

К. В. Истомин

**«ТОЛЬКО ТРУСЛИВЫЙ ПЛУТАЕТ»:
СТРАХ, БЕСПОКОЙСТВО И ОРИЕНТАЦИЯ В ПРОСТРАНСТВЕ
У ОЛЕНЕВОДОВ — НЕНЦЕВ И КОМИ**

АННОТАЦИЯ. В этнографических интервью оленеводы-коми и ненцы часто подчеркивают, что для того, чтобы не потеряться в тундре, путешественнику необходимо обладать смелостью и выдержкой. В настоящей работе показано, что подобные утверждения могут быть вполне обоснованны: оленеводы не запоминают путь в тундре визуально, а опираются при ориентировании на так называемые ментальные карты. Поэтому они знают скорее не маршруты, а направления и расстояния между «известными» (то есть визуально знакомыми) местами в тундре. Это создает состояние некоторой неопределенности во время путешествия, поскольку оленевод не может быть уверенным в правильности своего пути до тех пор, пока в конце его не увидит «знакомое место». Это состояние и связанные с ним чувства страха и тревоги действительно могут помешать оленеводу успешно достичь цели путешествия: они могут заставить оленевода начать менять направление движения и таким образом потерять ориентиры. Такого рода беспокойство может привести к тому, что оленевод пропустит или спутает ориентиры, может помешать ему, потеряв направление, вернуться к правильному курсу. Чувство неопределенности, с которым связаны традиционные способы ориентации в пространстве, может быть одной из причин перехода молодежи на ориентацию с помощью GPS, а также сохранения гендерных стереотипов относительно способностей к ориентации в тундре.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: навигация, ориентация в пространстве, кочевой образ жизни, оленеводство, эмоции, коми, ненцы

УДК 39(=511.132/=511.2)

DOI 10.31250/2618-8600-2018-67-83

ИСТОМИН Кирилл Владимирович — к.и.н., н.с., Музей антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН; с.н.с., Институт языка, литературы и истории Коми научного центра УрО РАН (Россия, Санкт-Петербург; Сыктывкар)
E-mail: kistomin@naver.com

ВВЕДЕНИЕ

В 2006 г., во время полевой работы в Тазовском районе Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) автору удалось записать следующий ответ одного из ключевых информантов на вопрос о том, как не заблудиться в тундре: «Чтобы не заблудиться [в тундре] главное — быть смелым. Это непросто. Когда по тундре едешь, всегда думаешь: “Я правильно еду? Я не потерялся? Вдруг я уже проехал нужное место?” Все так волнуются. Особенно если думаешь, что уже до знакомого места должен доехать, а его все нет, то сильно страшно становится. Так вот, нельзя бояться! Нужно смелым быть. Это сложно, если ты один, да еще ночью... Может, например, вдруг показаться: “Я, наверно, слишком сильно влево взял, нужно поехать чуть вправо от того, как сейчас еду”... Так вот, нельзя никуда поворачивать! Если будешь продолжать ехать, как ехал, то куда-то все равно приедешь. Может, не туда, куда хотел, но в какое-то знакомое место. А вот если один раз повернешь, то потеряешься, потому что чуть времени пройдет, и тебе начнет казаться, что ты опять едешь не туда, и ты опять повернешь, а потом опять. Если один раз повернул, то потом не удержишься, никто не может удержаться. И станешь тогда ездить по кругу, пока олени у тебя не лягут. А как лягут, будешь пешком ходить по кругу. Все, кто в тундре потерялся и умер, сначала испугались, что не так едут, и повернули. Смелости не хватило, вот и умерли» (ПИМА 2006, информант Н. Тыседа, примерно 60 лет на момент интервью).

Хотя приведенная цитата содержит, пожалуй, наиболее развернутое размышление о роли эмоций и контроля над ними при ориентации в пространстве из тех, что автору удалось записать, оно не было единственным. Ориентация в пространстве, поиск дороги из пункта А в пункт Б — это одна из наиболее обыденных и в то же время трудных когнитивных задач, с которыми оленевод-кочевник сталкивается в повседневной жизни. Решать эту задачу ему часто приходится в очень непростых условиях: в темноте, во время пурги, в тумане, когда и так немногочисленные в тундрах Северо-Востока Европы и Северо-Запада Сибири (возможно, за исключением Уральской тундры) ориентиры не видны и оценить как собственное местоположение, так и расстояние до цели путешествия непросто. Оленеводы по-разному справляются с этой задачей — кто более, а кто менее успешно. Интересно, что при ответе на вопрос о причинах этих различий — вопрос, который, в отличие от большинства вопросов, задаваемых этнографами своим информантам, вызывает у них самих искренний интерес, — оленеводы неизменно и часто в первую очередь упоминают о различиях в «смелости», понимаемой в данном случае как способность противостоять страху потеряться. Иными словами, для того, чтобы не потеряться в тундре, по их мнению, нужно прежде всего не бояться, что ты там потеряешься.

Поэтому еще более удивительным кажется тот факт, что тема страха и контроля над ним, так упорно поднимаемая информантами именно в контексте ориентации в пространстве, практически никогда не возникает в этой связи на страницах научных работ. В большинстве этих работ, включая и те, что написаны автором, ориентация оленеводов в пространстве описывается как рациональное приложение ранее усвоенных методов и техник, когнитивных умений, которыми оленеводы овладели в процессе своей социализации и инкультурации, а также огромного опыта ориентации, имеющегося в силу специфики образа жизни у каждого тундровика. Для эмоций в этой картине места просто не остается, и если они иногда и упоминаются (как, например, в: Истомин 2015: 51–53), то только в качестве препятствия, мешающего «правильной» работе культурных механизмов ориентации в пространстве и, иногда, правильному усвоению этих механизмов молодыми оленеводами. Иными словами, эмоции расцениваются как внешняя помеха ориентации, в какой-то мере подобная упомянутым выше темноте и туману, и имеющая настолько субъективный характер, что при описании методов, приемов и процесса ориентации как объективных феноменов культуры без нее можно и даже необходимо обойтись.

Проблема, однако, в том, что даже если бы такая интерпретация эмоций как помехи была вполне правильной (а это, как будет показано ниже, не так), то она все равно сильно отличается от интерпретации, которую дают эмоциям сами информанты. Поэтому она не отвечает одной из основных задач нашей науки — пытаться описать мир таким, каким он выглядит с точки зрения носителей изучаемой культуры. Не включая эмоции и управление ими в состав традиционных практик ориентации, мы проводим границу этих практик там, где сами информанты ее вполне сознательно проводить отказываются. Большинство коллег согласятся, что это не только методологически неправильно, но и не совсем этично. Основная задача настоящей работы состоит в том, чтобы начать восполнять этот пробел, рассмотрев роль эмоций, в частности — роль страха — в процессе ориентации в пространстве у оленеводов-ненцев и коми, а также, на основе этого анализа, поставить вопрос о возможном характере связи между эмоциями и ориентацией в пространстве. Разумеется, окончательное решение этого вопроса потребует специального исследования, которое еще предстоит провести.

Наша работа опирается в основном на полевые материалы, собранные в 2005–2012 гг. среди оленеводов-ненцев Тазовской тундры, южной части Гыданского полуострова в ходе выполнения двух исследовательских проектов по изучению ориентации тундровиков в пространстве. Кроме того, здесь использованы материалы, собранные автором среди оленеводов-коми-ижемцев восточной части Большеземельской тундры, северо-востоке Европейской части нашей страны. Последние были

собраны в ходе многочисленных полевых работ автора в 2000–2015 гг. Поскольку эти полевые работы были посвящены исследованию вопросов, не относящихся прямо к ориентации в пространстве, приведенный в этой работе материал по оленеводам-коми носит более «случайный» характер и менее полон, чем ненецкий. Хотелось бы еще раз подчеркнуть, что это связано с особенностями сбора материала и общей разработанностью данной темы среди оленеводов-коми, а не с меньшей ролью эмоций в процессе ориентации у этой группы.

ОСОБЕННОСТИ ТРАДИЦИОННОЙ СИСТЕМЫ ОРИЕНТАЦИИ В ПРОСТРАНСТВЕ ОЛЕНЕВодов КОМИ И НЕНЦЕВ

Ориентация в пространстве оленеводов-коми и ненцев имеет общие черты, отличающие ее от ориентации в пространстве большинства оседлых, в том числе городских, жителей. Эти особенности уже были описаны автором в ряде работ (Istomin, Dwyer 2009; Истомин 2015: 47–49). Здесь уместно будет указать на те из них, которые имеют, по-видимому, отношение к эмоциональной составляющей.

Большинство оседлых жителей ориентируется в пространстве через визуальное или визуально-сенсорное запоминание путей между точками. Иными словами, мы визуальнo запоминаем дорогу примерно следующим образом: «мимо серого дома, затем мимо красного дома, затем в гору...» При этом мы часто не знаем, как расположены относительно друг друга в пространстве точки, приходящиеся на разные отрезки запомненного нами пути или нескольких маршрутов. У многих, наверняка, был опыт неожиданного открытия, когда вдруг оказывалось, что две точки в городе, к которым обычно добираться разными путями и которые, как представлялось, находятся достаточно далеко друг от друга, оказывались буквально на расстоянии одного квартала друг от друга. Такое открытие становится возможным именно потому, что описываемый способ ориентации не предполагает знания реальных геометрических отношений между точками в пространстве, а ограничен лишь визуальными образами пути между ними. Поэтому такой метод запоминания пространственной информации известен в когнитивной психологии как *routeknowledge*, то есть ‘знание пути’, а основанный на нем метод навигации — как *routefollowing*, то есть, буквально ‘следование пути’ (см.: Siegel, White 1975; Golledge 1999). У оленеводов, однако, преобладающим является другой метод запоминания и использования пространственной информации, который относительно редко встречается среди оседлых городских жителей: оленеводы запоминают не пути, а именно геометрические отношения между точками в пространстве, то есть направления и расстояния между ними (Istomin, Dwyer 2009; Истомин 2015). Поэтому описанное выше внезапное открытие, что точки,

к которым обычно добираться различными путями, находятся недалеко друг от друга, для оленеводов невозможно. В отличие от оседлых жителей, оленеводы знают, в каком направлении следует двигаться от точки А в точку Б и сколько времени примерно займет путешествие, но не стремятся запомнить — и обычно не помнят визуально — деталей ландшафта, по которому проходит путь, всех подъемов, спусков и т. д. Такой тип восприятия и запоминания пространственной информации — через запоминание абстрактных геометрических соотношений на местности, а не конкретных последовательностей визуальных сцен составляющих маршруты между точками — чем-то напоминает ориентацию по топографической карте, которая также содержит информацию о направлениях и расстояниях между объектами, но не включает в себя визуальных образов. Поэтому его обычно называют ментальной картой (Gell 1985; Golledge 1999).

С точки зрения когнитивной психологии, ориентация по «знанию пути» является достаточно простым процессом: путнику достаточно просто сравнить воспринимаемые им во время путешествия образы¹ с образами, характеризующими данный путь в его памяти, и, если нужно, корректировать направление своего движения так, чтобы добиться наилучшего совпадения этих образов. Подобный способ навигации не требует сложных когнитивных операций и может осуществляться подсознательно и автоматически, что дало Тиму Ингольду возможность сравнить его с игрой на музыкальном инструменте (Ingold 2000: 238). В отличие от него, навигация по ментальной карте гораздо сложнее — так же, как и при ориентации по обычной карте, она предполагает как минимум две достаточно сложные когнитивные операции: определение своего собственного местоположения на карте, то есть своего положения относительно имеющихся на ней точек и объектов (так называемый *position fixing*) и определение направления, в котором следует двигаться из этого местоположения, чтобы достичь цели своего пути (так называемый *course taking*). Обе задачи достаточно нетривиальны и обсуждение путей их решения оленеводами выходит за рамки нашей работы. Достаточно будет отметить, что при их решении вполне возможны ошибки. После того, как курс к цели путешествия взят, путник должен не сбиться с него во время пути, что тоже является непростой задачей. Несмотря на все эти трудности, ориентация по ментальной карте имеет как минимум два преимущества перед «знанием пути». И эти преимущества в условиях кочевого оленеводческого хозяйства компенсируют все ее трудности и недостатки: во-первых, такая ориентация гораздо меньше зависит от

¹ Образы в данном случае могут включать не только визуальные, но и звуковые, тактильные (например, неровная дорога на подъеме) и т. д. Поэтому Тим Ингольд, например, предлагает использовать в данном случае вместо термина «образ» (*image*) термин «виста» (*vista*), обозначающий, как он пишет, «динамическую полуарку восприятия» (Ingold 2000: 238). Хотя справедливость этого аргумента нельзя не признать, автору представляется, что в контексте настоящей работы данное уточнение не столь необходимо и введение нового термина здесь было бы избыточным.

восприятия и поэтому может осуществляться в условиях, когда восприятие затруднено или искажено. Так, пользуясь ментальной картой и не завися поэтому от визуального запоминания пути, оленевод может находить дорогу в условиях плохой видимости, например, в темноте (что особенно важно осенью и зимой, во время полярной ночи) и в тумане. Во-вторых — и это, возможно, еще важнее — знание реальных геометрических отношений между объектами позволяет тундровикам найти путь между двумя точками даже в том случае, если они никогда не путешествовали между ними раньше. Действительно, если оленевод знает направление и расстояние от точки А к точке В и от точки А к точке С, то он, путем несложных размышлений, вполне способен вывести из этого знания направление, в котором он должен двигаться из точки В в точку С и примерное расстояние, которое ему необходимо будет при этом пройти (именно поэтому собственно для него и невозможно внезапное «открытие» близости двух отдельных точек, в которые прежде он добирался разными путями — в сущности он уже это знает). На основе этих «вычислений» он сможет найти кратчайший путь из точки В в точку С даже в том случае, если ему никогда прежде не приходилось путешествовать между этими точками. Автор, неоднократно наблюдавший эту способность в действии, замечал, что при движении по «выведенному из головы» маршруту тундровики чувствовали себя почти так же уверенно, как при движении по уже хоженному несколько раз пути. Понятно, что эти преимущества крайне важны в повседневной жизни оленевода.

СТРАХ И НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ ПРИ ОРИЕНТАЦИИ ПО МЕНТАЛЬНОЙ КАРТЕ

Когда городской житель, ориентирующийся с помощью «знания путей», следует знакомым путем из точки А в точку В, то используемый им способ навигации оставляет мало места для субъективного чувства неопределенности: до тех пор, пока воспринимаемая им в процессе движения последовательность образов соответствует той, что хранится в его памяти, он может быть уверен, что движется правильно. Напротив, если такое соответствие вдруг пропадает (если путешественник оказывается в местности, которую не помнит), то это сразу дает путешественнику вполне определенный сигнал, что что-то пошло не так. В этом случае путешественник может либо вернуться немного назад и убедиться, что он не сделал неправильного маневра в пути, либо пройти немного дальше вперед в надежде, что какой-то участок пути просто выпал из его памяти, и дальше он вновь окажется в месте, которое помнит. В любом случае человек, следующий «знанию пути», обычно не задается вопросом, не заблудился ли он: он либо уверен, что не заблудился и идет правильно, либо знает, что заблудился и идет куда-то не туда.

Оленевод, ориентирующийся с помощью ментальной карты, находится в совершенно иной ситуации. Окружающее его огромное пространство тундры представляется ему в виде разбросанных тут и там точек, «знакомых мест», которые он помнит визуально, разделенных более или менее обширными пространствами, которые он визуально не помнит, а, возможно, никогда и не пересекал. Именно по этим пространствам проходят его пути, выведенные из его знания геометрических отношений в пространстве между «знакомыми местами». Знакомых мест может быть больше в одних районах тундры, лучше известных оленеводу, и меньше в других, но они судя по всему обычно не образуют сплошной последовательности визуальных сцен по всему пути. Поэтому оленеводу, путешествующему по тундре, почти постоянно приходится ехать по местности, которую он не помнит, полагаясь лишь на предположение, что он правильно зафиксировал свое положение и правильно взял курс при отъезде с очередного знакомого места, и что он до сих пор следует этим курсом без отклонений. Иными словами, в процессе путешествия между знакомыми местами оленевод не знает, правильно он движется или нет: вопрос «не заблудился ли я» постоянно для него актуален и не имеет ответа.

Как у коми, так и у ненецких оленеводов существуют приемы, облегчающие путешественнику-оленеводу следование взятым им курсам через пространство между незнакомыми местами. Так, и у тех, и у других оленевод при отъезде со знакомого места замечает, под каким углом его тело или голову обдувает ветер. В процессе путешествия он старается ехать так, чтобы ветер дул на него всегда под этим углом. Среди тазовских ненцев при езде на упряжке, особенно в темное время года, используется метод ориентации по застругам на снегу: поскольку заструги обычно идут в одном направлении, оленевод-ненец замечает ритм, в котором покачивается нарта, пересекая их, или подмечает направление, в котором вершины заструг бьют по выставленной с нарты ноге. Изменение ритма покачивания нарты на застругах означает либо изменение направления движения, либо изменение направления заструг, что сразу заставляет оленевода встревожиться. Наконец, хотя в арктических областях ориентирование по звездам без специальных устройств и календарей затруднено, есть свидетельства о том, что оленеводы-ненцы (по крайней мере на полуострове Ямал) пользуются ими для поддержания курса (Golovnev 2009). Тазовские ненцы пользуются звездами лишь при поездках на снегоходах на близкие расстояния. Однако все эти приемы могут не сработать: например, ветер может стихнуть, а затем задуть в другом направлении. Изредка ветер меняет направление постепенно и незаметно, заставляя оленевода сделать дугу. Заструги могут пропасть после пурги, сильного снегопада или в хорошо защищенном от ветра месте. Небо может быть покрыто облаками. Наконец в сильную пургу перестают работать все методы поддержания курса, и, кроме того, в это время

практически невозможно увидеть знакомые места. Главное — даже если оленевод не сбился со взятого курса, до цели он доберется лишь в том случае, если ему удалось изначально правильно зафиксировать свое местоположение и правильно взять курс. Как уже было сказано, здесь тоже возможны ошибки. Между тем понять, что все сработало или что что-то пошло не так, оленевод может только тогда, когда знакомое место, к которому он держит путь, появится перед ним... Или не появится. Вплоть до этого момента оленевод вынужден находиться в состоянии неопределенности. Иными словами, состояние неопределенности, судя по всему, является неотъемлемой частью навигации с помощью ментальной карты. Соответственно, неотъемлемой частью этой навигации, скорее, чем случайной внешней помехой, является и эмоциональная реакция на это состояние, а также необходимость справляться с ней. Оленеводы, как было сказано во введении, прекрасно осознают этот факт.

Разумеется, несмотря на то, что состояние неопределенности постоянно сопровождает навигацию оленеводов по ментальным картам, оно совсем не всегда вызывает у них заметную эмоциональную реакцию в виде беспокойства и тем более страха. Во многом эта реакция зависит от обстоятельств, в которых происходит ориентирование. Все-таки одно дело ехать при хорошей видимости по хорошо знакомой территории, где знакомых мест много, и даже если ты взял неверное направление или сбился с пути, то ты неизбежно очень скоро это поймешь, заметив где-либо вдалеке ориентир или знакомое место, положение которого тебе известно; совсем другое дело — ехать на дальнейшее расстояние по территории, которая тебе известна плохо, да еще и сквозь ночь или пургу, осознавая, что цена ошибки может быть очень высока. Свою роль в том, когда неопределенность перерастает в беспокойство и насколько сильным это беспокойство становится, играют и уникальные черты личности оленевода, обусловленные как врожденным темпераментом, так и фактами биографии. В некоторых обстоятельствах беспокойство и страх, вызванные состоянием неопределенности, принимают настолько гиперболизированные формы, что напоминают фобию и делают самостоятельную навигацию оленевода в тундре невозможной. Следующий рассказ информанта из Тазовской тундры иллюстрирует такой случай:

«Бывает, что человек всю жизнь по тундре ездит, землю хорошо знает, но ориентироваться не может. Вот [имя] — он еще в детстве как-то раз потерялся с друзьями, дня три их искали... И вот с тех пор он стал бояться. Как только чум перестает быть видно, ему сразу кажется, что он потерялся и идет не туда. Пугается, и начинает говорить: “Ой, мы слишком в бок взяли”; “Ой, нужно чуть влево повернуть”. Потом, через некоторое время: “Мы же вообще вбок идем!”; “Мы же назад едем!”. “Как — в бок, вот же, смотри, солнце с той же стороны, ветер так же дует” — “Ветер, наверно, сменился, а солнце ушло в другое место. Мы

же уже давно едем, давно доехать должны были. Часы, наверно, встали”. Совсем не узнать человека, ни сколько едем, не знает уже, ни куда едем. А как появится далеко нужное нам место — сразу успокаивается, в себя приходит и удивленно так: “Мы же совсем мало ехали”. Одного его пускать никуда нельзя, как отъедет чуть-чуть — сразу начинает ехать сначала зигзагами, потом по кругу. Так вот боится, и никто помочь не может. И главное — ничего другого не боится вообще, только ехать боится» (ПМА 2006, информант А. Т., 19 лет).

Подобные случаи, конечно, являются исключением. Большинство оленеводов, как было описано выше, испытывают сильное беспокойство только в определенных обстоятельствах и чаще всего находят в себе силы справиться с ним. Тем не менее само чувство беспокойства при навигации в пространстве хорошо знакомо большинству оленеводов (если не всем). При этом они вполне осознают опасность этого чувства и его разрушительное влияние на процесс навигации, выраженное в известной всем оленеводам максиме «Кто боится — тот плурует».

ВЛИЯНИЕ ЧУВСТВ БЕСПОКОЙСТВА И СТРАХА НА ОРИЕНТАЦИЮ В ПРОСТРАНСТВЕ

Возникает вопрос: почему собственно чувство беспокойства и особенно страха вызывает отказ в работе традиционных методов навигации и заставляет путника ездить по кругу? Часть ответа на этот вопрос содержится в приведенных выше рассказах информантов: беспокойство и страх могут заставить путешественника метаться, менять направление движения, не доехав до знакомого места, и таким образом безнадежно сбивают с пути. Информанты подчеркивали, что лучше и, главное, безопаснее изначально взять неверное направление, но твердо следовать ему, чем хоть раз скорректировать его в пути, поддавшись чувству беспокойства: «Поворачивать можно только тогда, когда приехал в знакомое место и знаешь, где ты. Если не знаешь, где ты, то поворачивать можно только обратно по своим следам. Или если чью-то дорогу встретил. А если нет следов, то нужно ехать, как ехал, иначе заблудишься» (ПМА 2008, Большеземельская тундра, Информант А. Янзинов, 1972 г. р. Ср. также цитату из ПМА в начале настоящей работы). Как у коми, так у ненцев «метаться» в дороге считается не только опасным, но и в какой-то мере постыдным, выглядит признаком слабости, недостойным мужчины (подробнее о гендерных аспектах практики будет сказано чуть ниже). Можно предположить, что наибольшая опасность такого «метания» заключается в создаваемом им эффекте эмоционального «порочного круга»: хотя оленевод, который уступает своему чувству беспокойства и меняет направление движения, по-видимому, делает это в надежде уменьшить этим свое беспокойство, смена направления не приводит к желаемому

результату, а зачастую лишь усиливает тревогу. Действительно, никаких способов проверить правильность взятого нового курса и у оленевода нет; наоборот: сменив курс путник теряет опору в тех расчетах, которые он сделал, отъезжая с последнего знакомого места, то есть в условиях, которые были заведомо лучше, чем те, что могут сложиться в пути. Поэтому, чем бы оленевод не оправдывал для себя смену курса, воспринимаемая им неопределенность его положения, а следовательно чувство беспокойства, от этого могут только увеличиться. Оленеводу становится сложнее противостоять желанию снова сменить курс, что в свою очередь вновь усиливает чувство неопределенности и беспокойство. И так до тех пор, пока оленевод окончательно не впадет в панику и не потеряет направление. Именно на такой процесс и исход, судя по всему, ссылался ненецкий информант в цитате, приведенной во введении к этой работе. Важно еще раз подчеркнуть, что опасность «начать метаться» не является чем-то внешним по отношению к традиционной системе ориентации оленеводов в тундре. Наоборот, она является неизбежной частью этой системы, порождаемой самой ее структурой, а значит и меры для борьбы с ней также являются необходимой частью этой системы. Иначе говоря, для того, чтобы ориентироваться в тундре как оленевод-ненец или коми, действительно необходимо быть храбрым.

Однако, воздействие чувства неуверенности и страха на ориентацию в пространстве не ограничивается опасностью начать метаться. Многочисленные рассказы информантов свидетельствуют, что оно также может сильно повлиять на восприятие и таким образом на способность путешественника узнать знакомое место или адекватно интерпретировать ориентиры. Судя по всему, этот аспект влияния неуверенности и страха на ориентацию не менее важен для оленеводов, чем опасность «метания», хотя сами они обычно не могут его адекватно описать. Приведенное здесь описание является интерпретацией автора, основанной на многочисленных рассказах информантов и отражающей авторское понимание механизмов этого влияния. Хотя она кажется нам разумной, следует подчеркнуть, что сами информанты этот механизм очевидным образом не проговаривали.

Как уже было сказано выше, ментальная карта оленеводов содержит информацию не только о направлениях между точками, но и о расстояниях между ними. У старшего поколения оленеводов эти расстояния часто представлены в оленьих духах, то есть количестве остановок, которые оленевод на упряжке должен сделать на пути между знакомыми местами, чтобы дать отдых подсаночным оленям. Для представителей молодого поколения, активно пользующегося в зимний период снегоходами и осваивающего пространство (а значит и составляющего свои ментальные карты пространства) во многом, если не в основном в ходе снегоходных путешествий, более характерно запоминать расстояние в

километрах (снегоходы в нашей стране, как известно, оснащены счетчиками пройденного расстояния, калиброванными в основном в этой системе измерения), либо в часах и минутах пути.² Знание расстояний, разумеется, имеет множество применений в повседневной жизни оленеводов. Одной из его менее очевидных, но, на взгляд автора, важных функций является регулирование ожиданий во время путешествия оленеводов по тундре. Ожидания же, как хорошо известно когнитивным психологам (Солсо 2006: 109–135; Pinker 1997: 211–298), имеют непосредственное отношение к восприятию.

Для того, чтобы лучше понять, что тут имеется в виду, можно провести несложный мысленный эксперимент. Предположим, оленевод знает, что расстояние, которое ему предстоит проехать до знакомого места, составляет четыре духа. В этом случае, если он, сделав всего две остановки, вдруг встретит место или ориентир, выглядящие в какой-то степени похоже на цель его путешествия, он скорее всего решит, что обознался, спишет этот факт на плохую видимость и обман зрения либо придет к заключению, что визуальная память, возможно, его подвела. Более того, он, скорее всего, обратит большое внимание на те детали восприятия места, которые отличаются от того, что он об этом месте помнит: для «настоящего» знакомого места время появиться еще не пришло, и вероятность ошибки восприятия, поэтому, очень велика. После третьей остановки оленевод ожидает появления знакомого места. Теперь, если он встретит место, выглядящее знакомо, он скорее всего решит, что действительно добрался до своей цели, даже если некоторые детали в его восприятии места будут отличаться от тех, что он помнит. Все это происходит потому, что оленевод узнает знакомое место по комплексу признаков, причем одним из них является именно «появляется на четвертом духе». Вес этого признака при интерпретации места как «знакового» вполне может оказаться не меньше, а то и больше, чем значимость, например, визуальных признаков, особенно в сумерках и в условиях плохой видимости, когда нет возможности разглядеть детали окружающего пейзажа. Именно этим, видимо, объясняются трудности, которые пожилые оленеводы, помнящие расстояние в духах, часто испытывают при ориентации на снегоходе: многие из них признаются, что могут легко пропустить ориентир или знакомое место, поскольку «со снегохода все выглядит иначе, чем с упряжки». Действительно, поскольку знание расстояния в оленьих духах не подходит для регулирования ожиданий при езде на снегоходе, пожилые оленеводы лишаются важного признака «знакового места», в отсутствие которого визуальные, тактильные и

² Разумеется, существуют и смешанные системы. Например, некоторые оленеводы-коми, по их собственному признанию, знают расстояния между точками в северной и средней частях Большеземельской тундры (то есть в районах, где они кочуют в бесснежный период) в духах, а в южной части тундры и в лесотундре — в основном в километрах.

другие признаки начинают интерпретироваться иначе. Мир начинает и правда выглядеть по-другому, чем с упряжки.

Регулирование ожиданий с помощью информации о расстоянии порой может сыграть злую шутку. Продолжим начатый выше мысленный эксперимент. Предположим, что знакомое место (или что-то его напоминающее) так и не появилось перед оленеводом к тому моменту, когда оленей нужно остановить в четвертый раз. Более того, оно не появилось и непосредственно после. В этой ситуации ожидание появления знакомого места может стать сверхсильным и превратиться из помощника в помеху для интерпретации воспринимаемой информации: путешественник может легко обозначиться, приняв за знакомое место образ, который лишь слегка напоминает тот, что содержится в его памяти, и списав все очевидные несоответствия на ошибки памяти или восприятия. Тогда, если, как это часто случается на практике, знакомое место является не конечной целью путешествия, а промежуточной остановкой, оленевод вполне может неправильно зафиксировать свою позицию в пространстве и взять дальнейший неверный курс. Вероятность такой ошибки, разумеется, тем больше, чем хуже видимость и чем менее оленевод из-за этого склонен доверять своим чувствам. Однако есть и еще более важный фактор, повышающий вероятность такой ошибки: уровень неуверенности и беспокойства оленевода по поводу правильности своего пути. Те оленеводы, которые больше подвержены тревожности по этому поводу, склонны гораздо раньше впасть в состояние «сверхожидания», и само это состояние оказывается у них гораздо более интенсивным, приводя к ошибкам, которые трудно вообразить не только другим оленеводам, но и оседлым жителям. Например, автору рассказывали о случаях, когда оленевод «с перепугу» принимал какое-то место за знакомое, игнорируя при этом такие важные визуальные признаки, как наличие рядом большого озера или реки, тогда как в истинном знакомом месте их нет. Важно подчеркнуть, что в подобные ошибки восприятия часто впадают и те оленеводы, у которых вполне хватает сил подавить свой страх и не начать «метаться», как это было описано выше. Судя по всему, контролировать страх для оленеводов легче, чем контролировать свои ожидания и критически относиться к восприятию.

Все вышесказанное говорит о том, что тревога по поводу правильности пути или боязнь потеряться, — действительно сильно увеличивают вероятность потеряться. Однако это еще не все: страх и волнение также мешают человеку, потерявшемуся в тундре, выбраться из затруднения. Вообще стандартное поведение оленевода, который, проехав положенное расстояние, так и не выехал на знакомое место: сначала проехать чуть дальше в том же направлении в надежде все-таки достичь своей цели или выехать на какое-нибудь другое известное место (на берег реки, к знакомому озеру и т. п.), которое поможет ему понять, где он и что пошло не так. Если это не удалось, то мудрым решением считается

повернуть назад и вернуться по своим следам. Обычно, особенно на упряжке, это не слишком трудно сделать, поскольку олени хорошо чувствуют следы даже тогда, когда они не видны человеку под тонким слоем снега, и охотно следуют по ним без принуждения. Однако если возвращаться слишком далеко или это невозможно из-за непогоды оленеводам часто приходится продолжать двигаться вперед в надежде выехать наконец на знакомое место или санную дорогу, к большой реке и т. п., то есть туда, где можно вновь зафиксировать свое положение и определить правильный курс. Вот тут волнение и страх, легко перерастающие в панику, могут сильно усугубить положение. Один из информантов описывал это так: «Если заблудился один ночью или в пургу, то вдруг начинаешь чувствовать, что едешь по кругу. Кажется, ветер постоянно меняется, ходит по кругу, и ты поэтому тоже едешь по кругу. И еще вокруг все кажется одновременно знакомым и незнакомым. Вдруг появляются знакомые места, которых тут точно не может быть, которые ты видел где-то далеко, за много километров. Иногда появляется то место, куда ты едешь, но стоит приблизиться — и оно меняется, и уже не знакомое». «Если такое началось», — продолжает информант, — «то сразу остановись, ложись и спи. Если так дальше ехать, то только хуже себе сделаешь. Нужно дождаться утра или пока небо очистится, и тогда посмотреть» (ИМА 2009, Тазовский район, информант С. Хабдю, примерно 40 лет на момент интервью).

К сожалению, мужчины-оленеводы (как ненцы, так и коми) плохо умеют и не очень любят говорить о чувствах и эмоциях, особенно таких, как страх и беспокойство. Поэтому невозможно с уверенностью сказать, присущи ли страх потеряться и беспокойство по поводу выбора пути всем оленеводам или только части из них. Можно лишь предположить, что они по крайней мере достаточно широко распространены, о чем говорят и устоявшиеся приемы, помогающие совладать с этими чувствами, и слова информанта о том, что смелость является необходимой чертой хорошего навигатора в тундре. Однако еще более очевидно это, если иметь в виду, что страх и беспокойство, связанные с традиционными методами навигации, похоже, являются одной из причин отказа от традиционных практик и перехода на современные методы приборной навигации у тундровой молодежи. Как автор уже писал в одной из своих статей (Истомин 2015: 51–52), спутниковые навигаторы сейчас получают все большее распространение среди тундровиков, включая тех представителей молодого поколения, которые вроде бы вполне знакомы с традиционными методами навигации и обладают всеми необходимыми для нее навыками и знаниями. В 2010 г. один из молодых людей объяснил автору роль спутникового навигатора в своей жизни следующим образом:

«Это просто для спокойствия... Ну, знаешь, без джипээски ты вот поехал куда-то и не знаешь, правильно едешь, неправильно ли, пока в знакомое место не приехал. Даже если, когда уезжал, был уверен, что

правильно поехал, то потом все равно начинаешь волноваться: а вдруг я уже не так еду? Вдруг незаметно для себя куда-то в сторону взял? Вдруг ветер незаметно сменился? А может, я с самого начала неправильно поехал? И так вот волнуешься, волнуешься, пока до какого-то знакомого места не доехал. Доехал, успокоился, дальше поехал, и через какое-то время опять тебя колбасить начинает — правильно едешь, неправильно... Я вот это ненавижу! Старики привыкли, они всю жизнь так ездят! А я лучше быстренько джипээску включу, гляну одним глазом — и спокоен. Если джипээска сядет, то я все равно доеду, но пока не села, зачем мне себя мучить?» (Истомин 2015: 52).

Впрочем, значение указанных эмоций путешествия не ограничивается и этим. Так, среди оленеводов-коми, как, впрочем, и среди многих других народов, существует убеждение, что женщины в целом хуже ориентируются на местности, чем мужчины, и что опасность потеряться у них гораздо сильнее. Среди причин указанного различия мне называли и такую: женщины более эмоциональны, и поэтому легче мужчин впадают в панику, поддаются эмоциям и «начинают в дороге метаться». Речь тут вполне может идти о том, что женщины, в силу своей предполагаемой эмоциональности, могут хуже справляться со страхом и неуверенностью при ориентировании, и таким образом более склонны к ошибкам при ориентации. Возможно эмоциональная составляющая ориентации внесла свой вклад и в формирование специфического ареала мужественности, окружающего дальнюю дорогу в обоих описываемых культурах.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Представленные выше полевые материалы и их интерпретация указывают на то, что страх и неуверенность не являются случайной помехой при навигации оленеводов в тундре. Напротив, эти эмоции являются неизбежным следствием используемой оленеводами системы ориентации. Разумеется, в силу как врожденных, так и приобретенных особенностей личности, некоторые тундровики подвержены этим эмоциям в большей степени, чем другие. Более того, в определенных обстоятельствах (навигация в условиях плохой видимости, на малознакомой местности, при дальнем переезде) эти эмоции проявляются в большей степени, чем в других. Однако для автора настоящей работы является неочевидным даже сам факт существования тундровиков, совершенно не подверженных этим эмоциям, не говоря уже о сколько-нибудь широком распространении такой эмоциональной невосприимчивости. Иными словами, сопротивление чувству неуверенности и страха является неотъемлемой частью традиционной навигации в тундре. Это объясняет акцент, который часто информанты делают на таких качествах, как смелость и хладнокровие при описании условий традиционной навигации, потому

анализ традиционных практик переживания страха и неуверенности и борьбы с ними становится необходимой составной частью этнографического описания традиционных способов навигации в тундре.

Судя по имеющимся у автора описаниям, существуют три основных пути, которыми эмоции страха и неуверенности могут воздействовать на ориентацию оленеводов в пространстве и вызывать в ней существенные и опасные сбои. Во-первых, они могут заставить оленевода произвольно менять курс и в конце концов привести его к полной потере направления. Во-вторых, они могут интерферировать с восприятием и интерпретацией визуальных и других стимулов, позволяющих оленеводу узнать знакомое место или ориентир. В этом случае они могут легко привести к ложному узнаванию места, что особенно опасно, если оленевод намерен использовать это узнавание для корректировки курса. Наконец, они могут существенно помешать оленеводу вернуться к правильному курсу, если он неверно определил его изначально.

Роль чувства неуверенности и страха в традиционной системе ориентирования оленеводов настолько велика, что она, судя по всему, может стать определяющей в дальнейшей судьбе этой системы. Полевые данные указывают на то, что именно желание избежать этих чувств является одной из причин перехода молодого поколения оленеводов к приборному ориентированию, то есть к использованию спутниковых навигаторов. Кроме того, эти чувства могут играть роль в формировании гендерных различий в навыках ориентирования и в пространственном поведении вообще, а также в формировании некоторых культурных и фольклорных архетипов, связанных с «культурой путешествий и походов».

Все вышеуказанное приводит автора настоящей работы к выводу о том, что на эмоциональную составляющую ориентации в пространстве следует обращать гораздо больше внимания, чем это принято в современной этнографической литературе. Более того — этот до сих пор малоизученный аспект представляет, по его мнению, широкие возможности для междисциплинарного взаимодействия между этнографами и представителями психологической науки, занимающимися вопросами психологии личности и эмоциональной сферы. Подобное взаимодействие, по мнению автора, может привести к интересным результатам, имеющим как теоретическую важность для обеих дисциплин, так и широкое практическое применение.

* Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда, проект № 14-18-01882 «Мобильность в Арктике: этнические традиции и технологические инновации» (рук. А. В. Головнёв).

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

ПМА 2006. Оленеводы СПК «Тазовский», Тазовский район Ямало-Ненецкого автономного округа, июнь–август.

ПМА 2008. Оленеводы ОАО «Большая Инта»/Госпромхоз «Интинский» Интинский район Коми АССР и Ненецкий автономный округ, январь–февраль.

ПМА 2009. Рыбаки-частники нижнего Таза, Тазовский район Ямало-Ненецкого автономного округа, июнь–июль.

Истомин К. В. Попытка построения стадияльной модели межкультурного заимствования и внутрикультурного распространения технологических инноваций (На примере кочевых и полукочевых ненцев Тазовской тундры) // Этнографическое обозрение. 2015. № 3. С. 41–59.

Солсо Р. Когнитивная психология. СПб., 2006.

Gell A. How to Read a Map: Remarks on the Practical Logic of Navigation // *Man*. 1985. Vol. 20. Iss. 2. P. 271–286.

Golledge R. G. Human Wayfinding and Cognitive Maps // *Wayfinding Behavior: Cognitive Mapping and Other Spatial Processes*. London, 1999. P. 5–45.

Golovnev A. V. Comment on ‘Finding the Way: A Critical Discussion of Anthropological Theories of Human Spatial Orientation with Reference to Reindeer Herders of North-Eastern Europe and Western Siberia’ by Kirill. V. Istomin and Mark J. Dwyer // *Current Anthropology*. 2009. Vol. 50. Iss. 1. P. 43.

Ingold T. The Perception of the Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill. London, 2000.

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. Iss. 1. P. 29–49.

Pinker S. How the Mind Works. New York, 1997.

Siegel A. W., Sheldon H. White. The Development of Spatial Representations of Large-Scale Environments // *Advances in Child Development and Behavior*. New York, 1975. P. 9–55.

“ONLY COWARDS GET LOST”: FEAR, ANXIETY AND SPATIAL ORIENTATION AMONG KOMI AND NENETS REINDEER HERDERS

ABSTRACT. Komi and Nenets reindeer herders stress the role of bravery and courage in successful orientation in Tundra. The ethnographic data collected by the author in Bolshezemelskaya Tundra (North-Eastern Europe) and Taz Tundra (Western Siberia) confirms that this stress on courage is indeed justified. The herders’ reliance on mental maps rather than visual clues during travel creates certain ambiguity, when a herder cannot be sure if he is travelling in the right direction up until he/she arrives to a certain “known place”. The resulting emotions of anxiety and even fear can compromise the ability of the herder to find his/her way in Tundra in several ways: It can force the herder to change his direction of travel, which is the shortest way to get lost. It can lead the herder to miss or misjudge the landmarks. It can decrease his ability to return to his course after being lost. It seems like the emotions of anxiety and fear

can be one of the reasons young reindeer herders switch to GPS navigation. These emotions can also explain certain gender stereotypes.

KEY WORDS: navigation, wayfinding, nomadism, reindeer herding, emotions, Komi, Nenets

Kirill V. ISTOMIN — Candidate of Historical Sciences, Peter the Great Museum of Anthropology and Ethnography (Kunstkamera) of the Russian Academy of Sciences; Institute of Language, Literature and History, Komi Science Center, Ural Branch of the Russian Academy of Science (Russia, Saint Petersburg; Syktyvkar)
E-mail: kistomin@naver.com

REFERENCES

Gell A. How to Read a Map: Remarks on the Practical Logic of Navigation. *Man*, 1985, vol. 20, iss. 2, pp. 271–286. (in English).

Golledge R. G. Human Wayfinding and Cognitive Maps. *Wayfinding Behavior: Cognitive Mapping and Other Spatial Processes*. London: Johns Hopkins Univ. Press, 1999, pp. 5–45. (in English).

Golovnev A. V. Comment on ‘Finding the Way: A Critical Discussion of Anthropological Theories of Human Spatial Orientation with Reference to Reindeer Herders of North-Eastern Europe and Western Siberia’ by Kirill V. Istomin and Mark J. Dwyer. *Current Anthropology*, 2009, vol. 50, iss. 1, p. 43. (in English).

Ingold T. *The Perception of the Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill*. London: Routledge, 2000, 465 p. (in English).

Istomin K. V. [An Attempt at Constructing a Stadiol Model of Intercultural Borrowing and Intracultural Dissemination of Technological Innovations (the Case of Nomadic and Semi-Nomadic Nentsy of Tazovskaja Tundra)]. *Etnograficheskoe obozrenie* [Ethnographic Review], 2015, no. 3, pp. 41–59. (in Russ.).

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, iss. 1, pp. 29–49. (in English).

Pinker S. *How the Mind Works*. New York: Norton and Company, 1997, 672 p. (in English).

Siegel A. W., Sheldon H. White. The Development of Spatial Representations of Large-Scale Environments. *Advances in Child Development and Behavior*. New York: Academic Press, 1975, pp. 9–55. (in English).

Solso R. *Kognitivnaya psikhologiya* [Cognitive Psychology]. St. Petersburg: “Piter” Publ., 2006, 589 p. (in Russ.).