
ИСТОРИЯ HISTORY

История России History of Russia

Magistra Vitae: электронный журнал по историческим наукам и археологии. 2024. Т. 9, вып. 2. С. 5–13.
Magistra Vitae: online journal of historical sciences and archeology. 2024;9(2):5-13.

Научная статья

УДК 94(57)

doi: 10.47475/2542-0275-2024-9-2-5-13

ЖЕНСКИЙ АВАНТЮРНЫЙ ТРАВЕЛОГ: ПУТЕШЕСТВИЕ АМЕРИКАНКИ ХЕЛЕН ЛИ ПО СИБИРИ

Андрей Игоревич Макурин

Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена, Санкт-Петербургская государственная консерватория им. Н. А. Римского-Корсакова, Санкт-Петербург, Россия, Тюменский государственный университет, Тюмень, Россия, aimdif@yandex.ru, ORCID 0000-0002-9448-5349

Аннотация. Путевые очерки англоязычных путешественников, публиковавшиеся в начале XX в., представляют важнейший источник для изучения образа России в США и Великобритании. Статья посвящена путешествию в Сибирь американской женщины Хелен Ли, которая приехала в Россию в 1912 г. Её работа представляет особый интерес, поскольку автор предприняла довольно смелое для своего времени и для женщины в начале XX в. путешествие по неосвоенному туристами пути. Не только Сибирь, но недавно построенная Транссибирская магистраль привлекала внимание мировой общественности и тех, кто отправлялся для получения новых впечатлений. Представляет интерес восприятие американскими наблюдателями таких вопросов, как система ссылки, функционирование железной дороги, гостиницы и многое другое.

Ключевые слова: травелог, образ Сибири, Транссибирская магистраль, Х. Ли

Финансирование. Исследование выполнено за счёт гранта Российского научного фонда № 23-28-01108, <https://rscf.ru/project/23-28-01108/>

Для цитирования: Макурин А. И. Женский авантюрный травелог: путешествие американки Хелен Ли по Сибири // *Magistra Vitae: электронный журнал по историческим наукам и археологии. 2024. Т. 9, вып. 2. С. 5–13. URL: <https://www.magistravitaejournal.ru/ru/archive/38-magistra-vitae-2-2024.html>. DOI: 10.47475/2542-0275-2024-9-2-5-13*

Original article

WOMEN'S ADVENTUROUSE TRAVELOGUE: AMERICAN HELEN LEE'S JOURNEY THROUGH SIBERIA

Andrey I. Makurin

Herzen University, St. Petersburg State Conservatory named after Rimsky-Korsakov, Russia, St. Petersburg, Tyumen State University, Tyumen, Russia, aimdif@yandex.ru, ORCID 0000-0002-9448-5349

Abstract. Travel essays by English-speaking travelers, published at the beginning of the 20th century, represent the most important source for studying the image of Russia in the USA and Great Britain. The article is devoted to the journey to Siberia of the American woman Helen Lee, who came to Russia in 1912. Her work is of particular interest, since the author undertook a rather bold journey for her time and for a woman at the beginning of the 20th century along a path unexplored by tourists. Not only Siberia, but the recently built Trans-Siberian Railway attracted the attention of the world community and those who went for new experiences. The work is particularly interested in the perception of American observers on such issues as the exile system, the functioning of the railway, hotels, etc.

Keywords: travelogue, image of Siberia, Trans-Siberian Railway, H. Lee

Funding. The study was supported by the Russian Science Foundation grant No. 23-28-01108, <https://rscf.ru/project/23-28-01108/>

For citation: Makurin AI. Women's Adventure Travelogue: American Helen Lee's Journey Through Siberia. *Magistra Vitae: electronic journal of historical sciences and archaeology*. 2024;9(2):5-13. (In Russ.). URL: <https://www.magistravitaejournal.ru/ru/archive/38-magistra-vitae-2-2024.html>. DOI: 10.47475/2542-0275-2024-9-2-5-13

Хелен Ли (Lee, Helena Crumett), урождённая Хелен Краметт (1867–1962), путешествовала в Россию в 1912 г. и написала очерк, опубликованный в следующем году под названием «Через Сибирь в одиночку: приключения американки»¹. Ли занимала видное положение в американском обществе, будучи женой пятого президента Университета в Иллинойсе (Lombard University in Illinois) Джона Кларенса Ли. Путешествия в столь отдалённые, по крайней мере для жителей США, регионы Земли, казались ранее довольно рискованным предприятием. В то же время сведения о создании Транссибирской железной дороги делали Сибирь привлекательным для путешественников местом. Формулируя цель своей поездки в небольшом предисловии Ли писала, что сама Сибирь в большей степени нуждается в том, чтобы ею заинтересовалась Америка. В третьей главе звучит ещё один мотив путешествия — «зов Востока». Восток для американской путешественницы притягателен, и Сибирь, таким образом предстаёт для неё как часть Востока².

Книга Ли была написана на следующий год после её путешествия в Россию и содержала не просто описание поездки, но и оценки увиденного, то есть представляла собой «текст, созданный по следам реальной поездки, в котором маршрут становится основным фактором, влияющим на композицию и смыслы произведения» [Пономарев Е. Р., 2020]. Современные теоретические исследования позволяют отнести сочинение американской путешественницы к жанру травелогов в их «узком» понимании, то есть как нарратив, содержащий метатекст, в котором «параллельно разворачиваются реальное передвижение в пространстве и нарратив об этом передвижении» [Пономарев Е. Р., 2020].

Оглавление книги организовано хронологически с последовательным перечислением увиденных мест, зарисовками портретов, социальных явлений. Вместе с тем повествование, подчинённое последовательности маршрута, сопрово-

ждается отступлениями, в которых Ли стремится характеризовать существенные отличительные признаки страны: особенности организации транспортной системы, функционирование отелей и дорожного быта.

Очевидно, что маршрут путешественницы пролегал через океан в Японию, а оттуда благодаря регулярному пароходному сообщению она добралась до Шанхая. Дальнейший путь до Даляня (Дальнего) до Чанчуня по железной дороге, арендованной Японией, а затем и далее по КВЖД до Иркутска. Иркутск оставался важнейшим пересадочным узлом, и, планируя поездку ещё в Лондоне, Ли выбирала между прямым поездом и пересадкой в Иркутске, остановившись на последнем варианте. Остановка в Иркутске была не случайна, поскольку авторка травелога, очевидно, стремилась познакомиться с городом. Следующая остановка была совершена в Томске, где Ли встречалась с профессором Томского университета и далее проследовала на поезде до Москвы и затем в Лондон. Наиболее подробно Ли освещает движение из Японии до Москвы. О дальнейшем маршруте в книге не говорится.

Подготовка к путешествию началась в Лондоне, где американка должна была получить визу в российском консульстве. Вопрос о том, как возникает идея путешествия, появляется в четвёртой главе, где Ли попросила сотрудника консульства рассказать об Иркутске, и помощник сотрудника сообщил, что он был на службе в Сибири в течение пяти лет и убеждал американку, что «там нечего смотреть. Вам лучше не покидать поезда»³. Оба чиновника посмотрели на Ли как на ненормальную (freak). Ей предлагали взять прямой билет до Москвы без остановки в Иркутске, предупредив, что она может отстать от поезда или лишиться денег. Глава была названа «Перст судьбы», видимо, потому, что во время путешествия с Ли произойдёт описанный ею далее инцидент, когда она едва не опоздает на поезд.

В центре внимания путешественницы оказалось несколько сюжетов как достаточно традици-

¹ Lee J. C. *Across Siberia alone: an American woman's adventures*. New York, 1913.

² Ibid. P. 98.

³ Lee J. C. *Op. cit.* P. 30.

онных для травелогов, так и отражавших оригинальный авторский подход. Ли не декларировала в очерке о такой цели, как знакомство с сибирской ссылкой и заключёнными, изучение положения ссыльных и т. п., но проявила очевидный интерес к этому вопросу и желала побывать в тюрьме, чтобы поговорить с отбывающими наказание. Именно поэтому целая глава (десятая) посвящена рассказу об особенностях ссылки, отношению к заключённым и ссыльным, их происхождению, отношению к ним со стороны сибирского общества.

Повествование начинается с упоминания японских офицеров и японца — капитана парохода, на котором шло плавание. Каким образом она оказалась в Японии, путешественница не пишет. В Шанхае Ли стала свидетельницей свадьбы американской женщины. До Дальнего (Далаянь) путь составил 44 часа. Настоящий Транссиб начинается в Чанчуне, полагает Ли, поскольку этот пункт является началом русского участка железной дороги. Среди достопримечательностей, характеризующих восприятие железнодорожной магистрали в России, упоминается тоннель через Яблоновый хребет на Забайкальской железной дороге под Читой, где на арке тоннеля имеется надпись «К Атлантическому океану». С обратной стороны тоннеля была размещена другая надпись: «К Великому океану». Ли подчёркивала, что важной перевалочной базой оставался Иркутск, поскольку именно на станции в этом городе всем приходилось пересаживаться.

Отдельная глава в очерке была посвящена Транссибирской железнодорожной магистрали. Начиная эту главу, Ли постаралась дать краткое пояснение о строительстве дороги. Сначала она пересказала ходившую в начале XX в. про Николая II шутку, которую рассказал попутчик: «как пятью спичками пишется слово “дурак”? <...> Медленно он подошёл к двери и оглядел коридор. Потом, вернувшись, он не осмелился произнести ни слова даже по-английски. Он написал Н П»¹. Будучи цесаревичем, Николай присутствовал на торжественном открытии строительства железной дороги, и дальнейшее сооружение всего пути происходило в царствование Николая II. Поэтому оценка, данная императору попутчиком, могла вызвать сомнение читателя в рациональности решения о прокладке дороги через территорию Китая. Вместе с тем Ли считала эти земли довольно привлекательными. Следуя по Маньч-

журии, американка отмечала, что «...проезжая через страну, понимаешь желание и России, и Японии владеть этой плодородной землёй»².

Важное место занимает характеристика качества железнодорожного сообщения, технические подробности подвижного состава, бытовых условий пассажиров поездов. На поезде из Дальнего ехали в новом пульмановском вагоне, «сделанном в Иллинойсе, с английской надписью *Sleeping Car* снаружи. Вагон разделён на купе для двоих, с индивидуальным умывальником новейшего типа и горячей и холодной водой. Ночью запираешь дверь и открываешь окно, и это чудесно удобно. К поезду пристроен хороший вагон-ресторан»³. Проводник вагона сообщил, что «*La Compagnie Generale des Wagon-lits* считает, что её сотрудники должны говорить по-английски»⁴.

Проблема качества строительства железнодорожного пути оказалась в центре внимания Ли благодаря её попутчику — всемирно известному инженеру, «который старательно обращал наше внимание на каждую деталь»⁵. Имя попутчика Ли не раскрывала. Он критически отзывался о качестве рельсов. Они слишком лёгкие, и поэтому «“после весеннего дождя поезда сходят с рельсов, как белки”, — утверждал инженер»⁵. Это может быть ранней весной и на Урале», — отмечала Ли и подчёркивала, что сама ничего этого не видела. Путешественница не указывала источника своей информации, но в 1912 г. в журнале «Огонёк» вышла заметка об аварии на Пермской железной дороге в результате размыва насыпи дороги из-за ливней. Правда, они прошли летом⁶. Причина, по мнению инженера, состояла не только в том, что рельсы слишком лёгкие, но и в том, что «балластировка пути не соответствует стандартам, что приводит к неравномерному движению вагонов». В подтверждение этого Ли привела собственное наблюдение, когда «Однажды ночью, между Курганом и Обью, я подумала, что едва не упала с полки»⁷. Наш друг-инженер всегда называл Транссибирскую магистраль «верблюжьей дорогой», потому что города на дороге являлись редкостью. Предшественники Ли — американцы, следовавшие тем же маршрутом, но несколькими годами

² Lee J. C. Op. cit. P. 45.

³ Ibid. P. 44.

⁴ Ibid. P. 48

⁵ Ibid. P. 106.

⁶ Катастрофа на Пермской железной дороге // Огонёк. 1912. № 24.

⁷ Lee J. C. Op. cit. P. 107.

¹ Lee J. C. Op. cit. P. 106.

ранее, также отмечали недостатки качества железнодорожного пути¹.

Характеристика КВЖД начиналась с описания железнодорожного вагона: «Вагоны первого класса обиты бархатом, а купе рассчитаны только на двоих. Между каждыми двумя отсеками есть туалет. Во втором классе есть купе на двоих и купе на четверых с туалетами в каждом конце вагона. Обивка репсовая, покрыта крашом. Оба класса используют один и тот же вагон-ресторан, и разница в комфорте ничтожно мала. Есть многочисленные полки для багажа, а в некоторых вагонах есть большое место над проходом для хранения багажа»².

Возвращаясь назад с Курского вокзала Москвы, путешественница также обратила внимание на удобства, доступные пассажирам в поезде. «В вагоне-ресторане есть небольшая библиотека из двух-трёх полок с русскими, французскими, английскими и немецкими книгами и пятью-шестью периодическими изданиями. В некоторых поездах есть шахматы и шашки. Вагон-ресторан на самом деле является салоном поезда»³.

Ли обратила внимание на то, что колёса при движении начинают скрипеть после 11 часов. «Этот поезд смазывали каждые два-три часа из Харбина в Иркутск. Сверху на каждой оси есть большая ёмкость для масла, и они заливают масло в коробки до тех пор, пока оно не переполнится. Возможно, колёса не выдержат такой смазки на всём континенте»⁴.

«Сибирские поезда ходят вовремя. Мы подъехали к нескольким станциям за пять минут до назначенного срока»⁵. Вместе с тем русские государственные экспрессы, курсирующие дважды в неделю (два в западном, два — в восточном направлении), ничуть не отличаются по комфортабельности от компании международных перевозок Вагон-литс. Разница состоит в том, что российские экспрессы делают больше остановок.

Имеется описание вагонов разного класса, ширины колеи (сравнение с шириной японской —

транссибирская составляет пять футов, японская — три фута и шесть дюймов). Ли приводила многочисленные недостатки железнодорожного хозяйства. В частности, она обратила внимание на то, что станции имели одну платформу и если останавливаются более одного поезда, то пассажирам поездов, поставленных на втором и последующих путях, приходится спрыгивать на землю: и вы «оказываетесь в узком проходе, в котором перемешались пассажиры, багаж и бродячие собаки. Если вы хотите добраться до станции, вы должны перелезть через остальные стоящие поезда»⁶. Путешественницу удивляло, что в вагонах 3-го и 4-го классов не было разделения на женские и мужские места, а удобства находились в конце поезда — в багажном вагоне, где имела баня. В России даже есть шутка, писала Ли, говорят, что в России бывают вагоны 5-го класса. В Уфе путешественники видели товарный вагон, заполненный солдатами. Надпись на вагоне гласила: «Мужчин — 40, лошадей — 8»⁷.

Ни один поезд не может отправиться со станции, пока машинист не получит странный спиральный металлический стержень (жест — the wand)», который он должен доставить на следующую станцию (в данном случае речь идёт о железе, который использовался как разрешение на движение поезда по однопутной дороге до следующего перегона).

Стоимость услуг по перевозу пассажиров, стоимость питания и организация движения поездов на Транссибирской железной дороге заинтересовали путешественницу. Стоимость проезда в международном поезде из Москвы в Шанхай через Харбин составлял 44 фунта 8 шиллингов в первом классе, 32 фунта 4 шиллинга — во втором. Трёхразовое питание в вагоне-ресторане стоило три с половиной рубля или около 1 доллара 75 центов. «Прошлым летом министр путей сообщения надеялся сократить время движения поездов от Москвы до Владивостока до 8 дней и 17 часов». Однако поездка Ли составила 10 дней, в то же время конечной целью министерства является сокращение длительности поездки до 6 дней⁸.

Поезда международного экспреса отправлялись на Восток с Курского вокзала, «величественное» здание которого напомнило Ли гостиницу. Порой целыми днями на всём пути не встречалось ни единого города, только деревни, отмеча-

¹ Weeks Ch. J. An American naval diplomat in revolutionary Russia: the life and times of Vice Admiral Newton A. McCully by Weeks, Charles J. Annapolis. Md. : Naval Institute Press, 1993. P. 29; Beveridge A. The Russian Advance. N. Y., 1904. P. 69; Jefferson R. L. Roughing it in Siberia, with some account of the Trans-Siberian railway, and the gold-mining industry of Asiatic Russia. London, 1897. P. 2.

² Lee J. C. Op. cit. P. 50.

³ Ibid. P. 121.

⁴ Ibid. P. 57.

⁵ Ibid. P. 60.

⁶ Lee J. C. Op. cit. P. 110.

⁷ Ibid. P. 112.

⁸ Ibid. P. 117.

ла она, и если железная дорога проходила через деревню, то станция часто бывала далеко, как, например, в Петропавловске. Ли поясняла, что первоначальная цель дороги была двойной: она имела военное назначение, «как средство для перевозки солдат», и гражданское, «как средство, позволяющее переселенцам добраться до необитаемого края»¹. Однако российское правительство, как отмечала Ли, планировало улучшить пропускную способность дороги, построив ответвление от Омска на Петербург и реконструируя уже действующую дорогу в двухколейную. Эта реконструкция уже началась с 1907 г.

Транссибирская железная дорога, будь то Международный поезд или Российский государственный экспресс, по словам Ли, удобна и приятна. Государственный экспресс, которым (вероятнее всего) Ли возвращалась, был меньше международного экспресса, но порадовал путешественницу, которая отметила положительные стороны дорожного быта на железной дороге: «простыни были безупречны, и поезд был очень чистым»².

Первым городом, нашедшим отражение в тревелогe, стал Шанхай, в котором путешественница оказалась, скорее всего транзитом, и ему она уделила отдельное внимание. Следующим упомянутым городом стал китайский Далянь, названный в тексте по-русски Дальний, но с уточнением для читателя «если вы предпочитаете, то Дайрен» (это название использовалось японцами — Дайрен, Dalny, or Dairen)³. После санитарного контроля пассажиров пустили в город. До отеля (Ямато) добирались на рикше: «У рикш в Дальнем нет резиновых шин, и это имеет значение, но рикша есть рикша, и он всегда увлекателен»⁴. Далянь все ещё сохранял свидетельства русско-японской войны, и Ли сообщала о желании посетить место сражения в Порт-Артуре, который располагался всего в 1,5 часа езды от Дальнего, но не решилась, опасаясь опоздать на международный экспресс, который курсировал раз в неделю. Поэтому она и её попутчики бродили по Дальнему, который медленно восстанавливался после войны. Далее была остановка в Харбине, где к поезду присоединили вагон. Дальнейший путь лежал через Сретенск и Читу. Особое внимание Ли уделила Чите, где она заметила много казаков, отмечая, что это город, как все сибирские города, сдела-

ли ссыльные. Читу Ли назвала большим городом, который «стоит посетить».

Первым значимым городом, занявшим особое место в повествовании Ли, стал Иркутск, названный столицей Сибири (capital of Siberia). По мнению американской путешественницы, подобно другим сибирским городам Иркутск «был сделан ссыльными» (“it was made by exiles”)⁵. Эти люди заняли небольшую группу хижин, осушили болота и начали торговать со своими соседями. Американка обращает внимание читателей на то, что главная улица Иркутска называется «дамская» в честь женщин, последовавших за своими ссыльными мужьями. При этом история про жён декабристов не упоминается, и читатель, не знающий истории России, остаётся в неведении.

Описание города начинается с вокзала, рослых носильщиков, которые борются за право нести багаж. На вокзале в Иркутске Ли пыталась объясниться с носильщиком при помощи разговорника. Чтобы понять его, пришлось «долго собирать в уме предложение из разговорника и трижды произнести, чтобы носильщик понял и, схватив чемодан, помахал им в знак согласия...»⁶. Ли осталась в Иркутске, хотя попутчики убеждали отправиться с ними до Москвы. Дальнейшее повествование напоминало настоящее приключение. В поисках помощника, кто мог бы сопроводить её до отеля она перебрала кандидатуры разных людей, включая начальника поезда, который говорил только по-русски, знал несколько слов по-французски и ни единого слова по-немецки. Как оказалось, молодой помощник главного повара вагона-ресторана хорошо владел французским и обещал помочь добраться до отеля. Однако во время ужина он выпил лишнего и был пьян. «Ужин на Транссибе не долгий, застолье — всего три блюда, не считая водки, которую подают первой, и наливок, которые идут после»⁷. После нескольких минут томительного и волнительного ожидания начальник поезда сопроводил путешественницу в отель, наняв дрожки.

Ли дала прекрасную характеристику гостиницы в Иркутске: неровная лестница, зеркала и восковые цветы на лестничной площадке. Попутчики предупредили путешественницу, что нужно сразу зафиксировать цену за номер, поскольку тарифы являются «плавающими». В номере «не было ни простыней, ни наволочек. Когда я обратила на это внимание горничной, она

¹ Lee J. C. Op. cit. P. 122.

² Ibid. P. 127.

³ Ibid. P. 39.

⁴ Ibid. P. 42.

⁵ Lee J. C. Op. cit. P. 56.

⁶ Ibid. P. 57.

⁷ Ibid. P. 58.

улыбнулась и сказала: привезли бельё, за которое взимается дополнительная плата. Горничная не могла заправить простыни, потому что они не доставали до изножья, но по счастью, как отмечала Ли, она была невысокого роста. Кровать была сделана для среднего мужского роста. Там были двойные окна, а щели были заклеены бумагой. «Под бумагой была замазка. На зиму были зашпаклеваны и внешние стеклопакеты, и внутренние. Ни поток воздуха не должен был проникнуть в эту комнату до весны»¹. Общение с помощью разговорника продолжилось в гостинице в отсутствие начальника поезда с горничной. Когда путешественница хотела что-то сообщить, то показывала в разговорнике нужные слова.

В Иркутске Ли пробыла несколько дней, до посадки на следующий далее поезд и поэтому решила посетить Благовещенский собор и добралась до него, наняв извозчика. Объясниться с ним она смогла при помощи разговорника.

Ли присутствовала на службе в храме. Первое суждение о русской церкви начинается со слов: «В греческих церквях нет ни органов, ни каких-либо инструментов». Давая яркое описание литургии и «красивого голоса» священника, Ли признавалась: «музыка взволновала и успокоила меня»².

Достойны внимания портреты прихожан, увиденных американкой: старая женщина, стоявшая на коленях на полу, раскачивалась взад и вперёд, целуя камни; женщины, закутанные в меха; женщины в шали и мужчины в блузах, преклонившие колени. В храме не было стульев, чтобы присесть, отсутствовали даже мягкие покрытия. Не было ничего, кроме каменного пола. Прихожане во время службы либо вставали, либо преклоняли колени. Интересную черту отметила Ли заметив, что с хорошо одетыми женщинами рядом не было мужчин. Даже благовония в храме имели другой — непривычный для американки пряный, манящий запах. На фоне скромного убранства храма Ли особо отметила позолоченный алтарь и драгоценные камни. При входе в каждую церковь есть отгороженное место для продажи свечей³.

Архитектура Иркутска не удостоилась высокой оценки американской путешественницы: в ней нет порядка и преобладали бревенчатые дома. Гордостью горожан наряду с театром, как сообщала Ли, является иркутский музей. Ли отмети-

ла богатую коллекцию музея: образцы сибирской руды, дичи, рыбы и животных, раннесибирские орудия труда и утварь. Есть одетые фигуры бурят, тулугу и многих других. Начальник поезда обратил внимание путешественницы на «экземпляры носорогов и других млекопитающих, которые водятся в долине Лены, в болотах Сибири. Русский крестьянин полагает, что эти звери существуют до сих пор, ибо после особенно холодной зимы, когда льдины сносят берег реки, находят останки этих чудовищ. Они настолько хорошо сохранились, что с трудом верится, что они пришли из другого периода мировой истории»⁴.

Во время пребывания в отеле Ли встретила трёх французов, которые предлагали ей ужин в ресторане, прокатиться по городу и посетить клуб. В этом клубе, по слухам, дошедшим в Америку, юные школьницы ходили «в своих гимнастических костюмах ужинать с офицерами» и пили шампанское⁵. Однако проверить эти слухи Ли не решилась.

Молодой швейцар из отеля помог Ли составить маршрут по городу, хотя вообще не говорил на других языках, кроме русского. Этот молодой человек показался путешественнице типичным представителем своего рода: «Швейцар принадлежит к немногочисленному разряду людей, бескорыстно помогающих, которых Бог разбросал по земле в белых, красных, чёрных и жёлтых шурах. Я встречала их в каждой стране. Они не нуждаются ни в представлении, ни в каком-либо общем языке, просто голос души — и они понимают»⁶.

Прежде столицей Сибири был Томск, но с прокладкой железной дороги, полагала Ли, Иркутск шагнул далеко вперёд и выглядел почти так же, как город в Небраске мог выглядеть пятнадцать лет назад, но сравнение всё же было не в пользу Иркутска, поскольку магазины в Небраске уже тогда были «более претенциозны, лучше обставлены и лучше снабжены»⁷. Ту же картину во многих городах американского Запада можно было видеть десять лет назад, когда всюду преобладали такие же неровные деревянные тротуары, расположенные намного выше уровня улицы, а грязь превращалась в удушающую пыль. Переходить улицу неприятно и нелегко из-за остроконечных булыжников, среди которых нет двух на одном уровне, делилась своими впечатлениями

⁴ Lee J. C. Op. cit. P. 74.

⁵ Ibid. P. 80.

⁶ Ibid. P. 84.

⁷ Ibid. P. 88.

¹ Lee J. C. Op. cit. P. 66–67.

² Ibid. P. 70.

³ Ibid. P. 71.

ями Ли, восхищаясь «мастерством женщин, которые ходят на французских каблуках и в светло-серых и цветных туфлях»¹. В то же время прогресс Иркутска вызывал восхищение американской путешественницы, поскольку это был вполне современный город с музеями, школами, библиотеками, театрами, техническими училищами, а его население приближалось к 75 тыс. человек². Однако Ли использовала устаревшие сведения, поскольку в год её посещения России, то есть в 1912 г. население Иркутска уже превышало 90 тыс. человек³.

Иркутск — город ссыльных, и это обстоятельство было особым образом отмечено американкой. «Своим музеем, своими школами, всеми своими добродетелями и всеми своими пороками она обязана изгнанникам... Все они были политическими заключёнными, образованными учёными, бесстрашными людьми. Были и преступники-ссыльные, и их потомки сегодня портят город»⁴.

Целая глава (гл. 10. Вечер со ссыльными) была посвящена тому, как путешественница присутствовала на приёме в гостях, куда была приглашена. Разговор зашёл о ссыльных, после того как Ли попросила рассказать о них. Присутствующие пояснили, какие категории ссыльных бывают, и Ли выразила интерес к политическим ссыльным, заявив, что желала бы встретиться с ними. Ей сказали, что она уже встретила одного такого, находящегося под надзором полиции, но имя этого человека Ли не упоминала. В разговоре с ним они обсуждали вышедшие в 1910 г. в Русском богатстве и затем опубликованные отдельной книгой очерки В. Г. Короленко о приговорённых к смертной казни [Короленко В. Г., 1910, С. 139–164]. «Это была самая душераздирающая вещь, о которой я когда-либо слышала», — писала Ли, пересказывая истории приговорённых к смерти молодых людей⁵.

Не менее яркими и познавательными оказались впечатления от таких городов, как Красноярск, Томск, Омск. Красноярск Ли оценила как типичный сибирский город, с выстроенными повсюду претенциозными зданиями, теснящимися срубам и многокупольными церквями, которые Ли назвала «многобашенными». Это столица Ени-

сейской губернии, расположенная на берегу реки Енисей, крупнейшей реки Азии»⁶.

Ли встречала множество персонажей, которые занимали её внимание благодаря своей эксцентричности или тем, что отвечали её представлениям о русских. Так одним из упомянутых ею попутчиков в поезде от Иркутска оказался военный офицер, и она пустилась рассуждать о том, какими правами пользовались офицеры при проезде по железной дороге. «Военным путешественникам разрешается занимать класс выше, чем они платят. В поезде ехал высокий кривоногий офицер и его хорошенькая жена с младенцем и няней. Офицер и его жена были в первом классе, ребёнок и медсестра во втором классе. У этого человека были огромные усы, и каждое утро он по часу сидел в конце нашего вагона, закрутив усы в стальной бигуди. Он совсем не возражал против нашего внимания — ему это очень нравилось. На больших станциях люди подходили, чтобы поприветствовать его, полюбоваться его усами и поцеловать руку его жены»⁷.

В Харбине к поезду прицепили вагон Принца Коннаутского, внука королевы Виктории и адъютанта короля Эдуарда VII. Соседку Ли по вагону, жену британского дипломата в Пекине, путешествовавшую с двумя детьми, очень занимал вопрос, как выглядел принц. «До следующей остановки это выяснилось. Это был высокий молодой человек с хорошим английским лицом и лёгкой хромотой. В его свите было два долговязых молодых человека, не говоря уже о более старших и низкорослых индивидах. Анна часто сидела на одном из откидных кресел у длинного прохода. Они для того, чтобы смотреть в окно. Анна сидела и смотрела, не пройдёт ли принц»⁸.

По дороге до Харбина пассажиры поезда стали свидетелями лесных пожаров, к тушению которых привлекались солдаты. Поезд прошёл сквозь бушевавший огонь и останавливался на неопределённое время на станциях. Оповещение об отправлении поезда делалось за пять минут двумя ударами колокола и тремя — в момент отправления. Выйдя для прогулки из вагона, американская путешественница вместе со своей попутницей оказалась далеко от входа, когда прозвучало три удара, и не успела сесть в свой вагон. Сесть удалось в прицепной вагон благодаря помощи человека из свиты принца, которого они с Анной охарактеризовал в шутку как «ругающийся

¹ Lee J. C. Op. cit. P. 92.

² Ibid. P. 88.

³ Статистический ежегодник России 1912 г. (Год девятый). СПб., 1913. С. 54.

⁴ Lee J. C. Op. cit. P. 88.

⁵ Ibid. P. 101.

⁶ Lee J. C. Op. cit. P. 133.

⁷ Ibid. P. 113.

⁸ Ibid. P. 52.

Бобби». В вагоне они столкнулись лицом к лицу с принцем, о чём и мечтала Анна.

Уезжая из Иркутска, Ли сообщала, что встретила в поезде «президента технологического факультета Томского университета — человек высокого роста»¹ (Томский технологический институт). Ректором тогда мог быть Н. И. Карташев, однако Ли ошиблась, встретив, по всей вероятности профессора Л. Л. Тове, о чём свидетельствуют воспоминания дочери профессора А. Л. Тове². Дочь профессора вспоминала о том, что американка Ли гостила в доме профессора. Пребывание Ли в Томске, в том числе её впечатления от Томского технологического института, нашло отражение в современных исследованиях [Ус Л. Б., 2005].

Приобретя бесценный опыт путешествия по Сибири, Хелен Ли высказала несколько важных советов для туристов, добирающихся из Парижа и Лондона в Москву через Берлин или Варшаву. В частности, обращала внимание на то, что западную границу России в Александрове им придётся переходить ночью. Ли давала описание пункта таможенного пограничного контроля и процедуры проверки паспортов: «Нигде в России жена не может получить паспорт без разрешения мужа. Я стала относиться к своему паспорту, как к квитанции на багаж»³. Помимо этого Ли отметила ужасающую толчею, возникшую на паспортном контроле из крестьян, которые проталкивались изо всех сил. Основным способом поездки из Берлина в Москву, по словам Ли, является международный экспресс Берлин—Москва, но он «не даёт ни минуты для наблюдения»⁴. Был для путешественников и другой вариант, о котором она узнала поздно, — это пароходное сообщение между С.-Петербургом и Стокгольмом (финские пароходы), и этот маршрут она считала более приятным, поскольку пароходы «чисты и дешёвы».

В заключение следует отметить несколько важных черт, которые характеризуют представления Х. Ли о Сибири. В своём травелоге она констатировала изменившийся образ Сибири, которая в прошлом воспринималась как место каторги: «В сознании многих сибирских путешествен-

ников должна храниться память о партиях марширующих каторжников, описанных Толстым в “Воскресении”»⁵. Однако теперь, уверяла читателей Ли, ссыльные уже не маршируют, а перемещаются арестантскими поездами. Путешественница видела два таких поезда, которые состояли из товарных вагонов с одним или двумя крошечными зарешеченными окнами в каждом вагоне. Солдаты охраняли все двери, вдоль перрона выстроились солдаты так, что и убежать было бы непросто.

Путешествие американки по Сибири преподносилось как некий вызов, связанный с преодолением трудностей, возникающих на новом и неизведанном маршруте. Прежде Сибирь привлекала не только огромными просторами, но и возникающими в связи с этим сложностями преодоления такого экзотического маршрута, пролегающего по неизведанным и тающим опасности землям. С прокладкой железнодорожной магистрали уходил в прошлое и образ Сибири как *Terra incognita*, путешествие по которой являлось предприятием, сравнимым с авантюрой.

Книга Ли стоит в одном ряду с аналогичной литературой жанра травелога, что и работы англоязычных авторов второй половины XIX — начала XX в. Первоначально внимание путешественников в 1870–1890-х гг. было сосредоточено на функционировании ссыльнокаторжной системы в Сибири, благодаря чему появились произведения таких путешественников, как Г. Ланделл [Lansdell H., 1882], Дж. Кеннан [Kennan G., 1891] и Г. Де Виндт [De Windt H., 1896]. Затем Дж. Симпсон попытался осмыслить изменившуюся сущность ссылки в преломлении динамичного развития Сибири в связи со строительством железной дороги. Он показал, как железнодорожная магистраль кардинально меняла не только экономику и население Сибири, но также способствовала изменению образа Сибири как колонизируемой территории и места ссылки. Симпсон во время путешествия (1896 г.) застал магистраль в момент прокладки, когда происходившие под влиянием этого обстоятельства изменения в пенитенциарной системе России только начинались. В 1912 г., когда Ли приезжала в Россию, создание железной дороги было завершено и путешественница наблюдала изменения, произошедшие в Сибири в последнее десятилетие.

¹ Lee J. C. Op. cit. P. 135.

² Российская национальная библиотека. Отдел рукописей (РНБ ОР). Ф. 132. Д. 160. Л. 8.

³ Lee J. C. Op. cit. P. 116.

⁴ Ibid. P. 117.

⁵ Lee J. C. Op. cit. P. 113.

Список литературы

1. Короленко В. Г. Бытовое явление (Заметки публициста о смертной казни) // Русское богатство. 1910. № 4 (апрель). С. 139–164.
2. Пономарев Е. Р. Травелог vs. путевой очерк: постколониализм российского извода // Новое литературное обозрение. 2020. № 6 (166). URL: https://www.nlobooks.ru/magazines/novoe_literaturnoe_obozrenie/166_nlo_6_2020/article/22969/?ysclid=lu456gtop4297793166 (дата обращения: 23.03.2024)
3. Ус Л. Б. Международные научные связи Сибири (конец XIX — начало XX в.). Новосибирск : Сова, 2005. 238 с.
4. De Windt, H. The new Siberia; being an account of a visit to the penal island of Sakhalin, and political prison and mines of the Trans-Baikal district. London : Chapman and Hall, ld., 1896. xiv, 324 p.
5. Kennan G. Siberia and the Exile System. New York, 1891. 575 p.
6. Lansdell H. Through Siberia. London, S. Low, Marston, Searle and Rivington, 1882. 811 p.

References

1. Korolenko VG. Everyday phenomenon (Notes from a publicist about the death penalty). *Russkoe bogatstvo* = *Russian wealth*. 1910;(4):139-164. (In Russ.).
2. Ponomarev ER. Travelogue vs. travel essay: Russian postcolonialism. *Novoe literaturnoe obozrenie* = *New Literary Review*. 2020;(166): URL: https://www.nlobooks.ru/magazines/novoe_literaturnoe_obozrenie/166_nlo_6_2020/article/22969/?ysclid=lu456gtop4297793166 (accessed: 23.03.2024). (In Russ.).
3. Us LB. *Mezhdunarodnye nauchnye svyazi Sibiri (konec XIX — nachalo XX v.)* = International scientific communication of Siberia (at the turn of the 19th–20th centuries). Novosibirsk; 2005. 238 p. (In Russ.).
4. De Windt H. The new Siberia; being an account of a visit to the penal island of Sakhalin, and political prison and mines of the Trans-Baikal district. London; 1896. xiv, 324 p.
5. Kennan G. Siberia and the Exile System. New York; 1891. 575 p.
6. Lansdell H. Through Siberia. London, S. Low, Marston, Searle and Rivington; 1882. 811 p.

Информация об авторе

А. И. Макурин — кандидат исторических наук, доцент кафедры общественных и гуманитарных наук, Санкт-Петербургская государственная консерватория им. Н. А. Римского-Корсакова; доцент кафедры всеобщей истории, Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена; старший научный сотрудник, Тюменский государственный университет.

Information about the author

A. I. Makurin — Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Department of Social Sciences and Humanities, St. Petersburg State Conservatory named after Rimsky-Korsakov; Associate Professor of the Department of Department of World History, Herzen University; Senior Researcher, Tyumen State University.

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов. The author declares no conflicts of interests.