

Глава VI

ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ И КУЛЬТУРНЫЕ ФАКТОРЫ В ХОДЕ ЭВОЛЮЦИИ ОКЕАНИЙСКИХ КАНОЭ. КАТАМАРАН И АУТРИГЕР: КРИТЕРИЙ СПЕЦИАЛИЗАЦИИ В ОТКРЫТОМ ОКЕАНЕ

Допуская высокую оценку мореходных возможностей традиционных парусных каноэ океанийцев, мы оказываемся лицом к лицу со второй из указанных проблем: если эти возможности хотя бы отчасти увеличивали роль человеческого фактора в процессе освоения океана, не оставляя его всецело во власти стихий, то существуют ли механизмы, определяющие направление распространения тех или иных типов судов, и если да, то каковы они? Зависят ли они от определенных конструктивных особенностей, и можно ли рассматривать последние в качестве культурного индикатора? Как показывает историографический экскурс, ответы во многом будут зависеть от выбора теоретической и методологической позиции.

Во-первых, нужно учитывать функциональный характер того или иного признака при анализе его бытования и распространения, поскольку мы имеем дело с таким элементом материальной культуры, на формирование которого основное влияние оказывают практические потребности. Но здесь нередко в поле зрения оказываются второстепенные особенности. Так, рассуждая о функциональных свойствах, скажем, полинезийских катамаранов, авторы акцентируют внимание на их размерах и вместительности как на основных параметрах, необходимых для колонизации новых земель, в то время как для судна, идущего через океан, все же важнее его мореходные характеристики, чем то, какое количество людей, животных и продуктов оно в состоянии вместить. Кроме того, рассматривая функциональные изменения как реакцию на перемену окружения и потребностей, необходимо иметь в виду, что они являются следствием множества факторов, а значит, и их анализ требует комплексного подхода.

Во многом именно причины формирования и / или распространения (конструктивного) признака могут выступать критерием его значимости. Мы не можем заведомо говорить о «неважных» или

«мелких» деталях. Так, Хэддон и Хорнелл картографируют способы крепления поплавка аутригера, придавая большое значение этой конструктивной черте [Haddon, Hornell 1938: 18, 60–61]. Однако сложность состоит в определении факторов, повлекших географию того или иного типа крепления, не говоря уже о возможности делать какие-либо выводы о перемещении групп населения на основании распространения этого признака. Когда мы можем установить функциональную составляющую в его формировании (например отмеченная выше связь сложности конструкции и района плавания), ее влияние настолько очевидно, что практически сводит на нет действие других (культурных) причин. С другой стороны, в районах со сходными навигационными условиями мы наблюдаем значительное разнообразие видов креплений, следовательно, в данном случае эта черта не находится в непосредственной функциональной зависимости от внешних факторов. Но именно по этой причине признак может формироваться и как локальная особенность, отражая этническую специфику, и с легкостью заимствоваться.

Возможность заимствований культурных (в данном случае не будет ошибкой сказать — и технологических) особенностей рассматривает Питер Беллвуд, но он не уделяет внимания причинам этих заимствований [Беллвуд 1986: 325]. Если такие заимствования имели место как способ продвижения культурного признака, то необходимо определить принцип и направление их распространения. Хэддон и Хорнелл, опирающиеся во многом на диффузионистские позиции, утверждали, что «в качестве основного принципа распространения можно принять то, что более примитивные типы находятся обычно на границах ареала. Этот принцип используется в основном для характеристики распространения животных, но может характеризовать и человеческие миграции» (!). Хэддон полагал, что данное распределение есть результат того, что более ранние типы смогли проникнуть дальше, тогда как те, что «стартовали» позднее, успели распространиться на менее обширной территории. Правда, он добавил, что более поздние типы более совершенны, а потому могли территориально проникнуть дальше [Haddon, Hornell 1938: 12–13]. Таким образом, прослеживание диффузного характера изменения не только не имеет твердого основания, но и ставит перед нами вопрос о временном соотношении различных типов каноэ.

Попытку выстроить схему последовательного развития типов австронезийских судов предпринял Ганс Дамм, ограничив ее,

правда, эволюцией формы корпуса. По его мнению, самым древним, самым примитивным средством морского транспорта в Индонезии и Океании был плот с нечетным количеством плавниковых балок, причем его носовая часть имела заостренную форму: средняя балка выдавалась вперед, а каждая последующая пара боковых была короче предыдущей. «Со временем в средней балке трехбалочного плота стали выдалбливать полость для сидения. Так плот превратился в лодку с двумя плавниками по бортам. Сначала эти две балки примыкали к борту вплотную¹, а затем их поставили на некотором расстоянии от бортов. Получилась лодка с двухсторонним балансиrom». Последние «были пригодны в сравнительно спокойных внутренних морях Малайского архипелага, однако в бурных водах Тихого океана они себя не оправдали»². Из этого типа лодок возник-

¹ Действительно, сходные плавсредства, сделанные из грубо обработанной под лодку доски и двух плавников по бокам, еще в конце XX в. существовали на южном побережье Индии [Koch 1984: 75].

² Здесь же мы находим упоминание о том, что в Полинезии первые европейцы еще застали лодки с двумя балансирами [Дамм, 1964: 320]. Согласно ранним источникам, каноэ с двумя балансирами встречались в Полинезии, но здесь Дамм просто повторил существовавшее заблуждение. Если такие лодки непригодны для океанских плаваний, они не смогли бы сохраниться в Тихом океане до XVI в., поскольку к тому времени заселение Океании было завершено. Если же они все-таки использовались, то почему стремительно исчезли в последующие годы контактов с европейцами, в те годы, когда океанийское мореплавание еще не подвергалось целенаправленному искоренению? Джеймс Хорнелл исследовал множество описаний каноэ Полинезии и Микронезии, относящихся к раннему периоду европейских исследований (XVII — начало XIX в.), и пришел к следующему выводу. Все описания лодок с двойным аутригером достаточно неточны, единичны, противоречивы и, по всей видимости, являются ошибочными. В некоторых случаях ошибка вызвана неточным переводом и плохим знанием переводчика морской терминологии. В других источниках информация о каноэ с двумя аутригерами относилась к регионам, где каноэ были оснащены подветренной платформой / противовесом или шести аутригера выступали с другого борта; эти детали наблюдатель ошибочно мог идентифицировать как второй аутригер. Все это дало Хорнеллу основания считать, что лодки с двойным аутригером вообще никогда не использовались в таких районах Океании, как Полинезия и Микронезия [Hornell 1932]. Это представляется более чем вероятным по той самой причине, которую указал Дамм: непригодность лодок этого типа для океанских плаваний (см. подробнее ниже).

ли каноэ с одним балансиром. Наконец, вследствие увеличения поплавок балансира появился катамаран, который стал венцом судостроительной эволюции [Дамм 1964: 319–321] (рис. 15).

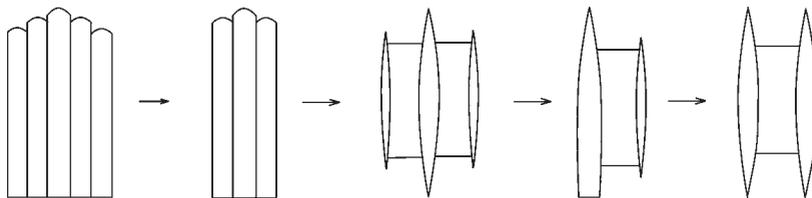


Рис. 15

Из приведенных примеров видно, что и эволюционный, и диффузионистский, и функциональный подходы грешат стремлением строить выводы на основе внешних признаков и предлагают достаточно одностороннее видение проблемы. Привести эти данные к единому знаменателю практически невозможно, как невозможно на их основании дать ответ о первичности той или иной формы и ее географической и / или этнической привязке. Так, учитывая ареальную пестроту всех типов, мы не можем однозначно утверждать, что тем или иным условиям соответствует тот или иной тип каноэ. Также нам придется признать, что каждый из них так или иначе оказался востребован, а значит, нельзя говорить о приоритете одного типа над другим или их однонаправленном восходящем развитии. Нет никаких культурных и / или конструктивных доказательств, например того, что второй корпус катамарана развился из поплавок аутригера, а не наоборот — редуцировался в него. Таким образом, мы оказываемся в непростой ситуации. Несмотря на то что временные, пространственные, функциональные, диффузные и многие другие факторы, очевидно, повлияли на интересующие нас культурные процессы, мы не в состоянии определить место, относительную важность и степень взаимовлияния (или взаимоисключения) этих факторов. Чтобы выйти из этого положения, необходимо взглянуть на проблему под совершенно иным углом.

При изучении этногенеза и древней истории островных народов традиционные для исторических наук подходы не всегда применимы. В частности, такой надежный источник, как археология, оказывается бесполезным просто в силу отсутствия археологических памятников на значительной части микронезийских архипела-

гов. Анализ современного (исследователю) состояния культуры может оказаться некорректным. Несмотря на консервацию, обусловленную изоляцией, даже островные культуры претерпевают изменения. Такие привычные маркеры, как социальные институты, обряды и ритуалы, вряд ли сохраняются в том виде, в каком они были 500–1000 лет назад. Более достоверных результатов можно ожидать от лингвистических данных — устойчивость основных компонентов языка помогает прояснить как временные, так и пространственные вопросы движения культур. Еще большей инертностью обладают некоторые фольклорные формы. Как считают некоторые авторы, мифологический мотив, перемещаясь со своими носителями, практически не подвержен изменениям при смене социально-экономических условий и сохраняет узнаваемость, даже значительно отдалившись от источника возникновения и во времени, и в пространстве [Березкин 2005: 131–133; 2007: 205–208].

Но мифологический и глоттохронологический анализ обладают слишком большой ценой деления. Существует ли альтернативная форма мышления, которая была бы универсальна, носила бы яркие индивидуальные черты и обладала бы значительной устойчивостью во времени? По нашему мнению, ее проявления следует искать в том комплексе знаний, умений и навыков, которые составляют прикладную, практическую сферу культуры. Помимо простой аккумуляции знаний (астрономических, медицинских, этологических и т.п.), некоторые народы создают специфические изобретения, которые во многом определяют путь развития данной культуры.

Мы никоим образом не противопоставляем рациональную, «технологическую» сторону культуры мифу, ритуалу или другим объектам изучения этнографической науки. Напротив, мы хотим подчеркнуть, что в связи с цельностью традиционного сознания такие аспекты также могут обладать яркостью и самобытностью. Поэтому продукты этой своеобразной «НТР» вполне могут стать объектами изучения в вопросах распространения культур. В отличие, например, от мифологии, такие явления по своей природе функциональны, а значит, находятся в прямой зависимости от внешних факторов (а не только от носителей). Вопрос может быть поставлен следующим образом: как те или иные народы решают адаптационные задачи, и каким именно образом связаны те или иные решения со всей совокупностью сопутствующих факторов?

Фактически мы уже касались этого вопроса, указав на балансир как один из характерных признаков австронезийской культуры мореплавания. Мы видели также, насколько эта культура разнообразна. В ее рамках можно выделить несколько инженерных (не побоимся этого слова) изобретений, существенно отличающихся по своему принципу друг от друга. Здесь следует особо подчеркнуть, что эти *конструктивные принципы* не всегда совпадают с *конструкцией* как таковой. Например, каноэ с одним аутригером (конструкция) с точки зрения гидроаэродинамики существенно различаются между собой в зависимости от того, используется ли аутригер с подветренной или наветренной стороны (конструктивный принцип). Поэтому именно данные принципы, несущие функциональную нагрузку, а не просто типологические черты сходства / различия, которые еще можно назвать конструктивной морфологией, и должны стать объектом исследования и сравнения.

Возможно, при таком подходе рассмотрение традиционного судостроения Океании окажется корректным и с хронологической точки зрения. Мы не можем игнорировать проблему соответствия материальной культуры океанийских народов во времена первых контактов с европейцами, ее состоянию в период заселения островов Тихого океана. Представляется, что данная проблема не имеет однозначного решения, поскольку нельзя с уверенностью сказать, деградировало ли мореплавание после того, как завершилось основное заселение, в связи с тенденцией к большей оседлости населения или, напротив, со временем народы-мореплаватели совершенствовали свои навыки. Другое дело — ставить во главу угла основные принципы в конструкции и управлении каноэ с учетом, что условия мореплавания не менялись со времени расселения. Проводя анализ с помощью моделей этнографической современности XVIII, XIX и даже XX веков, мы надеемся, что выводы относительно возможностей океанийских каноэ могут иметь силу в отношении к древности, и, таким образом, рассчитываем с достаточной долей достоверности реконструировать процессы первоначального освоения Океании.

Историко-культурные области Океании, лежащие в открытых водах Тихого океана, представляют наибольшую проблему как для освоения в практическом плане (точка зрения носителя культуры), так и для изучения этого процесса (точка зрения исследователя). Такими областями являются Полинезия и Микронезия. Именно здесь

сложились наиболее однородные, специализированные типы судов: катамараны в Полинезии и микронезийские каноэ с одним аутригером. Первые демонстрируют некоторое внешнее разнообразие, но при этом обладают сходными базовыми характеристиками по всему региону. Микронезийские каноэ настолько мало различаются, что их отличия следует рассматривать как особенности «дизайна», а не конструкции.

Особенность данных типов каноэ заключается в том, что они по своим мореходным качествам наиболее хорошо адаптированы для длительного автономного плавания в условиях открытого океана. Но, что чрезвычайно существенно, каждый — по-своему. Мореходные качества, которыми обладает микронезийское каноэ, позволяют сравнить его с гоночной яхтой, в то время как катамаран ассоциируется скорее с океанским лайнером.

Микронезийские каноэ обладают оптимально сбалансированными гидроаэродинамическими характеристиками. Их конструкция — это альянс между быстроходностью и маневренностью; принцип действия аутригера реализован максимально рационально: путем сочетания с принципом взаимозаменяемости носа и кормы, что позволяет аутригеру всегда находиться с наветренного борта. Они непотопляемы и достаточно безопасны, поскольку даже в случае опрокидывания легко могут быть возвращены в нормальное положение усилиями экипажа при помощи аутригера и противовеса, которые используются как рычаг. На это обратил внимание еще Ф. Литке: «Когда лодка опрокинется, находящихся в ней людей обыкновенно бывает достаточно для восстановления ее. Плавая вокруг, освобождают они, во-первых, мачту, свертывают парус и собирают все мелкие вещи, находившиеся в лодке. Потом часть людей становятся на коромысло [аутригер. — А. Л.] и, погружая оное, поворачивают тем лодку до половины, другие вешаются на край площадки, что на другом борте, и скоро совсем спрямляют лодку; наконец отливают ее лейками» [Литке 1834, I: 57]. Именно так выглядит постановка опрокинувшегося в сильный ветер современного швертбота, с той лишь разницей, что в качестве рычага служит шверт!

Более тяжелый полинезийский катамаран с равноценными по размеру и весу поплавками практически невозможно восстановить в случае опрокидывания. Проигрывает он микронезийскому каноэ и в скорости. В то же время опрокинуть катамаран значительно

сложнее, он гораздо более остойчивый и грузоподъемный. И те и другие качества отвечали определенным целям, о которых пойдет речь ниже. В то же время все они являются следствием принципиального различия между катамараном и микронезийским каноэ.

Это различие чрезвычайно важно, поскольку в его основе лежит не форма корпуса и даже не собственно конструкция различных типов каноэ, а некий физический принцип, который отражает, если угодно, стиль технического мышления. Мы уже касались того, что океанийские суда имели в своем потенциале как бы два способа достижения остойчивости. Поскольку действуют они в зависимости от силы ветра и ветрового курса, полностью «перейти» на тот или иной способ и исключить другой невозможно, однако можно говорить о преимущественной их реализации в различных типах каноэ.

Основная конструктивная идея микронезийского каноэ с балансиrom¹ заключается в достижении балансирующей остойчивости путем отказа от дополнительных точек соприкосновения с водой, кроме тех случаев, когда это не является неизбежным (полные курсы²). Остойчивость катамарана основана, напротив, на использовании его ширины. В связи с тем что корпус катамарана тяжелее поплавок аутригера, для того чтобы наветренный корпус оторвался от воды, требуется бóльшая кренящая сила³. А учитывая относительно небольшую площадь парусности и тот факт, что катамараны были оснащены шпринтовыми парусами, которые не позволяют держать острый угол к ветру (когда кренящая сила достигает максимальных значений), можно полагать, что угол крена на этих судах

¹ В дальнейшем это название следует рассматривать скорее как термин. Каноэ, имеющие аналогичный принцип конструкции, остойчивости и управления, существуют и в Западной Полинезии.

² Ветер под углом более 100 градусов к направлению движения судна.

³ Как упоминалось, в западном яхтостроении в последней трети XX в. появляются катамараны и тримараны — суда с одним корпусом и двумя меньшими по размеру поплавками, которые можно сравнить с каноэ с двумя аутригерами. Если последние не получили широкого распространения, то крейсерские и гоночные катамараны пользовались значительной популярностью. Можно заметить, что гоночные модели катамаранов приближаются по гидродинамике к каноэ с аутригером и их наветренный корпус легко выходит из воды. При разработке подобных моделей акцент делался на скоростные качества, и они, конечно, существенно отличаются от каноэ первооткрывателей Тихого океана.

редко достигал такой величины, при которой они выходили в режим балансировки.

В других типах каноэ данная конструктивная избирательность¹ отсутствует. Поэтому если ранее, исходя из чисто внешних характеристик, мы охарактеризовали каноэ с одним аутригером как единый тип, то с точки зрения достижения остойчивости можно говорить о расхождении внутри него. Микронезийское каноэ принципиально отличается от каноэ с одним аутригером, которые распространены за пределами Микронезии и Западной Полинезии. Поскольку корпус последних не двунаправленный, а имеет функционально различные нос и корму, они вынуждены при повороте менять борт, обращенный к ветру, и аутригер будет располагаться попеременно с наветренной и подветренной стороны. Пока аутригер такого каноэ будет находиться с наветренного борта, он будет работать за счет балансировки. При повороте каноэ аутригер, оказавшись с подветренной стороны, будет обеспечивать остойчивость за счет действующей на него выталкивающей силы воды.

Любопытно, что европейские наблюдатели могли расценивать именно этот способ как основной. «Чтобы лодка во время плавания не опрокидывалась, то кладется поперек между носом и кормою по два длинных шеста, на концы которых привязывается перевес или коромысло, состоящее из довольно толстого бревна, которое при наклонении лодки в сторону, упираясь в воду, препятствует ей опрокинуться», — так описывал принцип действия аутригера каноэ Маркизских островов Ю. Лисянский [1812: 146]. Остойчивость в данном случае достигается также за счет ширины. В результате, в каноэ рассматриваемого типа на разных галсах разные принципы остойчивости работали попеременно и фактически совмещались, а точнее, еще не дифференцировались.

Другой тип каноэ, в котором также совмещаются остойчивость ширины и балансировки, — это каноэ с двумя аутригерами. На таком каноэ они используются не попеременно, а одновременно: наветренный аутригер уравнивает, подветренный — поддерживает.

¹ Еще раз заметим, что речь идет не о полном расхождении, поскольку это невозможно, а скорее об избирательности, о доведении до максимального значения.

Совмещение способов достижения остойчивости говорит об избыточности, следовательно, о нерациональности. Действительно, с точки зрения гидродинамики работа подветренного поплавка менее рациональна, чем наветренного или второго корпуса, поскольку сопровождается негативным эффектом. В наветренном положении аутригер, отрываясь при крене от воды, не только обеспечивает остойчивость, но и уменьшает сопротивление корпуса. То же самое происходит и в том случае, когда из воды выходит один из корпусов катамарана. Но при подветренном положении аутригера (который не может функционально заменить корпус, поскольку слишком велика между ними разница в водоизмещении) корпус будет оставаться на воде. Таким образом, в случае крена аутригер, напротив, окажется в притопленном положении, а выталкивающая сила, сопротивление воды и дополнительные нагрузки на него будут только расти с увеличением угла крена. Если в относительно закрытых водах морей Юго-Восточной Азии этот недостаток был терпимым, то в условиях океанского плавания он стал гораздо более ощутим. Обрушивающиеся волны, рывки судна на качке многократно усиливали нагрузки на поплавок, и без того вынужденный «продираться» через толщу воды; не исключено что все это приводило к поломкам и, в конечном счете, показало бесполезность такого способа использования аутригера.

Отказ от второго аутригера в ту эпоху, когда древние мореходы вышли из-под прикрытия островов Юго-Восточной Азии, — факт, подтверждающийся отсутствием каноэ соответствующего типа в Океании. Что касается каноэ с одним аутригером недифференцированного типа, то оно, хотя и имеет широкое распространение в Океании, не используется здесь в качестве океанского транспорта.

Таким образом, специализация полинезийского катамарана и каноэ микронезийского типа — это результат выхода в открытый океан. Данная специализация в конечном счете характеризуется тем, что в каждом из этих каноэ преимущественно реализован определенный способ достижения остойчивости, что и повлекло за собой дальнейшие функциональные различия. Можно полагать, что мы имеем дело с двумя различными ответвлениями внутри австронезийской традиции судостроения. Проблема их возникновения и пространственно-временного соотношения друг с другом и другими типами австронезийских каноэ должна рассматриваться с точки зрения дифференциации по способу достижения остойчивости

и эволюции этой идеи. Это означает, что схема, предложенная Г. Даммом, может быть существенно видоизменена.

В начало эволюционного ряда Дамма помещает плот, полагая, что впоследствии его крайние балки превратились в балансиры. Однако появление балансира (-ов) могло быть вызвано скорее необходимостью придать остойчивость узкому и мелкокосящему судну — долбленке, которая тоже являлась одним из самых ранних форм судостроения и, несомненно, была известна австронезийцам даже тогда, когда они начинали свои первые шаги в океан. Также необходимо принять во внимание, что для «превращения» плота в катамаран надо лишь удалить промежуточные балки и оставить две внешние (рис. 16). Этот путь кажется и проще и «короче», тем более что кое-где в Полинезии ранние европейские путешественники зафиксировали использование плотов [Haddon, Hornell 1938: 14]. Следовательно, если исходить из того, что принцип балансировки, в большей или меньшей степени реализованный во всех типах океанийских каноэ, может свидетельствовать об общих истоках судостроительной традиции Океании, о том, что даже различные исходные формы были адаптированы в соответствии с единым стилем конструктивного мышления, такая конструкция, как плот, вообще остается за рамками единой линейной схемы эволюции каноэ. В том случае, если он является непосредственным предшественником катамарана, можно говорить, что пути развития не только микронезийского, но и любого каноэ с балансиrom и полинезийского катамарана расходятся на ранних этапах освоения региона.

Г. Дамм в целом верно исходит из идеи, что изначальная симметрия — это наиболее очевидное (и примитивное) решение, а следовательно, и более раннее. Однако исследователь не делает различия между типами каноэ с одним балансиrom, поскольку не видит различия по способу достижения остойчивости.

Каноэ с одним аутригером недифференцированного типа широко распространилось в разнообразных в навигационном отношении областях Океании. В этой ситуации трудно однозначно определить, является ли оно прямым «наследником» лодки с двумя балансирами или его возникновение было независимым. С другой стороны, в открытых районах океана такое каноэ не используется в качестве океанского транспорта и встречается в сочетании с катамараном. Возможно, на этом этапе расселения подветренное, «неудобное» положение поплавок стало поводом для его модификации

во второй равнозначный корпус для избавления от лишнего сопротивления и рационализации остойчивости ширины. Катамаран, таким образом, действительно будет замыкать цепь «превращений» австронезийских судов (рис. 17).

Наконец, Дамм упускает из виду, что микронезийское каноэ тоже симметрично, только не в продольной плоскости, а в поперечной. Отказ от второго (подветренного) аутригера мог привести к появлению именно этого, специализированного каноэ с одним аутригером, на котором последний используется только с наветренной стороны для достижения остойчивости балансировки.

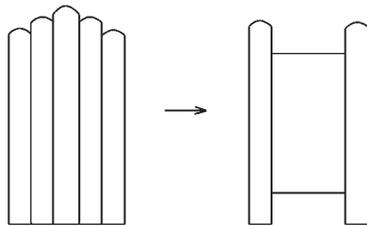


Рис. 16

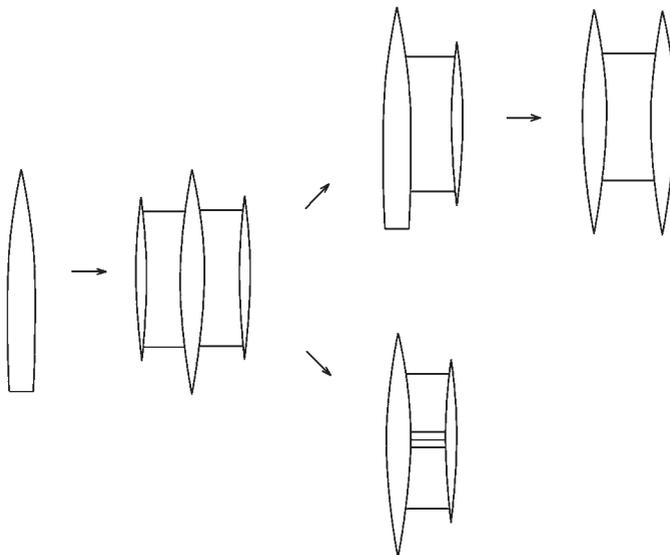


Рис. 17

Помимо поступательного развития форм и конструкций каноэ в результате адаптации к усложняющимся условиям плавания, в ряде случаев имел место и обратный процесс. Мы уже упоминали о двух полинезийских регионах, где традиционные каноэ в значительной мере утратили свои австронезийские особенности. Низкий уровень развития мореходства на острове Пасхи отмечался уже в период ранних визитов европейцев [La Perouse 1791: 94; Коцебу 1948: 54]. Мы не уделили специального внимания каноэ рапануйцев, поскольку они не были оснащены парусом и использовались только для передвижения в непосредственной близости от берега. В то же время можно говорить о том, что они сохранили своего рода «атавизм» аутригера в виде своеобразных рам, укрепленных на корпусе [Коцебу 1948: 54].

Что касается традиционного новозеландского каноэ, множество источников дают представление о нем как об однокорпусном каноэ без аутригера. Единичные упоминания о двойных каноэ маори все же существуют, и первое такое упоминание относится к путешествию А. Тасмана в 1642 г. Спустя более чем столетие (1769), у побережья Северного острова, двухкорпусное каноэ наблюдали с судна капитана Кука. Но, как отмечает сам Кук, это было единственное увиденное ими каноэ такого рода. Существует мнение, что это был не катамаран, а два соединенных вместе однокорпусных каноэ, возможно даже различных по форме и размерам (согласно описанию Джозефа Бэнкса). Действительно, есть этнографические данные, что подобная практика — временное сцепление двух лодок — применялась во время рыбной ловли большими сетями.

В числе причин, инициировавших появление в Новой Зеландии однокорпусных каноэ, П. Бак называет тот факт, что здесь росли большие деревья, стволы которых были достаточно толстыми для того, чтобы изготовленный из них корпус мог противостоять опрокидыванию. Но это кажется неубедительным именно с конструктивной точки зрения. Во-первых, в Новой Зеландии, что отмечает и сам Бак, сохранилась форма корпуса, близкая к центральнополинезийской: лодка имела сильно закругленное днище, относительно высокие борта, была узкой и длинной в сечении, что можно увидеть на рисунках и моделях. Такая форма вне зависимости от размеров не самая удачная для противодействия опрокидыванию, если каноэ не оснащено вторым корпусом или балансиrom. Во-вторых, для того чтобы сделать большой корпус, нет никакой необходимости

делать его из одного ствола соответствующих размеров, как было рассмотрено выше, во всей Океании корпус каноэ делается из множества дощечек. Узкая форма корпуса океанийских каноэ связана не с отсутствием дерева нужной толщины или невозможностью построить широкий корпус из отдельных кусочков, а со стремлением придать ему определенные свойства.

А. Хэддон и Д. Хорнелл называют в числе основных причин видоизменения маорийских каноэ отказ от длительных океанских переходов, чему способствовали наличие больших пространств суши и значительная удаленность Новой Зеландии от других островных групп. Казалось бы, в общем виде оба случая действительно могут быть объяснимы той изоляцией, в которой оказались жители этих регионов: и остров Пасхи, и Новая Зеландия достаточно специфичны в историко-культурном отношении, поскольку являются «углами» так называемого полинезийского треугольника. По общепринятому предположению первопоселенцы прибыли в Новую Зеландию из центральной Полинезии на катамаранах, а впоследствии маори утратили этот тип каноэ или отказались от него.

Тем не менее и такое объяснение не представляется полностью удовлетворительным. Даже если маори осуществляли только каботажные плавания, само по себе это еще не могло повлечь отказ от второго корпуса или аутригера. В других регионах Полинезии сохранились типы каноэ, предназначенные исключительно для плавания внутри лагуны и при этом снабженные аутригером.

Объективная оценка видоизменения традиции, ответ на вопрос: почему океанийские мореплаватели прибегли к тому или иному конструктивному решению или отказались от него — это во многом выявление своего рода движущих сил истории этой самобытной культуры. С этой точки зрения можно констатировать, что предложенная нами схема хотя и задает некий вектор предполагаемого развития традиционного водного транспорта внутри региона, но для более детального исследования явно не достаточна. Тем более что само по себе решение проблемы эволюции различных типов каноэ и того, какова хронология их возникновения по отношению друг к другу, еще не дает ответа на вопрос, как в регионе происходило перемещение и взаимодействие носителей этих судостроительных культур.

Для этого необходимо рассмотреть и проанализировать пространственное соотношение сформулированных выше конструк-

тивных различий. Мы уже видели, что, имея дело с удаленными во времени формами, делать какие-либо выводы на основании картографирования внешних признаков достаточно рискованно. Внешние проявления материальной культуры подвержены различным воздействиям, определить степень и характер влияния которых не всегда возможно, а выводы, полученные в результате подобного анализа, могут быть противоречивыми. Выделенные нами конструктивные принципы, являясь базовыми и влияющими на другие характеристики каноэ (балансирующая остойчивость — двунаправленный корпус — парусное вооружение — способ маневрирования), несомненно, устойчивее, менее подвержены случайным изменениям, а, следовательно, причины их распространения в том или ином ареале в большей степени читаемы в контексте географического окружения. В этой связи с помощью картографирования такой культурной черты, какбалансирующая остойчивость, попытаемся проследить причины и направление движения каноэ микронезийского типа.

Мы упоминали, что подобное каноэ в Океании встречается не только в Микронезии, но и в Западной Полинезии. Как известно, между этими историко-этнографическими областями были контакты. Ряд культурных черт восточных архипелагов Микронезии (о-ва Гилберта и Маршалловы) привнесены из Полинезии, и эти параллели могут объясняться связями более поздними, чем время непосредственного заселения регионов. Артур Гримбл пришел к выводу, что население островов Гилберта, вытесняемое более поздними волнами мигрантов, было вынуждено двигаться дальше на юго-восток. Достигнув Самоа, они обосновались здесь на несколько веков, но внутренний конфликт (XIV в.) заставил часть населения покинуть и эти земли: они устремились в том направлении, откуда пришли их предки, сохранив об этом историческую память [Grimble 1972: 53; 1989: 255–256]. Таким образом, контакты между двумя историко-культурными областями могли иметь место по линии острова Гилберта — острова Тувалу — Самоа, что кажется вполне вероятным и при взгляде на географическую карту.

Питер Бэллвуд, характеризуя межрегиональные контакты в Тихом океане, говорит, в частности, о проникновении некоторых особенностей микронезийской судостроительной традиции в Западную Полинезию и даже Меланезию. Это, во-первых, океанийский латинский парус (изобретенный, по мнению Бэллвуда,

именно в Микронезии), который использовали фиджийцы и новокаледонцы, а во-вторых — асимметричный в сечении корпус каноэ, распространившийся на юг от Микронезии до островов Тувалу [Бэллвуд 1986: 325–326].

Возможно, Бэллвуд и не придавал особого значения направлению этих заимствований, но он отмечает уникальность микронезийского судостроения и возможную первичность ряда его черт по отношению к судостроительной традиции Западной Полинезии. (Как известно, Фиджи зачастую рассматривается как пограничная в культурном плане территория, характеризующаяся массой западнополинезийских особенностей.) Для нас направление распространения культурных черт и особенностей, связанных с водным транспортом, приобретает особую важность, т.к. во многом свидетельствует о распространении океанийской мореходной культуры в целом.

Определить, что в данном случае вектор был направлен именно с севера на юг, помогает сама карта распределения конструктивных особенностей каноэ. В данном случае обращают на себя внимание два взаимосвязанных момента: характер проявления и географическое распространение признаков микронезийской судостроительной традиции на рассматриваемых территориях. Как уже подчеркивалось, каноэ разных архипелагов Микронезии имеют чрезвычайно сходные характеристики, почти не отличаются друг от друга и не смешиваются ни с какими другими типами. В Полинезии картография каноэ микронезийского типа (с балансирующей остойчивостью) ограничена западными областями. Но здесь, в Западной Полинезии, даже на одной и той же островной группе встречаются различные типы судов, и, таким образом мирно сосуществуют оба принципа остойчивости. На Самоа, например, можно встретить катамаран, каноэ микронезийского типа и каноэ с аутригером недифференцированного типа. Тонганские *тонгаки* и фиджийские *друа*, основываясь на чисто внешних характеристиках, можно было бы рассматривать как смешанный тип, «синтез» катамарана и каноэ с аутригером. Но за счет уменьшенных размеров второго корпуса он функционально аналогичен аутригеру, и следовательно, этим судам присущ тип остойчивости и способ управления, характерные именно для микронезийского каноэ.

Типология западнополинезийских лодок заставляет думать, что такая особенность, как остойчивость балансировки, проникла

в Полинезию извне в сформировавшемся виде и образовала разнообразные варианты смешения с автохтонными типами. Появление нового конструктивного принципа, а вместе с ним и нового типа каноэ, даже такого специализированного, как микронезийское (возможно по причине его специализации), уже не могло вытеснить тип каноэ, исторически закрепившийся в регионе. С другой стороны, именно техническая «чистота» микронезийской традиции указывает на первичность по отношению к полинезийским каноэ аналогичного типа. Трудно представить, что данное каноэ могло выделиться из смешанного в кораблестроительном плане западно-полинезийского региона и распространиться при этом только в одном направлении.

На этом фоне становится понятной и география распространения каноэ микронезийского типа в Полинезии. Известно, что продвижение ранней полинезийской культуры из района островов Самоа далее на восток происходит приблизительно в I тыс. до н.э., после чего она стала изолированно развиваться на архипелагах Центральной и Восточной Полинезии, сформировав культурный субрегион. Как мы видели, здесь встречаются катамараны и каноэ с аутригером недифференцированного типа, но при этом отсутствует «этнографическая непрерывность» по признаку балансирующей остойчивости каноэ как яркого культурного маркера, ведущего с запада на восток Полинезии. Следовательно, данная конструктивная черта отсутствовала в ранней полинезийской традиции и появилась на западе Полинезии позднее. Действительно, контакты между Восточной Микронезией и Западной Полинезией (даже если датировки Гримбла приблизительны) имели место много веков спустя, после того как западнополинезийская протокультура переместилась на восток. Особенности микронезийской судостроительной культуры были восприняты первоначально на Тувалу и Самоа, т.к. эти островные группы находились в непосредственных контактах с Микронезией. Затем эти черты могли продвинуться на запад, поскольку связи с западными соседями самоанцы поддерживали достаточно активно.

Тот факт, что специфические особенности, присущие каноэ микронезийского типа, двигались именно с севера на юг, свидетельствует о *смещении*, а не *преемственности* культур в зоне их контактов — Западной Полинезии. Значит, можно говорить, во-первых, об автономии микронезийской судостроительной традиции —

в конструктивном, пространственном и временном аспектах, а во-вторых — о том, что ее цельность объясняется единством происхождения.

Сама идея каноэ с остойчивостью балансировки появилась вне Полинезии; каноэ этого типа сформировались в Микронезии и только после этого проникли в Полинезию. Это означает, что районы Океании, лежащие в открытых водах, заселялись разными маршрутами и как минимум двумя различными потоками мигрантов, носителями двух различных судостроительных традиций / культур — «культуры полинезийского катамарана» (не единственной, но наиболее характерной для Полинезии) и «культуры микронезийского каноэ». Южный (юго-восточный) стал основой для формирования населения Полинезии, а северный — Микронезии. Данный тезис полностью соответствует наиболее общепринятому на данный момент положению о первоначальном независимом заселении Микронезии и Полинезии [Беллвуд 1986].