

УДК 821.161.1-311.8"17/19"(470.5)

«ДОРОЖНЫЕ ДИСКУРСЫ» УРАЛЬСКОГО ТРАВЕЛОГА XVIII – начала XX вв.

Елена Георгиевна Власова

доцент кафедры журналистики

Пермский государственный университет

614990, Пермь, ул.Букирева, 15. elena_vlasova@list.ru

В статье рассматриваются особенности взаимодействия способа путешествия и характера описания пространства на материале уральского травелога XVIII-начала XX вв. В соответствии с последовательным развитием транспортных сообщений и способов передвижения на Урале литература путешествий вырабатывала новые подходы к описанию пространства, формируя своеобразные «дорожные» дискурсы. Основными среди них становятся гужевой, пароходный и железнодорожный дискурсы. Поскольку способ передвижения репрезентируется в тексте прежде всего путем передачи телесных ощущений путешественника, структурные элементы выделенных дискурсов описываются на основе характеристики тактильного, зрительного, слухового и кинестетического восприятия.

Ключевые слова: уральский травелог; способ путешествия; образ пространства; «дорожные» дискурсы.

В силу особого пограничного положения Урала в истории становления русского государства и русской культуры, значение литературы путешествий в процессе формирования его образа переоценить невозможно. Первые описания Урала принадлежат путешественникам: до XVIII в. это в основном отчеты европейских коммерсантов, с начала XVIII века – пионеров горного дела на Урале, сначала В.Н.Татищева, а ближе к концу столетия – ученых-путешественников, которые исследовали горные богатства Урала от Оренбурга и Челябинска до Соликамска и Верхотурья, оставив подробные дневниковые записи своих наблюдений. XIX в. сформировал целую литературу писательских путешествий. Не сложно заметить при этом, что пики активности литературы путешествий связаны с развитием транспортного сообщения с Уралом и Сибирью. Развитие почтовых дорог открыло путь на Урал не только ссыльным, но и любопытствующим литераторам. Пароходное сообщение по Волге и Каме сделали путешествие на Восток еще более быстрым и комфортным. Железные дороги отменили необходимость сложного почтового переезда через Уральские горы, сформировав массовый поток путешествующих по Уралу.

Однако развитие транспортных магистралей определило не только количественное увеличение литературных путешествий. Изменение способа путешествия сказывалось на характере восприятия пространства и в конечном итоге на

процессе формирования образа уральского пространства. Как представляется, характер передвижения путешественника оказывает серьезное влияние на восприятие пространства, а значит, и на формирование литературной традиции его описания. Впервые взаимосвязь способа путешествия и характера его описания отметили исследователи «железнодорожной поэзии» конца XIX – начала XX вв. Так, А.Флаккер писал о развитии русской поэзии, структуру которой «определяет появление железной дороги» [Флаккер 2001: 220]. Если у А.Фета и Н.Некрасова, первых в русской поэзии откликнувшихся на новое транспортное средство, внешнее пространство – железная дорога – является «служебным» по отношению к внутреннему состоянию лирического героя, то у А.Белого и Б.Пастернака оно становится главным предметом лирического переживания, составляя суть поэтического образа. Анализируя стихотворение А.Белого «Из окна вагона», А.Флаккер называет те художественные элементы, которые непосредственно связаны со способом перемещения героя, а также определяет их роль в тексте: «Динамика внешнего относительного движения нарочито подчеркивается ("пролетают – за селами села"), ритм миметичен по отношению к быстрому движению поезда, но именно как семантика, так и ритмика создают монотонию как основное впечатление от целостной и единой Руси» [там же].

Е.А.Ковалева говорит о формировании «железнодорожного дискурса» в поэзии серебряного века: «Железная дорога, являясь артефактом культуры и определяя смену образа жизни человека, положила начало формированию в культурном пространстве нового типа дискурса – «железнодорожного» [Ковалева 2009: 3]. По определению автора, «"железнодорожный дискурс" – это совокупность интерпретационно-тематически и культурологически связанных текстов, представляющих в своём "лексиконе" один из "возможных" миров, центральным концептом которого выступает концепт "железная дорога", его концептуальные слои и концептуальные признаки, и по совокупности признаков он ("железнодорожный дискурс") соотносим с поэтическим дискурсом» [там же: 4]. Основываясь на лингвокогнитивном анализе «железнодорожного дискурса» поэзии серебряного века, Е.А.Ковалева отмечает наличие «повторяющихся в поэтическом тексте концептуальных признаков, гештальтов, носящих знаковый характер для национальной культуры в целом...» [там же: 6].

Формирование традиции описания железной дороги наблюдается и в европейской литературе этого времени. М.Ямпольский, в частности, отмечал: «Первые путешествия по железной дороге породили определенный канон их описания в категориях баллистики. Этот же канон предполагал метафорическое превращение пассажира в механизм, вещь, лишенное чувств физическое тело» [Ямпольский 2000: 244]. В этих выводах М.Ямпольский во многом опирался на исследование В.Шевельбуша «The Railway Journey Trains and Travel in the 19th Century».

Дискурсивная природа описания железных впечатлений точно схватывает непосредственную связь между способом действия, в нашем случае путешествия, и спецификой его литературного воплощения. Поскольку путевая литература самым непосредственным образом связана с характером передвижения путешественника, формирование подобных «дорожных» дискурсов являются одним из основных механизмов ее развития. Образ пространства, создаваемый путешественником, опосредован способом контакта с ним. Каждый из этих способов соотносится с повторяющимися из текста в текст приемами описания, которые фиксируют историческую и культурную общность в их восприятии. Попытаемся обнаружить то общее, что связывало отчеты разных авторов, путешествующих одним и тем же способом, и выяснить, как эти особенности влияли на формирование образа пространства.

Уральский травелог XVIII – начала XX вв. кажется более чем репрезентативным материа-

лом для изучения разных «дорожных» дискурсов. История транспортного освоения Урала позволяет проследить самые разнообразные способы путешествия – от волока до железных дорог. Каждый из них проявлял свои смыслы и формировал собственную стилистику описания уральского пространства, в то же время вступая во взаимодействие с уже существующей традицией описания.

Итак, в соответствии с последовательным развитием транспортных сообщений и способов передвижения литература путешествий каждый раз разрабатывала новые подходы к описанию пространства. Эволюция уральского травелога XVIII – начала XX вв. определяется, на наш взгляд, взаимодействием трех основных «дорожных» дискурсов – гужевого, включающего верховой и повозочный способы путешествия, паровозного и железнодородного.

Исходя из самой природы путешествия, связанного с физическим перемещением в реальном пространстве и непосредственным контактом с окружающей действительностью, при характеристике основных семантических и структурных особенностей выделенных «дорожных» дискурсов главные параметры описания будут связаны с телесными ощущениями: тактильными, зрительными, слуховыми, кинестетическими и т.д.

Первый период уральского травелога связан с верховыми поездками по труднопроходимым горным местностям¹ и путешествиями, предпринятыми на повозках по проложенным трактам². Складывающийся в путевых отчетах этого времени дискурс описания пространства определялся самым тесным взаимодействием путешественника с окружающим ландшафтом. Путешествия этого типа наполнены тактильными контактами. В них преобладает ощущение тесноты пространства, его плотности и труднодоступности. Лес вдоль дорог стоит стеной. В нескольких текстах повторяется мотив хлещущих по лицу путешественников веток: они «сдирают кожу с лица» [Паллас 1786, 1: 281] и «окачивают потоками воды» [Латкин 1853: 56]. Нередко путешественники идут пешком, спотыкаясь о корни деревьев или пробираясь через валежник. Стеной стоят и скалы, нависая над головами путешественников.

Среди физических ощущений путешественника зрительное восприятие уступает место остальным: «Не доезжая верст семь Вогульской деревни Палкиной настигла нас мрачная туча с сильным ливнем; и мы, узрев над Турою сажени на полторы выдававшийся мыс, под оным переждали сию грозу: но сия предосторожность пользовала нам мало, потому что переезжая следовавшую за сим густую рошу, обмокли мы не меньше от каплющей с дерев дождевой воды, и

темнотою ночи ослеплены, потеряли тропинку, так что едва по лайню деревенских собак нашли мы под деревнею брод речки Исса» [Паллас 1786, 2: 399]. Путешественника окружают запахи, звуки и погодные катаклизмы: туман, дождь, ветер, снег, – которые не способствуют ясности зрения. Так и наименование главной меры расстояния, долгое время которой оставался волок, закрепляет особую цепкость местного пространства. При этом расстояния на Урале кажутся больше, чем они есть на самом деле. В.Латкин, например, писал: «Здесьние версты что-то очень длинные» [Латкин 1853: 17].

Доминирование физического контакта особенно выразительно проявляется в образе пещеры, которая становится ключевым локусом этого типа путешествий. В описаниях пещеры заметно преобладание контактных ощущений, связанных с прикосновениями: «С начала до пяти сажен по сему проходу можно идти прямо... Большой же проход влажен, каменист и суживается на два и полтора аршина. Мы ползли по нему сорок пять аршин, опускаясь все несколько ниже...» [Паллас 1786, 1: 54]. Действительно, возможности освещения у путешественников были минимальные, что заставляло их включать осязательные органы чувств: «От сего прохода через двадцать шесть шагов шли в гору по камням до обширного, весьма мокрого и опасного грота, посреди которого представлялася нам ужасная пропасть, наполненная водою; что мы из звука брошенного камня заключать могли: ибо слабый свет, который мы от свечи имели, не мог осветить дна сея пропасти» [Лепехин 1772: 82].

Теснота пространства способствовала развитию и закреплению семантики таинственности, символически воплотившейся в рассказах о древней Чуди. Не случайно и более поздние гужевые путешествия, предпринимавшиеся уже в эпоху парашоудов и железных дорог, к этой мифологии так или иначе возвращались. Оказавшись на земле, в непосредственной близости от леса, гор и быстрых рек, путешественник начинает с особой силой ощущать наслоения не только ландшафта, но и времени.

Плотность контакта с окружающим миром проявляется также в спонтанном этнографизме путевых записей: путешественник останавливается у местных жителей, включается в их быт, становится свидетелем их обрядов. Тесный контакт с культурой коренных народов приводит и к знакомству с национальной кухней. В образ пространства начинают проникать вкусовые впечатления путешественников. П.-С.Паллас, оставшись без своего обоза с провизией, вынужден попробовать вогульское копченое мясо, а И.Лепехин на устроенном башкирцами пире

размышляет о «кислости» местного меда, который «неприобыкшим» вяжет рот [Лепехин 1772: 82].

Среди слуховых впечатлений одним из самых сильных становится звучание чужого языка. Путешественники пользуются башкирскими, вогульскими и пермяцкими названиями гор, рек, деревень, предметов национального быта. И.Лепехин, следуя установке на точность описания маршрута, вынужден последовательно перечислять местные топонимы: хребты Уранги (Кленовый), Жюряк Таш (Сердце-гора), Шмиа Ткан (застреленный олень), реки Балакартан (ребячья смерть), Карай Тюль Ган (каряя умерла лошадь) и т.д. Чужой язык входит в ткань текста шаманским заклинанием, подчеркивая загадочность и опасность пространства.

В триединстве горы, леса и реки, определяющем специфику уральского пространства, гужевые путешествия сделали акцент на горном мире. Маршруты путешествия, как правило, были связаны с преодолением Урала (в основном это три перевала: в районе Уфы, старой бабиновской дороги от Соликамска до Верхотурья и Сибирский тракт от Перми до Екатеринбургa). Поиск путей через Урал – основной сюжетный ход большинства путешествий этого времени. Один из главных локусов – горный завод. Чаще всего с посещением горных заводов была связана цель путешествия, в других случаях они служили опорными пунктами маршрута. В это время складывается горнозаводская семантика образа Урала.

Однако не менее репрезентативными локусами горного пространства становятся элементы подземного, теллурического мира: реки, уходящие под землю, рудные копи, пещеры, Кама и та – сравнивалась с малахитом [Мельников-Печерский 1909: 538]. Активность теллуризма подчеркивается преобладающим в путешествиях этого типа ракурсом описания пространства: как правило, это вид с высокой горы вниз. Причем взгляд путешественника, оглядывающего открывшийся горный пейзаж, может проникать и в подземные глубины: «При воспоминании о сокровищах, таящихся в ее недрах, вы невольно сознаете непреложность общего закона, по которому скромная и холодная внешность повсюду, в вещах и людях, облекает собою все истинно сильное, истинно великое и дорогое...» [Вердецкий 1988: 103].

Благодаря особому физическому напряжению в восприятии пространства, Урал приобретает характер гипертрофированной и таинственной реальности – названия гор и рек непонятны; расстояния огромны и опасны; здесь живут наследники древних Болгар и загадочной Чуди, а главное богатство находится под землей. Можно ут-

верждать, что путешествия этого типа закрепляют в образе Урала семантику его легендарной древности.

Пароходные путешествия³, отсчет которых можно вести с начала 1850-х, когда открылось пассажирское пароходное сообщение по Каме и Волге, сформировали свою манеру описания. Путешествие на пароходе не предполагает физического контакта с окружающим. Путешественник находится в состоянии созерцателя, фланера, он не испытывает физической нагрузки, не преодолевает пространство, а свободно движется мимо него. Преобладает не пространство, а впечатление о нем. Этнографизм носит вторичный характер: в своем рассказе путешественник пересказывает прочитанные накануне книги. Созерцательность и книжное происхождение информации делают восприятие опосредованным, литературным. Не случайно, путешественники сравнивают окрестный пейзаж то с картиной в раме [Поссе 1909: 276], то с экраном синемаатографа [Макк 1913, 11: 6]. Эти ассоциации как нельзя лучше подчеркивают особую визуальность пароходного путешествия. Зрение становится основным инструментом восприятия.

Природная составляющая уральского пространства в пароходных путешествиях представлена прежде всего рекой. Река никогда не выходит из поля зрения путешественника. Поэтический речной пейзаж становится общим местом пароходных описаний. Не удержался от него и скептически настроенный Д.Мамин-Сибиряк, точно ухватив основные мотивы складывающегося камского текста: «А все-таки хорошо чувствуешь себя в этой пустыне, – отдельно взятые ее части не представляют, пожалуй, ничего хорошего, но в своем сочетании они действуют на душу, как могучий, полный затаенной силы и суровой поэзии аккорд» [Мамин-Сибиряк 1988: 292-293].

Ракурс обзора в речном путешествии – линейный, взгляд прикован к линии берега, пространство сгруппировано вдоль оси реки. Вертикальная ось состоит из двух частей. Верхняя прорисована высокими берегами реки и елями, стоящими у воды: «Нагорный берег определился правый; над рекой висят почти отвесные кручи из красной глины, заросшие лесом, преимущественно ельником...», «Только и видно на горизонте, что острые верхушки елей; эти ели растут на обрывах, и Кама, размывая свой крутой берег, уносит их с собой...» [Кропоткин 1923: 21, 23]. Нависшие обрывы, размытые берега и унесенные «Бог весть куда» ели говорят о направленности вертикали не вверх, а вниз: к реке и ее глубинам. Этот вектор подчеркивается постоянными сопоставлениями мелких вод Волги и глубины Камы,

закрепляя теллурическую составляющую уральского пространства.

Поскольку пейзаж меняется достаточно быстро, в описаниях окрестных видов появляется перечислительность: «Пароход идет параллельно набережной. Словно в синемаатографе плывет мимо панорама города: дом Мешкова, «Набережный сад», собор, семинария, мечеть, Слудская церковь, казенный винный склад, Заимка, кожевенный завод Агафуровых» [Макк 1913, 11: 6]. Пространство берега предстает неким складом артефактов местной жизни. Вглядываться не позволяет скорость путешествия, и это, безусловно, накладывает отпечаток на характер восприятия. Описание впечатления больше напоминает зафиксированную копию окрестного пейзажа – быструю фотографию, в основе которой лежит репортажное воспроизведение.

Подобный тип восприятия стал доминирующим в индустриальной культуре XIX в. М.Ямпольский писал о скорости как новом типе видения: «Скорость становится постепенно первостепенным фактором восприятия. По мнению Поля Вирилио, "скорость прежде всего служит зрению, осознанию реальности фактов"» [Ямпольский 2000: 247]. «Корпускулярность мгновенного зрительного восприятия» маркирует новый взгляд на действительность, становясь приметой индустриальной цивилизации: «Хилель Шварц в своем очерке современной "кинестетики" справедливо указал на то, что современная культура машин, репортажной фотографии, кинематографа, синкопированной музыки и научной организации труда приучили людей к сознанию "изолированных моментов, но также и к дроблению их собственных движений, их расщеплению в режиме множественной перспективы и бесконечного множества ракурсов"» [там же]. Пароходное наблюдение, устанавливающее дистанцию между наблюдателем и пространством, само по себе способствовало механистичности восприятия.

Во взаимодействии основных символических элементов уральского пространства пароходное путешествие отодвигает горы на задний план. Они, как правило, синеют вдалеке или погружены в дымку. На первом плане – речные берега с темным еловым лесом и немногочисленными селениями. Также «по сторонам Камы» [Кельцев 1888: 27] расположены и горные заводы. Роль главных транзитных пунктов в речном путешествии начинают играть пристани.

Скорость изменила и восприятие расстояний. Пароход резко сократил время пути до Урала, тем самым приблизив его к центру. Поездка из Перми до Нижнего Новгорода превратилась в прогулку. «А летом нас от Нижнего отделяет од-

на только приятная речная прогулка», – заявляет один из пермских собеседников В.Поссе [Поссе 1909: 279].

Ощущение сократившегося расстояния усиливал новый тип героя путевых очерков – в основном это были не местные жители, а люди, проезжающие в Сибирь: переселенцы, купцы, священники. В это время преобладают семантика транзитного и торгового значения Урала, что связано в первую очередь с открывшимся пароходным сообщением.

Пароходные путешествия делают репрезентативной частью Урала Прикамье. Северные области по-прежнему остаются труднодоступными. Юг приблизился благодаря возможности пароходного сообщения⁴, но незначительно. По Чусовой, Сылве, Вишере, Колве путешествия предпринимались лишь в начале XX в., когда там налаживается пароходное сообщение. Они, как правило, носят характер специальной ознакомительной поездки в историческую (по замечанию Д.Н.Мамина-Сибиряка) часть Перми⁵.

Таким образом, пароходные путешествия выделили в образе Урала камскую тематику и выработали своеобразный «фотографический» язык описания пространства, связанный с бесконтактным и механистическим восприятием, а также новым ощущением скорости движения.

В 1878-79 гг. была открыта Уральская железная дорога. Одно из первых ее литературных описаний было сделано А.Кельцевым, сотрудником «Московских ведомостей», в поездке на Сибирско-Уральскую научно-промышленную выставку в Екатеринбург (1887). Размышляя об экономическом значении дороги, журналист не упустил возможность отметить и ее геокультурную миссию: она позволяла «воочию увидеть то, о чем многим приходится знать лишь из учебников географии» [Кельцев 1888: 41].

Восприятие пространства у путешествующих по железной дороге⁶ опосредовано ощущением скорости. Стилистика описания быстро меняющегося за окном пространства как нельзя лучше передавала динамику горного ландшафта: «Но вот поезд от горного отрога круто завернул по покатости к мосту, “на закрытых парах” не более чем в полминуты пролетел сквозь решетчатые предохранительные стены казавшегося далеко моста и, повернув еще круче вправо, остановился у самой большой на Уральской дороге станции Чусовой...» [там же: 44]. В сравнении с пароходом железная дорога заставляет путешественника физически почувствовать пространство. Постоянные подъемы и повороты поезда требуют физического напряжения: «Находясь в вагоне, чувствуешь, как вагон сильно наклоняется то на один, то на другой бок, а выглянув в окно, ви-

дишь, что поезд постоянно изогнут в крутую дугу...» [там же: 48]. Ведущими становятся ощущения кривизны пространства и высокой скорости движения: «Через два часа езды, после Верх-Нейвинска, поезд, пролетев стрелой через несколько выемок в острогах скал и прорывов-тоннелей <...> подходит к Екатеринбург» [там же: 72].

В железнодорожном путешествии зрение подчинено скорости, ощущению быстрого и неровного движения. Пейзаж за окном дробится, панорама превращается в круговорот мелькающих «знаков»: «Смотришь в окно и видишь, как мелькают телеграфные столбы, знаки, лес, избушки, сторожа с флажками; картины меняются поминутно, и – то поезд мчится с подошвы гордо поднимающейся горы, то пересекает гору и входит словно в коридор, и в вагоне становится сумрачно и потом снова светло <...> а внизу, как пропасть, зияет болотное, заросшее травой и мохом, озерцо» [К.Я-ский 1901, 3: 7]. Ракурс постоянно меняется: то это взгляд вниз – в пропасть, то вверх – к вершине подступившей горы, то появляется открытое пространство. Свет сменяет темнота тоннеля, а огни приближающейся станции оказываются то с одной стороны поезда, то с другой.

Пожалуй, одним из самых точных определений этого типа описания может стать сопоставление его с калейдоскопом. Разрозненные фрагменты, вращаясь, собираются в картинку, конфигурация которой зависит от творческой воли наблюдателя. В отличие от парохода поезд не располагает к расслабленному созерцанию, он требует активного соучастия. Наверное, поэтому железная дорога получила в начале XX в. такой представительный корпус поэтических текстов.

Железнодорожное путешествие снова акцентировало горную семантику Урала. Доминирующими локусами становятся скалы, подходящие к полотну железной дороги, обрывы к реке, по узкому пространству которых прокладывался путь, тоннели: «Отойдя от станции Чусовой версты две, поезд круто поворачивает влево от скалистых уже здесь берегов Чусовой и входит в глубокий горный овраг; справа и слева от рельс возвышаются холмистые горные стены, и поезд идет как бы в коридоре», «Первый на восточном склоне прорыв скалы, через который проходит железная дорога, находится тотчас за станцией Азиатскою и тянется более чем на четверть версты: обломанные стены из глинистого сланца и других каменистых пород возвышаются по бокам вагонов на 8-9 аршин» [Кельцев 1888: 48, 54]; «То видишь почти под собою страшные овраги, за которыми далеко-далеко вырастают гигантские холмы, покрытые лесом, то внезапно

встречаешь у самой дороги дикие стены разрубленной надвое скалы, в которую поезд проскальзывает, как в ворота, и мчится среди зловещих изуродованных камней, сажени в три или четыре ростом...» [Телешов 1988: 308]. Лес отступает от дороги, возникает ощущение «борьбы» «богатой растительности Прикамья с каменистым Уралом» [Кельцев 1888: 43].

Снова активной становится тема уральских горных заводов, особенно в связи с описанием восточного, екатеринбургского склона. Заводской пейзаж начинает доминировать в пространстве: «Но вот лес начинает редеть, все больше и больше вырубленных пространств, и наконец открывается огромная ровная площадь, на которой не осталось ни одного дерева, а только торчат из земли голые пни и вдали виднеется громадный Надеждинский завод и широко раскинувшийся поселок. Большинство домиков чистенькие, похожие друг на друга, как родные братья. Громадные трубы с клубами черного дыма, высокие домны, выбрасывающие снопы пламени, – все это господствует над окружающей местностью» [С.Г-н 1906: 3].

Екатеринбургский Урал с открытием железной дороги существенно потеснил Пермь в объеме и масштабе путевых записей. Намечается противостояние речной Перми и делового, железного Екатеринбурга. Особенно настаивал на этом противопоставлении Д.Мамин-Сибиряк. В известном вагонном споре о том, «что Перме не бывать супротив Екатеринбурга», один из основных аргументов отсылал к соперничеству реки и железной дороги: «Што, ежели будем говорить на счет реки, так опять зиму то она мертвая, а чугунок все пыхтит и пыхтит» [Мамин-Сибиряк 1988: 285]. Впрочем, это замечание оказалось провидческим: после открытия Пермь-Котласской железной дороги, напрямую соединившей Пермь с центральной Россией, транспортное значение Камы, действительно, заметно упало.

Движение на поезде по Уралу соединяло в себе ощущение особенностей горной уральской географии и технократического характера местной культуры, основным оплотом которой оставались горные заводы. Железнодорожные путешествия нашли органичный для горного Урала стиль описания, передающий особую кривизну ландшафта при помощи воссоздания скорости и смены высоты и направления движения.

Каждый из «дорожных» дискурсов уральского травелога акцентировал свои смыслы и свои подходы в описании местного пространства. Ни один из них нельзя назвать исчерпывающим. Однако в свое время они определяли доминанты в восприятии Урала, вербализуя по-новому

увиденное и почувствованное пространство. Путешествия выполняли роль литературного разведчика: их авторы, основываясь на самом непосредственном, телесном опыте взаимодействия с пространством, искали язык его описания.

¹ Немалая часть поездок ученых-путешественников – И.И.Лепехина, Н.П.Рычкова, П.-С.Палласа, И.-П.Фалька – была возможна только верхом.

² Дж.Белл. Белёвы путешествия чрез Россию в разные азиатские земли, а именно: в Испаган, в Пекин, в Дербент и Константинополь. СПб., 1776; В.Н.Латкин. Дневник Василия Николаевича Латкина, во время путешествия на Печору, в 1840 и 1843 гг. СПб., 1853; В.Дмитриев. И мое путешествие в дикие страны отечества. Ореады. 1809; Ф.Ф.Вигель. Записки. М., 1864; И.Белов. Путевые заметки и впечатления по восточной европейской России. М., 1852; А.Е.Мартынов. Живописное путешествие от Москвы до Китайской границы. СПб., 1819; П.И.Мельников-Печерский. Дорожные записки на пути из Тамбовской губернии в Сибирь. Отечественные записки. 1839-1841; Е.А.Вердеревский. От Закавказья до Зауралья. М., 1857 и др.

³ В.И.Немирович-Данченко. Кама и Урал. СПб., 1890; И.С.Левитов. От Москвы до Томска // Русская мысль. 1883; Е.Ф.Шмурло. Волгой и Камой. Русское богатство. 1889; С.А.Кельцев. Из поездки на Урал. М., 1888.; Н.Н.Рейхельт. По северу и югу. Исторический вестник. 1909; А.И.Фирсов. По Каме. Исторический вестник. 1910; А.Макк (А.А.Городков) Кама: (От Чердыни до Перми). Светоч и дневник писателя. 1913; В.А.Поссе. По Европе и России. Наблюдения и строения. СПб., 1909 и др.

⁴ Появился маршрут от Нижнего Новгорода до Самары и степью до Оренбурга. В частности, он описан в путевых записках Ст. «Оренбургская почта» в «Библиотеке для чтения» 1857 г.

⁵ А.К.Хребтов. Село Ныроб. Исторический вестник. 1906; Н.Е.Ончуков. По Чердынскому уезду: Поездка на Вишеру, на Колву и на Печору. Живая старина. 1901; По горной Вишере. Новое дело. 1902; Н.П.Белдыцкий. Очерки Вишерского края. Пермь, 1899.

⁶ Путешествие по Уралу на поезде описывали Э.П.Янышевский (Уральская горнозаводская железная дорога и Верхотурский край: путевые впечатления. Пермь, 1887), С.А.Кельцев (Из поездки на Урал. М., 1888), Д.Н.Мимин-Сибиряк (От Урала до Москвы. Русские ведомости. 1881-1882), Н.Д.Телешов (За Урал. М., 1897), А.А.Колычев (От Томска до Яренска. Дорожник по Сибири и Азиатской России. 1901), Н.Н.Рейхельт (По северу и югу. Исторический вестник. 1909) и др.

Список литературы

Вердеревский Е.А. От Закавказья до Зауралья // В Парме. Пермь: Перм. книж. изд-во, 1988. С.57-129.

С.Г-н (Геммельман С.) По Богословской дороге // Пермские губернские ведомости. 1906. 20 июля. С.3.

Кельцев С.А. От Москвы до Екатеринбурга. (Из путевых заметок) // Кельцев С.А. Из поездки на Урал. М., 1888. С. 1-72.

Ковалева Е.А. Элементы «железнодорожного дискурса» в поэзии серебряного века: лексический аспект: автореф. дис. ... канд. филол. наук. М., 2009.

Кропоткин П.А. Дневник. М.-Пг.: Госиздат, 1923.

К.Я-ский (Колычев А.А.) От Томска до Яренска // Дорожник по Сибири и Азиатской России. 1901. Кн. 1-4; Сибирский Наблюдатель. 1901. Кн. 5.

Латкин В.Н. Дневник Василия Николаевича Латкина, во время путешествия на Печору, в 1840 и 1843 гг. СПб.: Тип. Имп. Акад. наук, 1853.

Лепехин И.И. Дневные записки путешествия доктора и Академии наук адъюнкта Ивана Лепехина по разным провинциям Российского Государства. Ч.1-4. СПб., при Имп. Акад. наук, 1771-1805. Ч.1. 1771.; Ч.2. 1772; Ч.3. 1780; Ч.4. 1805.

Макк А.А. (Городков А.А.) Кама: (От Чердыни до Перми). Путевые впечатления // Светоч и дневник писателя. 1913. № 3. С. 55-77; № 5/6. С. 3-25; № 7/9. С. 38-55; По Каме // Светоч и дневник писателя. 1913. № 11. С 5-19; № 12. С.18-34.

Мамин-Сибиряк Д.Н. От Урала до Москвы // В Парме. Пермь: Перм. книж. изд-во, 1988. С.162-298.

Мельников-Печерский П.И. Дорожные записки (На пути из Тамбовской губернии в Сибирь) // П.И.Мельников (Андрей Печерский). Полн. собр. соч. Том VII. СПб., 1909.

Паллас П.-С. Путешествие по разным провинциям Российской империи. [Пер. с нем.]. СПб., при Имп. Акад. наук, 1773-1788. Ч.1. Физическое путешествие по разным провинциям Российской империи, бывшее в 1768-1769 гг. 1773; Ч.2. Физическое путешествие по разным провинциям Российской империи, бывшее в 1770 г. 1786.

Поссе В.А. В даль и глубь России // Поссе В.А. По Европе и России. Наблюдения и построения. СПб., 1909. Цит. по рук. Д.А.Красноперова «Старая Пермь: Путевые очерки русских писателей о Перми и Прикамье».

Телешов Н.Д. За Урал. Из скитаний по Западной Сибири // В Парме. Пермь: Перм. книж. изд-во, 1988. С.299-339.

Флаккер А. Освоение пространства поездом (заметки о железнодорожной прозе Б.Пастернака) // Slavica Tergestina. 2001. № 8. С.219-225.

Ямпольский М. Наблюдатель. Очерки истории видения. М.: Ad Marginem, 2000.

THE “TRAVELLING” DISCOURSES IN THE URALS TRAVELOGUE OF THE XVIIIth C. TO THE BEGINNING OF THE XXth

Elena G. Vlasova

Associate Professor of the Journalism Department
Perm State University

In the article the interaction peculiarities of the means of travelling and the character of the description of space are investigated on the base of the Urals travelogue of the period from the eighteenth till the beginning of the twentieth century. In compliance with the development of the transport service in the Urals region together with the evolution of the means of travelling, in literature the new approaches to space description were worked out, thus the particular “travelling” discourses were built up. The basic ones are the animal-drawn, steamboat and railway discourses. As far as the means of travelling is represented in the text by the description of the traveller’s corporal sensations, the structural elements of the discourses mentioned are described on the basis of the tactile, visual, aural and kinaesthetic kinds of perception.

Key words: Urals travelogue; means of travelling; image of space; “travelling” discourses.