

## Глава VIII

# ПРИОРИТЕТЫ МОРЕХОДНОЙ СТРАТЕГИИ

Результаты картографирования принципов судостроения в общих чертах согласуются с существующей схемой заселения Океании за исключением мнения, что меланезийской прародиной восточных микронезийцев мог быть достаточно компактный район. По-видимому, процесс носил более «хаотичный» характер и не может быть объяснен разовым перемещением восточной ветви протомикронезийской культуры. Разумеется, сам по себе подобный подход еще не решает всех вопросов относительно более подробных маршрутов и датировок. Но в то же время он открывает и новые возможности. Немаловажным фактором для понимания выбора направления движения групп мигрантов — тех или иных мореходных культур — может стать анализ навигационных условий.

В истории исследований заселения Океании уже предпринимались попытки реконструировать маршруты путешествий на основании комплексного подхода, когда мореходные возможности судна рассматривались не сами по себе, а с учетом региональной метеорологии. Так, одним из аргументов Тура Хейердала в пользу возможных миграций с востока было то, что мореплавателям легче было двигаться по ветру, а преобладающие ветра в Тихом океане имеют восточное направление. Эндрю Шарп, основываясь на плохих лавировочных качествах полинезийских катамаранов, также считал, что мореплаватели могли продвигаться только по ветру. Он не ставил под сомнение азиатское происхождение культур Океании, поэтому возможность их проникновения на восток связывал с короткими сезонами западных ветров, в целом рассматривая заселение Океании как следствие случайных путешествий каноэ, сбившихся с пути и отнесенных на еще не освоенные острова.

Краеугольным камнем теории Шарпа является тот факт, что первопроходцы Тихого океана не могли совершать целенаправленные путешествия в обе стороны (*two-way voyages*). По его мнению, их судостроительные и навигационные возможности не позволяли отправляться в разведывательную экспедицию, возвращаться обратно и, в случае успеха, организовывать путешествие колонистов

к вновь открытым островам. На этом тезисе и основана гипотеза «случайного заселения» как единственно возможного способа освоения человеком этих областей.

Можно согласиться с Шарпом в том, что подобные «возвратные» путешествия, увеличивая риск втрое, действительно едва ли могли стать основной стратегией при расселении по Тихому океану. Однако Эндрю Шарп не объясняет, почему только такие экспедиции можно считать его целенаправленным освоением. Отрицая одну крайность, он впадает в другую. Между возможностью совершать двухсторонние путешествия и полной беспомощностью перед стихией существует множество промежуточных вариантов. Во-первых, упоминания об организации разведывательных экспедиций и их успешности все-таки существуют, хотя они относятся скорее к фольклору, чем к историческим фактам [Бутинов 1982: 76; Федорова 1988: 10]. Даже с точки зрения теории «случайного заселения» не исключено, что в каких-то отдельных случаях разведывательные рейсы могли предприниматься. Во-вторых, односторонние путешествия могли подчиняться определенной, по всей вероятности достаточно успешной, стратегии поиска новых земель.

С точки зрения влияния метеорологических факторов на способности и возможности расселения более правдоподобным (и рациональным) кажется вариант прямо противоположный положениям Хейердала и Шарпа. Движение против ветра, особенно когда речь идет об освоении новой акватории, дает важные преимущества. Во-первых, судно, вынужденное идти в лавировку, при продвижении вперед будет охватывать значительно большую площадь, чем если бы оно двигалось по прямой, и, таким образом, шанс обнаружить землю растет [Grimble 1972: 221]. Во-вторых, в случае неудачи, истощения запасов и сил мореплаватели имеют некоторую гарантию на возвращение, поскольку обратная дорога по ветру займет в несколько раз меньше времени [Бэллвуд 1986: 332].

Поскольку постоянные пассаты дуют с востока и северо-востока, то данная версия кажется не просто вероятной, а единственно возможной. Сезонные изменения, на которые делал ставку Шарп, объясняя продвижение на восток, действительно имеют место. Но они затрагивают в большей степени прибрежные районы. На открытых пространствах ветер слишком незначительно отклоняется от основного восточного направления. Поэтому мореплавателям

так или иначе приходилось пробиваться против встречного ветра, если иметь в виду общий вектор миграций в океан.

В этой связи особый интерес приобретает рассказ О.Е. Коцебу о микронезийце по имени Каду, встреченном русским мореплавателем на Маршалловых островах. Каду был родом с Каролинского острова Улеи<sup>1</sup>. Во время рыбной ловли на парусном каноэ он и несколько его товарищей попали в жестокий шторм и потеряли землю. Проведя в океане восемь месяцев, они, наконец, вышли к одному из островов группы Радак. Расстояние, которое они преодолели по прямой, составило по расчетам Коцебу не менее 1500 английских миль<sup>2</sup> к западу. При этом Коцебу отмечал: «Самое замечательное в этом путешествии то, что оно совершено против NO пассата и поэтому должно обратить на себя особое внимание тех, которые полагают, что заселение островов Южного моря шло от W к O. Каду рассказывал, что они все время шли под парусами, как только позволял ветер, и лавировали против NO пассата» [Коцебу 1948: 189]. Впечатляющим является не только расстояние, пройденное островитянами против ветра, но и время, которое они пробыли в океане. Несмотря на крайнее истощение, они все же оказались в состоянии поддерживать себя в течение этого периода.

Надо полагать, что региональные и сезонные ветры вместе с мореходными качествами судов оказывали определенное воздействие на формирование маршрутов. В навигационном отношении наиболее удачными являются зимние месяцы, поскольку это время (примерно с ноября по апрель) характеризуется более ровными и устойчивыми ветрами. Трудно, конечно, утверждать, что миграции, в особенности если они были вынужденными, происходили строго в этот период, но связь, несомненно, существовала. Во внутренних водах Индонезии, между побережьями Австралии и Новой Гвинеи и в Торресовом проливе, ветры в этот период имеют северо-западное направление, т.е. являются попутными для судов, движущихся в сторону Тихого океана. Как упоминалось, полинезийские катамараны хотя и имели плохие лавировочные качества (в силу особенностей паруса и корпуса), но вполне уверенно чувствовали себя при попутном ветре. К тому же поскольку в этом районе еще практически постоянно можно двигаться в зоне видимости побере-

<sup>1</sup> Вероятно, Волеаи.

<sup>2</sup> Около 2500 км.

жий, описанная тактика «поиска и возврата» не была актуальна, и попутные ветра благоприятствовали продвижению.

Но уже у юго-восточной оконечности Новой Гвинеи навигационные условия менялись. Во-первых, суда,двигающиеся все дальше на восток, попадали в зону встречных пассатов, а во-вторых, островов вокруг становилось все меньше. В этой ситуации не оставалось ничего, как «прочесывать» океан затяжными галсами против восточного ветра. Поскольку лавировочный угол катамарана достаточно велик, то и сектор охвата получался широким. Продвигаясь таким образом, полинезийцы вполне могли обнаружить все земли Западной и Центральной Полинезии, лежащие в достаточно широком коридоре: примерно от 5 градусов северной широты до 23 южной.

Иная ситуация складывается к северу от этой зоны. Поскольку пассаты отклоняются в южном полушарии к югу, в северном — к северу, то над всей Микронезией и у северного побережья Юго-Восточной Азии дуют очень устойчивые по силе и направлению северо-восточные ветры. У побережья Меланезии они еще более заходят к северу и даже к северо-северо-западу, следовательно, область к северу от Новой Гвинеи также подходила для продвижения на восток судов, использующих попутные ветры. Далее на север ветер, напротив, перемещается в восточную четверть. Микронезийские каноэ по сравнению с катамаранами не только обладали лучшими лавировочными качествами, но даже были более приспособлены к острым курсам, чем к полным. Как заметил еще Ф. Литке, «полных ветров каролинцы не любят и предпочитают сделать несколько сложных курсов, лишь бы иметь всегда ветер сбоку» [Литке 1834, I: 56]. Действительно, парусное судно развивает наибольшую скорость на курсах галфвинд и полный бейдевинд<sup>1</sup>, а судно наподобие микронезийского каноэ будет на таких курсах лучше управляться, поскольку при ветре в корму подобное легкое судно со значительной парусностью будет сильно раскачиваться, зарываться в волны, и управление им будет затруднено.

Можно предположить, что сама необходимость выбора оптимального ветрового курса как бы направляла микронезийские каноэ на север. При движении по меридиану в зависимости от времени года и района плавания они могли или двигаться против ветра,

---

<sup>1</sup> Когда угол между направлением ветра и направлением движения судна несколько острее 90°.

или идти одним галсом с боковым ветром, в галфвинд. Последнее было максимально благоприятно в случае, если возникала необходимость вернуться. Следуя на обратном пути таким же курсом относительно ветра (при условии постоянного направления последнего), можно было с большей степенью вероятности вернуться в исходную точку.

Продвигаясь таким образом из любой точки дуги, образованной северными побережьями Филиппин, Индонезии и Меланезии, эти суда неизбежно должны были достичь микронезийских архипелагов, хотя конкретный маршрут зависит от раскладки галсов, от стартовой точки и от элемента случайности, неизбежного в таком плавании. Интересно, что западные районы этой дуги, по отношению к которым острова Микронезии расположены на востоке, обдуваются ветрами, более смещенными к востоку; напротив, там, где Микронезия лежит к северу, господствуют северные ветра. Следовательно, увеличивается вероятность того, что чем восточнее был пункт отправления, тем восточнее оказывался и конечный пункт. Это согласуется с антропологическими данными, в соответствии с которыми население западной Микронезии имеет больше монголоидных примесей, в то время как народы восточной Микронезии обладают более выраженными австралоидными чертами.

Итак, поскольку конструктивные характеристики судна в существенной мере формируют его поведение и способ управления, то кажется весьма вероятным, что в сочетании с метеорологическими условиями региона они могли в значительной мере влиять и на направление движения, т.е. на выбор маршрута океанских миграций. С другой стороны, среди причин, повлиявших на распространение двух основных мореходных традиций, освоивших Тихий океан, едва ли можно с уверенностью назвать приоритетную. Мы можем предполагать, что судостроительные особенности, сформировавшиеся в той или иной культуре, в конечном счете связаны с окончательным распределением населения по экологическим нишам, но мы не можем сказать наверняка, двигались ли предки микронезийцев за ветром, уже имея океанские каноэ, или им пришлось создать такие каноэ, выходя в океан вследствие демографических или каких-либо других причин.

В дальнейшем к первоначальному комплексу причинно-следственных связей могли добавляться другие. Конкретные природные условия (на уровне островных групп), в которые попадали поселен-

цы, сыграли, в свою очередь, важную роль в формировании и / или закреплении определенных судостроительных черт и особенностей. Образуется некий триумвират условий: мореходная традиция — природное окружение — миграционная стратегия. Звенья его находятся в теснейшей взаимосвязи, так что определить первичность или вторичность одних по отношению к другим достаточно проблематично и, может быть, в целом бессмысленно. Очевидно, что подобные процессы взаимоопределяют друг друга.

Относительно обширные и плодородные острова Полинезии могли обеспечить довольно большие группы людей, поэтому здесь отсутствовала жесткая регламентация численности населения. Это значит, что демографический порог, с которого существенно ужесточались условия выживания, обладал определенной эластичностью. Миграции могли происходить не часто, но носили более масштабный характер, что выражалось в многочисленности колонистов и обеспечении их всем необходимым для жизни. Все это вместе требовало таких судов, грузоподъемность и вместительность которых действительно становилась их важной технической характеристикой наряду с мореходными качествами. Катамаран, удваивающий полезное пространство, в этом случае оказался, по всей видимости, оптимальной формой, а сами путешествия, характеризующиеся дальностью и длительностью, вероятно, оставались в памяти поколений, в том числе в виде фольклора.

При колонизации Микронезии маленькие и бедные в природном отношении атоллы резко ограничивали численность населения. Это означало, что, даже в случае необходимости, миграций из-за перенаселенности переселенцев не могло и не должно было быть слишком много: новые земли не обещали быть более обширными или плодородными. От судов, следовательно, не требовалось особой вместительности, напротив, они должны были быть такого размера и конструкции, чтобы легко управляться силами небольшого экипажа. Действительно, как писал Глэдвин, «в Микронезии 4–5 человек легко могли снарядить парусное каноэ и отправиться, куда они хотят» [Gladwin 1958: 893]. Сравнительно небольшие размеры судов и небольшие расстояния между атоллами Микронезии, сложности навигации среди коралловых рифов<sup>1</sup> могли также способствовать

---

<sup>1</sup> У О.Е. Коцебу подробно описан драматический эпизод ночного плаванья среди множества «рассыпанных» вокруг крошечных атоллов и корал-

тому, что приоритетным оказалось повышение скорости и маневренности, а не увеличение вместимости каноэ. Это были не исторические «исходы», а бытовые переселения одной небольшой родственной группы. Недаром ни мифология, ни фольклор микронезийцев не отразили этих событий.

Особенности экономики и хозяйства, иерархия ценностей и система их распределения, социальная стратификация и гендерные отношения, знания и представления об окружающем мире — все эти элементы культуры демонстрирует теснейшую взаимосвязь как друг с другом, так и с тем экологическим окружением, в котором развивалась микронезийская культура. Конечно, можно говорить о том, что любая культура является заложницей внешних условий и обстоятельств. Тем не менее, в Микронезии это проявляется необычайно рельефно и ярко в силу специфики и экстремальности самих этих условий. В более стабильной материковой культуре то или иное событие имеет определенный коридор последствий, а последствия, даже самые неприятные, — определенный сектор возможностей борьбы с ними. На маленьких атоллах в океане практически не существует «резервного» пространства, ни в физическом, ни в культурном смысле. Последствия тайфуна всегда губительны, каноэ могут не вернуться из плавания, неурожай или неудачный промысел грозит голодом. В целом любое происшествие приобретает остроту и однозначность. Но именно этим и объясняется высокая адаптивность микронезийской культуры, в рамках которой, с одной стороны, скупыми, лаконичными средствами достигается необходимый результат, а с другой, возникает тесное переплетение всех аспектов, которые создают особый и неповторимый мир. Специфика решения вставших перед этносом практических задач повлияла на его культурную стратегию.

---

ловых рифов [Коцебу 1948: 147]. Хладнокровие капитана, выучка команды и, вне всякого сомнения, счастливый случай спасли судно таких размеров и с такой инерцией, как у «Рюрика», от крушения.