

У. М. ТЕЛЪР
ДЖОШУА СЛОКЪМ
МОРЕПЛАВАТЕЛ И ПИСАТЕЛ

Превод от английски: Ирина Флорова, Николай Флоров, —

chitanka.info

Роден е на 20 февруари 1844 година. Официално е обявен за мъртъв на 14 ноември 1909 година. Тогава за последен път вдигнал ветрилата.

Бил роден за моряк. Родното му място е една ферма с камениста земя в окръг Анаполис, на брега на залива Фънди в Нова Шотландия. Там още от самото начало на живота си чул шума на прилива и усетил соления дъх на океана. Израсъл сред кораби с право стъкмяване: в онези времена морската провинция Нова Шотландия била сред водещите корабостроителни центрове в света.

Слокъм е натурализиран американец. Неговите прадеди са англичани, които в началото на седемнайсети век се заселили в Масачузетс, но били изселени заедно с други колонисти след Войната за независимост, тъй като поддържали англичаните. Те се заселили в Нова Шотландия, а през втората половина на деветнайсети век започнали да се връщат обратно. Когато по-късно Джошуа станал независим и приел гражданство в Масачузетс, това донякъде било завръщане в родния край.

Бащата на Джошуа станал фермер, макар че почти всички негови прадеди били моряци. Джон Слокъм бил висок, тежък, мускулест мъж, църковен настоятел и, според сина му, никаква буря не можела да го стресне. Но прехраната на семейството изкарвал с мъчителен труд.

Майката на Джошуа — Сара Джейн Съдърн — била дъщеря на пазача на фара в Уестпорт на остров Брайър. Тя била кротка жена с изтънчени черти. Казват, че Джошуа приличал на нея и наследил изключителните ѝ очи. Омъжила се рано и животът ѝ протекъл като живота на всяка селянка от онова време — бременност, раждания, детски болести и смърт. Джошуа бил петото от единайсетте деца и от малък започнал борбата за съществуване.

Когато навършил осем години, семейството напуснало „старата глинеща ферма“, както той я нарекъл по-късно, без чувство за обич. Преместили се в малкото село Уестпорт, и то по много сериозни причини. На бащата не му провървяло в земеделието, а здравето на майката се влошило. Тя се чувствувала отпаднала и искала да бъде поблизо до роднините си. В Уестпорт Джошуа две години посещавал училище. Това било, изглежда, цялото му официално образование. На десет години тръгнал на работа. Не е чудно, че бъдещият писател никога не научил правописа.

Джон Слокъм се заловил с нова работа — започнал да шие кожени рибарски ботуши. Той взел Джошуа при себе си да се грижи за ваните за разкисване и да подостря клечки. Джошуа мразел тази работа. От бараката на пристанището, където работел, гледал корабите в залива. Когато можел, излизал с лодка в морето „с голям риск да се удави“, както казва, защото като всички селянчета и моряци от онова време не знаел да плува и не се научил през целия си живот, прекаран в морето. От водата не се страхувал. По отношение на морето бил фаталист. Той знаел, че морето ще го прибере, ако поиска. Научил се много рано да плава под ветрила и да управлява лодка, както и да работи с юмруците, което е може би не по-малко важно за един бъдещ капитан.

Джошуа знаел какво иска. „Второто нещо, което ме привличаше след мореплаването, беше корабостроенето. Аз мечтаех да стана майстор и в двете професии“ — пише той. Веднъж баща му го намерил в мазето да довършва старателно модел на кораб. Той смятал това за безделие и работа на Велзевул, с който ежедневно се борел, и като се вбесил, грабнал модела и го ударил с все сила о земята. Този брутален край на първия му кораб не унищожил мечтата на момчето да строи и плава. Напротив, тя станала още по-силна.

Човек би трябвало да се опита да си представи детството на Джошуа — бащата, сприхав и победен, го кара да работи омразен занаят, и деликатна майка, умираща пред очите му. Докато майка му била жива, той направил само един опит за бягство — на четиринайсетгодишна възраст постъпил като готвач на рибарска шхуна. Това била непосилна за него работа. Но когато през 1860 година на четиридесет и шест години тя починала, той напуснал завинаги семейството си и до края на живота си се отдал на морето.

Джош бил на шестнайсет години, когато направил първото си плаване на един британски кораб с товар за Ливърпул. След това плавал до Китай покрай нос Добра надежда. На осемнайсет години бил вече втори помощник, понеже четенето и морската наука го увличали, и в свободното си време се упражнявал със секстанта и учел навигация.

Няколко години плавал на британски кораби. През 1869 година в Сан Франциско му предложили командването на една американска крайбрежна шхуна. Така той решил да стане американски гражданин и

на двайсет и пет години бил вече капитан Слокъм — една ранна възраст за това звание, но обичайна за неговото време и професия.

Следващият му кораб бил по-голям, а това означавало стъпка по-нагоре. На борда на барка „Уошингтън“ тръгнал от Сан Франциско със смесен товар за Сидней, Австралия. И там най-неочаквано се извършило „бракосъчетанието между Джошуа Слокъм, неженен, морски капитан от Масачузетс, Съединените щати, и Виржиния Албертина Уокър, неомъжена, живуща на улица «Бъкингам» № 19, Стробъри Хил, Сидней“. Бракосъчетанието било отпразнувано в баптистката църква на улица „Батхърст“ на 31 януари 1871 година. Вероятно това била една типична за морски капитан любовна история — любов от пръв поглед, ухажване и брак за две или три седмици, докато корабът разтовари и отново натовари, — но тя се оказала среща между мъж и жена, създадени един за друг.

Виржиния е родена в Ню Йорк на 22 август 1849 година. Това е годината на златната треска и нейният баща Уилям Уокър се присъединил към масовата мания. От Калифорния той преместил семейството си още по на запад — в Нови Южен Уелс — и моминството на Виржиния минало в Сидней и околностите му. Виржиния твърди, че в жилите ѝ течала малко индианска кръв и човек може да ѝ повярва, ако се загледа в снимката ѝ. Нейните блестящи златистожълти очи, както един от синовете ѝ ги описва, гледали с втрещения поглед на орел. Тя имала царствени обноски и весело сърце, била великолепна ездачка и отличен стрелец. Макар че нежно обичала земята, където израсла и свикнала да живее на воля, след сватбата опаковала багажа си, целунала родителите си за сбогом и последвала своя съпруг в тесните помещения, които един кораб като „Уошингтън“ можел да предложи на капитана и неговата жена. Само една много храбра жена би могла да придружи своя съпруг на повече от едно плаване. А Виржиния до края на живота си не изоставила капитан Джошуа в нито едно от плаванията му.

Сватбеното пътешествие на Джошуа и Виржиния било едно пътуване през целия Тихи океан от Австралия до Аляска, където искали да ловят съомга с екипаж от груби и сурови хора. Само четири години по-рано Съединените щати получили Аляска от Русия и още не била картографирана и никой не ловувал в крайбрежните ѝ води. Риболовът вървял чудесно, но една бурна нощ „Уошингтън“ се

натъкнал на плитчина и заседнал. Тогава Слокъм построил една лодка, а уловената риба натоварил в трюмовете на два кораба за лов на тюлени, които били наблизко. Едно полицейско митническо катерче прибрало младоженката. Макар че загубил кораба си, Слокъм успял да докара улова до Сан Франциско, което е една изключителна проява на увереност в себе си.

Въпреки катастрофата собствениците на „Уошингтън“ запазили вяра в своя млад капитан и му поверили баркентината „Конститюшън“ за пощенски рейс от Сан Франциско до Хонолулу. На борда на „Конститюшън“, закотвен в пристанището на Сан Франциско, в началото на 1872 година Виржиния родила тяхното първо дете — Виктор.

На другата година Слокъм започнал работа във фирмата „Еймър и Ко“ от Ню Йорк. С Виржиния и бебето сменил жилището си, като се преместил в капитанската каюта на „Б. Еймър“ — ветроход с право стъкмяване. През декември 1873 година в морето се родил вторият им син и в чест на кораба бил наречен Бенджамин Еймър. Третото дете, Джеси, се родило през лятото на 1875 година, докато корабът се намирал във филипински води.

Във Филипините Слокъм се заловил със своята втора професия — корабостроенето. Сключил договор да построи един корпус. Макар че плавал на търговски кораби, той не бил майстор-дърводелец, както се наричал главният майстор на една корабостроителница. Но като човек, който разбира от всичко, познавал и законите на строежа и това било достатъчно, за да построи в някое малко пристанище кораб. В едно селце в джунглата на залива Сьубик съоръжил примитивна корабостроителница и там с жена си и децата живели в покрита със слама наколна колиба в продължение на една година. Изглежда, че в края на този период не получил очакваното заплащане. Вероятно хората, за които строил, са фалирали и единственото, което му останало от всички усилия, била 45-тонната шхуна „Пато“. Това име на испански означава патица и тя нямала нито палуба, нито каюта. Слокъм обаче скоро се справил с тези трудности и както обикновено, заедно с цялото семейство се преместил да живее на борда. Преди да потеглят на по-дълъг път, направили няколко плавания между островите.

Слокъм бил вече не само капитан, но и собственик. На техния нов кораб, който по големина бил нещо средно между „Пинта“ и „Ниня“^[1], капитанът с Виржиния и трите деца на възраст две, четири и пет години пресекли Южнокитайско море и пристигнали в Хонконг. Там през 1877 година той решил отново да тръгне за риба. Събрал екипаж от риболовци и се отправил към Петропавловск на полуостров Камчатка, където Виржиния родила близнаци. Както пише Слокъм, те били на четири дни, „когато започнахме да товарим рибата“.

Новооткритите плитчини в Северния Тихи океан гъмжели от треска. Макар че Слокъм не носел на кораба достатъчно сол, за да осоли големия улов, щастieto не го изоставило. Както се случва само на моряци, в този край на света той срещнал един стар приятел — „Конститюшън“, претъпкан с риба и излишна сол, която, вместо да изхвърлят, насипали в трюма на „Пато“.

„Да, господине, това беше вълнуващо плаване и ние прекарахме чудесно на ония плитчини, където всяка риба, която прехвърляхме на борда, струваше четвърт долар чисти пари“ — спомня си Слокъм. След две седмици „Пато“, натоварен до палубата, вдигнал ветрила с курс към американския западен бряг.

Близнаците, които по-късно починали, били на два месеца, когато „Пато“ стигнал в Портланд, Орегон, с товар, за който Слокъм казва, че бил първата солена треска, влязла в този щат. Той продал рибата и отплавал със семейството си в Хонолулу, където продал шхуната за 5000 долара в злато. Така завършило това плаване от 8000 мили. „Цялото пътуване беше голям успех“ — заключава Слокъм в съдържания стил на своите изказвания. Всъщност плаването на „Пато“ би могло да даде материал за една изключителна книга. По всичко, което се запазило по този въпрос от първоначалния източник, е едно доста пестеливо описание, направено по-късно от Слокъм пред негов познат.

След завръщането им с параход в Сан Франциско капитанът купил един стар кораб с пълно стъкмяване — 350-тонния „Аметист“, който до този момент бил неговият най-голям кораб. При първото плаване до Манила взел единия от братята си за готвач и сестра си да помага на Виржиния. Раждането и отглеждането на деца в тежките океански условия започнало да изтощава Виржиния. Тя преподавала на децата уроци, свирела на пиано и им пеела, а също така шиела и

бродирала и проявявала някои мъжки способности. Б.Еймър, един от синовете, си спомня как той и майка му обичали да ловуват в океана. „Моята работа — казва той — беше да примамя акулата. Аз използвах една тенекиена кутия, вързана за въже, за да я привлека до кърмата. Тогава майка ми я ликвидираше със своя револвер, калибър 32, с който никога не се налагаше да стреля втори път. Обичах да я гледам как го прави, и то без чувство, че показва изключително майсторство.“ Съвсем нетипични спомени, които едно момче може да има от майка си, но Виржиния била съвършено нетипичен случай дори и за капитанска жена.

Няколко години „Аметист“ плавал с какъв ли не товар: дървен материал от широколистните гори на Филипините, въглища от Нагасаки до Владивосток и Шанхай, естествен лед от Хакодате до Хонконг, барут от Шанхай за Тайван. Някъде по време на тези курсове през 1879 година Виржиния родила още една дъщеря, но бебето скоро умряло. В края на следващата година семейството се завърнало в Хонконг. И там, в пристанището на борда на „Аметист“, се родило още едно дете — седмото. Било март 1881 година. Родителите го кръстили Джеймс Гарфилд Слокъм.

Сред многото кораби, закотвени по онова време в залива с площ от десет квадратни мили, бил и 1800-тонният ветроход „Нордърн Лайт“. Той нямал нищо общо с клипера със същото име, защото дните на клиперите, отбелязали зенита на ветроходните кораби, отдавна били отминали. Все пак този по-нов „Нордърн Лайт“ бил превъзходен кораб с право стъкмяване, кръгла кърма и носова фигура. Той бил пет пъти по-голям от „Аметист“ и за Слокъм бил толкова красив, колкото и името му — „Северно сияние“.

Всичко, което Слокъм искал, до този момент било постигнато. Сега в огромния арсенал на Източна Азия той направил най-голямата си сделка. Капитанът на „Нордърн Лайт“ също бил собственик на част от кораба. Слокъм продал „Аметист“, откупил неговия дял и заел мястото му на капитан. Сега, както той мислел, поел командването на един от най-прекрасните американски ветроходи, които все още били на вода. Подпомаган от Виржиния, успял да се издигне до върха. А още нямал четиридесет години.

И така, семейството се преместило в още по-голяма и просторна квартира, този път един наистина разкошен дом на вода. Най-големият

син Виктор си спомня, че в една от каютите имало библиотека с 500 книги и че вградените в стената лавици създавали впечатлението за „кабинет на писател или преподавател в колеж“. Капитан Слокъм отплавал гордо с един доходен товар захар, натоварен в Манила, през нос Добра надежда за Ню Йорк.

Един юнски ден на 1882 година „Нордърн Лайт“ влязъл в пристанището на Ню Йорк и се плъзнал до мястото си на кея в Ист Ривър. Мачтите му били толкова високи, че трябвало да се отреже част от тях, за да може ветроходът да мине под Бруклинския мост, който тогава бил в строеж. Дали Слокъм разбрал, че мостът бил проектиран да пропуска параходи, а не ветроходи и че за кораби като „Нордърн Лайт“ няма да има място в бъдещето?

В Ню Йорк Слокъм повикал баща си от Нова Шотландия да дойде и се полюбува на своя син и на кораба, който командувал. Той изпратил пари за пътуването и старецът дошъл. Джон Слокъм не бил виждал сина си от двайсет и две години, не бил срещал Виржиния и внучите си. Всичко, което Слокъм желал да постигне, било осъществено. Това бил най-хубавият миг от живота на Джошуа Слокъм — капитана, съпруга, бащата и сина. Но краткият отдых от плаването свършил. Два месеца по-късно корабът излязъл от пристанището и поел към Йокохама с товар от смазочно масло.

Още веднъж Слокъм се впуснал в едно плаване, което спокойно би могло да стане тема на книга. Но единственото, което излязло под неговото перо по повод на плаването на „Нордърн Лайт“, е едно кратко описание на инцидент по пътя, озаглавено „Спасяването на няколко островитяни от Джилбъртовите острови“.

Много скоро след като тръгнал от Ню Йорк, „Нордърн Лайт“ получил повреда в руля и хвърлил котва в Ню Лондон за ремонт. Екипажът или по-скоро някои негови членове се опитали да използват това като претекст да отложат плаването. Според възприетия обичай на тях им било платено предварително. Неочаквано това се превърнало в бунт. При опит да заловят подстрекателя първият офицер бил смъртоносно намушкан, докато Виржиния с пистолет във всяка ръка прикривала своя мъж капитан. В отговор на сигнала за помощ бреговата охрана се приближила и бунтът бил потушен.

Когато ветроходът бил готов за отплаване, Слокъм се изправил пред трудно изпитание. Добър екипаж било трудно да се събере. През

последните години американската търговска флота се разраснала по-бързо, отколкото се увеличавал броят на желаещите да станат моряци. На корабите наемали чуждестранни моряци. С такива екипажи всички по-приятелски отношения между капитанската каюта и кубрика изчезнали. Всъщност животът на американските кораби станал непоносим от момента, когато възможностите на брега, преди всичко заселването на Запад, станали по-привлекателни. При това положение Слокъм решил да запази същия екипаж, с който тръгнал от Ню Йорк. Това решение не било разумно, защото „Нордърн Лайт“ трябвало да обиколи света и капитанът щял да има неприятности по целия път.

В един от по-спокойните промеждутъци Слокъм спасил един екипаж от Джилбъртовите острови, който прекарал четиридесет дни в открита лодка.

След като оставил товара и корабокрушенците в Йокохама, „Нордърн Лайт“ продължил за Манила, където натоварил захар и коноп за Ливърпул. От Манила корабът прекосил Южнокитайско море и минал през протока Сунда, като заобиколил Кракатау само няколко дни преди този вулканичен остров да изригне през август 1883 година. Близо до нос Добра надежда бушуващите вълни изкривили главата на руля. Надводната част на корпуса протекла. Водата проникнала в трюмовете и намокрила захарта; наложило се да изхвърлят конопа. С аварията рул корабът успял да се добере до Порт Елизабът. Там доразтоварили. Един офицер бил освободен поради болест, а корабът останал извън строя в продължение на два месеца.

Преди да потеглят отново, Слокъм взел на борда друг офицер — някой си Хенри А. Слейтър, бивш затворник, който вероятно бил свързан с някого от екипажа. Във всеки случай след отплаването Слокъм имал неприятности и като не знаел какво да прави, заповядал да арестуват Слейтър, оковал го във вериги и го държал така в продължение на петдесет и три дни през целия път до Ню Йорк.

Плаването на „Нордърн Лайт“, заедно с последствията, се оказало катастрофално. През 1884 година Слокъм бил призован в съда и по свидетелските показания на Слейтър бил осъден за измама и жестоко отношение към задържан. Бил глобен 500 долара, които заплатили неговите застрахователи. Корабът се нуждаел от ремонт, но тъй като парата все повече измествала ветрилата, това не било икономически изгодно. Слокъм продал своя дял и неговият горд кораб

скоро бил превърнат в баржа за превоз на въглища. След 24 януари 1884 година Слокъм вече не се числял нито към собствениците, нито към капитаните. Никога вече той нямало да преуспява както по времето, когато повикал баща си, нито щял да командува такъв внушителен кораб. Била прехвърлена най-високата точка на неговата кариера в търговския флот. Започнало дългото слизане надолу.

Докато Слокъм търсел друг кораб, Виржиния и децата отседнали у неговите сестри близо до Бостън, тъй като нямали дом на сушата, откакто се оженили. Една от роднините описва Виржиния като „красива жена“ и добавя, че тя и мъжът ѝ „били много влюбени един в друг и забравяли всичко наоколо си, когато оставали заедно“.

Макар че много капитани и собственици преминавали на парни кораби, Слокъм бил решен да продължи да живее по начина, който познавал и обичал. В Балтимор намерил малък барк, който бил пример за почти пълно съвършенство. Това бил „Акуиднек“, собственост на Т. Уитридж. Корабът имал почти същите размери на „Аметист“, предишния ветроход на Слокъм. С последните пари, останали му от „Пато“, Слокъм купил този кораб и до пролетта го подготвил за първото плаване. Повикал семейството си в Балтимор, натоварил „Акуиднек“ с брашно за Пернамбуко, Бразилия, и вдигнал ветрилата.

„Акуиднек“ е първият дом, който най-малкият Гарфилд си спомня. Квадратното пиано, приковано към пода, красивият салон, животните в клетки върху покрива на каютата, канарчето и много книги били незабравими. Плаването до Пернамбуко било приятно. Оттам семейството продължило на юг до Буенос Айрес, но скоро след като отминали Санта Катарина, Бразилия, Виржиния се разболяла. Тя вече не можела да излиза на палубата, за да помогне на капитана да направи обедните наблюдения, нито можела вечер да чете на глас. Много вероятно е сърцето ѝ да било повредено. „Тя остави иглата си там, където спря да шие“ — казва Гарфилд, като си спомня за бродерията, която майка му правела.

Виржиния била на легло, докато баркът приближил Буенос Айрес и пуснал котва в река Ла Плата. Слокъм веднага слязъл на брега, за да се опита да вземе товар за Сидней, както искала Виржиния, защото тя жадувала да види своите близки още веднъж. Но само след няколко часа капитанът видял на топа на мачтата на своя кораб да се развява флагчето "З", което означавало, че имат нужда от

него. Той бързо се върнал на борда. Същата вечер на 25 юли 1884 година в присъствието на своя съпруг и децата, коленичили около леглото ѝ, Виржиния починала, ненавършила още трийсет и пет години.

Погребали Виржиния в английските гробища в Буенос Айрес. След няколко дни Слокъм, по собствените му думи, „полудял“ и оставил „Акуиднек“ да заседне на брега. С цената на доста средства той успял отново да го пусне на вода и се отправил към Бостън с осиротялото си потомство. Много време след това вторият син, Б.Еймър, казва за онова страшно време така: „Животът на татко свърши със смъртта на майка ни...“ А Гарфилд добавя: „След като тя почина, татко никога вече не се съвзе. Той беше като кораб със счупен рул.“

Почти цели две години Слокъм плавал сам в капитанската каюта, като прекарвал товари между Балтимор и Пернамбуко. По-късно, по време на едно посещение в Масачузетс, където децата били разпределени между сестрите му, той срещнал някаква своя първа братовчедка, току-що дошла от Нова Шотландия. Казвала се Хенриета Елиът, наричали я Хети. Била шивачка, хубавичка и само на двадесет и четири години. Слокъм бил на четиридесет и две и се чувствувал самотен. Оженили се в Бостън. След шест дни отплавали на сватбено пътешествие. Взели със себе си Гарфилд, който бил петгодишен, а шестнайсетгодишният Виктор пътувал като помощник-капитан.

Плаването, в което се впуснал Слокъм, станало по-късно тема на неговата първа книга. Вместо „Пътуване с Либердаде“ той би могъл да я нарече „Пътуване с Акуиднек“. Всъщност книгата разказва за едно плаване, при което екипажът тръгва с един кораб, а се връща с друг.

Като спасил каквото можал от катастрофирания „Акуиднек“, Слокъм построил на брега един 35-футов съд, който нарекъл кану. Кръстил го „Либердаде“, защото бил пуснат в морето в деня, когато бразилските роби получили, свобода. В тази лодка с ветрила, ушити от Хети, Слокъм и близките му проплавали 5500 мили от Паранагуа до Вашингтон за петдесет и три дни. Това плаване стигнало на Хети за цял живот — тя никога вече не поискала да се качи на кораб.

Колкото до Слокъм, то може би го завело по-далеч, отколкото очаквал, като станало предзнаменование на бъдещото велико начинание.

След като прекарал зимата във Вашингтон, Слокъм заедно с Хети и децата се върнал в Масачузетс през лятото на 1889 година и временно отседнал при роднини в Ист Бостън. За пет години загубил Виржиния, кораба и състоянието си, а сега и професията си. Векът на парата царувал навсякъде и ветроходите останали съвсем малко. Може би той съзнавал, че вече никога няма да командува търговски кораб. И точно в момента, в който разбрал, че е загубил всичко, Слокъм започнал да пише.

Капитанът без образование, но с голяма начетеност, седнал и написал първата си книга. За издаването ѝ платил от джоба си. Това била една тънка спретната книжка от 176 страници с тъмнозелена подвързия. През 1890 година Слокъм се опитал да я продава по един долар бройката, като безуспешно я рекламирал в Бостън и Ню Йорк, докато най-после финансовото му положение станало безнадеждно и той трябвало да се заеме с каквото му попадне: случайна работа по стъкмяването на някоя лодка или обща работа в корабостроителниците. Макар че много капитани си намерили топло местенце, той се чувствувал длъжен да продължи да живее, както преди. Времената били действително тежки. Кризата от 1893 година била на прага.

В един зимен ден на 1892 година, както се разхождал без работа по кея на Бостън, Слокъм срещнал своя стар приятел капитан Пиър, бивш китоловец. „Ела във Феърхейвън и аз ще ти дам кораб“ — казал бившият китоловец на бившия капитан на търговски кораби. „Но — добавил той — ще трябва малко да се ремонтира.“

Още на другия ден Слокъм пристигнал във Феърхейвън, на източния бряг на пристанището в Ню Бедфорд, единствено за да разбере дали неговият приятел, както по-късно писал, „си е направил шега“. Въпросният кораб, който лежал разсъхнат на една ливада до река Акушнит, бил стар съд за ловене на стриди, наречен „Спрей“.

Американските морски капитани не са от тези, които обичат да демонстрират чувствата си, затова и Слокъм никъде не е описал вълнението си в този момент. Срещата между Слокъм и „Спрей“ била началото на една любов. От този миг те никога не се разделили.

В началото на „Сам около света“ Слокъм описва как е преобразил остарелия корпус на „Спрей“. Започнал през пролетта на 1893 година и работил в продължение на тринадесет месеца. При

пускането на вода „Спрей“ бил дълъг 37 фута^[2], тежал 9 тона и, по думите на Слокъм, „седял на водата като лебед“. Но преди още подмладяването да завърши, той неочаквано получил предложение за работа на един кораб — първото от почти шест години. Договорът бил за „главен щурман“ на железната канонерка „Дистройър“. Докато Слокъм спокойно си гледал работата в своята „корабостроителница“ на ливадата, в Бразилия избухнала гражданска война. Бунтът се предвождал от бразилски морски офицери в пристанищата по крайбрежието, което Слокъм отлично познавал. Агенти на бразилското правителство плъзнали да купуват всякакви военни кораби. Обстановката на войната била сложна, но интересът на Слокъм към нея бил сравнително прост: обещанието да получи военновременно заплащане, за да закара канонерката до бразилските брегове, а с това и една възможност да уреди стари сметки с бразилското правителство, върху което хвърлял вината за загубата на „Акуиднек“.

Макар че фантастичното и изключително рискованото плаване, което започнало в Ню Йорк на 7 декември 1893 година, осигурило на Слокъм сюжет за втората книга, то било отклонение от хода на неговия живот. Той сам признава допуснатата „собствена слабост“ да бъде нает и след като предал кораба, веднага се завърнал при своето призвание.

Пристигнал в Масачузетс през пролетта на 1894 година, без да е получил и най-малка част от обещаното заплащане. Отишъл си у дома, но не при Хети и роднините, не при децата си, които с изключение на Гарфилд вече били големи, а в каютата на „Спрей“. Там написал своята книга. Още веднъж платил разноските по издаването, но вместо да се опитва да я продава, той я подарявал. След това направил опит да припечелва от риболов и макар че в предишните години с Виржиния имал голям успех в тази работа, сега открил, че „не ме биваше дори и стръв да сложа на въдицата“. Няколко пъти давал „Спрей“ под наем на рибари. По време на празничната разпродажба през есента на същата година бостънското издателство на братята Робъртс пушло ново издание на „Пътуване с «Либердаде» на старата цена — един долар.

Точно кога и как на Слокъм е хрумнала идеята да плава сам около света? Това може само да се гадае. Неговото собствено обяснение, според което тя е резултат от целия му жизнен опит, може да се приеме за убедително. Би трябвало да се познава този негов жизнен опит. Основните двигателни сили на живота му били насочени

за оправдание пред света, а може би и пред самия себе си. И той го намерил: целта на плаването щяла да бъде да спечели пари, като пише и публикува едновременно в няколко вестника писма от пътуването. Тази идея не била нова. Описания на пътешествия, финансирани от вестници, били на мода през деветдесетте години на миналия век. Двама от любимите писатели на Слокъм — Робърт Луис Стивънсън и Марк Твен — вече го били правили. Слокъм обсъдил тази идея с братята Робъртс и те се съгласили да станат негови посредници. Те му помогнали и в приготовленията, като напълнили каютата му с книги — една от главните грижи при планиране на самотно плаване.

Доброжелатели снабдили капитана с провизии, както и с твърде примитивната екипировка. Макар че обиколил пет пъти света, той все още пазел своите карти, компас и секстант, пушки, револвери и лекарства. Пред наблюдаващите го журналисти обяснил как подготвя маршрута, който смятал да следва — съвсем различен от този, по който по-късно минал. Според него плаването щяло да отнеме две години, но всъщност обиколката му отнела повече от три.

Той бил вече готов и очаквал благоприятен вятър, когато една дама се приближила до кея, за да го види. Това била Мейбъл Уогнълс, двадесет и четири годишната дъщеря на Адам Уогнълс, енциклопедист и издател. С Адам Уогнълс се познавали отдавна и капитанът вече получил един пакет с книги от него. Сега дъщеря му донесла още една — нейния първи литературен опит, романтична «музикална история». На вътрешната ѝ корица залепила своята визитна картичка с надпис за най-добри пожелания. Тя го помолила да вземе книгата със себе си около света и да ѝ я донесе обратно. Дамата прошепнала на брадатия моряк: «Спрей» ще се върне.“ Тези думи били от много голямо значение за Слокъм. По-късно, когато „Спрей“ наистина се върнал, той посветил книгата си на „тази“, която ги изрекла.

И така, всяко нещо идва с времето си. Слокъм бил на петдесет и една година, когато без много шум потеглил от кея на Бостън на 24 април 1895 година с един долар и половина в джоба си. Според един журналист, който присъствувал на изпращането, той бил висок пет фута и девет инча^[3], тежал сто и четиридесет и шест фунта^[4] и бил „бърз като котка и ловък като маймуна“.

Вместо на юг, както бил планирал, Слокъм тръгнал на изток, сякаш и на яхтата, и на пътника не им се искало да се впуснат в

рискованото плаване. Без да се откъсва от познатото му крайбрежие, капитан Слокъм стигнал чак до Глостър, на двайсет мили от Бостън, когато отново се запитал „дали изобщо да отива отвъд крайбрежните скали“. Той продължил до своя роден край Нова Шотландия, който не бил виждал от тридесет и пет години, и останал там шест седмици. Най-после на 2 юли се простил с Америка.

Слокъм пресякъл Атлантика до Гибралтар, но след като го предупредили, че в Средиземно море върлуват пирати, обърнал кораба и отново пресякъл океана. Този път следвал югозападния курс, по който минал Магелан. Преодолял опасностите на Магелановия проток. После пресякъл огромния Южен Тихи океан и посетил страната, където намерил Виржиния. Оттам минал през Коралово и Арафурско море и през Индийски океан. Заобиколил нос Добра надежда, пресякъл за трети път Атлантическия океан и след три години, два месеца, два дни и 46 000 мили хвърлил котва в Нюпорт, Род Айлънд. И все пак нещо го подтиквало да се върне в пристанището, откъдето тръгнал. „Спрей“, изглежда, имала същото желание. Затова скоро след пристигането „недоволна от сегашния си пристан... тя красиво затанцува покрай брега и после нагоре по река Акушнит, чак до Феърхейвън, където аз я вързах на същия кедров кол, който беше забит в брега за нея преди отплаването. По-близо до дома ѝ не можех да я докарам.“ Така завършва Слокъм книгата си „Сам около света“.

Мейбъл Уогнълс побързала от Ню Йорк за Нюпорт, за да поздрави своя герой, и пристигнала там преди Хети, която тръпнала от Бостън. Малко обаче били тези, които споделяли ентусиазма на тези жени. Някои не можели да повярват, че сам човек може да обиколи света, други намеквали, че Слокъм е контрабандист на диаманти, за трети той бил стар маниак, останал от времето на ветрилата. Новината за неговото плаване се изгубила сред шумотевецата на Американско-испанската война. Излязло така, че той обиколил света само за да се намери там, откъдето е тръгнал — там, където имал една надута съпруга, с която нищо не го свързвало. И все пак не било точно така: почти с пристигането му дошла и телеграма, в която го молели да опише плаването си. Тя била от Ричърд Уотсън Гилдър, поет и редактор на списанието „Сенчъри Илъстрейтид Мънтли“.

Но след едно толкова успешно плаване Слокъм не можел лесно да влезе в ритъма на писането. Почти веднага щом приключил

пътешествието, зажадувал да си намери някаква работа. Можел например да служи като щурман на канонерка във филипинските води, които отдавна познавал. Но преди още да изрази тази мисъл гласно, Американско-испанската война свършила.

През есента на 1898 година капитанът предложил друга идея: да се създаде учебен ветроходен кораб за треста моряци, мъже и жени. Неговите разбирания не се изменили от времето, когато искал Виржиния да го придружава на корабите. Екипажът трябвало да бъде обучаван не само по навигация и ветроходство, но и по хуманитарни науки. Той смятал да дава уроци по мореходна астрономия — предмета, който така добре познавал. Този план никога не се осъществил.

Затова Слокъм се заел с книгата си. Писмата му до редакторите на „Сенчъри“ говорят за дълбочината и яркостта на неговия талант, както и за ограничените му знания по правопис.

„Без да се вдига много шум около моето име, което не бих искал, тъй като и без това историята на моето плаване няма да има равна на себе си, моят кораб, който наистина е изцяло мой, днес е толкова здрав, колкото и най-добрият съд в морето; помпата му е толкова суха, че става и за кибрит, а корпусът му е запазен без нито един червей в него. Така че сега аз имам един по-добър кораб, отколкото при тръгването, а аз самият съм с десет години по-млад от деня, когато отсякох първото дърво за постройката на моя барк...“

Първоначално пишел в Ист Бостън, където той и Хети живеели пак у роднини. Но веднага щом свършила зимата, заминал за Ню Йорк, за да довърши книгата в каютата на „Спрей“. В началото на лятото на 1899 година изпратил ръкописа, после отвързал въжетата от пристана и тръгнал да пътешествува по крайбрежието на Нова Англия. През това време преглеждал коректури и от различни пристанища в Масачузетс, където хвърлял котва, си кореспондирал с редакторите.

„Сам около света“ излязла за пръв път на части в месечното списание „Сенчъри“ от септември 1899 до март 1900 година. Нечуваното приключение станало общоприет факт. Преди всичко той имал за доказателство върху яхтеното свидетелство на „Спрей“ подписите на всички консулски служби от местата, които посетил. Все пак някои се съмнявали в уверенията на капитана, че „Спрей“ сам вървял в желаната посока със завързан щурвал, докато той готвел,

четял, кърпел ветрилата и дрехите си или спял. Странно, но хората мислели, че е абсурдно един човек да обиколи света, ако не стои прав или седнал на щурвала. Един такъв критик го предизвикал на страниците на „Ню Йорк Таймс“. Слокъм отговорил:

„Борда на шлюпа «Спрей»
До редактора на «Ню Йорк Таймс»:

Имам честта да бъда критикуван от един стар моряк във вашия вестник от 7 ноември. Възможно е, че на «Спрей» ставаха някои неща, които са необясними за някои моряци дори с голям опит, и аз само мога да съжалявам, че не съм ги срещнал, преди да излязат въпросните статии в «Сенчъри», за да ги заведа на едно плаване на «Спрей», да демонстрирам неговата храброст. Засега това мога да кажа. Не смятам, че заслужавам обвинения в самохвалство. Но докато аз твърдя, че съм само един от най-лошите англосаксонски моряци, бих искал да кажа, че има по-способни мъже дори и в нашия търговски флот от тези, които вашият морски офицер някога е срещал.

Като благодаря на същия любезен моряк за интереса към моята история, мога ли да се осмеля да обърна неговото внимание към самия «Спрей», който сега е зазимен в сухия док на Ери в Южен Бруклин.

След като е обиколил земята, този непретенциозен шлюп, построен от чифт ръце, е здрав, уютен и непромокаем. Той не пуска нито капка вода. Това на някои ще се стори голяма измислица и все пак то е факт.

Историята на плаването е изградена на същия мореходен принцип, шевовете не пускат вода, което вашият морски офицер сам ще се увери само ако има търпението, необходимо, за да се направи обиколка на света.

Джошуа Слокъм
Ню Йорк, 8 ноември 1899 г.“

Това, че „Спрей“ е бил пригоден от капитана си да поддържа сам курса, вече не се поставя под съмнение, макар че яхтсмените все още обичат да оспорват неговата форма и стъкмяване. Мнозина мислят, че капитанът е успял не заради „Спрей“, а въпреки него. Преди всичко той имал конструкция на рибарско корабче и не бил предназначен за околосветска обиколка или дори за самотно плаване. Гротът и гафелът били прекомерно тежки за един човек и той, общо взето, бил твърде голям и широк съд, за да бъде управляван от един човек.

През март 1900 година книгата била издадена от фирмата „Сенчъри“ в преработен вид, а по-късно същата година „Сам около света“ се появила и в Англия. Рецензиите били благоприятни и за дванадесет месеца били продадени почти 10 000 екземпляра. Според договора това означавало 2000 долара за Слокъм плюс заплащането за авторско право. По този повод той пише на Кларънс Бюъл, редактор от „Сенчъри“, с когото заедно са работили: „Никой не знае колко точно ми платиха. Когато ме питат, аз казвам: два пъти повече от договореното. Те питат: «Колко прави това?» — аз казвам: достатъчно, за да си купя къща... Сега всички бабички ще започнат да пращат морски истории... когато чуят за моя невероятен успех (финансов).“

Другата полза от плаването на пълния с идеи капитан била намирането на източник за средства. В Австралия, на половината път от неговото плаване, започнал да чете лекции. „Трябваше да направя нещо, за да покрия разноските по пътуването — пише той. — Другите капитани могат да вземат заем срещу кораба си, докато аз обиколих света с лекции.“ Той се качвал на подиума при всеки удобен случай, макар и добре да знаел, че лекциите не са нито истинската му работа, нито негова цел.

Какво може да прави човек, след като е обиколил света?

Минали две години след пътешествието, а капитанът не знаел с какво да се заеме. Искал да закара яхтата на световното изложение в Париж през 1900 година, но не го поканили. Обмислял плаване до Исландия. Принц Луиджи Амедео, граф Аbruци, проникнал по на север от Нансен. Арктическата треска била в разгара си. Мислел за подводна експедиция, или пък за приключения във въздуха. Докато плавал, Самуел Ланги изобретил летателна машина и тя успешно издържала изпитанията. Слокъм изпратил по пощата едно копие на

„Сам около света“ на свой познат, който бил колега на Лангли, а от редакцията на „Сенчъри“ му написал следното писмо:

„17 ул., Нью Йорк, Н.Й.
27 февруари 1901 година

Драги професор Мейсън,

Изпращам ви по пощата книга за едно самотно плаване. Аз не съм старият маниак, както някои си мислят, и не защитавам старите идеи, когато новите са по-добри.

Надявах се, че професор Лангли или някой друг ще пуснат летящ кораб преди това и че аз ще мога да получа службата на втори помощник на него, за да полетя. Аз бях сигурен, че когато намерите време, ще хвърлите един поглед на моята жалка история и ще видите, че аз слагам човешкия ум над всичко друго, което познаваме на този свят. Ще видите, че при всички случаи аз можех да се уповавам на моята бедна глава, за да намирам пътя в океана, независимо от машината, която наричаме хронометър. Аз плавах научно, аз бях в контакт с природата, както малко хора са били. Аз я чувствах през цялото време и никога не изпитах съмнения относно изхода на моето начинание.

С дълбоко уважение:

Джошуа Слокъм“

Но вместо приключения в Париж, Исландия, под водата или във въздуха Слокъм продължил да живее по познатия му начин. Под ветрила и с влекач той се придвижил по река Хъдсън и през канала Ери стигнал до Бъфалоу. Там, на Панамериканското изложение от май до ноември 1901 година, обиколилият света „Спрей“ бил закотвен в езерото Гала Уотър на мястото за развлечения. Слокъм показвал себе си, яхтата, Хети и Гарфилд, продавал книгите си и отговарял на въпросите на туристите. Подобно на Бъфалоу Бил, който също се

представял на изложението с геройски подвизи, той се превърнал в дребна атракция.

С припечеленото от изложението, от хонорари и лекции и от продажбата на книгата Слокъм успял най-после да купи това, за което мечтал из океаните и което мислел, че му е нужно. То било нужно по-скоро на Хети, която отдавна мечтаела да има собствен дом в малко село в Нова Англия. И така през пролетта на 1902 година той купил един чифлик в Уест Тисбъри по средата на крайбрежния остров Лозето на Марта. Нарекъл мястото „Крайт на света“ и мислел да се заселят там с Хети и да се заловят със земеделие. На следващата година купил още земя, насадил плодни дръвчета и хмел. Но преди да настъпи лятото, той отново се върнал при старата си любов „Спрей“, за да кръстосва крайбрежните води на Нова Англия. Година преди това Слокъм разбрал, че корабът е най-идеалното жилище, което осигурява на своя собственик независимост и свобода, а островният вестник публикувал съобщение, че той имал намерение да се върне в Австралия.

Слокъм живеел на вода, посещавал пристанищата на острова и ту се появявал, ту изчезвал от живота на своите близки и съседи. През ноември 1905 година той отново отплавал със „Спрей“ от Менимша, Масачузетс, да търси по-топли морета. Прекарал зимата в Ямайка и Големия кайман, а когато се приготвил да тръгва, натоварил хиляди раковини от южните морета и се съгласил да откара орхидеи за президента Теодор Рузвелт.

Между новините, поместени във „Виниард газет“ на 16 август 1906 година, може да се прочете: „Капитан Джошуа Слокъм, капитан на «Спрей», беше в града в понеделник. Няколко седмици по-късно «Ню Бедфорд Стандърт» пише: «Спрей», вързан на южния край на кея Мерил... преди да потегли за юг...“ Към края на септември Слокъм пристигнал в Бристол, Род Айлънд. Там срещнал най-малкия си син (вече двадесет и пет годишен) и му подарил един екземпляр от книгата за плаването, което направили заедно преди толкова години. Надписал я така:

„На Джеймс Г. Слокъм
Един от екипажа на «Либердаде»

Това е последното копие на книгата, показваща жалките усилия на един капитан да опише една морска история.

Тя все пак ще се появи в по-добра форма=
от автора (Баща ти):

Джошуа Слокъм

Бристол, 30 септември 1906“

И досега не е ясно какво всъщност е искал да каже с този загадъчен надпис.

Капитанът отново отплавал на юг и прекарал втора зима в Карибско море.

Луиза Уорд, журналистка от Филадельфия, го видяла в Кингстън през януари 1907 година, скоро след като земетресението разрушило града. „Аз се качих на «Спрей» и говорих с него — пише тя. — Той изглеждаше добре. Спомням си, че ми каза: Аз мога да закърпя «Спрей», но кой ще закърпи капитан Слокъм?“

Когато отново дошла пролетта, той разперил посивелите си криле и се отправил на север.

През януари 1908 година един яхтсмен от Уест Честър, Пенсилвания, видял Слокъм в Маями, купил книгата „Сам около света“ и отишъл да чуе разказа за плаванията му. В едно писмо до автора на настоящия предговор Джилпин си спомня как капитанът живеел в Маями, който по това време бил малък град:

„Мисля, че живееше изцяло на «Спрей»... Беше пестелив и закъсваше за пари, което не го тревожеше много, защото нуждите му бяха малко. «Спрей» беше много просто обзаведен, просто празен и много влажен от многобройните заливания и затова Слокъм държеше винаги запалена една малка печка за дърва, за да изсуши помещението. Спомням си, че веднъж го видях да обядва с нещо, приличащо на полуопечен картоф, от който си режеше парченца с джобния си нож. Беше доста бедно облечен в цивилни дрехи, с една опърпана черна касторена шапка на главата. Общо взето, аз го възприех като един характерен пример за стария тип американски капитани, опитни, уверени в себе си, мълчаливи, но приветливи и готови да отговарят на вашите въпроси. Той очевидно беше първокласен яхтсмен, което е нещо съвсем различно от капитан на кораб: вероятно беше и двете,

освен способностите си на корабостроител. Беше много способен човек и много самотен, нещастен.“

Същата зима Слокъм отишъл на Бахамските острови. Не бил в особено общително настроение, поне доколкото това се отнасяло към Хети. На два или три пъти по време на обиколката му тя го смятала за изчезнал. На 11 май 1908 година от Уест Тисбъри тя писала на Бюъл, неговия редактор и приятел: „Току-що чух, че от Морския регистър са съобщили за изчезването на «Спрей»... Самата аз нямам вест от капитан Слокъм от първи ноември 1907 година. Един човек от острова ми каза, че преди няколко седмици видял капитан Слокъм в Ямайка. Съмнявам се, че това е истина. Бихте ли ми съобщили, ако имате писмо от него или сте чули нещо напоследък...“

Но и Бюъл нищо не знаел.

Само един месец по-късно — на десетата годишнина от завръщането на „Спрей“ — Слокъм влязъл в пристанището на Ню Йорк с едно парче корал от два тона на борда, предназначено за Американския музей по естествена история. Музейните работници го намерили на Бахамските острови и натоварили капитана да го закара. Това бил неговият последен товар.

На 30 юли „Виниард газет“ съобщил: „Капитан Джошуа Слокъм на шлюпа «Спрей» е на острова и гостува на госпожа Слокъм в Уест Тисбъри.“ Вече всички разбрали, че той е чужденец на сушата. Неговите посещения ставали все по-редки и по-редки. Жителите на острова казвали, че ще пусне корени в тази лодка.

Още една година Слокъм прекарал в гонитба на мимолетни надежди. На 4 септември 1909 година той писал от Куинси, Масачузетс, на най-големия си син:

„Драги Виктор,

Писмото ти... получих точно когато тръгнах от У. Тисбъри... Местим се отгук поне за зимата и ще продадем мястото, ако намерим купувач...

Аз съм на «Спрей» и търгувам за някой и друг долар.

Точно къде ще съм в следващия момент, не знам...“

Капитан Слокъм, вече шейсет и пет годишен, отново планирал сензационно плаване. Възнамерявал да отиде чак до река Ориноко в Южна Америка, а после нагоре по Рио Негро да достигне до неизучените извори на Амазонка. След това щял да се спусне по най-великата река до океана и оттам да се върне у дома. Жителите на Виниард следели подготовката му. Капитан Ърнест Мейхю от Менимша казва, че „Спрей“ бил вързан за два стълба. Приливът повдигнал яхтата и бушпритът се забил върху единия стълб. Когато дошъл отливът, бушпритът останал повдигнат на стълба и се изместил с няколко инча нагоре. Тогава Слокъм взел една брадва и наместил бушприта.

Според покойния Ърнест Дин от Чилмарк Слокъм и неговата яхта остарявали заедно. „Когато за първи път ги видях със «Спрей» — казва той, — и двамата бяха спретнати, стегнати и яки, но с годините забелязвах признаци на износване и остаряване.“

Капитан Доналд Пул от Чилмарк казва за „Спрей“, че „въжетата му бяха увиснали и се нуждаеха от насмоляване, а ветрилата бяха прокъсани“.

От Менимша Слокъм взел курс към Виниард Хейвън, а оттам отново вдигнал ветрила за някъде, но, изглежда, не стигнал до желаното място. В молбата на Хети, изпратена няколко години по-късно до съда, се казва: „... Джошуа Слокъм... изчезна, избяга на 14 ноември 1909 година и вече не се завърна...“ Същият капитан от търговския флот по професия... изчезна на гореспоменатата дата при следните обстоятелства: той отплава от Тисбъри, Масачузетс, на шлюпа „Спрей“, тежък девет тона... бил срещнат от силна буря скоро след отплаването и оттогава няма никаква вест от него. По своята педантичност и неизбежност това представлява един класически край.

Имало е и има, разбира се, всякакви теории къде е бил той по това време или какво може да се е случило. Но където и да е отивал и както и да е свършил, той остава рицарят на моряшкия дух. Слокъм беше сърцето и плътта на морските хора от Нова Англия. Неговият старомоден темперамент и характерът му бяха твърди, упорити и поетични като родния му бряг. Със своето безстрашие и упоритост в борбата му с живота, с решителността си в двубоя със стихииите, с противопоставянето си на света, който другите са изграждали, той не е живял спокоен живот. Той е търсел в него смисъл.

- [1] Кораби, с които Колумб открил Америка. Б.ред. ↑
- [2] 1 фут е равен на 0,305 метра. 37 фута — 11,278 метра. Б.ред. ↑
- [3] Пет фута и девет инча — към 1,75 м. Б.ред. ↑
- [4] Един английски фунт е равен на 453,6 грама. Слокъм е тежал към 66,200 кг. Б.ред. ↑

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.