

## «АЗИЯ ДАЕТ СЕБЯ ЗНАТЬ ИСПОДВОЛЬ ПОНЕМНОГУ»: ПУТЕШЕСТВИЯ ПО ТРАНССИБУ КАК ОПЫТ ОСВОЕНИЯ ПОГРАНИЧЬЯ В ПОЗДНЕЙ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ\*

Ф. Б. Шенк

В статье рассматриваются дискурсы ментального картографирования в России второй половины XIX в. В фокусе внимания находятся сообщения российских железнодорожных пассажиров, которые записали свои впечатления от преодоленных территории в соответствующих текстах. Конкретное исследование основано на дорожных записках о железнодорожных путешествиях в восточную часть империи по Транссибирской железной дороге. В статье тщательно исследуется широкое распространение предположение, что строительство и использование железных дорог в XIX в. внесло значительный вклад в интеграцию национальных государств и империй в смысле их «территориализации» (Чарльз Майер). На примере Российской империи в ней констатируется, что строительство и использование новых транспортных средств имело как интегрирующие, так и дезинтегрирующие эффекты для репрезентации имперского пространства на ментальных картах российских путешественников. Пространственный опыт использования целостной транспортной системы вызвал, с одной стороны, представление о России как о большом, неделимом целом. В то же время железная дорога создала совершенно новые возможности для того, чтобы лично ощутить культурные границы в рамках мультиэтнической империи. Это порождало не только гордость за территориальное величие Российской империи, но и тенденции к отчуждению и опасениям в отношении «Чужого» в своей собственной стране.

*Ключевые слова:* Транссибирская железная дорога, железнодорожное путешествие, дорожные записки, ментальные карты.

Транссибирская железная дорога принадлежала к самым большим аттракционам Парижской всемирной выставки 1900 г. С помощью гигантского дорожно-транспортного проекта Россия демонстрировала себя мировой общественности в качестве страны будущего и технической современности. Посетители выставочного салона приглашались к воображаемому путешествию сквозь пространство и время: в вагонах роскошного поезда Международного общества спальных вагонов (CIWL), которое с 1898 г. обслуживало поездки в Красноярск, можно было менее чем за час совершить поездку из Москвы в Пекин. В то время как «пассажиры» угощались в вагоне-ресторане чаем с пирогами, мимо окон на более чем сотне метров живописной панорамы проносился ландшафт Сибири. В конце «путешествия» проводники в китайских нарядах приветствовали гостей «Поднебесной» [48]<sup>1</sup>.

Строительством «Великого Сибирского пути» царская империя преследовала несколько целей<sup>2</sup>. Во-первых, транспортный проект должен был

теснее привязать к российской метрополии Дальний Восток. Во-вторых, новой железнодорожной линией предполагалось поддержать масштабный проект крестьянской колонизации Сибири. Наконец, имперское правительство планировало с помощью этого гигантского государственного заказа окончательно катапультировать отечественное хозяйство в индустриальную эпоху<sup>3</sup>. В этом контексте строительство Транссибирской железной дороги позволительно концептуализировать как часть того обширного процесса «территориализации», который американский историк Чарльз Майер описал как признак современной эпохи 1860—1970 гг., глядя на сопоставимое развитие в других странах [33, P. 819—821; 34, P. 45—47]. При этом тезис Майера опирался, помимо прочего, на гипотезу, что инфраструктурные сети содействовали превращению ранее разрозненных территорий в географические пространства, интегрированные экономически, политически и ментально.

С учетом надежд и видений, которые в XIX в. связывали со строительством инфраструктурных сетей создатели транспортных проектов, инженеры и политические элиты, аргументация Майера чрезвычайно убедительна. В России пророки технического прогресса также мечтали с помощью железнодорожных сетей выковать из огромной многонациональной империи «великое и неделимое целое» [39, 41]<sup>4</sup>. Такой образ будущего был не только объектом мантроподобных заклинаний

\* Данная статья отчасти опирается на мою докторскую диссертацию (хабилитацию) «Поездка России в современность: Мобильность и социальное пространство в эпоху железных дорог», защищенную в Мюнхенском университете им. Людвиг Максимилиана в 2010 г. В виде монографии она опубликована в 2014 г. [43].

<sup>1</sup> О самопрезентации России на всемирных выставках XIX—XX вв. см.: [48]. О презентации Транссибирской железнодорожной магистрали в Париже в 1900 г. см.: [37; 43; 49]. О всемирной выставке как шоу современных достижений см.: [49].

<sup>2</sup> В то время как в царской империи на рубеже эпох межконтинентальный транспортный проект чаще всего преподносился как «Великий Сибирский путь», в Западной Европе вскоре возобладало название «Транссибирская железная дорога» — по названию поезда-люкс CIWL «le Transsibérien».

<sup>3</sup> История планирования и строительства «Великого Сибирского пути» относительно хорошо исследована. См., напр.: [3; 25; 36].

<sup>4</sup> О парадигме государственной, в том числе территориальной, «целости» в сознании и действиях политической элиты Российской империи с XVIII в. см.: [53].

в политических дебатах, начиная с ранней железнодорожной эпохи. Железнодорожные карты, путеводители и железнодорожные справочники Российской империи также можно рассматривать как попытку максимально широко распространить такое видение территориально-пространственной интеграции страны.

Однако вопрос о том, насколько действительно удалось укрепить в головах населения этот образ России как консолидированной пространственной целостности, остается открытым. Этого момента и касаются размышления данной статьи. На основе подборки сообщений о Сибири, оставленных российскими железнодорожными пассажирами в начале XX в., в ней следует задаться вопросом о восприятии пространственного единства, или об ощущении границы между Россией и Сибирью. В центре внимания при этом находится вопрос о том, оказывала ли железная дорога (или ее использование) на ментальные карты железнодорожных путешественников интегрирующий или дезинтегрирующий эффект относительно восприятия территории Российской империи<sup>1</sup>.

\* \* \*

К моменту Парижской всемирной выставки 1900 г. проект прямого железнодорожного сообщения между Москвой и Владивостоком близился к завершению. В том году пассажиры поезда на пути из Центральной России к тихоокеанскому побережью должны были всего дважды пересаживаться на пароход, чтобы преодолеть Байкал и речной участок на Дальнем Востоке. А в октябре 1901 г. российское правительство с гордостью заявило о прекращении строительных работ на Китайско-Восточной железной дороге и тем самым о завершении рельсового пути «от Атлантики до Тихого океана»<sup>2</sup>. Однако, хотя преданные правительству столичные газеты вроде консервативного «Нового времени» провозгласили 21 октября 1901 г. великим историческим днем, широкая публика это событие едва заметила [17]<sup>3</sup>. В то время как журналисты-патриоты ликовали, что Россия отныне на Дальнем Востоке «твердой ногой» стоит на азиатской земле и что империя является единственной великой державой, обладающей прямым рельсовым сообщением с этим стратегически столь важным регионом мира, многие российские наблюдатели взирали на завершение «Великого Сибирского пути» с скепсисом и озабоченностью. Так, журналист «Нового времени» 29 октября 1901 г. жаловался на «сдержанность», с которой российская общественность восприняла известие об «открытии движения по новому мировому пути, нами устроенному» [17]. Автор констатировал, что Дальний Восток, который «так далек от нас», не интересует столичных жителей, и что в дискуссии о Сибирской железной дороге доминирует вопрос,

сколько стоил этот замысел и сколько денег было разворовано при строительстве [17].

Уже в мае 1901 г., когда в России чествовали десятую годовщину начала строительства первого участка трансконтинентальной железной дороги, стало очевидно противоречие между политическими фантазиями, которые связывало с этим инфраструктурным проектом, и сдержанностью, с которой российская общественность встретила это мероприятие. В анализе двадцати российских газет, в которых сообщалось о юбилее закладки железной дороги во Владивостоке 19 мая 1891 г. цесаревичем Николаем Александровичем (впоследствии императором Николаем II), Д. Дестрем в 1902 г. пришел к выводу, что «печать и публика» с большим равнодушием взирала на начало и продолжение этого «поистине национального дела» [7, с. 27]. Этот диагноз, по мнению Дестрема, не касался официальных и близких правительству газет империи. Последние, например, усердно хвалили темпы, которыми Россия построила длинейший в мире рельсовый путь. Кроме того, в них можно было прочесть, что строительство трансконтинентальной железной дороги еще до ее завершения способствовало существованию оживлению торговли между «Россией» и ее восточными окраинами, а русское население некоторых районов Дальнего Востока благодаря притоку крестьян-колонистов с 1891 г. возросло на 240% [7, с. 27—28]. Так, «Биржевые ведомости», по словам Дестрема, славили строительство Сибирской железной дороги как «этапным пунктом на пути мировой политики России». По мнению газеты, рельсовый путь сможет связать не только «Россию» с «Сибирью», но и Европу с Тихим океаном и тем самым замкнуть «рельсовый путь вокруг земного шара». Так как Россия реализовала строительный проект собственными силами — намек на использование преимущественно отечественных инженеров и материалов — он дал, «таким образом, русской национальности возможность раскрыть перед всем миром богатство своего внутреннего содержания, подняв на небывалую высоту внешний международный престиж России» [7, с. 28; 19].

Несмотря на отчасти славословящие доклады официальной прессы, итог анализа остальной прессы Дестрем оказался довольно трезвым. В отличие от близких правительству печатных органов, широкая российская общественность в мае 1901 г. почти не проявила интереса к десятилетию закладки «национального» инфраструктурного проекта. В этом пункте Дестрем присоединился к диагнозу сибирских журналистов, которые горько сожалели об отсутствующем интересе общественности к транспортно-техническому освоению восточной половины империи. Как могло случиться, вопрошал, например, 5 июня 1901 г. «Сибирский вестник», что нигде в России достойно не отметили десятую годовщину закладки Сибирской железной дороги [7, с. 28]? Почему, задавался вопросом журналист, российские газеты не хотят знать, что строительство трансконтинентальной железной дороги открывает новую эру в истории Сибири, что проявилось, помимо прочего, в миллионе крестьянских колонистов, которые с начала железнодорожного строительства

<sup>1</sup> О концепции ментальной карты (*mental map*) см.: [42].

<sup>2</sup> До завершения строительства Окружной байкальской дороги в начале 1905 г., которое было форсировано во время Русско-японской войны, Байкальское озеро приходилось пересекать на пароходе, а зимой — на санях.

<sup>3</sup> См., напр., поздравительную телеграмму министра финансов С. Ю. Витте Николаю II. Цит. по: [13, с. 16—17].

покинули «родину» и переселились на «окраину»?

Многочисленные авторы интерпретировали безучастную позицию публики к освоению Сибири в качестве знака очевидной незавершенности ментального присоединения обществом к метрополии восточной половины империи<sup>1</sup>. Как в «Новом времени», так и в «Московских ведомостях» задача (мыслительной и практической) интеграции Дальнего Востока в имперский союз сравнивалась, например, с освоением Остзейских провинций Петром Великим и Крыма — Екатериной II. Подобно тому, как в начале XX в. уже невозможно было представить себе, что Эстляндия, Лифляндия, Курляндия и Таврия когда-то находились за границами империи, так пуск Сибирской железной дороги будет содействовать тому, что в недалеком будущем российское население будет рассматривать Дальний Восток как неотъемлемую часть имперской территории [7, 16; 17]. Имплицитно при этом выражалась, вероятно, надежда, что будущее пассажирское сообщение также будет содействовать ментальному соединению «России» и «Сибири» на ментальных картах подданных царской империи.

\* \* \*

Несмотря на то, что после презентации «Великого Сибирского рельсового пути» на Всемирной выставке в Париже многие западные европейцы отправились в путешествие в Россию, чтобы лично восхититься новой «всемирной транспортной артерией», а все больше крестьян из западно- и центрально-российских областей с конца XIX в. пользовались услугами железной дороги для переезда на новую родину в Сибирь или на Дальний Восток, для российских «туристов» новое рельсовое сообщение с Тихим океаном, очевидно, было далеко не столь притягательным<sup>2</sup>. У того, что лишь немногие российские пассажиры отправлялись в путешествие поездами Транссибирской железной дороги, чтобы лично познакомиться с восточной половиной царской империи, а затем изложить свои впечатления в путевых заметках, было много оснований. Во-первых, для большинства царских подданных поездка из Центральной России в Сибирь была долгим и — даже третьим классом — (слишком) дорогим предприятием [13, с. 94, 97]<sup>3</sup>. Во-вторых, как можно судить даже по газетным отчетам 1901 г., у многих жителей центральных областей Сибирь в начале XX в. пользовалась не очень доброй славой. Многие по-прежнему рассматривали Сибирь как отделенный от «России» крупный географический регион и воспринимали землю восточнее Урала пре-

жде всего в качестве «колонии», удаленной о «Родины», «царства холода» или места ссылки и каторги для опасных преступников<sup>4</sup>. Правда, количество российских «путешествующих», которые добровольной пересекли Урал в восточном направлении, на рубеже веков существенно увеличилось<sup>5</sup>. И все же в сравнении с другими окраинами на западе и юге империи восточная периферия оставалась и поле 1901 г. довольно «экзотической» Россией. Наконец, и географическое положение Сибири повлияло на то, что лишь немногие российские путешественники заглядывали туда. Западная периферия лежала «на пути» из Центральной России в Центральную Европу, а Кавказ привлекал российских туристов лечебными водами на севере, горными ландшафтами и теплыми провинциями на юге. Сибирь же находилась вдали от традиционных маршрутов и не могла привлечь ищущих отдыха в такой степени, как Западная Европа и южные провинции. В этом контексте не вызывает удивления, что многочисленные записки о поездках Сибирской железной дорогой, появившиеся в начале XX в. в российской печати и образующие источниковую базу для последующего анализа, происходят из-под пера авторов, находившихся в пути в восточной части империи по служебной надобности. Эти пишущие пассажиры были представлены старшими офицерами, учеными, врачами и журналистами<sup>6</sup>.

Образцы пространственного восприятия пассажиров, путешествовавших по Сибирской железной дороге, во многом напоминают запечатленные в описаниях поездок по другим окраинам империи<sup>7</sup>. Функцию важных ориентиров на просторах Сибири, например, имели монументальные железнодорожные мосты. Так, описание проезда по так называемому «Александровскому мосту» — железной конструкции, которая с 1880 г. соединяла берега Волги у Сызрани, занимало видное место во многих из рассматриваемых здесь путевых заметок. Часто этот момент описывается как своего рода обряд перехода, который уготован путешествующим при пересечении границы между «Россией» и «Сибирью». В этот момент пассажир, глядя на «матушку-Волгу» или «красавицу Волгу», прощался с «матушкой-Русью»

<sup>4</sup> О практике ссылки в Сибирь см.: [22, с. 35—44]. «Закон от 12 июня 1900 г.», серьезно ограничивший практику судебной и административной ссылки уголовных преступников в Сибирь, чествовался многими современниками как признак рождения «новой Сибири». Однако уголовные и «политические» преступники могли и после 1900 г. отправляться в Сибирь в «ссылку на поселение / водворение» или «на каторгу» [22, с. 37].

<sup>5</sup> С. Франк подчеркивает, что большинство российских путевых заметок о Сибири сделано людьми, высланными в восточную половину империи. Первые российские «описания путешествий» в Сибирь (в узком смысле слова) относятся к позднему XIX в. См.: [29, с. 119]. О развитии пассажирского движения в Сибирь между 1891 и 1901 г. в целом см.: [13, с. 92—108].

<sup>6</sup> Последующие наблюдения опираются преимущественно на следующие источники: [1; 4; 6, с. 1—7; 9—11; 14; 20; 21].

<sup>7</sup> Анализ российских путевых сообщений о поездках по западным окраинным провинциям Российской империи см.: [40].

<sup>1</sup> Об амбивалентности и трансформации образа Сибири в российском дискурсе, начиная с XVI в., см. напр.: [23; 26; 28; 29; 51; 50].

<sup>2</sup> О восприятии Транссибирской железной дороги в записках западных путешественников см., помимо прочего, антропологические исследования: [27, 35].

<sup>3</sup> Так, за десятидневную поездку из Москвы в Иркутск пассажир должен был заплатить летом 1902 г. в первом классе 71 р., во втором классе — 42 р. 60 к., в третьем классе — 28 р. 40 к. В скором поезде, который это расстояние преодолевал за восемь дней, билет первого класса стоил 104 р., второго — 63 р.



или, при поездке в противоположном направлении, принимался в лоно Родины «матерью рек русских» [6, с. 6; 14, с. 7; 20, № 147, с. 679]. Так же, как пассажиры, которые проезжали поездом, например, западные регионы империи, путешествующие Сибирской железной дорогой отмечали пересечение культурной границы внутри собственной страны, видя на вокзалах людей с экзотическими лицами или в странной одежде. Отличия городов и поселений вдоль железнодорожной линии, которые, например, в мусульманских регионах бросались в глаза благодаря возвышающимся минаретам, пассажиры также искали в определениях «свое» и «чужое» [9, с. 214; 14, с. 10]. В поездки в Сибирь путешественники также брали с собой путеводители и географические справочники, из которых черпали информацию о местностях, которые они проезжали<sup>1</sup>. Не в последнюю очередь по стилю, которым российские путешественники описывали внешность, культуру и хозяйственный уклад бурят, калмыков и других «типов» и «рас» Сибири, можно хорошо узнать влияние соответствующей вторичной литературы [1, с. 101—103; 20, № 136, с. 509]. Как и в других путевых заметках, в рассматриваемых здесь свидетельствах на описания собственного опыта авторов накладываются информация и впечатления, взятые из (прочитанных до или после поездки) других (путевых) текстов.

Единственное исключение в этом отношении составляют путевые заметки, опубликованные в журнале «Михайловец», издававшемся учащимися Михайловского артиллерийского училища в С.-Петербурге [9]. В отличие от большинства путешествующих авторов, составитель этого текста по возвращении из поездки не приложил никаких усилий, чтобы с помощью информации из других источников скомпилировать подробный отчет о путешествии. Его текст со скромным названием «Кое-что из путешествия моего во Владивосток» воспроизводит, по словам автора, только личные впечатления, которые он запечатлел во время путешествия в своем дневнике [9, с. 212]. Полное отсутствие в тексте дополнительной информации «из вторых рук» (о численности населения, структуре хозяйства или истории региона, который проезжал автор) позволяет более эффективно задать этому источнику вопросы об индивидуальных образцах восприятия путешествующего автора. Почему В. З-ский в сентябре 1909 г. отправился из С.-Петербурга через Челябинск во Владивосток — по служебной надобности или из личного любопытства, — из заметок понять невозможно. Но в целом создается впечатление, что автор, скорее всего молодой русский офицер, не пожалел о совершенном путешествии. Такая поездка «произвела на меня не такое уж удручающее впечатление, как расписывали некоторые» и «представляет неко-

торый интерес». Она «дает много новых впечатлений и ощущений, а это никогда не лишнее» [9, с. 219]. Это трезвое замечание в конце текста указывает на то, что путешествующий, очевидно, не придавал Сибирской железной дороге столь большого символического значения, какое приписывали ей в начале XX в. официальные сферы. Правда, и этот пассажир рассматривал Сибирь как отделенную от «России» пространственную целостность. Однако многие места его дорожных впечатлений указывают на то, что он не воспринимал (более) границу между обеими частями империи как столь значительную, какой она была для многих российских путешествующих еще в конце XIX — начале XX в. Такому «объединению» двух пространственных целостностей, очевидно, способствовала личная железнодорожная поездка о Сибири.

Как почти во всех путевых записках российских (и западных) пассажиров, ехавших по Сибири железной дорогой, пересечение Урала определяется и в этом тексте как момент перехода границы между (европейской) «Россией» и (азиатской) «Сибирью»<sup>2</sup>. Автор путевых записок не преминул упомянуть и о пирамиде, установленной в 1892 г. в ходе строительных работ близ станции Уржумка с высеченном на западной стороне словом «Европа», а на восточной — «Азия» [9, с. 114; 14, с. 16; 20, № 145, с. 644; 21, с. 110]<sup>3</sup>. То, что автор по ту сторону Урала двинулся в регионе, культурно отличающемся от России, он фиксировал на описании людей на вокзалах, на которых останавливался поезд. Он ощущал чужое благодаря представителям этнических меньшинств и обилию русских колонистов на сибирских вокзалах. Неспособный отличить «киргиза» от «башкира», путешественник из С.-Петербурга испытывал отталкивающее чувство как к «дикий костюм» автохтонного населения, так и к «глупые бабы, удивительно глупые, как на заказ» на челябинском вокзале и «полуживотным, голодным и оборванным переселенцам» [9, с. 214—215]. Эта социальная мозаика, воспринимавшаяся в качестве «чужой», создавала у путешествующего в восточном направлении впечатление, что «Азия дает себя знать исподволь понемногу» [9, с. 214]. Окончательно прибыв в «Азию», русский офицер чувствовал, как близ российско-маньчжурской границы все больше китайцев наполняло вокзальные перроны. В соответствии с расхожим расистским клише своего времени автор указывает также на дикую внешность этих людей и их неприятный запах. «Появились китайцы п первое впечатление очень плохое — сильно скуластые хари, похожие скорей на обезьяны, чем на людские, грязь, косы и особый специфический запах» [9, с. 217]. Наконец, путешествовавший В. З-ской констатировал, что после

<sup>1</sup> М. И. Греков точно называет путеводитель по Великой Сибирской железной дороге и карты соответствующих дорожных участков, которыми он пользовался во время поездки на Дальний Восток: От Волги до Великого океана. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге с описанием Шилко-Амурского водного пути и Маньчжурии / Изд. Министерства путей сообщения, сост. А.И. Дмитриевым-Мамоновым. — СПб., 1900.

<sup>2</sup> О возникновении образной границы между «Европой» и «Азией» в XVIII в. см.: [24]. О восприятии Урала как европейской границы в записках путешествующих того времени см., напр: [31, р. 143; 32, р. 18; 52, р. 114; р. 33; 54, S. 84].

<sup>3</sup> Наряду с этим памятником с 1830-х гг. на перевалочном пункте тракта через Уральские горы существовал монумент, который был известен ссыльным в Сибирь подданным царской короны как «столп слез». См.: [15].

пересечения Урала он вступил в «чужое» пространство благодаря картинам природы, которые во время поездки на восток он видел из окна вагона. В особенности был заимствован из каталога старинных пространственных стереотипов образ «бескрайних азиатских степей», которая пробуждала в читателе память об известной дихотомии между (русским) лесом и (азиатской) степью, со средневековья характерной для российских дискурсов, создававших пространственную идентичность [9, с. 216]<sup>1</sup>.

И все же наряду с этими знаками, которые указывают на восприятие Сибири как *отличного* от России культурного пространства, в этих путевых записках имеются опорные пункты, позволяющие увидеть, что автор и по ту сторону Урала чувствует, что движется в границах политически и культурно интегрированного пространства. При этом чувство Родины в нем рождала такие обыденные вещи, как продажа крестьянками на перронах многих станций на протяжении почти 6000-километровой железной дороги от Челябинска до Владивостока продуктов питания и кипятка для приготовления чая<sup>2</sup>. Троекратный удар станционного колокола, который на всех вокзалах царской империи сигнализировал отправление поезда, также ясно указывал автору, что он находится в едином транспортном и властном пространстве<sup>3</sup>. Достойным упоминания шел он также, что в большинстве вокзальных буфетов пассажиров ожидал примерно одинаковый набор блюд и напитков и что почти повсеместно можно было заказать блюда русской национальной кухни типа шей и борща [9; 12, с. 1809]. Наконец, автор отмечает в своем путевом дневнике, на каких вокзалах можно было купить какие местные и общероссийские газеты<sup>4</sup>. Тот факт, что он вдали от столиц может получать информацию на родном языке о политических событиях в стране и за рубежом, ясно указывало ему, что и на расстоянии в несколько тысяч верст от С.-Петербурга он находится все в том же политическом коммуникативном пространстве [9, с. 215—219].

О сходной амбивалентности восприятия пространства, которое колебалось между опытом «знакомого» и чувством «чужого», свидетельствуют и другие русские путевые сообщения о Сибири начала XX в. Уютные чувства вселяли в пассажиров, например, стандартные вокзальные постройки вдоль трансконтинентального рельсового пути [6, с. 11; 14, с. 25]. А вот факт, что на протяжении всей дороги

<sup>1</sup> Образ безграничной азиатской степи во многих заметках соседствовал с пространственным стереотипом территориальной неизмеримости Сибири. См.: [11, с. 4]. О завоевании степи и ее месте в русской культуре см.: [46].

<sup>2</sup> Сходные наблюдения встречаются и в других дорожных записках. См.: [4, с. 3; 6, с. 11; 10, № 2, с. 20; 12, с. 1809; 14, с. 12].

<sup>3</sup> То, что даже в Харбине при отправлении поезда, как и в России, трижды звонят в колокол, нашел достойным упоминания, напр., у М. А. Сполитака. См.: [20, с. 445].

<sup>4</sup> О выборе газет на вокзалах вдоль Сибирской железной дороги см. также: [10, № 3, с. 3; № 4, с. 11; № 5, с. 13; № 5, с. 15; 21, с. 494]. А. В. Верещагин в своих путевых заметках отмечает, что в 1900 г. на Сибирской железной дороге получить *свежую* газету было труднее по мере удаления от Европейской России [4, с. 3].

все вокзальные часы были настроены по времени Петербургской обсерватории, почему-то, напротив, не упоминается ни в одном дорожном сообщении. То обстоятельство, что уже в 1900 г. можно было проехать железной дорогой более 6000 верст от Москвы до Иркутска без единой пересадки, впечатлило многих пассажиров [4, с. 1, 4]. Многие образованные пассажиры показывали, как тесно «Сибирь» была связана с «Россией», например, с помощью соответствующих хозяйственных данных о том, сколько зерна ежегодно экспортировалось с того или иного сибирского вокзала в российскую «метрополию» [14, с. 25, 30; 21, с. 510—511]. Размещением же восточной половины империи на *глобальных* ментальных картах хозяйственных и транспортных потоков были озабочены лишь немногие путешественники [21, с. 511]. Отсюда видно, что образ Сибирской железной дороги как мировой транспортной артерии будущего, который должен был быть представлен посетителям Всемирной вставки в Париже, был нацелен прежде всего на международную публику и, очевидно, не имел какого-либо влияния на образ Сибири обычных российских путешественников. Вопреки новым возможностям, открывавшимся эпохой паровой машины, чтобы относительно удобно ездить по Сибири и познакомиться с восточной половиной империи как интегральной частью единого дорожного пространства, огромный регион по ту сторону Урала оставался для большинства российских пассажиров чужой территорией. Это было связано, с одной стороны, с тем, что для большинства обитателей коренной России Сибирь и в начале XX в. оставалась синонимом места ссылки опасных преступников и политически неблагонадежных лиц. Дорожные заметки, в которых сообщалось о транспортировке осужденных в вагонах Сибирской железной дороги, отнюдь не способствовали принципиальному изменению этого образа восточной части империи [4, с. 6; 14, с. 39, 43—45, 56; 21, с. 495]<sup>5</sup>. Другие путешественники сообщали о том, что в Сибири они посещали места, где проживали с семьями в ссылке участники декабристского восстания 1825 г. или писатель Ф. М. Достоевский в 1850-е гг. [14, с. 28, 46; 20, с. 99—100]. Такие указания также консервировали в головах русских читателей образ Сибири как места ссылки<sup>6</sup>. С другой стороны, сообщения российских путешественников о переезде в Сибирь крестьянских переселенцев из западных и центральных губерний лишь отчасти содействовали улучшению образа восточной части империи у российской общественности. Правда, большинство путешественников по рельсам Сибирской железной до-

<sup>5</sup> М. А. Сполитак с удивлением сообщал, что концентрация ссыльных и каторжан различных национальностей под Нижнеудиском (северо-западнее Иркутска) привела к появлению в этом сибирском регионе нового этнографического «типа», который антропологи не смогли отнести ни к одной известной расе. См.: [20, № 143, с. 613].

<sup>6</sup> С другой стороны, память о ссылке декабристов в Сибирь существенно способствовало тому, что многие люди воспринимали восточную часть империи как неразрывную часть «России» или тесно связанное с нею пространство. За это указание я признателен Томасу Гробу.

роги в начале XX в. не могло не попасть под обаяние масштабов и динамики переселенческого движения в азиатские провинции империи [1, с. 106—107; 10, № 2, с. 38, № 3, с. 10, № 5, с. 18; 20, № 145, с. 643; 21, с. 109—113, 122—124, 506]. Едва ли кто из путешествовавших после своего возвращения из Сибири не сообщил о своих встречах с крестьянскими переселенцами, которые собирались в переселенческих и санитарных пунктах и ежегодной сотнями тысяч ехали в неустроенных грузовых вагонах в «страну будущего»<sup>1</sup>. В отличие от официозных и оптимистических описаний колонизации Сибири, которые распространялись на Парижской всемирной выставке и нашли место в путеводителях по «Великому Сибирскому пути», многие авторы, сообщавшие после возвращения из Сибири о своих личных впечатлениях, рисовали довольно мрачную картину этого процесса. В то время как в официальных описаниях освоение Сибири изображалось как история большого успеха, в которой Сибирская железная дорога играла ключевую роль, путешествовавшие авторы высказывались в критических тонах. В их очерках редко можно прочесть о цветущих селах переселенцев, содействовавших в качестве «островков европейской культуры» укреплению «русского элемента» на востоке империи. Типичный русский колонист, о котором идет в них речь, не похож на знаменосца цивилизаторской миссии, о котором мечтали бюрократы в С.-Петербурге. Скорее, он был представлен читателю этих описаний как обидливый, и иногда — чрезвычайно «нецивилизованный» крестьянин, который исключительно из отчаяния отправился с семьей в Сибирь и не имел в обществе переселенцев Дальнего Востока каких-либо опор против «смещения» с представителями чужих народностей [6, с. 8; 14, с. 6; 47]. Наблюдатели в смятении констатировали, что товарные вагоны переселенческих поездов были битком набиты цыганами, украинцами, великороссами, молдаванами, поляками, белорусами и многими другими «национальностями» и это зрелище пробуждало ассоциации с великим переселением народов [10, № 2, с. 38; 20, № 145, с. 643]. Многие авторы дорожных записок при виде смеси народов на сибирских вокзалах чувствовали себя как на «вавилонском столпотворении» [1, с. 105]. Картины такого рода не содействовали укреплению у русских читателей представления о царской империи как «единой и неделимой». Вероятно, дорожные записки российских пассажиров, отправившихся в начале XX в. в Восточную Сибирь железнодорожным путем, скорее усиливали, а не ослабляли представление о восточной половине империи как об отделенной от «метрополии» «колонии» с отличающейся от России динамикой развития<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Иногда Сибирь называется «краем будущего» и в русских путевых заметках. См.: [1; 5, с. 86]. Однако чаще этот образ встречается в западных описаниях Сибири. См., напр.: [37].

<sup>2</sup> Этому способствовали также сообщения о внешнеполитических событиях на Дальнем Востоке в начале XX в. (особенно о боксерском восстании и Русско-японской войне).

\* \* \*

Проект транспортно-технического освоения крупнейшей континентальной империи планеты очаровал многих поданных царской короны. Многочисленные дорожные записки второй половины XIX — начала XX в. позволяют увидеть, как сильно создание транспортной сети изменило представления мобильной части населения (и, возможно, самих авторов заметок) о территориальном образе империи. Так, например, превращение Москвы в железнодорожный узел европейской части империи укрепило убеждение, что первопрестольная является «истинным центром» и «сердцем» страны<sup>3</sup>. Когда, например, турист из Казани Альфонсов в 1902 г. взобрался на колокольню Ивана Великого в Кремле и его взгляд парил над домами, его внутреннему взору представилось, как десять железнодорожных линий, подобно «радиусам», соединяют этот «град срединный» «с окраинами России» [2, с. 655]. Со своего возвышения посетитель, конечно, не мог видеть эти транспортные оси. Воображаемая картина положения Москвы на карте железных дорог империи помогла ему в этой ситуации разместить старую столицу (и самого себя) на своей ментальной карте.

Коммуникативные и воображаемые связи между периферией империи и С.-Петербургом также могли усилиться благодаря строительству железнодорожной сети. Так, надпись на здании вокзала во Владивостоке вызвала у пассажиров осознание того, что этот населенный пункт связан со столицей империи рельсовым путем длиной в 9877 верст (примерно 10 568 км). Этот пространственный образ не мог не воздействовать на воображение наблюдателя [19, с. 100; 21, с. 109].

Практика жалоб пассажиров, путешествовавших по протяженной железнодорожной сети царской империи, также позволяет явственно увидеть заметное место С.-Петербурга на ментальных картах российских железнодорожных пассажиров. Так, акты Министерства путей сообщения (МПС) конца XIX — начала XX в. свидетельствуют, что недовольные пассажиры, чей поезд, например, застрял в заснеженной зимней степи, напрямую обращались по железнодорожному телеграфу в МПС в далеком С.-Петербурге [18]. В основе такого шага лежало (пространственное) представление, что конкретные проблемы повседневного железнодорожного сообщения должны решаться не децентрализованно, т.е. не руководством соответствующей железнодорожной компании. Ответственность за устранение таких недостатков, по мнению пассажиров, лежала, по их мнению, на центральных имперских властях<sup>4</sup>. Интересно, что делопроизводители жалоб с помощью практиковавшихся ими моделей коммуникации воспроизводили иерархическую структуру

<sup>3</sup> Подробнее о мотиве «сердца» и «центра» в символической географии царской империи см.: [30].

<sup>4</sup> В этой коммуникативной практике интересно и то, что чиновники МПС как правило действительно реагировали на жалобы железнодорожных пассажиров и направляли руководство местных железнодорожных обществ телеграммы с требованиями устранить соответствующие недостатки.



пространственно-политического порядка царской империи и еще более укрепляли воображаемую пространственную позицию имперской столицы как центра принятия всех важных общественных и политических решений.

Анализ дорожных очерков российских пассажиров, ездивших по Сибири в начале XX в., однако, ясно показывает, что личный опыт знакомства в географическим и культурным многообразием страны лишь отчасти соответствует желательному официальному представлению о царской империи как о «едином и неделимом целом». Коллективное переживание (культурных) различий, которое в таком масштабе стало возможным лишь благодаря повышению в железнодорожный век уровня географической мобильности, принадлежит к ключевым переживаниям современной эпохи [40]. Таким образом, железнодорожное путешествие революционизировало в Российской империи не только представления о времени и (географическом) пространстве в общем и абстрактном смысле. Личная встреча растущего количества подданных российского царя с феноменом культурных различий в собственной стране способствовало тому, что все большее число людей сталкивалось с дестабилизирующими силами и центробежными тенденциями внутри страны. Таким образом, коллективный опыт культурных различий и генезис национальных дискурсов и соответствующих политических движений были тесно связанными друг с другом процессами. Путешествовавшие по рельсовой сети Российской империи, сталкиваясь с этническим и социальным многообразием страны, были не только наблюдателями культурных и политических переломов своего времени. Они сами становились актерами в сложном и отчасти противоречивом процессе с неясным исходом.

### Литература и источники

1. Алисов, С. П. *Край будущего: из впечатлений поездки в Сибирь* / С. П. Алисов // *Вестник знания*. — 1903. — № 12. — С. 9—34; 1904. — № 1. — С. 96—116.
2. Альфонсов, И. В. *От Казани до Берлина: из путевых заметок и впечатлений* / И. В. Альфонсов // *Православный собеседник*. — 1910. № 11. С. 648—663; № 12. — С. 746—768.
3. Борзунов, В. Ф. *Транссибирская магистраль в мировой политике великих держав: в 2 т.* / В. Ф. Борзунов. — М., 2001.
4. Верещагин, А. В. *По Манчжурии. (1900—1901). Воспоминания и рассказы* / А. В. Верещагин. — СПб., 1903.
5. Виноградов, А. В. *В дальних краях: Путевые заметки и впечатления* / А. В. Виноградов. — М., 1901.
6. Греков, М. И. *На Дальний Восток. Походные письма* / М. И. Греков. — СПб., 1901.
7. Дестрем, Д. *Обзор отзывов печати по поводу десятилетия Великого Сибирского рельсового пути* / Д. Дестрем // *Железнодорожное дело*. — 1902. — № 2—3, 5—6, С. 27—29, 64—67, 79—80.
8. *Десятилетие великого начинания // Биржевые ведомости*. — 1901. — Май.
9. З-ский, В. *Кое-что из путешествия моего во Владивосток* / В. З-ский // *Михайловец*. — 1910. — № 1. — С. 212—219.
10. Клюге, А. *От Енисея в Москву* / А. Клюге // *Сибирский наблюдатель*. — 1903. — № 1. — С. 20—26; № 2. — С. 33—42; № 3. — С. 1—11. № 4. — С. 11—19; № 5. — С. 13—24. № 6. С. 81—91.
11. Ковалевский, Х. З. *По Сибири. Путевые впечатления. (июнь — сент. 1908 г.)* / Х. З. Ковалевский. — Харьков, 1909.
12. Конне, А. Ф. *Письма с Дальнего Востока* / А. Ф. Конне // *Офицерская жизнь*. — 1910. — № 221. — С. 1809—1810; № 222/223. С. 1832—1834.
13. Краснов П. Н. *Сибирь под влиянием рельсового пути* / П. Н. Краснов. — СПб., 1902.
14. Леонов, М. Л. *По Сибири от Москвы до Сретенска. Путевые заметки* / М. Л. Леонов. — М., 1903.
15. Михалык, Я. *Процание у «могильного камня надежды». Уральская граница в воспоминаниях поляков, сосланных в Сибирь* / Я. Михалык // *Сибирь в истории и культуре польского народа*. — М., 2002. — С. 108—113.
16. *Московские ведомости*. — 1901. — 19 мая.
17. *На пороге нового мира // Новое время*. — № 9215. — 1901. — 29 окт. — С. 2.
18. *Российский государственный исторический архив. Ф. 273. Оп 10. Д. 267, 352, 413, 498, 554 (Жалобы на Управление железных дорог МПС за 1909—1913 гг.)*.
19. Снарский, А. Т. *На Дальний Восток и обратно: путевые очерки* / А. Т. Снарский; Снарский, А. Т. *Мои досуги. Путевые очерки и рассказы* / А. Т. Снарский. — СПб., 1907. — С. 90—113.
20. Сполитак, М. А. *От Харбина до Хольма: беглые путевые наброски* / М. А. Сполитак // *Офицерская жизнь*. — 1908. — № 131—132. С. 444—445; № 133—134. С. 470—471; № 136. С. 508—510; № 138. С. 534—536; № 143 С. 612—614; № 145 С. 642—644; № 147 С. 679—680.
21. Циммерман, Э. П. *По великой Сибирской дороге* / Э. П. Циммерман // *Вестник Европы*. — 1903. — № 38. — Т. 1. — С. 107—137; Т. 2. — С. 486—512.
22. Ackeret, M. *In der Welt der Katorga. Die Zwangsarbeitsstrafe fuer politische Delinquenten im ausgehenden Zarenreich (Ostsibirien und Sachalin)* / M. Ackeret. — Muenchen, 2007. — S. 35—44.
23. Bassin, M. *Imperial Visions. Nationalist Imagination and Geographical Expansion in the Russian Far East. 1840—1865* / M. Bassin. — Cambridge, 1999.
24. Bassin, M. *Russia between Europe and Asia: The Ideological Construction of Geographical Space* / V. Bassin // *Slavic Review*. — 1991. — № 50/1. — P. 1—17.
25. Cars, J. de., *Die Transsibirische Bahn. Geschichte der laengsten Bahn der Welt* / J. de Cars, J.-P. Caracalla. — Zürich, 1987 (впервые издано в Париже в 1986 г.).
26. Diment, G. (Ed.) / (Hrsg.), *Between Heaven and Hell. The Myth of Siberia in Russian Culture* / G. Diment, Y. Slezkine. — New York, 1993;
27. Engberding, H. *Transsib-Lesebuch* / H. Engberding, (Hg.) B. Thoens. — Berlin, 2002.
28. Frank, S. *Reisen nach Sibirien. Zwischen Heterotopie und Topographie* / S. Frank // KEA. *Zeitschrift für Kulturwissenschaften*. — 1999. — № 12. — S. 113—136.
29. Frank, S. *Sibirien: Peripherie und Anderes der russischen Kultur* / S. Frank // A. Hansen-Loeve (Hg.). *Mein Russland*. — Muenchen, 1997 (*Wiener Slawistischer Almanach, Sonderband No. 44*). S. 357—383.
30. Gorizontov, L. *The «Great Circle» of Interior Russia: Representations of the Imperial Center in the Nineteenth and Early Twentieth Centuries* / L. Gorizontov // J. Burbank, M. von Hagen, A. Remnev (Eds.), *Russian Empire. Space, People, Power, 1700—1930*. — Bloomington, 2007. — P. 67—93.
31. Jefferson, R. L. *Roughing it in Siberia. With Some Account of the Trans-Siberian Railway, and the Gold-Mining Industry of Asiatic Russia* / R. L. Jefferson. — London, 1897.

32. Lansdell, H. *Through Siberia* / H. Lansdell. — London, 1883.
33. Maier, C. S. *Consigning the Twentieth Century to History. Alternative Narratives for the Modern Era* / C. S. Maier // *The American Historical Review*. — 2000. — № 105. — P. 807—831.
34. Maier, C. S. *Transformations of Territoriality. 1600—2000* / C. S. Maier // G. Budde u. a. (Eds.), *Transnationale Geschichte. Themen, Tendenzen, Theorien*. — Goettingen, 2006. — S. 32—55.
35. Manley, D. (Ed.) *The Trans-Siberian Railway: A Traveller's Anthology* / D. Manley (Ed.). — London, 1988.
36. Marks, S. *Road to Power. The Trans-Siberian Railway and the Colonization of Asian Russia, 1850—1917* / S. Marks. — Ithaca, 1991.
37. Nansen, F. *Sibirien. Ein Zukunftsland* / F. Nansen. — Leipzig 1914.
38. Neutatz, D. *Der Traum von der Transsib: Visionen, Wuensche, Praesentationen und Wahrnehmungen 1857—1914* / D. Neutatz // *Sibirienbilder. Konzeptualisierungen des russischen Nord-Ostens in den Kulturwissenschaften*. — Irkutsk, 2005. — S. 179—203.
39. Schenk, F. B. *Die Neuvermessung des Russlaendischen Reiches im Eisenbahnzeitalter* / F. B. Schenk // J. Happel, C. von Werdt (Hg.), *Osteuropa kartiert — Mapping Eastern Europe*. — Berlin, 2010. — S. 13—35.
40. Schenk, F. B. „Hier eroeffnete sich vor unseren Augen ein neues, schillerndes, von uns noch nirgendwo gesehenes Bild...“ *Die gedankliche Neuvermessung des Zarenreiches im Eisenbahnzeitalter* / F. B. Schenk // *Zeitschrift für Ostmitteleuropa-Forschung*. — № 63. — H. 1. — 2014. — S. 4—23.
41. Schenk, F. B. *Mastering Imperial Space? The Ambivalent Impact of Railway Building in Tsarist Russia* / F. B. Schenk // J. Leonard, U. von Hirschhausen (Eds.), *Comparing Empires. Encounters and Transfers in the Long Nineteenth Century*. — Goettingen, 2011. — Vol. 1. — P. 60—77.
42. Schenk, F. B. *Mental Maps. Die Konstruktion von geographischen Räumen in Europa seit der Aufklärung. Literaturbericht* / F. B. Schenk // *Geschichte und Gesellschaft* — 2002. — № 28. — S. 493—514.
43. Schenk, F. B. *Russlands Fahrt in die Moderne. Mobilitaet und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter* / F. B. Schenk. — Stuttgart, 2014.
44. Schenk, F. B. *Russlands „staehlerne Band“: Die Transsibirische Eisenbahn* / F. B. Schenk // *Ost-West. Europaeische Perspektiven*. — 2006. — 7(3). — S. 219—226.
45. Shoemaker, M. M. *The Great Siberian Railway. From St. Petersburg to Peking* / M. M. Shoemaker. — New York ; London, 1903.
46. Sunderland, W. *Taming the Wild Field. Colonization and Empire on the Russian Steppe* / W. Sunderland. — Ithaca ; London, 2004.
47. Sunderland, W. *The «Colonization Question»: Visions of Colonization in Late Imperial Russia* / W. Sunderland // *Jahrbuecher fuer Geschichte Osteuropas*. — 2000. — № 48. — S. 210—232.
48. Voerkelius, M. *Russland und die Sowjetunion auf Weltausstellungen* / M. Voerkelius // M. Aust (Hg.), *Globalisierung imperial und sozialistisch. Russland und die Sowjetunion in der Globalgeschichte 1851—1991*. — Frankfurt/M., 2013. — S. 207—224.
49. Vogel, J. *Mythos Moderne. Die Technik in der nationalen Selbstdarstellung in Europa* / J. Vogel // D. Altenburg (u.a.) (Hg.), *Im Herzen Europas. Nationale Identitaeten und Erinnerungskulturen*. — Köln, 2008. — S. 105—120.
50. Weiss, C. *Representing the Empire: The Meaning of Siberia for Russian Imperial Identity* / C. Weiss // *Nationalities Papers*. — 2007. — № 35. — P. 439—456.
51. Weiss, C. *Wie Sibirien «unser» wurde. Die Russische Geographische Gesellschaft und ihr Einfluss auf die Bilder und Vorstellungen von Sibirien im 19. Jahrhundert* / C. Weiss. — Goettingen, 2007.
52. Windt, H. D. *Siberia as it is* / H. D. Windt. — London, 1892.
53. Wortman, R. *The «Integrity» (Tselost') of the State in Imperial Russian Representation* / R. Wortman // *Ab Imperio*. — 2011. — № 2. — P. 20—45.
54. Zabel, E. *Transsibirien. Mit der Bahn durch Russland und China, 1903* / E. Zabel. [Reprint: B. Thoens (Hg.)]. Darmstadt, 2003.

Поступила в редакцию 27 мая 2015 г.

**ШЕНК Фритъеф Бенъямин**, профессор восточно-европейской истории, Базельский университет, автор более 70 публикаций об истории памяти и концепциях коллективной идентичности в Центральной и Восточной Европе, истории пространства и коммуникаций, истории инфраструктуры, ментальном картографировании и исторических регионах Европы, сравнительной истории империй, истории политического насилия. E-mail: benjamin.schenk-at-unibas.ch

*Bulletin of the South Ural State University  
Series «Social Sciences and the Humanities»  
2015, vol. 15, no. 3, pp. 46—55*

## «ASIA IS REVEALING ITSELF SLOWLY BUT UNDOUBTEDLY»: TRAVELLING ON THE TRANS SIBERIAN RAILROAD AS A BORDER EXPERIENCE IN LATE IMPERIAL RUSSIA

**F. B. Schenk**, *Universitaet Basel, Confoederatio Helvetica, benjaminschenk-at-unibas.ch*

The paper deals with discourses of mental mapping in Russia in the second half of the 19th century. The focus is on reports of Russian railway passengers who wrote down their impressions of the travelled territory in corresponding texts. The case study is based on travelogues documenting train journeys to the Eastern part of the Empire on the Transiberian railroad. The article scrutinizes the wide spread assumption that the construction and use of railroads in the 19th century contributed significantly to the integration of nation-states and empires in the sense of their “territorialisation” (Charles Maier). Using the example of the Russian Empire, it argues that the construction and use



of the new means of transportation had both integrative and dis-integrative effects in terms of the representation of the imperial space on the mental maps of Russian travellers. The spatial experience of an integrated transportation system evoked on the one side notions of Russia as a large, indivisible whole. At the same time the railroad created completely new opportunities to personally experience the cultural frontiers within the multi-ethnic Empire. This promoted both the pride felt in the size of the Russian Empire but also tendencies of estrangement and fears about the “Other” in one’s own country.

*Keywords: Transsiberian Railroad, railway travel, railway literature, mental maps.*

### References

1. Alisov, S. P. Kraj budućega: Iz vpečatlenij poezdki v Sibir' / S. P. Alisov // Vestnik Znaniya. — 1903. — № 12. — P. 9—34; 1904. — № 1. — P. 96—116.
2. Al'fonosov, I.A. Ot Kazani do Berlina: Iz putevyh zametok i vpečatlenij / I.A. Al'fonosov // Pravoslavnyj sobesednik. — 1910. — № 11. — S. 648—663; № 12. — S. 746—768.
3. Borzunov, V. F. Transsibirskaja magistral' v mirovoj politike velikih deržav / V. F. Borzunov. — 2 Vol. — Moskva, 2001.
4. Vereščagin, A.V. Po Mančžurii (1900—1901). Vospominanija i rasskazy / A.V. Vereščagin. — S. Peterburg, 1903.
5. Vinogradov, A. V dal'nyh krajach: Putevye zametki i vpečatlenija / A.V. Vinogradov. — M., 1901.
6. Grekov, V.I., Na Dal'nyj Vostok. Pochodnye pis'ma / V.I. Grekov. — S. Peterburg, 1901.
7. D. Destrem, Obzor otzyvov pečati po povodu desjatiletija Velikago Sibirskago rel'sovogo puti / D. Destrem // Železnodorožnoe delo. — 1902. — № 2-3, 5-6, 7. P. 27—29, 64—67, 79—80.
8. Desjatiletie velikago načinanija // Birževyja Vedomosti. Ende Mai 1901.
9. Z-skij, V. Koe-čto iz putešestvija moego vo Vladivostok / V. Z-skij // Michajlovec. — 1910. — № 1. — P. 212—219.
10. Kljuge, A. Ot Eniseja v Moskvu / A. Kljuge // Sibirskij nabljudatel'. — 1903. — № 1. — P. 20—26; № 2. — P. 33—42; № 3. — P. 1—11. № 4. — P. 11—19; № 5. — P. 13—24. № 6. P. 81—91.
11. Kovalevskij, H. Z. Po Sibiri. Putevye vpečatlenija (ijun'—sent. 1908g.) / H. Z. Kovalevskij. — Char'kov, 1909.
12. Koppe, A. F. Pis'ma s Dal'nego Vostoka / A. F. Koppe // Oficerskaja žizn'. — 1910. — № 221. — P. 1809—1810; NN№. 222/223. P. 1832—1834.
13. Krasnov, P.N. Sibir' pod vlijaniem rel'sovogo puti / P. N. Krasnov. — S. Peterburg, 1902.
14. Leonov, M.L. Po Sibiri ot Moskvy do Sretenska. Putevye zametki / M.L. Leonov. — M., 1903.
15. J. Michaljak, Proščanie u „mogil'nogo kamnja nadeždy“. Ural'skaja granica v vospominanijach poljakov, soslannyh v Sibir' / J. Michaljak // Sibir' v istorii i kul'ture pol'skogo naroda. — M., 2002, S. 108—113.
16. Moskovskie vedomosti. — 19.5.1901.
17. Na poroge novogo mira // Novoe vremja. — № 9215. — 29.10.1901.
18. Rossijskij Gosudarstvennyj Istoričeskij Archiv, f. 273, op. 10, ed. chr. 267, 352, 413, 498, 554 (Beschwerden an die *Upravlenie železnych dorog* des MPS aus den Jahren 1909—1913).
19. A. T. Snarskij, Na Dal'nyj Vostok i obratno: Putevye očerki / A. T. Snarskij // ders., Moi dosugi. Putevye očerki i rasskazy. S. Peterburg, 1907. P. 90—113.
20. Spolitalak, M. A.: Ot Charbina do Cholma: Beglye putevye nabroski / M.A. Spolitalak // Oficerskaja žizn'. — 1908. — № 131-132. C. 444—445; № 133-134. C. 470—471; № 136. C. 508—510; № 138. C. 534—536; № 143. C. 612—614; № 145. C. 642—644; № 147. S. 679—680.
21. Cimmerman, È. R. Po velikoj Sibirskoj doroge / È. R. Cimmerman // Vestnik Evropy. — 1903. — № 38. Vol. 1. — P. 107—137; Vol. 2. — P. 486—512.
22. Ackeret, M. In der Welt der Katorga. Die Zwangsarbeitsstrafe fuer politische Delinquenten im ausgehenden Zarenreich (Ostsibirien und Sachalin). — Muenchen, 2007. S. 35—44.
23. Bassin, M. Imperial Visions. Nationalist Imagination and Geographical Expansion in the Russian Far East. 1840—1865 / M. Bassin. — Cambridge, 1999.
24. Bassin, M. Russia between Europe and Asia: The Ideological Construction of Geographical Space / V. Bassin // Slavic Review. — 1991. — № 50/1. — P. 1—17.
25. Cars, J. de., Die Transsibirische Bahn. Geschichte der laengsten Bahn der Welt / J. de Cars, J.-P. Caracalla. — Zürich, 1987 (впервые издано в Париже в 1986 г.).
26. Diment, G. (Ed.) / (Hrsg.), Between Heaven and Hell. The Myth of Siberia in Russian Culture / G. Diment, Y. Slezkine. — New York, 1993;
27. Engberding, H., Thoens, B. (Hg.) Transsib-Lesebuch. — Berlin, 2002.
28. Frank, S. Reisen nach Sibirien. Zwischen Heterotopie und Topographie / S. Frank // KEA. Zeitschrift für Kulturwissenschaften. — 1999. — № 12. — S. 113—136.
29. Frank, S. Sibirien: Peripherie und Anderes der russischen Kultur / S. Frank // A. Hansen-Loeve (Hg.). Mein Russland. — Muenchen, 1997 (Wiener Slawistischer Almanach, Sonderband Nr. 44). S. 357—383.
30. Gorizontov, L. The «Great Circle» of Interior Russia: Representations of the Imperial Center in the Nineteenth and Early Twentieth Centuries / L. Gorizontov // J. Burbank, M. von Hagen, A. Remnev (Eds.), Russian Empire. Space, People, Power, 1700—1930. — Bloomington, 2007. Pp. 67—93.
31. Jefferson, R. L. Roughing it in Siberia. With Some Account of the Trans-Siberian Railway, and the Gold- Mining Industry of Asiatic Russia / R.L. Jefferson. — London, 1897.
32. Lansdell, H. Through Siberia / H. Lansdell. — London, 1883.
33. Maier, C.S. Consigning the Twentieth Century to History, Alternative Narratives for the Modern Era / C.S. Maier // The American Historical Review. — 2000. — № 105. Pp. 807—831.
34. Maier, C.S. Transformations of Territoriality. 1600—2000 / C.S. Maier // G. Budde u.a. (Eds.), Transnationale Geschichte. Themen, Tendenzen, Theorien. — Goettingen, 2006. S. 32—55.
35. Manley, D. (Ed.), The Trans-Siberian Railway: A Traveller's Anthology. — London, 1988.

36. Marks, S. Road to Power. The Trans-Siberian Railway and the Colonization of Asian Russia, 1850—1917 / S. Marks. — Ithaca, 1991.
37. Nansen, F. Sibirien. Ein Zukunftsland / F. Nansen. — Leipzig 1914.
38. Neutatz, D. Der Traum von der Transsib: Visionen, Wuensche, Praesentationen und Wahrnehmungen 1857—1914 / D. Neutatz // Sibirienbilder. Konzeptualisierungen des russischen Nord-Ostens in den Kulturwissenschaften. — Irkutsk, 2005. — S. 179—203.
39. Schenk, F.B. Die Neuvermessung des Russlaendischen Reiches im Eisenbahnzeitalter / F.B. Schenk // J. Happel, C. von Werdt (Hg.). Osteuropa kartiert — Mapping Eastern Europe. — Berlin, 2010. S. 13-35.
40. Schenk, F. B. „Hier eröffnete sich vor unseren Augen ein neues, schillerndes, von uns noch nirgendwo gesehenes Bild...“ Die gedankliche Neuvermessung des Zarenreiches im Eisenbahnzeitalter / F.B. Schenk // // Zeitschrift für Ostmitteleuropa-Forschung. — № 63. — H. 1. — 2014. S. 4-23.
41. Schenk, F.B. Mastering Imperial Space? The Ambivalent Impact of Railway Building in Tsarist Russia / F.B. Schenk // J. Leonard, U. von Hirschhausen (Eds.). Comparing Empires. Encounters and Transfers in the Long Nineteenth Century. — Goettingen, 2011. Vol. 1. Pp. 60-77.
42. Schenk, F. B. Mental Maps. Die Konstruktion von geographischen Räumen in Europa seit der Aufklärung. Literaturbericht / F.B. Schenk // Geschichte und Gesellschaft — 2002. — № 28. S. 493-514.
43. Schenk, F.B. Russlands Fahrt in die Moderne. Mobilitaet und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter / F.B. Schenk — Stuttgart, 2014.
44. Schenk, F. B. Russlands „staehlernes Band“. Die Transsibirische Eisenbahn / F.B. Schenk // Ost-West. Europaeische Perspektiven. — 2006. — 7(3). S. 219—226.
45. Shoemaker, M. M. The Great Siberian Railway. From St. Petersburg to Peking / M.M. Shoemaker. — New York; London, 1903.
46. Sunderland, W. Taming the Wild Field. Colonization and Empire on the Russian Steppe / W. Sunderland. — Ithaca; London, 2004.
47. Sunderland, W. The «Colonization Question»: Visions of Colonization in Late Imperial Russia / W. Sunderland // Jahrbuecher fuer Geschichte Osteuropas. — 2000. — № 48. — S. 210—232.
48. Voerkelius, M. Russland und die Sowjetunion auf Weltausstellungen / M. Voerkelius // M. Aust (Hg.), Globalisierung imperial und sozialistisch. Russland und die Sowjetunion in der Globalgeschichte 1851-1991. — Frankfurt/M., 2013. — S. 207 — 224.
49. Vogel, J. Mythos Moderne. Die Technik in der nationalen Selbstdarstellung in Europa / J. Vogel // D. Altenburg (u.a.) (Hg.), Im Herzen Europas. Nationale Identitaeten und Erinnerungskulturen. — Köln, 2008. — S. 105—120.
50. Weiss, C. Representing the Empire: The Meaning of Siberia for Russian Imperial Identity /C. Weiss // Nationalities Papers. — 2007. — № 35. P. 439—456.
51. Weiss, C. Wie Sibirien «unser» wurde. Die Russische Geographische Gesellschaft und ihr Einfluss auf die Bilder und Vorstellungen von Sibirien im 19. Jahrhundert/ C. Weiss. —
52. Windt, H. D. Siberia as it is / H.D. Windt. — London, 1892.
53. Wortman, R. The «Integrity» (Tselost') of the State in Imperial Russian Representation / R. Wortman // Ab Imperio. — 2011. — № 2. P. 20-45. Goettingen, 2007.
54. Zabel, E. Transsibirien. Mit der Bahn durch Russland und China, 1903 / E. Zabel. [Reprint: B. Thoens (Hg.)]. Darmstadt, 2003.

*Received May 27, 2015*