

Паруса Востока

Андрей Кирсанов

Суда эти изображены на гербах и официальной символике ряда ближневосточных стран. Веками они бороздили воды дальних морей, ходили в Африку и к берегам Индии. Эти парусники, как и повсюду, стали исчезать с приходом моторных судов. Но сегодня в некоторых уголках Аравийского п-ва доу переживают свое второе рождение.



Во время частых поездок на Ближний Восток я встречал их практически в каждой гавани: в Абу-Даби и Дубае, в Маскате и Акабе. И они неизменно привлекали внимание. На фоне современных моторных и парусных яхт европейского производства эти парусники выделяются своей аутентичностью. Сделанные из дерева, они контрастируют с одетыми в стекло и камень небоскребами и кажутся отголоском прошлого, напоминая о многовековом наследии, так тесно переплетенном с морем, торговлей, добычей жемчуга.

Корнями — в глубину веков

Рассказ наш — о традиционных арабских парусных судах доу, изображение которых с гордостью и уважением к морской истории эмир Катара разместил в 1976 г. на гербе своей страны. Эти суда красуются на марке йеменского порта Аден 1937 г., на монетах стоимостью 10 филсов (в обороте ОАЭ с 1996 г.) и даже на индийской бумажной купюре номиналом 10 рупий...



Слово «доу» пришло из языка суахили. Несмотря на то что типов этих судов много, почти все они несут латинские паруса. Предположительно они и были изобретены на берегах Красного моря, откуда позже распространились по странам Средиземноморского бассейна и получили свое название.

Большинство фактов, свидетельствующих о появлении на мировой арене этих арабских судов, зафиксировано в греческих и римских источниках. Но до сих пор неизвестно, когда они зародились. Нынешние историки судостроения отмечают, что южная Европа многое перенимала у арабских мореходов, а это говорит о хорошо развитом судостроении в арабских странах. Во времена Средневековья в водах Тихого и Индийского океанов, Средиземного и Красного морей, Персидского залива ходили юркие маневренные доу водоизмещением до 300 т. В них были обустроены каюты для пассажиров и просторные трюмы для груза.

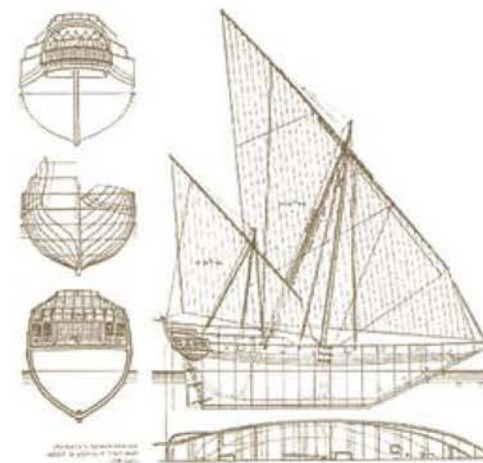
Сам процесс строительства доу считался искусством, неким таинством, секреты которого передавались от отца к сыну. Удивляет, насколько близки по конструкции и стилистически едины доу, сделанные в разных арабских странах, Индии и на разбросанном в Индийском океане архипелаге Занзибар.

Интересно, что если в Европе парусные суда тради-



ционно классифицируются по типу парусного вооружения, то на Ближнем Востоке — по форме и типу корпуса. Именно поэтому выделяют 13 видов доу. Среди них — Baghlah (мул — араб.) — тяжелое судно, предназначенное для дальних морских плаваний; Baqarah (корова — араб.) — древний класс более мелких судов; Ghanjah — крупное судно с длинным кормовым подзором; Sambuq — самое крупное доу Персидского залива, с острым килем. Корма доу всегда была закругленной, но с XVI в., когда португальские и другие европейские суда начали посещать Персидский залив, на многих доу стали делать транец. Взаимное обогащение морских культур продолжалось.

Понять дух классического доу можно, познако-



мившись с его оригинальной конструкцией. Эти суда строили путем сшивания и соединения деревянных конструкций волокнами, веревками или ремнями. На Занзибаре для этих целей использовали кокосовое волокно. Среди арабского населения до сих пор бытует легенда, гласящая, что любая металлическая деталь притягивает корабль ко дну моря. Для строительства выбирали особые породы тикового дерева, которые поставлялись из Индии, использовались местные сорта акации. Процесс постройки был долгим и трудоемким.

Марко Поло видел «шитые» суда в Ормузском проливе у входа в Персидский залив. Великому путешественнику они не очень пришлись по душе. В своей книге он писал: «Они неплохо держатся, и их крепеж не подвергается коррозии, но такое устройство не вынесет шторма». Сама идея «шитых» лодки сейчас кажется странной, но на тот момент подобные технологии широко использовались во многих уголках планеты. Достаточно вспомнить поморское судостроение. Трудно поверить, но и сегодня кое-где эти технологии еще в ходу. В Индийском океане они доминировали в судостроении вплоть до XV в. Путешественники отмечали, что видели более крупные «шитые» суда и в XX в. — у берегов Западной Африки и рядом со Шри-Ланкой.

Строительство доу опиралось не на чертежи, а на опыт и визуальную память корабелов. Мачты изготавливались из тика или кокосовой пальмы, но позднее стали использовать и другие сорта дерева. Большин-



ство доу оснащались одной либо двумя мачтами, несущими по одному парусу, но известны и трехмачтовые суда этого типа. Считается, что первоначально паруса делали из пальмового волокна; позже их стали шить из хлопчатобумажных тканей, которые производились в Индии. На парусах рифы не брались: большой парус заменялся маленьким. Большой был для светлого времени суток и благоприятного ветра, маленький ставился на ночь и в свежий ветер.

Доу сегодня

В современных Эмиратах традиции строительства доу стали утрачиваться, но некоторые состоятельные граждане прилагают все усилия для того, чтобы этого не случилось. С 1958 г., когда здесь была обнаружена нефть, страна неизменно изменилась. Деревянные парусники быстро исчезали. Неудивительно, что секреты их строительства стали забываться. И тогда были запущены программы по сохранению национального культурного наследия. В соседнем Омане, Катаре и Саудовской Аравии были внедрены аналогичные программы.

Несколько лет назад Салах Бен Тоук аль Мерри вместе с братом начал строительство, как на тот момент задумывалось, одного из самых крупных в регионе доу. Некоторые современники сравнивали Салаха с Ноем. На стапелях в дубайском заповеднике Рас-аль-Хор



закипела работа. Салах Бен Тоук — старейший в стране судостроитель. 20 лет он служил капитаном во флоте ОАЭ, а по окончании службы в 1999 г. решил посвятить себя давнишнему хобби, которым хочет увлечь своих внуков. По словам Салаха, если обратиться к истории, то каждый человек работал на доу, даже бедуины. Летом они выходили на лодках для ловли жемчуга и ведения торговли. Тогда не было ни самолетов, ни поездов, ни пароходов, а людям нужны была еда, одежда, лекарства, и единственным выходом было отправиться в море. Судостроение у Салаха в крови. Когда ему было 7 лет, они с братьями (у него их восемь) начали мастерить лодки из жести от банок и рифленого железа. Смышленные ребята укладывали железо на дорогу, чтобы проезжающие машины выравнивали его. Лодки несли по волнам счастливых «корабелов».

Спустя годы, когда Салах женился, он построил судно для путешествия в медовый месяц: денег у них не было.

Длина корпуса недавно спущенного на воду нового доу братьев аль Мерри составляет 52 м, ширина 15 м. Это строительство самого крупного в мире парусного доу подстегнуло энтузиазм любителей истории в странах Персидского залива.

В отличие от традиционных, парусных, доу, их моторные собратья процветают. На них устраивают непродолжительные круизы практически во всех странах Персидского



бассейна. Но парусные доу участвуют в фестивалях, для них даже устраивают регаты.

Молодой эмиратец Адиль Халид стал первым арабским яхтсменом, дважды обошедшим земной шар в Volvo Ocean Race.

В сезоне 2014–2015 гг. он гонялся в команде знаменитого Яна Уолкера. Отец и дед Адилья были ловцами жемчуга, зарабатывая этим опасным промыслом на хлеб еще тогда, когда Эмираты были малоизвестной страной с традиционным укладом жизни. Адиль рассказал, что начал заниматься парусом примерно в 6–7 лет. «Еще мои родители и деды торговали и ныряли за жемчугом; в былые времена они плавали из Дубая в Индию. Мы часто с братьями и дядей устраивали соревнования на традиционных арабских доу. Через них я пришел в большой парусный спорт».

Силами одного только яхт-клуба Абу-Даби в год проходит не менее 12 соревнований, а в соседнем Дубае в сентябре традиционно стартует регата 43-футовых доу. Здесь же проходят гонки 60-футовых доу, а с 1991 г. — регата Al Gaffal Dhow Race, главным спонсором которой выступает сам заместитель правителя Дубая, министр финансов, шейх Хамданбин Рашид аль

Мактум. Маршрут проложен через самые интересные части дубайского побережья. Гонка стартует у о. Сир-Абу-Найр, далее лодки следуют к о. Мун (23 мили), поворачивая затем к финишной линии у знаменитой гостиницы, построенной в виде паруса, — Burj Al Arab. Маршрут этот выбран не случайно: именно так возвращались с моря ловцы жемчуга. А сам термин gaffal переводится с арабского как «возвращение». Регата начинается в 05:30, с тем чтобы до полудня лодки вернулись назад. Al Gaffal Dhow Race собирает большое число участников и болельщиков на берегу, с каждым годом набирая популярность. Кто знает, возможно, именно в таких соревнованиях истинный ренессанс лодок доу.

