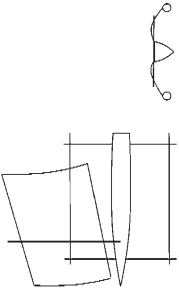



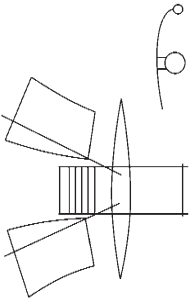
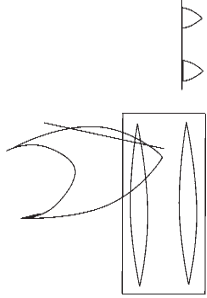
Глава II

КАРТОГРАФИЯ КАНОЭ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ И ОКЕАНИИ В СООТВЕТСТВИИ С ОСНОВНЫМИ КОНСТРУКТИВНЫМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ

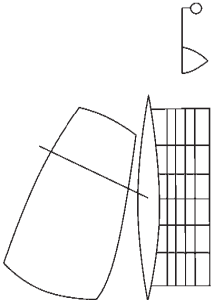
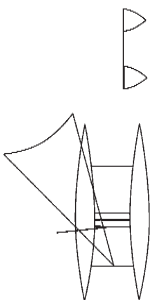
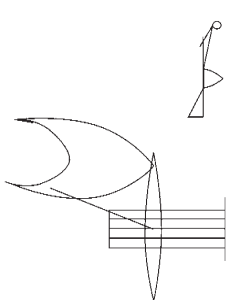
В приведенной ниже таблице представлены каноэ различных регионов островной Юго-Восточной Азии и Океании. В таблицу включены только основные, наиболее типичные для данных областей традиционные суда, обладающие автронезийскими культурными особенностями. Так, судостроительная культура Юго-Восточной Азии чрезвычайно разнообразна и представляет собой смешение многих стилей, но для нас представляют интерес только каноэ с аутригером.

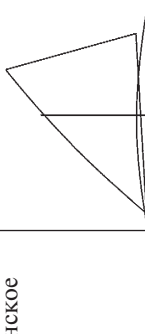
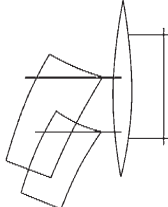
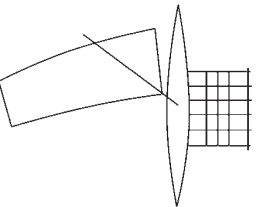
Конструкция каноэ описана в соответствии с введенной терминологией. Соединение нескольких признаков знаком «+» означает их сочетание в одном типе (например, при сложной системе крепления аутригера брусья могут быть нескольких типов); перечисление признаков через запятую — их вариативность в пределах региона. Там, где точно классифицировать ту или иную характеристику не представилось возможным, в соответствующей графе стоит знак «?». Графические схемы представляют собой сочетание плана корпуса каноэ и паруса с добавлением фронтального разреза корпуса.

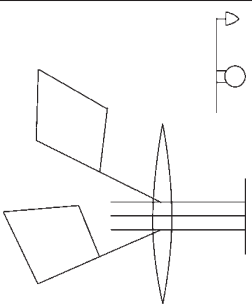
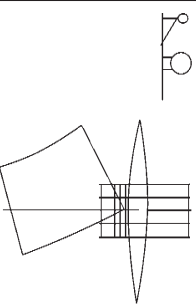
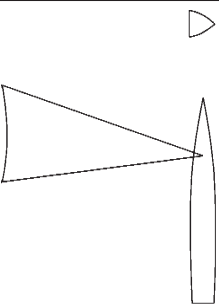
Регион	Корпус	Аутригер	Парусное вооружение	Схема
1	2	3	4	5
Островная Юго-Восточная Азия				
Филиппины	Обычный с двумя аутригерами	Брусья: поперечные, изогнутые; крепление: прямое, изогнутое	Прямое	
Индонезия (Бали, Мадуро)	Обычный с двумя аутригерами	Брусья: поперечные, изогнутые; крепление: прямое, прямое со вставкой + с наложением	Прямое, шпринтовое, латинское	

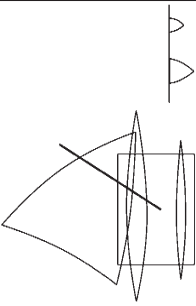
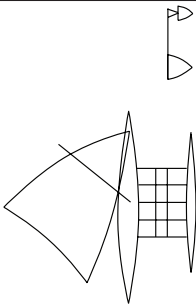
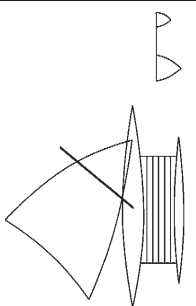
1	2	3	4	5
Новая Гвинея				
Залив Астролябии (северо-восточное побережье)	Двунаправленный с одним аутригером	Брусья: поперечные; крепление: перекрещенное снизу	Прямое	
Порт-Морсби (юго-восточное побережье)	Катамаран ¹		Шпринговое	

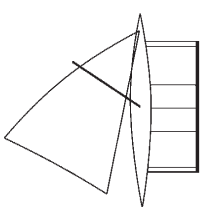
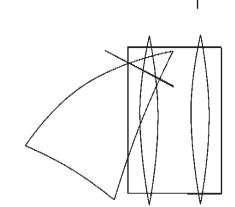
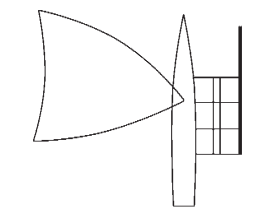
¹ По форме корпуса данный тип каноэ несколько выбивается из предложенной классификации австронезийской судостроительной традиции. Каноэ относится к так называемым многокорпусным судам, т.к. может иметь два и более корпусов, несущих широкую палубную платформу. Тем не менее, поскольку наличие нескольких корпусов фактически превращает его в плот, — форма судостроения, известная в Океании как наиболее архаичная и оправданная в данном случае тем, что каноэ используется для перевозки грузов, — эти новогвинейские лодки не являются чем-то инородным.


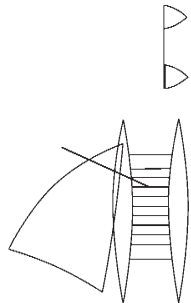
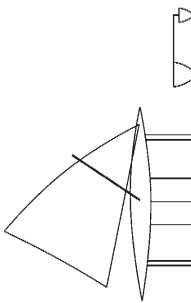
1	2	3	4	5
Тробриановы острова (арх. Луизиада)	Обычный с одним аутригером	Меланезия Брусья: поперечные + продольные; крепление: перекрещенное снизу	Прямое	
Новая Каледония	Катамаран		Латинское	
Острова Санта-Крус	Двунаправленный с одним аутригером	Брусья: поперечные + продольные + наклонные; крепление: перекрещенное сверху	Шпринтовое, способ установки: латинский	

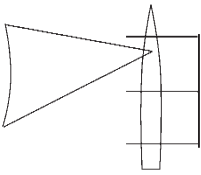
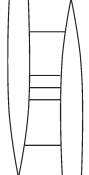
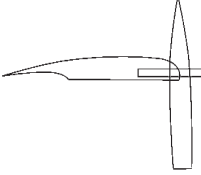
1	2	3	4	5
<p>Окраинная северо-восточная Меланезия (о. Таку)</p>	<p>Двунаправленный с одним аутригером</p>	<p>Брусья: поперечные + продольные; крепление: «вилка» V-shape</p>	<p>Латинское</p>	
<p>Острова Гермит (арх. Бисмарка)</p>	<p>Обычный (?) с одним аутригером</p>	<p>Брусья: поперечные; крепление: перекрещенное снизу</p>	<p>Прямое</p>	
<p>Острова Нинито (арх. Бисмарка)</p>	<p>двунаправленный (?) с одним аутригером</p>	<p>Брусья: Поперечные + продольные; крепление: перекрещенное снизу</p>	<p>Прямое</p>	

1 Сиасси (арх. Бисмарка)	2 Двунаправленный (?) с одним аутригером	3 Брусья: поперечные; крепление: перекрещенное снизу	4 Прямое	5 
Острова Адмиралтейства	2 Двунаправленный (?) с одним аутригером	3 Брусья: поперечные; крепление: перекрещенное снизу	4 Прямое	5 
П о л и н е з и я				
Новая Зеландия	Обычный		Шпринговое	

1	2	3	4	5
Фиджи (1)	Двунаправленный асимметричный катамаран		Латинское	
Фиджи (2)	Двунаправленный с одним ауригером	Брусья: поперечные + продольные + наклонные; крепление: перекрешенное сверху	Латинское	
Тонга (1)	Двунаправленный асимметричный катамаран		Латинское	

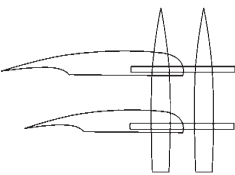
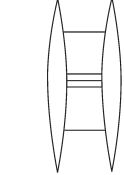
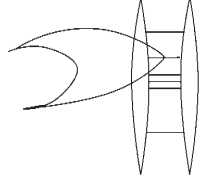
1	2	3	4	5
Тонга (2)	Двунаправленный с одним аутригером	Брусья: поперечные + продольные; крепление: перекрешенное сверху	Латинское	
Тонга (3)	Катамаран		Латинское	
Самоа (1)	Обычный с одним аутригером	Брусья: поперечные + продольные; крепление: «вилка» V-shape	Шпринговое	

1	2	3	4	5
Самоа (2)	Двунаправленный асимметричный катамаран		Латинское	
Самоа (3)	Катамаран		Латинское	
Тувалу	Двунаправленный с одним аутригером	Брусья: ? Крепление: ?	Латинское	

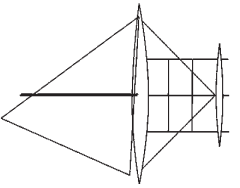
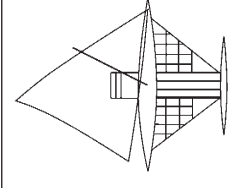
1	2	3	4	5
Маркизские острова	Обычный с одним аутригером	Брусья: поперечные; крепление: вертикальное парное?	Шпринтовое	
Острова Кука (Манихики)	Катамаран ¹		Шпринтовое?	
Острова Общества (1)	Обычный с одним аутригером	Брусья: поперечные; крепление: ?	Шпринтовое	

¹ Этот катамаран не имеет аналогов даже в Океании. Каное является асимметричным и в продольном и в поперечном разрезе, поскольку равноценные по размеру корпуса с различными по форме оконечностями развернуты друг относительно друга.

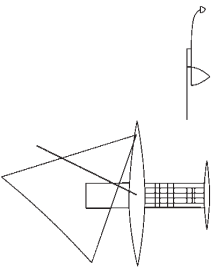
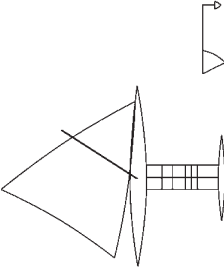
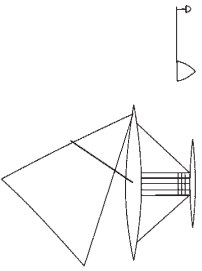
² Тип парусного вооружения в точности не сохранился, предполагается, что парусные каное острова Манихики были оснащены двумя шпринтовыми парусами на двух мачтах.

1	2	3	4	5
Острова Общества (2)	Катамаран		Шпринговое	
Туамогу	Катамаран (двунаправленный?)		Шпринг-вос? ¹	
Гавайские острова	Катамаран		Шпринговое	

¹ Парусное вооружение этого типа каноз не дошло до наших дней, возможно, эти каноз, как и каноз с Манихики, несли два паруса на двух мачтах.

1	2	3	4	5
Микронезия				
Марианские острова	Двунаправленный асимметричный с одним аутригером	Брусья: поперечные + продольные + диагональные; крепление: «вилка» V-shape	Латинское	
Каролинские острова ¹	Двунаправленный асимметричный с одним аутригером	Брусья: поперечные + продольные + диагональные, поперечные + продольные; крепление: «вилка» Y-shape, «вилка» V-shape	Латинское	

¹ «Обычно считается, что двухкорпусные каноэ отсутствуют в Микронезии и что нет ни записей, ни подтверждений того, что население этих островных групп когда-либо использовало данную форму водного транспорта» [Haddon, Nottel 1936: 408]. Тем не менее эти авторы приводят сделанное в 1832 г. описание катамарана с островами Трук (Каролинские о-ва), принадлежавшее некоему Морелло, а также говорят о наличии трех моделей такого каноэ, две из которых хранятся в Гамбургском музее народоведения, а третья — в Берлинском музее народоведения. Учитывая минимальные различия между каноэ всех архипелагов Микронезии и еще меньшие различия между типами в пределах одной островной группы, сами эти авторы говорят о том, что подобные лодки не использовались в качестве транспорта, а служили для ритуальных целей.

1 Маршалловы острова	2 Двунаправленный асимметричный с одним аутригером	3 Брусья: продольные + изогнутые; крепление: прямое со вставкой	4 Латинское	5 
Острова Гилберта	2 Двунаправленный асимметричный с одним аутригером	3 Брусья: поперечные + продольные; крепление: «вилка» Y-shape, «вилка» V-shape	4 Латинское	5 
Палау	2 Двунаправленный с одним аутригером	3 Брусья: поперечные + диагональные; крепление: ?	4 Латинское	5 

Предлагаемый способ систематизации данных помогает выявить некоторые тенденции в кажущейся мозаичности распределения форм каноэ. А это, в свою очередь, позволяет более точно картографировать традиционное океанийское судостроение (см. Приложение 2).

Разумеется, рассмотренные конструкции корпуса, паруса и аутригера далеко не всегда образуют устойчивые и неизменные сочетания и могут быть скомбинированы различно в тех или иных типах каноэ. Тем не менее, проследив даже общие закономерности морфологии каноэ в контексте их регионального распространения, мы получим отправную точку для дальнейших исследований.

В ограниченном числе регионов Океании используются одно-корпусные каноэ без аутригера. Каноэ такого типа бытуют в Меланезии (Соломоновы острова), а также в Полинезии — на Новой Зеландии и на острове Пасхи¹.

Парусные каноэ с двумя аутригерами встречаются только за пределами Океании, в Юго-Восточной Азии² — в Индонезии и на Филиппинах. Для Океании этот тип нехарактерен, его можно найти только на юге Меланезии, в Торресовом проливе, а также в Юго-Западной (Голландской) Новой Гвинее, но в этих районах каноэ с двумя аутригерами не оснащены парусом. Картография этого каноэ довольно любопытна. Территория его распространения образует глубокий клин с углом на юге Меланезии и сторонами, расходящимися к югу (Тимор, Бали, Ява, южное побережье Суматры) и северу (Молукки, Филиппины) островной Юго-Восточной Азии. Что касается типов парусного вооружения, то в целом в этом регионе оно чрезвычайно разнообразно, здесь можно встретить и океанийские, и азиатские, и приближенные к европейским формы. Тем не менее в отношении каноэ с аутригерами можно заметить определенную закономерность. На Филиппинах преобладает прямое вооружение; в Индонезии такое каноэ зачастую оснащено латинским океанийским парусом или близким к нему по способу управления.

¹ Каноэ рапануйцев не рассматривались в таблице, поскольку не являлись парусными и использовались только для передвижения в непосредственной близости от берега.

² Суда и лодки Юго-Восточной Азии чрезвычайно разнообразны, но нас в данном случае интересует каноэ, обладающее австронезийской спецификой — аутригером.

Крепления аутригеров просты: прямое и прямое со вставкой, также встречаются с наложением и изогнутое.

Собственно в Океании мы встречаем только каноэ с одним аутригером и катамаран. Катамараны встречаются и в некоторых районах Меланезии, а для Полинезии это наиболее характерный тип каноэ, поскольку именно парусные катамараны были теми судами, на которых осуществлялись дальние океанские плавания. При этом они могли быть оснащены как шпринтовыми, так и латинскими парусами. Последние характерны для Западной Полинезии; о возможных причинах этого будет сказано ниже.

Наиболее широко распространено каноэ с одним аутригером — оно встречается практически во всех уголках австронезийского мира, даже в его западных регионах. Значительная вариативность в сочетании конструктивных частей это типа каноэ характерна для Меланезии. Здесь распространены разнообразные формы шпринтовых и прямых парусов, а в пограничных частях региона (север, восток) используют и латинский парус. Для выноса аутригера в Меланезии часто применяют значительное количество поперечных шестов (более пяти); широк диапазон способов их крепления (вертикальное, наклонное параллельное, варианты перекрещенного и «вилки»).

В Полинезии каноэ с аутригером может сосуществовать с катамараном. Функциональная разница заключается в том, что для дальних плаваний используются только двухкорпусники, в то время как рыболовные и каботажные каноэ могут быть обоих типов. Парусное вооружение на каноэ с аутригером подчиняется той же закономерности, что и на катамаранах. Крепление аутригера, как правило, непосредственное — прямое и прямое со вставкой, иногда вертикальное парное.

Единственный регион, где встречается исключительно каноэ с одним аутригером, — это Микронезия. Более того, микронезийское каноэ, как по форме своих конструктивных частей, так и по их сочетанию, являет наибольшую однородность судостроительной традиции, формируя наиболее «чистый» тип, в котором объединены определенные конструктивные черты. Повсеместно в Микронезии каноэ имеет двунаправленный корпус и оснащено латинским парусом¹. Устройство аутригера на разных микронезийских архипе-

¹ Существует предположение: на островах Гилберта для океанских плаваний использовались каноэ, оснащенные двумя парусами. Попытка

лагах имеет свой «рисунок», но всегда он представляет собой достаточно сложную конструкцию из продольных, поперечных, диагональных и вертикальных шестов, а для крепления чаще всего используются различные варианты «вилки».

Вообще конструкция аутригера (поплавок, количество и расположение шестов, способ их крепления и пр.) обладает такой дробностью характеристик, что едва ли поддается какой-нибудь законченной типологии и картографированию. Тем не менее, если рассматривать конструкцию аутригера как «функцию» от ее назначения и назначения каноэ, можно проследить следующую зависимость. Там, где балансир используется на небольших лодках, играющих второстепенную роль по отношению к какому-либо другому типу (такому, как катамараны в Полинезии), или на каноэ с двумя балансирами, которое в целом представляет менее мореходный по своим качествам тип, система крепления балансира достаточно проста. Там же, где каноэ с одним балансиром приспособлены для дальних океанских плаваний и конструкции балансира придается большое значение (Микронезия и частично Меланезия), он имеет множество соединительных брусев и сложную систему крепления. Это позволяет приподнять горизонтальные связи до уровня борта каноэ, что необходимо для каноэ значительных размеров.

Как видим, наибольшей пестротой судостроительных форм отличаются Юго-Восточная Азия и Меланезия. Это многообразие в общих чертах можно объяснить двумя факторами. Во-первых, географические условия этих регионов достаточно разнообразны: это большие и малые острова, более или менее протяженные водные пространства. Во-вторых, через этот регион прокатилось множество волн миграций различных этнических групп, каждая из которых несла свои особенности материальной культуры. Отсюда множество локальных специализированных форм.

реконструировать данный тип каноэ в последней трети XX в. потерпела неудачу, поскольку никто из островитян уже не мог правильно рассчитать его пропорции так, чтобы конструктивные характеристики оставались оптимальны [Waka Moana 2007: 140]. Скудность ранних источников по этому региону не позволяет сказать ничего определенного; если такие каноэ действительно существовали, то наличие двух парусов могло быть следствием полинезийского влияния (подробнее см. ниже). Во всем остальном (двухнаправленный корпус, конструкция паруса и аутригера, а следовательно, и способ управления) они не отличались от одномачтовых.

Что же касается каноэ регионов, расположенных в открытом океане, Полинезии и Микронезии, то несомненно, что более явно выраженная целостность судостроительной традиции (особенно в Микронезии) указывает на бóльшую специализацию. Именно в этом пункте перед нами встает множество вопросов. В чем заключается эта специализация, как она складывалась и как развивалась в плане взаимодействия географических и этнических факторов? Решение всех этих вопросов может пролить свет на проблему развития океанийского судостроения, а возможность проследить генезис таких значимых объектов материальной культуры, как суда для культуры мореходной, в свою очередь поможет найти ключ к пониманию миграционных процессов в Океании.