

## Глава XII

# КИМАГРАФИЧЕСКИЕ КАРТЫ МАРШАЛЛОВЫХ ОСТРОВОВ

Самобытность микронезийской навигации можно проиллюстрировать на примере необычных карт, используемых мореходами Маршалловых островов. В связи с невозможностью подобрать адекватный эквивалент принятому в западной литературе термину «stick charts» (и его немецкой кальке Stabkarten) на русском языке эти «карты» не получили определенного названия и характеризуются описательно. Мы предлагаем термин «кимаграфические карты» [см.: Лебедева 2005]. В данном случае представляется целесообразным основываться не на внешних особенностях карт, а на их содержании. Термин происходит от греческого **Κίμα** (кима) — волна, и может быть дословно переведен как «карты, изображающие (морские) волны».

Впервые информация об этих картах дошла до европейцев только в 1862 г. от американского миссионера Л. Гюлика. Рассматриваемые как пример так называемой примитивной географии, они вызвали живой интерес. Первым, кто уже в самом конце XIX в. сумел дать хоть какое-то объяснение тому, как они используются, стал капитан немецкого флота Винклер. Информацию о природных явлениях, на которых основан как сам способ ориентирования, так и принцип составления этих карт, он получил непосредственно от местных навигаторов. В начале XX в. был собран дополнительный материал А. Крёмером. Американский исследователь В. Дэвенпорт предпринял попытку прочтения карт после того, как европейцам удалось лучше изучить само природное явление, на котором они основаны. В то же время Дэвенпорт во многом исходил и из принципов «дешифровки», заложенных еще капитаном Винклером. В 1960—1970-е годы вопросом занимались Дэвид Льюис и Чель Акерблом. Они проанализировали все имеющиеся данные и снабдили их собственными комментариями.

Внешне карты представляют собой своего рода решетку из палочек (отсюда и прижившийся в англоязычной литературе термин «stick chart»), вырезанных из корней пандануса [Brandt 1963: 27].

К этой основе прикреплены камешки или кусочки раковины, обозначающие острова. Геометрический рисунок, создаваемый прутиками, определенным образом изображает природный феномен, на основе которого навигатор и определяет свое местоположение по отношению к какому-либо острову или внутри всего архипелага в целом. Это феномен отражения и преломления волн в результате огибания ими островов. Подобное природное явление, разумеется, универсально, но в данном районе Тихого океана оно приобретает определенную специфику, в связи с тем что здесь происходит встречное движение водных масс. Маршалловы острова находятся в зоне прохождения межпассатного противотечения, направленного к востоку, которое довольно сильно и в некоторые сезоны может достигать скорости в 1 узел [Атлас океанов 1984: 207]. Пассаты, проходящие через Маршалловы острова, дуют с северо-востока или востока в зависимости от времени года [Там же: 90–112, 207]. В результате возникает два вида волнения: вызванное ветром и вызванное течением, которые имеют фактически встречное направление и различную структуру. Волна, поднятая ветром, — короткая и быстрая — идет по ветру. Волна, вызванная течением, — более длинная — проходит под ветровой волной в виде немного возвышающегося вала. В кажущемся хаосе волн наметанный глаз навигатора быстро различает оба типа волнения.

В разное время года имеют место сезонные изменения ветра и течений. Они не слишком продолжительны, волны, вызываемые ими, слабее, чем имеющие западное и восточное направление, но они также учитываются навигаторами [Akerblom 1968: 119; Lewis 1972: 194]. Упрощенно схема волнообразования вокруг островов в этих условиях выглядит следующим образом (*рис. 23*. Рисунок В. Дэвенпорта приводится по: [Akerblom 1968: 119]).

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 расходится под углом примерно 90 градусов (*рис. 24* [Lewis 1972: 195]).

По разные стороны этой границы поверхность воды (характер волнения) имеет различную структуру. Поскольку западное (ветровое) и восточное (вызванное течением) волнения действуют

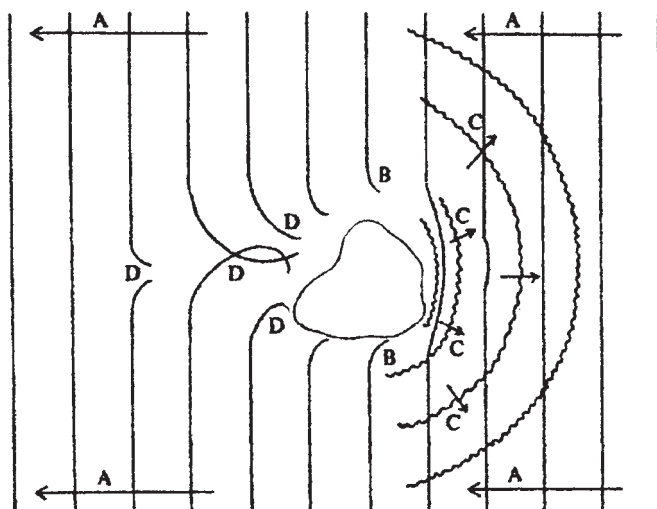


Рис. 23

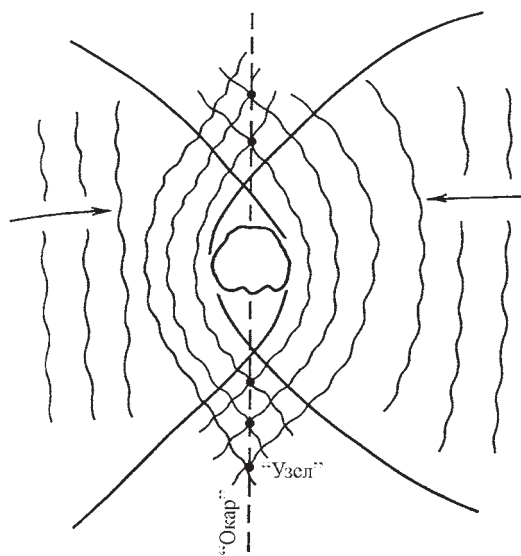


Рис. 24

на остров одновременно, то эти зоны частично накладываются друг на друга, образуя к северу и югу от острова секторы с особым типом волнообразования. Основным его свойством является то, что волны, отклоняясь от первоначального направления, пересекаются под некоторым углом [Akerblom 1968: 119; Lewis 1972: 198]. Таким образом, можно наблюдать точки пересечения отдельных волн, которые местные жители называют «узлами». Линия таких узлов носит название «корень» (*окар*) [Lewis 1972: 198] и может быть заметна на удалении в несколько десятков миль от острова (*рис. 24*).

Это — простейшая модель, взятая в отношении отдельного острова. В действительности картина, очевидно, сложнее. Островов множество, и волновые возмущения возникают вокруг каждого из них, иногда приходя во взаимодействие друг с другом. К тому же, направление зыби, которое под действием сезонных изменений ветра и других гидрометеорологических явлений в некоторых частях архипелага может быть не только западным и восточным, задает направление отклонения волны. Все это влияет на конфигурацию, границы и особенности участков с измененной волновой структурой, которые не будут абсолютно одинаковыми вокруг различных островов. Таким образом, зоны отраженно-преломленных волн создают определенный неповторимый «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 «волновые» карты морской поверхности.

Исследователи традиционно делят карты на три типа, называемые *маттанг*, *меддо* и *реббелиб*. Считается, что первый является схемой, моделирующей рассмотренный нами общий принцип волнообразования при взаимодействии с островами. Маттанг — это своего рода «алфавит», на основании которого каждый навигатор будет составлять свои собственные «тексты». При этом европейскими исследователями предложено два варианта прочтения карт маттанг, в целом восходящих к трактовке Винклера, но существенно различающихся (*рис. 25*. Рисунок Дэвенпорта приводится по: [Akerblom 1968: 122]).

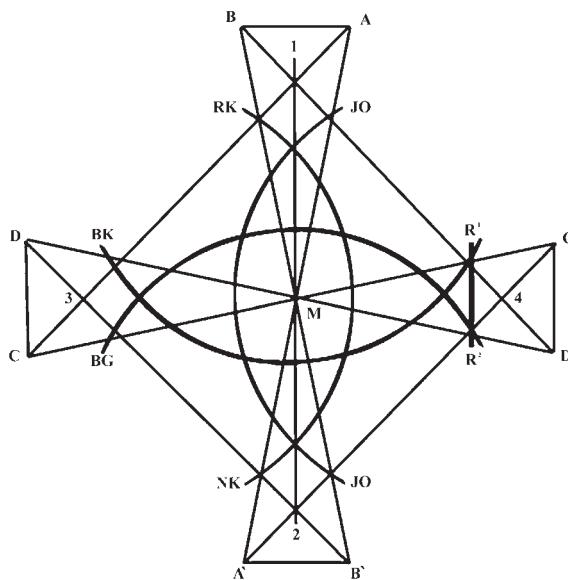


Рис. 25

Согласно первой интерпретации атолл располагается в центре; остальные линии изображают принцип волнообразования вокруг него — симметрично относительно четырех сторон света. RK—NK — восточное волнение, огибающее атолл; JO — западное, BK и BG соответственно северное и южное. Встречаясь, эти волнения пересекаются, формируя секторы волновых узлов: ВМА, В'МА', DMC, D'МС', расширяющиеся по мере удаления от атолла. Линия 1—М—2 маркирует более выраженные из них, направленные к северу и югу, R1—R2 — показывает преобладающее и наиболее постоянное восточное волнение.

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, DM, С'М и D'М изображают западный и восточный рукава южной и северной зыби. Точки пересечения изогнутых линий RK—NK, JO, BK, BG показывают, как пересекаются встречные волнения и образуются «узлы», а сами линии очерчивают границы секторов, внутри которых можно

наблюдать «узлы». Примечательно, что в данном случае показано, как срашиваются 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.

Каждая из этих двух версий интерпретации карт маттанг не свободна от некоторых натяжек. В первом случае рассматриваются четыре основных направления ветра и волнения, действующие на остров. Графически такая трактовка ближе к схеме самого явления (рис. 24), которую изображали европейские исследователи. Но нельзя забывать, что микронезийского навигатора интересует не только и не столько объект (остров), а среда, в которой этот объект располагается, ее особенности и признаки. Этому приоритету скорее соответствует второй вариант, где в центр внимания помещен не остров, а конфигурация зыби, которая также рассмотрена как случай четырехсторонней симметрии между островами.

Относительно двух других типов карт — меддо и реббелиб — известно, что на них изображается конкретная группа островов с соответствующими именно ей особенностями зыби. Фактическое расположение островов относительно друг друга (т.е. независимо от рисунка волнения), как и расстояние между ними не учитываются. Разница между этими картами заключается в «масштабе». Реббелиб охватывает обычно целую островную группу (рис. 26 [Akerblom 1968: 124]). Меддо может изображать только несколько ближайших островов (рис. 27а, б [Akerblom 1968: 127; Franz 1971]). Акерблом считает, что на реббелиб большое влияние оказали европейские географические карты. Это представляется весьма вероятным, т.к. особенность карт этого типа состоит в том, что пересечения его линий (прутиков) имеют некоторое, хотя и отдаленное, сходство с координатной сеткой европейской карты, а взаиморасположение островов на нем в большей степени, чем на меддо, соответствуют их действительным географическим позициям.

Тем не менее интерпретация этих двух типов маршалльских карт практически зашла в тупик, тогда как именно они являются собственно «картами», по крайней мере «больше» картами, чем маттанг, поскольку в них содержится информация о действительных географических объектах.

При рассмотрении меддо, на котором изображено два атолла (рис. 27а) — Аилинглаплап и Намо, кажется, несложно указать точки

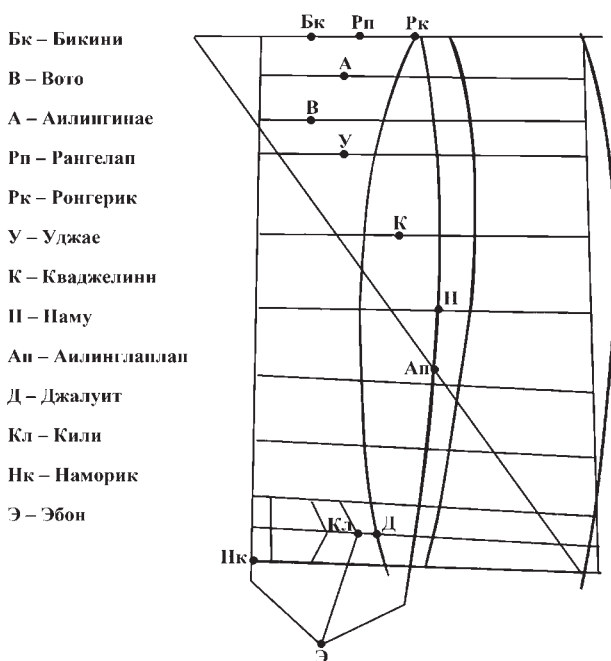


Рис. 26

пересечения волн, идущих с запада и востока и преломленных островами, и линию, «соединяющую» эти точки, — *окар*. Но уже внешние линии могут иметь различное значение. Они могут, например, символизировать западное и восточное волнение или обозначать границы зоны пересекающихся волн между двумя островами (в том случае, если исходить из второго способа трактовки маттанг). В то же время простота карты делает ее и более читаемой, и более тривиальной. Ясно, что в предлагаемых условиях между двумя атоллами, ориентированными относительно друг друга по меридиану, возникнет окар.

В иррегулярности, асимметрии, вероятно, и заключается ценность второго меддо (*рис. 27b*) собственно как карты. Но применить здесь какую-либо схему прочтения гораздо сложнее. Как явствует из объяснений, данных капитаном Винклером, «треугольники» обозначают пересечение встречных волнений: как преобладающих для всего региона — западного и восточного, так и локальных, возникающих

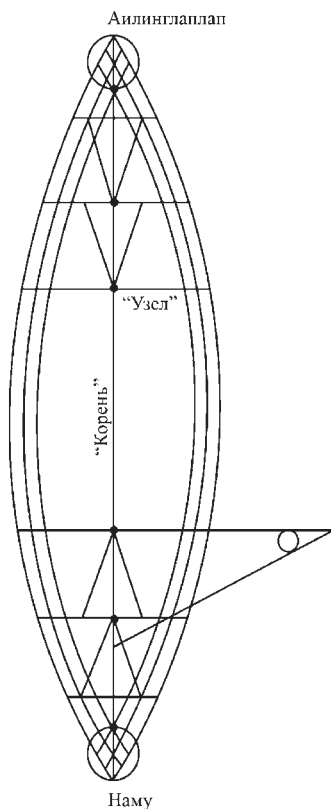


Рис. 27а

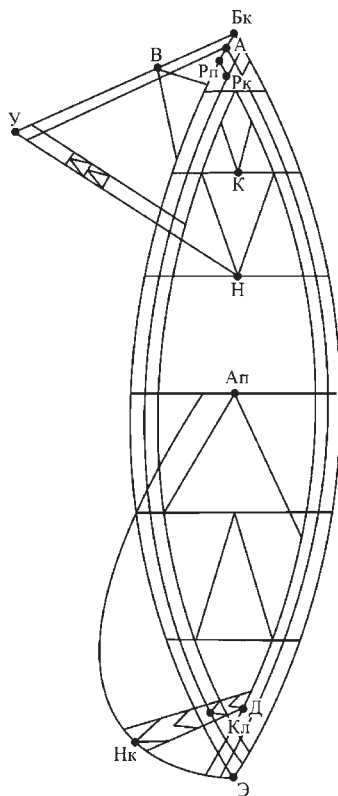


Рис. 27б

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 невозможно нащупать общий принцип для сопоставления имеющихся на данной карте деталей с известными нам или хотя бы предполагаемыми в теории.

Карты создавались навигаторами индивидуально, они являлись их личными мнемоническими «шпаргалками» и скрывались не только от непосвященных, но и от конкурентов. Именно этот факт и говорит о том, что они были вполне читаемы для тех, кто владел этой «граммотой». Как уже отмечалось, это «тексты», созданные на основе общих представлений и способов их визуализации. Различие между ними лежит в плоскости конкретного содержания,



вложенного тем или иным навигатором, а не в принципе кодирования информации.

Сложность понимания маршалльских карт определяется несколькими причинами. Внешняя группа причин связана с расстоянием между исследователем и исследуемой культурой. Сам процесс получения сведений вызывает множество вопросов. Учитывая секретность знаний навигаторов, трудно сказать, насколько далеко они могли выходить за рамки сообщества посвященных и не подвергались ли они при этом каким-либо искажениям. Мы не имеем возможности оценивать достоверность материала при помощи сравнительного анализа, поскольку капитан Винклер — фактически единственный источник, к которому восходят все исследования по данной проблеме. Также неизвестно, в каком состоянии находилось само искусство составления и чтения карт в тот момент, когда с ним познакомились европейцы. Возможно, оно уже пришло в упадок. В обоих случаях толкования самих островитян могло и не быть полностью аутентичным (ср. «чтение» рапануйцами дощечек кохау ронго-ронго).

Как известно, в более поздний период, вследствие интереса европейцев к культуре Океании, островитяне стали «тиражировать» элементы культуры, на которые появился особый спрос, например появились сувенирные модели каноэ. Не исключено, что могли изготавливаться и сувенирные карты, представляющие собой бессмысленный набор прутиков.

Но даже если мы будем исходить из того, что все из дошедших до нас кимаграфических карт являются этнографическими оригиналами, сохраняющими свою аутентичность, существуют и другие причины, препятствующие их «дешифровке». Во-первых, трактовка самих маттанг неоднозначна. Мы можем предполагать, что они представляют собой схему отражения и преломления волн, но не можем однозначно сопоставить европейский и микронезийский способы фиксации данного явления. Во-вторых, еще сложнее распознавание на том уровне, на котором это явление представлено в меддо и риббелиб, поскольку, как мы видели, два последних типа карт не в полной мере сопоставимы с картами маттанг. Таким образом, даже ответив на вопрос, *что* изображено на карте, мы оказываемся перед вопросом, *как* это изображено.

Те или иные изобразительные средства в различных культурах используются неодинаковым образом в смысле соотношения плана

выражения и плана содержания. Непривычные для нас формы могут быть способом передачи некоторого содержания, не соответствующего ожидаемому (по аналогии с чем-то «своим» и потому кажущимся «естественным»). Например, то, что мы рассматриваем как определенные «искажения» или несоответствия (в расположении островов), на кимаграфических картах может быть следствием автоматического восприятия карты как проекции сверху, в то время как данные карты могли таковыми и не являться, поскольку в них заложены иные принципы проецирования.

Не поддается учету и элемент произвольности в организации пространства. Принятое в нашей картографии расположение севера вверх, а юга внизу карты, абсолютно не отвечает никаким физическим реалиям (у космоса нет «верха» и «низа») и является образцом условности, не базирующейся ни на каком естественном законоустановлении. На кимаграфических картах верх и низ также соответствуют северу и югу. Возможно, существуют подсознательные механизмы, заставляющие человека ассоциировать друг с другом *восход (восток)* и *право, закат (запад)* и *лево*, что ориентирует и остальные стороны света. Этим можно попытаться объяснить совпадения способов пространственной организации в далеких друг от друга культурах, но этого недостаточно для понимания микронезийских принципов изображения пространства.

Картография сама по себе условна, поскольку при составлении карт происходит переход от реальности к схеме. Этот переход есть своего рода перекодировка, но его сущность состоит не только в переводе эмпирического явления в абстрактное понятие. В любом случае неизбежны искажения. Так, невозможно без искажений перенесение поверхности земного шара на плоскость. Но построив эти искажения по определенным правилам, мы можем учитывать их. Например, картографическая проекция, используемая в европейской географии, может сохранить пропорции площадей объектов, лежащих на разной широте, в ущерб их форме (равновеликие проекции) или сохранить подобие фигур, пренебрегая их линейными размерами (равноугольные проекции). Морская карта является равноугольной, поскольку направления на местности должны соответствовать направлениям на карте. Возникающая при этом диспропорция расстояний компенсируется путем условного неравенства длины мили на разных широтах.

В отличие от европейской картографии, основанной на «фоновых» свойствах пространства, безразличного к содержанию, где и объекты и «пустые» места являются равноценными по содержанию (и отсюда — взаимными ориентирами), кимаграфические карты трактуют объекты (острова) и среду (морскую поверхность) как неравноценные элементы. Они зависят друг от друга, но эта зависимость односторонняя: острова влияют на окружающее пространство, изменяя его так, что сам характер изменений становится ориентиром для навигатора в расположении объектов. Этот подход создает своеобразную микронезийскую картографию, исключаящую однородность. Здесь качество приоритетно по отношению к количеству (как возможности и одновременно необходимости измерения); изменчивость — по отношению к постоянству. «Фон» кимаграфической карты не безразличен к своему содержанию, но, напротив, напрямую с ним связан.

Таким образом, специфика способов проецирования, а также подвижность (в буквальном и логическом понимании) самого основания «кимаграфии» фокусируют проблему интерпретации данных карт не просто на изучении явлений и принципов, на которых они построены, а на особенностях их формирования, на механизмах отношения между означаемым и означающим. Вероятно, это справедливо и для других навигационных приемов народов Океании. Пока мы лишь знаем, что на «входе» и что на «выходе», можем представить стоящую перед навигатором задачу и наблюдать результат ее решения в виде конкретного приема или кимаграфической карты. Сам путь между этими двумя пунктами представляет недостающее звено.