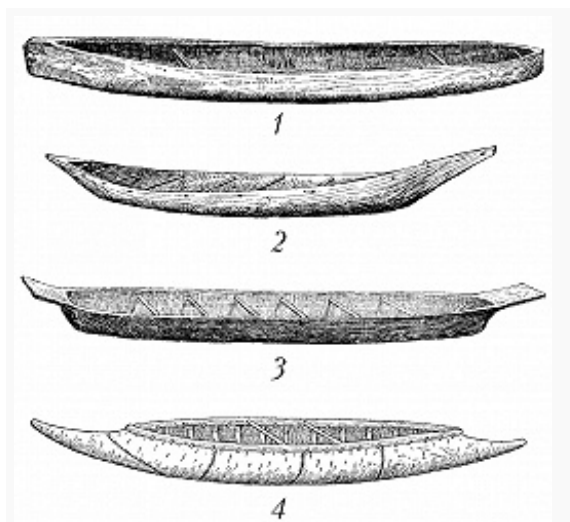


ЛОДКИ

ЛОДКИ в традиционной культуре. Возникновение Л. относится к мезолиту.

Древнейшие Л.-долблёнки (однодеревки) найдены на мезолитич. поселениях Перт (Шотландия), Пессе и Хардингсвелд (Голландия). Наиболее развито было изготовление долблёных Л. из кедра, вмещавших до 100 чел., у индейцев Северо-Запада США.



Лодки народов Сибири и Дальнего Востока (1–3 – долблёные, 4 – берестяная каркасная): 1 – ительменов, коряков; 2 – народов Западной Сибири; 3 – народов Сахалина; 4 – южных якутов, эвенков.

Из каркасных Л. простейшие – плоскодонные Л. круглой или овальной формы из цельной шкуры, натянутой на решётчатый каркас («бизонья Л.» у сев.-амер. индейцев, коракл у уэльсцев и т. п.). Более совершенное устройство имеет ирл. и шотл. каррага – бескилевая Л. с гнутыми шпангоутами и бортовым завершением. Народы Берингоморья сооружают килевые одноместные (*кааяк*) и многоместные (*байдара*) каркасные Л. из шкур. Каркасные Л., обтянутые древесной корой, гл. обр. *берестой* (берестянки), наиболее характерны для охотников сибирской и сев.-амер. тайги; встречаются также у юж.-амер. индейцев и др.

В Египте, Передней Азии, Индии, на Новой Зеландии, у индейцев Калифорнии и др. распространены тростниковые Л.; наиболее развито их строительство у аймара на оз. Титикака. Известны также плетёные Л., напр. Л., изготовленные техникой спирального плетения и обмазанные для водонепроницаемости битумом в Передней Азии.



Фото Andrea Balducci

Тростниковая лодка аймара на озере Титикака.



Погребальная лодка египетского фараона Хеопса (IV династия). 3-е тыс. до н. э. Египетский музей (Каир).

К конструкции бревенчатого плота восходит способ соединения для устойчивости попарно долблёных, каркасных или тростниковых Л., образующих прообраз [катамарана](#). Иногда с этой же целью к корпусу Л. присоединяется один или два аутригера («поплавка», или «балансира»). Наиболее развито строительство Л. с аутригером (проа – от малайского «парау», «перау», лодка; малайское и индонез. – бангка, полинезийское – вака) на островах Юго-Вост. Азии и Океании.

Усовершенствование конструкции Л. привело к появлению составных дерев. Л. Их примитивные варианты – долблёнка с наращенными бортами из досок (насад) или плоскодонные Л. из 3 досок (одна из которых образует дно и две – борта) типа кит. сампана. В дальнейшем возникают Л. из соединённых внахлёт продольных досок (древнейшие – погребальные Л. егип. фараонов IV династии сер. 3-го тыс. до н. э.). Завершается это развитие созданием Л. с дерев. набором корпуса судна (по-видимому, у финикийцев в кон. 2-го – нач. 1-го тыс. до н. э.), положившим начало мор. судостроению (см. в ст. [Судно](#)).

Простейший способ управления Л. – отталкивание от дна длинным шестом. В вёсельных Л. различаются более примитивный способ безопорной гребли, когда гребец сидит или стоит на коленях лицом по направлению движения, и более совершенный – опорной гребли с помощью вращающегося в уключине весла, стоя или сидя лицом против движения. Сибирские народы впрягают в Л. собак, бегущих по берегу. Прообразом паруса могла быть натянутая шкура. У мн. народов

распространены плетёные паруса, байдары снабжались парусом из ровдуги.

Впоследствии распространились паруса из ткани, позволяющие регулировать силу ветра.

У приморских народов Л. была важнейшим элементом хозяйства и нередко – основой для объединения социальных групп (напр., байдарные артели у народов Берингоморья). Как одно из гл. средств передвижения, она играла ведущую роль в погребальном обряде (погребальная Л. в Древнем Египте, у древних скандинавов и др.).

Литература

Лит.: Ляпунова Р., Рудольф В. Транспорт водный // Свод этнографических понятий и терминов. Материальная культура. М., 1989. Вып. 3; Окороков А. В. Древнейшие средства передвижения по воде. Калининград, 1994.