

ТРАДИЦИОННЫЕ СУДА ФИЛИППИН

Морская торговля и морские промыслы традиционно играли существенную роль в экономике островной Юго-Восточной Азии. Именно при помощи водных путей здесь соседствовало и взаимодействовало множество культур. Эти два фактора можно считать основными в развитии водного транспорта, формировании богатых судостроительных традиций региона в целом, и в том числе островов Филиппинского архипелага.

Очевидно, что и между судами одного региона существуют различия, обусловленные в первую очередь их назначением и районом плавания. В этой связи можно обозначить несколько основных функциональных групп судов, распространенных на Филиппинах. Так, вблизи побережий и на внутренних водоемах повсеместно использовались небольшие пироги для рыбной ловли. Как правило, они выдалбливались из одного ствола, иногда борта дополнительно надстраивались. Пироги были оснащены двойным балансиrom и в некоторых случаях парусом прямого или шпринтового типа, сделанным из циновок (рис. 1) [Paris 1841–1843, I: 71]. Плавсредства, используемые для более масштабного лова, представляли собой плоты, на которых устанавливалась система сетей, управляемых лебедками.

Суда, занимавшиеся перевозкой разнообразных грузов и сельскохозяйственной продукции, были предназначены для более удаленного каботажа, а также для плавания по рекам. Они имели большие размеры, около 10 и более метров, наборный, сделанный из досок корпус и, как правило, уплощенное днище. Нередко помимо двойного балансира с каждого борта находились платформы из бамбука, уложенные на крепкие бимсы. Некоторые суда не несли балансиров, но имели эти платформы, которые, располагаясь ниже уровня борта, при соприкосновении с водой (в случае крена, или если лодка была перегружена) служили своего рода страховкой, увеличивая остойчивость. Кроме прочего платформы

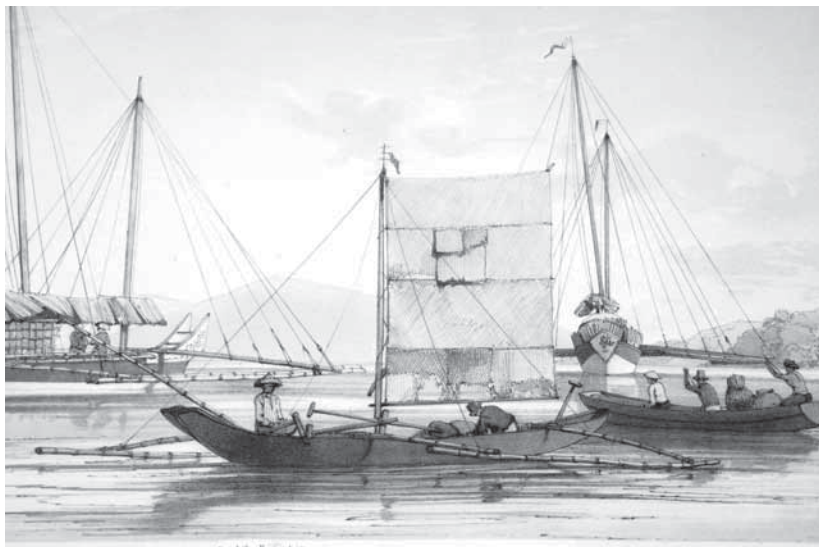


Рис. 1

могли использоваться и как место для размещения грузов. Парусное вооружение состояло из двух прямых парусов, установленных на двух мачтах (рис. 2) [Paris 1841–1843: 73].

Большие пассажирские парусники в окрестностях Манилы носили название *bilalo*. Корпус около 20 метров в длину имел заостренные оконечности, а посередине был довольно широким и плоскодонным. Суда несли двойной балансир, поплавки которого состояли из нескольких стволов бамбука. *Bilalo* были также оснащены двумя мачтами, на каждой из которых был установлен латинский парус из хлопчатобумажной ткани (рис. 3) [Paris 1841–1843: 69].

Сохранились сведения и о военных судах филиппинцев. Так, на Висайских островах существовало *karakoa* — судно, рассчитанное на команду из нескольких десятков человек. Оно несло всего одну мачту с четырехугольным (прямым) парусом. Корпус имел высокие штевни одинаковой формы. На выносах двойного балансира крепились настилы, где располагались гребцы. Поплавки балансира были связаны из нескольких стволов бамбука [Scott 1994: 63].

Помимо различий, обусловленных в первую очередь функциями судов, локальные особенности, которые существовали в кон-



Рис. 2

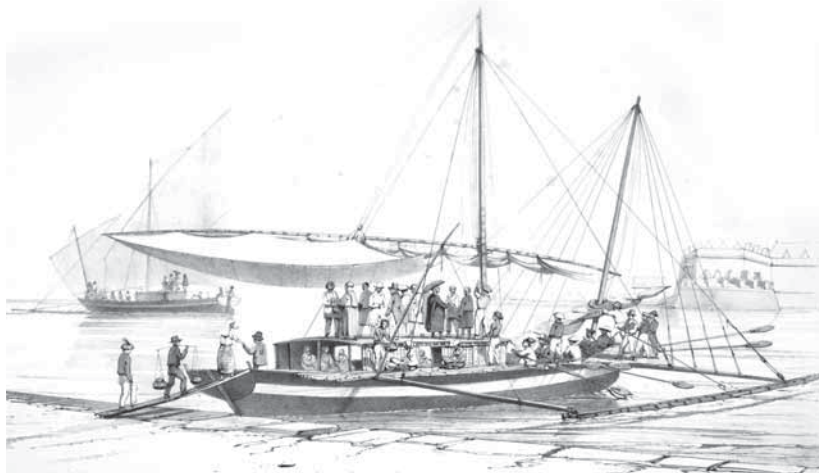


Рис. 3

струкции и оснащении лодок различных островов Филиппин, связаны с влиянием нескольких судостроительных традиций. Уже капитан Пари, создатель подробного и полного источника по традиционным судам, в том числе и Азиатско-тихоокеанского региона, отмечал, что филиппинское судостроение обладает черта-

ми китайской и малайской традиций [Paris 1841–1843: 65]. Заметной «ниточкой», тянущейся в сторону Восточной Азии, несомненно, является парусное вооружение, поскольку здесь встречаются паруса, по своему устройству очень похожие на паруса, которыми были оснащены китайские джонки. Этот чрезвычайно характерный облик достигается тем, что между полосами циновки, составляющими полотнища паруса, проходит множество горизонтальных реек. Они помогают сохранять правильный профиль паруса и предупреждают его деформацию.

Любопытной и, как представляется, переходной деталью являются выступающие платформы, которые, как упоминалось, тянутся вдоль бортов некоторых филиппинских лодок. Двойной балансир может создавать определенные затруднения при маневрировании в условиях скопления судов или при прохождении узких участков. Широкие обводы и плоскодонность грузовых судов (черты, также распространенные в целом ряде регионов островной и материковой Азии) делали использование балансира для остойчивости избыточным. Вероятно, они редуцировали в небольшие «закрылки», которые были достаточной страховкой при крене или увеличении осадки. Если это так, то такие платформы являются своего рода «атавизмом» австронезийской традиции, о которой также нельзя забывать, соглашаясь с тезисом о комплексном характере филиппинского судостроения.

Известно, что балансир — характерная особенность судостроительной культуры австронезийских народов, благодаря которой во многом и стало возможным заселение Океании. Как мы видели, не все лодки и суда на Филиппинах оснащены балансирами. Важно, однако, что если балансир присутствовал, то он был двусторонний. В этой связи кажется небезынтересным вопрос о возможном движении и/или трансформации этой культурной особенности в процессе освоения Океании.

Непосредственно с Филиппин заселялись, по всей вероятности, западные области Микронезии. Но если в соседних с Микронезией районах северо-запада Меланезии есть аналоги микронезийскому каноэ, то именно на Филиппинах — в регионе, который являлся, возможно, «стартовой» точкой освоения Микронезии, суда имеют немного общего с микронезийскими. Так, именно

двойной балансир в Микронезии нигде не встречается; аутригер микронезийского каноэ состоит из значительного числа конструктивных связей, в то время как на филиппинских судах поплавок непосредственно крепится к прямым или изогнутым выносным брускам. Различны и типы парусного вооружения.

Тем не менее представляется вполне закономерным, что разница между каноэ названных регионов достаточно велика, как велика и разница между островным миром и открытым океаном. Появление каноэ микронезийского типа с одним балансиром и взаимозаменяемыми носом и кормой (для возможности всегда удерживать балансир с наветренной стороны) обусловлено выходом предков микронезийцев в открытый океан. Судно с двухсторонним балансиром хуже приспособлено для плавания в подобной акватории. В случае крена подветренный поплавок погружается в воду и работает за счет сил выталкивания, а не силы тяжести, как наветренный, который, напротив, отрывается от воды. При этом подветренный поплавок создает дополнительное сопротивление, что в условиях океанского волнения негативно сказывается на скорости и управляемости лодки.

Но именно филиппинские суда с двумя балансирами благодаря своей поперечной симметрии могли стать той формой, из которой возникла специфическая продольная симметрия микронезийского каноэ — не только внешняя, но и выраженная в приемах управления и пришедшая на смену симметрии поперечной, избыточность которой явно проявилась в новых условиях. При этом местное население сохранило, адаптировав к своим нуждам, по всей вероятности, более ранний, но вполне удовлетворяющий условиям островной акватории тип каноэ — каноэ с двумя балансирами. Те же австронезийские мигранты, которые устремились далее в Тихий океан, развивали свое судостроительное мастерство в соответствии с изменявшимися навигационными требованиями.

Литература

Paris 1841–1843 — Essai sur la construction natale des peuples extraeuropeens ou collection des navires es piroconsruits par les habitants de l'Asie, de la Malasie, du Grand Okean et de l' Amerique; 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.

Haddon A.C., Hornell J. Canoes of Oceania. Vol. 2. Canoes of Melanesia, Queensland and New Guinea. Honolulu, 1937.

Hornell J. Was the double-outrigger known in Polynesia and Micronesia? // Journal of the Polynesian society. 1932. Vol. 41. No 2. P. 131–143.

Koch G. Boote aus alter Welt: Katalog zur Sonderausstellung. Berlin, 1984.

Scott 1994 — Scott W.H. Barangay. Sixteenth-Century Philippine Culture and Society. Manila, 1994.