

ренне привлекателен тем, что по нормам русского языка подобные словообразования не терпят множественного числа. Здесь мы еще раз напомним, что представление о «традиции» («традиционности») в отечественной литературе очень часто заменяет собой представление об «этничности». В конечном счете, оба представления не содержат в себе ничего иного, кроме абстракции «различности», которая в этнографической литературе выступает под разными именами: «этнос», «этническая общность», «традиция» или «этничность».

### **Библиография**

- Анфертьев А.Н.* Прологомены к изучению этнической истории // Этнос и этнические процессы. М., 1993. С. 6270.
- Арутюнов С.А.* Этничность — объективная реальность (отклик на статью С.В. Чешко) // Этнографическое обозрение. 1995. № 5. С. 7–10.
- Грязнов Б.С.* Логика, рациональность, творчество. М., 1982.
- Козлов В.И.* Проблематика «этничности» // Этнографическое обозрение. 1995. № 4. С. 39–55.
- Ломова-Оптокова М.Ю.* Этничность, народ, каста // Народы Азии и Африки. 1990. № 6. С. 115–122.
- Соколовский С.В.* Парадигмы этнологического сознания // Этнографическое обозрение. 1994. № 2. С. 3–17.
- Таболina Т.Б.* Этническая проблематика в современной американской науке. Критический обзор основных этносоциологических концепций. М., 1985.
- Тишков В.А.* Советская этнография: преодоление кризиса // Этнографическое обозрение. 1992. № 1. С. 5–19.
- Тишков В.А.* Реквием по этносу. Исследования по социально-культурной антропологии. М., 2003.
- Шпенглер О.* Закат Европы. М.; Пг., 1923. Т. 1.
- Чешко С.В.* Человек и этничность // Этнографическое обозрение. 1994. № 6. С. 35–49.

*А.А. Лебедева*

### **ТРАДИЦИОННЫЕ КАНЭ ОКЕАНИИ: РЕКОНСТРУКЦИЯ И «МОДИФИКАЦИЯ»**

Изучение истории заселения и освоения Океании и сегодня остается одной из глобальных научных задач. Для ее решения привлекались данные различных дисциплин, использовались разнообразные исследовательские подходы. Относительно недавним, но, несомненно, полноправным направлением в этой области является реконструкция традиционного судостроения и мореплавания народов Океании.

Как известно, с 1973 г. на Гавайских островах существует *Polynesian Voyaging Society*, организаторы которого стали вдохновителями движения по воз-

рождению полинезийского мореплавания. Основная деятельность общества направлена на воссоздание каноэ, на которых, предположительно, происходили дальние океанские плавания, и испытание их мореходных качеств, а также возможностей традиционной навигации. За первым проектом — гавайским катамараном «Hokulea» — последовали новые. Появились аналогичные ассоциации в других регионах Океании. За прошедшие десятилетия было построено несколько каноэ и совершен ряд экспериментальных плаваний.

С точки зрения пополнения наших знаний о заселении Пацифики, результатом этих походов стало то, что в настоящий момент практически никто из исследователей не принимает всерьез теорию «случайных миграций» и не подвергает сомнению состоятельность океанийских каноэ в плане мореходности, равно как и состоятельность традиционных методов навигации в плане ориентирования. В целом подтвердились предположения о пригодных условиях плавания на маршрутах, проложенных в соответствии с предполагаемыми путями расселения и возможными межостровными связями.

В то же время достижение полного соответствия реконструируемых каноэ тем, которые бороздили Тихий океан столетия назад, едва ли возможно, даже при наличии самых полных данных. Так, при создании «Hokulea» изначально предполагалось соблюсти все технологии процесса строительства, включая употребление базальтовых орудий и растительного волокна. Однако уже само их изготовление по традиционным же технологиям грозило занять столько времени, что от них отказались, решив использовать современные инструменты и синтетическое волокно. Другой проблемой стало исчезновение на островах Океании тех пород деревьев, из которых, вероятно, строили каноэ в древности.

Между тем на изменения в самой традиции, которые мы можем наблюдать сегодня, повлияли те же причины. Отдельные привнесенные элементы и новые материалы порой вполне органично встраиваются в культурную среду, что, как ни странно, отчасти сближает реконструкцию с современным, а не с древним состоянием культуры.

Что касается последнего, при моделировании процесса заселения нельзя забывать, что мореходные традиции народов Океании, в том числе и в своем судостроительном аспекте, не оставались неизменными в течение многих веков продвижения в Тихий океан. Причины же изменений в прошлом поддаются только общему анализу: развивались навыки, менялись внешние условия, все это не могло не отразиться на материальной стороне культуры. Объяснить конкретные факты бывает намного сложнее. В этой связи любопытно рассмотреть сюжет, который интересен тем, что является скорее исключением для Океании.

Говоря о традиции океанийского судостроения в целом, мы подразумеваем те конструктивные достижения, которые позволили предкам современных народов Океании освоить столь специфическую экологическую нишу. В основе этих традиций в техническом плане лежит достижение одного из основных мореходных качеств судна — остойчивости — путем использования второго

корпуса (создание катамарана) или балансира (в конструктивном смысле — уменьшенного второго корпуса).

Предполагается, что общим для Полинезии типом каноэ, на котором именно и совершалось ее заселение, был катамаран. Катамараны (на некоторых островных группах — каноэ с аутригером или оба эти типа каноэ) существовали в Полинезии повсеместно ко времени появления европейцев и продолжали сохраняться в последующее время, несмотря на связанный с колонизацией упадок традиционного океанийского мореплавания. Исключение составляли два региона: о. Пасхи (которого мы не будем здесь касаться) и Новая Зеландия.

Подавляющее большинство источников дают нам представление о традиционном каноэ маори как об однокорпусном каноэ без аутригера. Существование такого каноэ не только входит в противоречие с общеокеанийской традицией в целом, но и невозможно с точки зрения плавания в открытом океане. Наиболее вероятным выглядит предположение, согласно которому предки маори, прибыв в Новую Зеландию из центральной Полинезии на катамаранах, впоследствии утратили этот тип каноэ или отказались от него. Считается, что первым и едва ли не последним европейцем, видевшим новозеландский катамаран, был А. Тасман. Спустя более чем столетие у побережья Северного острова двухкорпусное каноэ наблюдали с судна капитана Кука. Сам Кук при этом отмечает, что это было единственное каноэ такого рода, увиденное ими, и даже в этом случае нет уверенности, что это был именно катамаран, а не два соединенных вместе однокорпусных каноэ, причем даже различных по форме и размерам.

Есть данные, что подобная практика — временное сцепление двух лодок — применялась во время рыбной ловли большими сетями. Так или иначе, источники уже первой четверти XVIII в. фиксируют существование исключительно однокорпусных каноэ. При этом особо важно подчеркнуть, что такие каноэ во всем остальном (форма корпуса, техника изготовления и украшения лодки и пр.) полностью сохраняли традиционные черты. Поэтому едва ли в данном случае можно говорить о европейском влиянии, поскольку в тех регионах Океании, где оно сказалось, появились однокорпусные лодки именно европейского типа.

П. Бак считает, что появление в Новой Зеландии однокорпусных каноэ полностью традиционного производства было инициировано тем, что здесь росли большие деревья, стволы которых были достаточно толстыми, для того чтобы изготовленный из них корпус мог противостоять опрокидыванию. Другие исследователи, в том числе А. Хэддон и Д. Хорнелл, называют одними из основных причин отсутствие необходимости в длительных океанских переходах, что в свою очередь было вызвано значительной удаленностью Новой Зеландии от других островных групп и, конечно же, наличием больших просторств суши.

Такие причины изменений в конструкции традиционных лодок представляются неубедительными.

Во-первых, если однокорпусные лодки возникли не как следствие контактов с Западом, а под воздействием указанных факторов, почему это произошло

только в XVIII в., т.е. спустя практически шесть столетий после прибытия первых поселенцев к берегам Новой Зеландии?

Во-вторых, для того что иметь широкий корпус, нет никакой необходимости делать его из одного ствола соответствующей ширины. Согласно описанию Дж. Кука маори делали днище и борта каноэ из различных кусков дерева. В других районах Океании корпуса каноэ также являются наборными. А их узкая форма связана не с отсутствием дерева нужной толщины, а с необходимостью придания этому корпусу определенных свойств.

В-третьих, как пишет сам Бак, форма корпуса, близкая к центрально-полинезийской, сохранилась и у новозеландского каноэ. Это означает, что лодка имела закругленное днище, относительно высокие борта, была узкой и длинной, что мы действительно можем наблюдать на рисунках и моделях. Такая форма не самая удачная для противодействия опрокидыванию, если каноэ не оснащено вторым корпусом или балансиrom. Поэтому даже если маори осуществляли только каботажные плавания, само по себе это еще не могло повлечь отказа от второго корпуса или аутригера. В других регионах Полинезии сохранились типы каноэ, предназначенные исключительно для плавания внутри лагуны, и при этом снабженные аутригером.

Представляется, что на основании имеющихся материалов назвать какие-то конкретные и правдоподобные причины, которые заставили население Новой Зеландии изменить самой яркой особенностью океанийского судостроения, пока затруднительно. Можно только полагать, что изменение конструкции каноэ не было случайным, поскольку однокорпусное каноэ стало не альтернативной, а основной формой водного транспорта в этом регионе. Также нам известно, что они возникли уже в самой Новой Зеландии и, значит, связаны с особенностями этого региона.

Выявление объективных причин, по которым океанийские мореплаватели как в древности, так и в более позднее время прибегали к тому или иному конструктивному решению или отказывались от него, — это во многом выявление своего рода движущих сил истории этой самобытной культуры. Трудно сказать, насколько полезной в подобных случаях может оказаться реконструкция, насколько в состоянии она учесть или объяснить подобные феномены. При недостатке материалов эксперимент может стать значимым инструментом исследования, подсказать какие-либо конкретные факты и детали, вызвавшие определенные последствия. Но его результат во многом может зависеть от случайности.

### Библиография

Кук Д. Плавание на «Индевре» в 1768–1771 гг. М., 1960.

Buck P. The coming of the Maori. Wellington, 1950.

*Essai sur la construction natale des peuples extraeuropeens ou collection des navires es piro-construits par les habitans de l'Asie, de la Malasie, du Grand Okean et de l' Ameri-*

que; dessines et mesures par m. Paris, capitaine de corvette de l'Astrolabe, la Favorite et l'Artemist. 1841–1843.

Haddon A.C., Hornell J. Canoes of Oceania. Vol. 1. Canoes of Polynesia, Fiji and Micronesia. Honolulu, 1936.

Vaka Moana. Voyages of the ancestors. Auckland, 2008.

*С.А. Штырков*

## **ПРОЛЕГОМЕНЫ К АНТРОПОЛОГИИ РЕЛИГИОЗНОГО НАЦИОНАЛИЗМА НА ПОСТСОВЕТСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ**

Среди современных антропологов и социологов религии установился своеобразный консенсус относительно применимости понятия «секуляризация». В ней перестали видеть объективный однонаправленный и предопределенный процесс изменения форм и функции религии (и религиозности) модерных и постмодерных обществ. Религия не обречена на непрерывное оставление своих позиций в социальной жизни перед натиском своих идеологических конкурентов: секулярного либерального гуманизма, позитивистской новоевропейской науки и национализма — и оказывается способной завоевывать умы и сердца людей часто за счет союза со своими прежними противниками. Но в новых исторических условиях значение религии как концепта академического и общественного дискурса поменялось. Религиозные практики не просто возвращают себе в постиндустриальном мире утраченные позиции. Они меняют свои формы и функции, идеологически используя инерционное значение концепта религии. Религия, взаимодействуя с другими меняющимися «сильными» концептами социального воображения (нацией, народом, традицией, духовностью, верой, наукой и знанием), вступает в сложную семиотическую игру в поле конструирования пространства социальной реальности.

Основные векторы десекуляризации, которые определяют современный ландшафт религиозной жизни в обществе, — это распространение неохаризматических церквей и других «новых протестантских» деноминаций, квазиестественно-научных учений, духовных практик, соотносящихся с довольно широким и неопределенным концептом «New Age» и других форм духовности, представляющих собой альтернативы традиционным современным формам религиозной жизни. В качестве одной из самых заметных форм десекуляризации, особенно динамично развивающейся в странах постсоветского пространства, хотя и не только там, является религиозный национализм.

Под этим термином я имею в виду не использование какой-то религии в качестве яркого или даже основного маркера принадлежности к какой-то этнической группе, а убежденность в том, что каждой этнической группе «естественным образом» соответствует какая-то религия — либо вариант мировой, либо своя собственная. Нарушение этого принципа, с точки зрения религиозного националиста, меняет естественный порядок социального устройства и требует устранения: большая религия должна быть «вернакуляризирована» (через указание на ее особую роль в истории данного этнического и / или на-