

Глава I

УСТРОЙСТВО ОКЕАНИЙСКИХ КАНОЭ

С древних времен хозяйственные, промышленные, торговые и военные интересы, любопытство исследователя и честолюбие первооткрывателя требовали от человека преодоления водных преград и вызывали к жизни различные формы водного транспорта: огромные и неповоротливые, легкие и маневренные, с веслами и под парусом, из дерева, коры, кожи. В этом калейдоскопе форм судов Старого и Нового света при всем разнообразии их конструкции, размеров и материалов само предназначение корабля и, что еще важнее, понимание этого предназначения долгое время оставалось неизменным. Даже высокий уровень развития мореплавания не меняет сущности корабля как средства передвижения по водным пространствам. При любом характере экономики жизнь любой культуры в целом остается сухопутной, и с теми или иными допущениями это справедливо для всех регионов мира. Кроме одного — океанийского, где весло и парус играли не меньшую роль, чем колесо и конь на суше.

Народы, устремившиеся с архипелагов Юго-Восточной Азии в Тихий океан, избрали своей родиной разбросанные на огромном расстоянии друг от друга базальтовые острова и крошечные коралловые атоллы. Поколение за поколением, продвигаясь в поисках новых земель, они постепенно стали осознавать океан не как преграду, а как среду обитания, дающую человеку практически все необходимое; как путь — единственно возможный путь, которым пришли их предки и которым уйдут потомки, не только в буквальном, но и в мистическом и ритуальном смысле. Соответственно, не могло не измениться и отношение к кораблю. Корабль становится не просто средством передвижения, теперь — для жителей островов — он один из основных элементов окружающей действительности. Он, как огонь, дан людям свыше для их блага, неотделим от всего жизненного уклада, определяет и символизирует способ существования. Для того чтобы корабль отвечал этим требованиям, нужно было создать что-то действительно необычное.

Различные эпохи отмечены значимыми, порой судьбоносными для человечества открытиями: domestикация растений и животных, металлургия и гончарное дело, колесо и гарпун с поворотным наконечником... В этот список никогда не попадало изобретение, которое позволило освоить Великий океан в ту эпоху, когда прославленные мореплаватели Европы — викинги — только начинали свои первые вылазки в Атлантику. Это изобретение — балансир.

Строго говоря, мы должны уточнить: балансир или катамаран. Как будет видно ниже, каноэ с балансиrom и двухкорпусное каноэ имеют много общего с конструктивной точки зрения. Будучи оригинальным решением проблемы остойчивости, это изобретение стало альтернативой широкому, тяжелому и заглубленному корпусу, который встречается у большинства судов Европы и Азии. Обеспечивая каноэ одним из основных мореходных качеств, оно имело ключевое значение в ходе заселения сложных и опасных в мореходном отношении областей.

Катамараны, лодки с балансиrom (двумя балансирами) широко распространены в ряде регионов островной Юго-Восточной Азии и Океании и в этом отношении названные ареалы демонстрируют относительное культурное единство. Несомненно, что эта общность связана с миграциями австронезийских народов-мореплавателей. Пройдя островными цепями между Тихим и Индийским океанами, они двинулись на восток, и лишь небольшая часть повернула к западу, унося с собой свой «фирменный» культурный знак — судно с балансиrom. В виде отдельных вкраплений такие каноэ оказались и за пределами тихоокеанского региона, вплоть до самой западной точки, достигнутой австронезийцами, — Мадагаскара¹.

¹ Необходимо отметить, что использование балансира не является безоговорочным know how тихоокеанских мореходов. И что самое удивительное, мы встречаем его значительно ближе, чем можно было предполагать, — среди разнообразных судостроительных традиций Русского Севера. В некоторых случаях конструктивной деталью, полностью аналогичной балансиру и носящей название «оплотина», оснащали онежские «кижанки» — дощатые лодки, использовавшиеся для перевозки грузов и даже скотины. Оригиналы таких лодок сохранились в Кижском музее-заповеднике. Конечно, существует огромная, историческая если угодно, разница между широчайшим распространением балансира (аутригера) в азиатско-тихоокеанском бассейне, его ролью в судостроительной культуре этого региона

Несмотря на общность конструктивных особенностей, каноэ внутри тихоокеанского региона отличаются значительным разнообразием. Их характеристики меняются не только в зависимости от местной традиции, но и от конкретного предназначения судна. Только на Самоа Питер Бак насчитал семь различных видов каноэ, от маленького долбленого гребного *paopao*, которое сами самоанцы не считают лодкой, до парусного *amatasi* — одного из самых больших каноэ Океании [Buck 1930: 371]. Охватить все это разнообразие едва ли возможно, кроме того, в этом нет необходимости. Практически такая задача уже осуществлена. В трехтомном труде Дж. Хорнелла и А. Хэддона собраны данные о каноэ множества регионов Океании, нередко «с точностью» до отдельных островов. Это издание, вышедшее в 1930-е годы, до сих пор остается самым полным и ценным источником по традиционным океанийским каноэ [Haddon, Hornell 1936–1938].

Нас будут интересовать не столько локальные или функциональные различия сами по себе, сколько основные тенденции распространения тех особенностей, которые отражают историю движения и взаимодействия культур в Океании. Это означает, что при анализе материала необходимо выбрать определенные критерии. Во-первых, мы исключим из рассмотрения каноэ аналогичные *paopao* — лодки, использовавшиеся внутри лагун или при плаваниях на незначительные расстояния. Наиболее показательны с точки зрения культурной специфики только те типы судов, на которых могли совершаться дальние океанские плавания, открытие и заселение островов, т.е. большие парусные каноэ. Во-вторых, при сравнении мы будем учитывать те признаки, которые являются конструктивно значимыми. К таковым относятся характеристики, формирующие мореходные качества судна: непотопляемость, остойчивость, управляемость, скорость и маневренность — и в конечном счете обеспечивающие безопасность плавания. Эта связь — конструкции каноэ с его мореходными качествами — и является важнейшим критерием, позволяющим проследить традицию в целом.

и теми локальными задачами, которые он выполнял на озерной акватории. Тем не менее его назначение было таким же: создание большей остойчивости. В любом случае конвергенция приобретает тем больший интерес, чем в более отдаленных регионах и отличных друг от друга условиях она возникает.

Прежде чем перейти к изложению и анализу материала, необходимо оговорить терминологический аппарат, которым мы будем пользоваться в дальнейшем и который включает в себя наименования основных частей каноэ. Краткая характеристика их особенностей и функций проиллюстрирует общий принцип устройства каноэ¹.

Основной несущей частью судна является **корпус**. В Океании можно наблюдать несколько его вариантов. Корпус с отличающимися по форме носом и кормой и симметричными обводами бортов, т.е. характерный для судов большинства регионов мира, мы будем именовать *обычным* (рис. 1a). В Океании чаще встречается *двунаправленный* корпус, у которого обе оконечности имеют одинаковую форму и являются взаимозаменяемыми, так что судно может двигаться любым концом вперед (рис. 1b). Такой корпус может иметь разные обводы бортов: один уплощенный, другой более выпуклый, и таким образом возникает *асимметричный* корпус (рис. 1c).



Рис. 1a



Рис. 1b



Рис. 1c

¹ Механическое калькирование европейской терминологии в отношении океанийских реалий не всегда возможно, поскольку ряд конструктивных деталей каноэ не имеет аналогов в европейском судостроении. Поэтому в ряде случаев придется прибегать к созданию собственных формулировок, но там, где это представляется оправданным и возможным, будут использованы уже существующие термины и типологии.

Катамаран — двухкорпусное судно с одинаковыми по форме и размерам корпусами (рис. 2а). Встречается также *асимметричный катамаран*, в этом случае один из корпусов имеет меньшие размеры (рис. 2б).

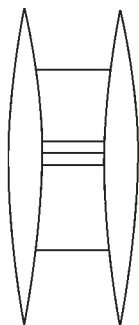


Рис. 2а

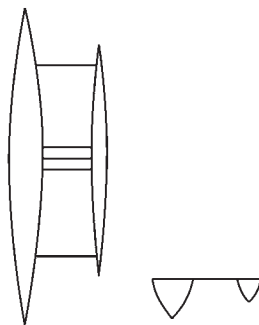


Рис. 2б

Для придания остойчивости однокорпусному каноэ используется *аутригер (балансир)* — конструкция, вынесенная с одного или с обоих бортов судна. Аутригер состоит из *поплавка* — параллельного корпусу бревна, которому иногда придают обтекаемую форму, так что он напоминает корпус невыдолбленной лодки, и *соединительных брусьев*, скрепляющих корпус и поплавок аутригера. Последний нередко находится ниже уровня борта, поэтому брусья могут располагаться как в горизонтальной, так и в вертикальной плоскости. Основную соединительную функцию несут *поперечные брусья*, которые расположены в горизонтальной плоскости между корпусом и поплавком, под прямым углом к ним. На поперечные брусья могут быть дополнительно уложены *продольные*, расположенные параллельно корпусу и поплавку, и / или *диагональные*. *Наклонные брусья* укрепляют конструкцию в вертикальной плоскости и идут от поплавок к месту крепления поперечного бруса и корпуса. В некоторых регионах используются брусья, *изогнутые* от корпуса к поплавку.

Крепление поплавок и соединительных брусьев может осуществляться непосредственно, но, как правило, представляет собой систему расположенных между ними стоек. Эта, на первый взгляд, второстепенная деталь отличается значительным разнообразием и,

таким образом, может выступать индикатором региональной и / или культурной принадлежности. Хэддон и Хорнелл [Haddon, Hornell 1938: 8–9] выделяют более десяти основных способов крепления. Эта классификация, не являясь исчерпывающей, охватывает основные способы. Мы будем пользоваться ею без каких-либо существенных изменений (см. Приложение 1).

Некоторые океанийские каноэ помимо аутригера оснащены также *противовесом* — конструкцией (шесты или площадка), вынесенной с борта судна, противоположного тому, на котором расположен аутригер.

К *парусному вооружению* относится форма и способ установки паруса, а также устройство рангоута¹. Парусное вооружение в океанийском мире чрезвычайно разнообразно, даже сходные по типу паруса имеют множество локальных вариантов. Тем не менее именно на основании конструктивного сходства названных признаков можно свести это разнообразие к трем основным вариантам. Поскольку их наименования встречаются в литературе, мы не считаем нужным изменять их и приводим в том виде, в котором они предложены в классификации Хэддона и Хорнелла [Haddon, Hornell 1938: 45–51]. Хотя термины соотнесены с названиями европейских типов парусов, авторы оговаривают существующие различия.

Океанийский латинский парус приближен по форме к равностороннему треугольнику. В отличие от классического латинского, снабжен рангоутом не только по верхней, но и по нижней шкаторине (стороне). Характерной особенностью этого типа вооружения является его установка таким образом, что галсовый² угол паруса всегда вынесен относительно мачты вперед. Мачта может быть прямой, наклонной или подвижной (меняющей угол и направление наклона при изменении курса (рис. 3).

Океанийский шпринтовый парус, как правило, имеет три угла, но не обязательно треугольную форму. Основной особенностью такого вооружения является то, что парус всегда закреплен на двух вертикально-наклонных брусках, один из которых — неподвижная мачта, а второй выполняет усредненную функцию между ги-

¹ Система брусков различного диаметра для установки и несения парусов (в европейском судостроении мачта, рей, гафель, гик и др.).

² Нижний передний.

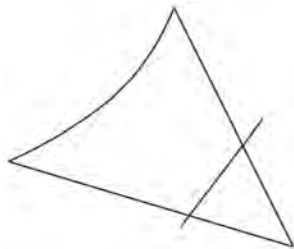


Рис. 3

ком¹ и шпринтом² (рис. 4а, b, с, d). Наличие двух последних, так же как и четырехугольная форма паруса, отличает европейское шпринтовое вооружения от океанийского.



Рис. 4а

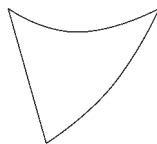


Рис. 4b



Рис. 4с



Рис. 4d

¹ Гик — в европейском парусном вооружении снасть, фиксирующая нижнюю шкаторину паруса и поворачивающаяся вокруг мачты, что позволяет парусу менять положение.

² Шпринт — снасть, так же как и гик, закрепленная одним концом у мачты, а вторым оттягивающая верхний угол паруса.

Прямое океанийское парусное вооружение включает всевозможные варианты прямоугольных и четырехугольных парусов, существующие в различных районах Океании. Прямой парус, как правило, устанавливается на мачте и дополнительно закреплен на двух горизонтальных или наклонных брусках (рис. 5а, б).

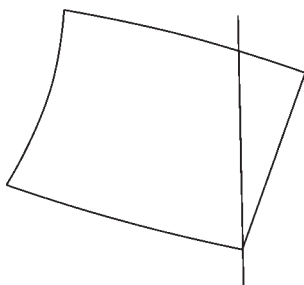


Рис. 5а

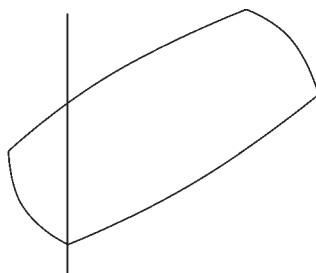


Рис. 5б

В то же время надо заметить, что строго классифицировать по трем рассмотренным типам все разнообразие конструктивных решений, встречающихся в парусном вооружении океанийских каноэ, практически невозможно. В некоторых случаях четырехугольный парус по способу установки и даже по форме (незначительное расстояние между верхним и нижним углами по передней шкаторине) приближается к океанийскому латинскому и, таким образом, может рассматриваться как промежуточный тип (рис. 5с).

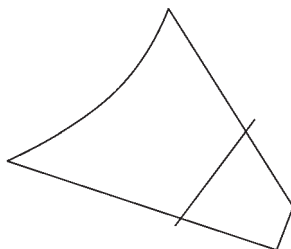


Рис. 5с

Паруса, устанавливаемые на новогвинейских *лакатоу* (юго-восточное побережье) и на каноэ островов Санта-Крус, выглядят

совершенно одинаковыми. И те и другие имеют так называемую клешневидную форму и устанавливаются на мачте. Различия между парусами этих регионов существуют в установке и способе управления. *Лакатои* несут парус на прямой неподвижной мачте, параллельной одной из сторон паруса: таким образом, он всегда расположен вертикально, а место крепления галсового угла приближено к месту установки мачты. На островах Санта-Крус, напротив, мачта подвижна, может изменять наклон, а галсовый угол паруса всегда вынесен вперед и установлен в специальном гнезде, что вместе с некоторыми другими нюансами более характерно для океанийского латинского вооружения.

Эти три основные составляющие: корпус, система аутригера и парусное вооружение — включают все конструктивные детали каноэ и могут отличаться значительной вариативностью. В сочетании они образуют все многообразие судостроительных форм южных морей.