

ДОКУМЕНТАЛИСТИКА,
ДОКУМЕНТОВЕДЕНИЕ, АРХИВОВЕДЕНИЕ
DOCUMENTARIES, DOCUMENTATION, ARCHIVAL STUDIES

5.6.1. ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ (ИСТОРИЧЕСКИЕ НАУКИ)
NATIONAL HISTORY

5.6.8. ДОКУМЕНТАЛИСТИКА, ДОКУМЕНТОВЕДЕНИЕ,
АРХИВОВЕДЕНИЕ (ИСТОРИЧЕСКИЕ НАУКИ)
DOCUMENTARIES, DOCUMENTATION, ARCHIVAL STUDIES

УДК 94(470) «18/19»
ГРНТИ 03.23.31, 03.23.55
EDN: MJMCZD



DOI: 10.33693/2658-4654-2025-7-1-193-201

Пути сообщения по Уралу в туристических путеводителях начала XX века

©Голикова Светлана Викторовна

Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук,
г. Екатеринбург, Российская Федерация
e-mail: avokilog@mail.ru

Аннотация. В статье изучается структура и информационный потенциал туристических путеводителей о железных дорогах и реках Урала. Особенностью изданий такого формата была четкая структура изложения сведений: от станции к станции, от пристани к пристани по направлению пути. Во многих из них раздел об Урале оказался не самым значительным: край связывал Европейскую Россию с Сибирью и Средней Азией и являлся транзитным регионом. Комбинация в тексте туристического путеводителя водного и железнодорожного путей сообщения, напротив, увеличивало охват территории края. Рост и разветвление сети железных дорог усилили плотность транспортной инфраструктуры. Отражение этих изменений (с учетом судоходства по Каме и Белой) в тексте путеводителей приближало их содержание к общеуральским туристическим справочникам.

Ключевые слова: туристический путеводитель, Урал, пути сообщения, культурная география, семиотика пространства.

Для ЦИТИРОВАНИЯ: Голикова С. В. Пути сообщения по Уралу в туристических путеводителях начала XX века // *История и современное мировоззрение*. 2025. Т. 7. № 1. С. 193–201. DOI: 10.33693/2658-4654-2025-7-1-193-201. EDN: MJMCZD

DOI: 10.33693/2658-4654-2025-7-1-193-201

Communication Routes around the Urals in Guidebooks of the Early 20th Century

©Svetlana V. Golikova

Institute of History and Archeology of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences,
Yekaterinburg, Russian Federation
e-mail: avokilog@mail.ru

Abstract. The article studies the structure and information potential of Guidebooks about the railways and rivers of the Urals. A feature of publications of this format was a clear structure of presentation of information: from station to station, from pier to pier in the direction of the route. In many of them, the section on the Urals was not the most significant: The region connected European Russia with Siberia and Central Asia and was a transit region. The combination of water and railway communications in the text of the tourist guide, on the contrary, increased the coverage of the territory of the region. The growth and ramification of the railway network increased the density of transport infrastructure. The reflection of these changes in the text of the guidebooks (taking into account navigation on the Kama and Belaya) brought them closer to the all-Ural tourist guides.

Key words: Guidebooks, Ural, Communication routes, cultural geography, semiotics of space.

FOR CITATION: Golikova S. V. Communication Routes around the Urals in Guidebooks of the Early 20th Century // *HISTORY AND MODERN PERSPECTIVES*. 2025. Vol. 7. № 1. P. 193–201. (in Russ.) DOI: 10.33693/2658-4654-2025-7-1-193-201. EDN: MJMCZD

ВВЕДЕНИЕ: ПРЕДПОСЫЛКИ ПОЯВЛЕНИЯ ПУТЕВОДИТЕЛЕЙ ПО ПУТЯМ СООБЩЕНИЯ

Возникновение в конце XIX — начале XX вв. туристских путеводителей по Уралу стало значимой вехой в формировании культурной географии края. Его включение в сферу туризма (маркером чего и является данный жанр) однозначно свидетельствовало о восприятии региона не только как промышленного района, но в качестве территории, привлекательной такими ресурсами, как исторические, культурные, природные и тому подобные достопримечательности [Голикова, 2024: 85].

Туристические справочники ранжировались по охвату пространства края, то есть рассматривали его не только в целом, но и по частям. Подобными изданиями обзавелись пересекающие его железные дороги, текущие по нему крупные реки. Это направление развивалось самым активным образом, являясь общероссийской чертой, присущей и Уралу, поскольку в массовую социальную практику туризм превратили именно новые средства передвижения (пароходы, поезда) и новые (искусственные) пути сообщения — железнодорожные.

Бурное развитие промышленности и городов также оказывало самое непосредственное влияние на практику путешествий. Рост мобильности, стремление к активному отдыху и более тесному общению с природой людей, прежде всего, ведущих городской образ жизни, совпали с увеличением протяженности железнодорожного и пароходного сообщения, включившего в сферу туризма самые разнообразные пространства. Знаковые места оказались в зоне досягаемости массового туриста. А транспортная доступность в свою очередь, повышала туристскую привлекательность мест.

Для Урала, сменившего на рубеже XIX–XX вв. свое геополитическое положение с окраинного региона на срединный, и связывающий Азиатскую Россию (Сибирь и Среднюю Азию) с центральными районами страны, новые пути сообщения стали важным фактором развития, ранее всего проявившегося созданием пароходства сначала по главной водной артерии края — реке Каме, затем и на реке Белой. С 1870-х гг. в уральских губерниях развернулось железнодорожное строительство, до конца дореволюционного периода не прекращавшееся, а лишь набиравшее темп. Новые пути сообщения не только облегчили перемещение людей на значительные расстояния, но и пополнили удобные маршруты осмотра.

Путешественники все чаще получали представления о пространстве, наблюдая его из окна поезда или с пароходной палубы, новый транспорт создавал ландшафтные и природные достопримечательности, превращавшиеся в опознавательный знак обширных районов. Города около железнодорожных станций имели дополнительную возможность получить популярность у туристов. Возникла возможность собрать эту информацию и представить ее в особом формате туристических справочников. Анализ структуры и информационного потенциала путеводителей, полностью или частично посвященных транспортным путям региона — цель данной статьи.

Перенос в туристической литературе справочного характера акцента на отдельные территории края, несомненно, углублял представления об Урале, увеличивая, обогащая и разнообразя, производимый о нем и в нем социокультурный контент.

ПУТЕВОДИТЕЛИ ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ

Проект рельсового пути, проходящего через всю империю и связующего ее западную и восточную оконечности, был признан столь грандиозным мероприятием, что путеводители о нем появились заранее, когда его части были не введены в строй и еще доделывались. Инициатором их создания выступил ученый и крупный администратор А. И. Дмитриев-Мамонов. В 1900 г. под эгидой Министерства путей сообщения он подготовил публикацию с соответствующим названием «Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге», впоследствии неоднократно переиздававшуюся. Благодаря начинанию сибиряков, в выигрыше оказались «старые», проходившие по территории Урала участки межконтинентальной трассы (например, были описаны живописные виды, слившейся «красивейшей в стране» Самаро-Златоустовской линии). Сыграла роль и административная подчиненность: практически вся железнодорожная сеть края в 1892–1905 гг. оказалась передана «Комитету Сибирской железной дороги», ответственному не только за строительство Транссиба, но и за развитие «прилежащих к нему» территорий, поэтому и попала в помпезное, хорошо иллюстрированное справочное издание, заслужившее на Всемирной парижской выставке 1900 г. большую серебряную медаль.



Рис. 1. Обложка издания «Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге» (Санкт-Петербург, 1900).

В нем имела отдельная глава «Самаро-Златоустовская железная дорога», в которую как части Пермь-Тюменской дороги входили участки Челябинск-Екатеринбург и Екатеринбург-Тюмень¹. После технико-экономической характеристики магистралей следовал путеводитель по их «району влияния», изложение в котором велось по станциям, а содержание было апробировано в изданиях подобного рода, касающихся Центральной России, и представляло собой описание пути (и достопримечательностей на нем) от станции к станции (с указанием расстояния между ними или от начала пути) и с включением сведений справочного характера о них самих. Остановкам у крупных го-

родов, посвящались подробные очерки, губерниям, по которым следовал поезд — обширные справки.

Отправной точкой Самаро-Златоустовской железной дороги являлась станция Батраки, расположенная в Самарской губернии, и описание пути по данной губернии включало в себя почти 400 верст. Лишь около станции «Талды-Булак» поезд выезжал в пределы Урала — Уфимскую губернию, и пересекал ее с запада на восток, проезжая следующие примерно пятьсот верст по Белебеевскому, Уфимскому и Златоустовскому уездам. Две незначительные станции после Златоуста, маркировали важные географические координаты: на станции «Уржумка» доезжали до границы «Европа-Азия», после следующей остановки «Сыростан» заканчивалась Уфимская и начиналась Оренбургская — еще одна уральская губерния. Далее трасса примерно сотню верст продолжалась по северным уездам этой губернии — ненадолго вторгнувшись в районе станции Миасс в пространство Троицкого, она устремлялась к г. Челябинску — центру одноименного уезда и конечной точке рельсового пути. Территории Южного Урала составляли немногим менее двух третей всей его протяженности. Из 56 станций транспортной магистрали большинство (34 против 22) располагались в крае: 29 приходились на Уфимскую губернию и последние 5 — на Оренбургскую.

Поскольку в пассажирских поездах отсутствовал вагон-ресторан, путеводители в обязательном порядке сообщали о наличии на остановочных пунктах станционных буфетов. Это дополнение, влияя и на расписание — на вокзалах, оборудованных «большими буфетами», скорее напоминающими ресторан, устраивали длительные стоянки, — стало обязательным и характерным признаком именно железнодорожных бедекеров.

На уральском участке Самаро-Златоустовской дороги перекусить можно было в буфетах на станциях «Белебей-Аксаково», «Шигак-Куль», «Уфа», «Аша-Балашевская», «Вязовая», «Златоуст», «Миасс», «Челябинск». На Челябинско-Екатеринбургской ветке — в «Кыштыме», «Уфалее» и на конечной станции. При следовании по линии Екатеринбург-Тюмень — в «Баженово», «Богдановиче», «Камышлово», на станции «Поклевская» и в самой Тюмени.

ОТД. I. — ЖЕЛЕЗНО-ДОРОЖНЫЕ СООБЩЕНИЯ СЪ СИБИРЬЮ. 3

САМАРО-ЗЛАТОУСТОВСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА.
(Samaro-Zlatoustovskaia).

Расстояние в верст.	Изъ Батраковъ. (Stations)	Расстояние в верст.	Изъ Батраковъ. (Stations)
—	Батраки С.-З. (буф.) Batraki, b.	517	Давлеканово.
17	Обшарова.	539	Шинигаево-Куль.
33	Мыльня.	563	Чимши.
—	Майтута	586	Юматово.
56	Безначуево.	607	Уфа (буф.) (Ufa, buf.)
80	Томылово.	628	Уралово.
101	Ливяги.	640	Иглино.
109	Кряк.	658	Тавтаманово.
116	Самара (буф.) Samara, buf.	683	Улу-Теляк.
136	Смышляевна.	704	Аша (буф.)
155	Князь (буф.)	723	Мишарь.
169	Тургевица.	736	Снекал.
190	Кротова.	758	Кропачево.
204	Муханово.	774	Усть-Катавь.
220	Чернасская.	791	Вязовая (буф.)
244	Ключи.	815	Мурсаляинино.
266	Похвинево (буф.)	837	Сулек.
285	Бугуртская.	859	Берзуль.
306	Загидино.	878	Тугуль (разъезд)
316	Аленцево.	—	Полуст. Куслинская.
335	Фидяновка.	—	Заводская.
353	Сарай-Гирь.	907	Златоустъ (Slatoust, buf.)
374	Абдулло (буф.)	925	Уржумка.
392	Талды Булак.	947	Сыростанъ.
408	Прылово.	967	Миассъ (буф.)
427	Белебей-Аксаково.	990	Чебаркуль.
444	Глаховская.	1009	Ешикуль.
464	Аксеново.	1033	Полтаево.
479	Шафраново.	1057	Челябинскъ (Tscheliabinsk, b.)
499	Раевка (буф.)		

Рис. 2. Список железнодорожных станций Самарской, Уфимской, Оренбургской губерний, начало XX в. (Долгоруков В.А. Путеводитель по всей Сибири и Азиатским владениям России).

¹ Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. СПб.: «Товарищество художественной печати», 1900. С. 87–138.

После успеха на Всемирной выставке А.И. Дмитриев-Мамонов получил от путейцев предложение собрать для печати аналогичного справочника данные о железнодорожной сети на территориях, присоединенных к России в Средней Азии. В 1901 г. с высочайшего позволения ему дали право публикации путеводителей по Русскому Туркестану, к реализации которого ученый приступил в 1903 г. Применительно к Уралу из книг этой серии интерес представляет опубликованная в 1907 г. «В настоящем издании, — сообщал составитель, — ввиду окончания сооружения “Ташкентской железной дороги” помещен путеводитель по этой дороге, с подробным описанием обследованных нами местностей губерний — Самарской и Оренбургской...»².

Первая железная дорога Урала, построенная во многом из стратегических соображений и уже в 1876 г. соединившая столицу Оренбургской губернии с Самарой, сыграла для рельсового пути в Ташкент такую же роль как Самаро-Златоустовская — для Транссиба, став, звеном, связующим европейскую транспортную сеть со среднеазиатской. Составители путеводителей 30 лет пренебрегали первенцом железнодорожного дела Урала. Хотя неутомимый пропагандист внутреннего и выездного туризма В.Л. Кинг-Дедлов еще в начале 1890-х гг. приглашал сюда путешественников: «...я непременно должен сказать, что тем туристам, которые заезжают по Волге в Самару, грех не завернуть в Оренбург, до которого всего четырнадцать часов езды»³. Во время посещения города публицистом столица Оренбургской губернии являлась конечной точкой железнодорожной сети. «Поезд останавливается у большого красивого вокзала, — писал он о своих впечатлениях, — и делается жутко. Ведь это последний вокзал, последняя пара рельсов, последняя пядь европейской земли»⁴.

Только в 1900 г. путь продолжили на восток, в 1905 г. доведя его до Ташкента и с 1 января 1906 г. полностью открыв по нему движение. В путеводителе, посвященном новой дороге, нашлось место для 354-верстного старого участка, начинавшегося в Самарской губернии и вступавшего в Оренбургскую только на последних ста верстах перед станцией «Платовка». Вместе с продолженной в сторону Средней Азии новой магистралью протяженность рельсового пути по уральской губернии, который проходил только по одному ее Оренбургскому уезду, составила 200 верст, разделяемых 14 остановками. Среди них составитель уделил особое внимание Оренбургу (подробно и обстоятельно описав в тексте губернский центр) и заштатному городу Илецку с его знаменитыми соляными залежами. Достоинством путеводителя явилась четкая упорядоченность данных и характеристика единиц описания, в которые наряду со станциями, превратились разъезды и платформы, по единому плану, включавшему в себя пассажиро- и товарооборот за 1905 г., топографию, население (плотность, состав), развитие сельского хозяйства и промышленности в районе «влияния дороги». Новацией, безусловно связанной с направлением пути по степям и пустыням, стали указания о доступности в местах остановок источников технической и питьевой воды и сведения о ее качестве. На станции «Меновой двор» воду брали из колодца, на следующей — «Донгузской» — из реки. В обоих случаях она считалась «хорошего качества»⁵. Другим новшеством оказалось появление информации о классности станций (по 6 разрядам).

Из 10 станций Оренбургского уезда 2 относились к низшему, шестому классу, 6 — к следующему, пятому, одна («Илецк») — к третьему и станция «Оренбург» — к высшему, первому.

Сжатую информацию об уральских железных дорогах включили в свой текст набравшие популярность путеводители по Сибири и Азиатской России. В издании 1903 г., составленном В.А. Долгоруковым, в рубрику «пути сообщения в Сибирь» попали Самаро-Златоустовская дорога и две ветви: Оренбургская и Челябинско-Екатеринбургская. Станции на них были перечислены, но не описаны, однако, посвященные им разделы заканчивались пространственными характеристиками городов в конце пути: Челябинска, Оренбурга, Екатеринбурга.

Для удобства путешественников составитель описал альтернативный маршрут между Сибирью и Россией, представив его как обратный путь из Тюмени в западном направлении. В него попала линия Уральской железной дороги (Тюмень-Екатеринбург-Пермь), соединяющая реки Сибири с Камой и Волгой. Признавая, что в его задачу «не входит описание пароходного сообщения с Европейской Россией», В.А. Долгоруков все же приводил его «для удобства лиц, направляющихся в Сибирь в летнее время и водным путем»⁶. Заботой о пассажирах было продиктовано включение в текст путеводителя также Луньевской и Каменской (до Богдановича) ветвей Уральской линии и даже Пермь-Котласской железнодорожной магистрали (правда, как и уральская железнодорожная сеть, находившейся в ведении «Комитета Сибирской железной дороги»).

Отступлением от чисто сибирской тематики стало и следующее заявление составителя: «К нашей задаче также и не относится описание городов, через которые проходит Уральская железная дорога, так как все они, кроме конечного пункта ее — Тюмени, входят в состав Пермской губернии, отнесенной к Европейской России; тем не менее, мы выше уже дали краткие сведения о Екатеринбурге, а теперь даем сведения о главном городе Перми, Камышлове, в уезде которого находятся целебные минеральные воды, Ирбите и селе Нижнем Тагиле»⁷.

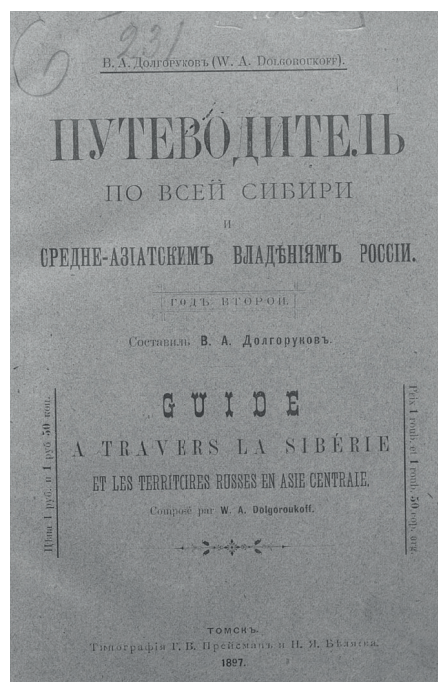


Рис. 3. Обложка издания «Путеводитель по всей Сибири и Азиатским владениям России» (Томск. 1897).

² Дмитриев-Мамонов А.И. Предисловие // Путеводитель по Туркестану и железным дорогам Ташкентской и Средне-Азиатской. 1907–1908. СПб.: Типография В.Я. Мильштейна, 1907. С. II.

³ Дедлов В.Л. Переселенцы и новые места. Путевые заметки. СПб: М.М. Ледерле и Ко, 1894. С. 15.

⁴ Там же. С. 5.

⁵ Путеводитель по Туркестану и железным дорогам Ташкентской и Средне-Азиатской. 1907–1908. СПб.: Типография В.Я. Мильштейна, 1907. С. 19.

⁶ Долгоруков В.А. Путеводитель по всей Сибири и Азиатским владениям России. Томск: Паровая типо-литография П.И. Макушина, 1903–1904. С. 106.

⁷ Там же. С. 111.

Таким образом, справочники данного вида по качеству, системности и объему информации существенно уступали специализированным путеводителям А.И. Дмитриева-Мамонова.

В переиздании 1914 г. он решил подвести итоги развития железнодорожного транспорта на сибирских и сопредельных территориях и ввел специальный раздел «Великая Сибирская железная дорога и сеть вновь сооружаемых и проектируемых железных дорог в пределах Сибири, Приуралья и Степного края», в котором нарисовал широкую панораму железнодорожного строительства. Урал был представлен пятью дорогами. Первая «Пермская» — состояла из Котласской, Пермской, Пермь-Екатеринбургской, Екатеринбург-Челябинской линий, Луньевской, Александровской веток, линии: Пермь-Кунгур-Екатеринбург и недавно сданной в эксплуатацию линии: Нижний Тагил-Нижняя Салда-Алапаевск (122 версты). Во вторую «Омскую» — входила линия: Екатеринбург-Тюмень с новой веткой Богданович-Шадринск (строительство в 1909–1913 гг., 112 верст). Третьей — была «Самаро-Златоустовская» дорога, четвертой — «Богословская», пятой — «Троицкая». Последняя проведена в пределах Оренбургской губернии и соединила станцию «Полетаево» на «Самаро-Златоустовской» дороге в Челябинском уезде с уездным городом Троицком. Путь в 103 версты сооружался с 1909 по 1911 гг. и включил в себя 5 станций⁸. В «Сибирской железной дороге» особо выделялось Оренбургское Зауралье (от Челябинска до границы с Тобольской губернией).

Собственно путеводителям в книге предпосланы очерки самих железных дорог по следующей схеме: история строительства и объединения-разделения с другими путями, топографическое описание, экономико-географический обзор. Долголетний опыт издания бедекеров по железным дорогам сказался в чрезвычайно систематизированном изложении данных справочника, прежде всего в их привязке к административно-территориальным образованиям Российской империи: указывалось по каким губерниям и уездам магистраль проходит, в районе какой станции она пересекает губернские и уездные границы, давались краткие характеристики губерний вообще и упомянутых уездов в частности, они сопровождалась очерками о горнозаводской промышленности Урала (в описании «Пермской железной дороги») и о минеральных источниках и кумысолечебных заведениях (в «Самаро-Златоустовской»).

На примере Урала составитель наглядно показывает увеличение протяженности железнодорожного полотна, высоко оценивает появление «параллельных» участков, например, благодаря линии: Пермь-Кунгур-Екатеринбург «Рижско-Сибирский транзит переносился с загруженного направления через Самару-Москву по направлению через Пермь-Вологду-Санкт-Петербург»⁹. Его анализ свидетельствует, что после проведения через край грандиозных магистралей путейцы перешли к реализации небольших (но нескольких и разноплановых) проектов «местного значения», поэтому схема железнодорожных путей становилась все более разветвленной, увеличивая шансы туристов посетить малодоступные уголки Урала.

Стремление составителя путеводителя добраться до уральской глубинки демонстрирует факт привлечения рельсовых линий «частного пользования», состоящих из заводских подъездных путей и узкоколеек.

ПУТЕВОДИТЕЛИ ПО РЕКАМ

В России были весьма востребованы также туристические издания по крупным рекам, прежде всего по признанной символом страны — Волге. Уральская река на первое место в заглавии встала в путеводителе «Кама и Вятка», выпущенном в 1904 г. Д.К. Зелениным. Концепция в нем оказалась заложена сугубо авторская. При взгляде на название создавалось впечатление, что речь пойдет о территориях вокруг двух рек: Камы и второго по величине ее притока — Вятки. Однако составитель — местный уроженец, для своих целей использовал также материал о недавно пущенной в эксплуатацию железной дороге, соединившей, лежащий на Каме центр Пермской губернии с расположенной на реке Вятке (и одноименной с ней) столицей соседней губернии. Принимая за точку отсчета устье Камы, Д.К. Зеленин предлагал проехать на пароходе по реке, в Перми пересест на поезд и продолжить путешествие до города Вятки, там снова взойти на пароход и спуститься на нем по реке Вятке до ее впадения в Каму, от которого довольно близко расположено место ее слияние с Волгой, откуда стартовал текст путеводителя.



Рис. 4. Обложка издания «Кама и Вятка. Путеводитель» (Юрьев, 1904).

Закольцевав таким образом маршрут своего бедекера, составитель получил контур из течения двух рек и направления одного железнодорожного пути, напоминающий треугольник (естественно, с неправильными краями), и с вершинами, координатами которых являлись место встречи Волги с Камой и два губернских города.

Читателю ход мысли автора в части, касающейся Камы, как крупного и хорошо знакомого наряду с Волгой транспортного коридора, был понятен. Объясниться с ним Д.К. Зеленин посчитал нужным только по отбытии из Перми: «С Камы мы теперь намерены ... перебраться на Вятку. А сделать это скорее и легче всего по Пермь-Котласской железной дороге»¹⁰. Полностью же раскрыл свой замысел только по его завершению в конечной фразе путеводителя: «Мы прорезали Прикамье по его трем главным артериям: Каме,

⁸ Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. От Санкт-Петербурга до Владивостока. 1914. СПб: Типография И. Шурухт, 1914. С. 320.

⁹ Там же. С. 251.

¹⁰ Зеленин Д.К. Кама и Вятка. Путеводитель. Юрьев: Типография Эд. Бергмана, 1904. С. 111.

Вятке и Пермской железной дороге»¹¹. Последняя, несмотря на то, что Д.К. Зеленин предлагает воспользоваться ею лишь до столицы Вятской губернии, представлена в тексте полностью. Обосновывая свое «право остановиться на Пермь-Котласской железнодорожной линии поподробнее», он указывает на ее «громадное значение для края» и продолжает описание пути, даже когда тот после г. Вятки резко поворачивает на север, доводя его до конечной станции. Таким образом, в тексте соединяются путеводители по двум путям сообщения: речному и железнодорожному.

Но подобной комбинацией его своеобразие не исчерпывалось, поскольку оригинальным оказался сам выбор территории описания. Зеленин определил ее как Прикамье, оправдывая свой интерес к данной местности следующим аргументом: «Сколько-нибудь цельного описания этого края у нас нет ни в популярной, ни в научной литературе»¹². Ему, происшедшему из Сарапульского уезда, в полной мере были знакомы попытки пореформенного времени создать Прикамскую губернию. Тяготеющие друг к другу больше, чем к своим губерниям Мензелинский, Осинский и южные уезды Вятской губернии собирались объединиться в новое административно-территориальное образование с центром в г. Сарапуле.

До сих пор ученые относят это название к географическим терминам так называемого «свободного пользования», понимая под ним долину или бассейн реки Камы [Порозов, 2013: 53]. В части путеводителя, касающейся ее, Д.К. Зеленин предложил весьма логичное членение материала, разделив Прикамье по течению реки на южное, среднее и верхнее по границам губерний. Первое относилось к Казанской губернии (заканчиваясь у пристани «Соколки», вблизи устья Вятки), второе — к Вятской, третье (начинавшееся выше пристани «Голья») — к Пермской. В части, посвященной описанию реки Вятки, название «Прикамье» исчезает, а появляется термин «Вятский край», который разделяется на северный и южный вновь по административным (внутригубернским) границам между Котельническим (пристань «Сорвижи») и Яранским (пристань «Слобода Кукарка») уездами. К северной части отнесены Слободской, Вятский, Орловский, Котельнический уезды, к южной — Яранский, Нолинский, Уржумский, Малмыжский. Как между собой соотносятся «Прикамье» и «Вятский край» и что он понимает под последним: просто окрестности реки Вятки или некую историческую область (опять же насколько совпадающую с одноименной губернией?), — автор не поясняет. С учетом того, что река Вятка является притоком Камы, в Прикамье — как бассейн последней — земли вдоль ее русла должны входить. Еще больше районы двух рек соответствуют термину «Камско-Вятское междуречье», в тексте неиспользуемому.

В путеводителе, жанр которого автор определил, как «безыскусные беседы с читателем-туристом» о местах, заслуживающих «его полного внимания... хотя бы одним своим своеобразием и разнообразием», явно проступают его научные интересы — текст пестрит сведениями по фольклористике, диалектологии и содержит весьма пространное описание народов. Будущий известный этнограф не скрывал, что его цель — не только помочь туристу «без труда ориентироваться в незнакомом ему крае», но и ознакомить «с физиономией и жителями этого последнего»¹³.

¹¹ Зеленин Д.К. Кама и Вятка. Путеводитель. Юрьев: Типография Эд. Бергмана, 1904. С. 175.

¹² Там же. С. 4.

¹³ Зеленин Д.К. Кама и Вятка. Путеводитель. Юрьев: Типография Эд. Бергмана, 1904. С. 4.

Эту сторону экспериментов Д.К. Зеленина следует признать удачной — его текст в сокращенном виде о Каме, Вятке, Белой в 1908 г. появился в очередном переиздании путеводителя по Волге Г.П. Демьянова. Паритет двух крупнейших рек России соблюден лишь в названии «Путеводитель. Волга и Кама» — в самом тексте почти 400 страниц уделено Волге и всего 46 — Каме с двумя ее главными притоками¹⁴. В издании Н. Андреева «Иллюстрированный путеводитель по Волге с ее притоками Оке и Каме» идея совместного описания рек профанируется полностью: из чуть более трехсот страниц текста десять отводятся Оке и на одну меньше — Каме (хотя в названии им загодя уготована второстепенная роль)¹⁵.

Сотрудничество Г.П. Демьянова с Д.К. Зелениным продолжилось, и в переиздании 1915 г. диспропорция текстов о Волге и Каме стала менее заметной, правда, за счет сокращения волжской части¹⁶.

В 1911 г. коллектив пермских авторов выпустил «Иллюстрированный путеводитель по реке Каме и по р. Вишере с Колвой»¹⁷. Заняться составлением «полного систематического спутника» для путешественников по камскому бассейну их побудил спрос на подобное издание: «...глубоко ценные памятники, раскинутые по берегам Камы, сотни селений, заводов и городов, расположенные по ее протяжению, красоты ее берегов давно привлекают на себя внимание туристов»¹⁸.

Среди составителей — сплошь знатоки Пермского края: статистик, журналист и общественный деятель Д.М. Бобылев, географ и картограф И.Я. Кривошеков, климатолог Ф.Н. Панаев, ботаник, географ и краевед П.В. Сюзев, специалист по экономике железных дорог А.А. Неопиханов, горный инженер Р.Г. Миквиц, землемер Пермской губернии И.И. Ткаль.

Вместо популярного и краткого изложения с жестким отбором материала у них получился основательный компендиум о камском бассейне. На эту тенденцию в развитии литературы путеводителей уже обращалось внимание. И.И. Руцинская, заметила, что краткие первые справочники по Волге на рубеже XIX–XX вв. сменяются «текстами пространными, подробными», с историческими очерками, часто дополненными легендами, преданиями, мифами [Руцинская, 2008: 32].

Авторы камского путеводителя также посвятили многостраничное исследование ее географии, климату, флоре и фауне, дали геологическое обозрение западного склона Урала. В следующей главе их труда представлены история и этнография проживающего здесь населения, а также местная промышленность, торговля, кустарные промыслы и транспорт. К последнему наряду с судоходством (что очевидно) приписали и Пермскую железную дорогу. На право называться путеводителем может претендовать только третья часть книги под названием «Описание примечательных пунктов». Но в ней остается неясным сам принцип отнесения к камским достопримечательностям. К таковым, например, причислен Екатеринбург.

¹⁴ Демьянов Г.П. Волга и Кама: Путеводитель. Нижний Новгород: Типография Губернского правления, 1908.

¹⁵ Андреев Н. Иллюстрированный путеводитель по Волге с ее притоками Оке и Каме. М.: Типо-литография Товарищества Владимир Чичерин, 1910.

¹⁶ Демьянов Г.П. Волга; Зеленин Д.К. Кама. Нижний Новгород: Издание В.И. Бреева. 1912.

¹⁷ Иллюстрированный путеводитель по реке Каме и по р. Вишере с Колвой. Пермь: Типо-литография Пермского губернского правления, 1911.

¹⁸ Предисловие // Иллюстрированный путеводитель по реке Каме...

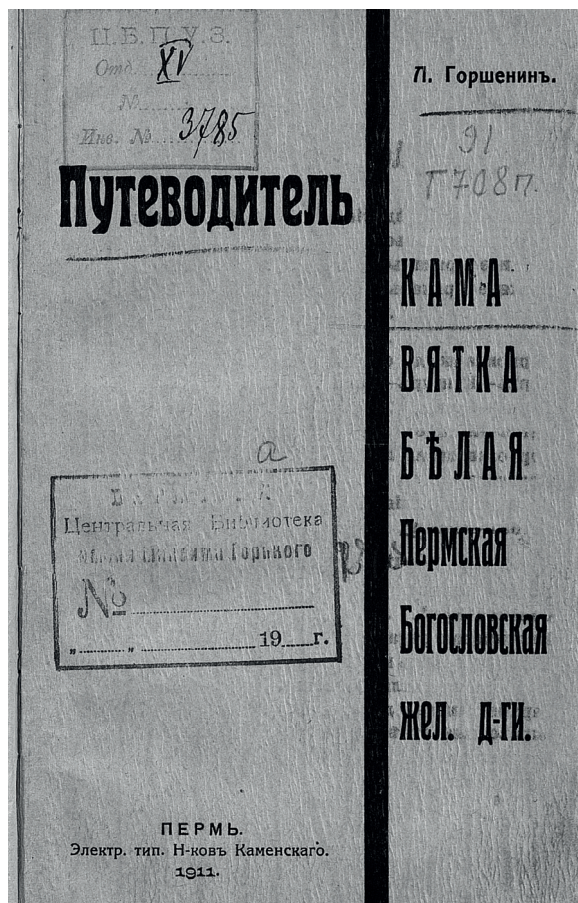


Рис. 5. Обложка издания «Путеводитель по Каме, Вятке, Белой и Уральским железным дорогам» (Пермь, 1911).

В том же году Л.С. Горшенин издает «Путеводитель по Каме, Вятке, Белой и Уральским железным дорогам», в котором (как ранее Д.К. Зеленин) свел воедино наиболее распространенные принципы составления туристических справочников по рекам и железным дорогам¹⁹. Его бедкер носил компилятивный характер — вполне допустимый в этом жанре. Для описания Камы, например, использовалась предложенная Д.К. Зелениным трехчленная схема. Собственным вкладом составителя стал рассказ о спрямленном рельсовом пути между Пермью и Екатеринбургом, о Богословской железной дороге, а также часть, посвященная реке Белой, в отличие от Камы и Вятки, чрезвычайно редко становившейся предметом интереса путеводителей. Включив две новых железных дороги в путеводитель, он предал им статус туристических объектов как таковых, а не просто путей сообщения. Хотя, начиная рассказ о проезде из Перми в Екатеринбург через Кунгур, автор сразу предупреждает, что этот отрезок длиной всего в 355 верст имеет «исключительно транзитное значение» (сокращая расстояние между городами на 116 верст), а для пассажиров он «не представляет особого интереса» по сравнению с живописными Горнозаводской и Самаро-Златоустовской линиями. В силу этого показывается лишь общее направление дороги, характеризуется ее рельеф, упомянуты даже не все станции (а не то что расстояние между ними и буфеты) и перечислены самые известные достопримечательности: отворот на Белогорский монастырь у станции «Ергач» и на Нижне-Сергинские минеральные воды у станции

¹⁹ Горшенин Л.С. Путеводитель по Каме, Вятке, Белой и Уральским железным дорогам. Пермь: Пермский листок объявлений, 1911.

«Билимбай», «Ледяная пещера» у Кунгура. обстоятельно описан только Екатеринбург. Аналогичным образом представлена Богословская железная дорога, чрезвычайно важная для Урала, вытянутого в меридиональном направлении и позволившая продвинуть его транспортную сеть на 182 версты к северу (включив в нее г. Верхотурье) и достигнуть Богословского завода. Хотя на ней преобладали достопримечательности промышленного и природного характера: предприятия Гороблагодатского и Богословского горных округов, гора Качканар, «платиновая река» Ис, участок мог пригодиться и паломникам, направлявшимся к чтимой с XVII в. святыне края — мощам Симеона Верхотурского.

ПЕРМЬ—КУНГУРЬ—ЕКАТ.-ГЬ.		ПЕРМЬ—ЧУСОВСКАЯ—ЕКАТ.-ГЬ.	
вер.		вер.	
—	Пермь П.онекас	—	Пермь I.
29	Муллянка	6	Мотовилиха.
49	Кукуштанъ бф.	16	Левшино.
72	Ергачъ	34	Пялы.
94	Кунгуръ бф.	44	Сылва бф.
113	Кишерть	58	Валежная.
127	Шумково	68	Комариха.
141	Тунумбасы	86	Селянка.
159	Кардонъ бф.	104	Калино.
184	Шамары	119	Чусовская бф.
203	Вогулка	126	Ермакъ.
219	Шаля бф.	134	Архиповка.
236	Сарга.	148	Всесвятская.
256	Сабикъ.	162	Багуль.
284	Коуровка бф.	172	Пашя.
301	Билимбай.	181	Койва.
316	Ревад.	197	Вижай.
329	Хрустальная.	211	Бисеръ бф.
355	Екатеринбургъ I.	225	Теплая Гора.
		239	Усть-Тиснось.
		248	Европейская.
		262	Хребетъ-Уральскій.
		276	Азиатская.
		291	Гороблагодатская бф.
		300	Баранчинская.
		317	Лая.
		335	Ниж.-Тагиль бф.
		347	Шайтанка.
		360	Анатольская.
		382	Невьянскъ бф.
		400	Нейво-руданскъ.
		409	Верхъ-Нейвинскъ бф.
		430	Таватуй.
		448	Исетъ.
		467	Екатеринбургъ I.
			Лысьвенская вѣтвь.
		—	Калино.
		20	Лысьвенскій зав.

Рис. 6. Список железнодорожных станций Вятской и Пермской губерний на 1911 г. (Горшенин Л.С. Путеводитель по Каме, Вятке, Белой и Уральским железным дорогам).

При описании плавания по р. Белой автор отдает предпочтение природным объектам и рельефу: после устья, в низовьях река продолжала течь по нескольким рукавам, низменная заливная пойма позволяла ей на сотню верст до первой пристани сохранять луговой характер и являться естественным птичьим заповедником. Тогда же русло Белой становилось извилистым, она начинала, по выражению Л.С. Горшенина «плести свои кривули». Как многие уральские реки Белая была богата перекатами. Самый опасный — Нижне-груздевский начинался за первой пристанью «Азякуль». После него ландшафт менялся: речная долина сужалась, высоты вплотную и часто с обеих сторон подходили к берегам. Вблизи пристани «Атасево» они выглядели весьма живописно. После впадения р. Тубы вновь возвращался низкий и безлесый береговой ландшафт, возвышаясь только у пристани «Дюртюли».

Затем туристов ожидало потрясающее зрелище — волжская «Гусиное горло». С обеих сторон узкой, длиной более километра протоки, по которой вынуждены были плыть корабли, «непроницаемой стеной рос крупный лиственный лес». Встречным судам разойтись в этом канале было трудно, а в его вершине из-за постоянно намываемой отмели — невозможно. Остерегаясь аварии, «по этой чудной аллее» они двигались медленно, предоставляя пассажирам возможность налюбоваться ее красотами. Вскоре на высоком правом берегу следовала остановка в г. Бирске. Однако, по отзыву Л.С. Горшенина, он выходил на реку «своей худшей частью», в отличие от очень красивого прибрежного села у пристани «Топорнино». За селом левый берег разливался в широкую пойму, правый — становился гористым, оставаясь таковым до очередной узкой протоки под названием «Соловьиное горло». Она была длиннее и опаснее первой, поскольку в дополнении к неизбежной мели обзавелась поворотами. После пристани «Благовещенский завод» начинался знаменитый Красноярский перекаат: Белая разливалась широким плесом, оставляя для движения судов узкий проход около самого берега. Вскоре они прибывали в Уфу. После справки о столице Уфимской губернии автор поместил сообщение о плавании пароходов в верховьях Белой до г. Стерлитамака²⁰.

Социально-экономические предпочтения составителя сказались на манере изложения материала — книга написана лаконично с минимумом эмоциональных подробностей. Составной частью ее стала перепечатка статей автора, призванных расширить представление читателя об описываемых местностях, например истоках Камы.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В структуру путеводителя по железным дорогам и судоходным рекам заложен принцип членения пути на остановки: от станции к станции, от пристани к пристани по направлению пути. Такое ясное и логичное изложение материала составители нарушали разными способами, например, игнорируя пункты, бедные достопримечательностями. Еще больше возможностей для проявления их субъективизма давало свойство путей сообщения длиться и соединять разные территории (относительно Урала это означало, что в туристические справочники наряду с его пространством войдет сопредельное в местах въезда и выезда). Каким из них уделить больше внимания, продлить ли (и насколько долго) описание инфраструктурного объекта за уральскими пределами оставалось на усмотрение составителя, а он, исходя из собственных задач, мог сделать выбор не в пользу края.

В результате «уральская» часть путеводителя в его объеме могла получиться незначительной. Положение транзитного региона, каким к тому времени обзавелся край, увеличивало шансы на подобные деформации его геокультурного образа. И.И. Руцинская уже обращала внимание на особенность бедкеров по Уралу: «Знакомство с регионом, как правило, начиналось с Казанской губернии, с населенных пунктов, стоящих у впадения Камы в Волгу: Лаишев, Чистополь, Елабуга включались в уральские туристские маршруты. Их описывали так же подробно, как любые другие населенные пункты края» [Руцинская, 2018: 134].

На железнодорожном транспорте аналогичную роль играли пограничные с Оренбургской и Уфимской губернии районы Самарской. Со временем внимание составителей привлек логистический эффект от комбинации водного и сухопутного путей сообщения, удлинявший протяженность описанных путеводителем магистралей, следовательно, увеличивавший охват территории края. Стоит иметь в виду и коммерческий успех предприятий: перепечатки поволжских и транссибирских бедкеров выходили практически каждый год, в отличие от «чисто» уральских, выпуск которых не повторялся.

После транзитных магистралей и протяженных дорог, связавших крупные города: Самару с Оренбургом, затем с Уфой и Челябинском, Пермь с Екатеринбургом, затем с Тюменью и Челябинском, железнодорожное строительство сосредоточилось внутри Урала, продолжая небольшими участками связывать между собой все большее число его населенных пунктов. С учетом камского водного пути лучшей инфраструктурой среди уральских губерний обладала Пермская. Хотя и там она распределялась неравномерно: по меркам того времени, настоящими транспортными хабами можно считать Пермь (пересечение водного пути с сухопутными) и Екатеринбург (железнодорожный узел), а до уздного Красноуфимска рельсы так и не дошли. Рост и разветвление сети железных дорог приводили к увеличению плотности транспортной инфраструктуры. Отражение этих изменений (с учетом судоходства по Каме и Белой) в тексте путеводителей приближало их содержание к общеуральским туристическим справочникам, например, по числу упомянутых достопримечательностей.

СПРАВОЧНЫЙ ОТДЕЛЪ.		ПЕРЕЧЕНЬ ПРИСТАНЕЙ.	
вер.	Казань—Пермь.	вер.	Пермь—Чердынь.
—	Казань.	—	Пермь.
68	Богородское.	—	Хохловка.
105	Лаишевъ.	—	Шеметь.
133	Муриха.	—	Полазна.
157	Рыбная слобода.	—	Усть-Гаревая.
185	Чистополь.	—	Слудка.
203	Берсутъ.	—	Висимъ.
220	Вандовка.	—	Усть-Чермозъ.
239	Вятск. Поляны.	—	Усть-Косъва.
251	Соколки.	160	Усть-Пожва.
302	Елабуга.	—	Орель.
321	Наб. Челны.	220	Усолье.
341	Тихия горы.	—	Березники.
394	Пьяный Боръ.	246	Усолка.
439	Каракулино.	—	Усть-Боровая.
474	Ник. Березовка.	—	Тюлькино.
483	Камбарка.	365	Чердынь.
521	Сарапулъ.	—	Учашимъ 25% и учащимся скидка-50%.
552	Гольяны.	—	Пьяный Боръ.
575	Сайгатка.	90	Азякуль.
603	Галево.	145	Андреевка.
608	Усть-ръчка.	210	Дюртюли.
635	Бабка.	275	Казанцева.
646	Толстикъ.	345	Бирскъ.
664	Елово.	405	Березовка.
696	Частые.	435	Топорнино.
730	Оса.	475	Дувани.
782	Юго-Камскъ.	515	Благовѣщенскій зав.
795	Оханскъ.	575	Уфа.
812	Таборы.	—	Учашимъ и учащимся предоставлена скидка за проѣздъ 25%.
823	Нытва.	—	
911	Пермь.	—	

Рис. 7. Список пристаней Казанской, Вятской, Пермской, Уфимской губерний на 1911 г. (Горшенин Л.С. Путеводитель по Каме, Вятке, Белой и Уральским железным дорогам).

²⁰ Горшенин Л.С. Путеводитель по Каме, Вятке, Белой и Уральским железным дорогам. Пермь: Пермский листок объявлений, 1911. С. 73–82.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Голикова С.В. Репрезентация пространства Урала в туристических путеводителях в конце XIX — начале XX века // История и современное мировоззрение. 2024. № 1. С. 84–88. DOI: 10.33693/2658-4654-2024-6-1-84-88. EDN: JQWROX.
2. Порозов В.А. Прикамье в контексте идентификации // Вестник Пермского государственного гуманитарно-педагогического университета. Серия № 3. Гуманитарные и общественные науки. 2013. № 2. С. 47–59.
3. Руцинская И.И. Региональный путеводитель в России: формирование жанра (на примере путеводителей по Поволжью) // Вестник МГУ. Серия. 19 Лингвистика и межкультурная коммуникация. 2008. № 2. С. 25–39.
4. Руцинская И.И. Урал в региональных путеводителях второй половины XIX — начала XX века // Язык. Культура. Перевод. Коммуникация. Вып. 2. М.: «КДУ», «Университетская книга», 2018. С. 133–135.

REFERENCES:

1. Golikova S.V. Representation of the Urals space in Guidebooks at the end of the XIX — early XX century // History and Modern Perspectives. 2024. № 1. P. 84–88. DOI: 10.33693/2658-4654-2024-6-1-84-88. EDN: JQWROX
2. Porozov V.A. Prikamye in the Context of Identification // Bulletin of the Perm State Humanitarian Pedagogical University. Humanities and Social Sciences. 2013. № 2. P. 47–59.
3. Rutsinskaja I.I. Provincial Guidebooks in Russia: the Formation of the Genre (on the Example of the Volga Region // Moscow University Bulletin. Series 19. Linguistics and Intercultural Communication. 2008. № 2. P. 25–39.
4. Rutsinskaja I.I. The Urals in regional Guidebooks of the second Half of XIX — early XX Century // Language. Culture. Translation. Communication. Vol. 2. M., «KDU», «University book», 2018. P. 133–135.

Статья проверена программой «Антиплагиат». Оригинальность – 89%.

Рецензент: Сперанский А. В., доктор исторических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий Центром политической и социокультурной истории; Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук.

Статья поступила в редакцию 30.01.2025, принята к публикации 20.02.2025

The article was received on 30.01.2025, accepted for publication 20.02.2025

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Голикова Светлана Викторовна, доктор исторических наук, ведущий научный сотрудник; Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук; г. Екатеринбург, Российская Федерация, AuthorID: 109881, ORCID: 0000-0001-8272-4763, ResearcherID: P-9127-2015, ScopusID: 57193832223, e-mail: avokilog@mail.ru

ABOUT THE AUTHOR

Svetlana V. Golikova, Dr. Sci. (Hist.), Leading Researcher; Institute of History and Archeology of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences; Yekaterinburg, Russian Federation, Author ID: 109881, ORCID: 0000-0001-8272-4763, Researcher ID: P-9127-2015, Scopus ID: 57193832223, e-mail: avokilog@mail.ru