

А.В. Табарев

Институт археологии и этнографии СО РАН
Новосибирск, Россия
E-mail: olmec@yandex.ru

Археологические данные об использовании и роли водного транспорта в древнейших культурах Японского архипелага

*В рамках данной работы рассматриваются прямые и косвенные археологические свидетельства использования водного транспорта и его роли на территории Японского архипелага в каменном веке – в позднем палеолите (35–14 тыс. л.н.) и в эпоху дзёмон (14–2,4 тыс. л.н.). На сегодняшний день время первоначального заселения архипелага *Homo sapiens* определяется периодом 35–33 тыс. л.н., при этом все моделируемые маршруты миграций со стороны Восточной Азии (Корейский п-ов, Тайвань, Дальний Восток России) на Японские о-ва предполагают пересечение проливов или акваторий. В распоряжении археологов пока нет остатков лодок или плотов периода позднего палеолита, а также периодов изначального и начального дзёмона, тогда как для периодов раннего, среднего, позднего и финального дзёмона их известно порядка 100 по 60 памятникам. Около 80 % всех находок относятся ко времени позднего и финального дзёмона. Все они представлены вариантами плоскодонных весельных лодок-каноев, выполненных из единого ствола дерева длиной до 8,5 м и шириной до 0,7 м, удобных и эффективных в морских, речных и озерных условиях. Предполагается широкое использование водного транспорта в эпоху дзёмон не только в транспортно-коммуникационной и промысловой, но и в ритуально-церемониальной сферах, а также появление и обособление в дзёмонском обществе полноценных профессиональных групп – мастеров-судостроителей, лодочников-перевозчиков, торговцев, рыбаков, охотников на морского зверя, ныряльчиков – полностью живущих за счет эксплуатации и распределения акваторических ресурсов.*

Ключевые слова: Японский архипелаг, поздний палеолит, дзёмон, водный транспорт, контакты.

Andrey V. Tabarev

Institute of Archaeology and Ethnography SB RAS,
Novosibirsk, Russia
E-mail: olmec@yandex.ru

Archaeological Data on the Use and Role of Water Transport in the Earliest Cultures of the Japanese Archipelago

*This study examines direct and indirect archaeological evidence on the use of water transport and its role on Japanese Archipelago in the Stone Age – Late Paleolithic (35,000–14,000 BP) and Jomon period (14,000–2400 BP). Currently, the time of the initial settlement on the archipelago by the *Homo sapiens* is established as 35,000–33,000 BP. All simulated migration routes from East Asia (Korean Peninsula, Taiwan, Russian Far East) to the Japanese Islands involve crossing of straits or open sea areas. Archaeologists have not yet found any remains of boats or rafts from the Late Paleolithic or Incipient and Initial Jomon, while 60 sites and about a hundred of such objects are known for the Early, Middle, Late, and Final Jomon period, with almost 80 % of all finds belonging to the Late and Final Jomon period. All of Jomon boats belonged to flat-bottomed paddle canoe type and were made of the single trunk up to 8,5 m of length and up to 0,7 m of width, effective and comfortable on the sea, river, or lake. It has been suggested that water transport was widely used during Jomon period not only for transportation, communication, and fishing, but also in ritual and ceremonial contexts. It may be confidently assumed that specialized professional groups of ship-builders, boatmen-carriers, traders, fishermen, hunters of sea animals, and divers – living solely from exploitation and distribution of aquatic resources, emerged and became socially distinctive in the Jomon society.*

Keywords: Japanese Archipelago, Late Paleolithic, Jomon, water transport, contacts.

Одним из наиболее интересных направлений в исследовании древнейших технологий является изучение времени появления и эволюции водного транспорта, его роли в заселении островного мира, в освоении прибрежных, морских, речных и озерных акваторий, характера и особенностей миграций и культурных контактов в пределах морей и океанов.

Около 7 тыс. составляющих Японский архипелаг больших и малых островов омываются водами Тихого океана, Охотским, Японским и Восточно-Китайским морями, а также внутренним морем Сето (рис. 1), что делает архипелаг идеальной исследовательской площадкой для «островной археологии» [Boomert, Bright, 2007; Erlandson, Fitzpatrick, 2006]. Применительно к сюжету о водном транспорте к этому следует добавить значительное количество пресноводных и соленых озер (самые большие по площади озера – Бива (670 км²) и Касумигаура (220 км²) на Хонсю, и Сарома (150 км²) на Хоккайдо), а также судоходных рек (три крупнейшие и важнейшие с точки зрения транспорта водные артерии – Синао (368 км) и Тоне (322 км) на Хонсю, а также Исикари на Хоккайдо (367 км)), игравших важную роль на всех этапах древней истории архипелага.

В рамках данной работы мы обращаемся к археологическим свидетельствам использования водного транспорта на территории Японского архипелага в каменном веке (35–2,4 тыс. л.н.) – в позднем палеолите и в эпоху дзёмон. При этом мы руководствуемся принципом “In mind, in pocket, and in hand” (в дословном переводе: «В воображении, в кармане и на ладони»), который предполагает существование: (1) некоторых общих предположений (гипотез); (2) большого массива косвенных данных и, (3) собственно фактов, с предпочтением именно последних. По этой причине мы не рассматриваем в работе, например, гипотезы о возможных трансокеанских миграциях и контактах с культурами других континентов [Turk, 2005].

По сегодняшним оценкам время первоначального заселения Японского архипелага *Homo sapiens* определяется поздним палеолитом, не ранее 35–33 тыс. л.н., все предполагаемые маршруты миграции с континентальной части Восточной Азии на острова предполагают пересечение проливов или акваторий. При этом необходимо подчеркнуть, что прямых доказательств (обнаруженных остатков лодок или плотов) для периода позднего палеолита в распоряжении археологов пока нет, и мы не знаем достоверно, как выглядел «палеолитический флот».

Исходя из сходства основных категорий каменного инструментария (трапециды, острия с наса-

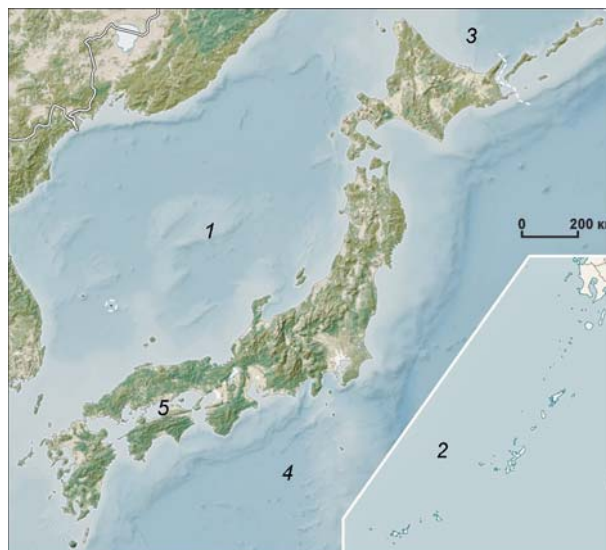


Рис. 1. Японский архипелаг и окружающие его моря. 1 – Японское море; 2 – Восточно-Китайское море; 3 – Охотское море; 4 – Тихий океан; 5 – внутреннее море Сето.

дом и особенно рубящие орудия с подшлифовкой лезвия), в качестве приоритетной версии следует рассматривать заселение архипелага с территории Корейского п-ова [Гладышев, Табарев, 2020, с. 131; Tsutsumi, 2012]. Еще один маршрут миграции на архипелаг связан с о-вами Рюкю, где зафиксированы практически все наиболее ранние антропологические находки (пункты Минатогава, Ямасита-чо и др.) с возрастом от 32,1 до 16,6 тыс. л.н., но они не сопровождаются диагностичными находками каменной индустрии. На самом архипелаге наиболее ярким и многократно упоминаемым в литературе свидетельством использования водного транспорта в позднем палеолите (начиная с 30 тыс. л.н.) является доставка обсидиана на Хонсю с гряды островов Изу (в частности, с о-ва Козу) [Nabu, 2010, p.161].

Весьма многообещающе выглядят результаты серии экспериментальных плаваний между о-вами Тайвань и Рюкю на бамбуковых плотках (длиной 9–10 м и шириной 1 м) с командой из 6 человек, запасами воды и продовольствия [Kaifu et al., 2012, 2019], но их эффективность пока доказывает лишь саму техническую возможность таких конструкций и никакими археологическими данными не подтверждается.

Изначальный дзёмон (14–10 тыс. л.н.)* характеризуется существенными изменениями в каменной индустрии, появлением технологии гончарства, процессом трансформации хозяйства и переходом

*Здесь и далее датировка периодов дзёмона по: [Omoto et al., 2010, p. 543].

от мобильного к полуседлому образу жизни на фоне изменяющихся ландшафтно-климатических условий финала плейстоцена и плейстоцено-голоценового рубежа.

Для периода изначального дзёмона случаи обнаружения лодок или плотов пока также неизвестны, но косвенных свидетельств их использования становится все больше. Так, при раскопках памятников в южной части о-ва Кюсю (Какоинохара, Сикадзэхасира, Маэбару, Соджияма) вместе со следами жилищных конструкций были обнаружены фрагменты керамических сосудов с типичным для этого периода «линейным орнаментом» и большое количество каменных изделий, среди которых особый интерес представляют инструменты с вогнутым подшлифованным лезвием типа стамесок (орудия для изготовления лодок?). Аналогичная керамика и орудия в изобилии найдены на близлежащем о-ве Танэ (памятники Санкакуяма-1, Окунонита и Онигано) [Iizuka, Izuho, 2017].

С наступлением голоцена – периода начального дзёмона (10–7 тыс. л.н.) – фиксируется существенный рост числа поселений, размеров и количества долговременных жилищ, на тихоокеанском побережье и побережье Японского моря появляются многочисленные раковинные кучи, которые свидетельствуют о становлении системы эксплуатации морских ресурсов и развитии технологий их добычи, требующих использования водного транспорта и более совершенного снаряжения (например, гарпунов поворотного типа, составных рыболовных крючков, сетей и т.д.). Обнаружение остатков водного транспорта для периода начального дзёмона – вопрос лишь времени и сохранности органики. Отметим, что и в других регионах мира самые ранние находки датируются именно ранним голоценом, например, в Европе – 10–9,5 тыс. л.н. (Нидерланды, Германия), в Африке – 8 тыс. л.н. (Нигерия).

На территории Японского архипелага первые обнаруженные лодки связаны со следующим периодом – ранним дзёмоном (7–5,4 тыс. л.н.). Они представлены остатками т.н. «долблёнок» (dugout canoe, logboat) – плоскодонных (бескильных) весельных лодок-каное, выполненных из единого ствола дерева, и условно подразделяются на два типа: *варитакэ-гата* и *кацуобуси-гата* (рис. 2). В большинстве случаев материалом для них служили японский кедр (*Criptomeria japonica*), восточный вяз (*Aphananthe aspera*) и торрея орехоносная (*Torreya nucifera*). Среди наиболее полно сохранившихся лодок-каное (на данный момент всего восемь) следует отметить находки на памятниках Ириенайко (преф. Сига), Торихама (преф. Фукуи) (рис. 3, 1), Камо (преф. Чика) и Икирики (преф. Нагасаки) – их длина варьируется от 4,5 до 8 м, ширина – от 0,5 до 0,8 м, высота бортов в кормовой части – до 0,6 м при толщине стенок 2,5–5 см.

Всего пять находок датируются периодом среднего дзёмона (5,4–4,3 тыс. л.н.), из них лучшей сохранностью отличается каное на памятнике Наказато (г. Токио) длиной 5,8 м, шириной 0,72 м, высотой бортов до 0,42 м и толщиной стенок 2–5 см.

Наибольшее количество найденных лодок (59) датируется временем позднего (4,3–3,2 тыс. л.н.) и финального дзёмона (3,2–2,4 тыс. л.н.) – это ок. 80 % от всех находок [Habu, 2010, p. 164]. В литературе можно встретить несколько различающихся данные о количестве найденных лодок, датируемых эпохой дзёмон. Мы опираемся на цифру 74, которую приводит Ю. Хабу [Habu, 2010, p. 164]. В недавно вышедшем «Иллюстрированном сопровождении по японской археологии» упоминается о 100 экз., найденных на 60 памятниках [An Illustrated Companion..., 2016, p. 78], включая раковинные кучи и торфяники. Примечательно, что

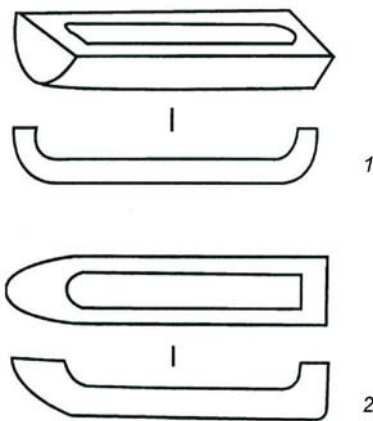


Рис. 2. Основные типы лодок, известные для эпохи дзёмон.

1 – *варитакэ-гата*; 2 – *кацуобуси-гата*; 3 – лодки в Музее оз. Бива (фото из архива автора).

подавляющее большинство лодок обнаружено не на морских побережьях, а вблизи внутренних водоемов, например, только у оз. Бива известно более 20 таких пунктов [Yoda, 2012, p. 239].

К числу наиболее информативных относятся три лодки длиной от 6,2 до 3,4 м на памятнике Хатамачи (преф. Чiba) (рис. 3, 2), семь лодок на стоянке Мото Суйкей (преф. Сига, окрестности оз. Бива), включая крупную, длиной 8,25 м (рис. 3, 3), а также фрагменты 10–12 лодок на стоянке Хизако (преф. Сайтама), среди которых выделяется экземпляр длиной 7 м, изготовленный из ствола японского каштана (*Castanea crenata*) [Hudson, 2017; Seguchi, 2011]. Практически все лодки относятся к типу *кацуобуси-гата*. Из-за внешней простоты этих плавсредств часто недооценивается их эффективность и маневренность – использование одного или двух балансиров или соединение лодок парами позволяло существенно усилить их устойчивость и грузоподъемность.

Иных, помимо самих лодок, археологических материалов, иллюстрирующих водный транспорт для эпохи дзёмон (глиняные модели судов, рисунки на сосудах или петроглифы), на сегодняшний день не известно, в разнообразии они представлены уже в последующих периодах древней истории Японии – яёй и кофун [Hudson, 2017].

Использование водного транспорта напрямую связано с появлением и обособлением в дзёмонском обществе профессиональных групп – мастеров-судостроителей, лодочников-перевозчиков, торговцев, рыбаков, охотников на морского зверя – полностью живущих за счет моря. Для обозначения таких групп в японской литературе даже существует особый термин – «люди моря» (каймин) – в противоположность населению, связанному с охотой и собирательством, а позднее – с земледелием [Amino, 1995, p. 245]. К числу специфических можно отнести группы ныряльщиков и особенно глубоководных ныряльщиц за раковинами и жемчугом (*ама*). Специфика этой группы, известная по историческим описаниям (отбор, инициация, ритуалы, защитные татуировки, атрибутика), во многом соответствует параметрам классических «тайных обществ» [Lim,

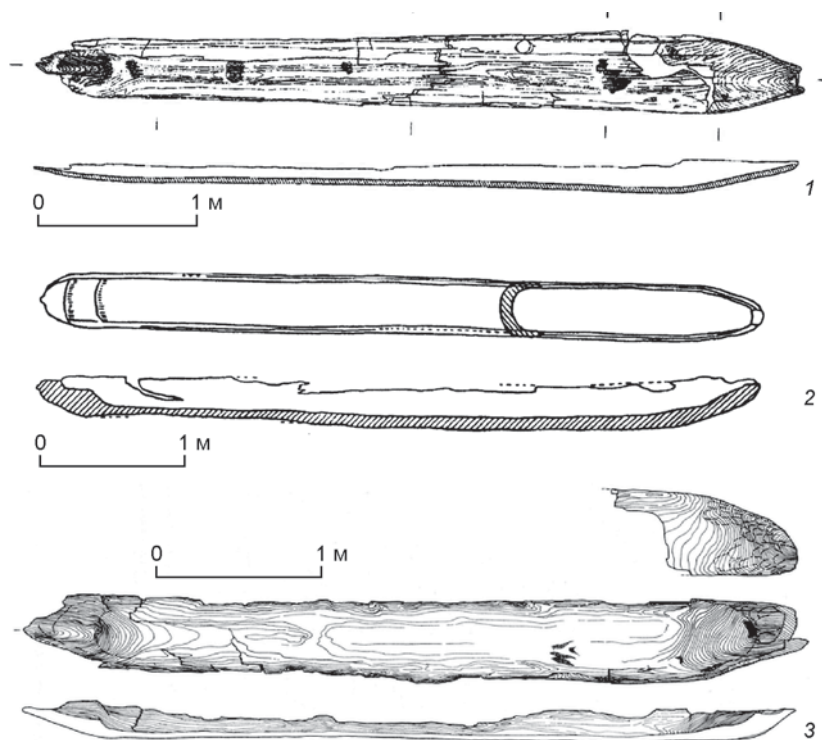


Рис. 3. Прорисовки лодок с разных памятников.

1 – Торихама, ранний дзёмон (по: [Nabu, 2010]); 2 – Хатамачи, поздний дзёмон; 3 – Мото Суйкей, поздний дзёмон (по: [Yoda, 2012]).

Matsuda, 2012]. Различные украшения из раковин (браслеты, подвески) являлись одним из важнейших предметов торговли, атрибутом погребальных комплексов и маркером развития «престижных» технологий [Табарев, Иванова, 2019].

Распространением раковин и изделий из них, украшений из нефрита и предметов гончарства по территории архипелага и за его пределами* роль водного транспорта не ограничивается. Многие авторы делают акцент не только на транспортно-коммуникационной и промысловой составляющих, но и на использовании плотов и лодок в ритуальной практике, например, при посещении святилищ, целая сеть которых зафиксирована на малых островах вдоль побережья архипелага и в акватории крупных озер [Hudson, 2017, p. 109–110].

С технологической точки зрения следует еще раз подчеркнуть эпизодические проявления в орудийном наборе населения Японских о-вов рубящих орудий (топоров, тесел) с подшлифовкой лезвия. Они фиксируются дважды: в период первоначального освоения архипелага (35–33 тыс. л.н.) и в изначальном дзёмоне (14–10 тыс. л.н.). В первом эпизоде речь идет об использовании водного

*Например, только на территории Корейского п-ова зафиксировано ок. 20 памятников, на которых присутствует дзёмонская керамика.

транспорта при преодолении мобильными охотниками-собираателями проливов и перемещении по цепи островов, а во втором – об изменении промысловых приоритетов, о постепенном переходе к оседлости и освоению локальных экологических ниш, включающих акватории озер, рек и частично морских побережий.

Последующие процессы – обособление профессиональных групп, связанных с водным транспортом, престижный характер предметов торговли, внутри- и межрегиональные культурные контакты, участие водного транспорта в сакрализации ландшафта («святые места на островах») – с большой долей вероятности предполагают и контроль племенной элиты над ними, и усложнение социальной структуры дзёмонского общества как минимум с начального периода (10–7 тыс. л.н.).

Благодарности

Работа выполнена по проекту НИР № 0329-2019-0004 «Этнокультурные процессы в Дальневосточном регионе в эпоху неолита, палеометалла и средневековья». Автор искренне признателен своим японским коллегам проф. Й. Каномата (Университет Тохоку) и Т. Цуцуми (Музей Дзёмона Асама) за помощь с информацией и ценные комментарии по различным сюжетам настоящей публикации.

Список литературы

Гладышев С.А., Табаров А.В. Заселение Японского архипелага и особенности каменных индустрий позднего палеолита сопредельных территорий: обзор современной проблематики // *Stratum plus*. – 2020. – № 1. – С. 117–126.

Табарев А.В., Иванова Д.А. Древние культуры южной части Японского архипелага: острова Рюкю // Мультидисциплинарные исследования в археологии. – 2019. – № 1. – С. 13–19.

Amino Y. Les Japonais et la mer // *Annales. Histoire, Sciences Sociales*. – 1995. – N 2. – P. 235–258.

An Illustrated Companion to Japanese Archaeology. – Oxford: Archaeopress and the Editors, 2016. – 350 p.

Boomert A., Bright A.J. Island Archaeology: In Search of a New Horizon // *Island Studies J.* – 2007. – N 1. – P. 3–26.

Erlandson J., Fitzpatrick S.M. Oceans, Islands, and Coasts: Current Perspectives on the Role of the Sea in Human Prehistory // *J. of Island and Coastal Archaeol.* – 2006. – N 1. – P. 5–32.

Habu J. Seafaring and the Development of Cultural Complexity in Northeast Asia: Evidence from the Japanese Archipelago // *The Global Origins and Development of Seafaring*. – Cambridge: McDonald Inst. for Archaeol. Research, 2010. – P. 159–170.

Hudson M.J. The Sea and Early Societies in the Japanese Islands // *The Sea in History – The Ancient World*. – Suffolk: Boydell Press, 2017. – P. 102–113.

Iizuka F., Izuho M. Late Upper Paleolithic-Initial Jomon Transitions, Southern Kyushu, Japan: Regional scale to macro processes a close look // *Quaternary Intern.* – 2017. – Vol. 441. – P. 102–112.

Kaifu Y., Fujita M., Yoneda M., Yamasaki S. Pleistocene Seafaring and Colonization of the Ryukyu Islands, Southwestern Japan // *Emergence and diversity of modern human behavior in Paleolithic Asia*. – College Station: Texas A&M Univ. Press, 2015. – P. 345–361.

Kaifu Y., Lin C., Goto A., Ikaya N. Palaeolithic Seafaring in East Asia: Testing the bamboo raft hypothesis // *Antiquity*. – 2019. – Vol. 93. – P. 1424–1441.

Lim C.P., Ito Y., Matsuda Y. Braving the Sea: The Amasan (Women Divers) of the Yahataura Fishing Community, Iki Island, Nagasaki Prefecture, Japan // *Asian Fisheries Sci.* – 2012. – Vol. 25. – P. 29–45.

Omoto K., Takeishi K., Nishida S., Fukui J. Calibrated 14C Ages of Jomon Sites, NE Japan, and Their Significance // *Radiocarbon*. – 2010. – Vol. 52, N 2-3. – P. 534–546.

Seguchi S. Landscape ‘Neolithization’ Among the Hunter-Fisher-Gatherers of Lake Biwa, Central Japan // *J. of World Prehistory*. – 2011. – N 3-4. – P. 225–245.

Tsutsumi T. MIS3 Edge-ground Axes and the Arrival of the First Homo sapiens in the Japanese Archipelago // *Quaternary Intern.* – 2012. – Vol. 248. – P. 70–78.

Turk J. In the Wake of the Jomon. Stone Age Mariners and the Voyage Across the Pacific. – Camden: McGraw-Hill, 2005. – 287 p.

Yoda M. History of the Relationship between People and Lake Biwa // *Lake Biwa: Interactions between Nature and People*. – Dordrecht: Springer, 2012. – P. 239–307.

References

Amino Y. Les Japonais et la mer. *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 1995, No. 2, pp. 235–258.

An Illustrated Companion to Japanese Archaeology. Oxford: Archaeopress and the Editors, 2016, 350 p.

Boomert A., Bright A.J. Island Archaeology: In Search of a New Horizon. *Island Studies Journal*, 2007, No. 1, pp. 3–26.

Erlandson J., Fitzpatrick S.M. Oceans, Islands, and Coasts: Current Perspectives on the Role of the Sea in Human Prehistory. *Journal of Island and Coastal Archaeology*, 2006, No. 1, pp. 5–32.

Gладышев С.А., Табаров А.В. Заселение Японского архипелага и особенности каменных индустрий позднего палеолита сопредельных территорий: обзор современной проблематики. *Stratum plus*, 2020, No. 1, pp. 117–126. (In Russ.).

Habu J. Seafaring and the Development of Cultural Complexity in Northeast Asia: Evidence from the Japanese

Archipelago. In *The Global Origins and Development of Seafaring*. Cambridge: McDonald Institute for Archaeological Research, 2010, pp. 159–170.

Hudson M.J. The Sea and Early Societies in the Japanese Islands. In *The Sea in History – The Ancient World*. Suffolk: Boydell Press, 2017, pp. 102–113.

Iizuka F., Izuho M. Late Upper Paleolithic-Initial Jomon Transitions, Southern Kyushu, Japan: Regional scale to macro processes a close look. *Quaternary International*, 2017, vol. 441, pp. 102–112.

Kaifu Y., Fujita M., Yoneda M., Yamasaki S. Pleistocene Seafaring and Colonization of the Ryukyu Islands, Southwestern Japan. In *Emergence and diversity of modern human behavior in Paleolithic Asia*. College Station: Texas A&M University Press, 2015, pp. 345–361.

Kaifu Y., Lin C., Goto A., Ikaya N. Palaeolithic Seafaring in East Asia: Testing the bamboo raft hypothesis. *Antiquity*, 2019, vol. 93, pp. 1424–1441.

Lim C.P., Ito Y., Matsuda Y. Braving the Sea: The Amasan (Women Divers) of the Yahataura Fishing Community, Iki Island, Nagasaki Prefecture, Japan. *Asian Fisheries Science*, 2012, vol. 25, pp. 29–45.

Omoto K., Takeishi K., Nishida S., Fukui J. Calibrated 14C Ages of Jomon Sites, NE Japan, and Their Significance. *Radiocarbon*, 2010, vol. 52, No. 2-3, pp. 534–546.

Seguchi S. Landscape ‘Neolithization’ Among the Hunter-Fisher-Gatherers of Lake Biwa, Central Japan. *Journal of World Prehistory*, 2011, No. 3-4, pp. 225–245.

Tabarev A.V., Ivanova D.A. Drevnie kul'tury yuzhnoy chasti Yaponskogo arhipelaga: ostrova Ryukyu. *Mul'tidistsiplinarnye issledovaniya v arkheologii*, 2019, No. 1, pp. 13–19. (In Russ.).

Tsutsumi T. MIS3 Edge-ground Axes and the Arrival of the First Homo sapiens in the Japanese Archipelago. *Quaternary International*, 2012, vol. 248, pp. 70–78.

Turk J. In the Wake of the Jomon. Stone Age Mariners and the Voyage Across the Pacific. Camden: McGraw-Hill, 2005, 287 p.

Yoda M. History of the Relationship between People and Lake Biwa. In *Lake Biwa: Interactions between Nature and People*. Dordrecht: Springer, 2012, pp. 239–307.

Таба́рев А.В. <https://orcid.org/0000-0002-6249-8057>