

УДК 070:821.161.1

doi 10.17072/2037-6681-2018-2-64-71

УРАЛ ИЗ ОКНА ВАГОНА: СРЕДСТВА КОММУНИКАЦИИ И ТРАВЕЛОГ¹

Елена Георгиевна Власова**к. филол. н., доцент кафедры журналистики и массовых коммуникаций****Пермский государственный национальный исследовательский университет**

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

SPIN-код: 1454-8997

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-9309-0417>

ResearcherID: Q-2048-2016

Статья поступила в редакцию 09.01.2018

Просьба ссылаться на эту статью в русскоязычных источниках следующим образом:*Власова Е. Г. Урал из окна вагона: средства коммуникации и тревелог // Вестник Пермского университета. Российская и зарубежная филология. 2018. Т. 10, вып. 2. С. 64–71. doi 10.17072/2037-6681-2018-2-64-71***Please cite this article in English as:***Vlasova E. G. Ural iz okna vagona: sredstva kommunikatsii i travelog [The Urals from a Railway Carriage Window: Means of Communication and Travelogues]. Vestnik Permskogo universiteta. Rossiyskaya i zarubezhnaya filologiya [Perm University Herald. Russian and Foreign Philology], 2018, vol. 10, issue 2, pp. 64–71. doi 10.17072/2037-6681-2018-2-64-71 (In Russ.)*

Статья посвящена характеристике железнодорожного дискурса уральских тревелогов конца XIX – начала XX в. Основным теоретико-методологическим обоснованием данного феномена послужило понимание средства коммуникации, в данном случае железной дороги, как сообщения, основным содержанием которого является «изменение масштаба, скорости или формы» (М. Маклюэн) деятельности человека. Одним из важнейших социокультурных изменений, вызванных железной дорогой, оказалась новая визуальность, опосредованная высокой скоростью движения. Поезд позволил современникам увидеть мир по-новому, став своего рода «взглядом». Под этим взглядом происходит новая конфигурация пространства, в котором разворачивается движение. В частности, быстрая смена визуальных впечатлений запускает механизмы семиотизации, которые позволяют упорядочить калейдоскопичность зрительного потока. В результате усиливается роль ассоциативного мышления, связанного с обращением к общепозитическому контексту, с одной стороны, и к литературной традиции описания Урала – с другой. Еще одним фактором, повлиявшим на восприятие уральского пространства в железнодорожном путешествии, становятся интенсивные кинестетические ощущения, связанные с динамикой механического движения. Можно сказать, что железнодорожные тревелогисты сформировали органичный для Урала стиль описания, соответствующий динамичному характеру горного рельефа. Кроме того, железнодорожные тревелогисты по-новому структурировали уральский ландшафт. Фокусными точками путешествия становятся крупные горнозаводские центры Урала, соединение которых и являлось главной «миссией» уральской железной дороги. Железнодорожный маршрут, предполагавший движение от одного города-завода к другому, вернул Уралу заметно потускневшие к середине XIX в. черты горнозаводской державы.

Ключевые слова: тревелог; железная дорога; средство коммуникации; образ Урала; восприятие пространства; маршрут.

Понимание средств коммуникации как движущей силы общественного развития со всей очевидностью проявляется в информационную эпоху. Занимаясь изучением влияния электронных технологий на массовую культуру, М. Маклюэн сформулировал революционный

тезис о том, что «средства коммуникации являются сообщением» [Маклюэн 2003: 9]. По мнению М. Маклюэна, «человеческие чувства, расширениями которых становятся все без исключения средства коммуникации, конфигурируют сознание и опыт каждого из нас» [там же: 26].

Так, колесо послужило человеку «отделительным падежом», благодаря которому он смог расширить возможности своего физического перемещения и поменять «синтаксис общественно-устройства»: колесо привело к развитию городов и централизованных государств.

Сообщением любого средства коммуникации, по М. Маклюэну, является «изменение масштаба, скорости или формы, которое приносится им в человеческие дела» [Маклюэн 2003: 10]. Железная дорога в этом отношении привела к резкому изменению скорости и масштабов деятельности человека: «Железная дорога ... ускорила прежние человеческие функции, укрупнила их масштабы, создав совершенно новые типы городов и новые виды труда и досуга» [там же].

Значение железной дороги как важнейшего явления культуры становится предметом интенсивной рефлексии с момента ее появления. Железная дорога меняла ощущение пространства, которое поглощалось скоростью. Г. Гейне, присутствовавший в 1843 г. на открытии железной дороги Орлеан – Руан, писал: «Какие изменения должны теперь наступить в наших представлениях, в наших воззрениях! Поколебались даже элементарнейшие представления о времени и пространстве. Железная дорога убила пространство, осталось лишь одно время... Мне кажется, будто горы и леса приближаются к Парижу. Я слышу запах немецких лип, и у моей двери бушует Северное море» [Гейне 1958: 218–219].

Образ «приближающихся к Парижу гор и лесов» фиксирует принципиально важную для определения пространственного модуса человека опцию – особенность видения. Во время движения на поезде зрение человека сталкивается с ускоренной сменой наблюдаемого, что приводит к перцептивному шоку. В. Гюго в попытке описать увиденное из окна поезда обращается к образу сумасшедшего танца: «Цветы по обочинам дороги скорее не цветы, а пятна, или даже полосы, красные и белые; больше нет точек, все становится полосой; зерновые поля как огромные копны золотистых волос; поля люцерны – длинные зеленые косы; города, колокольни и деревья исполняют сумасшедший, беспорядочный танец» [цит. по: Schivelbusch 1986: 55–56]. Постепенно человек привыкает к новому визуальному потоку, однако новое зрение меняет парадигму восприятия.

Актуальное искусство особенно колоритно отражает эту трансформацию – так появляется динамический пейзаж футуристов. Поезд становится важнейшим объектом футуристических экспериментов. Достаточно вспомнить картины К. Малевича «Станция без остановки. Кунцево» и И. Клыона «Пробегающий пейзаж». И. Клыон называл свои картины «кинетическим кубиз-

мом», определяя его как «расчленение предмета и развертывание его на плоскости» при сохранении «множественности точек зрения» [Малевич 2004: 76].

Анализируя изменения визуального восприятия пространства в связи с изобретением поезда, автор фундаментального культурологического исследования о железной дороге В. Шивельбуш говорит о том, что пейзаж за окном вагона превращается в панораму [Schivelbusch 1986]. Панорамность видения предполагает активность восприятия: для того чтобы собрать растянутое и разрозненное пространство, необходимо творческое усилие наблюдателя.

Поезд заставил современников увидеть мир по-новому, он сам стал «взглядом». Это качество поезда, по мнению Г. Амелина, выразительно запечатлелось в ранней прозе Б. Пастернака. Исследователь обращается к известному фрагменту, в котором героиня повести «Детство Люверс», припав к вагонному окну, с интересом разглядывает открывшуюся перед ней панораму Уральских гор:

«Горная панорама раздалась и все растет и ширится. Одни стали черны, другие освежены, те помрачены, эти помрачают. Они сходятся и расходятся, спускаются и совершают восхождения. Все это производится по какому-то медлительному кругу, как вращенье звезд, с бережной сдержанностью гигантов, на волосок от катастрофы, с заботой о целостности земли. Этими сложными передвижениями заправляет ровный, великий гул, недоступный человеческому уху и всевидящий. Он окидывает их орлиным оком, немой и темный, он делает им смотр. Так строится, строится и перестраивается Урал» [Пастернак 1991: 47].

В этом фрагменте нашли отражение такие черты новой визуальности, как круговое движение взгляда и особые, обоюдонаправленные, отношения между путешественником и ландшафтом. Комментируя фрагмент, Г. Амелин подчеркивает интенсивность переживания пространства, которое освобождается от привычного, подчиненного человеку, положения: «Это не просто взгляд, а само рождение взгляда. ... Девочка смотрит так, как будто никто никогда Урала еще не видел. ... Ландшафт – открытие Люверс. Лишняя пара глаз этому ландшафту не нужна, он сам – всевидящий и, как говорит автор, – делает смотр» [Амелин 2009:74]. Таким образом, исчезновение пространства оборачивается его открытием. Движение поезда открывает внутреннюю динамику горного массива и его сущность в имени, которое в многократных повторах-раскатах сонорного *p* и акустическом образе пробужденного «великого гула» как бы «вырастает само собой из ландшафта» [Абашев 2008: 144].

Общее изменение визуального впечатления не могло не сказаться на рецепции конкретных ландшафтов и, как следствие, на традиции их литературного описания. Новое средство коммуникации преобразовало не только ландшафт, но и локальный текст. В этом отношении травелог, которые мы вслед за Е. Г. Милюгиной, М. В. Строгановым [Милюгина, Строганов 2013] и Е. Р. Пономаревым [Пonomарев 2014] будем понимать как тексты, появившиеся по итогам реальных путешествий (т. е. тексты, написанные по следам конкретной поездки), представляют собой наиболее органичный для изучения дорожных дискурсов материал. Кроме того, на протяжении достаточно длительного времени, в том числе в XIX в., травелог оставался основным жанром литературного описания Урала. В целом уральский травелог XVIII – начала XX в. может служить репрезентативным примером того, как последовательная смена транспортных коммуникаций находит отражение в изменениях литературного образа пространства.

Западная наука уже давно начала разработку экстралитературных подходов к изучению травелога. Среди них имеются исследования, посвященные транспортным особенностям путешествия. В частности, С. Смит в книге «Жизнь в движении» называет средство передвижения окуляром, поставленным между сознанием путешественника и посещаемыми странами [Smith 2001: 23].

В современной отечественной науке подобная проблематика пока только заявляется в перечне возможных подходов к анализу травелога, как это произошло в монографии Е. Г. Милюгиной и М. В. Строганова «Русская культура в зеркале путешествий». В любом случае ни в западной, ни в отечественной науке проблема влияния способа передвижения на образ создаваемого в травелоге пространства предметом специального рассмотрения не стала.

На наш взгляд, каждый из способов путешествия формирует особую традицию описания пространства, которую следом за Е. А. Ковалевой мы определяем, опираясь на понятие дискурса. Железнодорожный дискурс, послуживший предметом рассмотрения Е. А. Ковалевой, характеризуется как «совокупность интерпретационно-тематически и культурологически связанных текстов, представляющих в своем “лексиконе” один из “возможных миров” (Ю. С. Степанов), центральным концептом которого выступает “железная дорога”» [Ковалева 2009: 3]. В соответствии с общим развитием транспортных коммуникаций в уральском травелоге XVIII – начала XX в. сложилось несколько крупных дорожных дискурсов: гужевого, пароходный, железнодо-

рожный [Власова 2010: 116]. Каждый из них представил специфический образ уральского ландшафта, в котором по-разному расставлялись географические, социально-экономические и историко-культурные доминанты.

Уральская горнозаводская железная дорога (УГЖД) была открыта в 1878 г. Это была острорельсовая железнодорожная система, главной целью которой послужило транспортное обеспечение горнозаводской экономики Урала, пребывающей в состоянии затяжного кризиса, в том числе из-за отсутствия удобного сообщения. Кроме того, новая дорога должна была решить проблему возрастающих грузового и пассажирского потоков между центральной Россией и Сибирью.

Среди авторов железнодорожных травелогов были ученые (Э. П. Янышевский «Уральская горнозаводская железная дорога и Верхотурский край: путевые впечатления». Пермь, 1887), писатели (Д. Н. Мамин-Сибиряк «От Урала до Москвы». Русские ведомости. 1881–1882; Н. Д. Телешов «За Урал». М., 1897), журналисты (С. А. Кельцев «Из поездки на Урал». М., 1888; Н. Н. Рейхельт «По северу и югу». Исторический вестник. 1909), краеведы (А. А. Кольчев «От Томска до Яренска». Дорожник по Сибири и Азиатской России. 1901) и др. Все эти травелог были написаны в жанре популярного в периодике того времени путевого очерка, представлявшего собой соединение научного (экономического, географического, этнографического) и очеркового повествований. Благодаря своим документальным установкам травелог подробно фиксировали последовательность маршрута, выстраивая пространство в соответствии с реальным развитием поездки. С другой стороны, очерковый характер описания не исключал эмоционально-образной оценки увиденного, что позволяет рассматривать эти тексты в общем литературном контексте. Ввиду своей двойственной природы травелог представляется репрезентативным материалом для обнаружения внутренних связей между экстралитературными обстоятельствами путешествия и образом пространства.

Способ перемещения связан со специфическим комплексом телесных ощущений: тактильных, зрительных, слуховых, кинестетических и т. д. Соотношение чувств выстраивается в каждом виде путешествия по-разному, заставляя путешественника особым образом воспринимать окружающее. Поездка в повозке, например, позволяет сохранить основные ощущения человека, непосредственно включенного в пространство: объемное видение, слуховые и тактильные ощущения, связанные с переменной погодой, дорожного покрытия, звукового фона. Невысокая скорость перемещения существенно не влияет на

доминирующие в этом виде путешествия зрительные и тактильные ощущения. Если говорить о другом важнейшем для Урала виде путешествия – поездке на пароходе, нужно отметить плавность движения, при котором тактильные ощущения редуцируются, а роль наблюдения, наоборот, усиливается. Характер этого наблюдения определяется достаточно распространенным сравнением пароходных видов с картиной в раме или сеансом синемаатографа.

В отличие от гужевого и пароходного способов восприятия, переживание пространства у путешествующих по железной дороге опосредовано ощущением скорости. Интенсивность кинестетических впечатлений, связанных с повышенной скоростью перемещения, усиливается благодаря горному характеру уральского рельефа: постоянные повороты подчеркивают динамичность движения: «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...» [Кельцев 1888: 44]; «Находясь в вагоне, чувствуешь, как вагон сильно наклоняется то на один, то на другой бок, а, выглянув в окно, видишь, что поезд постоянно изогнут в крутую дугу...» [там же: 48].

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» [Колычев кн. 3: 7].

Ракурс постоянно меняется: то это взгляд вниз – в пропасть, то вверх – к вершине подступившей горы, то – вдаль, к открывшемуся горизонту. 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 зрительного впечатления может стать его сопоставление с калейдоскопом. Разрозненные фрагменты, вращаясь, собираются в картинку, конфигурация которой зависит от творческой воли наблюдателя. Как показал М. Ямпольский, собирание визуального потока во время железнодорожной поездки опирается на «связывание видимого с образами памяти»:

«Зрение блуждает в пространстве, покуда не испытывает “неистового эффекта знака”, покуда не сталкивается со “знакомым незнакомым”» [Ямпольский 2000: 92]. Получается, что характер движения располагает к подключению ассоциативной памяти, в результате которого происходит семиотизация пространства. Не случайно железная дорога сформировала богатейшую литературную традицию, у истоков которой стоят Н. Некрасов, Л. Толстой, А. Белый, А. Блок, Б. Пастернак, С. Есенин, И. Бунин.

Не претендуя на оригинальность ассоциаций, травелог, тем не менее, наглядно демонстрирует процесс семиотизации впечатлений. Чаще всего путешественники пользуются при этом устойчивыми образами популярного литературного контекста, нередко повторяя друг друга. В железнодорожных травелогах устойчивым становится сравнение уральского пейзажа с гигантским каменным городом. Поезд проходит через каменные ворота и движется вдоль гигантских стен, образующих тесные коридоры:

«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 1897: 308]; «Отходя 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» [Кельцев 1888: 48]; «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 каменных пород возвышаются по бокам вагонов на 8-9 аршин» [там же: 54].

Безусловно, эти сравнения инспирированы общепозитической традицией описания гор как крепостных стен каменного города. Однако, попадая в сферу локального текста, эти общепозитические метафоры по-своему конкретизируются. Заметно, что в представленных описаниях доминирует ощущение глубины, которое рождается благодаря повторяющимся образам коридора, тоннеля, высоких стен. При этом устремленность увиденного из окна вагона пространства вглубь усиливается рассказами о горных богатствах Урала: «Близ станции Кушва, верстах в двух, находится магнитная гора Благодать, знаменитая по богатству своей руды...» [Телешов 1897: 25]; «Вот он, первобытный уральский пейзаж, с не-

проездными целинами, с неисследованными рудными богатствами, залегающими, может быть, тут же, в нескольких шагах от полотна железной дороги» [Рейхельт 1909: 742].

Семиотизация визуальных наблюдений железнодорожного путешествия по Уралу оказывается тесно связанной с горнозаводским укладом местной культуры. Общепозитические ассоциации, восходящие к топосу каменного города, соединяются с горнозаводской семантикой уральского пространства, создавая образ не просто рукотворного, но техногенного ландшафта.

Не менее важным экстралитературным фактором, влияющим на формирование образа пространства в травелог, является маршрут поездки. По точному наблюдению М. В. Строганова и Е. Г. Милюгиной, травелог как специфический тип литературного текста обладает способностью связывать пространство: «Текст путешествия можно представить в качестве цепочки локальных текстов, но гораздо важнее, что путешествие фиксирует системно-синтаксические связи между этими локальными текстами» [Милюгина, Строганов 2013: 13]. Главной осью, собирающей пространство путешествия, совершенно закономерно становится маршрут поездки. Маршрут, выстроенный в соответствии с целью путешествия, представляет собой направленное движение, основными пространственными составляющими которого являются точки остановок и пути между ними. Образ пространства, созданного в травелог, самым непосредственным образом зависит от направления движения и фокусных точек маршрута.

В соответствии со стратегическими задачами развития Уральского региона УГЖД была построена как магистраль, связующая крупнейшие горнозаводские центры Среднего Урала. Закономерно, что для путешествующих по ней пассажиров определяющими структурными элементами уральского пространства становятся заводы. Доминирующее положение завода в уральском ландшафте выразительно представлено именно в железнодорожном травелог: «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» [Г-н С. 1906: 3].

Таким образом, железнодорожное пространство строится на взаимодействии уральских гор-

ных обрывов, которые доминируют в восприятии местной природы, и городов-заводов, составляющих основу антропогенного ландшафта.

В травеложных описаниях уральской железной дороги совсем нет рефлексии по поводу разрушительного воздействия технического прогресса, как нет и повышенного чувства опасности, несмотря на то, что путешественники зачастую ехали ночью. Преобладает восхищение силой человека, покорившего суровое пространство: «...Повсюду леса, леса и камни, и нигде незаметно признаков руки человеческой, кроме железнодорожного полотна, и с восторгом глядишь на эту девственную картину природы и с изумлением любишь человеческими трудами, этими пробитыми скалами, образующими целые коридоры» [Телешов 1897: 23]. А. П. Чехов, ругавший уральские города за их серость, скуку и грязь, местную железную дорогу хвалит: «...Уральская дорога везёт хорошо. Баромлей и Мерчиков² нет, хотя и приходится переваливать через Уральские горы. Это объясняется изобилием здесь деловых людей, заводов, приисков и проч., для которых время дорого» [Чехов 1975: 70].

Очевидно, что путевые описания железной дороги совпали с уже существующей в образе Урала горнозаводской семантикой. Железнодорожные травелоги зафиксировали процесс собирания горнозаводского пространства Урала, которое оказалось основным в отраженном ландшафте. Железная дорога становится своего рода силовой линией Уральского региона, соединившей его ключевые точки, как некогда связывал их сплав железных караванов.

В железнодорожном пространстве Урала определяются свои семиотические центры. С открытием УГЖД екатеринбургский Урал существенно «потеснил» Пермь в объеме и масштабе путевых записей. Намечается противостояние речной Перми и делового, железного Екатеринбурга. В отличие от Перми, где железнодорожное путешествие только начиналось (ветка была островной и развивалась прежде всего в восточном направлении), Екатеринбург быстро становится железнодорожным узлом: вскоре после открытия ветки Пермь – Екатеринбург начинается строительство дороги до Тюмени, а потом к Екатеринбургу выводят ответвление от Самаро-Златоустовской железной дороги. В этой ситуации Пермь превращается в транзитный пункт, соединивший крайнюю точку речного и железнодорожного путешествий. Зимой по причине окончания навигации транзитное значение города на Каме заметно тускнеет, город – особенно для путешествующих на запад – становится конечным пунктом, где цивилизованные пути прерываются.

Так, геокультурная безысходность Перми была с нажимом проговорена в железнодорожном путешествии Мамина-Сибиряка. В известном вагонном споре о том, «что Перме не бывать супротив Екатеринбургa», 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 1998: 285]. Это кажется парадоксальным, но открытие уральской железной дороги усугубило негативные коннотации образа Перми, восходящие к резкой характеристике П. И. Мельникова-Печерского, который писал о «мертвенной пустоте» [Мельников-Печерский 1842: 2] города на Каме. С другой стороны, относительная пространственная изоляция Перми стала дополнительным стимулом компенсирующего ее городского стиреллинга [Абашев 2010: 14].

В целом, благодаря ощущению высокой скорости движения железнодорожные путешествия нашли органичный для горного Урала стиль описания, передающий особую кривизну ландшафта. Никогда раньше, ни в гужевом, ни в пароходном путешествии, образ уральского пространства не был таким извилистым. Кроме того, железнодорожные травелоги по-новому структурировали уральский ландшафт. Взгляд из окна вагона, движущегося в теснине Уральских гор, акцентировал внимание на глубине пространства, а конфигурация маршрута, проложенного от одного города-завода к другому, вернула Уралу заметно потускневшие к середине XIX в. черты горнозаводской державы.

Органичность железной дороги уральскому пространству выразительно запечатлел Б. Пастернак. Не случайно среди важнейших железнодорожных текстов русской литературы называют уральские произведения поэта – повесть «Детство Люверс», стихотворение «Урал впервые» и юртинскую часть романа «Доктор Живаго». По словам А. Флакера, в железнодорожных произведениях Б. Пастернака происходит «освоение нового пространства видением девочки и рассказчика через окно вагона» [Флакер 2001: 221]. Железнодорожный травелог, оставаясь в рамках своей сферы бытования, проделал эту дискурсивную работу намного раньше. В пространстве локального текста уральский травелог стал своего рода литературным разведчиком железнодорожного пространства Урала.

Примечания

¹ Исследование выполнено при финансовой поддержке гранта РГНФ в рамках проекта №15-14-59004 а(р) «Маршрутами российских первопроходцев: образно-географическая карта Урала

в путевых отчетах ученых и писателей XVIII – начала XX вв.»

² Боромля и Мерчик – небольшие станции Харьковско-Николаевской ж. д.

Список источников

Г-н С. (С. Геммельман). По Богословской дороге. От Кушвы до Верхотурья и Богословска // ПГВ. 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.

Кичеева В. В страну золота и печали (Путевые наброски) // Колосья. 1890. № 9. С. 88–115.

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

Мельников П. Дорожные записки на пути из Тамбовской губернии в Сибирь. Статья десятая // Отечественные записки. 1842. Т. XXI. С. 1–15.

Пастернак Б. Собрание сочинений: в 5 т. Т. 4: Повести. Статьи. Очерки. М.: Худож. лит., 1991. 910 с.

Рейхельт Н. Н. По северу и югу (Картинки России) // Исторический вестник. 1909. Т. 115, № 2. С. 725–733.

Телешов Н. За Урал. Из скитаний по Западной Сибири: Очерки. М.: Тип. «Товарищество И. Д. Сытина», 1897. 213 с.

Чехов А. П. Письмо Чеховым, 29 апреля 1890 г. Екатеринбург // Чехов А. П. Полное собрание сочинений и писем: в 30 т. Письма: в 12 т. Т. 4: Письма, январь 1890 – февраль 1892 / АН СССР. Ин-т мировой лит. им. А. М. Горького. М.: Наука, 1975. С. 70–73.

Список литературы

Абашев В. Урал как предчувствие. Заметки о геопозитике Бориса Пастернака // Вопросы литературы. 2008. № 4. С. 125–144.

Абашев В. В. Неосвязаемое тело города. Опыт работы со смыслом // Антропологический форум. 2012. № 7. С. 10–16.

Амелин Г., Мордерер В. Письма о русской поэзии. М.: Знак, 2009. 424 с.

Власова Е. Г. «Дорожные дискурсы» уральского травелога XVIII – начала XX в. // Вестник Пермского университета. Русская и зарубежная филология. 2010. № 6. С. 115–122.

Гейне Г. Лютеция: Статьи о политике, искусстве и народной жизни / пер. А. В. Федорова; под ред. А. И. Дейча // Гейне Г. Собр. соч.: в 10 т. М.: ГИХЛ. Т. 8. 1958. 394 с.

Ковалева Е. А. Элементы «железнодорожного дискурса» в поэзии серебряного века: лексический аспект: автореф. дис. ... канд. филол. наук. М., 2009. 21 с.

Маклюэн Г. М. Понимание Медиа: Внешние расширения человека. М.; Жуковский: «КАНОН-пресс-Ц», «Кучково поле», 2003. 464 с.

Малевиц о себе. Современники о Малевиче: письма. документы. воспоминания. критика: в 2 т. Т. 2 / авт.-сост.: И. А. Вакар, Т. Н. Михиенко. М.: РА, 2004. 679 с.

Милюгина Е. Г., Строганов М. В. Русская культура в зеркале путешествий. Тверь: Твер. гос. ун-т, 2013. 176 с.

Пономарев Е. Р. Типология советского путешествия: «Путешествие на Запад» в русской литературе 1920–1930-х годов: дис. ... д-ра филол. наук. СПб., 2014. 577 с.

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

Черепанова Н. В. Путешествие как феномен культуры: автореф. ... канд. филос. наук. Томск, 2006. 20 с.

Ямпольский М. Наблюдатель. Очерки истории видения. М.: Ad Marginem, 2000. 288 с.

Schivelbusch W. The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19-th century. Berkeley, 1986. 203 p.

Smith S. Moving Lives. Twentieth-Century Women's Travel Writing. Minneapolis; L.: University of Minnesota Press, 2001. 240 p.

References

Abashev V. V. Ural kak predchuvstvie. Zametki o geopoetike Borisa Pasternaka [The Urals as a Premonition. Notes on the geopoetics of Boris Pasternak]. *Voprosy literatury*, 2008, issue 4, pp. 125–144. (In Russ.)

Abashev V. V. Neosyazaemoe telo goroda. Opyt raboty so smyslom [Intangible body of the city. Experience of work with the meaning]. *Antropologicheskiy forum* [Forum for Anthropology and Culture], 2012, issue 7, pp. 10–16. (In Russ.)

Amelin G., Morderer V. *Pis'ma o russkoy poezii* [Letters on Russian poetry]. Moscow, Znak Publ., 2009. 424 p. (In Russ.)

Vlasova E. G. «Dorozhnye diskursy» ural'skogo traveloga 18 – nachala 20 v. [The “travelling discourses” in the Urals travelogue of the 18th c. to the beginning of the 20th]. *Vestnik Permskogo universiteta. Rossiyskaya i zarubezhnaya filologiya* [Perm University Herald. Russian and Foreign Philology], 2010, issue 6, pp. 115–122. (In Russ.)

Heine H. Lyutetsiya: stat'i o politike, iskusstve i narodnoy zhizni [Lutetia: articles on politics, art and people's life]. Transl. by A. V. Fedorov, ed. by A. I. Deutsch. Heine H. *Sobranie sochineniy: v 10 t.*

[Collection of works: in 10 vols.]. Moscow, Gosudarstvennoe Izdatel'stvo Khudozhestvennoy Literatury Publ., 1958, vol. 8. 394 p. (In Russ.)

Kovaleva E. A. *Elementy «zheleznodorozhnogo diskursa» v poezii serebryanogo veka: leksicheskiy aspekt*. Avtoreferat diss. kand. filol. nauk [Elements of the “railway discourse” in the poetry of the Silver Age: lexical aspect. Abstract of Cand. philol. sci. diss.]. Moscow, 2009. 21 p. (In Russ.)

McLuhan H. M. *Ponimanie Media: Vneshnie rasshireniya cheloveka* [Understanding Media: The Extensions of Man]. Moscow, Zhukovskiy, Kanon-Press-Ts, Kuchkovo pole Publ., 2003. 464 p. (In Russ.)

Malevich o sebe. Sovremenniki o Maleviche: pis'ma, dokumenty, vospominaniya, kritika: v 2 t. [Malevich about himself. Contemporaries about Malevich: letters, documents, memories, criticism]. Comp. by I. A. Vakar, T. N. Mikhienko. Moscow, RA Publ., 2004, vol. 2. 679 p. (In Russ.)

Milyugina E. G., Stroganov M. V. *Russkaya kul'tura v zerkale putestestviy* [Russian culture in the mirror of travelling]. Tver, Tver State University Publ., 2013. 176 p. (In Russ.)

Pasternak B. *Sobranie sochineniy: v 5 t.* Moscow, Khudozhestvennaya Literatura Publ., 1991, vol. 4. Povesti; Stat'i; Ocherki [Tales; Articles; Essays]. 910 p. (In Russ.)

Ponomarev E. R. *Tipologiya sovetskogo putestestviya: «Putestestvie na Zapad» v russkoy literature 1920–1930-kh godov*. Diss. dokt. filol. nauk [Typology of Soviet travelling: “Journey to the West” in Russian literature of the 1920–1930s. Dr. philol. sci. diss.]. St. Petersburg, 2014. 577 p. (In Russ.)

Flaker A. *Osvoenie prostranstva poezdom (zametki o zheleznodorozhnoy proze B. Pasternaka)* [Space exploration by train (notes on the railway of Boris Pasternak)], *Slavica TerGestina*, 2001, issue 8, pp. 219–225. (In Russ.)

Cherepanova N. V. *Putestestvie kak fenomen kul'tury*. Avtoreferat diss. kand. filol. nauk [Traveling as a cultural phenomenon. Abstract of Cand. philol. sci. diss.]. Tomsk, 2006. 20 p. (In Russ.)

Yampol'skiy M. *Nablyudatel'. Ocherki istorii videniya* [The observer. Essays on the history of vision]. Moscow, Ad Marginem Press, 2000. 288 p. (In Russ.)

Schivelbusch W. *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19-th century*. Berkeley, 1986. 203 p. (In Eng.)

Smith S. *Moving Lives. Twentieth-Century Women's Travel Writing*. Minneapolis, London, University of Minnesota Press, 2001. 240 p. (In Eng.)

THE URALS FROM A RAILWAY CARRIAGE WINDOW: MEANS OF COMMUNICATION AND TRAVELOGUES

Elena G. Vlasova

Associate Professor in the Department of Journalism and Mass Communications

Perm State University

15, Bukireva st., Perm, 614000, Russian Federation. elena_vlasova@list.ru

SPIN-code: 1454-8997

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9309-0417>

ResearcherID: Q-2048-2016

Submitted 09.01.2018

The article considers the railway discourse of Ural travelogues of the late 19th – early 20th centuries. The main theoretical and methodological justification for this phenomenon was the understanding of the means of communication, in this case of the railway, as a message whose main content is “changing of the scale, speed or shape” (M. McLuhan) of human activity. One of the most important sociocultural changes caused by the railway was a new visuality, mediated by the high speed of movement. The train allowed contemporaries to see the world in a new way, becoming a sort of “a view”. A new configuration of space in which movement develops takes place under this view. Particularly, a rapid change of visual impressions triggers semiotization mechanisms, which allow one to regulate the kaleidoscope of the visual flow. As a result, the role of associative thinking, linked with the general poetic context, on the one hand, and the literary tradition of describing the Urals, on the other hand, increases. Another factor that influenced the perception of the Ural space during a railway journey is the intense kinesthetic sensations associated with the dynamics of mechanical motion. It can be said that railway travelogues formed for the Urals an organic style of description that suits the dynamic nature of the mountainous terrain. Moreover, railway travelogues restructured the Ural landscape in a new way. The large mining centers of the Urals, connecting which was the main mission of the Ural railway, become the key points of the trip. The railway route, which presupposed the movement from one city-plant to another one, returned to the Urals the features of the mining power, having dimmed by the middle of the 19th century.

Key words: travelogue; railway; means of communication; image of the Urals; perception of space; route.