

го жизненного порядка, то постепенно исчезнет само. Кроме того, люди племени амис убеждены, что земля, где они живут, является святой и самой чистой во всей Нусантаре. Поэтому-то посторонние люди (пришлые или туристы) не должны ради собственного удовольствия посещать места их проживания. Это одна из причин того, что люди племени амис **не хотят**, чтобы их община превратилась в туристический объект.

С одной стороны, оригинальность и уникальность племени бадуй являются притягательной силой для тех, кто хочет собственными глазами увидеть традиции, обычаи и познакомиться с совершенно исключительной культурой. Однако, с другой стороны, не должны ли центральное правительство и власти провинции Бантена выработать политику, которая была бы более сосредоточена на интересах племени бадуй? Не должно ли правительство ограничить и обуздать поток туристов в места проживания бадуй? Разве то, что происходит в последние десять лет — соревнование местных и зарубежных турфирм, организующих поездки в районы, населенные народом бадуй, — не наносит ущерб нормальной спокойной жизни этого народа?

Перевод с индонезийского Е.В. Ревуненковой

А.А. Лебедева

КИМАГРАФИЧЕСКИЕ¹ КАРТЫ НАВИГАТОРОВ МАРШАЛЛОВЫХ ОСТРОВОВ. ПРОБЛЕМА ИНТЕРПРЕТАЦИИ

При рассмотрении какого-либо аспекта традиционного знания необходимо определить его место на шкале представлений о мире в данной культуре. Позиция традиционной навигации в микронезийской культуре во многом парадоксальна. С одной стороны, навигационные знания содержали точную и объективную информацию, были руководством к непосредственным действиям, результативность которых и была критерием знаний. С другой — они функционировали в пространстве так называемого первобытного мышления, методологически во многом носили его чер-

ты (характер фиксации явления) и оформлялись как его производное (характер осмысления явления). В этом пересечении рационального и иррационального могли встречаться понятия, непривычные уму современного человека, культурные факты могли возникать вследствие самых необычных сочетаний мифологической логики и достоверности и иметь весьма причудливые формы.

Одним из проявлений этого и являются кимаграфические карты Маршалловых островов.

История изучения маршалльских карт небогата именами. Впервые информация о них дошла до европейцев только в 1862 г. от американского миссионера Л. Гьюлика. Рассматриваемые не более как пример так называемой примитивной географии, они вызвали живой интерес. Первый, кто уже в самом конце XIX в. сумел дать хоть какое-то объяснение принципу их составления и использования стал капитан Винклер. Информацию о природных особенностях, на которых построены эти карты, он получил непосредственно от местных навигаторов. Последующее время характеризуется только сбором материала (Г. Крёмер). Изучение возобновляется уже после того, как европейцы самостоятельно теоретически сформулировали и исследовали природное явление, лежащее в основе составления карт. Основывавшийся на этих данных В. Дэвенпорт во многом исходил и из принципов прочтения, заложенных капитаном Винклером. В 70-е годы XX в. Дэвид Льюис и Чель Акерблом обобщили имеющиеся данные и сделали несколько осторожных предположений.

Внешне карты представляют собой конструкцию из пальмовых прутиков с закрепленными на них камешками или кусочками раковины, изображающими острова. В отличие от географической карты, где объекты, во-первых, являются равноценными деталями ландшафта, а во-вторых, взаимными ориентирами, содержимое этой карты можно разделить на объект (острова) и среду (морская поверхность), причем ориентиром для расположения объектов являются только особенности среды.

То, что наблюдает навигатор и что помогает ему определить свое местоположение по отношению к острову, — это явление отражения и преломления волн при их взаимодей-

ствии с островами. Подобное природное явление, разумеется, универсально, но в данном районе Тихого океана оно приобретает определенную специфику в связи с тем, что здесь наблюдается двойное движение водных масс, вызванное различными причинами. Маршалловы острова находятся в зоне прохождения межпассатного противотечения, направленного к востоку, которое довольно сильно и может, особенно в некоторые сезоны, достигать скорости в 1 узел². Пассаты, проходящие через Маршалловы острова, дуют с северо-востока или востока в зависимости от времени года³. В результате возникает два вида волнения — вызванное ветром и вызванное течением, — которые имеют практически встречное направление и различную структуру. Волна, поднятая ветром, короткая, быстрая, идет по ветру. Волна, вызванная течением, более длинная и проходит под ветровой волной в виде немного возвышающегося вала. В кажущемся хаосе волн наметанный глаз навигатора быстро различает оба типа волнения.

В определенное время года имеют место сезонные изменения ветра и течения. Они не слишком продолжительны, а волны, вызываемые ими, слабее, чем имеющие западное и восточное направление, но они также учитываются навигаторами⁴.

Упрощенно, схема волнообразования вокруг островов в этих условиях показана на рисунке 1⁵.

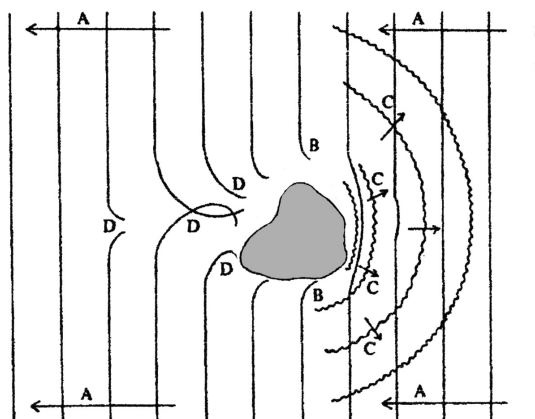


Рис. 1.

Зыбь (А), достигнув острова, отражается от него (С), меняет свое направление, огибая остров (В) и образует турбулентную тень с противоположной стороны острова (D). Все эти вторичные волны вступают во взаимодействие друг с другом и с основным направлением волны. В результате с противоположной стороны острова волнение как бы расходитя под углом примерно 90° (рис. 2)⁶.

Рис. 2.

По разные стороны этой границы поверхность воды (характер волнения) имеет различную структуру. А поскольку западное (ветровое) и восточное (вызванное течением) волнения действуют на остров одновременно, то эти зоны накладываются друг на друга, образуя к северу и югу от острова секторы с особым типом волнообразования. Основным его свойством оказывает то, что, волны, отклоняясь от первоначального направления, пересекаются под некоторым углом⁷, а не накладываются друг на друга, как это

происходит при встречном движении. Таким образом, можно наблюдать точки пересечения отдельных волн, которые местные жители называют «узлами»⁸. Линия таких узлов носит название «корень»⁹ (*окар*). Эта линия может быть заметна за несколько десятков миль от острова (рис. 2).

Такова идеальная модель явления для отдельно взятого острова. В действительности мы имеем дело с более сложной картиной. Очевидно, что при наличии нескольких островов, волновые возмущения возникнут вокруг каждого из них. Но в реальных условиях расположение, границы и особенности этих зон не будут абсолютно одинаковыми. Их взаимное расположение и степень влияния друг на друга определяет расположение самих островов, а направление зыби, которое под действием сезонных изменений ветра и т.п. в некоторых частях архипелага может быть не только западным и восточным, задает направление отклонения волны. Таким образом, участки отраженно-преломленных волн создают определенный рисунок в каждой из частей архипелага и внутри всего архипелага в целом. Задолго до того, как на другой стороне земного шара подошли к пониманию волновых явлений, микронезийский мореплаватель сумел распознать и использовать такие свойства волны, как отражение и преломление. Навигатор ориентируется по этой «координатной сетке», созданной самим океаном, а также определенным образом фиксирует это явление, создавая кимаграфические карты морской поверхности.

Исследователи традиционно делят карты на три типа, называемые *маттанг*, *меддо* и *риббелиб*. Первый является схемой, моделирующей рассмотренный нами характер волнообразования при взаимодействии с островами. Существуют два основных варианта трактовки карт *маттанг*, берущих свое начало от капитана Винклера и различающихся некоторыми деталями (рис. 3)¹⁰.

Согласно первому, атолл располагается в центре, остальные линии симметрично относительно сторон света представляют картину волнообразования вокруг него. РК — НК — восточное волнение, огибающее атолл; JO — западное, ВК и ВГ — соответственно северное и южное. Встречаясь, эти волнения пересекаются, формируя секторы волновых узлов — ВМА, В'МА', DMC, D'MC', расширяющиеся

по мере удаления от атолла. Линия 1-М-2 маркирует более выраженные из них, направленные к северу и югу, R1 — R2 показывает преобладающее, или, скорее, наиболее постоянное восточное волнение.

Рис. 3.

Согласно второму варианту трактовки, на «карте» *маттанг* изображено четыре острова, расположенных по сторонам света — 1, 2, 3, 4. ВМ южная часть западного, а АМ — восточного волнения для острова 1. В'М и А'М — северные рукава этих волнений для острова 2. Аналогично для островов 3 и 4 линии СМ, ДМ, С'М и Д'М изображают западный и восточный рукава южной и северной зыби. Точки пересечения изогнутых линий РК–НК, JO, ВК, ВГ показывают, как пересекаются встречные волнения и образуются «узлы», а сами линии очерчивают границы секторов, внутри которых можно наблюдать «узлы». Примечатель-

но, что в данном случае показано и как срачиваются сектора двух (и даже четырех) соседних островов (северного и южного, западного и восточного), образуя между ними «судоходную» зону. Линия 1–2 — «рекомендованный» курс между двумя островами, т.к. ближе к центру зоны «узлы» более заметны.

Каждый из этих вариантов не свободен от некоторых натяжек. И в первом, и во втором случае работает принцип четырехсторонней симметрии, но работает несколько различно. В первом варианте остров рассмотрен для всех (основных) случаев ветра и волнения. Но нельзя упускать из виду ту разницу, о которой говорилось выше: микронезийского навигатора интересует не только и не столько объект (остров), а среда, её особенности и признаки. Во втором варианте в центр внимания помещен не остров, а конфигурация зыби, и композиционно, и по сути, т.к. эта конфигурация показана для всех (основных) случаев расположения островов.

На двух других типах карт, *меддо* и *риббелиб* изображается группа островов с соответствующими её особенностями зыби. Фактическое расположение островов относительно друг друга (т.е. независимо от рисунка волнения), как и расстояние между ними, не учитывается. Разница между этими картами в «масштабе» — *ребеллиб* — охватывает обычно целую островную группу (рис. 4)¹¹, в то время как *меддо* может изображать только отдельные её части (рис. 5 а, б)¹². Акерблом считает, что на *ребеллиб* большое влияние оказали европейские географические карты. Это представляется весьма вероятным, т.к. масштаб не исчерпывает разницу этих двух типов, в то время как особенность *ребеллиба* именно во внешнем сходстве (относительном) с европейской картой, кроме того, взаиморасположение островов на нем более соответствуют их действительным географическим позициям.

Трактовка карт *маттанг* — вопрос спорный, но она по крайней мере опирается на известное природное явление. Исследование же этих двух типов маршалских «карт» так и не дошло до понимания принципа их прочтения, т.к. определить, каким образом в них отражено вышеописанное гидрологическое явление, практически невозможно.

Рис. 4.

a

b

Рис. 5.

При рассмотрении *меддо*, на котором изображено только два острова (рис. 5 а) — Аилинглаплап и Намо, — легко установить точки пересечения волн, идущих с запада и востока и преломленных островами, и линию, «соединяющую» эти точки, — *окар*. Внешние линии могут иметь различное значение. Они могут как просто символизировать западное и восточное волнение, так и обозначать границы зоны пересекающихся волн между двумя островами, в том случае если мы считаем, что на *маттанг* изображено четыре острова (см. рис. 3). Ко второму *меддо* применить эту схему гораздо сложнее. Общий принцип, как это явствует из объяснений, данных капитаном Винклером, тот же: «треугольники» обозначают пересечение встречных волнений, преобладающих для всего региона, западного и восточного, и локальных, возникающих в отдельных частях архипелага. Но далеко не все такие элементы привязаны к островам и, напротив, не все острова снабжены подобными элементами, в связи с чем трудно сопоставить детали, имеющиеся на данной «карте» с известными нам (или предполагаемыми) в теории. Таким обоюзом, всей имеющейся информации явно недостаточно для понимания двух других типов карт. А ведь именно эти типы и являются собственно «картами», по крайней мере более картами, чем *маттанг*, поскольку в них содержится информация о географических объектах.

Мы видели, как явления волнообразования изображаются европейцами, мы знаем, что эти же явления изображены островитянами, но мы не можем полностью сопоставить одно с другим — наш рисунок и микронезийскую карту. Представляется, что сложности «дешифровки» можно объяснить следующими причинами. Картография сама по себе условна, поскольку при составлении карт происходит переход от реальности к схеме. Этот переход своего рода перекодировка, но её суть не просто в переводе явления в понятие. В любом случае неизбежны искажения. Так, например, невозможно без искажений перенесение поверхности земного шара на плоскость. Картографическая проекция, используемая в европейской географии, может либо сохранить пропорции площадей объектов, лежащих на разной широте в ущерб их форме, — равновеликие проекции, либо, напротив, сохра-

нить подобие фигур, пренебрегая их линейными размерами (равноугольные проекции). (Морская карта должна быть равноугольной, т.к. направления, измеренные на местности, должны соответствовать направлениям на карте. Возникающая при этом диспропорция расстояний компенсируется путем условного неравенства длины мили на разных широтах. Замечательно, что такая проекция, изобретенная в 1569 г. голландским картографом Герардом Кремером (Меркатором), используется до сих пор.) Как видим, в любом случае искажения, принятые в нашей географической системе, подчиняются определенному закону, следовательно, поддаются исчислению. Данная условность имеет под собой жесткий принцип. В микронезийской культуре условность основана на явлении, которое само по себе исключает однородность, будучи проявлением изменчивости. Поэтому микронезийский подход не абстрактен, в нем существует некий базовый принцип, но нет стандартизации. Из-за этого, во-первых, отсутствует количественная составляющая, т.е. возможность (да и необходимость) точного измерения расположения объектов (атоллов) и расстояний между ними. Но самое главное, знание принципа, на котором основаны карты, не дает возможности точно определить, как он воплощен в изображении, и, таким образом, проблема заключается не просто в основополагающем принципе, а в том «пути», который он проходит, в самом механизме перенесения реалий в условную сферу.

Можно предположить, что линии, изображенные на маршалльской карте, не только рисунок волнообразования, но и созданная на его основе целая система связей островного мира, как она мыслится в традиционном сознании. Как уже отмечалось, точки пересечения отдельных волн носят название «узлы», а их линия — «корень». Примечательно, что навигаторы говорят: «Как корень, если следовать ему, приведет нас к пальме, так он приведет к земле»¹³. Острова, пустившие корни в океан, — для нас это метафора, для жителя атолла — природное явление, стоящее в ряду с другими и интегрирующееся в традиционную картину мира. Это хорошо иллюстрирует то, что мы вначале называли производным от мифологического мышления. Такой образный подход в осмыслении явлений создает трудности для ис-

следователя, пытающегося удержаться в рамках какой бы то ни было методологической системы.

Не поддается учету и элемент произвольности в пространственной организации. В качестве примера можно привести следующий факт. Принятое в нашей картографии расположение севера наверху, а юга внизу карты абсолютно не отвечает никаким физическим реалиям (у космоса нет «верха» и «низа») и является образцом чистой условности, не базирующейся ни на каком законоустановлении. Если мы обратимся к пространственным представлениям микронезийцев архипелага Палау, то увидим соответствие юга не только условному, но и фактическому низу — морскому дну, а севера — поверхности моря или суше. Это соответствие носит одновременно как характер сопоставления двух осей (циклический повтор мифологического сюжета: жизнь двигалась снизу вверх, затем в ином качестве — с юга на север), так и однонаправленного произрастания одной из другой — морская поверхность принадлежит еще вертикальной оси, но находящаяся на этом же уровне суша — уже горизонтальной. Таким образом, «высокие» и «северные» свойства возрастают и параллельно, и одновременно. Возможно, существуют некие подсознательные механизмы, заставляющие человека ассоциировать друг с другом такие понятия, как восход (восток) / право и закат (запад) / лево, что ориентирует и остальные стороны света. Этим можно объяснить совпадения способов пространственной организации в столь далеких друг от друга культурах, но нельзя придать твердое основание подобному соответствию. Напротив, как мы видим, эти совпадения частичны и формальны, они проистекают из совершенно различных мотиваций и представлений. Это не значит, что представления микронезийцев об окружающем пространстве, а значит, и традиционная навигация построена непосредственно на мифологическом мышлении. Но также нельзя утверждать, что подобные взгляды никак не отражались на попытке отображения пространства, «картографирования», если таковая предпринималась даже в сугубо практических целях.

Таким образом, помимо вопроса о том, **что** изображено на карте, возникает вопрос о том, **как** это изображено. Маршалльские карты (как любые семиотические явления) надо

изучать в контексте всей культуры. Изобразительные традиции в различных культурах имеют самые различные выразительные планы. Они отражают не только эстетические нормы того или иного общества и уровень его художественного мастерства. Изобразительная традиция не просто попытка передать с помощью определенных средств и навыков элементы действительности, но само видение этой действительности. Достаточно вспомнить такие явления, как обратная перспектива или симметрично развернутые изображения. Непривычные нашему глазу формы могут быть единственно возможным способом, выработанным в конкретной культуре для изображения реальных объектов на плоскости, в пластике и т.п. И здесь также отражаются особенности восприятия окружающего мира и осмысления его тем способом, который характерен для данной культуры.

1. Термин впервые вводится в научный оборот. В связи с отсутствием русскоязычной терминологии в данной области и невозможностью буквально использовать принятое в англоязычной литературе «stick charts» возникла необходимость создать адекватное наименование изучаемому явлению. В основу термина положены не внешние характеристики карт, а само их содержание, т.к. термин происходит от греческого Ἐὐΐά (кима) — волна — и дословно переводится как «карты, изображающие волны».

2. Атлас океанов. Тихий океан. М.: Главное управление навигации и океанографии Министерства обороны СССР, 1984. С. 207.

3. Там же. С. 90-112, 207.

4. Akerblom K. Astronomy and navigation in Polynesia and Micronesia. — Stockholm, 1968. P. 119; Lewis D. We, the navigators. Honolulu, 1972. P. 194.

5. Рисунок из: Akerblom K. Op. cit. P. 119.

6. Рисунок из: Lewis D. Op. cit. P. 195.

7. Akerblom K. Op. cit. P. 119; Lewis D. Op. cit. P. 198.

8. Lewis D. Op. cit. P. 198.

9. Ibid.

10. Рисунок из: Davenport W. Marshall islands navigational charts // Imago Mundi. Gravehage; Mouton, 1960. P. 22.

11. Рисунок из: Davenport W. Op. cit. P. 25.

12. Рисунки из: Akerblom K. Op. cit. P. 127; Davenport W. Op. cit. P. 25.

13. Ibid.