

СИБИРСКИЙ ТРАКТ НА ЛИТЕРАТУРНОЙ КАРТЕ УРАЛА: ПО МАТЕРИАЛАМ УРАЛЬСКИХ ТРАВЕЛОГОВ XIX ВЕКА

Власова Елена Георгиевна

кандидат филологических наук, доцент, Пермский
государственный национальный исследовательский
университет
elena_vlasova@list.ru

SIBERIAN ROUTE ON THE LITERARY MAP OF THE URAL: BASED ON THE MATERIALS OF THE URAL TRAVELOGUES OF THE XIX CENTURY

E. Vlasova

Summary: The study is devoted to the formation of the image of the Siberian route in the Ural travelogues of the XIX century and the role it played in the literary discovery of the Urals. The theoretical and methodological foundations of the research are related to the understanding of communication media as a message (M. McLuhan) and the idea of literary mapping of space as a way of interpreting the text. As the main transit highway through the Ural Ridge, the Siberian route becomes the constructing topos of the literary space of the Urals, setting its key values: the Perm-Yekaterinburg localization, the mountainous nature of the terrain associated with the pass through the Ural Mountains, the eastern direction of movement and the reputation of the convict route.

Keywords: image of the Ural space, literary map, Siberian route, travelogue, the form of communication.

Аннотация: Статья посвящена формированию образа Сибирского тракта в уральских травелогах XIX в. и той роли, которую он сыграл в литературном открытии Урала. Теоретико-методологические основания исследования связаны с пониманием средств коммуникации как сообщения (М. Маклюэн) и представлением о литературном картировании пространства как способе интерпретации текста. В качестве главной транзитной магистрали через Уральский хребет Сибирский тракт становится конструирующим топосом литературного пространства Урала, задающим его ключевые значения: прикамско-екатеринбургская локализация, горный характер местности, связанный с перевалом через Уральские горы, восточное направление движения и репутация каторжного пути.

Ключевые слова: образ уральского пространства, литературная карта, Сибирский тракт, травелог, средства коммуникации.

В силу особых геокультурных обстоятельств, связанных с колониальным характером освоения Урала, травелоги сыграли определяющую роль в формировании уральского текста русской культуры. Путевые отчеты путешественников, дипломатов, ученых, журналистов и писателей послужили первым опытом литературного описания Урала. Особая миссия в этом отношении принадлежит травелогам русских писателей, которые все чаще начали обращать свое внимание на путешествие по стране. На Урале в XIX веке побывали не только отправленные в ссылку А.И. Радищев, А.И. Герцен и Ф.М. Достоевский, но и П.И. Мельников-Печерский, П.И. Небольсин, В.И. Немирович-Данченко, Н.Д. Телешов, К.М. Станюкович, А.П. Чехов, которые целенаправленно ездили вглубь страны для изучения ее жизни. Урал стал одним из российских регионов, появившихся на литературной карте России благодаря писательским путешествиям.

Учитывая путевой характер первоначального этапа литературного освоения Урала, теоретико-методологическим основанием нашего исследования стало понимание специфики изображения пространства в тексте травелога. В частности, она заключается в обнаружении связи между средствами коммуникации, понимаемым

вслед за М. Маклюэном как сообщение [7], и восприятием пространства путешествия. Эта связь проявляется в конфигурации пространственных образов: их семантике и поэтике. В намеченном проблемном поле по-новому открывается значимость основных структурных элементов путешествия, прежде всего, магистралей, по которым оно проходило. При формировании образа пространства оказывается важным характер магистрали: способ перемещения, направление движения и особенности ее функционирования в определенных историко-культурных обстоятельствах.

Для изучения пространственных образов, к которым принадлежат и дороги, продуктивным оказывается обращение к методу литературного картирования. Основной задачей литературного картирования, понимаемого как наложение литературных образов на реальное географическое пространство, становится интерпретация литературного текста, которая позволяет обнаружить в нем неочевидные смыслы. «Карты, – как точно заметил Франко Моретти, – высвечивают внутреннюю логику повествования: семиотическую область, вокруг которой сюжет объединяется и самостоятельно организуется» [14, р. 6.]. Литературное картирование является не только способом интерпретации произведения. Как отмеча-

ла А.В. Фирсова, оно представляет собой «особый вид функционирования художественного текста в социуме, при котором сюжеты известных литературных произведений, а также эпизоды биографии писателей становятся полноценным компонентом культурного ландшафта, наполняют его новыми смыслами, определяют новую реальность места» [11, с.104].

Среди пространственных образов любого национального ландшафта дороги занимают особое место. Являясь средством коммуникации, они оказывают определяющее влияние на взаимодействие его элементов, а, следовательно, на образ целого. Считается, например, что «Путешествие из Петербурга в Москву» открывает период осознанного «пространствования» русской литературы [4]. Нередко дороги становятся устойчивым символом национальной культуры, отражая ключевые географические, экономические и культурные черты общего пространства, как это было, например, с «Трассой 66», вокруг которой сложилась самобытная литературная традиция, сделавшая хайвеи символом присущей американской культуре мобильности.

Сибирский тракт, построенный для освоения Сибири и Дальнего Востока, долгое время являлся одной из главных артерий российского пространства. Не случайно дорогу называли Великим Сибирским трактом и Государевой дорогой. Семиотизация этого топоса в качестве значимого элемента российского ландшафта проходила не только под влиянием процессов имперского строительства и колонизации Сибири, но и в связи с общекультурными процессами формирования русского национального пейзажа в литературе и живописи. Благодаря А.С. Пушкину, М.Ю. Лермонтову, Н.В. Гоголю, Н.А. Некрасову, а позднее в изобразительном искусстве – в творчестве П.К. Клодта, Л.Л. Каменева, Ф.А. Васильева, А.К. Саврасова, И.И. Левитана, – дорога становится обязательной приметой русского национального пейзажа. В 1867 г. на Всемирной выставке в Париже критики русского художественного отдела отметили появление картин, в которых начинают конкретизироваться черты специфического русского пейзажа. М.А. Чернышова, отмечает, что наиболее выразительно сказал об этом Ш. Клеман, автор развернутого и компетентного обзора русской экспозиции художественного отдела: «Я заметил несколько хороших пейзажей... Среди них выделяется "Дорога дождливой осенью" барона Клодта. Сложно представить себе что-либо более душераздирающее. Эта дорога должна вести в Сибирь» [12, с. 146]. Образ подобной дороги достаточно точно фиксирует основные особенности складывающейся как внешней, так и внутренней идентификации типичного русского пейзажа. Размышляя о пространственных кодах «русскости» в живописи XIX века, Е. Деготь замечает: «Тогдашний зритель иначе на русский пейзаж и не глядел, только как на дорогу – трудную, размытую, заледенелую, заснеженную,

заболоченную» [5]. Уникальная протяженность, плохое состояние транспортной инфраструктуры, суровый климат, а также репутация каторжной дороги послужили объективными основаниями складывающегося в этих литературных и живописных произведениях пространственного кода. «Сибирский тракт – самая большая и, кажется, самая безобразная дорога во всем свете», – писал А.П. Чехов в записках «Из Сибири» [13, с. 28].

Наряду с общенациональным образом Сибирского тракта, символически отражающим основные приметы российского пространства, возникают локальные традиции его описания, позволяющие обнаружить неоднородность образных интерпретаций главной российской дороги, а также, что представляется особенно важным, механизмы формирования этих интерпретаций в контексте конкретного ландшафта. До открытия в 1878 году Уральской железной горнозаводской дороги Сибирский тракт оставался основной транспортной магистралью, соединяющей центральные регионы России с ее восточными рубежами. Его значение в экономической и культурной жизни страны и Урала было огромным. Этот тракт не только связывал Урал с Центральной Россией и Сибирью, но и выполнял роль главной магистрали внутреннего пространства, соединя западный прикамский и восточный екатеринбургский склоны. Географическое расположение тракта, безусловно, оказывало влияние на формирование путевого образа Урала. Благодаря тому, что маршруты большинства уральских путешествий проходили по Сибирскому тракту, визитной карточкой Урала, т.е. его репрезентативным пространством, становится прикамско-екатеринбургский регион. При этом огромные территории северного и южного Урала на долгое время оставались в тени. Сибирский тракт как будто стягивал вокруг себя уральское пространство, оставляя не проявленными его остальные части.

Важное значение в образно-семиотическом наполнении путевого уральского пространства приобретает направление путешествия. Подавляющее большинство травелогов, включающих описание Сибирского тракта, посвящены движению на восток, в Сибирь. Сопоставление «сибирских» травелогов с другими уральскими путешествиями, развернутыми с востока на запад (с чувовскими травелогами, например), позволяет понять природу особой напряженности в образе Урала как «просцениума Сибири», где заканчивается цивилизованный мир и начинается «дикое поле»:

«Пермь – город ужасный, просцениум Сибири, холодный, как минералы его рудников...» (Письмо А.И. Герцена Н.И. Сазонову и Н. Х. Кетчеру. 18 июля 1836 г. Вятка) [3, с. 44].

«Теперь я в Вятке, Пермь меня ужаснула, это преддверие Сибири так мрачно и угрюмо» (Письмо А.И. Герцена

Н.А. Захарьиной. 6–12 июня 1835 г. Вятка) [2, с. 42].

Сибирскую ориентацию главной уральской магии подчеркивает сопоставление с принятым в Сибири названием тракта: там было принято называть его Московским. В своем обстоятельном исследовании О.Н. Катионов отмечает: «В официальных документах, исходящих из столицы, тракт назывался чаще всего Сибирским. В Сибири же, в губернских городах, его называли Московским, особенно в направлении на запад от Иркутска, Красноярска, Томска, Омска, Тюмени» [6, с. 40]. Анализируя образ Сибирского тракта, нельзя не сказать о влиянии на него особенностей локального рельефа. В уральских травелогах тракт приобретает характер горной дороги, а открывающийся пейзаж заставляет забыть «возгласы о величественной красоте швейцарской природы» (П.И. Небольсин) [8, с. 32].

Настоящим горным краем выглядят окрестности Сибирского тракта в уральском путешествии В.И. Немировича-Данченко: «Дорога отсюда идет горами; на двадцати пяти верстах ее – двадцать четыре горы. Телега то спускается в долины, то въезжает на вершушки, где печет солнце, и острые камни одни стоят по сторонам, сменив давно вырубленные леса... Оставили позади красивую реченку Еманчу, что шумит в своих порогах и переборах, белыми каскадами падая с уступов скал. Красота видов по этому пути невольно мирит с дорогой. Вон, впереди, бесконечная цепь холмов и долин с Клоковой горы так и просится в картину... Жалеешь, что тут нет художника, который бы сумел воспроизвести эти крутые обрывы гор, под которыми змеится река Ута, эти гордые вершины, стремящиеся точно перерастить одна другую, эти резкие края, точно окаменевшие морские валы, извивающиеся параллельно один другому, эти синие ущелья и пади, откуда только выются дымки невидимых сельбищ» [9, с. 279].

Учитывая тот факт, что перепад высот в этой части Уральского хребта с географической точки зрения не так уж велик, можно предположить, что акцентированное описание горного характера Сибирского тракта создавалось во многом на противопоставлении с более привычным для центральных губерний равнинным ландшафтом, а также благодаря географическому воображению, связанному с ожиданием перевала через Уральские горы. Не случайной представляется, например, предположительная модальность в описаниях уральского перевала у А.Н. Радищева: «От Бисертской гористо, и до-

роги лесом. До Кленовской 25 верст, дорога по холмам. Не доезжая верст за пять, спускаются с высокой и крутой горы и неприметно покатом доезжают до селения. От сей горы, которая в сем месте, кажется, составляет хребет Урала, горы становятся ниже» [10, с. 258].

После открытия железной дороги пассажирское значение Сибирского тракта закономерно снижается. Вместе с ним исчезает еще одно ключевое для уральского ландшафта явление – арестантские обозы. Путешественники по Сибирскому тракту неминуемо сталкивались с арестантскими партиями. Не удивительно, что кандалный звон становится одним из главных впечатлений «дожелезнодорожного» этапа уральских путешествий: «Говоря о Перми, я вспомнил следующий случай на дороге: где-то проезжая в Пермск<ой> губ<ернии>, ночь я почти не спал, ибо дорога была дурна; на рассвете я уснул крепким сном, вдруг множество голосов и сильные звуки железа меня разбудили. Проснувшись, увидел я толпы скованных на телегах и пешком отправляющихся в Сибирь; эти ужасные лица, этот ужасный звук, и резкое освещение рассвета, и холодный утренний ветер – все это наполнило таким холодом и ужасом мою душу, что я с трепетом отвернулся – вот эти-то минуты остаются в памяти на всю жизнь» (А.И. Герцен Н.А. Захарьиной. 6-12 июня 1835 г. Вятка) [2, с. 42]. «Та же история: дорога хороша там, где ее не исправляли, и скверна там, где ее ремонтировали, – те же громадные гальки, глубокие ямы и колеи. Тут нам пришлось перегнать целый поезд арестантов. Бритые головы, бряцание цепей, взгляды исподлобья и те же полные страдальческой покорности судьбе лица женщин и простодушные, даже в этой обстановке улыбающиеся лица детей. Особенно один ребенок остался у меня в памяти. Он сидел на руках у отца и играл цепями, которыми были скованы эти мускулистые, сильные руки» (В.И. Немирович-Данченко. Кама и Урал) [9, с. 276].

Таким образом, основным «сообщением» Сибирского тракта в качестве конструирующего уральское пространство средства коммуникации оказывается сочетание таких его особенностей, как прикамско-екатеринбургская локализация, восточный вектор транспортного потока, горный характер рельефа и репутация каторжного пути. Повторяясь в путевых описаниях, они влияют на формирование литературного образа уральского пространства, закрепляются в литературной традиции и начинают свою работу в качестве устойчивых элементов уральской геопоэтики [1].

ЛИТЕРАТУРА

1. Абашев В.В. Д.Н. Мамин-Сибиряк: У истоков геопоэтики Урала // Уральский исторический вестник. 2009. № 1 (22). С. 51–59.
2. Герцен А.И. Письмо Н.А. Захарьиной. 6–12 июня 1835 г. Вятка // Собрание сочинений в 30 тт. Т. 21. М.: Издательство Академии наук СССР, 1961. С. 41–422.

3. Герцен А.И. Письмо Н.И. Сазонову и Н.Х. Кетчеру. 18 июля 1836 г. Вятка // Собрание сочинений в 30 тт. Т. 21. М.: Издательство Академии наук СССР, 1961. С. 43–46
4. Голованов В. Литературный ландшафт России // РУССКИЙ МИР.RU. 1 февраля 2014. URL: <https://m.rusmir.media/2014/02/01/landshaft> (дата обращения: 28.02.2023).
5. Деготь Е. Пространственные коды «русскости» в искусстве XIX века // Отечественные записки. 2002. №6. URL: <https://strana-oz.ru/2002/6/prostranstvennye-kody-russkosti-v-iskusstve-xix-veka> (дата обращения: 28.02.2023).
6. Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири XVIII–XIX вв. / Под ред. д-ра ист. наук, проф. Е.И. Соловьёвой. 2-е изд., перераб. и доп. Новосибирск: Изд. НГПУ, 2008. 372 с.
7. Маклюэн Г.М. Понимание Медиа: Внешние расширения человека. М.; Жуковский: КАНОН-пресс-Ц, Кучково поле, 2003. 464 с.
8. Небольсин П.И. Заметки на пути из Петербурга в Барнаул. СПб.: в тип. И. Глазунова и К°, 1850. 248 с.
9. Немирович-Данченко В.И. Кама и Урал: очерки и впечатления [Электронный ресурс] / отв. ред. Е. Г. Власова; Перм. гос. нац. исслед. ун-т. Электронные данные. СПб.: Маматов, 2021. 5,91 Мб; 456 с.
10. Радищев А.Н. Записки путешествия в Сибирь // Радищев А.Н. Полное собрание сочинений. Т. 3. М.; Л.: Издательство Академии Наук СССР, 1954. С.253–266.
11. Фирсова А.В. Литературное картирование г. Перми в путеводителях // Географический вестник. 2012. № 3. С. 104–109.
12. Чернышева М.А. «Эта дорога должна вести в Сибирь»: международный дебют русского национального пейзажа // Вестник СПбГУКИ. 2017. № 3 (32). С.146–149.
13. Чехов А.П. Из Сибири // Чехов А. П. Полное собрание сочинений и писем: В 30 т. Т. 14/15. М.: Наука, 1978. С. 5–38.
14. Moretti F. The Atlas of European Novel. 1800–1900. London; New-York: Verso, 1998. 206 p.

© Власова Елена Георгиевна (elena_vlasova@list.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»



Пермский государственный национальный исследовательский университет