

В. В. Васильева

**ОРИЕНТИРОВАНИЕ В ПРОСТРАНСТВЕ У ДОЛГАН ТАЙМЫРСКОГО
ПОБЕРЕЖЬЯ СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА***

doi: 10.30759/1728-9718-2018-3(60)-31-39

УДК 39(=943.87)

ББК 63.521(=634)

Статья посвящена методам ориентирования в тундре, используемым долганами восточной части Таймыра. Материал рассматривается в контексте теории ментальных/когнитивных карт и концепции вовлеченности в окружающую среду. Навигационные методы, используемые долганами, разделяются на две категории — движение по азимуту, сопровождаемое целым рядом приемов для его поддержания, и движение по прочерченным линиям, таким как следы, оставленные предыдущими водителями, или русла рек. Оба этих метода используются в комбинации, и превалирование одного над другим зависит от ряда факторов: опыта водителя, сезона, погоды, целей поездки. Часть навыков ориентирования долган связана с наличием в сознании водителя ментальных карт, а часть может быть объяснена только в рамках теории вовлеченности в окружающую среду. Однако некоторые аспекты навигации не могут быть полностью осмыслены ни одной из этих теорий. Помимо этого, в статье поднят вопрос о зависимости когнитивных техник от используемого транспортного средства.

Ключевые слова: *ориентирование в пространстве, ментальные карты, когнитивная антропология, Таймыр, долганы*

На первый взгляд может показаться, что плоская, лишенная растительности поверхность тундры представляет собой чистый лист. Человеку, впервые передвигающемуся зимой по тундре, кажется, что небо сливается со снежным покровом и, сколько ни всматривайся в окружающий пейзаж, он практически всюду одинаков. Однако постепенно, через длительное наблюдение и обучение, непривычный к такому ландшафту глаз учится распознавать важные ориентиры. Рассмотрим то, каким образом долганы восточной части Таймыра в холодное время года структурируют и используют пространство тундры, в котором на первый взгляд имеется не так много естественных ориентиров, как, например, в лесной зоне.

Многих антропологов занимали приемы ориентирования, которыми пользуются люди, живущие в иных климатических условиях и успешно перемещающиеся с, казалось бы, несовершенными навигационными приборами или вовсе без них. Неслучайно классические работы по этой теме написаны на материале морских культур Тихого океана,

преимущественно Полинезии и Меланезии.¹ Кроме того, многие исследования были посвящены жителям пустыни,² а также Арктики.³ Все эти среды сходны тем, что для западного взгляда представляют собой абсолютно пустую поверхность,⁴ поверить в возможность успешного перемещения по которой было настолько сложно, что сначала навыки ориентирования местных жителей исследователи даже мистифицировали.⁵

Основные дебаты последних лет в области когнитивной антропологии происходят между сторонниками теории ментальных/когнитивных карт и приверженцами концепции

*Васильева Валерия Владиславовна — м.н.с., Тюменский государственный университет (г. Тюмень), Европейский университет в Санкт-Петербурге
E-mail: vvasilyeva@eu.spb.ru*

* Работа выполнена в рамках государственного задания Минобрнауки РФ № 33.2257.2017/ПЧ по теме «Российские гавани Трансарктической магистрали: Пространства и общества арктического побережья России накануне новой эпохи развития Северного морского пути»

¹ См., напр.: Lewis D. We, the navigators: the ancient art of land-finding in the Pacific. Honolulu, 1972.

² См., напр.: Lewis D. Observations on route finding and spatial orientation among the Aboriginal peoples of the Western Desert region of Central Australia // Oceania. 1976. Vol. 46 (4). P. 249–282.

³ См., напр.: Aporta C. Old routes, new trails: Contemporary Inuit travel and orienting in Igloodik, Nunavut // Thesis (Ph. D.). University of Alberta. 2003; Istomin K. V., Dwyer M. J. Finding the way: A critical discussion of anthropological theories of human spatial orientation with reference to reindeer herders of northeastern Europe and western Siberia // Current Anthropology. 2009. Vol. 50.1. P. 29–49; Адаев В. Н. «Метки земли» и «Метки дороги»: наземные природные и искусственные объекты в системе пространственного ориентирования тундровых ненцев // Вестн. археологии, антропологии и этнографии. 2015. № 1 (28). С. 98–106; Он же. Формы передачи географической информации в традиции тундровых и лесных ненцев // Урал. ист. вестн. 2015. № 2. 2017. С. 33–38.

⁴ См.: Aporta C. Op. cit.; Habeck O., Broz L. Introduction: experience and emotion in northern mobilities // Mobilities. 2015. Vol. 10 (4). P. 511–517.

⁵ См.: Prout S. Security and belonging: Reconceptualising Aboriginal Spatial Mobilities in Yamatji Country, Western Australia // Mobilities. 2009. Vol. 4 (2). P. 177–202.

вовлеченности в окружающую среду при ориентировании на местности. Первое направление берет свое начало в работах психологов,⁶ позднее оно было подхвачено урбанистами.⁷ Его сторонники исходят из допущения наличия в сознании человека карты-репрезентации местности, на которой движущийся субъект в каждый момент поездки позиционирует себя относительно независимой системы координат. Эта теория претерпевала различные изменения, в основном касавшиеся добавления в модель динамичности обновления карт и гипотезы об их многослойности.⁸ Второе направление, наиболее заметным представителем которого является Т. Ингольд, постулирует отсутствие в сознании навигатора абстрактных репрезентаций. Вместо этого предлагается рассматривать движение как процесс считывания информации из окружающей среды при перемещении и соотношении с ней своих действий, как «чувствование» пути.⁹ Впрочем, как пишут К. В. Истомин и М. Двайер, данные теории не являются конкурирующими, а скорее дополняют друг друга. При этом они справедливо замечают, что даже синтез этих двух теорий не дает окончательного ответа на вопрос о когнитивной природе навыков ориентирования.¹⁰ Рассмотренные ниже приемы ориентирования также можно объяснить обеими теориями, однако они не могут быть интерпретированы исключительно в их рамках.

Контекст исследования

В фокусе нашего внимания находятся практики мобильности жителей поселка Сындаско, входящего в сельское поселение Хатанга Красноярского края. Согласно отчету о социально-экономическом положении СП Хатанга за 2013 г., в Сындаско проживает 553 человека. Подавляющее большинство жителей поселка — долганы. Практически все они родились и выросли здесь или в оленеводческих стойбищах окрестной тундры. Трудоустроены в основном женщины: большинство рабочих мест предоставляют муниципальные учреждения, традиционно считающиеся «женскими» местами работы. Мужчины заняты преимущественно промыслом: поиском бивня мамонта,

охотой и рыбалкой для нужд семьи, а также на продажу или обмен на важные ресурсы, такие как бензин для снегоходов или продукты.

В прошлом практически всему населению региона был присущ кочевой образ жизни, сопровождающийся активными промысловыми практиками, в первую очередь охотой на дикого северного оленя. Перевод жителей Таймыра на оседлость пришелся на 1930-е гг., в это же время был основан поселок, будущий центр колхоза (позднее — совхоза).¹¹ Политика советского периода повлекла за собой серьезные изменения в восприятии пространства, в навыках и паттернах перемещения тундровиков: изменились практики кочевания, точки тяготения, образ жизни, потребности в мобильности. Мультинаправленная сеть кочевых перемещений превратилась в древообразную, подчиненную иерархии административных центров.¹² Хатангская тундра не была исключением.

Основными средствами перемещения в этом регионе до появления техники были олени (их не только запрягали в упряжки, но и использовали летом как вьючных и верховых животных) и, в меньшей мере, собаки.¹³ Первой техникой, появившейся в поселке, стали тракторы и грузовики «Урал», однако они использовались для специфических нужд (привоз продуктов из соседних поселков, доставка питьевой воды и угля для печей) и, таким образом, помогали решать новые задачи, т. е. не конкурировали с таким средством перемещения, как олени и собачьи упряжки.

Первым транспортным средством, существенно изменившим практики перемещения, стал снегоход. Он настолько заметно повлиял на разные аспекты жизни арктических сообществ, что момент его появления у кочевых групп принято называть в антропологической литературе «снегоходной революцией».¹⁴ Снегоходы стали использоваться для удовлетворения разнообразных потребностей. Сегодня техника глубоко укоренена в практиках кочевания и других видов перемещения многих арктических культур.¹⁵

¹¹ См.: Дьяченко В. И. Охотники высоких широт: долганы и северные якуты. СПб., 2005.

¹² См.: Habeck O. Learning to be seated: sedentarization in the soviet Far North as a spatial and cognitive enclosure // *Nomadic and Indigenous Spaces: Productions and Cognitions*. Surrey, 2013. P. 171–196.

¹³ Попов А. А. Оленеводство у долган // *Сов. этнография*. 1935. № 4/5. С. 184–205; Он же. Техника у долган // *Сов. этнография*. 1937. № 1. С. 91–135.

¹⁴ Начало этой дискуссии см.: Pelto P. J. *The Snowmobile revolution: Technology and social change in the Arctic*. Park, 1973, 225 p.

¹⁵ Кочевники Арктики: текстово-визуальные миниатюры / Головнёв А. В. [и др.]. Екатеринбург, 2015.

⁶ См.: Tolman E. C. Cognitive maps in mice and men // *The Psychological Review*. 1948. 55. P. 189–208.

⁷ См.: Lynch K. *The image of the city*. Cambridge, 1960.

⁸ См.: Aporta C. *Op. cit.*

⁹ См.: Ingold T. *The perception of the environment: essays on liveliness, dwelling and skill*. London, 2000.

¹⁰ См.: Istomin K. V., Dwyer M. J. *Op. cit.*

В литературе высказывалось мнение о том, что навыки ориентирования на снегоходах имеют мало общего с навыками управления оленьей упряжкой.¹⁶ Очевидно, что существуют различия, связанные с разной скоростью перемещения, механикой процесса, а также, в случае поездок на снегоходе, с отсутствием возможности полагаться на инстинкты животного. Однако, как будет показано ниже, у долган восточной части Таймыра можно проследить преемственность этих навыков и приемов.

Первые снегоходы отечественных марок «Буран» и, в меньшей мере, «Тайга» стали появляться в Сындасско еще в 1980-е гг. и изначально были коллективной собственностью совхозов. Они также выдавались работникам совхоза в качестве поощрения за хорошую работу. В постперестроечное время число владельцев снегоходов увеличилось, а к началу 2000-х гг. у жителей появились также снегоходы иностранного производства. Ускорило их распространение среди жителей и то, что снегоходы стали вручать в качестве призов победителям гонок на День оленевода. Сегодня в поселке практически в каждой семье есть, по крайней мере, один снегоход, а у многих даже по несколько.

В Сындасско преобладают различные модели снегоходов «Yamaha», хотя есть и другие, например «Arctic cat» и «Polaris». Отечественные модели также разнообразны по марке (и по году производства). В местной терминологии, однако, снегоходы принято делить на два типа: все импортные называют «ямахи», а отечественные — «советскими буранами». Основанием для этого различия являются их технические характеристики и, как следствие, характер использования: «советский буран» ездит гораздо медленнее «ямахи» и считается намного менее надежным, зато он прост в починке, дешев и к тому же его можно получить в качестве приза. «Советские бураны» очень активно используются в тундре, в основном для хозяйственных нужд, во многом из-за того, что запчасти для них можно изготовить самостоятельно. Однако для дальних поездок и охоты предпочтение отдается «ямахам».

Поездки на снегоходе — это постоянная практика большинства жителей Сындасско. Частых поездок требует добывание средств к существованию — для обеспечения хозяйственных нужд (поездки за углем и водой)

и промысловых надобностей. Это может быть как поездка на один день, так и отъезд «на точку», т. е. в собственный домик в тундре на несколько недель. Оленеводы постоянно перемещаются между поселком и стойбищем, а поселковые жители часто приезжают в стойбище погостить или заезжают туда проездом.

Материал для данной статьи был собран автором в ходе двух полевых сезонов — в апреле–мае 2015 г. и в марте 2017 г. Важнейшими инструментами исследования стало то, что М. Бюшер и Дж. Урри называют «мобильными методами»¹⁷ — включенное наблюдение, сопровождаемое спонтанными интервью в пути. Было осуществлено множество поездок с разными по возрасту и опыту водителями, на разных моделях снегоходов и различных по назначению: из одного поселка в другой (как в соседний таймырский поселок, так и, пересекая административную границу, в соседний якутский), из поселка в тундровые стойбища и между ними, на промысел, развлекательные поездки («пикники»), хозяйственные поездки за льдом и углем. Кроме того, мне довелось самой управлять снегоходом часть пути до соседнего поселка, в то время как его владелец комментировал мои действия, находясь на пассажирском сиденье, что послужило ценным источником информации о практиках управления снегоходами и выбора маршрута. Поломки и «плутания» также были — вопреки здравому смыслу — полевой удачей: благодаря им удалось получить информацию о практиках корректирования курса движения и о стратегиях поиска знакомых ориентиров. Помимо интервью во время таких поездок (и после них), были взяты также интервью у других жителей поселка, окрестных тундровых стойбищ и охотничьих домиков, с которыми совместных поездок предпринять не довелось. Следует отметить, что исследование когнитивных навыков имеет ограничения, связанные с языковым барьером (у большинства моих информантов наиболее употребимым языком является долганский) и со сложностями вербализации когнитивных процессов, неизбежными для такой темы, как навыки навигации.¹⁸

¹⁷ Büscher M., Urry J. Mobile methods and the empirical // European Journal of Social Theory. 2009. Vol. 12 (1). P. 99–116.

¹⁸ См.: Feinberg R., Genz J. Limitations of Language for Conveying Navigational Knowledge: Way-Finding in the Southeastern Solomon Islands // American Anthropologist. 2012. Vol. 114 (2). P. 336–350.

¹⁶ Habeck O. Op. cit.; Istomin K. V. Spatial cognition and spatial navigation: a comparison between reindeer herding nomads and helicopter pilots. Рукопись.

Навигационные стратегии долган

Арктическая тундра представляет собой пологий ландшафт с невысокими сопками. Она испещрена многочисленными извилистыми речками и озерами, иногда с крутыми берегами, которые к зимнему сезону несколько сглаживаются за счет снежного покрова и оказываются едва отличимыми от твердой почвы. Растительность представлена только мхами, лишайниками и карликовыми растениями, которые также скрываются зимой под снегом. Таким образом, визуальные ориентиры в этой местности крайне немногочисленны.

Важно отметить, что ориентация в пространстве в основе своей — культурный процесс,¹⁹ который нельзя свести к экологическим факторам. Так, различные арктические культуры не только используют разные методики для прокладывания курса движения, но и часто в основе своих практик ориентирования имеют отличные когнитивные системы. Например, коми²⁰ в момент перемещения позиционируют себя относительно независимой системы координат — сторон света, в то время как для ненцев гораздо важнее навыки поддержания взятого курса,²¹ а для инуитов принципиально значимым является запоминание ландшафтных примет и специфики местности вплоть до геологического строения почвы.²² Различие, таким образом, лежит не только в содержании ментальных карт, но и в самом процессе познания. Кроме того, граница в данном случае может пролегать как между культурами, так и внутри одной культуры при использовании разных транспортных средств,²³ что переключается с идеей Э. Хатчинса о распределенном познании, заключающейся в том, что когнитивные процессы «разделяются» человеком с материальными объектами.²⁴

Долганские приемы ориентирования типологически делятся на две большие категории: 1) приемы для установления и поддержания

движения по азимуту от исходной точки до конечной (или по серии азимутов на промежуточные точки) и 2) приемы встраивания в природные или проложенные предыдущими водителями трассы. В первом случае за основу берется кратчайшая линия между пунктами отправления и назначения, однако эта линия корректируется как в зависимости от естественных ограничителей, так и в зависимости от знания о различных «особых» местах на пути, с которыми связаны практики почтения/избегания, а также предписываемые ритуальные действия. Второй способ предполагает использование русел рек или транспортных коридоров, «встраивание» в которые позволяет с наибольшей вероятностью встретить других людей, а также быть уверенным в том, куда этот коридор приведет.

Уже само по себе сочетание техник движения по азимуту и вдоль линий является собой, с точки зрения Т. Ингольда, объединение противопоставленных сущностей.²⁵ Он полагает, что коренным жителям присуще именно движение в «нерасчерченном» пространстве. Кроме того, западной культуре обычно приписывается взгляд с высоты птичьего полета, приобретенный вследствие развития картографии, в то время как жители, находящиеся вне отрыва от природы, познают пространство через горизонтальное вовлечение в среду.²⁶ Основываясь на полученных в ходе исследования данных, я бы хотела оспорить эти дихотомии.

Прежде чем перейти к подробному рассмотрению приемов ориентирования у жителей Сындасско, необходимо отметить, что в обиход долган, как и многих других северных и сибирских оленеводов, охотников и рыболовов,²⁷ начинают входить GPS-навигаторы. Однако ввиду затрудненности доступа к рынкам для членов изучаемого сообщества (в первую очередь это связано с его пространственной удаленностью), к 2017 г. навигатор имелся далеко не у всех, а те, кто его все-таки приобрел, сэкономили расход батареек и практически

¹⁹ См.: Hutchins E. *Cognition in the Wild*. Cambridge, 1995.

²⁰ Мне представляется, что, несмотря на использование авторами этнических категорий, различие в данном случае скорее культурное: нет сомнений в том, что человек с иной этнической принадлежностью, проживший долгое время в другой среде, способен перенимать иные когнитивные навыки. См., напр.: Thompson N. *Settlers on the edge: identity and modernization on Russia's Arctic frontier*. Vancouver, 2009.

²¹ См.: Istomin K. V. *Op. cit.*; Адаев В. Н. «Метки земли»...; Он же. *Формы передачи географической информации...*

²² См.: Aporta C. *Op. cit.*

²³ См.: Istomin K. V. *Op. cit.*

²⁴ См.: Hutchins E. *Op. cit.*

²⁵ См.: Ingold T. *Op. cit.*

²⁶ См.: Ingold T. *Up, across and along // Creativity and Research Papers, Creativity and Practice Group, Dundee. 2005. № 5. P. 21–36.*

²⁷ См.: Stammer F. M. *Mobile phone revolution in the tundra? Technological change among Russian reindeer nomads // Folklore. 2009. № 41. P. 47–78*; Aporta C., Higgs E. *Satellite culture: global positioning systems, Inuit wayfinding, and the need for a new account of technology // Current anthropology. 2005. Vol. 46 (5). P. 729–753.*

не включали его в пути, а иногда он не использовался даже в экстренных ситуациях. Более характерно его использование для фиксирования мест установки рыболовных сетей и расположения тундровых домиков — балков.

Турук: движение по азимуту

Для движения по бездорожью основным приемом у долган является установление и поддержание вектора, связывающего точку отправления и пункт назначения (долг. *турук*). Одним из вариантов этого является движение через промежуточные точки. Например, в расположенный на большом расстоянии охотничий балок водитель обычно едет через чужие балки или другие приметные места, меняя курс в этих точках.

Отклонения от азимута возможны. Они могут быть связаны, помимо ландшафтных особенностей и плотности снежного покрова, с представлениями о сакральных объектах (обычно это могилы шаманов или просто очень старые могилы) и опасных местах (преимущественно давно заброшенные землянки — долг. *һоломо*), которые необходимо избегать,²⁸ более того, в рамках одной поездки запрещено «*кружить*», т. е. огибать на пути назад с другой стороны (иногда речь идет не о непосредственном огибании, а об объезде даже на расстоянии нескольких километров).

После установления курса водитель контролирует его поддержание с помощью ряда приемов. Они включают в себя определение направления ветра относительно траектории пути (как актуального ветра, так и следов доминирующего направления ветра, таких как заструги на снегу и направление примятой травы под снегом), отслеживание курса по небесным светилам, а также запоминание ландшафтных примет (необычных, примечательных мест и очертаний, очередности следования рек и сопков). Все эти приемы используются не одновременно: они актуализируются в зависимости от времени года и погодных условий. Так, навыки ориентирования по

звездам оказываются бесполезными в период полярного дня, ландшафтные приметы практически бесполезны в пургу, а направление ветра ни о чем не скажет водителю снегохода в период весенних переменчивых ветров. Следует также заметить, что все приемы служат не для определения сторон света и собственной позиции на ментальной карте, а для поддержания выбранного курса.

Актуальный ветер может использоваться как способ ориентации, однако, по мнению тундровиков, он является недостаточно надежным признаком: ветер за время в дороге может неоднократно меняться, а отслеживать его направление, не сочетая это с каким-либо другим методом ориентирования, оказывается практически невозможным. Водитель обычно следит за тем, под каким углом ветер дует относительно его лица — самой открытой части тела при езде. Так как на высокой скорости чувствуется только встречный поток, возникающий от рассекания воздуха, на «*ямахах*» даже приходится замедлять ход.

Гораздо более надежным признаком являются косвенные последствия работы ветра. Это в первую очередь заструги — снежные гребни, образуемые на льду или снегу под действием ветра. Своим острым концом они направлены туда, откуда в последние дни дул ветер. В начале пути водитель отмечает, под каким углом к взятому *туруку* находятся заструги, и все время контролирует этот признак. При этом давность образования заструг — также источник важной информации. Наблюдение за направлением ветра осуществляется не только в момент выезда из поселка, но в предшествующие поездки несколько дней.

Что касается ориентирования по небесным телам, в настоящее время основной звездой, которая используется долганами, является Полярная звезда. Известно, что это единственное небесное тело, не перемещающееся по небосводу с течением времени, поэтому в случаях, когда взятый турук не слишком сильно отклоняется от оси север — юг, Полярная звезда становится важной точкой отсчета.

Помимо этого, используются также и движущиеся созвездия: водитель замечает какую-нибудь звезду и с течением времени постепенно переориентируется на другую, находящуюся примерно под пройденным за это время небосводом углом. Один из информантов объясняет: «*Зимой это хорошо помогает, это, звездочки. Вот держишь. Час едешь, она*

²⁸ Маркированные места в окружающем ландшафте, в отношении которых необходимо совершать ритуальные действия, являются едва ли не культурной универсалией. Для одних культур больше характерно избегание таких мест, для других, наоборот, повышенное к ним внимание и даже намеренные поездки туда. См., напр.: Dudeck S. From the Reindeer Path to the Highway and Back-Understanding the Movements of Khanty Reindeer Herders in Western Siberia // Journal of ethnology and folkloristics. 2012. Vol. 6 (1). P. 89–106; Щепанская Т. Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. М., 2003.

же двигается, и вот переходишь на другую звездочку и так дальше. И вот так доходишь, перехватываешь» (м., 40 лет, охотник).

По такому же принципу могут использоваться Луна и Солнце, впрочем упоминания о таких методах встречаются гораздо реже и выступают скорее в качестве примера курьезных случаев, происшедших с неопытными водителями. Вот лишь один из рассказов: «Там у нас бывали такие случаи, что обратно приезжали, на ту же точку. Это по Луне. <...> Имею в виду, они Луну увидели да поехали. Ну, Луна вот там вот. Они молодые, время не смотрят. А Луна же, она быстро идет. Быстрее, чем звезда ведь вертится. Поехали так, кругалая дали, Луна ушла, они остановились. Утром просыпаются — дома вот стоят. Они обратно приехали» (м., 55 лет, охотник).

Еще одним приемом, используемым для подтверждения верно взятого курса, является запоминание ландшафтных примет. Объекты, знакомые тундровику, могут быть самыми разнообразными — от озер и сопков до пустых бочек и геодезических объектов. Также это могут быть намеренно оставленные метки, однако в данном случае в их роли чаще всего выступают окказионально встреченные предметы: как правило, это следы индустриального освоения территории (металлические бочки, лом). Упорядоченной системы меток, как, например, в случае таежных оленеводов,²⁹ у долган нет. Впрочем неверно было бы утверждать, что сложность техники расставления меток зависит от характера местности: сложные системы знаков зафиксированы и в тундровых условиях.³⁰

Все рассмотренные приемы упоминались информантами также при описании техники управления оленьей упряжкой, однако можно проследить некоторые различия в их применении по сравнению с управлением снегоходом. Прежде всего эти различия касаются изменений в способах подсчета километража, последствий разной скорости движения упряжек и снегоходов и наличия у оленей нюха, позволяющего им почуять приближение к стойбищу и скорректировать траекторию пути.

Скорость движения влияет на восприятие окружающего ландшафта и на возможность примечать ориентиры. Небольшая скорость при перемещении на оленьей упряжке позво-

ляет также прощупывать направление заструг ногой: водитель просто опускает ее с нарт во время движения. При езде на снегоходе скорость для этого слишком велика и, кроме того, на ходу это сделать не позволяет его конструкция.

Олень может чують скопление людей и олень издали. Один из информантов сообщает: «И иногда, если с подветренной стороны в бригаду поедешь, олени они запах чуют. Понимают сразу вот. За 10 километров могут взять. И сразу уже. Они к стойбищу приведут» (м., 60 лет, пенсионер, бывший зоотехник). Кроме того, по словам информантов, нюх этого животного помогает ему почуять следы прошедшего стада или оленьей упряжки, даже если следы уже занесены снегом.

Открытым остается вопрос о том, позиционируют ли себя на ментальной карте водителя при движении по азимуту относительно сторон света. Несмотря на то что некоторые референты (например, Полярная звезда), несомненно, помогают ориентироваться относительно независимой системы координат, нарративы информантов скорее указывают на то, что в данном случае важно не знание стороны света, а угол, под которым траектория движения находится к этому референту. При этом принципиального различия между зависимыми и независимыми референтами в представлениях долган нет.

Ориентирование по сторонам света долганам знакомо: по меньшей мере, благодаря школьному образованию им известны наименования сторон света. Водители снегоходов прибегают к картам, однако делают это не в процессе поездки. У многих они хранятся дома или в балкэ. При этом на многих картах нанесены прямые линии, соединяющие поселок с другими стационарными точками в тундре и повторяющие предполагаемое движение по турук. Часто обозначен также километраж для каждого из отрезков. Знание расстояния — крайне важная информация для отслеживания выбранного курса. Обычно водитель высчитывает пройденный путь, поддерживая постоянную скорость и определяя время в пути.

Следы на снегу

Не менее важную роль в перемещении играют разного рода линии на снегу. Следы по способу использования можно разделить на две категории — на постоянно используемые и потому хорошо накатанные маршруты

²⁹ См.: Loovers J. P. L. Making Lobsticks: Traveling Trails with Teet'it Gwich'in // *Sibirica*. 2016. Vol. 15.1. P. 41–63.

³⁰ См.: Адаев В. Н. «Метки земли»...

и единично встречающиеся следы различных транспортных средств. Различие в представлениях о накатанной дороге и одиночном следе зафиксировано в долганском языке: первое и второе явления имеют разные наименования. Так, слово *һуол* (иногда якут. *суол*) точнее всего переводится на русский как «след» и может использоваться для обозначения следа снегохода («буран *һуол*»), так и животных и человека, когда речь идет о конкретном следе, чаще всего одиночном. Слово *орок* означает «проторенная дорога» и может использоваться и в переносном значении: «из *Питера* приехала — тоже *орок*» (ж., 77 лет, пенсионерка). *Һуол* становится *орок*, если регулярно обновляется.

Проторенные дороги (*орок*) из поселка Сындасско проложены в нескольких направлениях. Они соединяют его и соседние поселки Юрюнг-Хая, Новорыбное и Попигай. Кроме того, постоянно возобновляемые следы ведут также к скоплению охотничьих точек вдоль Хатангского залива и к угольной горе, где местные жители регулярно добывают уголь для топки печей. К оленеводческим стойбищам, как правило, не существует устойчивых дорог из-за постоянной смены их расположения, однако в определенные сезоны между поселком и стойбищем такая дорога появляется. Например, в мае, на *весновке*, т. е. во время отела и подготовки к летнему периоду кочевания, оленеводческая бригада остается на одном месте в течение месяца, за который благодаря постоянным перемещениям между стойбищем и поселком успевает появиться заметный след. Езда «по дороге» представляется самым надежным и безопасным способом перемещения. Об этом говорят информанты: «*Да-да-да, вот если когда вот один едешь, желательно, чтоб по дороге ездить. Потому что когда-нибудь кто-нибудь обязательно проедет по этой дороге. Если не наши, с Сындасско, то с Юрюнг-Хая обязательно кто-то поедет в Сындасско, и всё равно подберут, попадешь к кому-нибудь*» (м., 55 лет, охотник). *Орок* используется в первую очередь неопытными водителями: следование по нему позволяет им просто двигаться по накатанному пути, не применяя навыки ориентирования. Однако и опытные тундровики используют *орок* для облегчения ориентирования. Так, если накатанная дорога пролегает недалеко от места назначения, опытный водитель, несомненно, воспользуется ею.

Здесь следует обратить внимание на то, что такого рода дороги обладают особой narra-

тивной значимостью. Так как они обычно ведут к важным для всего поселка точкам, в них вкладываются особые смыслы, и они становятся предметом коллективной памяти. Накатанные снегоходами следы называются «большой дорогой» не столько из-за ее физических характеристик, сколько из-за высокой степени важности ее для жителей.³¹

Одиночные следы в тундре также информативны для водителей. Важно запоминать, на каком снегоходе был человек, выехавший из поселка или встреченный в пути. Знание о направлениях перемещений и давности поездок позволяет гораздо яснее читать следы и ориентироваться по ним. Даже при обилии следов на накатанной дороге по этим признакам легко будет найти, например, след человека, выехавшего на точку, лежащую в стороне от накатанной дороги, определив по следу марку снегохода и давность поездки.

Знание того, в каком направлении пролегают в тундре свежие следы снегохода, также может быть важно для ориентирования. Если такой след, например, ведет в точку, *турук* в которую на несколько градусов отклоняется от *турук* в нынешней поездке, водитель старается его не пересечь, так как это будет означать, что выбранный курс не выдерживается. Сходную функцию выполняют крупные реки. Они оказываются безошибочным признаком, по которому определяется, «*попал я или промахнулся*» (м., 48 лет, охотник), т. е. доберется ли водитель до пункта назначения, если тот расположен на берегу реки. Направление течения реки, определяемое обычно по расположению замерзших во льду водорослей, также может подсказать путь к знакомому объекту (например, путь к заливу). Отдельно стоит отметить технику подсчета водоемов. При езде по знакомому маршруту водитель практически всегда знает количество рек, которые надо пересечь на пути домой. Один из информантов говорит так: «*И едешь узнаёшь: вот эта река подошла, вот это озеро подошло*» (м., 60 лет, пенсионер, бывший зоотехник).

Таким образом, мы видим, что система ориентирования, используемая долганями, включает в себя несколько дополняющих друг друга приемов: ориентирование по ветру и его

³¹ См.: Argounova-Low T. Narrating the Road // Landscape Research. 2012. Vol. 37 (2). P. 191–206.

косвенным признакам, соотнесение направления движения с небесными телами, а также использование информации о ландшафте — о всех его особенностях (как естественных, так и искусственных). Кроме того, в действительности оказывается, что бездорожье тундры на самом деле представляет собой не отсутствие дорог, а, наоборот, наличие большого разнообразия следов, крайне информативных для внимательного взгляда. Они играют не менее важную роль в практиках ориентирования долган. Более опытные водители в основном полагаются на свое умение двигаться по *турук*, однако даже они почти никогда не пренебрегают проторенными дорогами, стараясь, впрочем, использовать их лишь в случае, когда следование по ним не слишком сильно увеличивает километраж. Такое сочетание приемов противоречит утверждению Т. Ингольда о противопоставлении методов ориентирования, основанных на движении по «чистому» пространству и на использовании во время движения линий.³²

Несомненно, знание местности, в том числе рисунка русла рек, присущее долганам, указывает на наличие в сознании навигаторов ментальной репрезентации пространства. Также к числу приемов ориентирования у долган относится и считывание примет окружающей среды в режиме реального времени. Таким

образом, находит подтверждение и теория вовлеченности в среду.³³ Однако обе эти теории имеют объяснительные ограничения. Во-первых, не находит удовлетворительного объяснения то, что водитель в состоянии с достаточной степенью точности вычислить угол, под которым ему необходимо ехать относительно пространственных точек отсчета, чтобы поддерживать нужный курс. Во-вторых, в рамках статьи рассмотрено только ориентирование в холодное время года, однако есть основания считать, что смена транспортного средства и условий среды может повлечь за собой смену у тех же самых людей когнитивных техник.

Важно также отметить, что различие между взглядом с высоты птичьего полета и «горизонтальным взглядом» при вовлеченности в среду не дает полной картины когнитивных процессов навигатора. Так, при перемещении по азимуту, для того чтобы верно рассчитать угол движения по отношению к референту, требуется и «горизонтальный взгляд», и «вертикальное воображение». Расчерченные прямыми линиями карты тундровиков убедительно свидетельствуют об их навыках взгляда с высоты птичьего полета, однако непосредственно при ориентировании ни карта, ни компас (а также иные признаки для определения сторон света) ими не используются.

Valeria V. Vasilyeva

Junior research fellow at Tyumen State University (Russia, Tyumen), European University at Saint-Petersburg (Russia, Saint-Petersburg)

E-mail: vvasilyeva@eu.spb.ru

ORIENTATION IN SPACE AMONG THE DOLGANS OF THE TAIMYR COAST OF THE ARCTIC OCEAN

The study focused on the techniques used for orientation in the tundra by the Dolgans of the eastern part of the Taimyr peninsula. The material was studied within the context of the theory of mental/cognitive maps and concept of wayfinding. The navigation techniques used by the Dolgans may be grouped in two categories — the azimuth movement accompanied by a wide range of supplementary techniques, and the movement along the scored lines, such as the tracks left by previous drivers, or the river beds. The techniques are normally used in combination, and the dominance of one over another would depend on several factors: the driver's experience, the season, the weather, or the purpose of the journey. Part of the Dolgan orientation skills was related to the existence of the so called 'mental maps' in the driver's mind, while another part may only be explained by the environmental engagement theory concepts. However certain aspects of navigation may not be fully comprehended by any of these theories. The article also discusses the issue of the dependence of the cognitive techniques on a particular transportation vehicle used.

Keywords: *navigation, wayfinding, spatial cognition, mental maps, cognitive anthropology, Taimyr, Dolgans*

³² См.: Ingold T. Up, across and along.

³³ См.: Ingold T. The perception of the environment...

REFERENCES

- Adaev V. N. ["Ground landmarks" and "road landmarks": earth-based natural and artificial objects in the system of spatial orientation with the tundra Nenets]. *Vestnik archeologii, antropologii i etnografii* [Bulletin of Archaeology, Anthropology and Ethnography], 2015, no. 1 (28), pp. 98–106. (in Russ.).
- Adaev V. N. [Forms of transfer of geographic information in the traditions of the tundra and the forest Nenets]. *Ural'skij istoriceski vestnik* [Ural Historical Journal], 2015, no. 2(44), pp. 331–38. (in Russ.).
- Aporta C. Old routes, new trails: Contemporary Inuit travel and orienting in Igloodik, Nunavut. Thesis (Ph. D.). University of Alberta. 2003. (in English).
- Aporta C., Higgs E. Satellite culture: global positioning systems, Inuit wayfinding, and the need for a new account of technology. *Current anthropology*, 2005, vol. 46 (5), pp. 729–753. (in English).
- Argounova-Low T. Narrating the Road. *Landscape Research*, 2012, vol. 37 (2), pp. 191–206. (in English).
- Büscher M., Urry J. Mobile methods and the empirical. *European Journal of Social Theory*, 2009, vol. 12 (1), pp. 99–116. (in English).
- Dudeck S. From the Reindeer Path to the Highway and Back-Understanding the Movements of Khanty Reindeer Herders in Western Siberia. *Journal of Ethnology and Folkloristics*, 2012, vol. 6 (1), pp. 89–106. (in English).
- Dyachenko V. I. *Okhotniki vysokikh shirot: dolgany i severnye yakuty* [Hunters of high latitudes: Dolgans and the Northern Yakuts]. Saint Petersburg: Evropeyskiy Dom, 2005, 271 p. (in Russ.).
- Feinberg R., Genz J. Limitations of Language for Conveying Navigational Knowledge: Way-Finding in the Southeastern Solomon Islands. *American Anthropologist*, 2012, vol. 114 (2), pp. 336–350. (in English).
- Golovnev A. V., Perevalova E. V., Abramov I. V., Kukanov D. A., Rogova A. S., Usenyuk S. G. *Kochevniki Arktiki: tekstovo-vizualnye miniatyury* [Nomads of the Arctic: text-visual miniatures]. Ekaterinburg: Alfa Print Publ., 2015, 132 p. (in Russ.).
- Habeck O., Broz L. Introduction: experience and emotion in northern mobilities. *Mobilities*, 2015, vol. 10 (4), pp. 511–517. (in English).
- Habeck O. Learning to be seated: sedentarization in the soviet Far North as a spatial and cognitive enclosure. *Nomadic and Indigenous Spaces: Productions and Cognitions*. Surrey Ashgate, London, 2013, pp. 171–196. (in English).
- Hutchins E. *Cognition in the Wild*. Cambridge: USA, MIT Press, 1995, 381 p. (in English).
- Ingold T. *The perception of the environment: essays on livelihood, dwelling and skill*. London: Routledge, 2000, 463 p. (in English).
- Ingold T. Up, across and along. *Creativity and Research Papers, Creativity and Practice Group, Dundee*, 2005, no. 5, pp. 21–36. (in English).
- Istomin K. V., Dwyer M. J. Finding the way: A critical discussion of anthropological theories of human spatial orientation with reference to reindeer herders of northeastern Europe and western Siberia // *Current Anthropology*, 2009, vol. 50.1, pp. 29–49. (in English).
- Lewis D. Observations on route finding and spatial orientation among the Aboriginal peoples of the Western Desert region of Central Australia. *Oceania*, 1976, vol. 46 (4), pp. 249–282. (in English).
- Lewis D. *We, the navigators: the ancient art of landfinding in the Pacific*. Honolulu: University of Hawai'i Press, 1972, 442 p. (in English).
- Loovers J. P. L. Making Lobsticks: Traveling Trails with Teet'it Gwich'. *Sibirica*, 2016, vol. 15.1, pp. 41–63. (in English).
- Lynch K. *The image of the city*. Cambridge: MIT Press, 1960, 194 p. (in English).
- Pelto P. J. *The Snowmobile revolution: Technology and social change in the Arctic*. Park: Cummings Pub., 1973, 225 p. (in English).
- Popov A. A. [Reindeer herding in Dolgan]. *Sovetskaya etnografiya* [Soviet Ethnography], 1935, no. 4/5, pp. 184–205. (in Russ.).
- Popov A. A. [The technique of Dolgan]. *Sovetskaya etnografiya* [Soviet Ethnography], 1937, no. 1, pp. 91–135. (in Russ.).
- Prout S. Security and belonging: Reconceptualising Aboriginal Spatial Mobilities in Yamatji Country, Western Australia. *Mobilities*, 2009, vol. 4 (2), pp. 177–202. (in English).
- Shchepanskaya T. B. *Kultura dorogi v russkoy miforitualnoy traditsii XIX–XX vv.* [Culture of the road in the Russian mythological tradition of the 19th–20th centuries.]. Moscow: Indrik Publ., 2003, 528 p. (in Russ.).
- Stammler F. M. Mobile phone revolution in the tundra? Technological change among Russian reindeer nomads. *Folklore*, 2009, № 41, pp. 47–78. (in English).
- Thompson N. *Settlers on the edge: identity and modernization on Russia's Arctic frontier*. Vancouver: UBC Press, 2009, 289 p. (in English).
- Tolman E. C. Cognitive maps in mice and men. *The Psychological Review*, 1948, no. 55, pp. 189–208. (in English).



Геологический знак вблизи Сындасско — ориентир и место встреч оленеводов.
Хатангский район, Таймырский АО. Фото В. В. Васильевой, 2015 г.



Стойбище одной из сындасских оленеводческих бригад.
Хатангский район, Таймырский АО. Фото В. В. Васильевой, 2015 г.