



## Zagadnienie zróżnicowania etnicznego Austronezji w świetle analizy transportu wodnego\*

The issue of the ethnic diversity of Austronesia in the light of the analysis of water transport

**Abstract:** In his article, Zygmunt Kłodnicki defines the boundaries of cultural regions and the paths of expansion of chosen products representative of the nautical culture of Austronesia. Kłodnicki examines the conditions for the development of shipping in this area and emphasizes the importance of the geographical environment in this process. Specifically, he draws attention to the importance of rafts in the migration of Austronesians and points out that boats equipped with a stabilizer, known as outrigger canoes, can be considered the *differentia specifica* of the Austronesian culture from the moment they left Southeast Asia. On the basis of his analysis of the diversity of the structure of the stabilizing device, boat equipment, and sailing terminology, Kłodnicki identifies the paths of cultural expansion in Austronesia. Maps relating to outrigger canoes and the cultural regionalization of the area in question are an integral part of the article.

**Keywords:** Austronesia, outrigger canoes, cultural expansion, nautology, ethnocartography

**Słowa kluczowe:** Austronezja, łodzie z urządzeniem statecznicowym, ekspansja kulturowa, nautologia, etnokartografia

Studium niniejsze jest próbą ustalenia dróg ekspansji poszczególnych wytworów kulturowych typu nautycznego na obszarze Austronezji<sup>1</sup>. Ponieważ ludy należące do austronezyjskiej rodziny językowej nie są autochtonami na zajmowanych obecnie terenach, gdyż zajęły je w przeszłości drogą ekspansji biologicznej i kulturowej, można by wnioskować, że analiza typu pojazdu wodnego, który pozwolił na zasiedlenie

---

\* Artykuł ukazał się pierwotnie w czasopiśmie „Nautologia” z 1970 roku, nr 3–4 (19–20), s. 12–29; zob. notę edytorską zamieszczoną po artykule. Autor, Redakcja SEiA i Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego pozostają wdzięczni Panu prof. dr. hab. Bolesławowi Hajdukowi, Redaktorowi Naczelnemu „Nautologii”, oraz Polskiemu Towarzystwu Nautologicznemu, wydawcy czasopisma, za zgodę na przedruk artykułu. (Przyp. red.).

<sup>1</sup> Niniejszy artykuł jest rozwinięciem referatu wygłoszonego w 1964 roku na XXXIX Walnym Zgromadzeniu Polskiego Towarzystwa Ludoznawczego we Wrocławiu oraz na Seminarium Oceanicznym zorganizowanym przez Oddział Krakowski PTL w dniach 21–22 maja 1966 w Krakowie.

rozległego świata wysp, będzie przyczynkiem do wyjaśnienia etnogenezy Austronezyjczyków.

W polskiej literaturze etnograficznej i nautologicznej brak opracowań z zakresu żeglugi obszaru Austronezji, ponieważ artykuły Jana Kubarego, jedyne polskiego etnografa badającego tamte tereny (jeśli nie liczyć piszącego po angielsku Bronisława Malinowskiego), dotyczą tylko centralnych Karolin oraz kolonii mikronezyjskich w północnej Melanezji<sup>2</sup>. W wykorzystanej literaturze polskiej i obcej do najpełniejszych opracowań należy zaliczyć pracę Alfreda C. Haddona i Jamesa Hornella. Wyniki studiów przeprowadzonych przez wymienionych autorów w odniesieniu do całego obszaru Oceanii zostały ogłoszone w trzypięciotomowym opracowaniu<sup>3</sup> zestawiającym materiały dotyczące konstrukcji statków i ich osprzętu. Z opracowań problemowych na uwagę zasługują artykuły traktujące o wybranych zagadnieniach z zakresu żeglugi Austronezji. Spośród nich należy wymienić na przykład pracę Roberta Heine-Gelderna<sup>4</sup> poświęconą zagadnieniu migracji na obszarze Pacyfiku, w świetle analizy między innymi form i funkcji tratw. Form statków używanych w północnej Australii dotyczy artykuł Donalda F. Thomsona<sup>5</sup>. Rodzajem połączenia statecznicowego na obszarze Melanezji, Indonezji, Madagaskaru i środkowej części wybrzeża Afryki Wschodniej artykuły poświęcili Haddon i Hornell<sup>6</sup>.

Najliczniejszą grupę stanowią ogólne opracowania monograficzne, dotyczące głównie obszaru zachodniej i środkowej Oceanii, w których problemy żeglugi traktowane są równorzędnie lub drugorzędnie w stosunku do innych omawianych zagadnień. Do najpełniejszych opracowań tego rodzaju należą prace prezentujące wyniki niemieckiej ekspedycji naukowej, zawarte w serii wydawniczej *Ergebnisse des Südsee-Expedition*

---

2 J. Kubary, *Wyspy Nukuoro*, „Atheneum” 1882 (t. 3), s. 94–121, 262–291; Idem, *Żegluga morska i handel międzywyspowy Karolińczyków Centralnych. Notaty z podróży po Oceanie Wielkim*, „Wszechświat” 1882 (t. 1), nr 16–18, s. 241–246, 261–265, 280–283; Idem, *Przyczynki do znajomości wysp Anachorites*, „Lud” 1962 (t. 47), s. 7–48.

3 A.C. Haddon, J. Hornell, *Canoes of Oceania*, vol. 1: J. Hornell, *The canoes of Polynesia, Fiji, and Micronesia*, Bernice P. Bishop Museum, Honolulu 1936 (Special Publication, no. 27), vol. 2: A.C. Haddon, *The canoes of Melanesia, Queensland, and New Guinea*, Bernice P. Bishop Museum, Honolulu 1937 (Special Publication, no. 28), vol. 3: A.C. Haddon, J. Hornell, *Definition of terms, general survey, and conclusions*, Bernice P. Bishop Museum, Honolulu 1938 (Special Publication, no. 29).

4 R. Heine-Geldern, *Some problems of migration in the Pacific*, w: *Kultur und Sprache*, „Wiener Beiträge zur Kulturgeschichte und Linguistik” 1952 (Jhg 9), s. 313–362.

5 D.F. Thomson, *Notes on some primitive watercraft in Northern Australia*, „Man” 1952 (vol. 52), no. 1, s. 1–5.

6 Np. A.C. Haddon: *The outriggers of Indonesian canoes*, „The Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland” 1920 (vol. 50), Jan.–Jun., s. 69–134; J. Hornell: *The common origin of the outrigger canoes of Madagascar and East Africa*, „Man” 1920 (vol. 20), no. 67, s. 134–139.

1908–1910. Z innych opracowań tego typu można wymienić dla przykładu prace Georga Buschana<sup>7</sup>, Hansa Nevermanna<sup>8</sup> i Richarda Parkinsona<sup>9</sup>.

Dobry materiał ilustracyjny, ale w mniejszym stopniu opracowania tekstowe, wniosły do niniejszego studium na przykład prace Hugo A. Bernatzika<sup>10</sup>, Abela Gruvela<sup>11</sup> i Gustava A. Rittera<sup>12</sup>.

Bazę źródłową artykułu stanowią materiały zawarte w literaturze polskiej i obcej. Rozpiętość czasowa wykorzystanych źródeł wynosi 130 lat; zakres terytorialny obejmuje obszar całej Austronezji, środkową część wybrzeża wschodniej Afryki, południową i południowo-wschodnią Azję, północną Australię oraz większą część pacyficznego wybrzeża Ameryki Południowej i częściowo Ameryki Północnej. Opisy indywidualnych faktów kulturowych zostały sporządzone na podstawie 137 prac. Najwięcej zebranych opisów pochodzi z prac opublikowanych w ostatnich czterdziestu pięciu latach. Dotyczą one w większości statków z urządzeniem statecznicowym i ich osprzętu.

Cechą ujemną wykorzystanych źródeł są braki dokumentacyjne, przede wszystkim dotyczące chronologii opisywanych wytworów kulturowych. Niemniej trzeba podkreślić, że mimo to pozwoliły one na zastosowanie metody analityczno-porównawczej i kartograficznej, z tym jednak ograniczeniem, że chronologia umieszczonych na mapie zjawisk określona jest jedynie chronologią wykorzystanych źródeł.

## Przyczyny rozwoju żeglugi w Austronezji

Obszar Austronezji stanowią wyspy leżące w strefie podzwrotnikowej od Madagaskaru na zachodzie po Wyspę Wielkanocną we wschodniej części Pacyfiku. Sądzi się powszechnie, że Austronezyjczycy pochodzą z południowo-wschodniej Azji, skąd zostali wyparci w I tysiącleciu p.n.e.<sup>13</sup>. Zmuszeni do zasiedlenia wysp Indonezji i Filipin, a następnie Oceanii i Madagaskaru musieli rozwiązać dwa problemy:

---

7 *Australien und Ozeanien*, w: *Illustrierte Völkerkunde in zwei Bänden*, Hrsg. G. Buschan, Bd. 2, Teil 1, Verlegt von Strecker und Schröder, Stuttgart 1923, s. 1–272.

8 H. Nevermann, *Polynesier auf den Neuen Hebriden*, „*Zeitschrift für Ethnologie*” 1953, Bd. 78, H. 2, s. 196–209.

9 R. Parkinson, *Dreißig Jahre in der Südsee. Land und Leute, Sitten und Gebräuche im Bismarckarchipel und auf den deutschen Salomoinseln*, Verlag Strecker & Schröder, Stuttgart 1926.

10 H.A. Bernatzik, *Südsee*, Deutsche Buch-Gemeinschaft, Leipzig 1934.

11 A. Gruvel, *La pêche dans la préhistoire, dans l'antiquité et chez les peuples primitifs*, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, Paris 1928.

12 G.A. Ritter, *Illustrierte Länder- und Völkerkunde*, Herlet, Berlin 1909.

13 W.G. Solheim, *Pottery and the Malayo-Polynesians*, „*Current Anthropology*” 1964 (vol. 5), no. 5, s. 383; T. Milewski, *Zarys językoznawstwa ogólnego*, cz. 2: *Rozmieszcz-*

- 1) budowy statków pozwalających przebywać otwarte morze;
- 2) nawigacji, a więc przede wszystkim znajomości określania pozycji statku oraz wybrania i utrzymania najdogodniejszego kursu statku, w celu osiągnięcia określonej wyspy.

Nie wydaje się prawdopodobne, by Austronezyjczycy przejęli gotowe rozwiązania tych problemów od ludów, na których terenach się osiedlili. Bowiem „Negrzy” południowo-wschodniej Azji i sąsiadujących z nią archipelagów, jeżeli w ogóle uprawiali żeglugę pełnomorską, to zapożyczyli ją od Austronezyjczyków. Chodzi tu oczywiście o **żeglugę morską**, gdyż przybrzeżna czy rzeczna znana jest bez mała wszystkim ludom świata.

Podstawowym środkiem komunikacji i transportu wodnego Austronezyjczyków są łodzie z urządzeniem statecznicowym. Zasięg ich występowania w ostatnich wiekach w zasadzie pokrywał się z obszarem występowania języków rodziny austronezyjskiej. A ponieważ łodzie te nie były znane ludności tubylczej – substratowi, na który nawarstwili się Austronezyjczycy, można by przypuszczać, że są one *differentia specifica* kultury Austronezyjczyków już od chwili opuszczenia przez nich południowo-wschodniej Azji.

Wyraźny wpływ na sposób budowy łodzi i sztukę nawigacji wywarło środowisko geograficzne. Nawigacja polegała głównie na dokładnej znajomości wiatrów, prądów morskich, pozornego ruchu ciał niebieskich, położenia archipelagów i poszczególnych wysp oraz meteorologii. Wiele z tych czynników zmieniało się zależnie od pór roku. Zmiany te musiały być znane Austronezyjczykom i uwzględniane przez nich, skoro potrafili zasiedlić olbrzymi obszar wysp i utrzymywać niejednokrotnie ożywione i regularne kontakty z odległymi archipelagami. Burze i prądy morskie często znosiły statki z obranego kursu, powodując czasem nowe odkrycia, a w konsekwencji – **zasiedlenie nowych wysp**.

Na stopień rozwoju żeglugi Austronezji wpłynęły najprawdopodobniej odległości pomiędzy sąsiadującymi wyspami czy archipelagami oraz rozmiary wysp. Tubylcy Melanezji zamieszkujący duże wyspy pochodzenia kontynentalnego lub wulkanicznego mniej interesowali się żeglugą niż mieszkańcy małych koralowych wysepek Mikronezji i Polinezji położonych daleko od siebie. W dużym stopniu na tym stanie rzeczy zaważył sposób zdobywania pożywienia. Tubylcy z wnętrza wielkich wysp żyli ze zbieractwa, myślistwa i niejednokrotnie kopieniactwa. Tylko plemiona nadbrzeżne w niewielkim zakresie uprawiały rybołówstwo. Natomiast podstawą wyżywienia mieszkańców małych wysp z reguły było rybołówstwo, organicznie związane z żeglugą.

---

*nie języków*, z. 1: *Tekst* (Prace Etnologiczne, t. 1), Wydawnictwo Towarzystwa Ludoznawczego, Lublin–Kraków 1948, s. 78.

Atole koralowe, z natury rzeczy małe i słabo urodzajne wysepki, nie mogły zapewniać wyżywienia dla większej liczby ludzi. Podobnie jak w Grecji od VIII do VI wieku p.n.e., młodzi i przedsiębiorczy żeglarze opuszczali ojczyste wyspy, kolonizując tereny słabiej zaludnione. Inną przyczynę emigracji stanowiły ostre i krwawe waśnie międzyplemienne. Motorem odbywania dalekich niejednokrotnie wędrówek był też handel<sup>14</sup>.

Środowisko geograficzne miało więc przemożny wpływ na stopień rozwoju żeglugi. Ale jego rola została znacznie przeceniona w rozważaniach niektórych etnologów na temat możliwości migracji biologicznych na obszarze Oceanii<sup>15</sup>. Zakładali oni mianowicie, że kursy statków tubylczych wyznaczała każdorazowo wypadkowa oddziaływania wiatru i prądu morskiego na statek. Jednakże wiele dróg żeglarskich przebiegało różnymi kursami względem wiatrów i prądów. Gdyby bowiem przyjąć założenie o niemożliwości płynięcia różnymi kursami, to wykluczone byłyby kontakty na przykład Maorysów hawajskich ze środkową Polinezją (że miały one miejsce, stwierdzono ponad wszelką wątpliwość). Niemożliwe byłoby także płynięcie z zachodu na wschód na obszarze południowej Melanezji oraz środkowej i wschodniej Polinezji, z racji przeciwnych prądów i wiatrów, a co za tym idzie nie zasiedlano by Oceanii od strony zachodniej. To prawdopodobnie skłoniło Thora Heyerdahla do snucia przypuszczenia, że przodkowie Polinezyjczyków płynęli z Filipin bądź z południowo-wschodniej Azji z prądem Kuro Siwo, bądź też wzdłuż wybrzeży Azji, a potem Ameryki Północnej do wysp u wybrzeży Kolumbii Brytyjskiej, a stąd dopiero<sup>16</sup> na Hawaje. Jego zdaniem więc, Hawaje były punktem wyjściowym; stąd Polinezyjczycy opanowali pozostałą wschodnią część Oceanii<sup>17</sup>. Do kilku innych słabych punktów tej teorii należy dodać jeszcze ten, że płynąc z Hawajów na południe, w stronę centralnej Polinezji, statek przecinał nieomal pod kątem prostym z reguły bezwietrzny obszar w okolicach równika, Prąd Północno-równikowy, Równikowy Prąd Wsteczny i Prąd Południoworównikowy. Tak więc czy owak przodkowie współczesnych nam Polinezyjczyków

---

14 Cfr. choćby: B. Malinowski, *Kula; the circulating exchange of valuables in the archipelagoes of eastern New Guinea*, „Man” 1920 (vol. 20), no. 51, s. 97–105. Pan Is Rachmat, ambasador indonezyjski w Polsce, zwrócił mi uwagę na fakt, że na określenie „dawnych dobrych czasów” istnieje w Indonezji zwrot *Kaman bahari*, co znaczy dosłownie „czasy morza”, a wiąże się prawdopodobnie z okresem, kiedy Indonezja bogaciła się na handlu morskim, między innymi z Madagaskarem. Ten związek Indonezji z morzem w przeszłości odbija się być może w jawajskim podaniu o poślubieniu przez króla Jawy królowy mór, co ma oznaczać opanowanie przez Indonezję dróg morskich.

15 S. Passarge, *Geographische Völkerkunde*, Bd. 3: *Australien und die Südsee*, Verlag Moritz Diesterweg, Frankfurt a. M. 1934, s. 95–104; T. Heyerdahl, *Otviet „Sovietskoj Etnografii”*, „Sovietskaja Etnografia” 1963, z. 4, s. 120.

16 Korzystając zapewne ze sprzyjającego pasatu północno-wschodniego.

17 T. Heyerdahl, *Otviet „Sovietskoj Etnografii”*..., s. 120.

w pewnym okresie poznali sposoby pływnięcia kursami różnymi od wypadkowej oddziaływania wiatru i prądu morskiego na statek.

Siegfried Passarge uważa, że Melanezyjczycy i Tongańczycy zagnani burzą docierali do Nowej Zelandii. W ten sam sposób tłumaczy autor osiągnięcie Hawajów i Wyspy Wielkanocnej ze Środkowej Polinezji<sup>18</sup>.

## Rola tratw w migracjach Austronezyjczyków

Nadmierne przecenianie roli wiatrów i prądów morskich miało uzasadnienie w teorii, według której Oceania była zasiedlona przez żeglarzy korzystających wyłącznie z tratw jako środka transportu i komunikacji. Kurs tratwy bowiem jest wypadkową działania siły wiatru i prądu.

Tratwa jako środek komunikacji wodnej jest szeroko rozpowszechniona na kuli ziemskiej. W sąsiedztwie Austronezji tratwy występowały na znacznej części pacyficznego wybrzeża Ameryki Południowej<sup>19</sup>, w południowo-wschodniej Azji<sup>20</sup> oraz w północnej Australii<sup>21</sup>. W Austronezji zanotowano je na wielu wyspach Oceanii i Indonezji<sup>22</sup>. Z zebranych danych wynika, że w ostatnich wiekach tratwy na obszarze Austronezji i na terenach sąsiednich były używane do transportu i komunikacji o **charakterze lokalnym**. I nic nie świadczy o tym, ażeby poprzednio było inaczej.

Jak już wspomniałem, do niedawna przeważał pogląd, że podstawowym środkiem transportu w migracjach Polinezyjczyków były pełnomorskie tratwy. To przekonanie opierano na dwóch argumentach:

- 1) przypadek tubylców z wyspy Mangarewy, którzy rzekomo nigdy nie posiadali innych statków oprócz tratw;
- 2) teoria, według której statek z urządzeniem statecznicowym powstał z tratwy.

Pierwszy z tych argumentów upadł z chwilą opublikowania rękopisu misjonarza o. Honoré Lavalá, który przybył na Mangarewę w 1834 roku

---

18 S. Passarge, *Geographische Völkerkunde*, Bd. 3..., s. 99.

19 S.K. Lothrop: *Aboriginal navigation off the west coast of South America*, „The Journal of the Royal Anthropological Institute Great Britain and Ireland” 1932 (vol. 62), Jul.–Dec., s. 235–238.

20 R. Heine-Geldern, *Some problems...*, s. 331–332; F. Faber, *Rot leuchtet der Song Cai*, Kongreß-Verlag, Berlin 1955, fot. na s. 113.

21 D.F. Thomson, *Notes on some primitive watercraft...*, s. 2 i mapa.

22 O. Degener, *Naturalist's South Pacific expedition: Fiji, Paradise of the Pacific, Honolulu 1949*, fot. na s. 56; E. Doerr, *Bestattungsformen in Ozeanien*, „Anthropos” 1925 (vol. 30), s. 746; R. Heine-Geldern, *Some problems...*, s. 331; A.C. Haddon, J. Hornell, *Canoes of Oceania*, vol. 1: J. Hornell: *The Canoes of Polynesia...*, s. 48, 49, 93, 143, 412, 435 i il. 32, 64, 93, 147; R. Neuhauss, *Deutsch Neu-Guinea*, Bd. 1, Verlag Dietrich Reimer, Berlin 1911, s. 347 i fot. 19 na s. 53; K. Stołyhwo, *Plemiona pierwotne wschodniej Sumatry*, „Biblioteka Warszawska” 1909 (R. 69), t. 1 (273), z. 3 (819), s. 502.

i widział jeszcze resztki dwukadłubowych łodzi. Były one zniszczone podczas wojny między plemionami Mataira a Te Mateoa. Maoryski etnograf Te Rangi Hīroa (Peter Henry Buck) uważał, że zwycięskie plemię dla zapobieżenia buntowi i ucieczce drugiego plemienia zakazało budowania łodzi podwójnych. Laval informował, że dawniej na tej wyspie używano także łodzi z urządzeniem statecznicowym oraz łodzi bez tego urządzenia<sup>23</sup>. Drugi argument – teoria wywodząca z tratwy<sup>24</sup> statki z wymienionymi urządzeniami – nie wyklucza możliwości, że w okresie kolonizacji Austronezji używano jako zasadniczego środka komunikacji i transportu wodnego łodzi z urządzeniem statecznicowym.

Należy jeszcze podkreślić, że na tratwie nie można płynąć innym kursem względem wiatru jak pełnym wiatrem (fordewindem) lub baksztagowym. Układ wiatrów i prądów w części przyrównikowej Oceanii jest zaś taki, że aby posuwać się z zachodu na wschód, trzeba płynąć bądź półwiatrem (halfwindem), bądź bejdewindem. Użycie tratw na tej trasie było więc wykluczone. Zatem nie za pomocą tratw zasiedlono Oceanię.

We wschodniej części Pacyfiku układ wiatrów i prądów umożliwia żeglugę tratwą na trasie: wschodnia Polinezja – Ameryka Południowa. Udowodnili to w swych śmiałych rejsach Thor Heyerdahl i William Wilis, przepływając na tratwach trasę: Peru – wschodnia Polinezja, i Éric de Bisschop, pokonując trasę: Tahiti, centralna Polinezja – Peru. Heyerdahl sądził nawet, że peruwiańskie podanie o wyprawie wojennej Inków na tratwach pod dowództwem księcia Tupac Yupanqui jest śladem kontaktów między Peru a Polinezją. W podaniu tym szereg faktów stoi w wyraźnej sprzeczności z wywodami Heyerdahla<sup>25</sup>. Zdaniem Samuela

---

23 R. Heine-Geldern, *Some problems...*, s. 324.

24 G. Friederici, *Malaio-Polinesische Wanderungen*, Verlag von Simmel & Co., Leipzig 1914, s. 17.

25 Według podania wyprawa miała miejsce za panowania Pachacuteca (1421–1478), a więc nie dawniej niż sto lat przed podbojem Inków przez Hiszpanów. Legendę tę podaje Samuel Kirkland Lothrop (*Aboriginal navigation...*, s. 237): „31 J. Brøndsted, op. cit., s. 172, 228. / »„While at Tumbes, so the tale goes, he learned of islands far at sea named Hahua-chumpi and Nina-chumpi, and as they said to be thickly populated and rich in gold he determined to conquer them. Consequently, he ordered the construction of a great fleet of rafts and sailed with part of his army on voyage to the west. After nine months he returned in triumph with many dark-skinned prisoners, much gold and silver, a throne of copper, and the skins of an animal like a horse«”.

Nie należy jednak sądzić, że łupy te zdobyto na wyspach Oceanii, ponieważ metal do chwili przybycia pierwszych Europejczyków nie był na tych terenach znany. Brak również było w Oceanii większych zwierząt, jeśli wykluczyć wytopionego kilka wieków temu olbrzymiego ptaka moa. Wyłączyć należy również wyspy Galapagos, leżące znacznie bliżej wybrzeży Ameryki, gdyż Pedro Sarmiento de Gamboa, który je odkrył w 1567 roku, stwierdził, że były one niezamieszkałe. Nie znalazł także śladów osadnictwa w przeszłości.

Kirklanda Lothrop<sup>26</sup>, dotyczy ono najprawdopodobniej wyprawy na pacyficzne wybrzeże Ameryki Południowej, na północ od Guayaquil. **Nie wyklucza to oczywiście możliwości kontaktów transpacyficznych.** Nie jest chyba dziełem przypadku, że w południowo-wschodniej Azji i na pacyficznym wybrzeżu Ameryki Południowej zarejestrowano tratwy prostokątne, wyposażone w miecze oraz prostokątny żagiel. Fakty te nie świadczą o tym, że migracji z Indonezji czy Filipin do Oceanii lub też z Polinezji do wybrzeży Ameryki Południowej dokonano za pomocą tratw, lecz o tym, że przodkowie przynajmniej wschodnich Austronezjczyków, gdy jeszcze przebywali w Azji, używali takich tratw; po zasiedleniu wysp Pacyfiku używali ich nadal na rzekach i w obrębie lagun. Być może stąd znajomość tratw prostokątnych wyposażonych w miecze i prostokątny żagiel została zapożyczona przez nadbrzeżne plemiona Ameryki Południowej. Późniejsze przemiany kulturowe mogły spowodować, że tego typu tratw w dobie europejskich odkryć na Morzach Południowych już nie zastano.

Zbieżności kulturowe między Austronezją a pacyficznym wybrzeżem Ameryki Południowej można dostrzec także w analizie prymitywnych tratwek z pęków trzciny – zwanych przez etnologów balsami (ang. *balsa*, fr. *balsa*)<sup>27</sup>. Tratwki te na Tasmanii<sup>28</sup>, na Wyspie Wielkanocnej<sup>29</sup>, w znacznej części zachodniego wybrzeża Ameryki Południowej, na obszarze jeziora Titicaca<sup>30</sup> i u Indian Seri znad Zatoki Kalifornijskiej<sup>31</sup> były bardzo podobne pod względem formy, a jednocześnie odmienne od bals używanych na archipelagu Fidżi<sup>32</sup>, na Madagaskarze<sup>33</sup> i we wschodniej Afryce<sup>34</sup>. Ponadto na Wyspie Wielkanocnej i w kilku miejscach na zachodnim wybrzeżu Ameryki Południowej używano tratw

---

26 S.K. Lothrop, *Aboriginal navigation...*, s. 283.

27 Termin *balsa* oznacza tratwę wykonaną z drewna drzew tropikalnych lżejszego od korka, ale etnografowie tą nazwą obejmują różnego rodzaju tratwołodzie wykonane z trzciny i roślin podobnych, gdyż tak nazywa je ludność miejscowa, na przykład Indianie z nad jeziora Titicaca. Cfr. B. Kozłowski, *Dzieje okrętu*, Wiedza Powszechna, Warszawa 1956, s. 14 i nast.; R. de Kerchove, *International maritime dictionary*, hasła: *balsa* i *balsa wood*.

28 R. Biasutti, *Razze e i popoli della terra*, vol. 4: *Oceania – America. Indice generale*, Unione Tipografico – Editrice Torinese, Torino 1959, rys. 31.

29 T. Heyerdahl, *Aku-Aku. Tajemnica Wyspy Wielkanocnej*, tłum. J. Giebułtowicz, Iskry, Warszawa 1961, fot. na s. 145.

30 S.K. Lothrop, *Aboriginal navigation...*, s. 238–240 i tabl. XVII, XVIII.

31 R.F. Heizer, W.C. Massey, *Aboriginal navigation off the coast of Upper and Baja California*, „*Anthropological Papers*” 1953, no. 33–42, s. 291–296.

32 O. Degener, *Naturalist's South Pacific expedition...*, fot. na s. 56.

33 J. Sibree, *Madagascar. Geographie, Naturgeschichte, Ethnographie der Insel, Sprache, Sitten und Gebräuche ihrer Bewohner*, F.A. Brockhaus, Leipzig 1881, s. 198.

34 K. Weule, *Leitfaden der Völkerkunde*, Bibliographische Institut, Leipzig–Wien 1912, tabl. 112.



wykonanych z jednego lub dwóch pęków trzciny związanych w formie bardzo wydłużonych stożków. Być może do tego typu można by zaliczyć tahitańską tratwę sporządzoną z olbrzymiej wiązki bambusów, zwięzającej się ku końcom. Natomiast na Fidżi, Madagaskarze oraz w górnej części Nilu balsy miały formę wachlarzowatą. Warto dodać, że niektóre terminy określające łódź oraz pewne formy urządzenia statecznicowego mają nieco podobny zakres występowania, mianowicie były używane na wschodnim wybrzeżu Afryki i na Madagaskarze, a także w Oceanii, zwłaszcza w jej zachodniej części.

## Statki z urządzeniem statecznicowym

Austronezyjczycy skolonizowali wyspy Indonezji, Mórz Południowych i Madagaskaru najprawdopodobniej za pomocą łodzi dwukadłubowych bądź też łodzi z urządzeniem statecznicowym wyposażonym w jedną lub dwie statecznice. Łodzie statecznicowe<sup>35</sup>, w przeciwieństwie do dwukadłubowych, były wytworem charakterystycznym dla prawie wszystkich ludów Austronezji, z wyjątkiem niektórych obszarów wschodniej Indonezji oraz większej części Wysp Salomona<sup>36</sup>. Istnieją dane pozwalające przypuszczać, że na przełomie II i I tysiąclecia p.n.e. statki z urządzeniem statecznicowym były używane także na Morzu Śródziemnym; świadczyły o tym niektóre rysunki na wazach attyckich. Nieomal identyczne rysunki naskalne, pochodzące z epoki brązu, znaleziono w południowej Skandynawii. Zdaniem niektórych autorów, przedstawiają one wielkie dłubanki z dołączonymi statecznicami, które umożliwiają żeglugę morską. Jednakże, mimo znacznego konserwatywizmu w budowie łodzi, statecznice nie są znane w tradycji ludowej Europy i przyległych części Afryki i Azji, co z naciskiem podkreśla John

---

35 Za łodzie z urządzeniem statecznicowym uważam łodzie wyposażone w jedną lub dwie statecznice w postaci prostej żerdzi albo żerdzi w formie sanicy, bądź też niewyżłobionej łodzi. Statecznice usytuowane zwykle równolegle do kadłuba były przywiązane bezpośrednio do burt (łodzie oskrzydłone) lub odsunięte od nich na pewną odległość i przymocowane do łodzi za pomocą żerdzi poziomych, zwanych w dalszej części artykułu wsięgnikami. Wsięgniki łączyły się ze statecznicami bądź bezpośrednio (połączenie wiązane lub na czop), bądź też pośrednio, za pomocą dodatkowych żerdzi (połączenie widelkowe, połączenie typu Bali itp.).

36 Zostało to spowodowane najprawdopodobniej tym, że wyspy te są zamieszkałe w większości przez ludność, która w znacznym stopniu różni się w zakresie kultury, między innymi języka, od Austronezyjczyków. Pod względem językowym, poza małymi wyjątkami, ludność tych obszarów należy do grupy papuaskiej (T. Milewski, *Zarys językoznawstwa ogólnego*, cz. 2: *Rozmieszczenie języków*, z. 1: *Tekst...*, s. 81; Idem, *Zarys językoznawstwa ogólnego*, cz. 2: *Rozmieszczenie języków*, z. 2: *Atlas*, Wydawnictwo Towarzystwa Ludoznawczego, Lublin–Kraków 1948 (Prace Etnologiczne, t. 1), mapa 21.

Grahame Douglas Clark<sup>37</sup>. Przypuszcza on, że to, co niektórzy uważają za statecznicę, jest przedłużoną i zagiętą ku górze stępką. Znane były natomiast w przeszłości dłubanki oskrzydłone, które znaleziono na kilku stanowiskach w południowej Szwecji oraz w północnym krańcu Zatoki Botnickiej<sup>38</sup>. Do niedawna łodzi oskrzydłonych używano tu i ówdzie w Europie środkowej, od Finlandii po Albanie<sup>39</sup>. Jeśli nawet odrzucić hipotezę o występowaniu w przeszłości łodzi ze statecznikami w Europie, to pozostaje do wyjaśnienia zbieżność wspomnianych europejskich łodzi oskrzydłonych z łodziami południowo-wschodniej Azji<sup>40</sup>, zbudowanymi podobnie.

Łodzie z urządzeniem statecznicowym na obszarze Austronezji były zróżnicowane pod względem formy i nazewnictwa. Załączona mapa syntetyczna (mapa 5\*) i wnioski podane w tej pracy opierają się na analizie porównawczej części urządzenia statecznicowego, a więc kształtu statecznicy, liczby statecznic (mapa 1) i wysięgników łączących łódź ze statecznicą, sposobu połączenia jej z wysięgnikami (mapa 2 i 3), kształtów żagli (mapa 4) i wiosel, a także nazw łodzi, poszczególnych elementów konstrukcyjnych urządzenia statecznicowego, osprzętu żaglowego i wiosel oraz zwyczaju chowania zmarłych w łodzi lub w trumnie o kształcie łodzi, oraz zwyczaju wypędzania w morze demonów nie-szczęść na tratwie lub łodzi. Zagadnienia te opracowano na kilkunastu mapach, z których cztery znajdują się w tej pracy.

Mapa 1, przedstawiająca zróżnicowanie urządzenia statecznicowego (liczby statecznic), rzuca pewne światło na genezę tego wytworu kulturowego. Istnieją **trzy hipotezy**<sup>41</sup> dotyczące genezy tego urządzenia.

---

37 J.G.D. Clark, *Europa przedhistoryczna. Podstawy gospodarcze*, tłum. J. Kostrzewski, PWN, Warszawa 1957, s. 338.

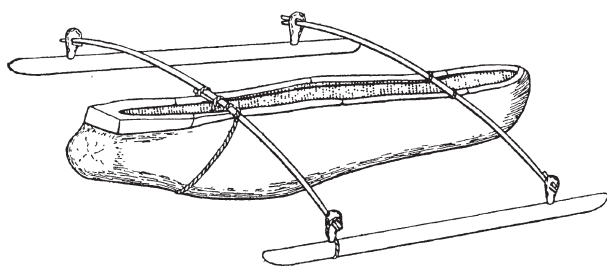
38 Ibidem, il. 154 na s. 335.

39 K. Moszyński, *Kultura ludowa Słowian*, cz. 1: Kultura materialna, Kraków 1929, s. 672.

40 W dyskusji nad moim referatem prof. dr T. Lewicki zwrócił mi uwagę, że podobny zasięg posiada zwyczaj chowania zmarłych w łodzi. O zwyczaju tym w Skandynawii wspomina grecki podróżnik z V wieku p.n.e. Pyteasz z Massalii. Cfr. także J.G.D. Clark, *Europa przedhistoryczna...*, s. 332. Podobnie grzebano zmarłych w zauralskiej prowincji kulturowej, o czym wspominał Stanisław Klimek; cfr. S. Klimek, *Azja*, w: *Człowiek, jego rasy i życie*, oprac. J. Czekanowski, [s.l., s.a.], s. 486. Odbiciem tradycji o chowaniu zmarłych przez Wikingów w łodzi jest obraz Siemiradzkiego *Pogrzeb Wikinga*. Z drugiej zaś strony pochówki w łodzi były charakterystyczne dla znacznych obszarów Oceanii. Cfr. choćby E. Doerr, *Bestattungsformen in Ozeanien...* Hornell, zastanawiając się nad genezą urządzenia statecznicowego, formułuje hipotezę o zapożyczeniu tego wynalazku z Austronezji do Europy drogą pośrednią, wzdłuż biegu większych rzek Eurazji.

\* Mapy są zamieszczone na końcu artykułu, po stronie 29. Na stronie 29 znajduje się wykaz map. (Przyp. red.).

41 G. Montandon, *L'origine culturelle traité d'ethnologie cyclo-culturelle et d'ergologie systématique*, Payot, Paris 1934, s. 596–605.



Il. 1. Łódź z urządzeniem statecznicowym wyposażona w dwie statecznice połączone z łodzią za pomocą dwóch wysięgników żerdzi – poprzecznych, Cap Sainte-Marie, Madagaskar

Źródło: J. Hornell, *The common origin of the outrigger canoes of Madagascar and East Africa*, „Man” 1920 (vol. 20), no. 67, s. 134, il. 1 [reprodukcja z publikacji źródłowej, dostęp online, <https://www.jstor.org/stable/2839454>, data dostępu: 15.12.2021].



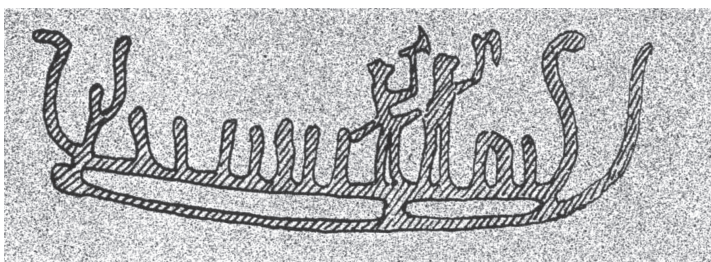
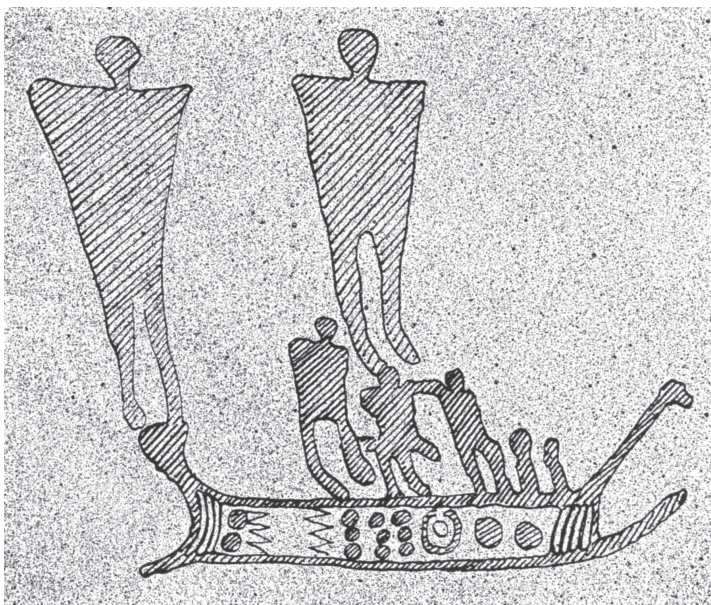
Il. 2. Łódź z urządzeniem statecznicowym wyposażona w jedną statecznicę, połączenie statecznicowe typu X (żerdzie skrzyżowane pod wysięgnikiem), zatoka Berlin, północne wybrzeże Nowej Gwinei

Źródło: E. Hesse-Wartegg: *Samoa, Bismarckarchipel und Neuguinea*, Verlagsbuchhandlung J.J. Weber, Leipzig 1902, s. 23 [reprodukcja z publikacji źródłowej, dostęp online, <https://brema.suub.uni-bremen.de/dsdk/content/pageview/2141645>, data dostępu: 15.12.2021].



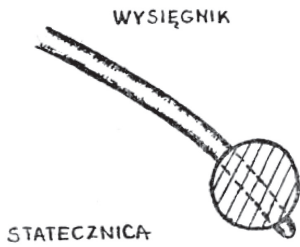
Il. 3. Łódź trzcinowa ambacz, górny Nil

Źródło: K. Weule, *Leitfaden der Völkerkunde*, Bibliographisches Institut, Leipzig–Wien 1912, tb. 112, il. 5 [reprodukcja z publikacji źródłowej, dostęp online, <https://archive.org/details/leitfadendervlooweul>, data dostępu: 15.12.2021].

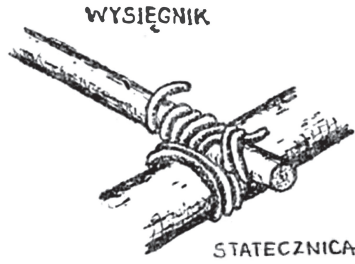


Il. 4a, 4b. Ryty naskalne z południowej Szwecji, epoka brązu

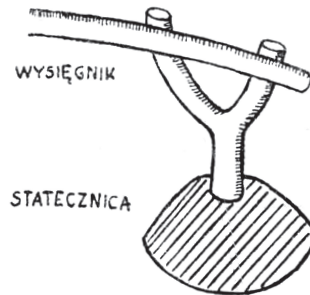
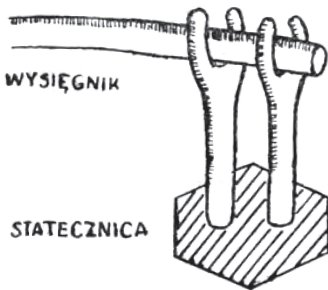
Źródło: W. Schultz: *Altgermanische Kultur in Wort und Bild. Drei Jahrtausende germanischen Kulturgestaltens. Gesamtschau – Die Gipfel – Ausbilde*, J.F. Lehmanns Verlag, München 1934, tb. 23, il. 56 i 57 [reprodukcja z publikacji źródłowej, dostęp online, <https://rcin.org.pl/iae/dlibra/publication/11250/edition/5707/content>, data dostępu: 15.12.2021].



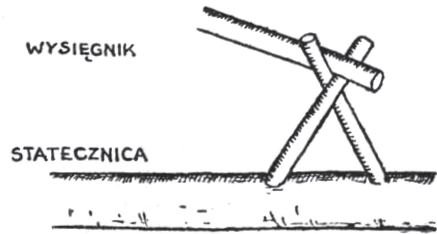
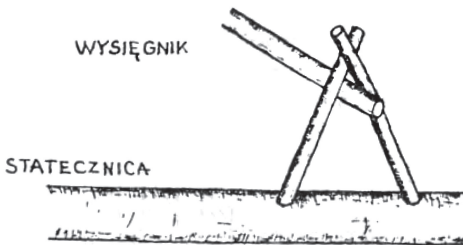
Il. 5. Gniazdowe łączenie wysięgnika ze statecznicą  
Rys. Z. Kłodnicki.



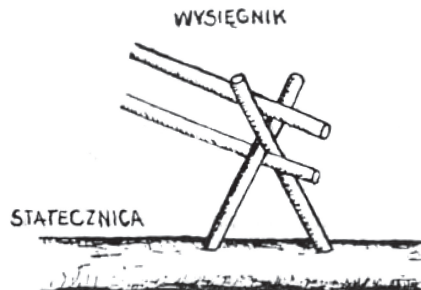
Il. 6. Krzyżowe łączenie wysięgnika ze statecznicą  
Rys. Z. Kłodnicki.

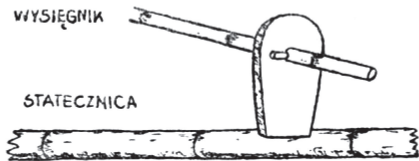


Il. 7a, 7b. Dwa sposoby widłowego łączenia wysięgnika ze statecznicą (pominięto szczegóły wiązania)  
Rys. Z. Kłodnicki.



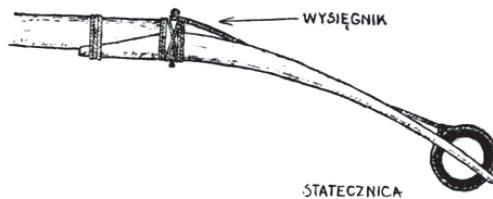
Il. 8a, 8b, 8c. Łączenie wysięgnika ze statecznicą, różne formy typu X (pominięto szczegóły wiązania)  
Rys. Z. Kłodnicki.





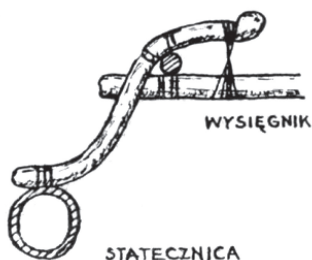
Il. 9. Deseczkowe łączenie wsięgnika ze statecznicą

Rys. Z. Kłodnicki, według: J. Hornell, *The affinities of East African outrigger canoes*, „Man” 1919 (vol. 19), no. 55, s. 98, il. 2.



Il. 10. Łączenie wsięgnika ze statecznicą, typ Bali

Rys. Z. Kłodnicki.



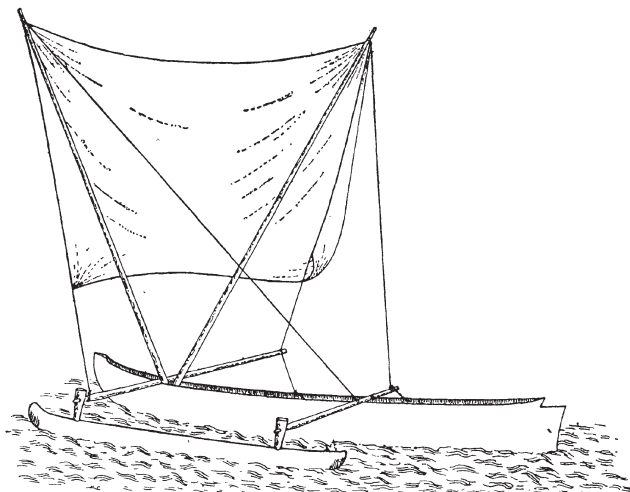
Il. 11. Łączenie wsięgnika ze statecznicą, typ Halmahera

Rys. Z. Kłodnicki.



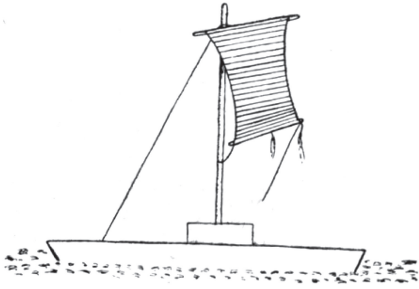
Il. 12. Łączenie wsięgnika ze statecznicą, typ Moluki (szczegóły wiązania pominięto)

Rys. Z. Kłodnicki.



Il. 13. Łódź z żaglem prostokątnym bezrejewym, zatoka Saint-Augustin, Madagaskar

Źródło: J. Hornell, *The common origin of the outrigger canoes of Madagascar and East Africa*, „Man” 1920 (t. 20), no. 67, s. 135, il. 3 [reprodukcja z publikacji źródłowej, dostęp online, <https://www.jstor.org/stable/2839454>, data dostępu: 15.12.2021].



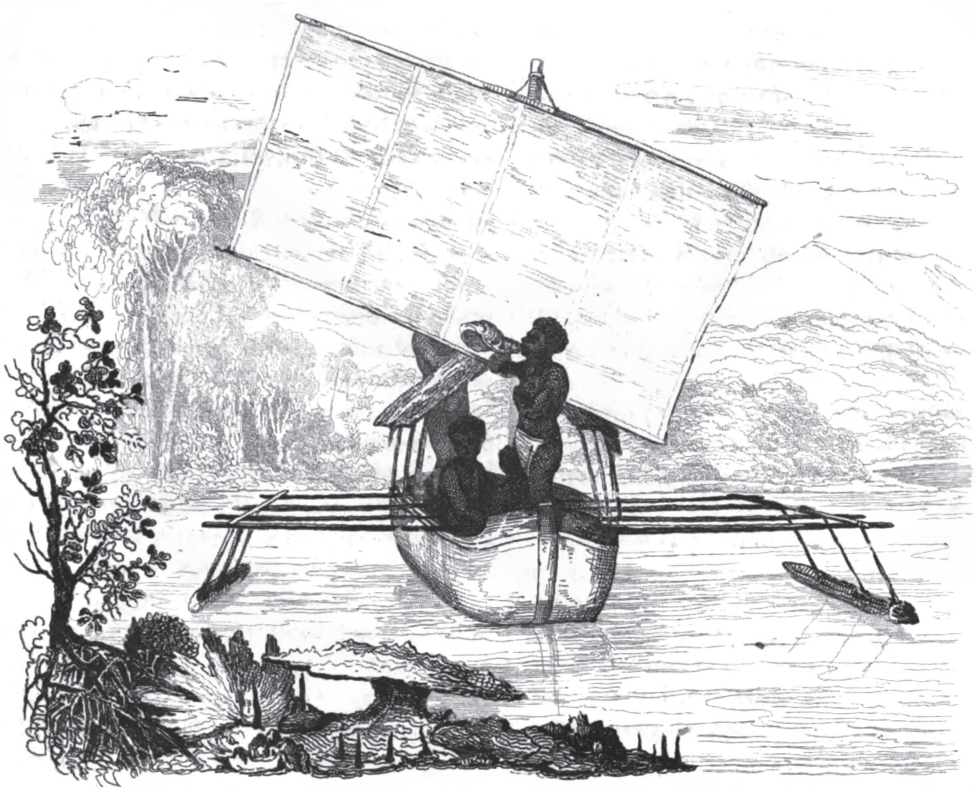
Il. 14. Łódź z żaglem prostokątnym dwurejowym, Cap Torre, Australia (rysunek schematyczny)

Rys. Z. Kłodnicki, według: O. Finsch, *Ethnologischer Atlas. Typen aus Steinzeit Neu-Guineas / Ethnological atlas: types from the Stone Age of New-Guinea / Atlas ethnologique. Types de l'époque de la pierre taillée dans la Nouvelle-Guinée*, Ferdinand Hirt & Sohn, Leipzig 1888, tb. VIII, il. 5 i 7.



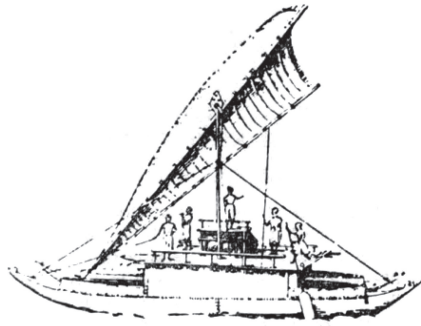
Il. 15. Żagiel prostokątny dwurejowy z wyspy Siassi, Archipelag Bismarcka

Źródło: A.C. Haddon, J. Hornell, *Canoes of Oceania*, vol. 2: A.C. Haddon, *The Canoes of Melanesia, Queensland, and New Guinea*, Bernice P. Bishop Museum, Honolulu 1937, il. 97 (Special Publication, no. 28).



Il. 16. Łódź z żaglem prostokątnym dwurejowym, Dorei, Nowa Gwinea

Źródło: J. Dumont d'Urville, *Voyage pittoresque autour du monde*, chez L. Tenré [...] et chez Henri Dupuy, Paris 1835, s. 174–175 [reprodukcja z publikacji źródłowej, dostęp online, <https://www.digitale-sammlungen.de/en/view/bsb11121686?page=273>, data dostępu: 15.12.2021].



Il. 17. Łódź z żaglem trójkątnym, Nowa Kaledonia

Źródło: A.C. Haddon, J. Hornell, *Canoes of Oceania*, vol. 2: A.C. Haddon, *The canoes of Melanesia, Queensland, and New Guinea*, Bernice P. Bishop Museum, Honolulu 1937, il. 4 (Special Publication, no. 28).



Il. 18. Tereoboo, król Owyhee, ofiarujący dary kapitanowi Cookowi, Hawaje; na czele łódź z żaglem typu „jaskółczy ogon”

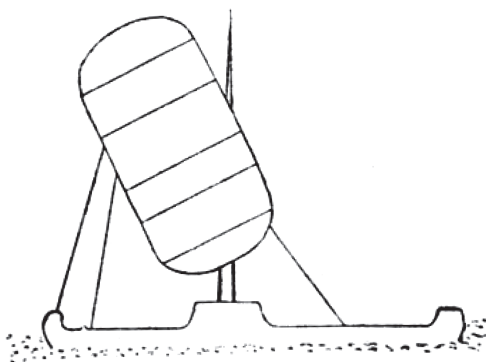
Rys. J. Webber. Źródło: J. Cook, J. King, *A voyage to the Pacific Ocean. Undertaken by the command of His Majesty for making discoveries in the northern hemisphere. Performed under the direction of Captains Cook, Clerke, and Gore in His Majesty's ships the Resolution and Discovery, in the years 1776, 1777, 1778, 1779 and 1780*, wyd. 3, [vol. 4:] *Atlas*, printed by H. Hughs, for G. Nicol, bookseller to His Majesty, in the strand, and T. Cadell, in the strand, London 1785, tab. 61; ilustracja dostępna online: [https://www.britishmuseum.org/collection/term/BIOG187350](https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~24188~880018:Tereo boo,-King-of-Owyhee,-bringing-?sort=Pub_List_No_InitialSort%2C Pub_Date&qvq=w4s:/where/Kealakekua+Bay+(Hawaii);q:%2B Pub_List_No%3D%273405.000%2B%27%22%2B;sort:Pub_L#, data dostępu: 15.12.2021; zob. też: <i>Tereoboo, King of Owyhee</i>, <a href=) [data dostępu: 15.12.2021]; *Webber, John (1752-1793)*, <https://www.donaldheald.com/pages/books/29270/john-webber/tereoboo-king-of-owyhee-bringing-presents-to-capt-cook> [data dostępu: 15.12.2021].





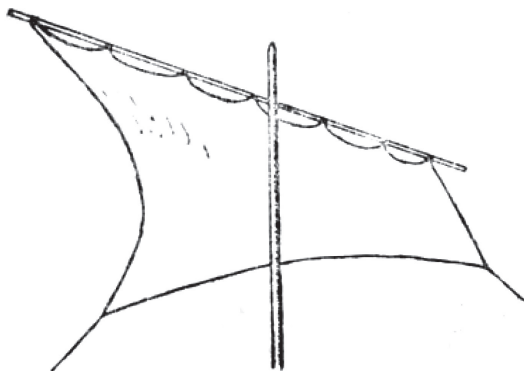
Il. 19. Żagiel typu „jaskółczy ogon”,  
Wyspy Towarzystwa

Źródło: A.C. Haddon, J. Hornell, *Canoes of Oceania*, vol. 3: A.C. Haddon, J. Hornell, *Definition of terms, general survey and conclusions*, Bernice P. Bishop Museum, Honolulu 1938, il. 34, za Weberem (Special Publication, no. 29).



Il. 20. Łódź z żaglem owalnym, wybrzeże  
Suahela (rysunek schematyczny)

Rys. Z. Kłodnicki, według: O. Finsch, *Ethnologischer Atlas. Typen aus Steinzeit Neu-Guineas / Ethnological atlas : types from the Stone Age of New-Guinea / Atlas ethnologique. Types de l'époque de la pierre taillée dans la Nouvelle-Guinée*, Ferdinand Hirt & Sohn, Leipzig 1888, tb. VIII, il. 9.



Il. 21. Żagiel trapezowy jednorejowy (rysunek schematyczny)

Rys. Z. Kłodnicki, według: A.C. Haddon, *The outrigger canoe of East Africa*, „Man” 1918 (vol. 18), no. 29, s. 50, il. 1.



Il. 22. Autochtoni przy łodziach z urządzeniem statecznicowym, Honolulu, około 1922 roku

Autor fotografii nieznan. Źródło: Library of Congress, <https://www.loc.gov/pictures/item/93500256/> [data dostępu: 15.12.2021].

**Pierwsza** z nich zakłada, że starszą formą jest łódź z dwoma statecznicami pochodząca od tratwy, w której belka środkowa stała się łodzią, podczas gdy pnie boczne przeistoczyły się w dwie statecznice. W miarę doskonalenia się umiejętności żeglarskich z jednej z nich zrezygnowano. Zastępując pozostałą statecznicę drugą łodzią, uzyskano łódź dwukadłubową. Głównym rzecznikiem tej teorii był Georg Friederici. Zdaniem George'a Montandona, za tego rodzaju rozumowaniem przemawia stan rzeczy na Madagaskarze i wschodnim wybrzeżu Afryki, gdzie łodzie z dwiema statecznicami często były bardziej prymitywne i miały zasięg peryferyjny, co świadczyłoby o ich dawności. Jednakże przytoczone fakty są nie tyle poparciem teorii, ile stwierdzeniem dawności łodzi z dwiema statecznicami na Madagaskarze i wschodnim wybrzeżu Afryki.

Według **drugiej** hipotezy, urządzenie statecznicowe wywodzi się z dwukadłubowych łodzi występujących w Polinezji i w graniczących z nią archipelagach Melanezji i Mikronezji. Jeżeli łódź dwukadłubowa przyjęła się po przypadkowym stwierdzeniu użyteczności w żegludze tego połączenia, zwiększającego stateczność i ładowność, to łódź z jedną statecznicą powstała poprzez zastąpienie belką jednej z łodzi statku dwukadłubowego. W łodziach z jedną statecznicą w Melanezji i w Mikronezji często była używana przeciwważnia<sup>42</sup>, która na obszarze środkowej i zachodniej Austronezji została rozbudowana w drugą statecznicę.

**Trzecia** natomiast wyprowadza urządzenie statecznicowe z prymitywnego oskrzydlenia łodzi używanego na rzekach południowo-wschodniej Azji. To oskrzydlenie, pełniące rolę stabilizującą, polega na przywiązaniu bezpośrednio do obu burt łodzi jednego lub więcej lekkich pni drzewnych. Heine-Geldern – twórca tej hipotezy sądzi, że plemiona austronezyjskie zepchnięte z kontynentu azjatyckiego do świata wysp zmodyfikowały ten układ przez odsunięcie pni statecznic od kadłuba, by nadać łodzi większą stateczność potrzebną w nowym środowisku. Tego samego zdania jest Hornell, który tłumaczy z kolei genezę łodzi z jedną statecznicą. Uważa on mianowicie, że Polinezyjczycy zarzucili łodzie z dwiema statecznicami w bardzo wczesnym okresie swej migracji do wnętrza Mórz Południowych, ponieważ są one daleko mniej przydatne do żeglugi morskiej aniżeli łódź z jedną statecznicą<sup>43</sup>.

Jak już wspomniałem, w zachodniej Austronezji łodzie z dwiema statecznicami wydają się formą starszą. Za ich dawnością przemawia również fakt, że łodzie z pniami przywiązanymi z obydwu stron do burt występują w południowo-wschodniej Azji, a więc na obszarze

---

42 Przeciwważnię stanowi platforma oparta zwykle na przedłużeniu wysięgników z tej strony łodzi, która jest pozbawiona statecznicy.

43 J. Hornell, *South American balanced canoes: stages in the invention of double outrigger*, „Man” 1928 (vol. 28), no. 102, s. 129–131.

uważanym powszechnie za pierwotne terytorium ludów austronezyjskich. W Oceanii łódzie z dwiema statecznicami występowały w prymitywnej postaci na Wyspie Wielkanocnej<sup>44</sup>. Sądzi się, że w przeszłości tratw z tym urządzeniem używano w zachodniej Polinezji. Ponadto łódź z dwiema statecznicami występowała na wyspie Nissan (na północ od Wyp Salomona) i w archipelagu Luizjady oraz w południowej części Nowej Gwinei i na półwyspie York (mapa 1). W Oceanii więc istnienie tego urządzenia zanotowano w odniesieniu do obszaru wzdłuż szlaku pierwszych dyfuzji kulturowych (mapa 5).

Mapy 2 i 3 przedstawiają występowanie niektórych form połączenia statecznic z wysięgnikami<sup>45</sup>. Ilustrują one bardzo wyraźnie pokrewieństwa kulturowe poszczególnych regionów Austronezji. Do starszych fal kulturowych należy najprawdopodobniej połączenie typu Bali (mapa 3) oraz połączenie żerdziowe skośne. Typy te występują sporadycznie na rozległych obszarach Austronezji. Typ Bali zanotowano w Mombasie (wschodnia Afryka), na wyspie Bali (Indonezja) oraz na Wyspach Gilberta, Ellice i Samoa (pogranicze Mikronezji i Polinezji). Podobny zasięg miało nie ujęte na załączonych mapach połączenie żerdziowe skośne, zanotowane na Wyspach Gilberta oraz na Jawie i sąsiednich wyspach, między innymi na Bali. Na najbardziej rozległym obszarze, choć w sposób rozproszony, występowało połączenie deseczkowe, o dwóch odmianach (mapa 3). Do starszych form kulturowych prawdopodobnie należą także sposoby bezpośredniego połączenia wysięgników ze statecznicami (mapa 2), zarejestrowane w wielu miejscach. Rozmieszczenie typu X w postaci żerdzi krzyżujących się nad lub pod wysięgnikami wskazywałoby, że typ ten upowszechnił się później. Występuje on w dwóch odmianach na Andamanach i Nikobarach oraz w Melanezji i Polinezji, rozdzielony najmłodszymi chyba formami połączenia wysięgników ze statecznicą, a mianowicie połączeniem typu Halmahera i Moluki. Ponadto w Mikronezji upowszechniło się połączenie widełkowe.

Na szczególną uwagę zasługuje obszar Melanezji oraz Wyp Gilberta i Ellice, gdzie z różnym natężeniem współwystępuje wiele omawianych typów połączeń. Zatoka Papua i przyległe obszary Nowej Gwinei i półwyspu York mają tu szczególne znaczenie, stanowiąc niejako schron starych form kulturowych, występujących zwykle na peryferiach Austronezji, szczególnie na Madagaskarze oraz w środkowej części wschodniego wybrzeża Afryki, co ilustrują mapy 2 i 4. Świadczy o tym fakcie terminologia żeglarska. Starsze oceanijskie formy kulturowe pojawiły się również na Nowej

---

44 A.C. Haddon, J. Hornell, *Canoes of Oceania*, vol. 1: J. Hornell, *The canoes of Polynesia...*, il. 66, wg Chorisa, który odwiedził wyspę w 1816 roku.

45 Z powodu ograniczonej liczby map nie można było przedstawić współwystępowania różnych form połączeń statecznicowych przy tych samych łodziach.

Zelandii, Markizach, Wyspie Wielkanocnej i Hawajach, a więc na archipelagach peryferyjnych, dokąd innowacje docierały ze znacznym opóźnieniem. Miało to związek ze znacznie luźniejszymi kontaktami kulturowymi, co stanowiło naturalną konsekwencję oddalenia tych archipelagów (wyjąwszy Markizy) od reszty Oceanii. Z izolacji tej wynika między innymi brak na wymienionych archipelagach bezpośredniego połączenia wysięgników ze statecznicą na czop (mapa 2), zaś na Wyspie Wielkanocnej do czasu odkryć europejskich przetrwały łodzie z dwiema statecznicami, występujące najbliżej dopiero w zatoce Papua i jej sąsiedztwie (mapa 1).

Mikronezyjskie elementy kulturowe z zakresu żeglugi nawiązują bardziej do kultury Polinezji i południowej Melanezji niż pozostałej części Melanezji. Widać to wyraźnie na mapie 4. Do trójkątnych żagli dwurejowych (o rejach usytuowanych poziomo), charakterystycznych dla Mikronezji, południowej Melanezji oraz zachodniej i wschodniej Polinezji, nawiązują pod względem formy i konstrukcji pozostałe typy żagli na obszarze Polinezji. Omawiane pokrewieństwo jest znacznie wyraźniejsze w nazewnictwie wiosła i żagli. Te stwierdzenia nie pokrywają się z tezami lingwistów<sup>46</sup>, którzy języki Mikronezji uważają za dialekty melanezyjskie. Sprzeczność może być tu tylko pozorna, gdyż wytwory skutnictwa (zarówno nazwy, jak i desygnaty) mogły dyfundować ze wschodniej Indonezji przede wszystkim poprzez Mikronezję do Polinezji i południowej Melanezji, omijając Melanezję północną i środkową. Prawdopodobnie nastąpiło to dlatego, że mieszkańcy Mikronezji i Polinezji w większym stopniu byli zmuszeni przez uwarunkowania geograficzne do uprawiania żeglugi<sup>47</sup>, co przyczyniało się do ściślejszych kontaktów kulturowych, więc w konsekwencji zapożyczeń, zwłaszcza z zakresu żeglugi.

Mapa 4 ilustruje też powiązania kulturowe Indonezji z północną Melanezją. Widoczne są one we wspólnym dla tych obszarów występowaniu żagli prostokątnych dwurejowych. Obszar ten charakteryzuje się także występowaniem: statecznic wygiętych z przodu na kształt sanicy, żerdziowego połączenia statecznicy z wysięgnikami o kształcie odwróconej litery T, połączenia w postaci wetkniętej w statecznicę żerdzi przechodzącej pod kątem prostym drugim swoim końcem przez wysięgnik, jak również nazw typu *prau* na określenie łodzi.

Dla północnej Melanezji charakterystyczne jest występowanie statków z dwoma masztami pochylonymi. Tego rodzaju maszty mają także łodzie zaopatrzone w żagle prostokątne bezrejowe (mapa 4), a więc na Półwyspie Malajskim, Cejlonie i Madagaskarze. Maszt usytuowany

---

46 T. Milewski, *Zarys językoznawstwa ogólnego*, cz. 2: *Rozmieszczenie języków*, z. 1: *Tekst...*, s. 81, z. 2: *Atlas...*, mapa 22.

47 Cfr. pierwszą część niniejszego opracowania, zatytułowaną *Przyczyny rozwoju żeglugi w Austronezji*.

ponowozanotowano we wschodniej Oceanii (Hawaje, Markizy, Wyspy Towarzystwa, Manihiki, wyspy Samoa i Nowa Zelandia), jak również na Madagaskarze oraz na wschodnim wybrzeżu Afryki.

Podobieństwa z zakresu żeglugi między Madagaskarem i środkową częścią wschodniego wybrzeża Afryki a Indonezją, zwłaszcza południową i wschodnią, oraz Oceanią, a w szczególności północną Melanezją, potwierdza analiza terminologiczna. Haddon sądzi, że nazwa łodzi z urządzeniem statecznicowym na Madagaskarze *lakam* (*laka*) wiąże się z *haka* na Ambonie (wschodnia Indonezja) oraz z wariantami w zachodniej Oceanii: *hak*, *aka*, *vakas*, *bakati*, *hakas*, *ak* itp. oraz z nazwą *wangka* i jej odmianami rozprzestrzonymi w całej Oceanii<sup>48</sup>. Za starsze terminy na określenie łodzi z urządzeniem statecznicowym należałoby uważać, ze względu na bardziej peryferyjne i reliktowe występowanie, nazwy o rdzeniu *ga-* (*ka-*) zanotowane na wschodnim wybrzeżu Afryki: Swahili – *galawa*; Yao – *ngalawa*; Makua – *ikalawa*; Nyanya i Nyamwezi – *ngalawa* oraz Nowa Kaledonia – *kalaba*; obszar delty Fly – *gawa*, *gwawa*, *garund*; nad zatoką Dallmann, Nowa Gwinea – *gain*, *seb gain* oraz wyspa Tench w Archipelagu Bismarcka – *gata*.

## Zróznicowanie kulturowe Austronezji

Analiza zgromadzonego materiału z zakresu żeglugi i skutnictwa pozwoliła na wyodrębnienie regionów dość jednolitych pod względem kultury nautycznej (mapa 5). Obecne oblicze kulturowe tych obszarów jest przede wszystkim skutkiem kolonizacji dokonanej przez ludy austronezyjskiej rodziny językowej. Ludy te stanowiły do niedawna trzon ludności na drobnych wysepkach Mikronezji, Polinezji i Melanezji, ponadto skolonizowały wybrzeża i część środkowych obszarów większych wysp Melanezji, Filipin, znaczną część zachodniego Madagaskaru i prawie całkowicie opanowały obszar Indonezji.

W obszarze Austronezji można wydzielić **pięć regionów**.

**Region pierwszy** obejmował Oceanię z częścią wybrzeża półwyspu York. Na obszarze tym można zauważyć wyraźne ślady dwóch być może najstarszych dróg ekspansji kulturowych, mających swój początek w północno-wschodniej Indonezji lub – co mniej prawdopodobne – na Filipinach. Pierwsze ekspansje kulturowe przechodziły zapewne wzdłuż północnych wybrzeży Nowej Gwinei, następnie wzdłuż łańcucha wysp Melanezji, poprzez środkową Polinezję aż do Markizów, Tuamotu i być może Wyspy Wielkanocnej. O istnieniu tego szlaku świadczy zakres występowania statecznic długich i średnich (w stosunku do długości łodzi),

48 A.C. Haddon, *The outrigger canoe of East Africa*, „Man” 1918 (vol. 18), no. 29, s. 53.

urządzenia statecznicowego zaopatrzonego w trzy i cztery wysięgniki, statecznicy w kształcie prostej cylindrycznej żerdzi, a także sporadyczne występowanie łodzi z dwiema statecznicami (mapa 1) oraz – z dziedziny kultury społecznej – zwyczaj wypędzania demonów nieszczęść na tratwie lub łodzi w morze i zwyczaj chowania zmarłych na łodzi w łodzi lub w trumnie o kształcie łodzi. Ekspansja ta nie ograniczyła się do szlaku transpacyficznego; dotarła do zatoki Papua, na półwysep York, do Nowej Zelandii, archipelagu Ellice, Wysp Marshalla i być może na Hawaje. Można by ją przypisywać ludom należącym do austronezyjskiej rodziny językowej, a jej zakres niemal pokrywa się z występowaniem wspomnianego zwyczaju chowania zmarłych na łodzi w łodzi i z zasięgiem trójkątnego żagla usytuowanego pionowo. Zdaniem antropologów, na podobnym obszarze występuje w Oceanii typ śródziemnomorski.

Późniejsze ekspansje kulturowe przechodziły szlakiem północnym, poprzez być może niezaludnione jeszcze koralowe atole Mikronezji oraz wzdłuż wschodnich wysepek środkowej Melanezji. Po dotarciu do Polinezji ograniczyły one w znacznym stopniu zdobycze terytorialne pierwszych ekspansji. O istnieniu „północnej” drogi późniejszych fal kulturowych świadczą zasięgi krótkich statecznic w formie niewyżłobionej łodzi, łodzi dwukadłubowych, urządzenia statecznicowego wyposażonego w dwa wysięgniki, żagla trójkątnego usytuowanego poziomo (mapa 4) oraz nazewnictwo żagla, łodzi i wiosła. Ostatecznie druga ekspansja opanowała całą Mikronezję, częściowo Wyspy Marshalla, Polinezję i część południowej Melanezji. Podobny obszar zajmuje, według antropologów, typ pacyficzny.

**Region drugi** obejmował część wybrzeża wschodniej Afryki od Mozambiku do Lamu oraz środkową i południową część zachodniego wybrzeża Madagaskaru. Charakteryzował się on występowaniem łodzi z dwiema statecznicami (mapa 1), deseczkowym połączeniem statecznicy z wysięgnikami (mapa 3), nazwą łodzi o rdzeniu *ga-* (*ka-*) oraz żaglem jednorejowym o kształcie trapezu (mapa 4). Wszystkie te cechy (z wyjątkiem ostatniej) wyróżniały także pierwszą ekspansję transpacyficzną na obszarze Oceanii. Nadto rejon ten charakteryzowało występowanie urządzenia statecznicowego wyposażonego w dwa wysięgniki oraz krótką statecznicę (na południu Madagaskaru – o średniej długości). Obie te cechy były znamienne dla drugiej ekspansji na obszarze Oceanii.

Można przypuszczać, że ten obszar (szczególnie zachodnie wybrzeże Madagaskaru) został skolonizowany przez ludy z Indonezji mniej więcej w tym samym okresie, kiedy miały miejsce pierwsze ekspansje transpacyficzne przechodzące przez Melanezję. Za tym stanem rzeczy przemawia mapa Pierre’a Boiteau<sup>49</sup>, na której podkreślono istnienie na

---

49 P. Boiteau, *Madagascar. Contribution à l'histoire de la nation malgache*, Edition Sociales, Paris 1958, mapa w rozdz. I.

Madagaskarze, a pośrednio być może i w Afryce kontynentalnej, elementów charakterystycznych dla kultury Melanezji. Ponadto z mapy tej wynika, że istniał w przeszłości silny ciąg osadniczy z okolic Palembang w północno-wschodniej Sumatrze do Madagaskaru i Komorów.

**Region trzeci** obejmował Filipiny. Występowały tu trzy i cztery wysięgniki w urządzeniu statecznicowym, co nawiązywało do pierwszych ekspansji transpacyficznych, oraz używano krótkich statecznic, co było charakterystyczne dla późniejszych fal kulturowych (druga ekspansja) na obszarze Oceanii i na kierunkach przybrzeżnych południowej Azji: Indonezja – Cejlon, Indie – północny Madagaskar, Komory, wschodnie wybrzeże Afryki. Dla Filipin, tak samo jak i dla Indonezji, charakterystyczne były też łodzie z dwiema statecznicami.

**Czwarty region** obejmował północną część Sumatry i łańcucha wysp leżących na południowy zachód od tej wyspy, Cejlon, południowe Indie, Komory i zachodnie wybrzeże północnego Madagaskaru. Obszar ten charakteryzowały: urządzenie z krótką statecznicą kształtem przypominającą łódź, nazwy łodzi o rdzeniu *-ak-* oraz żagiel bezrejowy (mapa 4). Cechy te, wyjąwszy ostatnią, nawiązują do drugiej ekspansji transpacyficznej.

**Piąty region** obejmował Indonezję. Reprezentowały go: urządzenie z dwiema statecznicami w kształcie prostej cylindrycznej żerdzi o średniej długości (mapa 1) i z dwoma wysięgnikami, żagiel dwurejowy w kształcie prostokąta (mapa 4), połączenie statecznicy z wysięgnikami typu Halmahera (mapa 3).

## Podsumowanie

Uogólniając, można o ekspansjach kulturowych na obszarze Austronezji powiedzieć, co następuje. Centrum, z którego rozprzestrzeniały się na omawiany obszar elementy żeglugi pełnomorskiej, stanowiła Indonezja. Stąd pierwsze fale kulturowe, które z dużym prawdopodobieństwem wiązać można z ludami należącymi do austronezyjskiej rodziny językowej, opanowały całą Oceanię (z wyjątkiem może zachodniej i środkowej Mikronezji), Filipiny oraz, prawdopodobnie nieco później, Madagaskar i część wschodniego wybrzeża Afryki. Późniejsze fale kulturowe (druga ekspansja), które między innymi upowszechniły połączenie statecznicy z bomami typu X, ograniczyły ten obszar w Oceanii do większych wysp Melanezji, dotarły do Filipin i sięgnęły z Sumatry do północnego Madagaskaru oraz wybrzeży Cejlonu i południowych Indii. Ponadto na obszarze Austronezji można zauważyć ślady ekspansji o zasięgu lokalnym. Z północno-wschodniej Indonezji ostatnie fale posuwały się wzdłuż północnych wybrzeży Nowej Gwinei aż do



Archipelagu Bismarcka. O istnieniu tej ekspansji kulturowej świadczy występowanie żagli prostokątnych dwurejowych (mapa 4), nazw łodzi typu *prau* oraz zasięg połączenia statecznicy z wysięgnikami o kształcie odwróconej litery T. Tym samym szlakiem dotarło do Melanezji połączenie statecznicy z wysięgnikami typu Moluki (mapa 3) oraz łódź sztyca z desek i pozbawiona urządzenia statecznicowego, charakterystyczna dla niektórych wysp Indonezji oraz Wysp Salomona.

W Mikronezji i w południowej Melanezji upowszechniło się widelkowe połączenie między statecznicą a wysięgnikami (mapa 3). Związki między północną i środkową Melanezją a wschodnią Mikronezją dają się zauważyć na przykład we wspólnym dla tych obszarów zwyczaju topienia w morzu zwłok zmarłego wraz z łodzią oraz używaniu pewnego typu czerpaka do wylewania wody z łodzi.

Trudno stwierdzić przy obecnym stanie badań antropologicznych i archeologicznych Austronezji, jak dalece na poszczególnych obszarach i w poszczególnych okresach przemieszczenia elementów kulturowych łączyły się z migracjami biologicznymi. Tym bardziej, że grupy o podobnym składzie antropologicznym mogły być różne pod względem kultury. Dlatego przedstawione tu rozważania dotyczące określonych typologicznie wytworów kulturowych z zakresu żeglugi niewiele światła mogą rzucić na zagadnienie etnogenezy Austronezyjczyków. Warto jednak dodać, że załączone mapy (1–4) wykazują wyraźne zbieżności ze skartowaniami opracowanymi przez Bengta Anella, a dotyczącymi form niektórych narzędzi rybackich i myśliwskich na obszarze Indonezji i Oceanii<sup>50</sup>. To świadczyłyby, że mapy, na podstawie których próbowano w niniejszym artykule określić granice poszczególnych regionów kulturowych i przyczyny ich powstania, przynajmniej w przybliżeniu odzwierciedlają rzeczywisty stopień zróżnicowania kultury Austronezji.

.....

Zygmunt Kłodnicki, dr hab., prof. UŚ, emerytowany profesor nadzwyczajny, etnolog. Związany pierw z Uniwersytetem Wrocławskim (Katedra Etnografii Ogólnej i Słowian), od 1997 roku – z cieszyńską filią Uniwersytetu Śląskiego, gdzie pełnił liczne funkcje kierownicze: prodziekana Wydziału Pedagogiczno-Artystycznego ds. naukowych, artystycznych i współpracy z zagranicą (1999–2002), dziekana Wydziału Etnologii i Nauk o Edukacji UŚ (2003–2005), prodziekana Wydziału Etnologii i Nauk o Edukacji UŚ ds. nauki i współpracy z zagranicą (2005–2008) czy też dyrektora Instytutu Etnologii i Antropologii Kulturowej UŚ (2009–2011). Przez dekady uczestniczył w pracach Polskiego Atlasu Etnograficznego, opracowując kilkadziesiąt map oraz redagując ogólnopolską serię wydawniczą Komentarze do Polskiego Atlasu Etnograficznego. Wieloletni prezes

---

50 B. Anell, *Contribution to the history of fishing in the southern seas*, [s.n., Almquist & Wiksell?, s.l., Uppsala?] 1955 (*Studia Ethnographica Upsaliensia*, t. 9); Idem, *Hunting and trapping methods in Australia and Oceania*, [s.n., Almquist & Wiksell?, s.l., Uppsala?] 1960 (*Studia Ethnographica Upsaliensia*, t. 18).

i wiceprezes Polskiego Towarzystwa Ludoznawczego, jednocześnie członek honorowy Polskiego Towarzystwa Ludoznawczego oraz Słowackiego Towarzystwa Ludoznawczego. Członek Komitetu Nauk Etnologicznych PAN oraz rad wielu cenionych czasopism, takich jak: „Lud”, „Twórczość Ludowa”, „Zaranie Śląskie”, „Studia Etnologiczne i Antropologiczne”, „Łódzkie Studia Etnograficzne”, „Etnologia Europae Centralis”. Odznaczony Medalem Komisji Edukacji Narodowej, srebrnym medalem Gloria Artis, parokrotnie wyróżniany nagrodą Rektora UŚ za działalność dydaktyczną i naukową. Wypromował dwa doktoraty z zakresu nauk humanistycznych. Autor cenionych publikacji naukowych z zakresu zróżnicowania kulturowego Polski i środkowej Europy oraz metody etnograficznej i retrogresywnej.

.....

## Nota edytorska

Artykuł ukazał się pierwotnie na łamach czasopisma „Nautologia” z 1970 roku, nr 3–4 (19–20), s. 12–29. Jak podał Autor, publikacja jest rozwiniętą wersją referatu (szerzej zob. przypis 1). Zachowano oryginalny tytuł artykułu. Afiliacja Autora w pierwodruku: Zakład Polskiego Atlasu Etnograficznego, Instytut Historii Kultury Materialnej PAN (Wrocław). Pierwodruk jest dostępny w Bałtyckiej Bibliotece Cyfrowej: <https://bibliotekacyfrowa.eu/dlibra/publication/68790/edition/62799?language=pl>.

Artykuł jest publikowany w wersji pierwotnej, ze zmianami. Zgodnie z regułami stosowanymi w SEiA, usunięto numerację podrozdziałów oraz tytuł „Wstęp”, którym była opatrzona pierwsza część artykułu. Zostały wprowadzone zmiany korektorskie polegające na poprawieniu zapisów podanych w ewidentnie mylnej formie, przystosowaniu tekstu do dzisiejszych reguł poprawnościowych (między innymi uwspółcześiono niektóre nazwy własne, poza wyróżnieniami nazwisk przywoływanych autorów. Inicjały imion rozwinięto, jeśli tylko dane imię udało się ustalić, inicjały imion osób wymienianych po raz kolejny usunięto.

Począwszy od bieżącego numeru w SEiA obowiązują nowe zasady sporządzania odsyłaczy bibliograficznych (tzw. system autor – rok; zob. <https://journals.us.edu.pl/index.php/SEIA/about/submissions>), w przedruku zachowano jednak sposób wskazywania źródeł zastosowany w oryginale, tj. za pomocą przypisów dolnych. Format opisów bibliograficznych przystosowano do obowiązującego w SEiA (między innymi ujednolicono numerację woluminów do zapisu za pomocą cyfr arabskich, dodano informacje o autorstwie tłumaczenia, o wydawcy).

Zrezygnowano z publikacji zamieszczonych w oryginale obszernych streszczeń w języku angielskim (Krystyny Wilkoszewskiej) i rosyjskim (B[ronisławy] Walczowskiej); dołączono natomiast syntetyczne streszczenie angielskojęzyczne, sporządzone na podstawie wspomnianych, i zgodnie ze współczesnym uzusem podano słowa kluczowe. Dodano biogram Autora.

W przedruku znajdują się wszystkie mapy opublikowane w pierwodruku oraz większość ilustracji, tj. wszystkie oprócz czterech, które nie mogły zostać zamieszczone ze względu na kwestię praw autorskich.

Wśród ilustracji, które nie mogły zostać opublikowane, znalazły się (w niniejszym wyliczeniu są podane oryginalne podpisy, włącznie z zachowaniem oryginalnej numeracji w nawiasach kwadratowych): [II] Modele łodzi tasmańskich. Wg H. Ling Rothera i R. Biasuttiego: *Razze e i popoli della terra*. Torino 1959, t. IV, il. 31; [XVI] Łódź z żaglem prostokątnym jednorejowym. Nikobary. Wg R. Heine-Gelderna: *Südostasien*, w: *Illustrierte Völkerkunde in zwei Bänden herausgegeben von Dr G. Buschan*. T. 2, cz. 1. Stuttgart 1923, il. 552; [XIX] Łódź z żaglem trójkątnym. Nowa Zelandia.

Wg R. Biasuttiego: *Razze e i popoli della terra*. Torino 1959, t. IV, il. 147 (za A. Hamiltonem); [XXa] Papuaska łódź *orou* z żaglem typu „jaskółczy ogon”. Wg H. Bernatzika: *Südsee*. Leipzig 1934, s. 80–81 (z fotografii szkic wykonał M. Kurek).

Dwie ilustracje zostały dodane: ilustracja 18 (Tereoboo, król Owyhee, ofiarujący dary kapitanowi Cookowi, Hawaje; na czele grupy łódź z żaglem typu „jaskółczy ogon”) i ilustracja 22 (Autochtoni przy łodziach z urządzeniem statecznicowym, Honolulu, około 1922 roku).

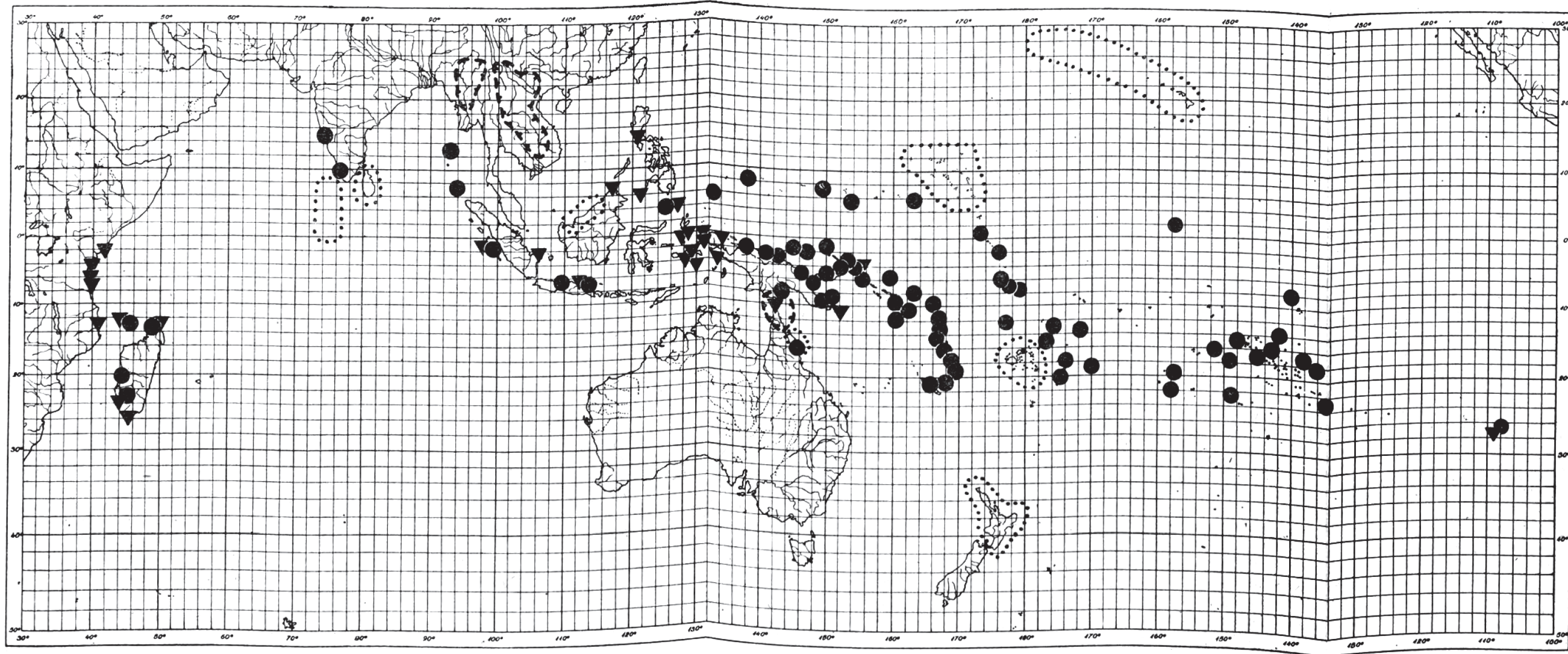
Ilustracje zawarte w przedruku są kopią (poddaną odpowiedniemu przygotowaniu) ilustracji z pierwodruku artykułu w wersji zdigitalizowanej lub z publikacji źródłowych, również w wersji zdigitalizowanej, jeśli takie były dostępne.

Ilustracje zamieszczono w kolejności odzwierciedlającej numerację z pierwodruku, z uwzględnieniem wspomnianych zmian dotyczących zawartości materiału ilustracyjnego. Numerację ilustracji odpowiednio zmieniono.

Mapy są publikowane jako kopie z pierwodruku w wersji zdigitalizowanej. Jedyne zmiany wprowadzono w legendach map, w rubrykach zawierających odesłania do ilustracji i stron artykułu, zgodnie z zawartością materiału ilustracyjnego oraz numeracją ilustracji i stron przedruku. Usunięto więc odwołania do ilustracji nie publikowanych w przedruku – do ilustracji [XVI] w legendzie map 1, 3 i 4, ilustracji [XIX] w legendzie mapy 4. W legendzie mapy 1 zrezygnowano z odwołania do ilustracji [XVII] (zgodnie z nową numeracją: ilustracji 14), w legendzie mapy 3 – z odwołania do ilustracji Ib (2). Poza tym w legendzie mapy 3 uwspółcześiono jedną nazwę, tj. zamiast „Molukki” wpisano „Moluki”.

## Wykaz map

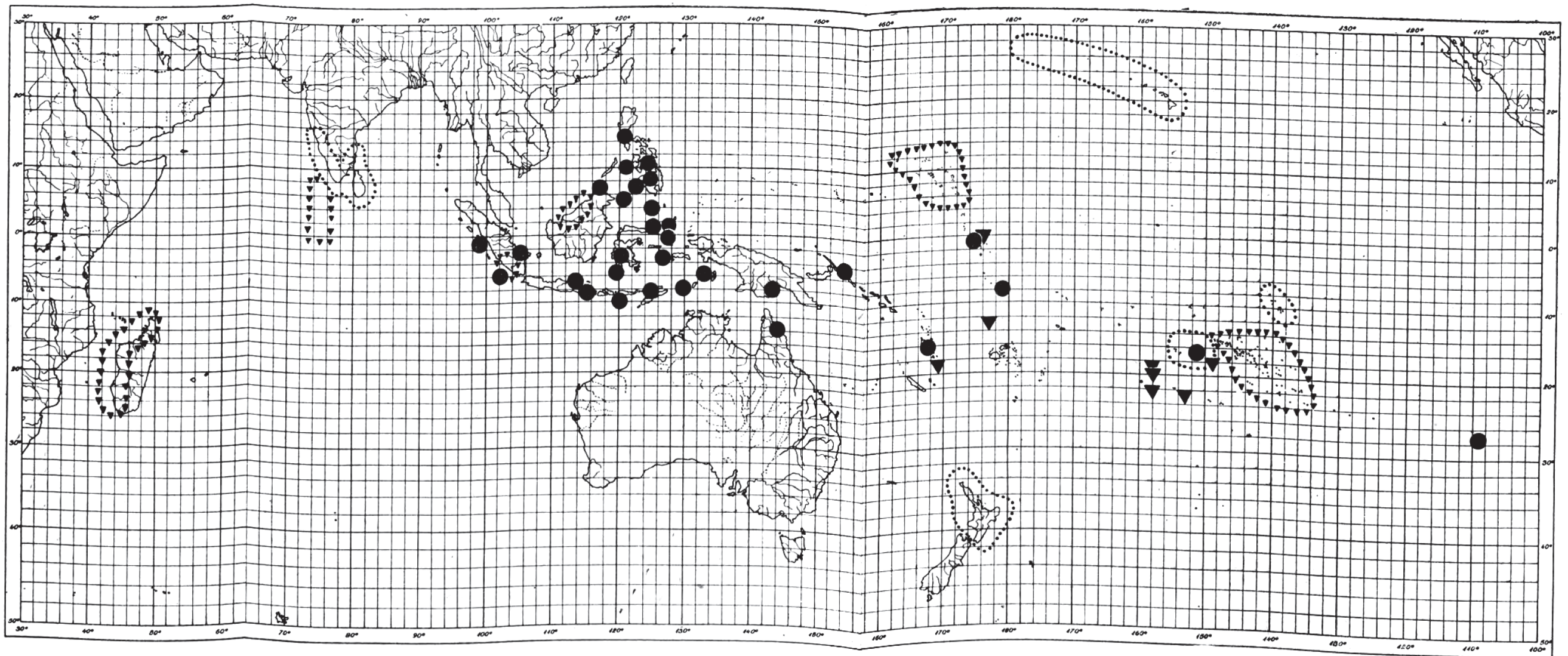
- 1 Liczba statecznic w urządzeniu statecznicowym
- 2 Formy bezpośredniego łączenia statecznicy z wysięgnikami
- 3 Niektóre sposoby pośredniego łączenia statecznicy z wysięgnikiem
- 4 Kształty żagli
- 5 Regionalizacja kulturowa Austronezji opracowana na analizie łodzi z urządzeniem statecznicowym, formach żagli, terminologii nautycznej i niektórych zwyczajach związanych z żeglugą



STAN NA PODSTAWIE DOKUMENTACJI Z XIX I XX WIEKU

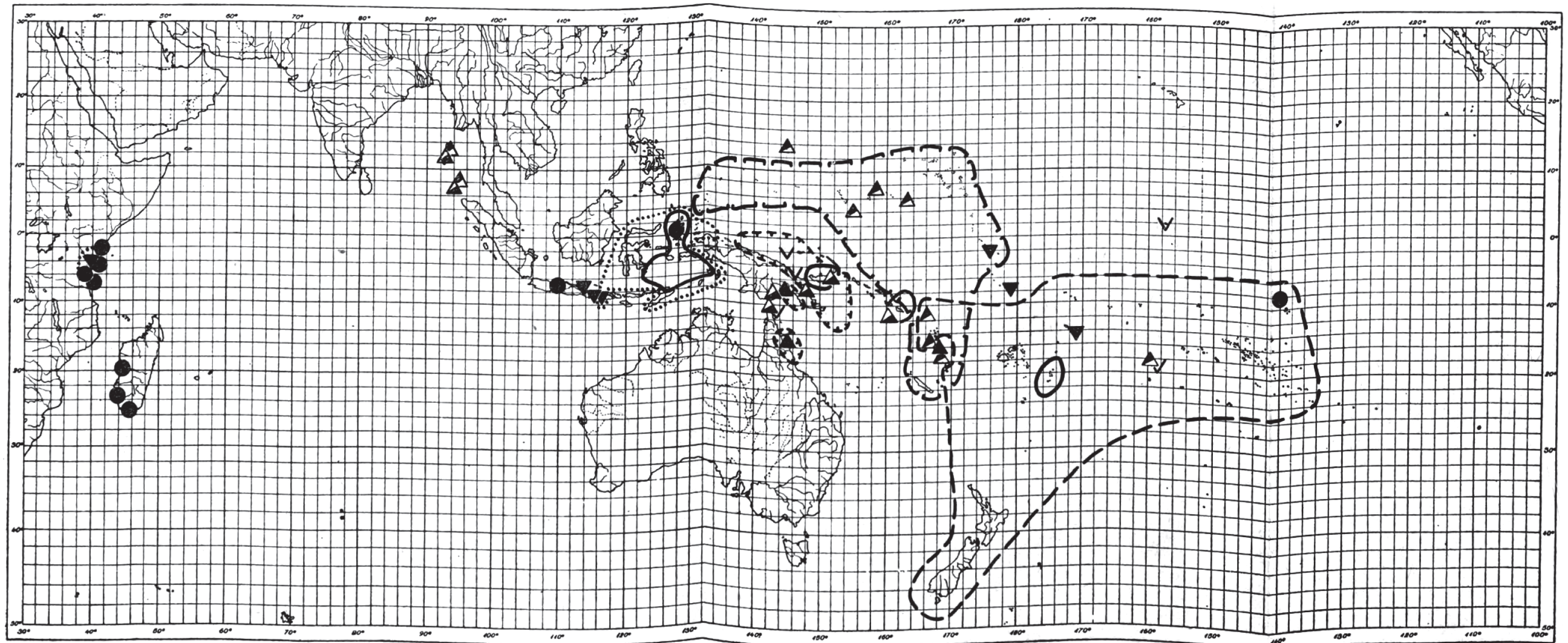
MAPA 1

LICZBA STATECZNIC W URZĄDZENIU STATECZNICOWYM					
sygn.	ilustr.	strona(y)	statecznice	oznakowanie	lokalizacja
A	2, 13	[11, 14]	jedna	●	dokładna
				.....	przybliżona
B	1	[11]	dwie	▼	dokładna
				TTTT	przybliżona



MAPA 2

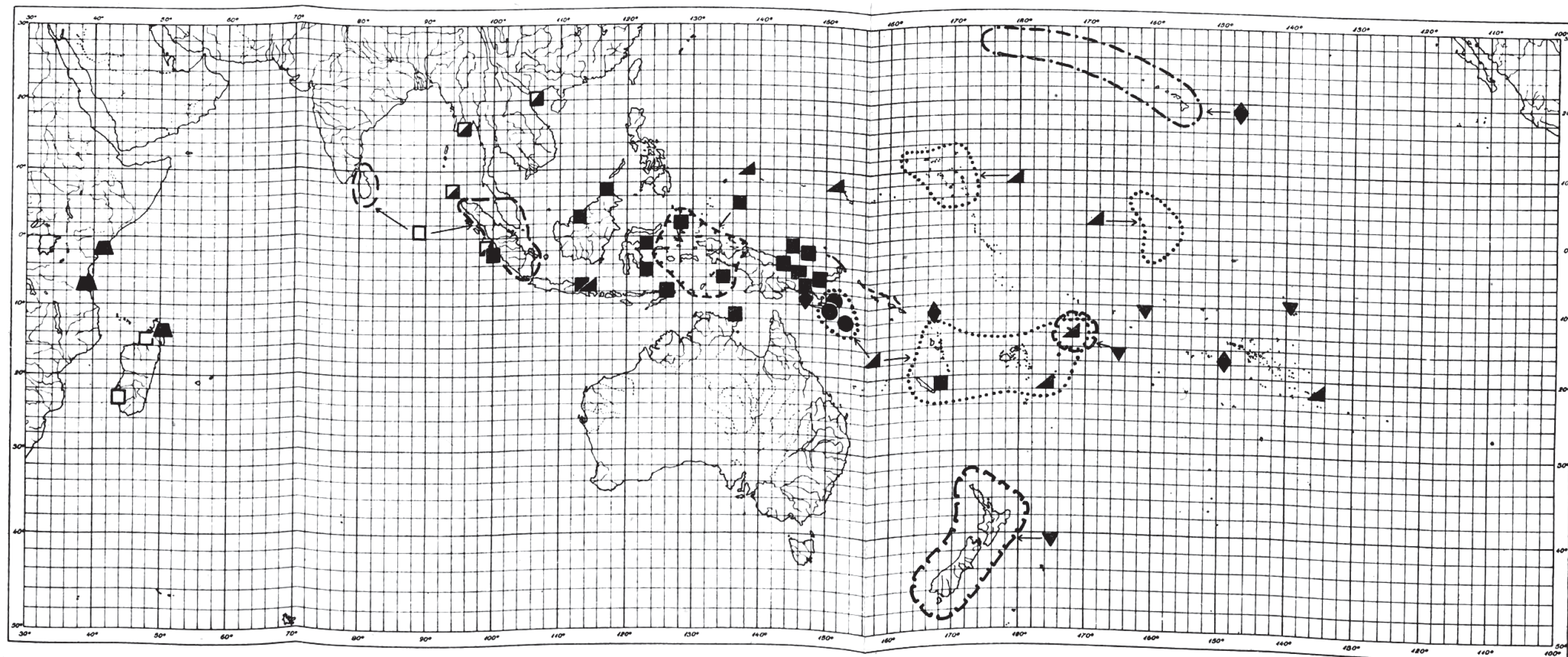
FORMY BEZPOŚREDNIEGO ŁĄCZENIA STATECZNICY Z WYSIĘGNIKAMI					
sygn.	ilustr.	strona(y)	łączenie	oznakowanie	lokalizacja
A	5	[13]	gniazdowe	● .....	dokładna przybliżona
B	6	[13]	krzyżowe	▼ ▼▼▼▼▼	dokładna przybliżona



MAPA 3

NIEKTÓRE SPOSOBY POŚREDNIEGO ŁĄCZENIA STATECZNYCY Z WYSIĘGNIKIEM

sygn.	ilustr.	strona(y)	łączenie	oznakowanie	lokalizacja	sygn.	ilustr.	strona(y)	łączenie	oznakowanie	lokalizacja
A A1	7a, 7b	[13]	żerdzie: — widelkowe	□ □ □	zasięg zwarty występowanie wyspowe	A3	9	[14]	deseczkowe lub słupkowe	●	występowanie wyspowe
A2			typu X za pomocą jednej lub więcej par krzyżujących się lub zbieżnych żerdzi:	∨		A4	10	[14]	typu Bali	▼	występowanie wyspowe
A2a	8a	[13]	— żerdzie schodzą się lub krzyżują nad wysięgnikami	— — — ▲	zasięg zwarty występowanie wyspowe	B			żerdzie łączące statecznice z wysięgnikiem są przy- wiązane do statecznicy:		
A2b	8b	[13]	— żerdzie krzyżują się pod wysięgnikami	— — — T T T	zasięg zwarty występowanie wyspowe	B5	11	[14]	— typ Halmahera	—	zasięg zwarty
A2c	8c	[13]	formy A2a i A2b współwystępują dzięki istnieniu podwójnych lub rozwidlonych wysięgników	▲	występowanie wyspowe	B6	12	[14]	— typ Moluki	●●●●●	zasięg zwarty

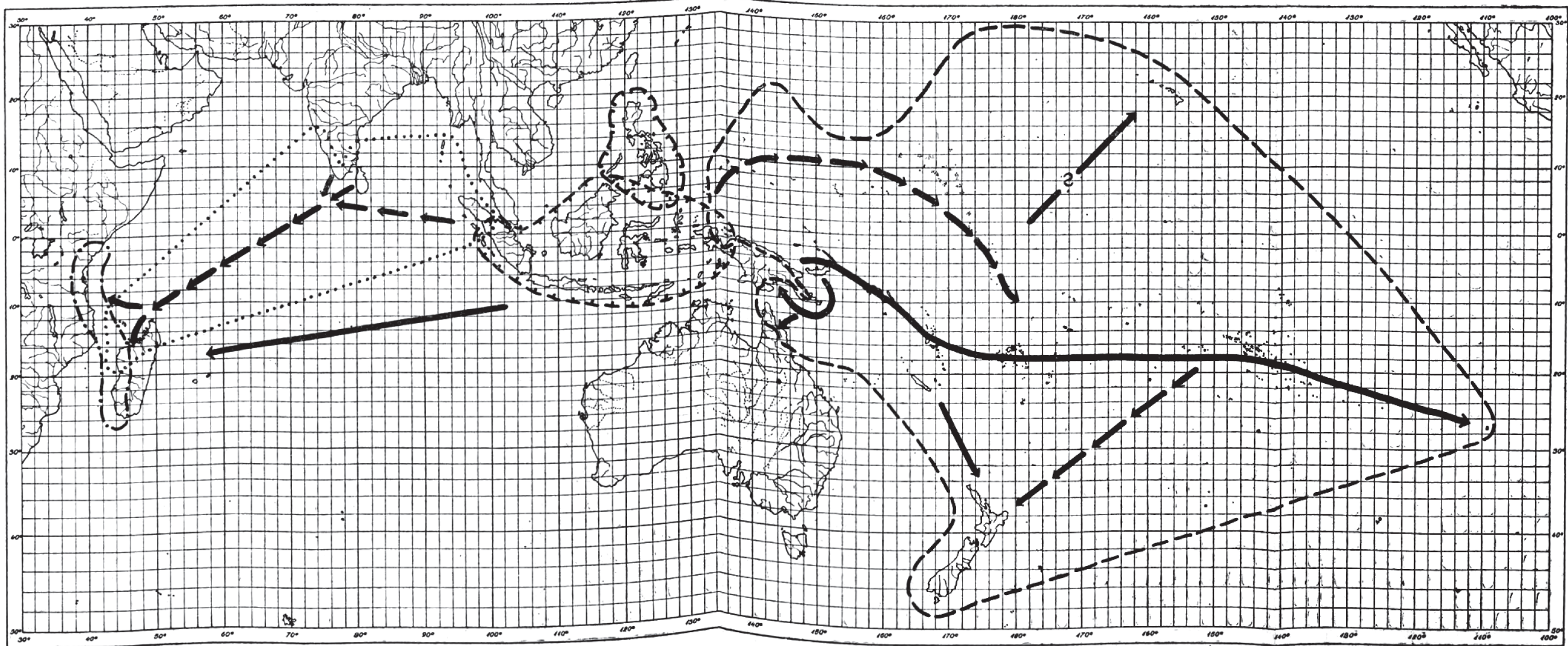


KSZTAŁTY ŻAGLI

MAPA 4

sygn.	ilustr.	strona(y)	żagiel	oznakowanie	lokalizacja	sygn.	ilustr.	strona(y)	żagiel	oznakowanie	lokalizacja
A			prostokątny:			B5			trójkątny		
A1	13	[15]	— bezrejowy		dokładna	C			formy różne:		dokładna
A2			— górnorejowy		przybliżona	C6	18, 19	[16, 17]	— „jaskółczy ogon”		przybliżona
A3	14, 15	[15]	— dwurejowy		dokładna	C7	21	[17]	— trapezowaty górnorejowy		dokładna
B			trójkątny:		przybliżona	C8	20	[17]	— owalny		przybliżona
B4	17	[16]	trójkątny		dokładna						dokładna





MAPA 5

REGIONALIZACJA KULTUROWA AUSTRONEZJI OPRACOWANA NA ANALIZIE ŁODZI Z URZĄDZENIEM STATECZNIKOWYM, FORMACH ŻAGLI, TERMINOLOGII NAUTYCZNEJ I NIEKTÓRYCH ZWYCZAJACH ZWIĄZANYCH Z ŻEGLUGĄ

sygn.	objaśnienia	oznakowanie
A1	regiony względnie jednolite pod względem kultury	linie przerywane
B	przypuszczalne drogi dyfuzji kulturowych:	
B2	— drogi pierwszych dyfuzji	→
B3	— drogi późniejszych dyfuzji	→ → →