

## Глава V

# ВОЗМОЖНОСТИ ДРЕВНИХ МОРЕХОДОВ И ПРОБЛЕМА ТИХООКЕАНСКИХ МИГРАЦИЙ

Проблема расселения предков океанийских народов по островам Тихого океана до сих пор привлекает внимание широкого круга специалистов. В то же время дискуссия, как ни странно, далеко не всегда разворачивается в контексте мореплавания, и, таким образом, за рамками остается один из ключевых аспектов проблемы. Так, исследователи, изучая процесс заселения Океании, зачастую ставят вопросы, *куда и почему* могли устремляться потоки переселенцев, и обращают мало внимания на то, *как именно* это могло происходить. Другими словами, учитывая археологические, антропологические, лингвистические, этноботанические и многие другие данные, они сбрасывают со счетов такой важный фактор, как сама возможность и специфика морских миграций. В то же время те немногие авторы, которые рассматривают именно культуру мореплавания народов Океании или отдельные ее аспекты, в недостаточной степени касаются вопросов самой стратегии движения народов в контексте тех чисто технических возможностей, которыми они обладали; в отдельных случаях эти авторы оперируют неточными данными или вырванными из контекста сюжетами.

Мы будем исходить из положения, что традиционное океанийское (в частности, микронезийское) мореплавание и заселение Океании представляют две стороны одной проблемы. Это означает, что, утверждая значимость изучения первого для решения второго, мы имеем в виду справедливость и обратного утверждения. Можно сказать, что мы моделируем одно с помощью другого и наоборот. Избежать замкнутого круга взаимных отсылок и доказательств, как будто бы намечающегося при таком подходе, позволит независимый анализ фактов, относящихся к каждой из двух сфер.

При обсуждении проблемы заселения Океании необходимо разграничить два круга вопросов, конечно, не теряя из виду их взаимосвязи. Первый включает в себя принципиальную оценку возможности и характера продвижения в открытый океан. Чем выше мы оцениваем уровень мореходных качеств океанийских судов, тем

охотнее допускаем целенаправленное, осознанное и подконтрольное человеку продвижение даже в самые сложные в навигационном отношении районы Тихого океана. Но в этом случае на формирование конкретных маршрутов тех или иных групп мигрантов будут влиять самые различные факторы, от экологических до собственно культурных. Определить степень воздействия этих факторов — второй круг вопросов, стоящих перед исследователем.

Со времени знакомства европейцев с Океанией мнения путешественников и ученых по поводу путей и способов ее заселения колебались в довольно широких пределах. Скептическая оценка возможностей и умений океанийских мореходов восходит еще к Дж. Куку. Именно его высказывания Эндрю Шарп использует в качестве отправной точки, развивая в 1960-е годы свою идею «случайного заселения». Чрезвычайно низко оценивая мореходные качества полинезийских каноэ, Шарп ссылается на мнения других исследователей, основанные в том числе на личном опыте. Например, Уильям Эллис, участвовавший в нескольких плаваниях на таитянском катамаране, отмечал, что в хорошую погоду и при попутном ветре пребывание на борту было относительно спокойным и комфортабельным, но при свежем встречном ветре каноэ «почти полностью было отдано на его милость» [Sharp 1964: 56]. Это замечание, однако, можно отнести к любому парусному судну. Безусловно, лавировка<sup>1</sup> против сильного ветра и встречной волны не только очень снижает комфортабельность пребывания на борту, но затрудняет само управление судном и его продвижение вперед.

Другой автор, мнение которого приводит Шарп, — французский путешественник Эрик де Бишоп. Этот исследователь также изучал возможности древних тихоокеанских мореплавателей. В 1930—1950-е годы он совершил несколько плаваний по Тихому океану на специально построенных для этого судах — катамаране и плотах — и погиб при кораблекрушении во время такого эксперимента. Шарп же ссылается на оценку Бишопом каноэ с аутригером, согласно которой такое каноэ ненадежно в условиях океанского плавания, поскольку «может быть опрокинуто, если ветер неожиданно изме-

---

<sup>1</sup> Лавировка — движение парусного судна против ветра, когда оно, держась под острым углом к ветру, попеременно поворачивается то одним, то другим бортом и суммарно движется против ветра, но не по прямой, а зигзагообразно.

нится и зайдет со стороны, противоположной аутригеру» [Там же: 59]. Такие заходы ветра (на 180 градусов!) маловероятны даже в локальных акваториях, где можно столкнуться с резкими переменами погоды. В открытом же океане, где устойчивые сезонные ветры дуют месяцами, подобные метеорологические сюрпризы просто невозможны. Более того, смена ветра, даже очень быстрая, все равно происходит не в считанные секунды. Существует масса признаков, по которым опытный мореход без труда может определить изменение направления ветра и подготовиться к нему. Кроме того, как мы уже говорили, каноэ с одним балансиром способно сохранять остойчивость при любом положении балансира, как наветренном, так и подветренном.

Создается впечатление, что книга Шарпа «Ancient Voyagers in Polynesia» в значительной мере составлена из цитат и свидетельств, в большей или меньшей степени соответствующих его собственной теории. Он принимает их без всякой критики и на этом основании делает выводы, аргументируя свою теорию множеством печальных историй о потерявшихся каноэ, собранных уже во время европейской экспансии. Хочется заметить, что, если собирать все случаи о потерявшихся, сбившихся с курса и затонувших европейских судах (даже на более ограниченной акватории, чем Тихий океан), у стороннего наблюдателя, не знакомого с другими фактами, создается гораздо более невыгодное впечатление именно о европейском кораблестроении и мореплавании.

Иногда даже те авторы, которые отмечают несостоятельность безапелляционных заявлений о беспомощности предков островитян перед стихией, в конечном счете делают выводы далеко не в их пользу. К.В. Малаховский, подвергнув суровой критике Э. Шарпа за предвзятость и противоречивость, приходит к выводу, что последний, в сущности, зря потратил время, показав «всю сложность и опасность плавания в величайшем из океанов *на утлых посудидах, что, собственно, не нуждается в доказательствах*» (!) [Малаховский 1975: 26; курсив наш. — А. Л.].

Следование по пути подобных умозаключений, представленных аксиомами, лишает всякого смысла разговор о способах, направлениях и самом факте миграций. Очевидно также, что все доказательства и оценки мореходных качеств плавательного средства должны строиться не на умозрительных схемах, а на результатах анализа экспериментальных данных.

Задачу реконструкции традиционных каноэ, предназначенных для дальних океанских переходов, и испытаний таких каноэ на предполагаемых маршрутах расселения предков полинезийцев ставили организаторы Polynesian Voyaging Society: Бен Финни, Дэвид Льюис, Герберт Кане и др. Первое экспериментальное плавание состоялось в 1976 г. по маршруту Таити—Гавайи на каноэ «Hokulea» (гавайское название звезды Арктур), воссоздающем традиционный тип гавайского парусного катамарана. Впоследствии были проведены и другие плавания на «Hokulea», а также построены новые каноэ традиционных типов. В результате были получены важнейшие данные по мореходным качествам каноэ, проверена работоспособность астрономических и других методов традиционной навигации.

В то же время чистота таких экспериментов — вопрос спорный, особенно для скептиков. Во-первых, достижение полного соответствия реконструируемых судов тем каноэ, 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, и даже само их изготовление по традиционным же технологиям. Однако это грозило занять столько времени, что от идеи отказались, решив использовать современные инструменты и синтетическое волокно. Да и сама древесина для постройки каноэ не всегда является аутентичной, поскольку некоторые породы деревьев, из которых, вероятно, и строили каноэ в древности, исчезли на островах Океании.

Во-вторых, возможная неудача плавания может рассматриваться и как неудача конкретного эксперимента, и как отрицательный ответ на поставленный вопрос в целом. Так, обратный переход «Hokulea» на Гавайи состоялся в 1978 г. На борту отсутствовали Мау Пиалунг и некоторые другие опытные мореходы. Штормовой ночью подветренный корпус захлестнула волна и катамаран перевернулся. На рассвете пилот пролетающего мимо самолета заметил судно и вызвал помощь. Этот случай показывает, что не все суда первопроходцев благополучно достигали берегов. Но этот промежуточный вывод не может служить основанием для заключения о тотальной неспособности древних океанийских мореплавателей целенаправленно искать и находить новые острова.

Необходимо также учитывать, что данные реконструкции в связи с понятной ограниченностью количества экспериментов

не выявляют процентную вероятность успешности океанских переходов. Не будем забывать и об исключениях: история мореплавания знает случаи, когда океан пересекали и на обычной шлюпке, и на спасательном плоту, но это еще не делает их океанским транспортом; в свою очередь, последний, напротив, не всегда достигает пункта назначения. Так или иначе, результаты деятельности Polynesian Voyaging Society внесли значительный вклад в развитие знаний об истории освоения Океании; по меньшей мере они не опровергают возможности совершения длительных и организованных плаваний на каноэ традиционного типа.

Приведенный выше анализ конструкции каноэ и данные экспериментальных плаваний дают нам право достаточно высоко оценить мореходный потенциал океанийских судов. Их конструктивные особенности позволяют — пусть специфическими («неевропейскими») способами — достичь необходимого запаса прочности. Не будет преувеличением сказать, что все основные задачи судостроения решались в австронезийской традиции успешно. Парусные суда «мореплавателей солнечного восхода» ни в чем не уступали, а возможно, и превосходили по некоторым параметрам парусники обитателей западного полушария. Возвращаясь к ранним свидетельствам, можно заметить, что их «конкурентоспособность» не вызвала сомнений у профессиональных моряков XVIII–XIX веков, в частности российских мореплавателей О.Е. Коцебу и Ф.П. Литке, отмечавших высокие мореходные качества, скорость и маневренность каноэ жителей островов Тихого океана.