

С живущими там аборигенами не церемонились, их попросту сгоняли с обжитых мест, оказывавших сопротивление убивали силами частных вооруженных отрядов, состоявших на службе у крупных скотопромышленников. Это была часть официальной правительственной политики экспансии (Rolling Frontier), имевшей целью установление полного контроля над всей территорией континента. Как один из результатов этой политики, макассарцам было запрещено заниматься ловлей трепанга в австралийских водах, и существовавший в течение сотен лет торговый обмен в начале 1900-х годов был прекращён. Торгового же оборота с югом страны из-за отсутствия дорог в те времена не было. В итоге живущие на севере аборигены были опять отброшены в каменный век и в ряде мест буквально поставлены на грань выживания.

Сам же остров Грут в силу своей удалённости и изолированности от материка арестовался почти нетронутым природным ареалом, где традиционный уклад жизни аборигенов сохранялся вплоть до середины XX века. Первая миссия англиканской церкви на острове открылась только в 1921 году. Помимо чисто религиозных и просветительских функций, она долгие годы служила фабрикой, снабжавшей аборигенов товарами первой необходимости. В 30-х годах прошлого века такими товарами для аборигенов Грута по-прежнему являлись рыболовные крючки, топоры, гвозди, железная проволока, ситец, табак и алкоголь. В обмен они предлагали копчёных угрей, черепашьи панцири, экзотические раковины. Что такое деньги, жители острова не знали до начала Второй мировой войны, когда здесь была построена взлётно-посадочная полоса и часть аборигенов смогла получить работу в «сфере обслуживания» созданной там во время войны небольшой военно-воздушной базы.

Марганцевый бум

Ситуация на острове коренным образом изменилась в начале 60-х годов, когда в его западной части были открыты залежи марганцевой руды. Поначалу масштаб открытия не был должным образом оценен, тем не менее, компания GEMCO, входящая в крупный международный концерн ВНР начала в 1969 году добычу руды и её отправку на материк для переработки. Никаких разрешений у аборигенов тогда, похоже, не спрашивали. Высококачественная руда лежала прямо под поверхностью почвы. Её надо было только дробить, грузить на самосвалы и отправлять на погрузочный терминал. Число белых людей на острове начало увеличиваться, вместе с ними появились необходимые им товары и магазины, компания вынуждена была привлечь к работе и местных жителей. Это начало порождать ряд очень серьезных проблем взаимодействия белого и коренного населения (о сути которых я постараюсь рассказать во второй части своих австралийских заметок). Здесь стоит только упомянуть, что отголоском бурных 70-х и 80-х стал нынешний полный запрет на продажу алкоголя на острове.

Настоящий горнорудный бум на Груте начался в середине 90-х годов, с ростом потребностей развивающихся экономик Китая и Индии в высококачественной стали. Объёмы добычи выросли на порядок. Сейчас рудник в Ангуруру обеспечивает 20% мирового производства марганца. Местные жители говорят, что добыча одной тонны руды обходится компании в 65 долларов. Отпускная цена конечному потребителю составляет 850 долларов. Деньги у компании есть, и это на острове видно. Только что законченная дорога длиной 52 км, ведущая из Ангуруру в Умбукумбу, единственное поселение аборигенов в восточной части острова, состоящее не более чем из трёх десятков домов, построена и оборудована так, что ей позавидует любой из южных австралийских штатов.

Руда из карьера доставляется на причал с помощью 100-тонных самосвалов и сцепок, похожих на маленький железнодорожный поезд, по специально проложенному грейдеру, идущему параллельно основному шоссе. В местах пересечения шоссе с грейдером при приближении самосвала оно перекрывается автоматическим шлагбаумом на манер железнодорожного. Поверхность грейдера покрыта специальным составом со столь высокими адгезионными свойствами, что за мчащимися 100-тонными громадинами не поднимается ни пылинки. Кстати, как нам сообщили, за рулем этих монстров в основном работают девушки и молодые женщины. Компания считает, что они более дисциплинированы и менее склонны к нарушению установленных правил вождения.

На острове Грут

Наша группа (Даллас Абботт, Брюс Массе, его сын Джефф, студент отделения географии университета штата Вашингтон и я) прилетела на остров в воскресенье вечером на небольшом турбовинтовом самолёте EMB 120 бразильского производства. В аэропорту, все сооружения которого состояли из двух навесов под открытым небом, нас встречали миссионеры Вейн и Манди Олдфилды, милая и приветливая семейная пара, с которыми мы переписывались по поводу аренды принадлежавшего миссии небольшого двухквартирного домика.

При подготовке поездки мы столкнулись с двумя серьезными проблемами — жилищной и транспортной. Оказалось, что гостиница на острове всего одна — это небольшой, но комфортабельный отель «Дугонг Бич Резорт», построенный на северном побережье для любителей тропической рыбной ловли. Стоимость номеров в нём начиналась от 250 долларов за ночь, что было явно за пределами наших бюджетов. В принципе, мы были готовы к жизни в полевом лагере, но выяснилось, что это невозможно по целому ряду причин. Эду Брайену, который принимал активное участие в подготовке экспедиции, но в итоге по семейным обстоятельствам не смог с нами поехать, удалось узнать, что миссия англиканской церкви имеет гостевой домик в Ангуруру, который, если будет свободен, может быть предоставлен в наше распоряжение за весьма умеренную плату. Так оно и получилось. В домике было всё необходимое для жизни — свет, вода, постели, кухня, даже стиральная машина, и для работы — два больших стола, на которых мы каждый вечер раскладывали карты и снимки Google.

Система общественного транспорта на острове отсутствует, поэтому для любых перемещений был необходим свой автомобиль, с арендой которого тоже оказались проблемы. Единственная компания имела в своем парке только 2WD машины, причём в контракте указывала, что они могут ездить лишь по дорогам с твёрдым покрытием. Таких на острове всего две — шоссе в административный центр острова Альянгула и новое шоссе, ведущее в расположенное в восточной части острова поселение аборигенов Умбукумбу. Поскольку другого выбора не было, пришлось арендовать пикап «Тойота» с пятиместной кабиной и небольшим кузовом. В принципе, он обладал достаточной проходимостью и по всем остальным островным дорогам, но несоблюдение условий контракта автоматически влекло за собой лишение всех страховок и рисковать мы не хотели.

Утро понедельника началось с поездки в «райцентр» Альянгула для встречи с местной властью. Марка Хэвитта на месте не оказалась. По телефону он сказал, что мы должны поехать в Anindilyakwa Rangers, организацию, которая отвечает непосредственно за выдачу разрешений и соблюдение правил пребывания на острове. Рейнджеры нас уже ждали, пригласили на веранду, где усадили за большой стол, за которым также разместились человек восемь в синей униформе, трое из которых были белые, остальные — аборигены, с чёрной, как у кенийских масаев, кожей. Особенно колоритен был один, словно сошедший с гравюр книг Миклухо-Маклая, с густой копной седых, белых волос на голове и такой же густой белой бородой. Его должность осталась мне неизвестной, но он был самым старшим по возрасту, остальные к нему явно прислушивались.

От нас основным переговорщиком выступал Брюс Массе, и надо признать, что, с его академически выдержанным стилем, он справился с этой ролью прекрасно. Разговор шёл на английском (точнее, на австралийском, который лично для меня всегда был сложен, одно из «ай кай» вместо привычного «о кей» чего стоит). Аборигены иногда переходили на андиндильяка и, честно сказать, момент этого перехода мне не всегда удавалось отследить. Нас попросили ещё раз объяснить цели нашего приезда: что мы собираемся делать на землях восточного побережья, большая часть которых вообще закрыта для посещения. Брюс кратко, но содержательно рассказал о работах группы по изучению природных катастроф, особо подчеркнув значимость богатейшего устного наследия аборигенов о необычных небесных явлениях для правильной интерпретации информации о возможных космических ударах.

В какой-то момент потребовалась карта, и Брюс положил на стол распечатанный с Google снимок северо-восточной части острова, на котором поверх шевронов были нанесены несколько десятков кружков, обозначающих места возможного взятия проб. Поэтому, какой интерес вызвала эта карта среди присутствующих, я сразу понял, что её показывать нам бы не следовало. Красные кружки, как карточки, накрывали многие из мест захоронений, священных рощ и других урочищ, используемых в ритуальных целях. На

самом деле для разрешения загадки происхождения шевронов пребывание во всех этих местах не требовалось. Достаточно было бы одного-двух маршрутов по любому из шевронов от его вершины к береговой части. Но убирать карту со стола было уже поздно. Нас спросили, можно ли снять копию, мы не возражали, и через минуту на столе появился уже десяток её экземпляров.

Далее рейнджеров интересовало, как глубоко мы собираемся копать и какого рода образцы брать. В дальнейшей дискуссии слово sampling звучало многократно, приобретая, как мне показалось, всё большую значимость в их глазах. На самом деле, для того что бы отличить золотой (ветровой) песок от цунамигенных отложений, достаточно навески в 0,5 грамма (столько попадает в поле зрения сильной минералогической лупы), взятой хоть из-под колес автомобиля. Потом этот песок можно спокойно положить обратно. Для нас гораздо важнее было бы получить разрешение побывать на любом из этих шевронов и посмотреть их общую структуру, сопоставив её, например, с направлением преобладающих ветров на восточном побережье. Смысл последовавшей затем достаточно продолжительной дискуссии, проходившей в основном между рейнджерами, мне удалось уловить только в самых общих чертах, однако её общая тональность настраивала на пессимистический лад.

Обсуждение, между тем, закончилось, рейнджеры разошлись, с нами остался Гавин, один из руководителей этой организации и подвел некий итог. Оказалось, что мэйл Марка был основан на его договоренности с кем-то из старейшин одного из кланов (families, как они их называли по-английски), в чьём владении находятся земли на восточном побережье. Сейчас этого человека на острове нет, подтвердить договоренность некому. Кроме того, аборигены высказали мнение, что договоренности с одним из кланов недостаточно. Как и в обычной семье, надо иметь согласие всех членов. Всего кланов двенадцать. Провести согласование со всеми за столь короткий срок нереально. Кроме, того завтра в Ангуруру похороны, а в четверг все будут заняты на важном церемониальном мероприятии. Короче, наш приезд тут оказался очень не вовремя. Гавин посоветовал обратиться опять к Марку Хэвитту, объяснить ему ситуацию, возможно, он что-то сможет сделать по своим каналам.

Марк пообещал (ему в данной ситуации ничего другого не оставалось) заново переговорить с влиятельными членами местного самоуправления. Два дня прошло в ожидании, наконец, после очередного звонка от Марка, Брюс объявил, что разрешение на работы на шевронах нам дано не будет, но мы сможем получить обычный туристический пермит стоимостью 50 долларов с человека для перемещения по острову и посещения открытых для публики мест. Одно из них (Picnic Beach) находится на восточном берегу острова, и дорога туда ведёт как раз по краю южного шеврона. Я лично считал, что на первом этапе этого больше чем достаточно. Однако, условием поездки туда, по словам Брюса, было не брать образцов вдоль самой дороги, а на пляже не удаляться от берега более чем на 50 метров.

Для езды по дюнам наш грузовичок уже не годился, но Марк согласился на два дня поменяться машинами, уступив нам свой служебный 4WD Toyota Hilux с мощным трехлитровым дизелем и механической коробкой. Для езды по тяжёлым, заросшим кустарником пескам это было то, что нужно.

Поездка на шевроны

Тщательно изучив с вечера карту и снимки Google, мы наметили предполагаемый маршрут и на следующее утро выехали на восточное побережье. Несмотря на выставленные в GPS ориентиры, без блужданий и расспросов дело, конечно, не обошлось. Советы, получаемые от местного населения были вполне в нашем русском деревенском стиле — «Да туда одна дорога, прямо идите, прямо и придёте». На деле же дорога сразу после въезда в буш стала двоиться и тройтись. Правда, все эти просёлки (фактически, песчаные колеи в плотном кустарнике), видимо, вели к одному месту — пляжу для пикников. В одном месте мы всё же ошиблись, стали явно уклоняться к югу, пришлось разворачиваться на узкой дороге, при исполнении маневра начали было закапываться в песок, но смогли выбраться самостоятельно.

В итоге, через два часа блужданий по бушу мы увидели, наконец, море, остановились, вышли из машины, и Даллас тут же нашла в песке несколько галечек явно берегового происхождения, а также два фрагмента коралла. Брюс и Даллас это всё измерили, сфотографировали, но (!) — бросили обратно в песок. На моё недоумение Брюс напомнил, что брать образцы по дороге мы не имеем права. Мне, честно говоря, такая щепе-



тильность была не очень понятна, но переговоры вёл Брюс, он давал обещания от лица всей группы и имел полное право настаивать на их строгом соблюдении.

С последнего перед пляжем песчаного гребня дорога довольно круто пошла вниз, мы решили оставить нашу машину здесь, чтобы не иметь проблем с подъёмом по песку на обратном пути, и пошли дальше пешком. По многочисленным колеям было видно, что более опытные водители на подобной технике спокойно съезжали до самого пляжа. Первое, что мы там увидели — большой щит с надписью «Danger! Crocodiles! No swimming».

Купаться мы не собирались даже в таких кристально чистых водах, окружавших остров. Нас больше интересовал состав песка на пляже, ведь именно этот песок служил источником материала, из которого сложены шевроны. Пока Даллас брала свои образцы для SEM анализа, я открыл ноутбук и нанес GPS координаты нашей первой находки кораллов на дороге на снимок Google. Удивительно, но они почти точно совпали с верхней границей шеврона. Брюс обратил внимание на груды гальки и обломочного материала в устье небольшого ручья, стекавшего к морю из песчаного распадка. В других местах на пляже подобного материала не было. Из этого можно было сделать вывод, что в период муссонных ливней переполняемый ручей выносит на пляж гальку и обломочный материал, содержащийся в теле дюны. Попасть же туда он мог только с помощью воды, но никак не ветра, какой бы ураганной силы он не был.

Посмотрев местную достопримечательность — огромный баньян (дерево, состоящее из нескольких сотен стволов, его местоположение и фотография есть на Google Earth) и сделав групповой снимок на фоне залива мы вернулись к машине. Обратный путь через дюны по собственному GPS треку показался значительно более коротким. Выбравшись уже в сумерках на шоссе, мы подкачали шины, полуспустили для езды по пескам, и через час уже сидели за ужином в нашем уютном миссионерском домике.

Первая и в итоге оказавшаяся единственной рекогносцировочная поездка на шевроны оказалась вполне успешной. За один день мы не могли, конечно, собрать исчерпывающих доказательств цунамигенного происхождения этих песчаных образований, но, по крайней мере, мы не увидели ничего противоречащего этой гипотезе. Белые участки дюн на снимках Google, как мы и предполагали, оказались местами позднейшей ветровой модификации основного тела шеврона, которое, весьма вероятно, отложено мощным водным потоком. Ключевым элементом доказательства космогенной гипотезы катастрофы 536—540 гг. теперь становится датировка времени образования дюны.

Это может быть сделано с помощью метода термолюминесценции, что потребует ещё одной поездки на остров Грут, которую мы уже поставили в план экспедиции на 2014 год. Теперь мы гораздо лучше понимаем ситуацию на острове, имеем все необходимые контакты. Грант Бургойн, один из самых авторитетных людей на Груте, руководитель программы «Взаимодействие культур», с которым мы познакомились в местном совете во время ожидания решения по нашему делу (об этой программе межкультурного тренинга я надеюсь рассказать во второй публикации), заверил нас, что при достаточной заблаговременности обращения мы с 99% вероятностью получим разрешение на посещение остальных интересующих нас шевронов восточного побережья.

На снимках:

- шевронные дюны на восточном побережье острова Грут и GPS трек полевых маршрутов (Google Earth);
- участники поездки на острове Грут: (слева направо) Даллас Абботт, Брюс Массе, Джефф Массе, Вячеслав Гусьяков;
- объявление на пляже для пикников и правила безопасности.