

بِسْمِ اللَّهِ  
الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



بهترین کتاب سال به انتخاب  
نیویورک تایمز، وال استریت ژورنال، نیویورکر



# ویدجر

## THE WAGER

حکایت شورش، قتل و نبرد امپراتوری‌ها

دیوید گرن / ترجمه علیرضا شفیعی نسب

سرشناسه: گرن، دیوید، Grann, David.  
عنوان و نام پدیدآور: ویجر: حکایت شورش، قتل و نبرد امپراتوری‌ها / دیوید گرن؛ ویراستار علی کریمی.  
مشخصات نشر: تهران: ترجمان علوم انسانی، ۱۴۰۲.  
مشخصات ظاهری: ۳۰۴ ص.  
شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۵۷۳۴-۴۶-۳  
یادداشت: عنوان اصلی: The Wager: a tale of shipwreck, mutiny and murder, c2023  
شناسه افزوده: شفیع‌نسیب، علیرضا، ۱۳۶۹، مترجم  
رده بندی کنگره: G5۳۰ / رده بندی دیویی: ۹۱۰/۹۱۶۴۱  
شماره کتابشناسی ملی: ۹۴۱۸۷۷۰



این اثر ترجمه‌ای است از:  
**The Wager: A Tale of Shipwreck, Mutiny and Murder**  
David Grann / Doubleday, 2023



# ویجر

## حکایت شورش، قتل و نبرد امپراتوری‌ها

نویسنده: دیوید گرن / مترجم: علیرضا شفیع‌نسیب  
ناشر: ترجمان علوم انسانی / ویراستار: علی کریمی  
نمونه‌خوان: فرشته هدایتی / مدیر هنری: حمید اقدسی یزدلی  
صفحه‌آرا: هادی عادل‌خانی / چاپ: زیتون  
نوبت چاپ: اول، ۱۴۰۳ / شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه

حقوق چاپ و نشر در تمام قالب‌ها اعم از  
کاغذی، الکترونیکی و صوتی انحصاراً برای  
انتشارات ترجمان علوم انسانی محفوظ است.

پست الکترونیکی: [tarjoman.nashr@gmail.com](mailto:tarjoman.nashr@gmail.com)  
فروشگاه اینترنتی: [www.tarjomaan.shop](http://www.tarjomaan.shop)  
این کتاب با کاغذ حمایتی منتشر شده است.



**دیوید گرن** نویسنده و روزنامه‌نگار آمریکایی است که برای مجلات وال استریت ژورنال، واشنگتن پست و آتلانتیک مطلب می‌نویسد. کتاب قبلی او، قاتلان ماه گل، جزء پر فروش‌های نیویورک تایمز بود و جایزه ادگار آلن پورا از آن خود کرد.



ویجر همه چیز دارد: کشتی و طوفان، تلاش برای بقا، دادگاهی پرهیجان ... شاهکاری در گونه نداستان روایی؛ گرن نشان می‌دهد که چگونه روایتگری، چه در پیشگاه قاضی و چه برای خوانندگان، سرنوشت آدم‌ها و عاقبت ملت‌ها را رقم می‌زند و به حافظه جمعی مان شکل می‌دهد.

### THE WALL STREET JOURNAL.

زیبایی و شکوه ویجر آرام‌آرام به چشم می‌آید ... گرن نگاه تیزبین خود را به ویرانگری امپراتوری‌ها، بی‌اعتنایی دیوان‌سالارها و طمع‌کاری و تبعیض می‌چرخاند ... مرسوم است که عیب‌های یک کتاب هم گفته شود، اما ویجر یکی از بی‌نقص‌ترین نداستان‌هایی است که خواننده‌ام و فقط می‌توانم برترین مدح‌ها را به نویسنده‌اش تقدیم کنم.

متیو تیگ، **The Guardian**

دیوید گرن از پیشروان نداستان روایی در زمانه ماست ... کتاب شاهکار او ... هم حکایت یک ماجراجویی دریایی است، هم داستانی هولناک و هم دادگاهی پراشتهاب ... ترکیبی از راشومون و سالار مگس‌ها.

### RollingStone

گرن استاد نقل ماجراجویی‌های هیجان‌انگیز در مکان‌های دورافتاده است. ویجر چنان غیرمنتظره و پرفرازونشیب است که احتمالاً از کتاب قبلی گرن، قاتلان ماه گل، نیز پرفرودارتر شود.

**The Economist**





تقدیم به کایرا، زاکاری وِالا



هریک از ما قهرمان داستان خود هستیم.  
- ماری مک کارتی

شاید هیولایی در کار باشد... شاید هم فقط خود مانیم.  
- ویلیام گلدینگ، سالار مگس ها

## فهرست

نقشه‌ها / ۹

یادداشت نویسنده / ۱۳

پیشگفتار / ۱۵

### دفتر نخست: دنیای چوبی / ۱۹

[۱] ناوبان یکم / ۲۱

[۲] آقازاده داوطلب / ۳۹

[۳] توپچی / ۵۵

### دفتر دوم: در دل طوفان / ۷۳

[۴] ناوبری کور / ۷۵

[۵] طوفانی در دل طوفان / ۸۹

[۶] تنها / ۹۹

[۷] خلیج درد / ۱۰۷

### دفتر سوم: کشتی شکستگان / ۱۱۵

[۸] فروشکستن کشتی / ۱۱۷

[۹] هیولا / ۱۲۵

[۱۰] شهر جدیدمان / ۱۳۱

[۱۱] کوچ نشینان دریا / ۱۴۱

[۱۲] فرمانروای کوه فلاکت / ۱۴۹

[۱۳] اقدام قاطع / ۱۵۹

[۱۴] از چشم مردم / ۱۶۳

[۱۵] کشتی نجات بخش / ۱۶۷

[۱۶] شورشی‌های من / ۱۷۷

### دفتر چهارم: رهایی / ۱۸۹

[۱۷] انتخاب بایرن / ۱۹۱

[۱۸] بندر رحمت الهی / ۱۹۵

[۱۹] روح سرگردان / ۲۰۳

[۲۰] روز رهایی / ۲۱۱



---

دفتر پنجم: روز حساب / ۲۱۹

[۲۱] انقلاب ادبی / ۲۲۱

[۲۲] غنیمت / ۲۲۹

[۲۳] مبتدل نویسان خیابان گراب / ۲۴۳

[۲۴] احضار شدگان / ۲۵۳

[۲۵] ادگاه نظامی / ۲۵۹

[۲۶] روایتی که پیروز میدان شد / ۲۶۷

---


پس گفتار / ۲۷۵

شخصیت ها / ۲۸۰

تقدیر و تشکر، یادداشتی درباره منابع، گزیده منابع، پی نوشت ها و نمایه / ۲۸۲

تصاویر / ۲۸۳

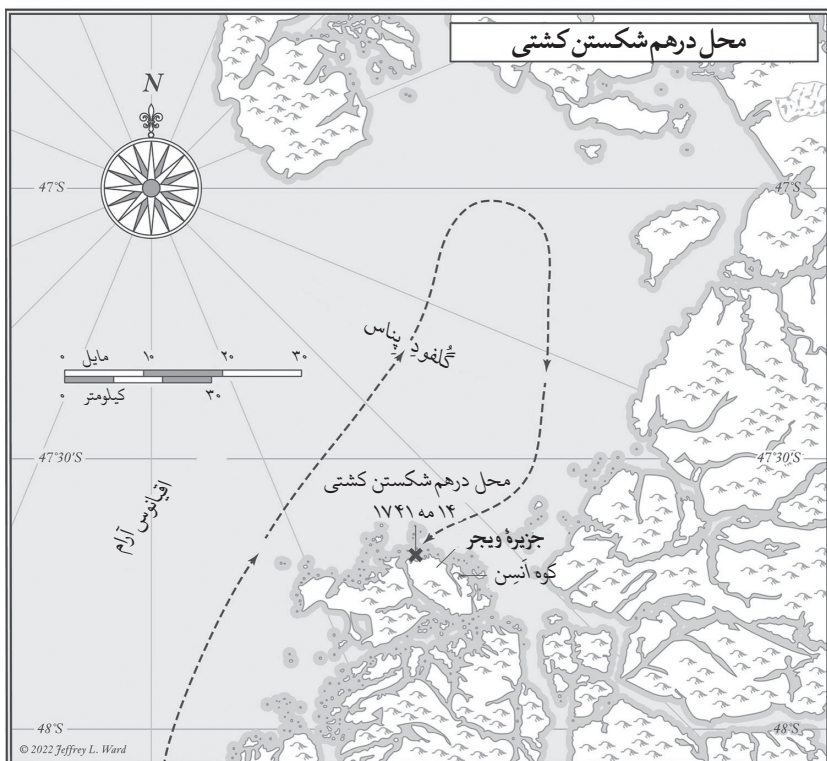
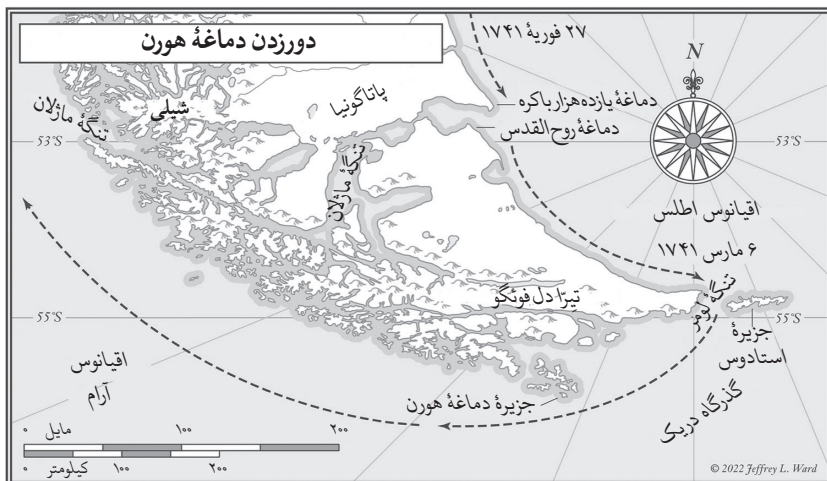
---





## مسیر کشتی ویجر





## مسیر فرار دسته اول کشتی شکستگان



## مسیر فرار دسته دوم کشتی شکستگان



## یادداشت نویسنده

باید اعتراف کنم که شاهد این ماجراها نبوده‌ام، نه زمانی که کشتی به صخره‌ها برخورد کرد و نه آنگاه که خدمه دست‌وپای ناخدا را بستند. فریب‌کاری‌ها و قتل‌ها را هم به چشم ندیده‌ام. اما سال‌ها میان اسناد تاریخی تحقیق و تفحص کرده‌ام: رویدادنامه‌های رنگ‌ورورفته، مکاتبات پوسیده، روزنگارهای راست و ناراست، اسناد به‌جامانده از آن دادگاه نظامی پرحاشیه. مهم‌تر از همه، روایت‌های منتشرشدهٔ افراد دخیل را خوانده‌ام، کسانی که هم آن رویدادها را به چشم دیدند و هم آن‌ها را رقم زدند. سعی کردم تمام وقایع را کنار هم بنشانم تا مشخص کنم واقعاً چه اتفاقی افتاده بود. اما نمی‌توان از جنبهٔ روایت‌های متفاوت و بعضاً متناقض افراد دخیل رها شد. پس به جای اینکه روی تفاوت‌ها سرپوش بگذارم یا شواهد مبهم را بیشتر در هالهٔ ابهام فروبرم، کوشیده‌ام تمام جنبه‌های محتمل را به تصویر بکشم و حکم نهایی را، قضاوت تاریخ را، به شما واگذارم.



## پیشگفتار

تنها شاهد بی طرف خورشید بود. چراغ گیتی افروز چندین روز شیء عجیبی را نظاره می کرد که اسیر دست بی رحم باد و امواج بود و در آب های اقیانوس لمبر می خورد. یک دوباری کم مانده بود کشتی به آبنگی بکوبد و خرد شود و داستان ما همین جا پایان بگیرد. اما به هر تقدیر (شاید آن چنان که برخی بعدها ادعا کردند به حکم سرنوشت، و شاید هم از بخت و اقبال محض) به درون خلیجگی در جنوب شرقی برزیل لغزید و پیش چشم چند تن از ساکنان آنجا متوقف شد.

با پانزده متر طول و سه متر عرض، می شد آن را قایق نامید، گرچه از ظاهرش چنین برمی آمد که آن را با تکه های چوب و پارچه کهنه سر هم کرده اند و سپس رفته رفته مضمحل شده و چیزی از آن باقی نمانده است. بادبان ها تکه پاره بودند و تیردکل درهم شکسته. ساکنان جزیره نزدیک تر شدند و صداهایی دلهره آور شنیدند: سی مرد تنگ هم چپیده بودند، با بدن هایی که از آن جز پوست و استخوان چیزی نمانده بود. تاروپود لباس هایشان از هم وارفته بود و صورت هایشان را موهایی ژولیده و شوره بسته که مثل جلبک به کف سرشان چسبیده بود فرا گرفته بود.

برخی چنان ضعیف بودند که توان سرپایستادن هم نداشتند. یک نفر از آن‌ها آخرین دم خود را برآورد و جان داد. اما مردی که گویی سردسته گروه بود با جدّ و جهدی باورنکردنی به پا خاست و اعلام کرد که آنان بازماندگان «ویجر» هستند، کشتی جنگی بریتانیایی.

وقتی خبر ماجرا به انگلستان رسید، کسی باورش نمی‌شد. سپتامبر سال ۱۷۴۰، در نبرد امپراتوری بریتانیا با اسپانیا، کشتی ویجر، با ۲۵۰ افسر و خدمه، در میان اسکادرانی از پورتسموت عازم مأموریتی سری شد. مأموریت چه بود؟ توقیف گالئون<sup>۱</sup> اسپانیایی لبریز از گنجی که به «بزرگ‌ترین گنجینه جواهر اقیانوس‌ها» شهره بود. نزدیک دماغه هورن، در منتهالیه آمریکای جنوبی، اسکادران گرفتار توفند شد و گمان رفت که ویجر با تمام خدمه‌اش غرق شده است. اما ۲۸۳ روز پس از آخرین باری که کشتی مشاهده شده بود، این مردان به طرز معجزه‌آسایی از برزیل سر درآوردند.

کشتی‌شان در جزیره‌ای دورافتاده حوالی سواحل پاتاگونیا شکسته بود. بیشتر افسران و خدمه جان باخته بودند، اما هشتادویک بازمانده با قایقی که از لاشه ویجر ساختند از آنجا دور شدند. روی قایق جدیدشان چنان در هم چپیده بودند که چندان جایی برای جنبیدن هم نداشتند، اما از میان تندبادها و امواج کِشندی، از میان طوفان‌های یخ و زلزله‌ها، گذر کرده بودند. بیش از پنجاه نفر در این سفر طاقت‌فرسا تلف شدند و سه‌ماه‌ونیم بعد که بازماندگان انگشت‌شماری به برزیل رسیدند، حدود سه‌هزار مایل مسیر پیموده بودند و بدین ترتیب یکی از طولانی‌ترین سفرهای کشتی‌شکستگان را در تاریخ ثبت کردند. نبوغ و دلاوری‌شان سرزبان‌ها افتاد. به قول رهبر گروه، سخت می‌شد باور کرد که «روح انسان بتواند فلاکت‌هایی را که بر ما گذشته تاب آورد».<sup>۲</sup>



شش ماه بعد، قایق دیگری به سواحل شیلی رسید؛ این یکی در نزدیکی سواحل جنوب شرقی این کشور اسیر کولاک شده بود. این قایق از قبلی هم کوچک‌تر بود: کرجی چوبی دست‌کندی که بادبان‌ش را با دوختن تکه‌های روانداز ساخته بودند. سه بازمانده دیگر در این قایق بودند که اوضاعشان از قبلی‌ها هم هولناک‌تر بود: نیمه‌برهنه، زار و نزار، درحالی‌که حشرات دور بدنشان حلقه زده بودند و از ته‌مانده گوشتشان می‌خوردند. یکی

۱. نوعی کشتی بادبانی جنگی (و بعدها تجاری) که در فاصله قرون ۱۵ تا ۱۸ به‌ویژه در اسپانیا استفاده می‌شد.



از این مردان چنان شوریده حال شده بود که به قول یکی از همراهانش «عقل از کف داده بود و نام ما را هم به یاد نداشت ... یا حتی نام خود را».<sup>۳</sup>

پس از آنکه این مردان جانی دوباره گرفتند و به انگلستان بازگشتند، به آن دسته از هم‌سفرانشان که از برزیل سر درآورده بودند تهمت هولناکی زدند؛ گفتند آن‌ها قهرمان نبودند، شورشی بودند. بلوایی به پا شد و دو طرف اتهامات متعددی به یکدیگر زدند و کاشف به عمل آمد که افسران و خدمهٔ ویجر، هنگام سرگردانی در جزیره، در هولناک‌ترین شرایط، برای بقا تقلا کرده‌اند. این افراد، در مواجهه با گرسنگی و سرمای استخوان‌سوز، پایگاهی برپا کرده و کوشیده بودند سلسله‌مراتب و نظم نیروی دریایی را دوباره برقرار کنند. اما با وخامت اوضاع، افسران و خدمهٔ ویجر (آن داعیه‌داران روشنگری) به تباهی‌ها بزرگ‌تری فروافتادند: جنگ‌های جناحی، چپاول، خیانت، قتل. چند نفری حتی کارشان به آدم‌خواری کشیده بود.

و اما در انگلستان، ادارهٔ نیروی دریایی سران هریک از دو گروه را همراه هم‌پیمانانشان به دادگاه نظامی فراخواند. این محاکمه ممکن بود سیرت پنهانشان را برملا کند، هم سیرت متهمان و هم امپراتوری بزرگی که مأموریت خود را گسترش تمدن می‌دانست.

چند تن از متهمان روایت‌هایی پرآب و تاب (و به شدت متناقض) از این ماجرای «هولناک و پرپیچ‌وخم»<sup>۴</sup> نوشتند و به انتشار رساندند. گزارش‌های این سفر بر فیلسوفانی همچون روسو، ولتر و مونتسکیو و بعدها بر چارلز داروین و دو نویسندهٔ بزرگ داستان‌های دریایی، هرمان ملویل و پاتریک اوبراین<sup>۵</sup>، تأثیر گذاشت. هدف اصلی متهمان اقناع ادارهٔ نیروی دریایی و عموم مردم بود. یکی از بازماندگان به قول خودش «روایتی امانت‌دارانه»<sup>۶</sup> نوشت و تأکید کرد که «نهایت دقت را به خرج داده‌ام تا یک کلمه هم سخن ناراست ننویسم، چه در اثری که هدفش اعادهٔ حیثیت نویسنده است هرگونه دروغی بسیار نامعقول است»<sup>۷</sup>. رهبر گروه مقابل، در روایت خود، ادعا کرد دشمنانش «روایتی ناقص»<sup>۸</sup> یافته‌اند و «حیثیت ما را با بزرگ‌ترین تهمت‌ها خدشه‌دار کرده‌اند»<sup>۸</sup>. او سوگند خورد که «تا دم مرگ پای حقیقت ایستاده‌ایم؛ حقیقت تنها منجی ماست»<sup>۹</sup>.



۱. تامس هابز، فیلسوف بریتانیایی قرن هفدهم، وضع طبیعی انسان را برپایهٔ حرص و رقابت نامتمدنانه می‌دانست.  
2. Patrick O'Brian

همه ما عاملی انسجام‌بخش (نوعی معنا) برای رویدادهای آشفته زندگی خود پیدا می‌کنیم. در تصاویر خام خاطرات خود کنکاش می‌کنیم، برمی‌گزینیم، جلا می‌دهیم، حذف می‌کنیم، قهرمان داستان خود می‌شویم و بدین ترتیب می‌توانیم با آنچه کرده‌ایم (یا نکرده‌ایم) کنار بیاییم.

اما این مردان می‌دانستند که جانشان در گرو داستان‌هایی است که می‌گویند. اگر داستانی باورپذیر ارائه نمی‌دادند، امکان داشت از بازوی دکل حلق آویز شوند.

دفتر نخست  
دنیای چوبی



[۱]

## ناوبان یکم

مردان اسکاداران هر یک صندوقچه‌ای در آغوش داشتند و داستانی غم‌انگیز در دل. یکی قصه عشقی بی‌فرجام در سینه داشت، یکی هراس از محکومیت و به‌زندان افتادن و یکی یاد همسر آبستنی که در ساحل مانده بود و به‌سان ابر بهار اشک می‌ریخت. گاه حکایت عطش شهرت و ثروت بود و گاه بیم مرگ. دیوید چیپ<sup>۱</sup>، ناوبان یکم «سنتوریون»<sup>۲</sup>، ناو سرفرمانده‌ی اسکاداران، نیز از این قاعده مستثنی نبود. این اسکاتلندی درشت‌اندام و چهل‌ویک‌دوساله، که بینی کشیده و نگاهی نافذ داشت، در حال گریز بود: از مشاجره با برادرش بر سر ارث و میراث، از طلبکارانی که تعقیبش می‌کردند، از دیونی که برگردنش بود و بخت تشکیل خانواده را از او می‌گرفت. چیپ در خشکی محکوم به تباهی بود و از پس مصائب زندگی گذشته‌اش برنمی‌آمد، اما وقتی بر عرشه پاشنه کشتی جنگی بریتانیایی می‌نشست و با کلاه سه‌گوش و تلسکوپ کوچکش اقیانوس‌های پهناور را می‌پیمود، سرشار

---

1. David Cheap

2. Centurion

از عزت نفس می‌شد و حتی به چشم برخی متفرعانه رفتار می‌کرد. دنیای چوبی کشتی، دنیایی در حصار مقررات سفت و سخت نیروی دریایی و قوانین دریا و صدا البته رفاقت سختی آزموده مردان مأمین او بود. ناگهان نظمی آشکار و هدفی روشن را احساس می‌کرد. اکنون جدیدترین مأموریت چپ به رغم خطرات بی‌شمار، از طاعون گرفته تا آتش توپخانه دشمن و غرق شدن، آرزوی دلش را برمی‌آورد: فرصتی برای اینکه سرانجام ثروتی بیندوزد، ناخدای کشتی خود شود و سری میان فرمانروایان دریا بلند کند.

مشکل اینجا بود که نمی‌توانست از این سرزمین نفرین شده جدا شود. در کشتی‌سازی پورتسموت، کنار کانال مانس، گرفتار (یا شاید واقعاً نفرین) شده بود و در اوج درماندگی به هردی می‌زد تا سنتوریون را آماده عزیمت کند. تنه چوبی عظیم این کشتی، با طول ۴۴ متر و عرض ۱۲ متر، لبه اسکله بسته شده بود. نجارها، درزگیرها، بادبان‌افرازاها و درودگران مثل موش (که البته آن هم کم نبود) بر روی عرشه‌های کشتی این سو و آن سو می‌رفتند. هیاهویی از چکش‌ها و اره‌ها به راه بود. خیابان‌های سنگ‌فرش اطراف کشتی‌سازی پر از فرغون و درشکه بود و باربرها، پيله‌وران، جیب‌بران، ملوانان و روسپیان در آن پرسه می‌زدند. گاهی سرملوانی در سوت گوش‌خراش خود می‌دمید، خدمه بی‌درنگ از میخانه و دلبرکان دیرین یا نویافته خود دل می‌کنند و به سمت کشتی در حال عزیمت می‌شتافتند تا مبادا از افسر مافوق خود تازیانه بخورند.

ژانویه سال ۱۷۴۰ بود و امپراتوری بریتانیا در تب و تاب آمادگی جنگ علیه امپراتوری رقیب خود، اسپانیا. تغییری باعث شده بود بخت به چپ رو کند: جرج آنسن<sup>۱</sup>، ناخدایی که چپ تحت امرش در کشتی سنتوریون کار می‌کرد، از سوی اداره نیروی دریایی به درجه دریاداری نائل شده و برگزیده شده بود تا اسکادرانی متشکل از پنج کشتی را در نبرد علیه اسپانیا رهبری کند. این ترفیع غیرمنتظره بود. آنسن، که پدرش زمین‌دار محلی گمنامی بود، از آن حمایت و نفوذی که بسیاری از افسران را به همراه مردانشان به جایگاه بالا می‌رساند برخوردار نبود. ۴۰ه این مرد چهل و دو ساله از چهارده سالگی به نیروی دریایی پیوسته بود و قریب به سه دهه از خدمتش می‌گذشت، اما هنوز رهبری نبردی مهم یا به‌چنگ آوردن غنیمتی گران‌بها به او سپرده نشده بود.

آنسن قامت بلند، صورت کشیده و پیشانی برجسته‌ای داشت و رفتارش سرد بود. چشمان آبی‌اش را نمی‌شد خواند و، مگر در حضور چند دوست معتمد، به ندرت لب به

1. George Anson

سخن می‌گشود. سیاست‌مداری پس از ملاقات با او گفته بود «انسن مثل همیشه حرف چندانی نزد»<sup>۱</sup>. مکاتبات انسن از آن هم کمتر بود، انگار کلمات را محمل خوبی برای بیان مشاهدات و احساساتش نمی‌دید. یکی از خویشانش می‌نویسد «به خواندن علاقه چندانی نداشت و به نوشتن، یا تقریرِ نامه، از آن هم بی‌میل‌تر بود. همین رفتار به ظاهر اهمال‌کارانه ... بسیاری را بدخواه او می‌کرد»<sup>۲</sup>. دیپلماتی هم بعدها به مزاح نوشت که انسن چنان از راه‌ورسم دنیا بی‌خبر است که گویی فقط «گرد آن گشته، اما هرگز قدم در آن نگذاشته است»<sup>۳</sup>.

باین حال، ادارهٔ نیروی دریایی در انسن همان چیزی را دیده بود که چیپ طی دو سال حضورش میان خدمهٔ سنتوریون از او دیده بود: دریانوردی کارکشته. انسن ارباب دنیای چوبی بود و خصلت دیگ‌رکش که به همان اندازه اهمیت داشت این بود که بر خود نیز تسلط داشت: در بدترین شرایط و فشارها هم خون‌سردی و متانتش را حفظ می‌کرد. یکی از خویشاوندان او می‌نویسد «باور راسخی به صداقت و شرافت داشت و در عمل به آن‌ها هرگز نمی‌لغزید»<sup>۴</sup>. او، علاوه بر چیپ، جماعتی از افسران و مریدان کارناده اما مستعد را نیز جذب خود کرده بود که همه برای جلب التفاتش هم‌چشمی داشتند. یکی از این افراد بعدها به انسن گفت که خود را بیش از پدرش مرهون او می‌داند و حاضر است هر کاری بکند تا «شایستهٔ نظر لطف [او باشد]»<sup>۵</sup>. اگر انسن در جایگاه جدیدش به عنوان دریادار اسکاداران به توفیقی می‌رسید، این حق را پیدا می‌کرد که هرکس را دلش خواست به منصب ناخدایی بگمارد. چیپ هم، که ابتدای امر نوابان دوم او بود، اکنون حکم دست راستش را داشت.

چیپ نیز، مانند انسن، بیشتر عمر خود را در دریا گذرانده بود، زندگی مشقت‌باری که آن اوایل سودای خلاصی از آن را داشت. ساموئل جانسن<sup>۱</sup> می‌نویسد «آدم اگر عقل داشته باشد حاضر است حتی عمداً خود را به زندان بیفکند اما ملوان نشود، چه کشتی به‌واقع زندانی است که احتمال غرق شدنش نیز هست»<sup>۲</sup>. پدر چیپ صاحب عمارتی عظیم در فایف بود و یکی از آن عناوینی را داشت (لیرد<sup>۳</sup> دوم راسی) که اشرافیت را به ذهن متبادر می‌کرد، گرچه چندان هم اشرافی نبود. شعار او، که بر نشان خاندانشان نیز درج شده بود، دیئات ویرتوس<sup>۴</sup> بود: «فضیلت غنا می‌بخشد». هفت فرزند از همسر

۱. Samuel Johnson: نویسنده، منتقد و فرهنگ‌نویس مشهور انگلیسی در قرن هجدهم.

۲. Laird: در اسکاتلند به زمین‌داران قدیمی می‌گویند.

اولش داشت و پس از مرگ او صاحب شش فرزند دیگر هم از همسر دومش شد، از جمله دیوید.

در سال ۱۷۰۵، سالی که دیوید هشت ساله شد، پدرش برای تهیه شیر بز بیرون رفت و همان‌جا افتاد و مُرد. مطابق رسوم، عمدهٔ عمارت به پسر ارشد (جیمز، برادر ناتنی دیوید) رسید. بدین ترتیب سرنوشت دیوید به نیرویی قوی‌تر از نیروی خودش گره خورد، در دنیایی دوپاره میان پسران ارشد و پسران کوچک‌تر، بین داشتن‌ها و نداشتن‌ها. از بد ماجرا، جیمز هم که اکنون لیرد سوم راسی شده بود مدام در پرداخت مستمری‌ای که حق برادران و خواهران ناتنی‌اش بود کوتاهی می‌کرد؛ ظاهراً خون بعضی‌ها رنگین‌تر بود. دیوید لاجرم باید کار پیدا می‌کرد و برای همین نزد بازرگانی به شاگردی پرداخت، اما کم‌کم بدهی‌هایش سر به فلک کشید. بدین ترتیب در سال ۱۷۱۴، در هفده‌سالگی، راه دریا را در پیش گرفت و خانواده‌اش نیز از این تصمیم استقبال کردند. قیم دیوید برای برادر بزرگ‌تر او نوشت «هرچه زودتر برود برای شما و خود من هم بهتر است»<sup>۱۱</sup>.

پس از این مشکلات، چیپ افسارش را به دست رؤیاهای لجام‌گسیخته داد و کمر همت بست تا به قول خودش «سرنوشت اسفبار [ش]»<sup>۱۲</sup> را تغییر دهد. می‌توانست به‌تنهایی، در دل اقیانوسی به‌دور از دنیای آشنایش، خود را در کشاکش‌های بی‌امان طبیعت به اثبات برساند، با تاب آوردن طوفان‌ها، با چیرگی بر کشتی‌های دشمن، با نجات هم‌قطاران خود از مصیبت.

چیپ چند باری دزدان دریایی را تعقیب کرده بود<sup>۱۳</sup> (از جمله هنری جانسن، ایرلندی یک‌دستی که هنگام شلیک لولهٔ تفنگ را بر کونهٔ دستش تکیه می‌داد)، اما این سفرهای قبلی چندان فرازونشینی نداشتند. او را برای مأموریت گشت به هند غربی فرستاده بودند که، به‌دلیل احتمال بیماری‌هایی همچون تب زرد، اسهال خونی، تب استخوان‌شکن و وبا، بدترین مأموریت در نیروی دریایی به‌شمار می‌آمد.

اما جان سالم به در برد. همین دست‌میرزاد نداشت؟ گذشته‌ازاین، اعتماد انسن را جلب کرده و پله‌پله به ناویان‌یکمی رسیده بود. بی‌گمان این هم بی‌تأثیر نبود که هردو از متلک‌های نسنجیده، یا به قول چیپ «گرافه‌گویی»<sup>۱۴</sup>، بیزار بودند. کشیشی اسکاتلندی که بعدها دوست صمیمی چیپ شد می‌گفت انسن چیپ را به کار گماشته چون او «اهل عقل و دانش»<sup>۱۵</sup> است. چیپ، بدهکار سابقاً مفلوک، فقط یک پله تا جایگاهی که همیشه آرزویش را در دل می‌پرورد، یعنی ناخدایی، فاصله



داشت. حالا هم که جنگ با اسپانیا در گرفته بود، قرار بود او برای نخستین بار به نبردی تمام‌عیار برود.



این تعارض<sup>۱۱</sup> نتیجه کشمکش و رقابتی همیشگی بود که قدرت‌های اروپایی بر سر توسعه امپراتوری‌های خود داشتند. آن‌ها در فتح و سلطه بر پهنه‌های گسترده‌تری از این کرهٔ خاکی از هم سبقت می‌جستند تا بتوانند منابع طبیعی ارزشمند و بازارهای تجاری کشورهای دیگر را استثمار کنند و به انحصار خود درآورند. در این راه، چه بومیانی را که نمی‌کشتند و منفعت‌طلبی بی‌رحمانهٔ خود (از جمله اتکا به تجارت ربه‌رشد برده در اقیانوس اطلس) را با این ادعا توجیه می‌کردند که دارند «تمدن» را در قلمروهای عقب‌ماندهٔ جهان می‌گسترند. اسپانیا مدت‌های مدید امپراتوری غالب در آمریکای لاتین بود، اما بریتانیا، که از قبل هم مستعمراتی در کرانهٔ شرقی آمریکا داشت، اکنون به تدریج قدرتمندتر می‌شد و قصد داشت سلطهٔ رقیب خود را در هم شکند.

سال ۱۷۳۸، رابرت جنکینز<sup>۱۲</sup>، ناخدای بریتانیایی کشتی‌های بازرگانی، به مجلس احضار شد و، از قرار معلوم، ادعا کرد که افسری اسپانیایی به کشتی دودکلهٔ او در دریای کارائیب هجوم آورده و، با تهمت قاچاق شکر از مستعمرات اسپانیا، گوش چپ او را بریده است. می‌گویند جنکینز گوش قطع شده‌اش را، که در ظرف سرکه نگه داشته بود<sup>۱۳</sup>، نشان داد و سوگند «وفاداری به میهن»<sup>۱۴</sup> خورد. این اقدامش احساسات اهالی مجلس و سیاسی‌نویسان را برانگیخت و موجب شد مردم فریاد خون‌خواهی سر دهند (گوش در برابر گوش) و خواهان جنگ و ضبط غنائم از اسپانیایی‌ها شوند. این تعارض به «جنگ گوش جنکینز» شهرت یافت.

حکام بریتانیا بی‌درنگ طرح و نقشه‌ای ریختند تا به یکی از قطب‌های ثروت مستعمراتی اسپانیا، یعنی کارتاخنا<sup>۱۵</sup>، هجوم ببرند. این شهر آمریکای جنوبی در کنار دریای کارائیب واقع شده بود و بخش اعظم نقرهٔ استخراجی از معادن پرو از همین جا با کاروان‌های دریایی مسلح به اسپانیا فرستاده می‌شد. حملهٔ بریتانیا (با ناوگان عظیم ۱۸۶ کشتی به رهبری دریابد ادوارد ورن<sup>۱۶</sup>) قرار بود بزرگ‌ترین یورش آبی خاکی تاریخ

1. Robert Jenkins

2. Cartagena

3. Edward Vernon

باشد. اما عملیات بسیار کوچک‌تری هم در کار بود، عملیاتی که به دریا دار انسن واگذار شده بود.

قرار بود او و حدود دوهزار نیرو با پنج کشتی جنگی و یک اسلوپ<sup>۱</sup> دیده‌بانی به آن سوی اقیانوس برونند، دماغه هورن را دور بزنند<sup>۲</sup>، کشتی‌های دشمن را «بگیرند، غرق کنند، بسوزانند یا از بین ببرند»<sup>۳</sup> و پایه‌های اقتدار اسپانیا در کرانه اقیانوس آرام در آمریکای جنوبی تا فیلیپین را به لرزه درآورند. دولت بریتانیا، در طراحی این نقشه‌ها، در نظر داشت طوری جلوه ندهد که انگار از دزدی دریایی حمایت می‌کند، اما اصلی نقشه مستلزم دزدی در روز روشن بود: سرقت گالئون اسپانیایی که پر از نقره خام و صدها هزار سکه نقره بود. اسپانیا دوبار در سال چنین گالئونی را (که البته همیشه همان کشتی نبود) از مکزیک به فیلیپین می‌فرستاد تا ابریشم و ادویه و دیگر کالاهای آسیایی بخرد و در اروپا و قاره آمریکا بفروشد. این تبادلات حلقه‌هایی حیاتی در زنجیره امپراتوری تجارت جهانی اسپانیا به حساب می‌آمد.

چیپ و دیگرانی که این مأموریت به آنان محول شده بود چندان از مقاصد اربابان قدرت خبر نداشتند، اما نوید مهیج و اغواکننده‌ای به آن‌ها داده شده بود: سهمی از گنج ریچارد والتر<sup>۴</sup>، روحانی بیست و دو ساله سنتوریون که بعدها روایتی از سفر را گردآوری کرد<sup>۵</sup>، گالئون را «وسوسه‌کننده‌ترین غنیمتی که در جهان هستی یافت می‌شود»<sup>۶</sup> توصیف کرد. اگر انسن و مردانش چیره می‌شدند (یا به قول اداره نیروی دریایی، «اگر خداوند متعال بازوهایمان را قوت بخشد»<sup>۷</sup>)، به سفرشان دور دنیا ادامه می‌دادند و سپس به وطن برمی‌گشتند. اداره نیروی دریایی، برای مکاتبه، زبانی رمزی در اختیار انسن گذاشت و یکی از مسئولان نیز تذکر داد که این مأموریت باید تا جای ممکن «پنهانی و سریع»<sup>۸</sup> انجام شود، وگرنه امکان داشت آرما<sup>۹</sup>ی عظیم اسپانیا، که داشت تحت رهبری دُن خوسه پیسارو<sup>۱۰</sup> بسیج می‌شد، راه را بر اسکادران انسن ببندد و نابودش کند.



چیپ در آستانه طولانی‌ترین (و خطرناک‌ترین) سفر خود بود که امکان داشت سه سال به طول بینجامد. اما او خود را شهسوار دوره‌گرد دریاها می‌دید که به جست‌وجوی

۱. نوعی قایق بادبانی تک‌دکله.

2. Richard Walter

۳. ناوگان عظیم کشتی‌های جنگی، به خصوص در نیروی دریایی اسپانیا.

4. Don José Pizarro

«بزرگ‌ترین گنجینه جواهر اقیانوس‌ها» می‌رود. دور نبود در این ماجراجویی به مقام ناخدایی هم برسد.

اما هراس این را داشت که اگر اسکاداران هرچه سریع‌تر عازم نشود، ممکن است تمام گروه بر اثر نیرویی به مراتب خطرناک‌تر از آرمادای اسپانیایی از پا درآیند: دریا‌های متلاطم پیرامون دماغه هورن. فقط چند ملوان بریتانیایی پیش‌تر با موفقیت از آن مسیر عبور کرده بودند، مسیری که در آن همواره بادهای طوفانی می‌وزید، امواج تا سی متر بالا می‌آمد و کوه‌های یخ همیشه در کمین بودند. دریانوردان اعتقاد داشتند بهترین وقت برای جان سالم به دربردن از این مسیر فصل تابستان نیم‌کره جنوبی است، یعنی از دسامبر تا فوریه. کشیش والتر، در توضیح این «اصل اساسی»<sup>۲۶</sup>، می‌گفت در فصل زمستان دریا متلاطم‌تر و هوا یخسان‌تر است، ساعات روشنایی هم که در آن بتوان سواحل ناشناخته را تشخیص داد کمتر است. او می‌گفت تمام این عوامل حرکت پیرامون این ساحل ناشناخته را «بسیار هولناک و دلهره‌آور» می‌سازد.

اما از زمان اعلان جنگ در اکتبر ۱۷۳۹، سنتوریون و دیگر کشتی‌های جنگی اسکاداران (از جمله گلاستر، پرل و سورن) در انگلستان به حال خود رها شده بودند تا روزی تعمیر و آماده سفر شوند. چپ بی‌آنکه کاری از دستش برآید گذر روزها را تماشا می‌کرد. ژانویه ۱۷۴۰ فرارسید و گذشت، سپس فوریه و مارس. نیم سال از اعلان جنگ با اسپانیا می‌گذشت، اما اسکاداران هنوز آماده عزیمت نبود.

بی‌گمان نیرویی با عظمت بود. این نوع کشتی‌های جنگی، که جنگاور نام داشتند، جزء پیشرفته‌ترین ماشین‌های روزگار بودند: دژهای چوبی شناوری که باد و بادبان در اقیانوس‌ها حرکتشان می‌دادند. این کشتی‌ها، مانند سازندگانشان، ماهیتی دووجهی داشتند: هم ابزارهایی مرگبار بودند و هم خانه‌هایی که صدها ملوان به سان خانواده در آن‌ها می‌زیستند. در این شطرنج دریایی مهلک، این مهره‌ها به جای جای جهان اعزام می‌شدند تا آنچه را سِر والتر رالی<sup>۲۷</sup> پیش‌بینی کرده بود تحقق بخشند: «هرآن‌کس که بر دریاها حکم راند بر تجارت جهان حکم می‌راند؛ هرآن‌کس که بر تجارت جهان حکم راند بر ثروت‌های جهان حکم می‌راند»<sup>۲۷</sup>.

1. Man-of-war

۲. Sir Walter Raleigh. سیاست‌مدار، سرباز و کاوشگر انگلیسی قرون شانزدهم و هفدهم که نقش برجسته‌ای در استعمار آمریکا داشت.

چیپ می‌دانست سنتوریون چه کشتی خوبی است: چالاک و مستحکم، با وزن حدود هزار تُن؛ این کشتی هم مثل بقیه کشتی‌های جنگی اسکادران انسن سه برج بلند با بازوهای ضربداری داشت، میله‌هایی چوبی که بادبان‌ها روی آن‌ها برافراشته می‌شد. سنتوریون می‌توانست هجده بادبان باز کند. تنه‌اش با روغن جلا داده شده بود و می‌درخشید و اطراف پاشنه‌اش، با نقش برجسته زرین، شخصیت‌های اساطیر یونانی از جمله پوسیدون نقاشی شده بود. شیر چوبی پنج‌متری‌ای، به رنگ قرمز روشن، روی سینه کشتی سوار بود. تنه را هم برای مقاومت بیشتر در برابر حملات توپخانه با دو لایه تخته اضافی پوشانده بودند که ضخامت آن در بعضی قسمت‌ها به بیش از سی سانتی‌متر می‌رسید. کشتی چند عرشه داشت که روی یکدیگر قرار گرفته بودند. دو تا از عرشه‌ها ردیف‌هایی از توپ جنگی در طرفین خود داشتند که دهانه‌های سیاه و دهشتناکشان از دریچه‌های مربعی بیرون زده بود. آگوستوس کپل<sup>۱</sup>، ناوآموز پانزده‌ساله که از مریدان انسن بود، لاف می‌زد که دیگر کشتی‌های جنگی «اصلاً و ابداً»<sup>۲</sup> تاب ایستادگی در برابر سنتوریون مقتدر را ندارند.

اما ساخت و تعمیر و آماده‌سازی این شناورها حتی در بهترین شرایط هم تلاشی جان‌فرسا بود، چه رسد در دوران جنگ که هرج و مرج همه‌جا را فرامی‌گیرد. کشتی‌سازی‌های سلطنتی<sup>۳</sup>، که جزء بهترین‌های جهان به حساب می‌آمدند، پراز کشتی بودند: کشتی‌های سوراخ‌شده، کشتی‌های نیمه‌ساخته، کشتی‌های نیازمند بارگیری و تخلیه. کشتی‌های انسن در قسمتی قرار داشتند که به «راسته فاسدها» شهرت داشت. جنگاورها، به‌رغم پیچیدگی ساختار و آن بادبان‌های پیش‌ران و توپ‌های مهلک، عمدتاً از مواد ساده و فاسدشدنی ساخته می‌شدند<sup>۴</sup>: کنف، کرباس و، مهم‌تر از همه، الوار چوبی. ساختن فقط یک کشتی جنگی بزرگ گاهی نیازمند چهارهزار درخت بود؛ صد جریب از درختان جنگل را باید قطع می‌کردند<sup>۵</sup>.

بیشتر این الوار از چوب سخت بلوط بود، اما همان هم در برابر نیروی ویرانگر طوفان و دریا آسیب‌پذیر بود. تِردو ناوالیس<sup>۶</sup>، نوعی کرم کشتی قرمز که طول آن در برخی موارد به بیش از سی سانتی‌متر می‌رسد، تنه‌ها را می‌خورد<sup>۷</sup> (همین موجود، در چهارمین سفر کریستف کلمب به هند غربی، دو کشتی او را از بین برد). موریانه‌ها هم در عرشه‌ها و

1. Augustus Keppel

2. Tered navalis

دکل‌ها و در کابین‌ها نفوذ می‌کردند، همین‌طور سوسک‌های نحس. نوعی قارچ هم هسته چوبی کشتی را می‌خورد. در سال ۱۶۸۴ ساموئل پپس<sup>۱</sup>، از دبیران اداره نیروی دریایی، در کمال حیرت دریافت که بسیاری از کشتی‌های جنگی جدیدی که هنوز در دست ساخت‌اند نیز چنان فاسد شده‌اند که «ممکن است در همان لنگرگاه غرق شوند»<sup>۲</sup>. یکی از کشتی‌سازان برجسته برآورد کرده بود که هر جنگاور به‌طور میانگین چهارده سال دوام دارد. ضمناً برای اینکه دوام کشتی به همین مدت هم برسد باید پس از هر سفر طولانی عملاً آن را بازمی‌ساختند و دکل‌ها و روکش و طناب‌ها و بادبان‌ها را تعویض می‌کردند. در غیر این صورت، خطر فاجعه وجود داشت. در سال ۱۷۸۲، کشتی ۵۵ متری رویال جرج<sup>۲</sup> (که تا مدتی بزرگ‌ترین کشتی جنگی جهان بود) نزدیک پورتسموت لنگر انداخته بود و تمام خدمه سوار بر آن بودند که آب به درون تنه‌اش راه یافت و غرق شد. در مورد علت این اتفاق اختلاف نظر وجود دارد، اما یکی از تحقیقات انجام شده «فساد فراگیر الوارها»<sup>۳</sup> را عامل اصلی معرفی می‌کند. حدود نهمصد نفر طی این حادثه غرق شدند.



چیپ خبر یافت که بازرسی‌های سنتوریون همان آسیب‌های دریایی معمول را نشان داده است. مطابق گزارش یکی از کشتی‌سازان، روکش چوبی تنه «چنان کرم‌خورده»<sup>۴</sup> شده بود که باید آن را درآورده و تعویض می‌کردند. در دکل جلو، سمت سینه کشتی، چوب فاسد شده و حفره‌ای به عمق سی سانتی‌متر در آن پدید آمده بود و بادبان‌ها، چنان‌که انسن در رویدادنامه‌اش می‌نویسد، «به شدت موش‌خورده»<sup>۵</sup> بودند. چهار کشتی دیگر اسکادران نیز همین مشکلات را داشتند. ضمناً باید چندین تن آذوقه و وسایل سوار هر کشتی می‌کردند، از جمله حدود شصت و پنج کیلومتر طناب، بیش از هزار و چهارصد متر مربع بادبان و تعداد خیلی زیادی حیوان اهلی: ماکیان، خوک، بز و گاو (سوارکردن چنین حیواناتی گاه بسیار دشوار بود؛ ناخدایی بریتانیایی گلایه می‌کرد که گاوها «از آب خوششان نمی‌آید»<sup>۶</sup>).

چیپ نزد اداره نیروی دریایی عجزولابه می‌کرد که هرچه زودتر کار آماده‌سازی سنتوریون را به پایان برسانند. اما داستان داستان همیشه‌گی دوران جنگ بود: بخش

1. Samuel Pepys

2. Royal George