до мрачното откритие, че пред залива гъмжи от коралови рифове и пясъчни плитчини.

С постоянно измерване на дълбочината и предпазливо плаване им се удало незасегнати да излязат от залива в открито море. Но само няколко дни по-късно „Индевър“ пак на косъм не налетял на риф. При плаването през протока Торес станало очевидно, че поправките не били достатъчно грижливи. Плавателността на кораба оставала ограничена, а долната му част пак силно пропускала вода. И „Индевър“ отишъл в Батавия за ремонт в една корабостроителница.

Към най-жестоките глави от историята на мореплаването се числят онези корабокрушения, при които имало останали живи, но в борбата срещу гладната смърт те се превръщали в зверове. Към тия случаи спада съдбата на китоловеца „Есекс“, който в началото на миналото столетие бил пробит при нападение от кит и потънал. Екипажът се спасил на лодките недалеч от екватора. Още след две седмици нямало вече капка вода и троха сухар. В екваториалната океанска пустош не се виждала дори опашка от риба. Апатично се свивали в лодките прегладнелите хора. Не се смилил над тях и ураган,

за да тури край на техните страдания. Не видели и платно на хоризонта. Запазили малко сили и надежда само онези, които не се ужасили да посегнат върху мъртвите.

След петдесет и два дни изтезания се появила една английска фрегата, която прибрала тримата останали живи от едната лодка. Един ден по-късно съгледали и втората лодка само с един жив.

Между спасените се намирал и капитанът на китоловеца. И когато години по-късно го запитали за един юнга, който бил на борда на потъналия кораб, капитан Полард отвърнал: „Как да не го познавам! Аз го изядох.“ Схванали го като шега. Питащият не подозирал, че то било самата истина.

Същото станало и на сала от „Медуза“. Поради неспособност на капитана френската фрегата заседнала върху плитчина край брега на Западна Африка. Още преди прибойт да раздробил трески корабния корпус, матросите измайсторили голям сал, на който намерила убежище и част от пътниците. Понеже се заблудили, плаването траяло седмици, храната бързо се привършила и от сто и петдесетимата спасени останали живи само двадесет. Част от тях поради ужасните произшествия на сала били невменяеми. Между гладуващите и умиращи от жажда мъже се разиграло тук страхотно клане.

От втората половина на миналото столетие все се намирали дръзновени мъже, които сами или с другари и със сравнително малки платноходки не се бояли да предизвикват океана. Във втората глава описахме околосветското плаване на Джошуа Слокъм. Размус докопал този доблестен морски вълк чак при второто му плаване близо до устието на Ориноко.

През 1893 година се заговорило за норвежеца Магнус Андерсен, който прекосил Атлантика с един новопостроен викингски дракон от типа Гокстад. Още веднъж той се опитал да повтори този си виртуозен подвиг със своя „Океан“, едномачтова лодка, дълга 5,80 метра, широка 1,60 метра и само половин метър над повърхността на водата, с голямо платно и кливер. На борда се намирал и втори също така отличен и опитен моряк.

Едно от най-важните съоръжения на борда бил покритият с корабно платно стабилен дървен четириъгълник, който им служел за плаваща котва и в бурно море пазел носа от прииждащите тежки вълни. Освен това лодката влачела отзад чувал, пълен с масло, който образувал

върху морската повърхност един тънък слой. Той щял да попречи на вълните, идещи отзад, да се премиятат през кърмата.

Въпреки тези предварителни мерки двамата мъже били постоянно заети да заслоняват срещу коварствата на Северния Атлантик ореховата черупка, която яздела вълните като плаваща чайка. Поради преумора един ден те допуснали грешка и лодката се обърнала. Вследствие на вградените херметически затворени камери тя все таки не потънала. В малко завидно положение двамата корабкрушенци прекарали цялата нощ върху кила, като се държали за сгъваемия пояс. На следния ден им се удало невероятното: като използвали една вълна, те пак изправили лодката. Двоицата безразсъдно смели мъже изминали почти половината от маршрута до Америка, когато един щорм отново ги поставил в най-тежко положение. Въжето на плаващата котва се откъснало. Но след няколкодневна борба за живота си крушенците били накрая спасени.

Такива драми с малки лодки се разигравали главно с корабкрушенци, които напускали потъващия кораб и били запокитени наред морето. Към началото на миналото столетие английският платноходен барк „Джейн“ се натъкнал на риф близо до Нови Хебриди. На по-голямата част от екипажа се удало да намери убежище в три спасителни лодки. След седмица при опит да вържат един полудял индиец едната лодка се обърнала.

На следната нощ другите две лодки замалко не потънали. Те успели да преодолеят тежката буря и вълнението само поради това, че снели импровизираните мачти и ги привързали към веслата като плаващи котви. След няколко дни от един бриг съгледали едната лодка и прибрали крушенците, а на другата се скъсало въжето на плаващата котва и вълните я изтикали надалече. Хората в нея успели накрая да достигнат един малък остров. Островитяните дали на умиращите от глад подслон, храна и вода. Но сговорът не траял дълго. Спасените не биха били моряци, ако могат да останат равнодушни пред гледката на голите хубавици.

Един матрос посегнал, станало сбиване и приятелското държане на островитяните се превърнало във враждебност. С изключение на третия кормчия, който бил по това време на път, всички бели загинали под въоръженото надмощие на полинезийците. Цели две години оживелият водил твърде несигурно съществуване на загубения остров,

докато един ден му се удало да побегне с лодката на един китоловен кораб, който вземал прясна вода.

Дори салът, който в сравнение с корабите газии на нищожна дълбочина, не бил сигурен от рифовете в Южните морета. Така Тур Хейердал и другарите му на 7 август 1947 година претърпели крушение по всички правила, когато салът им се разбил в източния риф на кораловия остров Рароя.

Още по-необикновено от това приключение било начинанието на доктор Бомбар през 1952 година. Френският лекар поискал да докаже, че дори захвърлените насред океана корабокрушенци имат шанс — ако запазят само необходимите сили на духа.

Приятелите му се съмнявали в неговото душевно състояние, когато в един прекрасен ден от казаната година този доброволен корабокрушенец се отправил на път през Атлантика в надувна лодка без храна. Петдесет и пет дни плавал по море и се прехранвал само с риба. Той нито потънал с мъничкия си плавателен съд, нито умрял в него от глад. Той извършил чудото и се приземил в Америка, по-скоро мъртъв отколкото жив. Но скоро възстановил здравето си и много корабокрушенци, загинали само от безнадеждност и отчаяние, с радост биха се примирили с малкия недъг на доктор Бомбар, ако можеха срещу него да възвърнат своя живот.

Крушение претърпявали екипажи не само от рифове, пясъчни плитчини, мъгла, сблъскване, бури и безветрие, но в много случаи и от огън. Така починал в пристанището на Кадис през 1683 година и прочутият капитан Карпфангер от конвойния кораб „Гербът на Хамбург I“. Запазило се писмото на един боцман, в което са описани подробности за тази катастрофа. След многочасови напразни опити да загасят пожара тия, които можели да плуват, скочили през борда. Кораби, намиращи се в пристанището, не се решавали да отидат по-близо, понеже се опасявали всеки момент от експлозия на барутния склад. Само няколко лодки се осмелили да го наближат и прибрали част от екипажа. При скока в една шалупа Карпфангер не улучил и се удавил. Очевидно в общата суматоха никой не направил опит да го изтегли от водата. Още 42 матроси и 22 морски пехотинци освен него загинали от „мократа смърт“.

Драмата на морските катастрофи разкрива повече случаи на корабни пожари, отколкото се предполага. Към тази категория спадат и

пожарите без пламъци, при които дъските на палубата ставали все погорещи. В разказите си от Южното море Джек Лондон е описал вълнуващата съдба на един океански платноход, чийто товар от пшеница се самозапалил в трюма.^[6]

Морякът на път можел да изгори, но и да замръзне, както вече видяхме. Тази опасност го грозяла не само в арктическите и антарктическите географски ширини, когато корабът замръзне сред ледовете. Неприятни срещи с ледовете му се случвали и в по-топлите райони, в образа на тъй наричаната „дрейфуваща смърт“.

Айсберги, които стърчат над водата само с една пета от своята маса и под водата са далеч по-масивни и по-широки отколкото отгоре, често ставали гробници за много кораби, тъй като в мъглата или през нощта те едва ли биха могли да ги съзрат. Макар че бялата опасност по море е позната на широкия кръг хора едва от катастрофи като потъването на „Титаник“ и на други парни или моторни океански гиганти, и преди тя призовавала своите жертви. И много платноходи постигнала участта на френския бриг „Натали“, който през 1826 година се сблъскал с ледена планина. Случката станала известна, понеже от 75 души екипаж се спасили само седемнадесет.

В онова време, когато още нямало радио, светът не узнавал нито думица за съдбата на други ветроходи, станали жертва на дрейфуващата смърт, ако след години не доплавала някъде бутилка с писмо, предсмъртен вопъл на загиващите.

От високия брой на корабокрушенията — вчера и днес — се вижда, че борбата между човека и морето съвсем не е още генерално решена. Всеки кораб и всеки екипаж, който тръгва по море, трябва винаги сам и наново да решава спора чрез бой, и то по смисъла на онези умни слова на Фридрих Енгелс: „И ние на всяка крачка трябва да си спомняме, че в никакъв случай не покоряваме природата така, както един нашественик покорява чужд народ — а ние ѝ принадлежим с плът и кръв, и мозък, и стоим сред нея, и че цялото ни господство върху нея се състои в това: ние имаме пред всички други същества предимството да познаваме нейните закони и да можем правилно да ги прилагаме.“

Който тръгва по вода с негоден плавателен съд, той без съмнение пренебрегва законите на морската природа и не бива да се учудва, ако претърпи крушение. От всички обществени формации, от робството до капитализма, съществуват документи, в които хората се оплакват от

плачевното състояние на корабите. Собствениците са били винаги склонни да изпращат по море корабите си и тогава, когато те са вече грохнали от старост. Бояли се от високите разходи при строежа на нови. Думата бракувам била дълго време непозната или пък в корабовладелческите кръгове я слушали с неудоволствие. Те знаели само един почтен край за всеки кораб: да се разбие и потъне.

Тъй мислели и постъпвали още финикийските корабовладелци, прочути със своята безскрупулност в стремежа към печалби. Вехтите корита, които те все още изпращали на далечно плаване, често бивали толкова зле уплътнени, че екипажът трябвало да изчерпва водата по време на цялото пътуване.

За кораби-ветерани ставало дума и по-късно. Характерна светлина върху състоянието на когите хвърля настоятелната молба на един търговец от Брюге. През 1412 година той писал на ханзейския сенат:

„Ние ви молим от цялото си сърце, имайте грижата за големите загуби на търговеца, които растат от нечестивото построяване на корабите, които в пристанищата без беди от буря, вятър, вълни и без друга причина пропускат вода и потъват. Това се случва днес по-често, отколкото в миналите времена.“

Нескопосният строеж на кораби бил възможен само по ония времена, когато още нямало служба по класификацията, която да надзирава строежа, да изпитва материалите и според това да ги степенува по цена. Но, от друга страна, още тогава, като правели поръчка в корабостроителницата, корабовладелците не се оставяли тъй лесно да ги мамят. Те имали под ръка експерти, които можели да проверяват всяка дъсчица на новия кораб, преди да го приемат. За добрите си пари те искали да имат и добри кораби.

И когато търговецът от Брюге критикува състоянието на когите от своето време, сигурно това се отнася за вече остарели по давност брички.

Моряците от всички времена измисляли прякори на такива изгнили сандъци. Наричали ги стари лелки, плаващи ковчези, бабички,

пикльовци, бъчви с тор, търговци на души, мъртвешки кораби или дърти помпи, защото за тях бил в сила лозунгът: „Помпи или ще станеш на чорба!“

За тези неща се намеква и в песента „The flying P-Line“:

*Весело се плава по море.
При това печели се добре.
Стар ли е съдът — готово
боядисва се отново.
И в обречения ден
влиза в своя гроб студен.*

Откривателските кораби, преди още да послужат като инструмент на онези исторически подвизи, били вече съвсем остарели и в крайно лошо състояние. Иберийските владетели като всички европейски кралски и княжески домове едвам свързвали двата края. Затова и за Колумб не били поръчани нови кораби.

Владетелите обикновено купували евтино. Кастилската кралска двойка си припомнила по този случай едно непокорство на пристанищния град Палос по време на войната срещу маврите. Като изкупление те му възложили да достави на короната два екипирани кораба за дванадесет месеца. Понеже Палос отказал, на бърза ръка реквизирали три износени каравели.

Те пропускали вода и затова ги пратили първо на ремонт. Когато при едно контролно посещение в дока Колумб порицал повърхностната работа на калафатчиците, в знак на протест те напуснали работното си място.

Само три дни след историческото отплаване се строшило изгнилото кормилно гребло на „Пинта“ и тя трябвало да акостира на канарския остров Лансерот. Тук повредата била поправена, а освен туй трансформирали латинския такелаж на „Пинта“ и го преустроили с реи, понеже латинските триъгълни и гафелни платна били непрактични при постоянно духащия косо отзад пасат.

Щом на отиване още престарелите откривателски кораби пропускали много вода, то на връщане всяка вахта била принудена непрекъснато да обслужва помпите.

Също и петте кораба на Магелан били стари гърнета, които едва се държали над водата и трябвало преди тръгването да ги ремонтират основно. Липсвали им корабни помпи и кормилни гребла, дъските били нагнили, а не можело никъде да открият ни реите, ни котвите. Касаело се по всяка вероятност за вече шкартирани плавателни съдове.

От запазените сметки за генералния ремонт на петте развалини се вижда кое липсвало или било повредено и негодно. Трябвало наново да се набавят само 221 центнера различни въжета, както и 173 корабни платна, от което може да се заключи, че отначало изобщо не е съществувал такелаж.

Когато през XIX век било създадено класификационното и застрахователното дело, много собственици се опитвали да се сдобият евтино с нови кораби, като тикали към крушение и гибел скъпо застрахованите стари товарни корита. Съдбата на екипажа им била безразлична. Травен е описал един опит за такава измама на застрахователите в романа си „Корабът на мъртвите“.

Корабокрушенията винаги са занимавали фантазията на хората. Поетите от почти всички времена са изразили в стихове трагедиите на море. За жалост тия творби най-често плуват в сантименталност. Изключение правят римите на Готфрид Келер:

*Морето като с нож се точи.
Във рифа бие се, клокочи.
И реже рифът кораб. Хватка,
трагическа и кратка.
Безбройни библии това са.
Потъва бързо тази маса.
Матросите натам се стичат,
набързо дрехите обличат,
кормчията навън извличат,
че библиите те обичат.
Той клетва дал е да мълчи.
Морето във ушите му бучи.*

- [1] Омир „Одисея“, XIV песен, превел Георги Батаклиев. — Б.пр. ↑
- [2] Да се плава е необходимо, не е необходимо да се живее (лат.). — Б.пр. ↑
- [3] *Claviceps purpurea* (лат.). — Б.пр. ↑
- [4] „Мейфлауър“ (Майско цвете) — корабът, с който през 1880 година първите преселници-пуритани от Англия пристигнали в Северна Америка. — Б.пр. ↑
- [5] Поради агресията на Израел от 1967 година в Близкия изток Суецкият канал е затворен за корабоплаване. — Б.ред. ↑
- [6] Разказът „Семето на Мак Кой“. — Б.пр. ↑

ИЗПЯТА Е ВЕЧЕ ПЕСЕНТА НА МОРЯКА

*Сякаш сме пред адски двери.
Дърпайте по ветровете пак!
Вее се на гафела, трепери
траурният вдигнат флаг.*

*Легнал във ковчега скромно,
цял в платно, във своя кът,
през пространството огромно
плава той за сетен път.*

*Няма на ковчега хризантема,
няма рохка, прясна пръст.
Вечните вълни ще го поемат
в бездната без знак и кръст.*

*Глори, глори, глория,
песни и вина пенливи!
Глори, глори, във Батавия
чакат ни жени красиви!*

Моряшка
песен

**ПАРСИТЕ ПОДХВЪРЛЯЛИ НА ЛЕШОЯДИТЕ ТЕЛАТА
НА УМРЕЛИТЕ, МОРЯЦИТЕ ГИ ПОДХВЪРЛЯТ НА
РИБИТЕ**



Морякът не умира. За него казват, че той тръгва на своето последно плаване, губи своя номер на бака, отива при Зеления Хайнрих, при Лъскавия Ханс, при Голямото куче, при скумриите, при

Зеления Филип или в избата на рибата-треска и на изгубените души, плава за дявола, взема го Размус. Цветистият език на матросите не знае табу.

Катерачите по вантите се отнасяли към феномена на смъртта също тъй, както онзи древен философ, дал най-добрата рецепта за човешко поведение: „Смъртта не ни засяга, защото смърт няма, додето сме живи, а когато умрем, тогаз пък вече нас ни няма.“ А Ото Ройтер казва: „Да се страхуваш от смъртта е безцелно, нали ти не я преживяваш; когато тя дойде, теб вече те няма.“ Да умуваш за смъртта не било моряшко. Рядко някой заболял на борда се занимавал с нея. Дори насила събраната шайка, далеч не фина в своите обноси, обладала тъй много здрав инстинкт, та не тровела живота си с окайване. Тогава по-добре затворът.

Страхът от смъртта не бил чужд за моряците от златната ера на мореплаването с платна, но те не хленчели. Това се потвърждава от всички писания по онова време. Матросите само преставали да ругаят, когато усетят на борда „Госта“ — смъртта. Най-често те изпълнявали мълчаливо своя дълг до последния миг, дори и когато това изглеждало безсмислено. Несъмнено в такива ситуации били нужни силни личности, за да държат в ръцете си юздите. Какъвто господарят, такъв и слугата. Тук това било валидно повече отколкото другаде.

В прочутия свой дневник Кук пише за поведението на хората си, когато „Индевър“ заседнал на Великия бариерен риф пред брега на Източна Австралия и пробойната ставала все по-голяма: „Всеки работеше с всеотдайност и ожесточена ревност... Можеше да се познае какви чувства изпълваха всекиго. Виждаше се по лицата им. Но работите продължиха непоколебимо.“

А от един оживял при авантюристичното плаване на капитан Блай в открита лодка из Пасифика от Дружествените острови до Инсулинде произхожда следната знаменателна забележка: „Никога преди не съм знаел какви мъки може да изтърпи тялото. Но и никога не бях открил на каква геройска смелост е способен човекът при такива обстоятелства. Винаги когато в бъдеще ми кажат нещо лошо за човешкия характер, аз ще си мисля за моите другари в баркаса на «Баунти» и ще бъда убеден, че повечето хора в най-мрачните часове от своя живот, в ситуации, които стигат до пределните граници на поносимото, сами израстват над себе си.“

Макар и пролетариите от борда на ветроходите да имали човешки слабости, между тях рядко имало страхливци. Когато ги биели с камшик, те предпочитали да стискат устни до кръв, отколкото да издадат глас. И дори при последния си танец на реята, когато вече усещали на гърлото си цялата тежест на тялото, те не скимтели за милост. Суровите момци живеели и умирали като мъже.

И затова историята на мореплаването е хроника за героизма на цяло съсловие, а не само на неколцина капитани и адмиралаи, които чрез делата си са му донесли слава.

Тук трябва да се помене и невероятното презрение на корсарите към смъртта, кой каквото ще да мисли друго за тези разбойници. Мъртвешкият череп и мъртвешките кости на флаговете им трябвало не само да всяват ужас у търговците и да оповестяват, че смърт заплашва всеки, който не се остави като кротка овчица да му оскубят вълната. Тези символи декларират още, че мъжете, потеглили на лов под Веселия Роджър, сами не се страхуват от смъртта. Историята на корсарите ни съобщава за смелчаги, които ранени или вече ослепели продължавали да се сражават.

Пирати, които умират в леглото, се срещали тъй рядко, както хладните дни на екватора. Тези дръзновени рицари на вълните и грабежа свършвали върху своите горещи, оплискани с кръв палуби или на бесилката, този зловещ неизменен атрибут на някогашното правораздаване. В плен те най-често попадали само когато ги сгащят на гуляй и не били вече в състояние да направят разлика между пистолет и гърло на шише.

А освен това те споделяли с всички други моряци и опасностите, които водната стихия носи на човека. Мъжете на морето били наемници на смъртта. Няколко сантиметра най-често прогнили дъски ги делели от удавянето. Смъртта ги дебнела и от реите, да не говорим за болестите на борда или по далечните брегове.

Моряшката жена била вечна годеница, както гласи една крайбрежна поговорка. Във Вустров на Фишланд чак до миналото столетие имало улички, в които живеели почти само моряшки вдовици.

Когато някой морски вълк обичал живота, той пак не считал за предимство да прекара на сушата последните си години и да гледа как животът му си отива на части в кофата за смет.

Други белобради матроси пък се чувствували най-добре, ако след неспокойно скитничество между небето и водата накрай спуснат задълго котва у дома, за да предават своя опит на момчетата, както ги описва моряшката песен „Старият скипър и неговият син“:

*Вземи ти, синко, мойта стара дреха
и шапката, пропита с морска слава.
При вси морета беше ми утеха,
на твоята глава сега да плава.*

*Ще бъдеш с нея по морета славни.
Морякът се не плаши от бедите.
Щом хората обичаш като равни,
ще бъдат също с теб добри те.*

*Заплашват ли те нейде урагани,
придържай курса си към бреговете;
дай ром на дамата, когато стане,
и гледай да ти бъде все в ръцете!*

*Страхливец не бъди, когато свирят
пак бурите и всичко се обръща.
Ако нещастия не те сподирят,
то радостта да е една и съща.*

*За всичко размишлявай ти отново;
бъди нащрек във важните минути;
почитай бога, неговото слово,
на другите молбите да са чути.*

*Когато идеш пък в държава чужда,
по курви разни не губи ти време;
че курвите от нужда и без нужда
са за моряка май излишно бreme.*

*Ти кораба си често насмолявай,
потягай там мъничко по мъничко;*

*което е негодно, го поправяй,
че във морето да си имаш всичко.*

*Когато слезеш на брега, не се надувай
а си върви с моряшка, твърда крачка,
че оня, дето критикува, чувай,
не струва на море и твойта хрчка.*

*И остани добър, герой в морето,
щастливо плавай, печели пари ти.
А аз оставам на земята, дето
ще бъдат костите ми с пръст зарити.^[1]*

Ако посетите стари гробища по брега, ще ви направят впечатление сравнително много надгробни камъни с издълбано на тях корабче, кормило или котва и със съответните надписи. Въпреки всички опасности за платноходите, на последно пътешествие „в земята“ отивали повече матроси, отколкото би могъл човек да предположи при големия брой корабокрушения в епохата на далечните плавания под платната. Далеч не било правило туй, което се казва в една стара моряшка песен: „Паметна плоча не ще украсява гроба му, акулата ще изяде неговото тленно тяло.“

И на суша моряшкото погребение си имало своите особености. Восидло и Бринкман описват траурни церемонии, както ги правили в немските пристанищни градове до миналото столетие. Върху ковчега поставяли синьо платно. Цветът на морския траур бил не черен, а син. Всеки кораб имал на борда си за тази цел по няколко гърнета с индиго или синило. Когато умре моряк или корабовладелец, боядисвали в синьо релинга, галиона и понякога бака.

Заслужава внимание фактът, че пиратите от североевропейски произход включително холандските носели на върха на мачтата като свой знак синия флаг. Той бил цветът на смъртта. Една стара фризийска^[2] пиратска песен започва с думите „Синият флаг се ветрее.“

У романските морски разбойници Веселият Роджър бил от черен плат с бял мъртвешки череп.

Между погребението на простия моряк или на капитана винаги имало разлика. Съсловните различия били валидни и след смъртта.

Когато през 1683 година Карпфангер се удавил на рейда пред Кадис, погребалното шествие било извънредно голямо. В последния му път го придружили капитаните на всички кораби, закотвени тогава пред Кадис. Пред ковчега крачели морски пехотинци с пушки, обърнати надолу. Хофмайстерът на Карпфангер носел неговия оголен меч. Дванадесет капитани носели ковчега. Пред и зад ковчега пристъпвали още по двама. Всички кораби изстреляли траурни салюти.

Ала също като простите матроси предавали на морето великите капитани, които в ерата на ветроходите се разделяли от живота в открито море. На борда не бивало да остава труп, а пък в тропическите води настъпвало и бързо разлагане. През своето последно въоръжено нападение в Карибите Френсиз Дрейк бил ранен. Дизентерия и коварна треска източили последните часове от живота на майстора-корсар. За последното му пътешествие го удостоили с най-скъпоценното платно, което вероятно било предавано някога на океана. Той бил увит в брокат, извезан със златни нишки. За тежест му сложили топовни гюлета от чисто сребро. Но сигурно последната дума на Дрейк е била дванадесетричково проклятие срещу испанците.

Кавендиш, един от най-големите прахосници, които някога са порили вълните, при своето последно пиратско плаване в Атлантика попаднал в ураган. В перука с дълги къдри, златни токи на обувките, в кадифе и коприна той бил пометен от вълните през борда и тъй взел участие в собственото си погребение.

На други велики капитани не било съдено да умрат на море. Магелан и Кук били убити по тихоокеанските канибалски брегове, главата на Рели се търкулила по настилката на Тауър, а Кид, когото в борбата срещу пиратските безчинства вкарали като вълк в кошарата, увиснал на конопената вратовръзка.

Руйтер и Нелсън не поискали моряшки гроб, въпреки че загубили живота си на борда, макар и близо до брега. Великият холандски морски герой, комуто единият крак бил откъснат в морско сражение в Източното Средиземноморие, бил погребан съгласно изричното му желание на близкия бряг. А в предсмъртния си час на „Виктори“ Нелсън помолил: „Не ме хвърляйте в морето!“

На Нелсън устроили най-почетното и най-бляскавото погребение, отредено някога на моряк. Като някогашните китайци той няколко години преди своята смърт носел със себе си ковчега. Бил издялан от

фокмачтата на една френска фрегата, повалена от английско гюлле в битката при Абукир. Един от най-близките доверени му хора го поръчал като подарък за рождения ден на Нелсън. Адмиралът обичал такива груби моряшки шеги.

Значително по-кратка била процедурата за обикновените мъже пред мачтата, когато удари последният им час. В такива случаи се казвало:

*Тъй животът си тече.
Клапата отваряй, боцман!
Ето, всичко е сега наред.
Клапата затваряй, боцман!
Фиу-фиу, плюй си на ръцете!*

Мъжете, загинали в морско сражение, били захвърляни на рибите веднага и без всякакви церемонии. Това бил неписан закон във военната marina и бил въведен поради причини, диктувани от бойния морал. Опасявали се, че сражаващите се ще бъдат обезкуражени при гледката на многото лежащи трупове. Съмнително е дали всякога би било така.

Който предаде богу дух на боен кораб в мирно време или не в сражение, трябвало да бъде погребан. Към началото на миналия век в американската военна флота извършвали следната церемония: събличали мъртвеца и го заливали с кофа морска вода. После му слагали бяла риза и чист панталон и го поставяли върху тъй наречената дъска на мъртъвците между две оръдия на батарейната палуба, покрит с корабния флаг. След няколко часа идели двама платнари с игли, конци, корабно платно и две гюлета. Те вземали мярка на трупа, сядали край него с подвити крака и го зашивали в платното.

По старо моряшко поверие последният бод минавал през носа на мъртвеца — както някои първобитни племена пробождат умрелия с копие, та да не може да се върне между живите и да докара нещастие.

На следната утрин боцманите викали долу през главния люк: „Всички за погребение на мъртвеца, ахой!“ Екипажът се събирал на палубата откъм подветрения борд и образувал полукръг около фалрепа. Другарите на мъртвия отнасяли там дъската с трупа. Корабният капелан

произнасял кратка траурна реч, която завършвала с изречението: „И те предаваме на вълните!“

Морякът е не само на ти със смъртта, той нерядко я донасял и на другите. Мореплаватели влачели от Азия чума и от Америка други болести. Навсякъде, гдето идели по широкия свят, те оставяли след себе си зарази. В почти всеки екипаж се намирали хора с инфекциозни болести. Недостатъчните грижи за здравето на борда, пък и безсилието на тогавашната медицинска наука срещу известни причинители на зарази всявали опустошение. По всяко време неколцина между екипажа на платнохода били белязани от смъртта.

На китоловеца „Люси Ан“ Мелвил плавал заедно с двама матроси, страдащи от болест, която си навлекли от моряшко лекомислие. Апатично понасяли те своята участ. Когато страданието им видимо се влошило, освободили ги от служба и им давали полагащата се на болните извънредна дажба ром. Но точно за тази болест ромът бил смърт. И един ден тя дошла. Искрата на живота за единия угаснала. „Аз събудих хората. Трупът бе увит в дрипите на одеялото, на което лежеше, и бе отнесен горе. Сетне извикаха кормчията и тутакси почнаха приготовления за погребението. Сложиха тялото върху предния люк, зашиха го в един хамак и наместо топовни гюллета вързаха на краката му няколко парчета желязо. Занесоха го до фалрепа и го положиха върху дъска, подпряна над релинга. Двамина мъже крепяха външния край. За тържественост спряхме кораба, като обърнахме голямото марсово платно срещу мачтата. Пийналият кормчия дойде със залитане, хвана се здраво за вантите и даде команда. Когато дъската се обърна, тялото бавно се плъзна надолу и падна с плясък в морето. Няколко въздушни мехури и повече нищо не се видя. «Обръщай платното по вятъра!» Голямата рея се завъртя и корабът се плъзна напред, докато мъртвецът може би още потъваше.“

След няколко часа и вторият сифилитик се сбогувал с живота. Тая бърза последователност на два смъртни случая слисала матросите и те поискали поне за второто погребение да се прочете на глас нещо от библията. Ала на борда не се намерила библия. Един сънародник на починалия спасил положението, като се навел над трупа, произнесъл няколко думи на майчиния си език и направил във въздуха голям кръстен знак.

Тъй живеели мъжете пред мачтата, тъй порели вълните, гонени от пасати, мусони и урагани, и тъй тръгвали на своето последно плаване — те, за които животът бил непрестанно пътуване. Морето ги приемало: прекрасното море, видяло толкова мъжко щастие и мъка, откак киловете се люлеят над сините води.

Останало е само възхищението от тия красиви кораби от дърво и въжета с високо разперени платна, на които мъжът доказвал, че е мъж. Останало и мореплаването. Върху тази планета на водата то никога не ще има край.

[1] Стиховете в книгата преведе Петър Алипиев. ↑

[2] Фризия — крайбрежна област в Холандия и Германия. — Б.пр.

↑

ЗАСЛУГИ

Имате удоволствието да четете тази книга благодарение на *Моята библиотека* и нейните всеотдайни помощници.

МОЯТА БИБЛИОТЕКА



<http://chitanka.info>

Вие също можете да помогнете за обогатяването на *Моята библиотека*. Посетете **работното ателие**, за да научите повече.