


ПУТЕВОДНЫЕ ЗВЕЗДЫ



*Секреты навигации
мореплавателей островов
Тихого океана*

по материалам путешествий Дэвида Льюиса

Дэвид Льюис

Путеводные звезды. Секреты навигации мореплавателей островов Тихого океана

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=42893829

*Путеводные звезды. Секреты навигации мореплавателей островов Тихого океана. По материалам путешествий Д. Льюиса: Моя Планета; Москва; 2014
ISBN 978-5-905445-11-8*

Аннотация

Когда речь заходит о стихии, нам есть чему поучиться у тех, кто всю свою жизнь проводит в непосредственной близости с ней. Дэвид Льюис, знаменитый ученый, путешественник и писатель, описал потрясающие сознание современного человека древние навигационные методы, которые по сей день применяют коренные жители тихоокеанских островов. Ориентируясь лишь по звездам, волнам и полету птиц, эти отважные мореплаватели-первооткрыватели благополучно приводят свои лодки к берегам крошечных участков суши, разбросанных в океане. Автор путешествует с ними, овладевает древними секретами традиционной навигации, приобретает практический опыт. Свои записи он обогащает яркими историями из жизни и быта

островитян. По материалам книги Дэвиса Льюиса «The Voyaging Stars».

Содержание

Выражение признательности	5
Пролог	8
В поисках мореплавателей	24
Конец ознакомительного фрагмента.	39

Дэвид Льюис
Путеводные звезды.
Секреты навигации
мореплавателей
островов Тихого
океана. По материалам
путешествий Д. Льюиса

Барри Льюису

Выражение признательности

Путешествия и исследования, которые легли в основу создания этой книги, стали возможны исключительно благодаря гранту на изучение истории и антропологии народов Тихого океана, полученному от Австралийского национального университета, а также научной стипендии, выданной Институтом культурных исследований центра «Восток-Запад», Гавайи, и экспедициям на Каролинские острова и острова Гилберта, организованным журналом National Geographic. Всем

этим долготерпеливым организациям я приношу свою самую искреннюю благодарность.

Особо признателен я ныне покойному профессору Джей. У. Давидсону (J.W. Davidson), профессору Роберту Кисингу (Robert Keesing), профессору Дереку Фриману (Derek Freeman) и Гарри Моду (Harry Maude) из Австралийского национального университета, доктору Клейниджанс (Kleinijans), президенту центра «Восток-Запад», доктору Вернеру Бикли (Werner Bickley), директору Института культурных исследований, кроме того, Биллу Гарретту (Bill Garrett), Джо Джадж (Joe Judge) и Биллу Куртсингеру «Акулий укус» (“Shark Bite” Bill Curtsinger) из журнала National Geographic.

Персонально – Беверли Шинтани (Beverly Shintani) и Жо Энн Ода (Jo Ann Oda) из Института культурных исследований, терпеливо печатавшим мой манускрипт.

Слова искренней благодарности – издательствам University Press of Hawaii и Australian National University Press за разрешение воспроизвести на стр. 29, 53, 74, 103, 105, 107, 108, 109, 111, 112–116, 118, 125, 128, 130, 131, 134, 137, 152, 163 диаграммы, которые приведены в моей книге «We, The Navigators», а также сотрудникам редакции журнала National Geographic за карту навигационных маршрутов. Отдельно выражаю сердечную благодарность фотографам за каждую фотоиллюстрацию.

В моей книге «We, The Navigators» я уже выразил призна-

тельность огромному числу людей, помогавших мне и Барри на островах, и компаниям, великолепно оборудовавшим «Исбьерн» (Isbjorn). Ограничения по объему текста не позволяют мне воспроизвести здесь имена всех помощников – этот список занял бы несколько страниц, но я хотел бы поблагодарить каждого из них в отдельности еще раз.

Жизненно важная роль, которую сыграл Барри Льюис в этом проекте, понятна без слов.

Теперь мы перечислим тех, чьи знания и практический опыт я пытался описать – это звездные мореплаватели Океании: Теваке (Tevake), Хипур (Hipour), Пиайлуг (Piailug), братья Репунг (Repung), Рамфе (Ramfe), Хон Ве'ехала (HonVe'ehala), Хон Сионе Фе'илокитау Кахо (Hon Sion Fe'ilokitau Kaho), Калони Киенга (Kaloni Kienga), Ве'ету-ту (Ve'etutu), Иотиэбата (Iotiebata), Теета (Teeta), Абера (Abera), Ревии (Rewi), Итилон (Itilon) и др.

Пролог

Старый мореплаватель Теваке был сед, весь покрыт морщинами и татуировками, а проколотые и вытянутые мочки его ушей свисали почти до плеч. Но никогда ранее не встречал я столь одухотворенного лица, столь твердого и бесстрашного взгляда. В дальнейшем еще не раз доводилось встречать подобный взгляд у других опытных мореплавателей, он характерен для людей, посвятивших себя морю. Однако ни у кого из них не было такого прямого и пронизательного взора, как у Теваке.

На моем тридцатилетнем гафельном кече «*Исбьерн*» мы шли по тяжелой попутной волне к юго-западу от полинезийского острова Таумако (Таумако) из тихоокеанской островной группы Санта-Крус. Не менее 15 человек, включая сонных детей, хнычущих младенцев и новоявленную невесту, недавно купленную за «перьевые деньги», занимали каждый квадратный фут каюты. Пассажиры везли с собой циновки, корзинки с *тало* (*talo*), пудингами из плодов хлебного дерева и орехами *ньялы* (*nyali*), сахарный тростник, кокосовые орехи и визжавшего поросенка. Подобную картину, вероятно, можно было наблюдать и в древней Полинезии.

Шел 1969 год, но мы пытались в реальности возродить полинезийское прошлое. В ящики под палубой были убраны компас, секстан, карты и наши часы. Навигацию во время

120-мильного кругового плавания между далекими рифовыми островами Санта-Крус и еще более изолированным островом Таумако Теваке осуществлял без помощи приборов, полагаясь исключительно на свои знания, чувства и опыт. Этот рейс был организован с целью понять, как предки Теваке умудрялись находить путь в огромном Тихом океане, расселяясь по его островам.



Старый навигатор Теваке с островов Риф группы Санта-Крус управляет «Исбьерном» на переходе между коралловыми рифами лагуны острова Нуфи-лоле. Его племянники (Бонжи справа), забравшись на такелаж, отслеживают подводные опасности

Два дня назад мы пришли на Таумако, ориентируясь по

его путеводной звезде, Бетельгейзе из созвездия Ориона, находящейся в северной оконечности полинезийского созвездия Большой Птицы, головой которой является Сириус, а нижней оконечностью – Канопус. Наш груз включал 30-фунтовые мотки «особых денег» – троса ручной работы из кокосовых очесок толщиной 2 дюйма, украшенного плюмажами бесчисленных несчастных птиц, чье оперение использовалось в качестве местных расчетных средств. Они предназначались для того, чтобы купить сыну Теваке жену на Таумако.

Деревня стояла на искусственном острове, окруженном прибрежным коралловым рифом. Как только 150-футовый рыбацкий якорь на своей двухдюймовой цепи с грохотом ушел под воду, вокруг нас собрались примчавшиеся от берега каноэ. Улыбающиеся люди взобрались на борт, и группки мальчишек повисли на такелаже, словно летучие мыши. Стояла высокая вода. Оставив *«Исбьерн»* на якорю, мы прошли над рифом в одном из маленьких долбленых каноэ с острова в полупогруженном состоянии. И пролетели на гребне волны добрых полмили, крича от восторга, до самой деревенской набережной. В лагуне, стоя по пояс в воде, какой-то человек охотился на рыбу с луком и стрелами.

Подарки – черный и липкий табак и школьные тетради, листы которых высоко ценятся в качестве основы для сигарет-самокруток – жители деревни приняли с благосклонностью. В нашу честь был исполнен «особый танец», во время

которого мы с моим сыном Барри сидели на бревне рядом с англиканским священником с Соломоновых островов. Ему я подарил небольшую бутылку джина.

«Пиво хорошо для мальчиков, – сказал священник с чувством, пока раскрашенные танцоры топали и извивались в кругу под барабанные удары по перевернутому каноэ, – но *мужской* напиток – это джин».

Я заметил, что почти у каждой женщины и девушки на правой груди было вытатуировано ее имя. Весьма полезно, чтобы не забыть, как величают ту, с кем знакомишься, – наподобие маленьких визитных карточек, которые люди берут с собой на различные встречи, однако более долговечные. Хотя дерзкая надпись «Саломея» на иссохшей груди одной из старушек смотрелась как-то неловко.

Вечером мы с Барри, возвращаясь на «*Исбьерн*», прошли над рифом на веслах по низкой воде. Каноэ обходило кусачих морских змей, скользивших среди коралловых рифов в отблесках факелов, изготовленных из сухих побегов кокосовых пальм, которые держали наши сопровождающие. Пока мы карабкались на борт *вака* (*vaka*), каноэ-аутриггер было приведено в равновесие. Гребцы оттолкнулись от борта и, напрягая мускулы, направили свой челн к фосфоресцирующей полосе прибоя. Каноэ взбиралось на волну так круто, что его нос с первым гребцом временами зависал между небом и морем.

Утром в день нашего отхода каноэ начали подходить к

борту задолго до рассвета. Среди пассажиров выделялась со- сватанная недешево невеста, казавшаяся сплошным разоча- рованием – толстая, флегматичная и явно не привлекатель- ная на фоне стройных и симпатичных девушек с Таумако. Я только предположил, что ее приобретали на вес (но, веро- ятно, женитьба была как-то привязана к сделке с землей). При подъеме грота и съемке с якоря на палубе скопилось так много народа, что я в первый момент не заметил отсутствия человека на руле. «*Исбьерн*» набирал ход в направлении ост- рых, как бритва, кораллов.

«*Те хоу* – рулевое весло!» – отчаянно закричал я, а один из матросов, племянников Теваке, прыгнул к рулю и круто пе- реложил его на противоположный борт. Лишь позже я узнал, что на полинезийском диалекте острова Таумако нужно бы- ло сказать «*те фоу*», но мой крик поняли все-таки правиль- но.

Когда мы отошли от Таумако, было еще темно, звезды по- ка не растаяли, а тяжелые облака не закрыли небо. В течение всего нашего плавания ни один лучик не пробился сквозь облачную завесу солнца! Затем с севера налетел шквал, вы- нудив установить штормовое ограждение, и омыл «*Исбьерн*» тропическим ливнем. Ветер, зашедший с юго-востока на север, менялся на северо-восточный, восточный-северо-во- сточный и, наконец, опять пришел на юго-восток. Мое уме- ние ориентироваться в море с приходом шквала исчезло. При каждой следующей смене ветра я терял направление.

Все это время Теваке, не давая себе ни минуты передышки, неотступно стоял на фордеке, широко расставив ноги. Он укрывался от дождя пальмовым листом *лolon (lolop)*, как зонтом, а иногда – полиэтиленовой скатертью в розах, и насквозь промокшая набедренная повязка *лава лава (lava lava)* хлестала его по ногам. Теваке сосредоточенно наблюдал за морем, не обращая внимания на холод и усталость, лишь изредка подавая сигналы рулевому.

Он вел судно определенным курсом, удерживая строго по корме какой-то один вид приходящей с востока-северо-востока волновой зыби, совершенно не различаемой мной из-за крутых обрушивающихся волн, нагоняемых шквалом.

«*Это хоахуаделе таи (hoahuadele tai)*, морская волна, – пояснил Теваке. – Видишь, как она поднимает корму каноэ, не заваливая его на борт. Ее выжидаешь долго, может быть, минут десять. Она не постоянна».

Казалось невероятным, что человек может находить путь в открытых пространствах Тихого океана с помощью небольшой волны, которая возникла, возможно, за тысячи миль под действием северо-восточных пассатов выше экватора. Однако примерно в два часа пополудни что-то более плотное, чем дымка, замаячило во мгле слева по курсу, милях в двух от нашей лодки.

«Остров Ломлом (Lomlom)», – с довольным видом сказал Теваке. Вскоре он указал на второй остров – Фенуалоа (Fenualoa), появившийся справа. Пройдя 45–48 миль без

единого проблеска чистого неба, он вышел точно на проход шириной полмили между двумя островами.

Я кое-что знал о сложностях навигации, так как в одиночку пересек три раза Атлантику и стал первым, кто совершил кругосветное плавание на катамаране, пробившись через штормовой Магелланов пролив. Однако этот пример судовождения Теваке являл собой мастерство, намного превосходящее мое собственное. Без единой ошибки он прошел жесткую проверку на умение вывести плавсредство в заданную точку в особо сложных условиях, применяя исключительно науку, унаследованную от предков.

Не имея письменных инструкций и каких-либо навигационных приборов, ведомые только своими ощущениями и здравым разумом, древние полинезийцы и их собратья из Микронезии странствовали по району, превышающему территорию Советского Союза и Китая, вместе взятых. Годами ученые спорят, была ли эта огромная часть океана заселена, в основном, случайно потерпевшими кораблекрушение и вынесенными ветром к берегу моряками, растерянными и слепо блуждавшими по морю людьми, либо главным образом (без учета возможного непредвиденного сноса судна) – с помощью искусства навигации высшего класса.

Теперь у меня нет никаких сомнений. Во всей Океании я наблюдал почти идентичные приемы судовождения, что подтверждает наличие огромного опыта плаваний, накопленного в течение примерно четырех тысяч лет.

Вероятно, ключ к осознанию самого существования суши, а затем и направления к ней, изначально подавали обитающие там птицы, из года в год совершавшие свои перелеты. Среди них были длиннохвостые кукушки, каждый сентябрь летящие с Таити в Новую Зеландию, и золотистые ржанки, мигрирующие с Таити на Гавайи; полинезийцы пошли и по первому и по второму пути. И только в последнюю очередь новые открытия были сделаны благодаря силе духа и удаче. Как только первооткрыватель успешно возвращался домой, всем друзьям и соседям передавались сведения об основном направлении движения волн и осредненные – о течении.

Случайный снос судна, изгнание провинившихся жителей на далекие острова, в неизвестность, без права возврата в поселение, тщательно продуманное предприятие – подобные события, конечно же, содействовали миграции полинезийцев. А как это вписывается в общую схему?

Полинезийские и микронезийские морские суда, безусловно, могли совершать большие переходы. По словам капитана Кука, они были «приспособлены для дальней навигации».

Родоначальники полинезийцев и микронезийцев, в 1500 годах до н. э. отважно выходивших в Тихий океан за пределы омывающих острова Юго-Восточной Азии морей, уже тогда наследовали древние традиции мореплавания. Они говорили на австронезийских языках (см. гл. 3, с. 55) и владели мореходными парусными судами, которые постоянно улучша-

лись и совершенствовались в течение двух тысячелетий, с тех пор как человек изобрел парус. Их традиции судостроения брали начало в неолите, когда изобретенные для обработки дерева инструменты позволили выстругивать доски, соединявшиеся в край точно так же, как и в более ранние времена сшивались кожи и шкуры, а затем их крепили к стойкам или рамам (шпангоутам).

Скорее всего, во времена капитана Кука эти суда строились по своим основным характеристикам практически такими, как и раньше. Показательно, что поперечные сечения и подводные части морских каноэ на Тонга и Таити – двух далеко отстоящих друг от друга островных групп – были идентичны. Некоторые таитянские каноэ-катамараны длиной превосходили «Эндевор» Кука, но большинство тихоокеанских морских судов достигали в длину примерно 60 футов, имели V-образный корпус, набранный из широких со шпангоутами досок, скрепленных между собой плетеным тросом и проконопаченных соком хлебного дерева. Их остойчивость, в отличие от западных судов, поддерживалась за счет того, что их делали двухкорпусными или с помощью аутригера. При строительстве использовали топоры из базальта или створок раковин и дрели из акульих зубов или ракушек. Под парусами из плетеных циновок такое судно за день могло пройти добрую сотню миль в открытом море.

Учитывая известные полинезийские способы длительного хранения пищи (например, вяление бананов, таро и ры-

бы, заквашивание плодов хлебного дерева), преодоление дистанций в четыре тысячи миль было вполне реальным для этих больших каноэ, вполне приемлемых для исследовательских походов на восток. (Конечно, мы говорим о морских судах. В Океании плавало множество прибрежных долбленых лодок рыбаков, каркасных гребных каноэ и даже плотов. И каждый тип таких плавсредств имел свое предназначение и внес свой вклад в увеличение отряда унесенных штормом и выброшенных на чужой берег бедолаг).

Классические полинезийские суда – каноэ-катамараны и каноэ с аутригером – меняли направление при встречных ветрах, следуя разными галсами, как и западные парусники. Микронезийцы (а также полинезийцы островов Туамоту и ряда западных островных групп) для этого меняли курс, перенося парус и рулевое весло с одной оконечности каноэ на другую. Соответственно их суда имели симметричные образования носа и кормы, которые были идентичны и взаимозаменяемы. Одна из оконечностей судна всегда держалась против ветра.

Как сами аутригеры, так и способ изменения направлений с помощью смены приведенных к ветру оконечностей судна, похоже, берут начало в регионе Индонезии. Они распространились не только на востоке в Тихом океане, но и на западе, по Индийскому океану вплоть до Мадагаскара. Судно-аутригер, явно индонезийского происхождения, упоминается римлянином Страбо (Strabo) в 23 году н. э., а пя-

тыдесятью годами позже бывший военно-морской офицер Плиний сделал запись о «меняющих оконечности» судах из того же региона.

Хотя я сам и новозеландец, но наиболее памятные годы моего детства я провел на острове Раротонга – «Таити в миниатюре». В те времена на Раротонге существовали отдельные школы для маори и европейцев, и я буду вечно благодарен своим родителям за то, что они отдали меня в одну из первых деревенских школ, *титикавека* (*titekaveka*). Больные белые ребята должны были носить рубашки, ботинки и носки, а иногда даже тропический шлем от солнца, в то время как мы, одетые только в шорты или парео, с удовольствием купали свои ступни в теплой придорожной пыли.

Нашим любимым местом для игр был риф, где мы охотились на желтополосых змей и ныряли за ракушками *аре-ре* (*agege*). Надо признать, что мальчишки почти всегда хромали из-за порезов от кораллов и укулов игл морских ежей. Лунными ночами, укрывшись в кустарнике, мы исподтишка подглядывали, как молчаливые мужчины незаконно травили рыбу в лагуне размолотыми плодами *уму* (*utu*), и также тайно из-под пальм наблюдали за танцем *хулу* (*hulu*) – его пикантные движения таинственным образом волновали даже невинных мальчишек.

Мое образование с академической точки зрения оставляло желать лучшего. При этом я догадывался об ошибочности

утверждения нашего учителя с острова Ниуэ (Niue), что 42 и 24 – одно и то же число. Но многое из того, что я узнал, было бесценно. Например, древние сказания о морских походах, которые я зачарованно слушал, поведенные моему отцу нашим кузенком Туму Кореро (Tumu Korero), Хранителем Знаний Племена (Чарльз Кован – Charles Cowan). Туму Кореро рассказывал о легендарных героях, таких как Купе (Кире), предполагаемом первооткрывателе Новой Зеландии, и других мореплавателях.

«*Ко Кура-хау-но*»

«*Хевакаурурукануа*» – «Дай мне каноэ, на котором я осмелюсь дойти до райских облаков» – звучала *каракиа*, или молитва, капитана большого каноэ «*Кура-хау-но*» перед тем, как он вел его по океану через две тысячи миль по следам легендарного Купе. Такие традиции, скорее, являются поэтическим отражением древних реалий, чем фактической историей, однако люди, подобные Купе, существовали в самом деле. Они действительно «осмеливались идти до райских облаков», и их вклад в историю мореплавания был значительным.

Через много лет мечты об океанском плавании заставили меня отказаться от респектабельной жизни практикующего врача в Англии. Теперь, будучи моряком, я смог оценить истинную роль этих позабытых полинезийских мореплавателей в освоении океана, занимающего более одной трети земной поверхности. Я увидел героев моего отрочества по-но-

вому и твердо решил обнародовать все, что еще возможно узнать об их древнем искусстве.

В 1965 году, вооруженный знаниями, почерпнутыми из книг первых европейских исследователей и миссионеров, я вознамерился пройти традиционным (и подтвержденным археологами) путем миграции полинезийцев с архипелага Таити в Новую Зеландию, самую южную землю Полинезийского треугольника, через Раротонга.

«Иди немного левее точки захода солнца в ноябре» – таково легендарное указание Купе. Совершая переход на катамаране «*Реху Моана*» (*Rehu Moana*) – «Океанские брызги» на языке маори – мы придерживались его рекомендаций¹. Осуществляя навигацию без помощи приборов, мы удерживали курс ночью по заходящим на юго-западе звездам, а для определения направления днем использовали солнце и волнение, как это делал бы Купе. Так, проведя в море 35 дней, мы от Раротонга дошли до Новой Зеландии с ошибкой по широте всего в 26 миль. Вот таким образом старинные методы навигации доказали свою состоятельность.

Но самый большой сюрприз ждал нас впереди. Через несколько месяцев после плавания в Новую Зеландию мы зашли на «*Реху Моана*» в Тонга. Однажды вечером, беседуя с капитаном тендера, которого звали Калони Киенга (Kaloni Kienga), я спросил его совета, как лучше пересечь этот по-

¹ Дэвид Льюис. «*Daughter of the Wind*», Gollancz, London; Reed, Wellington; 1967.

крытый рифами архипелаг.

«Удерживайте на курсе эту звезду, – сказал он, указывая на звезду в созвездии Льва. – Когда она поднимется слишком высоко и уйдет далеко влево, держите курс на следующую звезду, которая взойдет в той же точке на горизонте. Потом на следующую, и следующую, и так далее до рассвета. Это мы называем *кавеинга* (*kaveinga*), звездный путь».

Я был потрясен. То, что считалось давно утраченным знанием, излагалось со всеми необходимыми для практического применения подробностями. Уходящее вглубь тысячелетий искусство полинезийской навигации все еще было живо!

Калони продолжал движениями рук обрисовывать форму волн, которые должны повстречаться нам в море. «На пути отсюда до Номука (*Nomuka*) действуют три вида волнения. Определяя, на каком волнении вы находитесь, можно узнать, сколько прошло ваше судно даже самой темной ночью. Этому меня научил мой отец».

Если Калони все еще знал и применял это вековое искусство, то, безусловно, этой информацией обладали и другие жители островов, чьи профессиональные знания необходимо записать и сохранить.

В результате последовавших переговоров Австралийский национальный университет предоставил мне исследовательский грант. И вместе с Барри, моим способным старшим помощником и механиком, я начал поиски живущих в наши дни тихоокеанских мореплавателей, чтобы совершить с ни-

ми совместное плавание. Мы надеялись, что они покажут нам свое исчезающее искусство. И новые поколения научатся, как и эти мореплаватели, читать на «крыше мореплавания» послания, каждую ночь вычерчиваемые медленно движущимися звездами, а на пустынных морских пространствах – меняющимися по форме и направлению, перекатываемыми друг за другом океанскими волнами.

В поисках мореплавателей

В регионе Тихого океана популярна история о том, как капитан шхуны, не веря в удивительное умение тихоокеанских островитян найти путь к дому откуда бы то ни было, однажды в штормовую и беззвездную ночь убрал компас и сказал своему полинезийскому экипажу, будто прибор сломался. При этом капитан заявил, что без компаса, якобы, он потерял направление. Могли бы полинезийские моряки провести судно вместо него?

Когда шхуна прибыла к берегу, капитан спросил: «Как вы определили местонахождение острова?».

«А в чем проблема? – последовал ответ. – Он всегда был здесь».

Как эти малограмотные полинезийские моряки умудрились найти и удержать точный курс, когда шел дождь и судно окружала темнота? Вряд ли их методы отличались от тех, что помогли бесчисленным поколениям их предков исходить Тихий океан вдоль и поперек. Я встретил такого человека в лице Калони; но ведь он, наверняка, не единственный! Как нам разыскать этих людей – вот в чем вопрос. Было ясно, что поиск наугад ни к чему не приведет.

Кругосветное плавание катамарана *«Реху Моана»* закон-

чилось в Англии². Как это ни печально, но там мы расстались с ним, и взамен приобрели «*Исбьерн*», ведь этот 39-футовый кеч с двигателем и дальностью плавания 2000 миль был нам крайне необходим. Ко мне с моей бывшей женой и двумя нашими маленькими дочками, прошедшими вокруг земного шара на «*Реху Моана*», присоединился мой 19-летний сын Барри, и вся команда отправилась на «*Исбьерне*» до Фиджи. Там кеч остался под командованием Барри, а остальные улетели в Канберру. Мои новые коллеги из Австралийского национального университета помогли осуществить «ускоренную» программу поиска материалов. При этом главной задачей было фотокопирование связанных с исследованием фрагментов из документов и книг, найденных в недрах библиотеки, а подробное их изучение отложено до лучших времен. Но это никоим образом не решало проблему поиска иголки в стогу сена, а именно, выяснения, на каком из бесчисленных островов жили мореплаватели, использовавшие местные традиционные способы навигации. Из Англии мы отправили почти 50 писем островитянам, ученым, чиновникам и активным яхтсменам. Их число вскоре возросло до 150, и постепенно стали вырисовываться наиболее интересные для поисков места.

Желая быстрее начать наше плавание для «открытия прошлого», я вылетел назад на Фиджи. Но надежды на скорый выход в море были разбиты плачевным состоянием двига-

² Дэвид Льюис. «*Children of Three Oceans*», Collins, London; 1969.

теля. Тридцать лет коррозии и усталости металла сделали свое дело. После бесконечно тянувшихся недель отчаянных усилий вмешался один отзывчивый голландский морской сюрвейер, и до того безразличные торговые фирмы вдруг проявили интерес. Хотя в том, что наше предприятие продолжилось, в первую очередь была заслуга Барри, упорно не желавшего зависеть от преклонного возраста двигателя типа «полудизель», который оказался был на десять лет старше его.

Моя цель была достаточно проста – в качестве ученика навигатора совершить океанское плавание там, где все еще использовались морские каноэ. При этом в условиях временного отсутствия навигационных приборов и карт «Исбьерном» должны были управлять островные мореплаватели. Единственным отличием от эксперимента, проведенного на «Реху Моана», являлось то, что там один из членов экипажа находился на подстраховке, производя расчеты по звездам, но результаты держал в тайне. В этот раз дублирующая проверка не проводилась (на практике умение наших учителей оказалось таковым, что никакой подстраховки не понадобилось).

Наконец, «Исбьерн» был готов к выходу в море. Однако длительная задержка привела к тому, что наступил сезон ураганов. И все мои мысли были заняты только тем, как скорее уйти из опасных вод Фиджи. Я решил, что нашей ближайшей целью станут Соломоновы острова. В том районе мы

не встретим местных специалистов по астронавигации, зато, по крайней мере, избежим встречи с тропическими ураганами. Но я глубоко ошибался и в том и в другом.

Заканчивался 1968 год. Когда мы вышли из порта Сува, был ноябрь. На первом этапе плавания следовало пройти архипелагом Фиджи, где в любой момент можно было найти много мест-убежищ от урагана – на расстоянии до северного берега самого северного из этих островов. Там мы намеревались выждать благоприятную погоду и затем проскочить открытым морем на северо-запад до тех районов, где зона действия ураганов, якобы, заканчивается. (Так как за ураганами появляются циклоны, возможно, здесь уместно упомянуть, что «ураганы», «циклоны» и «тайфуны» являются словами, употребляемыми в разных районах для обозначения одного и того же ужасного феномена – тропического вращающегося шторма).

Тогда я еще не знал, что поиск, который начинался в западной части Тихого океана, растянется до дистанции, значительно превышающей половину экватора, то есть намного дальше, чем предполагалось. Кроме того, мы не имели никакого представления о том, каковы будут результаты, хотя во мне преобладал глубокий пессимизм, так как внеплановая задержка, вызванная проблемами с двигателем, ввергла меня в состояние тревоги и депрессии. Наша миссия, сначала казавшаяся такой многообещающей, теперь выглядела глупой и тщетной. Я удрученно думал, что мы вообще не най-

дем местных мореплавателей, а если и найдем, они нам ничего не расскажут. Наиболее вероятным исходом этой затеи мне представлялась напрасная трата времени и денег, выделенных университетом.

Как это ни удивительно, но судно двинулось все-таки в путь. Совершив послеполуденный переход под двигателем до острова Вити-Леву, мы остановились на ночь в одной из прибрежных бухточек, привязавшись к палам у кораллового пляжа, отсвечивавшего белизной в наступающих сумерках. Когда двигатель прокашлялся и замолк, жужжание цикад повысилось до пронзительного крещендо тропического хора, который приветствует путешественников у самого берега, но уже через минуту ухо отказывается воспринимать эту мелодию, и вскоре вы полностью забываете о его существовании. Раздевшись и скользнув в теплую воду, поглощенный мрачными мыслями, я держал швартовный трос и брел по пояс в воде, когда слегка ощутил, как что-то царапало мои бедра. Какое-то время это было даже приятно, напоминало романтическое прикосновение длинных женских ногтей. Но потом я очнулся и резко выскочил из воды, одновременно стряхивая с себя огромного краба.

Следующим утром, когда мы пытались запустить двигатель, металлическая лента, удерживавшая его стартер в нужном положении, разломилась пополам. Черт возьми, что мы могли сделать? Искушать судьбу, попытавшись проскочить россыпь окружавших нас рифов только под парусом судна с

полными носовыми обводами, нельзя, однако бежать назад в Суву, признав поражение в самом начале плавания, представлялось абсолютно неприемлемым. Там, где мы находились, рассчитывать на постороннюю помощь не приходилось – единственным признаком «цивилизации» вблизи нас была куча ржавых консервных банок.

Как бы безобразно эти банки не выглядели, но именно они оказались нашим спасением. Сообразительный Барри с помощью ножниц для резки проволоки и медных заклепок соорудил из жестянки новую ленту. Она не только выглядела, да и на самом деле была хрупкой, пугающе тряслась и вибрировала при нажатии кнопки стартера. Но двигатель выстрелил, затрещал и начал ритмично работать. Мы опять двинулись в путь.

Три дня спустя метеопрогноз сообщил о хорошей погоде, и мы направились в открытое море проходом в барьерном рифе Вануа-Леву. Капитан Блай, ускользнувший от боевых каное островитян Ясава, наверное, был рад не меньше, покидая Фиджи, хотя также и по совсем другим причинам.

Сезонный перерыв между северо-западным муссоном и юго-восточным пассатом принес переменные ветра и штили. С явно недостаточной площадью парусов, без помощи мотора, «Исбьерн» не впечатлял при следовании против легкого встречного ветра, но когда паруса наполнялись, небольшой мощности двигателя хватало, чтобы справиться с дрейфом и увеличить скорость до внушавших уважение четырех узлов

(или около того). На малых оборотах двигатель потреблял не более галлона дизтоплива в час и, важный момент, его износ был минимален.

Мы прошли одинокий остров Тикопиа и на ночь стали на якорь без разрешения администрации в вершине бухты Грасьоза (Graciosa Bay) в Ндени (Ndeni). Это место, сейчас такое мирное, пять столетий назад впервые познакомило жителей острова Санта-Крус с западной цивилизацией в лице алчных и кровожадных вельмож Менданьи (Álvarode Mendanade Neyra). Еще две сотни миль открытым морем – и далее мы последовали вдоль берегов больших материковых Соломоновых островов Сан-Кристоваль (San Cristobal) и Малаита (Malaita). Но по мере приближения к острову Гуадалканал (Guadalcanal) капризный двигатель начал зловеще стучать и выбрасывать такие облака маслянистого дыма, что еще один его выход из строя был явно неизбежен. Нам повезло, через две недели после выхода с Фиджи взору открылась столица Соломоновых островов Хониара (Honiara) на Гуадалканале.

Теперь не оставалось выбора, кроме как прервать свое продвижение вперед и, отвернув в сторону, пересечь пролив Айрон-Боттом-Саунд (Железное Дно – назван так из-за 48 утопленных здесь в бою военных кораблей США и Японии) и следовать к государственной военно-морской ремонтной базе на острове Тулаги (Tulagi). Благодаря отзывчивости морского департамента был произведен самый тщатель-

ный механический ремонт двигателя за символическую цену. Этим наше предприятие было спасено; двигатель получил вторую жизнь, сумев проработать почти 3000 часов между Англией и последним безвозвратным выходом из строя накануне прибытия в Сидней.

По окончании ремонта в Кулаги мы пошли назад в Хониару, где мои дурные предчувствия о том, что нам никогда не найти туземцев-навигаторов, были некоторым образом рассеяны сведениями о нескольких опытных местных капитанах каноэ с острова Тикопиа. Одни находились на самом острове Гуадалканал, а другие – в поселении Нукуфера (Nukufera), примерно в 60 милях отсюда. Перед отправлением на встречу с ними я подумал, что заслужил выходной. Когда один окружной надзиратель, как мне сказали, выезжал на инспектирование в окрестные горные районы, я решил присоединиться к нему.

«Можно мне поехать с ним?» – спросил я окружного комиссара Теддера (Tedder). «А вы в хорошей физической форме?». «Да, конечно», – беззаботно ответил я, и на следующий день пожалел о своей самоуверенности.

Надзиратель оказался того же возраста, что и Барри. Здоровенные носильщики, казалось, были скроены из сплошных мускулов. Там, где я спотыкался о грязные корни, резался и царапался о густой подлесок, они скользили по джунглям беззвучно и явно без усилий, словно призраки. Когда мы преодолели два 2000-футовых горных гребня, была сде-

лана краткая остановка в деревне Тиномити (Tinomeati).

«У этого места название английское», – сказал Крис, один из носильщиков.

«Что-то не похоже».

«Да вы еще едите их, по-нашему *булламакау* (*bullamakau*)».

«А! «Тин ов Мит», консервы!» – воскликнул я, раздражаясь от собственной несообразительности. («Tin of Meat» созвучно с названием Тиномити – *прим, перев.*).

С большой опаской я смотрел на хребет Голден-Ридж (Golden Ridge), последнюю и самую крутую преграду, возвышавшуюся перед нами. Мы скользили и пробирались наверх, пока меня буквально не начало шатать от усталости. Снова и снова мне приходилось валиться на землю рядом с илистой тропинкой, чтобы восстановить дыхание и дать передышку ноющим конечностям. С благодарностью воспринимал прохладу лившего, как из ведра, дождя. Крис терпеливо оставался рядом, пока я отдыхал.

Казалось, прошла вечность, прежде чем мы добрались до жестяной избушки, где должны были остановиться на ночлег, и тогда я услышал, как бригадир носильщиков философски изрек:

«Эта парень совсем поломалась. Его по пути помрет».

Затем, увидев, как я пробираться по поляне, он успокаивающе добавил: «Его помрет, но не совсем».

Теперь я мог дать отдых своему телу, но вскоре мои мысли

пришли в беспокойное смятение. Усиливавшийся шум ветра, заглушавший даже барабанную дробь проливного дождя, явно предупреждал, что надвигалось нечто-то куда более серьезное, чем моя физическая усталость. Поднимался *томберуа* (*tomberua*), Большой Ветер, и до наступления ночи он проявил себя во всей красе. Ветер с рёвом налетел на горы; затем, заглушая его, с грохотом начали падать гигантские деревья, которые сминали все на своем пути. Это был настоящий циклон.

Иначе чем преступной мою неосмотрительность назвать было нельзя. Ведь циклон предсказывали метеорологи. Не важно, что перед тем, как мы отправились в джунгли, тревогу посчитали ложной, и официально это место находилось вне зоны опасности. Дело в том, что я оставил Барри на борту «*Исбьерна*» на открытой якорной стоянке при вероятности возникновения тропического урагана – и сброшенная со счетов вероятность обернулась чудовищной реальностью.

У меня не было с ним связи, и ничего нельзя было сделать. Даже если бы шторм прошел быстро, понадобился бы, по крайней мере, еще один день для того, чтобы разлившиеся теперь реки, преградившие путь назад к побережью, стали проходимыми. Мы с несчастным видом толпились у мерцавшей штормовой лампы и так неподходяще опасной для ситуации керосинки, а хижина тряслась и скрипела. Во время Второй мировой войны здесь располагалась штаб-квартира австралийских партизан, боровшихся с японцами; кое-

кто из пожилых носильщиков даже принимал участие в тех сражениях.

Человек с острова Рендова (Rendova), расположенного в северной части Соломоновых островов, присоединился к воспоминаниям о тех далеких днях. Его деревня, сказал он, находилась на берегу огромной естественной гавани, в которую однажды в поисках убежища вошла целая японская флотилия. В горы был направлен гонец с этой новостью для австралийского берегового наблюдателя, чтобы тот передал по радиосвязи информацию пилотам бомбардировщиков в Хендерсон-Филд (Henderson Field) на Гуадалканале.

Тем временем жители деревни собрались на вершине холма, чтобы, как в театре, наблюдать за ходом ожидаемого сражения. В деревне осталась лишь группа мужчин, которые держали наготове каноэ для спасения сбитых американских летчиков. Одним из них и был человек из нашей компании. Гребцы на каноэ действительно спасли экипажи трех самолетов.

«Вам не было страшно?» – спросил я, пытаясь представить этих совершенно не защищенных людей в их утлых челнах среди взрывающихся бомб и летающих снарядов.

«Да, мы очень сильно трястись», – признался он.

Я был восхищен такой скромностью и такой отвагой.

Следующим утром я и Крис распрощались с остальными, благоразумно остававшимися на месте членами группы, и предприняли попытку добраться до берега. Ветер ослабе-

вал, дождь стал реже, но реки все еще были полны до краев. Я быстро потерял счет ручьям, которые мы переходили по грудь в воде, и кое-где пришлось даже переплывать. Преодолевать их было трудно, но все-таки возможно, и мои надежды стали оживать. Мы подошли к последней реке, большой Налимбиу (Nalimbiu). Она широко разлилась, непомерно раздувшийся желтый поток ворочал огромные деревья, словно травинки. Наш путь прервался.

На следующий день, проведя ночь в гостеприимной близлежащей деревне, мы вернулись к реке и обнаружили, что вода в ней спала, но уровень все еще был очень высокий. Крис нарезал веревки из лиан и попытался сплавить их свободные концы жителям деревни на другой стороне. Но это ему не удалось. Нам явно следовало продумать, как решить эту проблему.

Крис скрутил элегантную сигарету из листа моего полевого блокнота, явно не беспокоясь о том, что сухих спичек у нас не было, вырезал футовую палку из принесенного рекой ствола и заострил ее. Затем, навалившись всем весом на палку, он начал быстро тереть ею в прорези, сделанной в стволе. Вскоре образовалась кучка древесных опилок, и менее чем через полминуты она начала тлеть. Отставив палку в сторону, изобретательный носильщик быстро нагнулся, прикурил и, присев на корточки, с довольным видом затаился.

В этот момент прибыла помощь со стороны. Группа молодежи предложила переплыть реку. Я опасно смотрел на

образовавшиеся от прилива стоячие волны, на которых все еще покачались ветви и маленькие деревья. Казалось, уже ничего не придумаешь. Но вскоре был построен маленький плот для моих вещей, и четверо молодых людей удачно переправили его на другую сторону. Затем настала моя очередь. Борясь с волнами и часто погружаясь в воду, я доплыл до противоположного берега и уже почувствовал ногами дно, однако, не удержался на перекатывавшихся по нему камнях. Меня быстро снесло за изгиб реки, но две пары сильных рук парней, которые пересекли реку раньше, схватили меня и вытащили на безопасный берег.

«Люди сильно плакать, думать ты пошел тонуть», – восклицал деревенский старейшина, наблюдавший за моим фиаско с утеса над рекой. Те же мысли посетили и меня. К счастью, в моем рюкзаке нашлось довольно много табака, припасенного для обмена, и я с благодарностью вручил его моим спасителям.

Джунгли остались позади, и дальнейший отрезок пути проходил по равнине, заросшей травой аланг-аланг (rolling kunai). Теперь я был полностью занят беспокойными мыслями о Барри. Моя тревога все усиливалась, но получить какие-либо сведения о нем было невозможно.

Только когда мы добрались до Хониары, выяснилось, что у Барри все в порядке. По части морской практики он оказался более предусмотрительным, чем я. При самых первых признаках серьезной опасности Барри снялся с якоря и по-

мчался в укрытие в естественную гавань Тулаги. Пока я страдал от вполне заслуженных угрызений совести, его с распростертыми объятиями принимал персонал военно-морской базы. Барри был очень горд, и для этого у него были все основания.

К проживавшим на Тикопиа местным мореплавателям подход найти было нелегко, но мы смогли договориться о встрече с моряками с Гуадалканала и о посещении Нукуфера для того, чтобы побеседовать с ними. Пока же мы с Барри активно занимались закупками. Запасы солонины, риса и корабельных галет (нашей основной еды) были в норме. Мы дополнили их свежим *тало* (*talo* – колоказия), ямсом, плодами хлебного дерева, апельсинами, бананами и кокосами с местного рынка. Заполнили банки с керосином для керогаза, в топливные танки залили дизтопливо, а две запасных бочки объемом 44 галлона каждая надежно закрепили тросами у грот-мачты. Мы запаслись и множеством подарков: для детишек – сладостями и жевательной резинкой (так как ее можно передавать по кругу, и никто не останется внакладе); для взрослых – фабричным табаком и мачете, которые были приобретены в магазине с замысловатым названием «Крыло дорогой Кван» и придерживались нами для особых случаев. Мачете давно слывут важным предметом торговли, что явствует из следующей забавной истории.

В начале XX столетия в южных морях английские и немецкие торговцы отчаянно конкурировали между собой.

Давно миновали дни, когда бойко шли дешевые безделушки, и местные жители, особенно меланезийцы, весьма разборчиво стали относиться к качеству приобретаемых товаров. Хитрые немцы устроили соревнование со своими конкурентами: кто из них пробьет бочонок одним ударом трехфутового мачете. К конфузу англичан отличная сталь «Золинген» прорубила и бочонок, и железные обручи, и все остальное. И те же обручи оказались непреодолимым препятствием для бесславно погнувшихся бирмингемских лезвий.

Потный, пыльный и измученный экипаж «Исбьерна» с трудом дотащил покупки с рынка до судна. Нам очень хотелось искупаться, но бухта с ее незавидной репутацией прибежища для акул к этому не располагала. Подъехавший приятель окликнул нас из машины.

«Эй, прыгайте в авто! Вам обоим, похоже, не помешало бы окунуться. Как смотрите, чтобы проехать на пляж около аэропорта?». Мы с благодарностью воспользовались его приглашением, и вскоре мчались между рядами пальм. Однако мое самое яркое воспоминание об этом дне связано не с купанием, вполне освежающем, а с одним объявлением.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.