



По Великой океанской дороге

Андрей Кирсанов

Перед нами лежал путь длиной в 243 километра. Удивительный маршрут по австралийскому побережью, по самому краешку земли, сулил открыть неизведанные уголки, первозданные бухты и неопишуемые по своей красоте места. Великая океанская дорога готова была поведать свои истории лишь самым неутомимым путешественникам.



После любого географического открытия следует время долгих исследований. Так было с Америкой, так было и с Австралией. К концу XVIII в. освоение Австралийского материка шло полным ходом. Европейские первопроходцы бороздили прибрежные воды, направлялись в глубину континента. На море наибольшими успехами увенчались исследования Метью Флиндерса и Джорджа Басса. Многие свои плавания оба они совершали на совсем маленьких лодках, и их маршруты поначалу не выходили далеко за пределы Сиднейской бухты, тем не менее этого было достаточно для подготовки к более серьезным плаваниям. Одним из них стало 1000-мильное путешествие к заливу Уэстерн-Порт, расположенному неподалеку от Мельбурна — города, который со временем станет столицей австралийского штата Виктория. Самым крупным исследовательским успехом капитана Басса стало описание пролива между Австралией и островом Тасмания, по праву получившего имя его первооткрывателя. Бассов пролив позволил сократить время морского перехода из Англии в Сидней на целую неделю.

Дорога

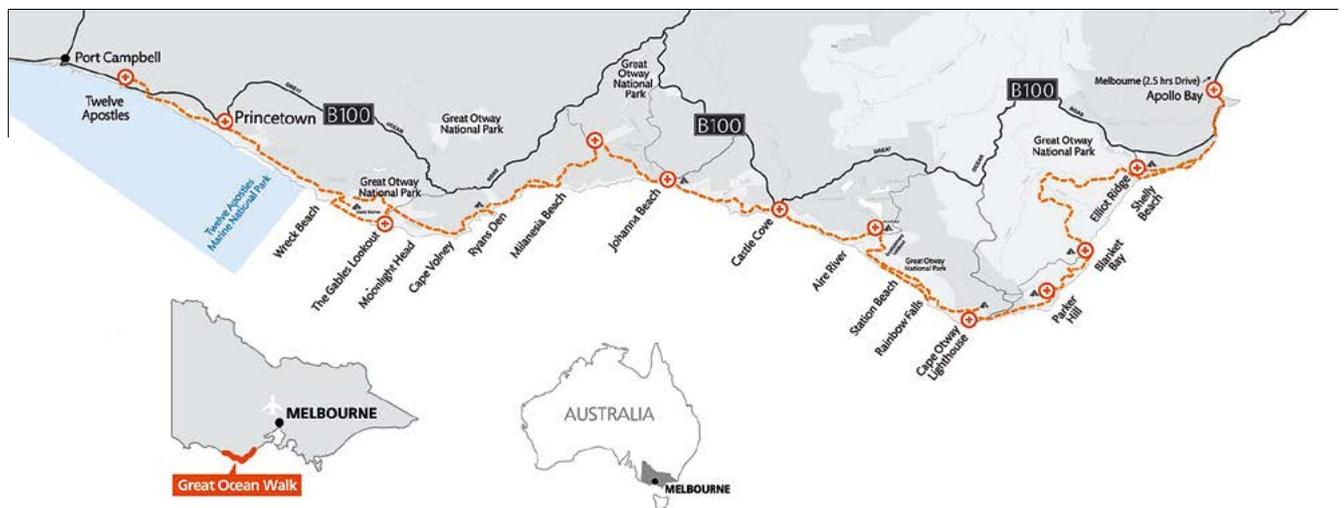
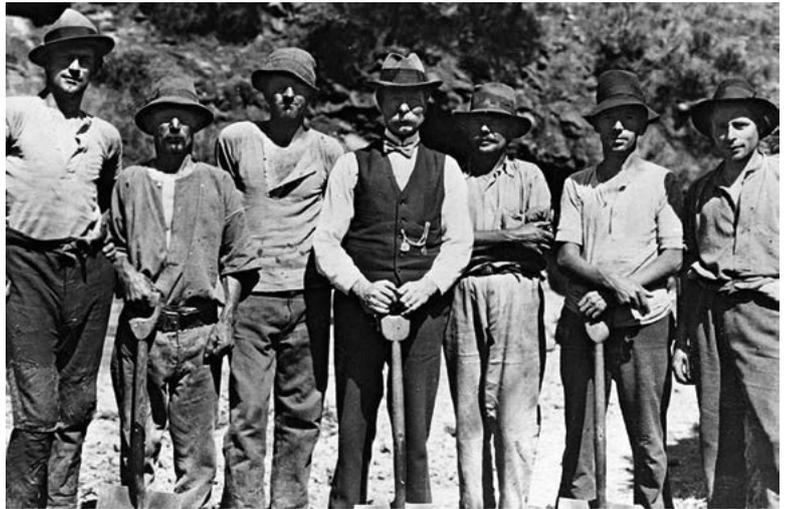
Самые ранние поселения в штате Виктория возникли на месте китового промысла — в Уорнамбуле, Порт-Фейри и Портленде. Позже, в середине XIX в., в этих краях началась золотая лихорадка. В Викторию устремились потоки искателей удачи. Целые флотилии судов потянулись к этим берегам. Но путь по океану был непрост. Многие суда потерпели здесь кораблекрушение. Лишь два прибрежных города: Аполло Бэй и Лорн — имели безопасную якорную стоянку. Несмотря на неожиданно бурное развитие региона, сообщение между местными селениями было крайне затруднено растущими здесь непроходимыми тропическими лесами и долгое время осуществлялось только по морю. Путь от одного городка в другой по суше мог занимать несколько дней. Все явственнее назревала необходимость постройки дороги, связывающей прибрежные населенные пункты.

К практической реализации идеи строительства сухопутного пути смогли приступить лишь в начале XX в. В 1912 г. был учрежден Ко-

митет областных дорог, а чуть позже было принято решение привлечь вернувшихся после Первой мировой войны солдат к строительству дороги, которая свяжет главные города штата. В 1916 г. поступило предложение провести дорогу вдоль береговой линии от Барвон-Хедс к Питерборо, с тем чтобы соединить ее с уже построенной дорогой к Портленду, городку китобоев. Ее и назвали Великой океанской дорогой. Вначале было много споров о том, стоит ли привлекать к такому тяжелому труду вернувшихся с боев солдат. Но сторонники идеи выступали за то, что свежий морской воздух, красивые прибрежные пейзажи, купание и рыбалка во время отдыха позволят солдатам быстрее адаптироваться к мирной жизни. В 1918 г. был создан Фонд Великой океанской дороги. Наконец-то работа закипела.

Строительство первой нити новой дороги началось по маршруту Лорн — мыс Кейп Патон. Шло оно крайне медленно и тяжело. В 1922 г. был открыт участок от городка Истерн Вью к Лорну. Лишь спустя 10 лет открыли второй участок, ведущий от Энглесии до Аполло Бэй. А вот строительство дороги к западу от мыса Кейп Отуэй оставалось незавершенным вплоть до 1980-х гг. Но все-таки она была построена!

В память об этой большой работе возле Истерн Вью возвели мемориальную арку с памятной табличкой: «Дорога была построена и увековечила память тех, кто воевал в Великой войне».





Маяк у дороги

Мыс Отуэй — самая южная земля штата Виктория. Он уходит далеко в океан и словно парит над водой, поднимаясь над ней на высоту 90 м. Для нас Отуэй был местом давних устремлений, попасть на него я хотел еще со времен самой первой поездки в Австралию. Дорога вела через непроходимые дремучие леса, и, глядя по сторонам, я понимал, с какими трудностями сталкивались ее строители.

В разгар освоения Австралийского континента огромное количество судов двигалось к этим берегам. Они шли к Сиднею, первому поселению европейцев на материке, к Мельбурну, уже успевшему завоевать славу местного экономического центра. Путь от Европы к берегам Австралии занимал от двух до трех месяцев. Парусники, огибая мыс Доброй Надежды, пересекали Индийский океан и следовали вдоль берегов Австралии, и в самом конце этого долгого пути по бескрайним водам их все еще ждали испытания. Здесь прибрежные воды усеяны скалами и многочисленными мелями. Бассов пролив хоть и сокращал время пути на целую неделю, таил в себе много опасностей. Навигация в этих водах была крайне сложной, и необходимость точно знать местоположение судна становилась для капитана вопросом номер один. Именно поэтому остро стояла задача установить на этих берегах маяки. Вначале на мысе Отуэй зажигали сигнальный костер, а в 1846 г. начали возводить маяк, завершив работы спустя два года.

Можно представить себе радость и ликование колонистов, которые в конце долгого пути видели наконец огни маяка мыса Отуэй. «Добро пожаловать в Австралию!»

В дикой и суровой местности, где находился маяк, жил лишь сам смотритель и два его помощника. Строить жилье для их семей долгие годы даже не собирались. Каждая ночь начиналась с заходом солнца с вахты смотрителя; затем его сменял первый помощник, а потом наступало время второго помощника, который и следил за огнями маяка до самого рассвета. Работать приходилось много: заниматься хозяйством, следить за уровнем масла, чистить лампы и стекла, вести вахтенный журнал. Огонь маяка не должен был померкнуть.

В 1891 г. маячная лампа, имеющая 21 отражатель и работающая на спермацетовом масле, была заменена керосиновой лампой, и свет маяка Отуэй стал ярче, а потом там появилось электричество.

В 1859 г. рядом с маяком построили телеграфную станцию, которая должна была обеспечить постоянной связью с Тасманией. Но эта идея провалилась, и в здании разместились сигнальная станция страхового общества Lloyd.

Некоторое время назад маяк был переведен на дистанционное управление, а позже и вовсе потушен. Он уступил свой пост современному маяку, построенному неподалеку. Огонь на старом маяке зажигают теперь лишь по особым случаям.

Маяк на Отуэе сегодня считается самым старым и самым почитаемым в Австралии. Его обязательно посещают все путешествующие по Великой океанской дороге, сюда специально приезжают многие любители старины и морских историй. Старше его на материковой части континента был только сиднейский маяк, но сейчас его демонтировали.



БЕРЕГ КОРАБЛЕКРУШЕНИЙ

Юго-западное побережье Виктории зачастую было первой землей, которую видели пассажиры судов, идущих к Австралии после долгого плавания. Можете себе представить их возбуждение и радость! Но бывало и так, что именно эти берега и прибрежные скалы были последним, что видели они в жизни, если случалось кораблекрушение. Вход в Басов пролив достаточно узок, и навигационная ошибка грозила трагедией. В разные годы на участке протяженностью около 60 миль, от Аполло Бэй до Портленда, нашли свое последнее пристанище более 100 судов, и именно поэтому маяк на мысе Отуэй стали именовать Огнем надежды, а местное побережье получило название Shipwreck Coast (Берег кораблекрушений).

Одним из самых первых из зафиксированных здесь кораблекрушений считается гибель парусника «Sarah Ann» у берегов Порт-Фейри в 1836 г. В следующем году в этих же водах затонуло судно «Thistle». И так год за годом. А в 1953 г. сразу три судна потерпели крушение у берегов Уорнамбула.

Места гибели судов представляют сегодня невероятный интерес для дайверов и искателей сокровищ, привлекая к этому берегу тысячи туристов и сотни исследователей.

Одним из самых красивых мест Великой океанской дороги и Берега кораблекрушений является национальный заповедник Порт-Кэмпбелл и стоящие здесь огромные скалы, имеющие название «Двенадцать апостолов». Много мил-

лионов лет назад они начали формироваться из осадочных пород, а работа волн и ветра завершила картину, представляющую ныне перед наблюдателем. Скалы изменяются все время. Многие образовывали гигантские арки над водой, а после вымывания и обрушения в воду верхнего «мостика» превращались в отдельно стоящие. Одна из таких арок — London bridge — сохранилась до сих пор. Ее свод нависает над бушующими волнами. Увидеть это творение природы может каждый, кто отправляется в сторону Петерборо, уютного городка на маршруте Великой океанской дороги.

Сильный прибой и порывистые ветры продолжают свое дело: в 2005 г. одна из скал, подточенная волнами, обрушилась в океан. Так что стоит поспешить в это поразительное место.

