

РЕКРЕАЦИОННАЯ ГЕОГРАФИЯ И ТУРИЗМ

Научная статья

УДК 908 (470)

doi: 10.17072/2079-7877-2024-1-176-188

**ЛИТЕРАТУРНЫЕ МАГИСТРАЛИ –
НОВЫЙ КУЛЬТУРНО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ ФЕНОМЕН****Владимир Николаевич Калуцков**

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, г. Москва, Россия

v.kalutskov@yandex.ru, Author ID: 179433, IstinaresearcherID (IRID): 474204, Scopus ID: 6507152534

Аннотация. Целью статьи является представление географическому сообществу нового культурно-географического феномена – литературной магистрали, которая была выявлена автором благодаря эмпирическим наблюдениям. Отсюда следуют задачи статьи:

1. Дать описание и определение данного феномена.
2. Установить его типичные характеристики.
3. На региональном материале проследить его функционирование.

Автором вводятся и обосновываются новые понятия литературной географии – литературная полимагистраль и транспортно-географический дискурс.

Под литературной магистралью понимается историческая дорога, «покрытая» текстами разновременных литературных путешествий. В тех случаях, когда литература осваивает полимагистрали, т.е. исторические дороги, идущие параллельно в рамках транспортного коридора, выделяются литературные полимагистрали.

Взаимодействие текстов тревелогов с определенными историческими дорогами включает в себя спектр транспортных вопросов в широком сравнительно-географическом контексте, или транспортно-географический дискурс; среди них используемые транспортные средства, особенности дорог, дорожные испытания авторов или литературных героев, восприятие придорожных ландшафтов, транспортная лексика.

Географические, исторические и литературные свойства литературных магистралей и полимагистралей раскрываются на примере столичной полимагистрали Москва – Петербург, Сибирской, Двинской и Чуйской литературных магистралей.

В прикладном плане предложенные теоретические разработки могут быть использованы для развития не только литературного, но и других видов туризма.

Ключевые слова: литературная магистраль, литературная полимагистраль, транспортно-географический дискурс, литературное путешествие, историческая дорога

Финансирование: исследование выполнено при финансовой поддержке РНФ в рамках проекта № 23-17-00005 «Этноконтактные зоны на постсоветском пространстве: генезис, типология, конфликтогенность», а также при поддержке Междисциплинарной научно-образовательной школы Московского университета «Сохранение мирового культурно-исторического наследия».

Для цитирования: Калуцков В.Н. Литературные магистрали – новый культурно-географический феномен // Географический вестник = Geographical bulletin. 2024. № 1(68). С. 176–188. doi: 10.17072/2079-7877-2024-1-176-188

RECREATIONAL GEOGRAPHY AND TOURISM

Original article

doi: 10.17072/2079-7877-2024-1-176-188

**LITERARY HIGHWAYS AS A NEW CULTURAL
AND GEOGRAPHICAL PHENOMENON****Vladimir N. Kalutskov**

Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia

v.kalutskov@yandex.ru, Author ID: 179433, IstinaresearcherID (IRID): 474204, Scopus ID: 6507152534



Abstract. The purpose of the article is to present to the geographical community a new cultural and geographical phenomenon – a literary highway, identified by the author through empirical observations. Hence the tasks of the article are to describe and define this phenomenon, to establish its typical characteristics, and to trace its functioning on the regional material.

The author introduces and substantiates new concepts of literary geography – a literary polyhighway and transport-geographical discourse.

A literary highway is understood as a historical road ‘covered’ with texts of literary journeys of different times. In those cases where literature develops polyhighways, i.e., historical roads running parallel within the transport corridor, literary polyhighways are distinguished.

The interaction of travelogue texts with certain historical roads includes a range of transport issues in a broad comparative geographical context, or transport-geographical discourse; among them are vehicles used, road features, trials experienced on the road by authors or literary heroes, perception of roadside landscapes, and transport vocabulary.

In the article, geographical, historical, and literary properties of literary highways and polyhighways are shown through the example of the metropolitan polyhighway ‘Moscow – Petersburg’, Siberian, Dvina, and Chui literary highways.

In applied terms, the proposed theoretical developments can be used to promote not only literary but also other types of tourism.

Keywords: literary highway, literary polyhighway, transport-geographical discourse, literary journey, historical road

Funding: The study was financially supported by the RSF under project No. 23-17-00005 ‘Ethno-contact zones in the post-Soviet space: genesis, typology, conflictogenity’ as well as by the Interdisciplinary Science and Education School of Moscow University ‘Preservation of the World Cultural and Historical Heritage’.

For citation: Kalutskov, V.N. (2024). Literary highways as a new cultural and geographical phenomenon. *Geographical Bulletin*. No. 1(68). Pp. 176–188. doi: 10.17072/2079-7877-2024-1-176-188

В настоящей статье литературные путешествия, или травелоги, рассматриваются как способ литературного освоения пространства [7, 12]. Под историческими дорогами понимаются «жестко локализованные в пространстве линейные коммуникации, в течение многих лет обеспечивавшие перемещение людей и товаров из одних регионов, городов, сельских поселений в другие» [3, с. 53].

Литературные магистрали как географический парадокс русской литературы

Русская литература – великая литература-передвижница: за столетия ее развития совершены тысячи литературных путешествий, которые густой сетью покрывают огромное российское пространство. Так, в период с XVIII по начало XX в. по территории России (без учета Средней Азии), по подсчетам авторов специального аннотированного указателя, было совершено 2643 травелога [20].

Вместе с тем, несмотря на обширность российского пространства, **маршруты травелогов часто совпадали**. Этот парадокс во многом связан с особенностями освоения российского пространства – с неразвитостью дорожной сети.

К примеру, большая часть путешествующих по Русскому Северу сплавлялась по Северной Двине и ее притокам от Вологды до Архангельска. Сибирские литературные путешествия в XVIII–XIX вв. осуществлялись преимущественно по Московско-Сибирскому тракту. До формирования железнодорожной сети, вплоть до второй половины XIX в., действовала Волжская литературная магистраль, включая Волгу и ее притоки, по которой совершали свои поездки литераторы и художники. Желаящие попасть в Закавказье никак не могли миновать Военно-Грузинскую дорогу. Чуйский тракт Алтая освоен литературными трудами Шишкова, Шукшина, других писателей.

Путешественники при движении по одному и тому же маршруту, как правило, **посещали одни и те же места** – города, храмы, памятники. К примеру, при плавании по Сухоне и Северной Двине это были Вологда, Тотьма, Великий Устюг, Сийский монастырь, Холмогоры, Архангельск и непременно Соловки. В Вологде внимание путников привлекал Домик

Петра Великого, Софийский собор и могила К.Н. Батюшкова, а в Архангельске – Троицкий собор и памятник М.В. Ломоносову.

В результате образы огромных регионов страны формировались на основе знакомства с относительно ограниченным кругом мест. Однако это позволяет сравнивать оценки и впечатления у разных литераторов при посещении одних и тех же мест.

Посещение одних и тех же мест создавало условия для полемики между разновременными тревеллогами и литераторами. Найденные темы и **образы мест «передавались» от одного литератора к другому**. Тем более, что новый путешественник, как правило, стремился ознакомиться с текстами предшественников. Подобная преемственность способствовала формированию устойчивых литературных образов регионов и мест. Следовательно, можно говорить о литературных магистральных, по которым регулярно совершали поездки писатели и поэты, оставляя после себя текстуальные литературные свидетельства.

Таким образом, **под литературной магистралью понимается историческая дорога, «покрытая» текстами разновременных литературных путешествий**.

В результате анализа и сопоставления маршрутов и многочисленных текстов тревеллогов выявлены **основные компоненты литературной магистрали**, к которым относятся:

- историческая дорога;
- места остановок;
- круг авторов;
- тексты тревеллогов;
- устойчивые литературные образы мест.

Функционирование литературной магистрали обеспечивается повторяющимися маршрутами, совпадающими местами остановок, системой перекрестных ссылок авторов, диалогом образов мест. При этом некоторые из таких магистралей, например Москва – Петербург, функционируют не одну сотню лет.

Связь литературных магистралей с определенными историческими дорогами имеет неформальный характер: она включает в себя спектр транспортных вопросов в широком сравнительно-географическом контексте. Среди них:

- 1) характеристика транспортных средств и дороги;
- 2) описание придорожных ландшафтов;
- 3) дорожные испытания и дорожные образы автора или литературного героя;
- 4) разное восприятие ландшафтов при использовании различных видов транспорта;
- 5) формирование новых транспортных сетей, новых транспортных центров и связанная с этим смена образов регионов и городов.

Спектр представленных транспортных вопросов в широком сравнительно-географическом контексте мы называем **транспортно-географическим дискурсом**.

Проблематика транспортного дискурса относится к перспективным направлениям исследования в культурной и литературной географии. Изобретение нового транспортного средства резко меняет отношение творческого человека и пространства, поскольку каждый вид транспорта привносит новую лексику, которую литераторы активно интерпретируют, создавая принципиально новые образы [9]. При этом изменяется не только скорость, темп и ритм перемещения, но и характер восприятия ландшафта. Развитие транспорта и увеличение скорости передвижения в начале XIX в. привели писателей к мысли о «смерти» пространства и связанном с ней исчезновении поэтики путешествия. Н.М. Карамзин, к примеру, для лучшего восприятия страны предпочитал неспешное передвижение в экипажах в сочетании с пешими прогулками по городам.

В тех случаях, когда литература осваивает полимагистрали, т.е. исторические дороги, идущие параллельно в рамках транспортного коридора, выделяются **литературные полимагистрали**, например литературная полимагистраль Москва – Петербург.

Для литературных полимагистралей транспортный дискурс усложняется. В него входят вопросы, связанные с формированием транспортных сетей и центров, присущих разным видам транспорта, включая проблемы замещения региональных культурных центров, сменой восприятия ландшафтов, заменой одной транспортной лексики на другую, например водной на гужевую или гужевой на железнодорожную и автомобильную.

В проблематике транспортно-географического дискурса всегда присутствует региональное измерение. Это связано с тем, что новый вид транспорта формирует свою транспортную сеть, которая задает другие маршруты перемещения по региону и тем самым формирует новые образы региона. Со сменой видов транспорта меняется не только транспортная лексика, но меняются и дорожные испытания, характер восприятия придорожного ландшафта; при этом новые виды транспорта с их новыми транспортными сетями могут воздействовать на изменение образа регионов и городов.

Применительно к Уралу Е.Г. Власова показала, как в региональных травелогах в течение XVIII–XIX вв. меняется транспортная сеть и связанные с ней транспортные дискурсы – от гужевого к пароходному и железнодорожному транспорту. Так, в результате строительства железной дороги Пермь – Екатеринбург пермский образ Урала, связанный с развитием пароходного сообщения (Пермь воспринималась путешественниками как «ворота Урала»), сменяется на екатеринбургский. Этот культурный тренд Мамин-Сибиряк облек в яркую формулу: «Перми не бывать супротив Екатеринбурга» [4].

На примере конкретных случаев рассмотрим основные географические, исторические и собственно литературные свойства литературных магистралей и полимагистралей.

Столичная литературная полимагистраль Москва – Петербург и ее исторические дороги

Столичная литературная магистраль, вне сомнения, относится к важнейшим литературным магистралям страны. В течение веков она соединяла две столицы России. Ее постоянно поддерживали русские выдающиеся писатели и писатели-иностранцы, которые на ее основе нередко формировали для себя образ России в целом.

Интересно, что лежащая в основе современных дорог историческая дорога из Европы в Москву существовала задолго до основания Петербурга. В XVIII–XIX вв. территориальная локализация трассы несколько раз менялась. Так, Новгородский тракт XVIII в. проходил по маршруту Петербург – Новгород – Старая Русса – Ржев – Волоколамск – Москва. Почти совпадало с трассой тракта построенное в 1833 г. Московское шоссе. Символично, что А.С. Пушкин оставил литературные свидетельства проезда по обеим дорогам: Московское шоссе он назвал великолепным. Кроме того, с 1851 г. между столицами действует Николаевская (ныне Октябрьская) железная дорога [23].

Таким образом, столичная литературная полимагистраль включает в себя Новгородский тракт, Московское шоссе и Октябрьскую (Николаевскую) железную дорогу.

Тексты множества травелогов обыгрывают названные исторические дороги между столицами. Но все же образ Новгородского тракта у широкого читателя (и потенциального туриста) прежде всего ассоциируется с книгой А.Н. Радищева «Путешествие из Петербурга в Москву», хотя ее литературные и географические достоинства весьма дискуссионны. Московским шоссе восхищался не только Пушкин, но и де Кюстин в книге «Николаевская Россия». Образ Октябрьской железной дороги у многих поколений жителей нашей страны связан с литературным путешествием героя стихотворения С.Я. Маршака «Вот какой рассеянный».

Несмотря на возросшие скорости передвижения между столицами, учитывая огромный историко-культурный и литературный потенциал межстоличного пространства, перспективы его туристического освоения весьма велики. Об этом свидетельствуют многочисленные современные автомобильные, пешеходно-автомобильные и железнодорожные путеводители по территории [2].

Сибирская литературная полимагистраль и ее транспортно-географические дискурсы

В любом транспортно-географическом дискурсе всегда присутствует региональное измерение. Это связано с тем, что новый вид транспорта формирует свою транспортную сеть, которая задает другие маршруты перемещения по региону и тем самым формирует новые образы региона.

Применительно к пути в Сибирь еще В.В. Покшишевский подметил важную историко-географическую закономерность: в течение 500 лет исторические дороги в Сибирь смещаются из субарктических в южно-таежные и подтаежные широты [19]. Среди исторических дорог в Сибирь, которые нашли свое отражение в литературных произведениях, выделяется проходящая через Средний Урал водно-волоковая Сибирская дорога, минуя Екатеринбург Московско-Сибирский сухопутный тракт и Транссибирская железнодорожная магистраль. Эти исторические дороги приходят друг другу на смену, при этом меняется и вид транспорта – от водного к гужевому и железнодорожному.

Таким образом, Сибирская литературная полимагистраль включает в себя три исторические дороги в Сибирь, каждая из которых задает новый транспортно-географический дискурс (рис. 1).

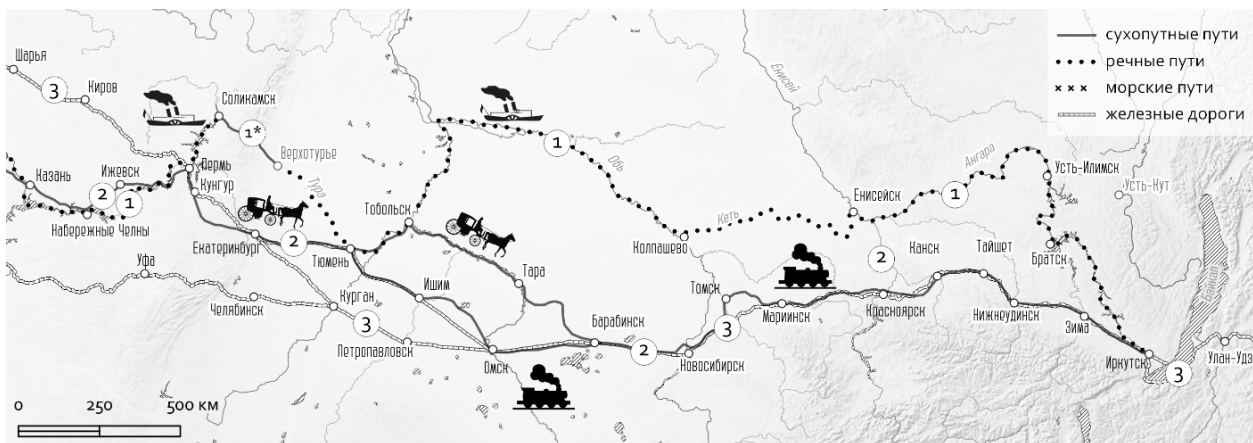


Рис. 1. Сибирская литературная полимагистраль, ее исторические дороги и их литературные маркеры. Составлено О.М. Железным. 1. Московско-Сибирский водный путь, включая участок Бабиновской сухопутной дороги (1*). С 1598 г. до второй половины XVIII в. Литературный маркер: «Житие протопопа Аввакума»; 2. Московско-Сибирский сухопутный тракт. С середины XVIII по начало XX в. Литературный маркер: А.П. Чехов «Из Сибири»; 3. Транссибирская железнодорожная магистраль. С начала XX в. Литературный маркер: А.Т. Твардовский «За далью – даль»

Fig. 1. The Siberian literary polyhighway, its historical roads and literary markers. Compiled by O.M. Zhelezny

Водный транспортный дискурс, включая описание водных транспортных средств, характеристики рек и опасностей, связанных с рекой, нашел отражение в известном произведении «Житие протопопа Аввакума», которого провезли дважды по водно-волоковой Сибирской дороге. Приведем лишь один пример испытаний протопопа и его семьи при путешествии по реке: «Поехали из Енисейска. Егда будем в большей реке Тунгуске, бурю в воду мой дощаник загрузило: налилса среди воды полон и парус изодрал, – одны палубы под воду. Жена моя робят кое-как из воды повытаскав на палубы, сама простоволоса ходит. А я кричу, на небо глядя: «О, Господи, спаси нас! О, Господи, помози нам!» И Божией волею прибило нас к берегу» [5, с. 129].

После открытия Московско-Сибирского сухопутного тракта в 1735 г. дорога в Сибирь смещается к югу, а роль рек как транспортных магистралей уменьшается. Как результат такие транспортные центры, как Соликамск и Верхотурье, угасают; вдали от тракта остается

первая столица Сибири – белокаменный Тобольск. В течение двух веков Московско-Сибирский тракт был главной дорогой в Сибирь [1].

Гужево́й тракто́вый дискурс, в котором отражаются все аспекты передвижения по Московско-Сибирского тракту (характер дорожного полотна, транспортные средства, ямщицкая культура, аварии в пути, бытовые трудности путешествия), представлен в очерках А.П. Чехова «Из Сибири». Приведем наглядный пример чеховского описания тракта: «*Представьте вы себе широкую просеку, вдоль которой тянется насыпь в сажени четыре ширины, из глины и мусора, – это и есть тракт. Если глядеть на эту насыпь сбоку, то кажется, что из земли, как в открытой музыкальной шкатулке, выдается большой органный вал. По обе стороны его – канавы*» [26, с. 286–287]. Московско-Сибирский тракт в начале XX в. сменяет самая южная историческая дорога в Сибирь – Транссибирская магистраль.

Транссиб и железнодорожный дискурс Твардовского. Поэма А.Т. Твардовского «За далью – даль» представляет собой пример одного из наиболее ярких литературных путешествий по самой длинной железнодорожной магистрали [8].

По мнению исследователей, Твардовский выделяется относительно других предшественников-поэтов «заразительным» опытом железнодорожных путешествий: «А дорожный быт он умеет показывать с таким аппетитом, что и нас заражает желанием бросить все дела и махнуть куда-нибудь подальше – ну, хотя бы в тот же Владивосток» [14, с. 53]. Автор активно развивает железнодорожную лексику, придумывая на ее основе яркие поэтические образы. Так, железнодорожная магистраль – это *лестница из шпал*, паровоз *гребет пространство*, а вагон – *малый дом, твоя квартира, твой дом и улица твоя*.

Система перекрестных отсылок авторов и диалог образов мест как важный компонент функционирования литературной магистрали (на примере Двинской литературной магистрали)

Литературные магистрали способствовали литературному освоению российских регионов, создавая условия для полемики между разновременными травелогам и литераторами. К примеру, при путешествии по Сибири темы холода и богатства края «передавались» от протопопа Аввакума к Максиму, Гончарову и Чехову и далее к советским писателям [7]. Подобная преемственность способствовала формированию устойчивых литературных образов регионов и мест.

Первые путешествия на Русский Север, имеющие литературный характер, относятся к последней трети XVIII в. Так, в 1772 г. академик Лепехин, ученик Ломоносова, проехал из Сибири через Соликамск, Сольвычегодск в Холмогоры и Архангельск [11]. В 1791 г. похожее путешествие совершил П.И. Челищев [25]. Их основной целью было посещение родины М.В. Ломоносова, а также посещение мест, связанных с деятельностью Петра Великого. Широкий общественный интерес к Русскому Северу возникает во второй половине XIX в. Во многом он связан с крупными научными открытиями – древнерусских былин и самобытных поморских песен, необычной деревянной архитектуры и старых дониконианских изданий, связанных со старообрядчеством.

Одним из первых литературных путешествий, оказавших огромное влияние на восприятие русским обществом Севера, была книга «Год на Севере», написанная будущим академиком, фольклористом, этнографом и писателем С.В. Максимовым [13]. Книга написана по результатам путешествия, совершенного в 1855–56 гг. Автор сумел объехать побережье Белого моря, Соловки, заехать на Кольский полуостров, посетить Пинегу, Мезень, дальнюю Печору, Архангельск и по Двине вернулся в Петербург. Многие путешественники, ознакомившись с трудом Максимова, использовали его в качестве образцового путеводителя, попутно сравнивая с ним свои впечатления.

К примеру, поэт К.К. Случевский, совершивший поездку по Северной Двине и по Онеге в 1885 г., ряд этнографических и фольклорных текстов заимствовал у С.В. Максимова [21].

В текстах писателя Н.А. Лейкина, проплывшего по Северу в 1898 г., видны отсылки к более ранним текстам В.И. Немировича-Данченко [10, 16]. В свою очередь в травелоге путешественника А.И. Фирсова, опубликованном в 1907 г., содержится прямая ссылка на Н.А. Лейкина.

Традиция продолжается и в советское время. Так, писатель Страхов, спускаясь по Северной Двине и описывая успехи советской промышленности, не забыл упомянуть имена Челищева и Лейкина и сравнить исторические и современные образы городов Подвинья [22].

При движении по одному северодвинскому маршруту литераторы, как правило, посещали те же места, что позволяет составлять хронологические списки о посещениях мест литераторами и сравнивать их впечатления.

Наряду с позитивными образами «по цепочке» передавались и негативные, часто ничем не оправданные впечатления. В качестве примера приведем кумулятивную цепочку негативных оценок со стороны литературных визитеров в отношении памятника М.В. Ломоносову в Архангельске. Поясним, что это был первый памятник в стране, поставленный великому помору. Монумент создан знаменитым И.П. Мартосом на народные деньги, собранные жителями всей России (рис. 1).

1. С.В. Максимов (посетил город в 1856 г.): *«Вот новый урок создателям, сумевшим в лице Ломоносова изобразить римского гражданина в тоге (выделено мной – В.К.), с гением у ног, а не простого мужика, с приличными, более понятными и ясными атрибутами, или что-нибудь вроде этого. К тому же памятник мал, пропадает в массе зданий и не пользуется ни хорошим видом, ни хорошим местом»* [13, с. 531].

2. В.И. Немирович-Данченко (жил в городе в 1870 г.): *«Посреди ее в настоящее время находится памятник Ломоносову. Холмогорский крестьянин, могучий работник науки, представлен в виде купца, выходящего из бани и закутанного в мокрую простыню (выделено мной – В.К.). Ни лавры на голове, ни коленопреклоненная, чахоточная фигура гения с лирою в руках не уничтожают этого впечатления»* [16, с. 71].

3. Поэт К.К. Случевский (проехал Архангельск в 1885 г.): *«Хотя он (памятник Ломоносову – В.К.) воздвигнут по проекту знаменитого Мартоса, но в сущности, один из самых неудачных памятников в России»* [20, с. 223].

4. Писатель Н.А. Лейкин (посетил город в 1890-е гг.): *«Памятник вылит из меди. И поставлен в 1832 году. Поэт и ученый представлен стоящим на северном полушарии, на котором начертано: Холмогоры. Изображен он с накинута на плече тогой, не закрывающей грудь, и эта тога настолько неудачна, что делает Ломоносова как бы выходящего из бани с накинута на плечи простыней (выделено мной – В.К.). Лицо его как-то сморщено. Коленопреклоненный гений подает ему лиру. Крылатый гений также неудачен. Пьедестал памятника гранитный. Вообще группа представляется очень комической. Ломоносов, как первый русский ученый, достоин лучшего памятника»* [10, с. 130].



Рис. 2. Памятник М.В. Ломоносову в Архангельске.
Скульптор И.П. Мартос. Фото В.Н. Калуцкова
Fig. 2. Monument to M.V. Lomonosov in Arkhangelsk.
Sculptor I.P. Martos. Photo by V.N. Kalutskov

5. А.И. Фирсов (был предположительно в 1907 г.): «Памятник невысок и вылит из меди по совершенно неудачному проекту ректора академии художеств И.П. Мартоса, вдохновившего одою поэта «Вечернее размышление о Божием величии при случае великого северного сияния». Ломоносов представлен стоящим на северном полушарии, на котором помещена подпись: «Холмогор». Изображен он с накинутой на плечи тогой, не закрывающей грудь, и эта тога настолько неудачна, что делает Ломоносова, по меткому замечанию Н.А. Лейкина, как бы **выходящим из бани с накинутой на плечи простыней**. Коленопреклоненный гений, **похожий на голодающего индуса** (выделено мной – В.К.)» [24, с. 1008–1009].

Приведенные примеры убедительно демонстрирует, что литература может создавать не только положительные образы мест, но и отрицательные устойчивые образы, которые, вне сомнения, могут представлять интерес для

современного туриста, создавая в данном случае новые нестандартные грани образа великого помора, делая его менее лакированным.

В целом, диалог образов мест представляет собой важный элемент функционирования любой литературной магистрали, выступая источником знаний при проектировании новых и обновлении старых туристских маршрутов.

Мемориализация исторических дорог и усиление образности литературных магистралей (на примере Чуйского тракта)

Чуйский тракт – одна из самых известных исторических дорог Сибири, связывающих Алтай и Монголию. Исторический тракт начинался от города Бийска, ныне он начинается из Новосибирска – столицы Сибирского федерального округа [1, 18]. Возможно, что одна из причин его существенного удлинения – яркий литературный образ, связанный прежде всего с именами В.Я. Шишкова и В.М. Шукшина; об этом напоминает алтайский поэт Г.П. Панов:

*«Шуршание шин. И шум вершин.
И слышится: Шишков, Шукшин.
И в том – отечественный факт
(давайте это не забудем):
Шишков разведет Чуйский тракт,
Шукшин о нем поведал людям!»* [7, с. 56].

И именно этим писателям на тракте установлены памятники: памятник Шишкову возле с. Манжерок, а памятник Шукшину на его родине в с. Сростки, где организован шукшиновский музей-заповедник.

С деятельностью В.Я. Шишкова связаны первые литературные образы тракта. Важно подчеркнуть, что Шишков-изыскатель «закрывает» гужевую историю тракта, проектируя его

новые трассы (в 1913–14 гг. он работал в экспедиции на Алтае). При этом Шишков-писатель сохраняет **гужевой транспортный дискурс** Чуйского тракта как очень трудной и опасной торговой дороги с крутыми перевалами и труднопроходимыми бомами (узкими скальными тропами). Наиболее масштабное произведение Шишкова, посвященное данной проблематике – «По Чуйскому тракту. Путевые очерки». Вот, к примеру, как описывается многотрудный для любого ямщика перевал Чике-Таман: «Все эти отдельные зигзаги тракта очень коротки и узки, радиусы закруглений малы, уклоны велики. Телега в закруглениях иногда не может повернуться: колеса висят над ничем не огражденной пропастью. Еще один неловкий шаг лошади, и она вместе с возом сорвется вниз. Вот тут-то начинается ад. В особенности весной, или во время дождей, когда дорога покрывается липкой грязью» [27, с. 177].

Важная часть исторического образа, также нашедшего отражение в литературе, – связь Чуйского тракта с мифологической страной Беловодией, в поисках которой в течение многих лет на Алтай шли староверы.



Рис. 3. Памятник песне «Есть по Чуйскому тракту дорога»
(народное название «Памятник Кольке Снегирёву»)
Фото В.Н. Калуцкова

Fig. 3. Monument to the song 'There is a road along the Chui tract'
(the popular name is 'Monument to Kol'ka Snegirev').
Photo by V.N. Kalutskov

Уроженец Алтая В.М. Шукшин в своем творчестве продвигает другой – **автомобильный дискурс**. «Есть на Алтае тракт – Чуйский. Красивая стремительная дорога, как след бича, стеганувшего по горам...», – пишет о тракте в сценарии к фильму «Живет такой парень» [28, с. 5]. Гужевые мучения ушли в прошлое, каменистая тропа усилиями Шишкова-изыскателя превратилась в шоссе и хозяином тракта становится шофер. Именно шоферу посвящены рассказы Шукшина «Рыжий» и «Классный водитель», сценарий известного фильма «Живет такой парень». Следуя традициям Шишкова, Шукшин в своих произведениях обращается к мифам и легендам Алтая.

Важную роль в продвижении образа тракта в контексте автомобильного дискурса сыграла песня на слова С. Михеева «Есть по Чуйскому тракту дорога...» (в некоторых публикациях она называется «Машина АМО») – песня о трагической шоферской любви.

*Есть по Чуйскому тракту дорога,
Много ездило там шоферов.
Но один был отчаянный шофер,
Звали Колька его Снегирёв.*

*Он машину трёхтонную АМО,
Как родную сестрёнку, любил.
Чуйский тракт до монгольской границы
Он на АМО своей изучил.*

*А на форде работала Рая,
И так часто над Чуей-рекой
Форд зелёный и Колина АМО
Друг за дружкой неслися стрелой... [15].*

Песня была и остается очень популярной не только на Алтае: ее в разных вариантах перепели немало известных исполнителей. По сути, она стала брендом Чуйского тракта. Поэтому не удивительно, что возле Акбома (Белого Бома), одного из самых известных и опасных мест исторического тракта, поставлен памятник песне «Есть по Чуйскому тракту дорога...». Авторы памятника символично решили проблему неразделенной шоферской любви: тяжелый отечественный грузовик АМО все же обгоняет скоростную американскую машину (рис. 3).

По мере улучшения качества дороги темы, связанные с дорожными испытаниями и трудностями, отходят на второй план. Их заменяют темы красоты и разнообразия придорожных ландшафтов. К примеру, С.П. Залыгин в романе «Тропы Алтая» так описывает природное разнообразие придорожных ландшафтов Чуйского тракта: *«Каждый, кто проедет Чуйским трактом с севера на юг, увидит в этой стране под названием Горный Алтай множество других стран... Увидит мягкие очертания невысоких, сглаженных гор – и вдруг узнает Южный Урал... Увидит Семинский перевал – и подумает, что это Саяны. Перевал Чике-Таман (sic!), а вскоре за ним бомы вдоль Катунки напомнят путешественнику Кавказ... В устье Чуи промелькнет перед ним картина из предгорий Копет-Дага (sic!), Курайская степь возникнет вдруг, как будто кто-то перенес сюда пейзаж Хакасии, а степь Чуйская – это пустыня Гоби в миниатюре» [6, с. 349–350].*

Ныне по трассе исторического тракта создано немало путеводителей, проложено множество маршрутов, установлены многочисленные рекламные баннеры. Важным туристским и просветительским центром региона выступает музей Чуйского тракта, действующий в Бийске – городе, откуда он когда-то начинался.

Тем самым мемориализация исторических дорог способствует расширению границ транспортно-географического дискурса, обогащает их литературный образ.

Заключение и перспективы разработки темы

Итак, в статье представлен новый культурно-географический феномен – литературная магистраль, под которым понимается историческая дорога, «покрытая» текстами разновременных литературных путешествий. Основные компоненты магистрали включают историческую дорогу, места остановок, круг авторов, тексты травелогов и устойчивые литературные образы мест. Функционирование литературной магистрали обеспечивается повторяющимися маршрутами, совпадающими местами остановок, системой перекрестных ссылок авторов, диалогом образов мест. Некоторые из рассмотренных магистралей функционируют не одну сотню лет.

В данной проблематике важную роль играет спектр транспортных вопросов в широком сравнительно-географическом контексте, или транспортно-географический дискурс. Он включает в себя рассмотрение следующих вопросов: характеристику транспортных средств и дороги, описание придорожных ландшафтов, дорожные испытания и дорожные образы автора или литературного героя, разное восприятие ландшафтов при использовании разных видов транспорта, формирование новых транспортных сетей, новых транспортных центров и связанную с этим смену образов регионов и городов.

Для дальнейшей разработки темы литературных магистралей и связанных с ними транспортных дискурсов теоретический интерес представляет такой вопрос, как **связь литературной магистрали с определенным культурно-географическим регионом** и ее роль в формировании спектра географических образов региона. Действительно, очевидна связь Двинской литературной магистрали с Русским Севером, Волжской магистрали с Поволжским регионом,

Рекреационная география и туризм

Калуцков В.Н.

Чусовской магистрали с Уралом, Сибирской литературной полимагистрали с Сибирью. Так, для окраинных культурных регионов страны литературные магистрали выступали (и выступают) в качестве образно-географического каркаса.

Для литературных полимагистралей перспективно изучение диалога **транспортно-географических дискурсов**, связанных с разными видами транспорта, разными транспортными сетями и разной транспортной лексикой.

На основе сопоставления материалов разновременных тревелогов могут быть составлены **исторических путеводители по литературным магистралям**.

Литературные магистрали перспективны для развития не только литературного, но и других видов туризма. Усилению туристского потенциала способствует мемориализация трассы – создание музеев исторических дорог, возведение памятников писателям и литературным героям, а также составление традиционных и интерактивных карт литературных магистралей.

Библиографический список

1. *Богумил Т.А.* Семантика Чуйского тракта в литературе // Проблемы исторической поэтики. 2018. Т. 16, № 3. С. 200–221.
2. *Веденин Ю.А.* Исторический обзор путевых заметок, дорожников и путеводителей по трассе Москва – Санкт-Петербург // Путешествие из Петербурга в Москву: 222 года спустя. Кн. 1: Два столетия российской истории между Москвой и Санкт-Петербургом / Сост. и науч. редактирование Т.Г. Нефедова, А.И. Тревиш. М.: ЛЕНАНД, 2015. С. 205–228.
3. *Веденин Ю.А.* Место исторического пути в культурно-ландшафтном пространстве Русского Севера: по следам Александра Шренка // Наследие и современность. 2020, № 3(4). С. 52–72.
4. *Власова Е.Г.* Маршруты путешествий и особенности формирования образа пространства в уральском тревелогe XVIII–начале XX в. // Лабиринт. 2015. № 1. С. 34–49.
5. Житие протопопа Аввакума / издание подготовили Н.С. Демкова и Л.В. Титова. Санкт-Петербург: Наука, 2019. 452 с.
6. *Залыгин С.П.* Тропы Алтая // Образ Алтая в русской литературе XIX–XX вв. Антология: в 5 т. / Под ред. Д.В. Куляпина. Т. 4: 1950–1960 гг. Барнаул: ИД «Барнаул», 2012. С. 327–352.
7. *Калуцков В.Н.* Южанин в Сибири: литературно-географическое исследование путешествия А.П. Чехова (на материале очерков А.П. Чехова «Из Сибири» и его путевых писем) // Географический вестник. 2021. № 3(58). С. 74–91.
8. *Калуцков В.Н.* «Тёркин в Сибири»: культурно-географическое исследование сложного литературного путешествия (на материале поэмы А.Т. Твардовского «За далью – даль») // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 19. Лингвистика и межкультурная коммуникация. 2022. № 2. С. 86–99.
9. *Ковалева Е.А.* Элементы «железнодорожного дискурса» в поэзии серебряного века: лексический аспект. Автореф. дисс канд. фил. наук. Санкт-Петербург. 2009. 22 с.
10. *Лейкин Н.А.* По Северу дикому СПб.: Типография И. Усова, 1913. 226 с.
11. *Лепехин И.И.* Дневные записки путешествия доктора и адъюнкта Академии наук Ивана Лепехина по разным провинциям Российского государства. Санкт-Петербург. 1772 г. Часть 4. 1805. 464 с.
12. Литературная география России: атлас-справочник / Науч. ред. Ю.А. Веденин, В.Н. Калуцков. М.: Издательство Московского университета, 2022. 295 с.
13. *Максимов С.В.* Год на Севере. Архангельск: Северо-Западное книжное изд-во, 1984. 607 с.
14. *Маршак С.Я.* Ради жизни на земле: Об Александре Твардовском. М.: Советский писатель, 1961. 108 с.
15. *Михеев С.* Машина АМО // В нашу гавань заходили корабли: Песни / Сост. Э.Н. Успенский, Э.Н. Филина, Е.Е. Позина. Вып. 2. М.: Стрекоза, 2000. С. 78–80.
16. *Немирович-Данченко В.И.* Беломорье и Соловки: воспоминания и рассказы. М.: Гос. Публ. Ист. Б-ка России, 2009. 288 с.
17. *Панов Г.П.* На Чуйском тракте / Образ Алтая в русской литературе XIX–XX вв. Антология: в 5 т. / Под ред. Д.В. Куляпина. Т. 5: 1970–1980 гг. Барнаул: ИД «Барнаул», 2012. С. 56.
18. *Подрезов М.В.* История Чуйского тракта. Обзор основной литературы // Вестник Томского госун-та. 2017. № 414. С. 103–107.
19. *Покишиевский В.В.* Заселение Сибири (историко-географические очерки). Иркутск, 1951. 208 с.
20. Русский тревелог XVIII–XX веков: маршруты, топосы, жанры и нарративы: аннотированный указатель / под ред. Т.И. Печерской. Новосибирск: Немо Пресс, 2018. 829 с.
21. *Случевский К.К.* По Северо-Западу России. Т. 1. По Северу России. СПб.: издание А.Ф. Маркса, 1897. 458 с.
22. *Страхов В.Е.* Двинские дали. Архангельск: Северо-Западное книжное изд-во, 1972. 224 с.
23. *Тархов С.А., Разумовский В.М.* История транспортных сообщений между столицами // Путешествие из Петербурга в Москву: 222 года спустя. Кн. 1: Два столетия российской истории между Москвой и Санкт-Петербургом / Сост. и науч. редактирование Т.Г. Нефедова, А.И. Тревиш. М.: ЛЕНАНД, 2015. С. 63–86.
24. *Фирсов А.* По рекам Вологде, Сухоне и Северной Двине // Исторический вестник. 1907. Т. 110. С. 629–652; 981–1002.
25. *Челищев П.И.* Путешествие по северу России в 1791 г. М.: ОГИ, 2009. 304 с.

Рекреационная география и туризм

Калуцков В.Н.

26. Чехов А.П. Из Сибири / ПСС под ред. А.В. Луначарского и С.Д. Балухатова. Т. 10. М.-Л.: Гос. изд-во художественной литературы, 1932. С. 269–295.
27. Шишков В.Я. Чуйские были. Петербург: Гос. изд-во, 1920. 30 с.
28. Шукшин В.М. Живет такой парень. Киносценарий. М.: Искусство, 1964. 76 с.

References

1. Bogumil T.A. (2018) Semantics of the Chui tract in literature // *Problemy istoricheskoy poetiki*, Petrozavodsk, vol. 16, no. 3, pp. 200–221.
2. Vedenin Yu.A. (2015) Historical review of travel notes, road guides and guidebooks on the Moscow – St. Petersburg highway // *Puteshestviye iz Peterburga v Moskvu: 222 goda spustya. Kn. 1: Dva stoletiya rossiyskoy istorii mezhdru Moskvoy i Sankt-Peterburgom* / Comp. and scientific editing by T.G. Nefedov, A.I. Trevis, LENAND, Moscow, pp. 205–228.
3. Vedenin Yu.A. (2020) The place of the historical path in the cultural and landscape space of the Russian North: in the footsteps of Alexander Schrenk // *Nasledie i sovremennost'*, Kazan, 2020, no. 3 (4), pp. 52–72.
4. Vlasova E.G. (2015) Travel routes and features of the formation of the image of space in the Ural travelogue of the XVIII–early XX century // *Labirint*, Ivanovo, no. 1, pp. 34–49.
5. *Zhitiye protopopa Avvakuma* (2019) The Life of Archpriest Avvakum / izdaniye podgotovili N.S. Demkova i L.V. Titova, Nauka, Sankt-Peterburg, 452 p.
6. Zalygin S.P. (2012) Altai trails // *Obraz Altaya v russkoy literature XIX–XX vv. Antologiya: v 5 t., pod red. D.V. Kulyapin*, vol. 4: 1950–1960, ID «Barnaul», Barnaul, pp. 27–352.
7. Kalutskov V.N. (2021) Yuzhanin in Siberia: a literary and geographical study of A.P. Chekhov's journey (based on the material of A.P. Chekhov's essays «From Siberia» and his travel letters) // *Geograficheskiy vestnik*, Perm, no. 3(58), pp. 74–91.
8. Kalutskov V.N. (2022) «Terkin in Siberia»: a cultural and geographical study of a complex literary journey (based on the material of A.T. Tvardovsky's poem «Beyond the Distance») // *Vestn. Mosk. un-ta. Ser. 19. Lingvistika i mezhkulturnaya kommunikatsiya*, Moscow, no. 2, pp. 86–99.
9. Kovaleva E.A. (2009) *Elementy «zheleznodorozhnogo diskursa» v poezii serebryanogo veka: leksicheskiy aspekt* [Elements of «railway discourse» in the poetry of the Silver Age: lexical aspect], Autoref. diss... Candidate of Phil. Sciences, St. Petersburg, 22 p.
10. Leikin N.A. (1913) *Po Severu dikomu* [On the Wild North], Tipografiya I. Usova, St. Petersburg, 226 p.
11. Lepekhin I.I. (1805) *Dnevnyye zapiski puteshestviya doktora i adyunkta Akademii nauk Ivana Lepekhina po raznym provintsiyam Rossiyskogo gosudarstva* [Daily notes of the travels of Doctor and Associate of the Academy of Sciences Ivan Lepekhin in different provinces of the Russian state], 1772, Chast 4, St. Petersburg, 464 p.
12. *Literaturnaya geografiya Rossii: atlas-spravochnik* (2022) [Literary Geography of Russia: atlas-reference] / Nauch. red. Yu.A. Vedenin, V.N. Kalutskov, Izdatelstvo Moskovskogo universiteta, Moscow, 295 p.
13. Maksimov S.V. (1984) *God na Severe* [A Year in the North], Sev-Zap. Kn. Izd-vo, Arkhangelsk, 607 p.
14. Marshak S.Ya. (1961) *Radi zhizni na zemle: Ob Aleksandre Tvardovskom* [For the sake of life on earth: About Alexander Tvardovsky], Sovetskiy pisatel, Moscow, 108 p.
15. Mikheyev S. (2000) The AMO machine // *V nashu gavan zakhodili korabli: Pesni* / Sost. E.N. Uspenskiy, E.N. Filina, E.E. Pozina, vyp. 2, Strekoza, Moscow, pp. 78–80.
16. Nemirovich-Danchenko V.I. (2009) *Belomorye i Solovki: vospominaniya i rasskazy* [Belomorye and Solovki: memories and stories], Gos. Publ. Ist. B-ka Rossii, Moscow, 288 p.
17. Panov G.P. (2012) On the Chui tract // *Obraz Altaya v russkoy literature XIX–XX vv. Antologiya: v 5 t., pod red. D.V. Kulyapin*, vol. 5: 1970–1980, ID «Barnaul», Barnaul, p. 56.
18. Podrezov M.V. (2017) The history of the Chui Tract. Overview of the main literature // *Vestnik Tomskogo gosun-ta*, Tomsk, no. 414, pp. 103–107.
19. Pokshishevskiy V.V. (1951) *Zaseleniye Sibiri (istoriko-geograficheskiye ocherki)* [Settlement of Siberia (historical and geographical essays)], Irkutsk, 208 p.
20. *Russkiy travelog XVIII–XX vekov: marshruty. toposy. zhanry i narrativy: annotirovannyi ukazatel* (2018) [Russian travelogue of the XVIII–XX centuries: routes, topos, genres and narratives: an annotated index], pod red. T.I. Pecherskiy, Nemo Press, Novosibirsk, 829 p.
21. Sluchevskiy K.K. (1897) *Po Severo-Zapadu Rossii* [In the North-West of Russia], izdaniye A.F. Marksa, Sankt-Peterburg, V. 1. Po Severu Rossii, 458 p.
22. Strakhov V.E. (1972) *Dvinskiye dali* [Dvinsky gave], Severo-Zapadnoye knizhnoye izd-vo, Arkhangelsk, 224 p.
23. Tarkhov S.A., Razumovskiy V.M. (2015) History of transport links between capitals // *Puteshestviye iz Peterburga v Moskvu: 222 goda spustya. Kn. 1: Dva stoletiya rossiyskoy istorii mezhdru Moskvoy i Sankt-Peterburgom* / Comp. and scientific editing by T.G. Nefedov, A.I. Trevis, LENAND, Moscow, pp. 63–86.
24. Firsov A. (1907) Along the Vologda, Sukhona and Severnaya Dvina rivers // *Istoricheskiy vestnik*, V. 110, oktyabr-dekabr, pp. 629–652; 981–1002.
25. Chelishchev P.I. (2009) *Puteshestviye po severu Rossii v 1791 g.* [A trip through the north of Russia in 1791], OGI, Moscow, 304 p.
26. Chekhov A.P. (1932) From Siberia / *PSS pod red. A.V. Lunacharskogo i S.D. Balukhatova, V. 10*, Gos. izd-vo khudozhestvennoy literatury, Moscow-Leningrad, pp. 269–295.
27. Shishkov V.Ya. (1920) There were Chui ones, Gos. izd-vo, Peterburg, 30 p.
28. Shukshin V.M. (1964) *Zhivet takoy paren.* *Kinostsenariy* [There is such a guy. Screenplay], Iskusstvo, Moscow, 76 p.

Рекреационная география и туризм
Калуцков В.Н.

Статья поступила в редакцию: 05.06.23, одобрена после рецензирования: 10.10.2023, принята к опубликованию: 14.03.2024.

The article was submitted: 5 June 2023; approved after review: 10 October 2023; accepted for publication: 14 March 2024.

Информация об авторе

Калуцков Владимир Николаевич

доктор географических наук, профессор кафедры региональных исследований факультета иностранных языков и регионоведения, Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова; 119991, Россия, Москва, Ленинские горы, 1

Information about the author

Vladimir N. Kalutskov

Doctor of Geographical Sciences, Professor, Department of Area Studies, Faculty of Foreign Languages and Area Studies, Lomonosov Moscow State University; 1, Leninskie gory, Moscow, 119991, Russia

e-mail: v.kalutskov@yandex.ru