

Historia provinciae – журнал региональной истории. 2025. Т. 9, № 4. С. 1271–1321.
Historia Provinciae – the Journal of Regional History, vol. 9, no. 4 (2025): 1271–1321.

Научная статья

УДК 94(470)«18/19»

<https://doi.org/10.23859/2587-8344-2025-9-4-8>

<https://elibrary.ru/wgysxh>

Монументы на границе между Европой и Азией в формировании геокультурного образа уральского региона XIX – начала XX в.

Светлана Викторовна Голикова

Институт истории и археологии Уральского отделения РАН,
Екатеринбург, Россия,
avokilog@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-8272-4763>

Svetlana V. Golikova

Institute of History and Archaeology of the
Ural Branch of the Russian Academy of Sciences,
Yekaterinburg, Russia,
avokilog@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-8272-4763>



Аннотация. В статье анализируются установка и восприятие людьми четырех монументов, которые в дореволюционный период были поставлены по Уральскому хребту на границе Европы с Азией. В.Н. Татищев предложил считать именно горную гряду рубежом между этими частями света. Однако в реальном пространстве символическая граница в сознании проезжающих ассоциировалась с несколькими имевшимися горными перевалами. После того как ученые измерили самую высокую точку Уральских гор на Сибирском тракте, инициативу в раскрытии образного потенциала темы межконтинентальной границы перехватило региональное горное начальство, установив первый особый знак в честь визита наследника престола на Урал (в 1837 г.). В дальнейшем связь подобных географических объектов с царской семьей лишь укреплялась. Так, в 1868 г. на тракте от Гороблагodatских заводов в Кунгур, в честь проезда из Азии в Европу сына императора, великого князя Владимира Александровича, появился второй монумент в виде чугунной часовни с куполами. Имперские символы (двуглавый орел, корона) и перечень проследовавших через данный рубеж членов дома Романовых сохранялись в притрактовых монументах вплоть до революции, позволяя идее подобных памятников укорениться на территории Урала. Однако в знаках у железных дорог (в 1870-е гг. на линии, соединяющей Пермь с Екатеринбург, в 1890-е гг. на Самаро-Златоустовской железной дороге) имперская составляющая уже отсутствовала, полностью уступив место географическому символизму. Монументы окончательно превратились в географически мотивированные памятники, подчеркивали статус территории, стали ориентироваться на внешнее позиционирование региона. Расположение памятников около транспортных сетей, обеспечивающих пассажиропоток в

© Голикова С.В., 2025

© Golikova S., 2025

трансконтинентальных перевозках, способствовало знакомству с ними значительного числа людей. Встреча с пограничными сооружениями активировала у путешественников географическое мышление. Европа воспринималась ими как освоенное пространство, Азия противопоставлялась ей. Подобная трактовка образа границы сохранялась, проявляясь в новых ритуалах и получая более позитивный смысл.

Ключевые слова: граница Европы–Азии, Урал, культурная география, символическая (ментальная) карта, имидж территории, монумент, пути сообщения, травелог

Для цитирования: Голикова С.В. Монументы на границе между Европой и Азией в формировании геокультурного образа уральского региона XIX – начала XX в. // *Historia provinciae* – журнал региональной истории. 2025. Т. 9, № 4. С. 1271–1321, <https://doi.org/10.23859/2587-8344-2025-9-4-8>; EDN: WGYSXH

Monuments on the Border between Europe and Asia in the Formation of Geo-Cultural Image of the Ural Region in the 19th – Early 20th Century

Abstract. The article analyses the installation and public perception of four monuments that were erected in the pre-revolutionary period along the Ural Ridge on the border of Europe with Asia. V. Tatishchev proposed to consider the mountain range as the border between these parts of the world. However, in real space, the symbolic border in the minds of the travellers was associated with several existing mountain passes. After scientists measured the highest point of the Ural Mountains on the Siberian Rout, the regional mining authorities took over the initiative in revealing the figurative potential of the theme of the intercontinental border and installed the first special sign to honor the visit of the heir to the throne to the Urals (in 1837). In the future, the connection of such geographical objects with the royal family only strengthened. For instance, in 1868, the second monument, a cast-iron chapel with domes, appeared on the road from the Goroblagodatskie factories to Kungur to commemorate the passage of the emperor's son, Grand Duke Vladimir Aleksandrovich, from Asia to Europe. Imperial symbols (the double-headed eagle, the crown) and the list of members of the House of Romanov who had crossed that line remained on the roadside monuments until the Revolution, allowing the idea of such monuments to take root in the Urals. However, in railway signs (on the line connecting Perm with Yekaterinburg in the 1870s, on the Samara-Zlatoust railway in the 1890s) the imperial component was no longer present, having completely given way to geographical symbolism. The monuments finally turned into geographically motivated memorials, emphasized the status of the territory, and began to focus on the external positioning of the region. The location of the monuments near the transport networks that ensured passenger traffic in transcontinental transportation contributed to the acquaintance of a significant number of people with them. Encounter with the borderline constructions activated geographical thinking among travellers. They perceived Europe as explored space. Asia was opposed to it. This interpretation of the border image persisted, manifesting itself in new rituals and gaining a more positive meaning.

Keywords: Europe–Asia border, the Urals, cultural geography, symbolic (mental) map, territorial image, monument, communication routes, travelogue

For citation: Golikova, S.V. “Monuments on the Border between Europe and Asia in the Formation of Geo-Cultural Image of the Ural Region in the 19th – Early 20th Century.” *Historia Provinciae* – the Journal of Regional History, vol. 9, no. 4 (2025): 1271–1321, <https://doi.org/10.23859/2587-8344-2025-9-4-8>; EDN: WGYSXH

Введение

Образ границы между Европой и Азией, представленный в мировой культурной географии, на региональном уровне поддерживается и развивается чаще всего путем устройства монументов для ее делимитации. Расставленные вдоль Уральского хребта знаки консолидируют население уральского макрорегиона, не входя при этом в пул достопримечательностей его горнозаводской, промышленной геокультуры. О маркирующих границу сооружениях, поставленных в Башкирии уже в советское время, специалист по лимологии и герменевтике российского культурного ландшафта В.Л. Каганский замечает:

Граница «Европа–Азия» – смысловая ось современного Урала... важнейшее средство его пространственного самоопределения. <...> Урал гордится этой границей как своей родной, обозначает ее, чтит и любовно пестует...¹

Актуальность этому сугубо символическому концепту придают и непрекращающиеся публичные акции по уточнению географами рубежа между двумя частями света: в 1958 г. вопрос обсуждало Московское отделение Всесоюзного географического общества СССР, рекомендовав проводить его не по осевому хребту, а «по восточной подошве Урала и Мугоджар», в 2010 г. состоялась ландшафтно-историческая экспедиция Русского Географического общества «Урал – граница Европы и Азии»². Лепту в популяризацию объекта вносят региональные конференции: «Екатеринбург: от завода-крепости к Евразийской столице» (2002 г.) и «Граница Европа-Азия: культурный, географический и туристический феномен» (2019 г.)³.

¹ Каганский В.Л. Внутренний Урал глазами путешествующего теоретико-географа // География и туризм. Вып. 16 / под редакцией А.И. Зырянова и др. Пермь: Пермский государственный национально-исследовательский университет, 2017. С. 29.

² Чибилев А.А., Богданов С.В. Граница Европы и Азии: история вопроса, проблема верификации природных и культурно-исторических рубежей // Уральский исторический вестник. 2011. № 2 (31). С. 101–102; Калущков В.Н. Граница между Европой и Азией по Уралу: историко- и культурно-географические аспекты геоконцепта // Вопросы географии. Сборник № 136. Историческая география / под редакцией В.М. Котлякова, В.Н. Стрелецкого. Москва: Издательский дом «Кодекс», 2013. С. 215.

³ Екатеринбург: от завода-крепости к евразийской столице. Материалы Всероссийской научно-практической конференции (Екатеринбург, 23–24 мая 2002 г.) / под редакцией Е.С. Тулисова и др. Екатеринбург: Институт истории и археологии УрО РАН, 2002; Граница Европа–Азия: культурный, географический и туристический феномен: материалы международной научно-практической конференции (Екатеринбург, 27–29 апреля 2019 г.) / под редакцией С.А. Минюровой, О.В. Янцер. Екатеринбург: [б. и.], 2019.

Сами пограничные монументы рассматриваются ныне в качестве важного ресурса регионального развития – как инструмент внутренней интеграции и туристические достопримечательности при создании позитивного образа Урала⁴. Однако их история изучена далеко не достаточно. В качестве самостоятельного предмета исследования в научной литературе они не фигурировали, что, естественно, сокращает возможности анализа изученности темы. Пока географы согласовывают точную линию границы (хотя специалисты по культурной географии, например, В.И. Калущков, предлагают рассмотреть и ее цивилизационные смыслы)⁵, филологи привлекают историю данных монументов при анализе роли травелогов в осмыслении евро-азиатской границы. Так, например, Е.Г. Власова сообщает о появлении «знака» на Сибирском тракте и «указателей», установленных возле Горнозаводской железной дороги, а также о впечатлениях о них, сложившихся у авторов путевой прозы. При этом исследовательница отмечает неустойчивость локализации границы Европы с Азией, в том числе из-за замены «топоса Азии на более важный для российского пространства топоним Сибири» и вытекающего из этого несовпадения географической и ментальной границы: кто-то проводил

⁴ Анимца Е.Г., Власова М.Ю. Эволюция и основные составляющие образа Урала // Географический вестник = Geographical bulletin. 2016. № 3 (38). С. 28–35; Архипова Н.П. Граница Европы и Азии: к истории вопроса // Екатеринбург: от завода-крепости к евразийской столице: материалы Всероссийской научно-практической конференции (Екатеринбург, 23–24 мая 2002 г.) / под редакцией Е.С. Тулисова и др. Екатеринбург: Институт истории и археологии УрО РАН, 2002. С. 37; Кругликова Г.А. Граница «Европа–Азия» как историко-культурная среда памяти // Граница Европа–Азия: культурный, географический и туристический феномен: материалы международной научно-практической конференции (Екатеринбург, 27–29 апреля 2019 г.) / под редакцией С.А. Минюровой, О.В. Янцер. Екатеринбург: [б. и.], 2019. С. 25–28; Назукина М.В. Уральский макрорегион в системе территориальных идентичностей современной России // Известия Российской академии наук. Серия географическая. 2015. № 6. С. 42. <https://doi.org/10.15356/0373-2444-2015-6-37-47>; Назукина М.В. «Граница» в идентичности региональных сообществ России // Граница Европа–Азия: культурный, географический и туристический феномен: материалы международной научно-практической конференции (Екатеринбург, 27–29 апреля 2019 г.) / под редакцией С.А. Минюровой, О.В. Янцер. Екатеринбург: [б. и.], С. 80–81; Пичугин А.Л. Географические знаки Европа и Азия в окрестностях Нижнего Тагила // Граница Европа–Азия: культурный, географический и туристический феномен: материалы международной научно-практической конференции (Екатеринбург, 27–29 апреля 2019 г.) / под редакцией С.А. Минюровой, О.В. Янцер. Екатеринбург: [б. и.], С. 127–135; Фишелева А.И. Продвижение географического, культурного и туристического потенциала границы Европа–Азия в ходе реализации образовательного проекта «Урал для школы» // Граница Европа–Азия: культурный, географический и туристический феномен: материалы международной научно-практической конференции (Екатеринбург, 27–29 апреля 2019 г.) / под редакцией С.А. Минюровой, О.В. Янцер. Екатеринбург: [б. и.], С. 140–142.

⁵ Калущков В.Н. Граница между Европой и Азией по Уралу. С. 216, 218.

ее по Уральскому хребту, кто-то – по восточному рубежу последней европейской губернии (Пермской) или по западному первой уже сибирской (Тобольской). Е.Г. Власова также настаивает на «десимеотизации евро-азиатской границы» в текстах изучаемого жанра, поскольку рост их числа практически не менял «качество содержательных оценок монументов»⁶.

Репрезентация знаков на границе Европы и Азии лучше всего изучена в статье Ф.С. Корандея, где они анализируются в контексте «транспортной истории региона» и, разумеется, с опорой на восприятие путешественников⁷. Несомненной заслугой автора является привлечение большого количества переведенных им иностранных источников, что косвенно подтверждает наблюдения Власовой об увеличении числа свидетельств. К тому же объектом его анализа стал «дуэт границ»: межконтинентальной, оформленной «талищким столбом», и административной (между губерниями) – «марковским столбом». Сооружения конкурировали друг с другом за внимание проезжавших, поэтому подобный ракурс также развивает тезис Власовой о неустойчивости в сознании путешественников линии проведения границы. Однако выявленные Ф.С. Корандеем смыслы восприятия данных рубежей, а также складывающихся вокруг них ритуализованных практик (связанных с достижением, переходом этой межи или пребыванием на ней), подвергают сомнению тезис о «десимеотизации» границы и тем более пассаж о том, что «евро-азиатские столбы остаются официальной достопримечательностью, не имеющей эмоционального и смыслового наполнения для путешественника»⁸. В.А. Коршунков, обращаясь в недавней статье к вопросу выбора Д.Н. Маминым писательского псевдонима «Сибиряк», вновь привлек внимание к эмоциональному восприятию высокого каменного пограничного столба на вершине уральских гор: со ссылкой на Я. Михалюка данный автор напомнил о происходивших здесь «душераздирающих» сценах прощания с родиной

⁶ Власова Е.Г. «Географически в Азии»: десимеотизация евро-азиатской границы в уральском травелогe XIX века // Международный журнал исследователей культуры. 2015. № 4 (21). С. 90–91.

⁷ Корандей Ф.С. Преддверие Сибири: образы границы в описании путешествий по Сибири (вторая половина XIX века) // Русский травелог XVIII–XX веков / под редакцией Т.И. Печерской. Новосибирск: Новосибирский государственный педагогический университет, 2015. С. 166–196.

⁸ Власова Е.Г. «Географически в Азии». С. 93.

ссылных поляков⁹. Сам польский исследователь мрамор обелиска патетически называл «могильным камнем надежды»¹⁰.

В данной статье мы сосредоточимся на роли пограничных монументов в создании представлений об Урале как особом регионе и превращении их в символ территории Урала. Вопрос о двух границах, следовательно, уйдет в тень. На первый план выступит проблема возникновения и бытования монументов, поставленных исключительно на границе по Уральскому хребту, и динамика их восприятия путешественниками. Мы рассмотрим четыре памятника: два трактовых (на Сибирском и Кушвинском трактах) и два сооружения у железных дорог. О двух последних вскользь упоминают Е.Г. Власова и Ф.С. Корандей, тем самым умаляя их роль в репрезентации границы Европы–Азии¹¹. Круг источников в трактовке смыслов, заложенных в монументы (или проявляющихся при их «прочтении» проезжающими), будет расширен за счет привлечения свидетельств лиц, направлявшихся не только из Европы в Азию, но и возвращавшихся обратно, а также пассажиров поездов, которым в предыдущих исследованиях уделялось недостаточно внимания. Отслеживание роли монументов в формировании образа региона задает хронологически-проблемный принцип анализа материала, который последовательно будет представлен рефлексией по поводу предмета изучения трех больших групп: проезжавших по Сибирскому тракту до открытия железнодорожного сообщения по Уралу, пассажиров Пермь–Тюменской железной дороги и пассажиров Самаро–Златоустовской железной дороги.

Основная часть

В XIX в. предложение В.Н. Татищева об Уральском хребте как демаркационной линии между Европой и Азией, под аккомпанемент продолжавшихся споров ученых, постепенно приживалось среди образованных людей: не столько уральцев (хотя Ф.С. Корандей приводит случаи стихийного оформления границы: например, с одной стороны огромной ели было вырезано слово «Европа», а на противоположной – «Азия»)¹², сколько направлявшихся в край или посещавших его транзитом. Для них было важно доехать до конца Европы и начала Азии, сам переезд через этот символический рубеж

⁹ Коршунков В.А. Д. Мамин – сибиряк или уралец? Литературные свидетельства о том, где начиналась Сибирь // Вопросы литературы. 2024. № 2. С. 131. <https://doi.org/10.31425/0042-8795-2024-2-121-136>

¹⁰ Михалык Я. Прощание у «могильного камня надежды»: уральская граница в воспоминаниях поляков, сосланных в Сибирь // Сибирь в истории и культуре польского народа / под редакцией А. Кучинского, С. Романова. Москва: Ладомир, 2002. С. 108–113.

¹¹ Власова Е.Г. «Географически в Азии». С. 90; Корандей Ф.С. Преддверие Сибири. С. 186.

¹² Корандей Ф.С. Преддверие Сибири. С. 172.

становился знаковым событием. Во время путешествия Александра I в «азиатские пределы» страны в 1824 г. сопровождавший его генерал-штаб-доктор Я.В. Виллие начал будировать эту тему еще во время плавания по Волге. Согласно воспоминаниям командира судна, врач спросил у императора: «скоро ли мы будем в Азии, на что Его Величество, с приметным удовольствием найдя в маршруте число, отвечал: “11 сентября”»¹³. После того как из Оренбурга, который считался европейским городом, он в сопровождении свиты совершил экскурсию на Сольилецкие промыслы, находившиеся уже на азиатской стороне, за обеденным столом, устроенным в честь августейшего гостя, Виллие предложил тост за здоровье императора «по тому особому случаю, что государь первый раз находился в Азии»¹⁴. Немецкий естествоиспытатель О. Финш в 1876 г., доехав со своим напарником А.Э. Бремом до высшей точки Уральского хребта на сибирском тракте, с воодушевлением воскликнул: «Мы достигли этого многозначительного для путешественника места...»¹⁵

Поначалу популяризация континентальной границы проводилась через упоминание природных объектов. П.П. Свиньин в публикации 1825 г. указывал на перевал трактовой дороги через Урал-тау (будущую Александровскую сопку) как на место, разграничивающее Европу и Азию, и создал (похоже, первым) образ этой границы с помощью обычных дождинок: «...высокая гора сия, разделяющая Европу от Азии, где одна из двух дождевых капель катится в одну, а другая в иную часть света...»¹⁶ Постепенно сведения о границе накапливались – в 1829 г. Г. Розе, спутник А. Гумбольдта в путешествии по Уралу, с помощью нивелира определил самое высокое место на сибирском тракте между Пермью и Екатеринбургом. Им оказалась гора Березовая, недалеко от станции Решёты¹⁷.

Эти данныегодились местной администрации при подготовке к встрече следующего высокого гостя – цесаревича Александра Николаевича. Было решено привлечь внимание наследника престола в его следовании по тракту из

¹³ Трубников Д.И. Путешествие блаженной и вечной памяти достойного государя императора Александра I-го по Волге, во время высочайшего проезда через Симбирскую губернию в город Оренбург, сентября 7 и 8 числа 1824 года // Отечественные записки. 1826. Ч. 25. С. 387.

¹⁴ Сведения о поездке императора Александра I на горные заводы, извлеченные из архивных дел // Горный журнал. 1878. № 1. С. 33.

¹⁵ Финш О. Путешествие в Западную Сибирь. Москва: Типография М.Н. Лаврова и К^о, 1882. С. 30.

¹⁶ Свиньин П.П. Златоустовский завод // Отечественные записки. 1825. Ч. 22. С. 4.

¹⁷ Путешествие по Уралу Гумбольдта, Эренберга и Розе в 1829 году. Екатеринбург: Типография А. Безбородова, 1873. С. 18.

Перми в Екатеринбург к точному месту пересечения границы между двумя частями света. Для этого к его приезду успели установить четырехгранную деревянную пирамиду и сделать на ней надписи: с западной стороны – «Европа», с восточной – «Азия». Свита наследника затею местных администраторов заметила. С.А. Юревич в письме жене сообщал:

Сегодня в четыре часа пополудни, взобравшись на самый высокий пункт Уральского хребта (близ станции Решёты, в 30-ти верстах от Екатеринбурга) на рубеже Европы и Азии, я с спутником моим К.И. Арсеньевым приказал подать себе по рюмке вина и выпили его за здоровье каждый своего семейства, каждый за все свое, что оставили драгоценнейшего в Европе. Мы взглянули еще раз на Европу, вздохнули каждый про себя, и через минуту она была уже за горами¹⁸.

Сам будущий император запомнил повод к установке пирамиды и следующим образом отметил в своем дневнике переезд границы между частями света на юге Урала: «Так как мы рано кончили осмотр Миасского завода, то мы решили доехать до Златоуста и ... снова перевалились через Урал в Европу»¹⁹. Не оставил равнодушным поставленный знак и проезжавшего в 1845 г. по сибирскому тракту герцога Максимилиана Лейхтенбергского, после чего главный начальник горных заводов хребта Уральского генерал В.А. Глинка решил «прилично» оформить место, озаменованное присутствием лиц августейшей фамилии. Ему понравился проект памятника, сделанный заводским архитектором, и вскоре вместо деревянной пирамиды была воздвигнута каменная²⁰.

Первые упоминания о ней оставили путешественники, следовавшие в обратном направлении – из Сибири. В 1849 г. отставной чиновник В.П. Паршин увидел «вправо подле тракта мраморный монумент в виде 4-х угольной пирамиды, огороженный решеткой», но связал его появление только с последним из посетивших Урал представителей правящей династии:

¹⁸ Дорожные письма С.А. Юревича во время путешествия по России с покойным государем в 1837 году // Русский архив. 1887. № 4. С. 456–457.

¹⁹ Император Александр II и Южный Урал: сборник документов и материалов / составитель Н.А. Антипин. Челябинск: Челябинский Дом печати, 2019. С. 111.

²⁰ Трусев В.А. Пограничный столб Европы и Азии на горе Березовой // Граница Европа–Азия: культурный, географический и туристический феномен: материалы международной научно-практической конференции (Екатеринбург, 27–29 апреля 2019 г.) / под редакцией С.А. Минюровой, О.В. Янцер. Екатеринбург: [б. и.], 2019. С. 137–138.

Памятник этот поставлен потому, что здесь изволил останавливаться во время путешествия своего в Екатеринбург его императорское высочество герцог Максимилиан Лейхтенбергский²¹.

Невнимание к факту проезда через перевал цесаревича не помешало Паршину изъяснить верноподданные чувства:

Не мое дело говорить похвалу сердцу русскому. Но как не сказать: найдется ли в мире народ столь искренно, столь пламенно любящий своего Батюшку-царя и так восторженно преданный ему и его августейшему семейству. Вот те святые начала, на которых возрастает благоденствие, сила и слава нашего отечества²².

На значение монумента как границы между частями света указанный чиновник внимания не обратил, отметив лишь выгодное для обзора местности его расположение: «С высоты этой горы прелестный вид – книзу на речку и деревню Талицу»²³. Напротив, на рубежное предназначение нового сооружения указал возвращавшийся из Сибири в 1852 г. офицер И. Белов:

...наконец на седьмой версте за деревней Дальними Рёшетами поравнялся с каменным столбом, предельным пунктом Азии и Европы; на нем был высечен крест и еще другие какие-то знаки²⁴.

Надписи, которые Белову не удалось прочесть на плоскостях гранитной пирамиды, кроме слов «Европа» и «Азия», содержали указание на то, что в 1837 г. здесь был наследник престола, а в 1845 г. – еще один представитель семьи Романовых, герцог Лейхтенбергский.

С тех пор описание перевала через Урал на сибирском тракте запестрело указанием на эту пирамиду. Трудно согласиться с замечанием С.А. Скальковского о том, что столб (как очень часто называли пирамидальный памятник) только давал «повод к бесконечным остроумиям»²⁵. Скорее, он стал средоточием мыслей и чувств путешественников при пересечении ими важного символического рубежа в далеком пути. Ехавших в Сибирь или в Азию

²¹ Паршин В.П. Описание пути от Иркутска до Москвы, составленное 1849 г. Москва: Типография Александра Семена, 1851. С. 130.

²² Паршин В.П. Описание пути от Иркутска до Москвы, составленное 1849 г. С. 130.

²³ Паршин В.П. Описание пути от Иркутска до Москвы, составленное 1849 г. С. 130.

²⁴ Белов И. Путевые заметки и впечатления по Западной Сибири. Москва: Типография Александра Семена, 1852. С. 93.

²⁵ Скальковский С.А. Воспоминания молодости: (По морю житейскому): 1843–1869. Санкт-Петербург: Типография А.С. Суворина, 1906. С. 217.

страшили даль и неизвестность, для возвращавшихся в Россию памятник становился символом приближения к родным и знакомым местам. Таковым он показался упомянутому выше И. Белову, который в Сибири скучал по Европейской России. Он удивлялся самому себе: погода оставалась такой же морозной, дорога – тяжелой, он по-прежнему чувствовал себя нездоровым, но после переезда в европейскую часть «на душе сделалось гораздо отрадней, и сердце забилося свободней и веселей»²⁶. Аналогичным образом увиденный в стороне от дороги знак подействовал в 1872 г. на возвращавшихся с северного Урала членов экспедиции Казанского университета. Н.В. Сорокин писал:

Этот столб, – означает границу, разделяющую две части света. Перешагнешь за него и – тотчас же попадаешь в Европу. То же почувствовали и мы: проехали столб и считали себя уже дома²⁷.

Проезжавший через эти места в 1875 г. писатель В.И. Немирович-Данченко при упоминании памятного столба так передал читателям свое впечатление от смены дневного цикла, которую можно было счесть за некое знамение: «На этот раз направо в Европе заходило солнце, а налево в Азии сгущался вечерний сумрак»²⁸. Спустя год, погодные приметы, поджидавшие у пограничной вехи немецких ученых О. Финша и А.Э. Брема, показались им весьма благоприятными: «Небо было чисто; парящий в воздухе орел, первый которого мы увидели, приветствовал наш въезд в Сибирь и был бы принят каждым авгуром за хорошее предзнаменование». Ободренные добрым напутствием естествоиспытатели пребывали «в веселом настроении» и, по примеру свиты цесаревича, встречу с Азией, в которую так стремились, отметили, осушив «до дна бутылку вина за благоденствие Сибири»²⁹. Иностранцам оказалась ближе символическая составляющая границы, связанная с путем на Восток, князь же П.А. Кропоткин, направляясь после окончания Пажеского корпуса на службу в Забайкалье, напротив, воспринял ее как расставание с Западом. В дневнике 1862 г. он записал: «Итак, теперь я больше не в Европе; я простился с нею (не знаю, почему-то по-итальянски)»³⁰. Ценно последнее замечание. Видимо, интересовавшийся географией молодой аристократ почувствовал, что на

²⁶ Белов И. Путевые заметки и впечатления по Западной Сибири. С. 94.

²⁷ Сорокин Н.В. Путешествие к вогулам. Казань: Лито- и типография К.А. Тили, 1873. С. 56.

²⁸ Немирович-Данченко В.И. Кама и Урал (Очерки и впечатления). Санкт-Петербург: Типография А.С. Суворина, 1890. С. 563.

²⁹ Финш О. Путешествие в Западную Сибирь. С. 30.

³⁰ Кропоткин П.А. Дневник. Москва; Петроград: Госиздат, 1923. С. 26.

«краю» Европы требуется быть более европейцем, чем русским, и ради этого перешел на один из европейских языков.

Прощание с Европой не оставило равнодушными ехавших в 1860 г. на Дальний Восток этнографа С.В. Максимова и его спутников:

Следующую станцию от Решёт мы ехали уже в Азии. Сердце наше ёкнуло и затем говорило нам многое; воображение рисовало туманные, безутешные картины. Все говорило нам, что мы в Азии...³¹

На полковника А.К. Гейнса, отправлявшегося в 1865 г. с ответственной миссией в новые среднеазиатские владения России, рубеж также произвел удручающее впечатление:

Сумрачная обстановка памятника, кругом мрачный, хвойный лес, охваченный туманом вечера и дождя, пустынная местность, мысль, что еще шаг – и я в Азии, – все это подействовало на меня неприятно³².

Тяжело разлуку с Европой пережил он и в следующем году, когда в районе г. Оренбурга переезжал р. Урал, также считавшуюся рубежом между этими частями света. В отличие от Сибирского тракта в степном Оренбуржье «территориальный характер Азии» путешественник чувствовал «про себя уже давно». Однако лишь переехав мост, будущий военный губернатор Тургайской области осознал случившееся и записал в дневнике:

Вот мы опять в Азии! И будто в самом деле река, шагов в двести, триста шириной служит разделом европейской цивилизации от азиатского варварства?³³

Итак, в литературе 1850–1860-х гг. факт пересечения данного географического рубежа чаще всего трактовался как расставание с Европой, затем встречи с Европой, редко – как встречи с Азией, а свидетельств об амбивалентном осознании границы как расставании/встрече либо с Европой–

³¹ Максимов С.В. На востоке. Поездка на Амур (в 1860–1861 годах). Дорожные заметки и воспоминания. Санкт-Петербург: Типография Товарищества «Общественная польза», 1864. С. 110.

³² Гейнс А.К. Дневник 1865 года. Путешествие по киргизским степям // Собрание литературных трудов Александра Константиновича Гейнса. Т. 1. Санкт-Петербург: Типография М.М. Стасюлевича. 1897. С. 197–198.

³³ Гейнс А.К. Дневник 1866 года. Путешествие в Туркестан // Собрание литературных трудов Александра Константиновича Гейнса. Т. 2. Санкт-Петербург: Типография М.М. Стасюлевича, 1898. С. 3–4.

Азией, либо наоборот, нам пока не встречалось. Однако впечатления путешественников следует признать более нейтральными, чем, например, те, которые высказывали ссыльные, отправленные в Сибирь не по своей воле. В последних, как, например, у Б. Онуфровича в 1885 г., более отчетливо выражалась мысль о разлуке с европейским пространством:

У столба, на котором с одной стороны была надпись «Европа», а с другой «Азия», мы сделали маленький привал и, простившись со старушкой Европой, вступили в пределы не менее старой, но для нас новой и незнакомой Азии³⁴.

При всем том в районе Сибирского тракта выделение границы выглядело достаточно условным еще и потому, что никаких ярких признаков рубежа частей света человек, ехавший по нему, не наблюдал. Доктор В.О. Португалов так описывает свои впечатления от памятника и окрестного ландшафта:

...влево от большой дороги, ведущей в самые удаленные захолустья Сибири, стоит одиноко в лесу высокий мраморный четырехугольный столб... Этот столб означает границу, разделяющую две части света. Вы можете проехать несколько сот верст во все стороны от этого столба, и ничего, кроме этого столба, не найдете, чем бы отличалась тут Европа от Азии. Та же местность, та же обстановка, те же люди, те же нравы и обычаи...³⁵

Согласовывались с этим мнением медика, изъездившего пограничные окрестности с визитами к пациентам вдоль и поперек, и впечатления обычных проезжавших по тракту, которые также успевали почувствовать морфологическую неопределенность в разграничении частей света. Следуя в 1856 г. по главной сибирской дороге в свою знаменитую экспедицию, П.П. Семенов-Тянь-Шанский отметил, что в месте перевала «ни в отношении климата, ни в отношении флоры и фауны Урал не представляет резкой границы»³⁶. Этнограф С.В. Максимов тоже не заметил ничего необычного:

Так же незаметно везли нас от Билимбаевского завода в гору: не чуялось нам ее присутствие, не давал и глаз никаких резких, резительных

³⁴ Онуфрович Б. В места отдаленные (Воспоминания административного) // Минувшие годы. 1908. № 8. С. 291.

³⁵ Португалов В.О. Вопросы общественной медицины. Санкт-Петербург: Типография А. Моригеровского, 1873. С. 594.

³⁶ Семенов-Тянь-Шанский П.П. Мемуары. Т. 2. Путешествие в Тянь-Шань в 1856–1857 гг. Москва: Государственное издательство географической литературы, 1946. С. 61.

доказательств и свидетельств тому: высокие горы по обыкновению стояли далеко впереди. Проехали мы и вторую половину станции к деревне Решётам, по той же равнине, по таким же низменностям, как это было несколько раз прежде³⁷.

Разницу между двумя частями света ни читателю, ни себе самому он не смог подтвердить конкретными реалиями, увиденными из окон экипажа, а потому обратился к умозрительной географической категории водораздела: «...вода в реках текла к нам навстречу, теперь потекла прочь по направлению нашего пути»³⁸. Другой знаток географии, князь П.А. Кропоткин, чуть не прокараулил монумент, оставив по этому поводу запись в дневнике: «Петров говорит: “а вот, ваше сиятельство, памятник какой-то что ли”. Я закричал: “стой, это граница”. “Да, уральский хребет”, – заметил ямщик»³⁹. Кропоткин обратил внимание на то, что памятник был из «светло-серого мрамора» и около него стояла «избушка, где жил сторож». И далее педантично констатировал: «Орогидрофическая граница уже проехана...»⁴⁰ М.В. Малахов, автор очерка «Уральский хребет» из серии «Живописная Россия», обобщал наблюдения путешественников: «...Многие, переезжавшие через Урал по проложенному здесь Сибирскому тракту, совершенно не замечали перевала из Европы в Азию». А потому «поставленный на самом рубеже, на высшей точке водораздела, близ станции Решоты – мраморный обелиск», по его мнению, и должен был служить всем неким ориентиром⁴¹. П.П. Семенов-Тянь-Шанский, считая (как и многие) границу «искусственной», тем не менее признавал, что «верстовой столб с надписью с одной стороны “Европа”, с другой – “Азия” наивно, хотя наглядно изображал» этот географический рубеж⁴². Проекция линейной границы с карты приживалась в конкретике Урала с трудом, требуя дополнительной семиотизации.

Насчет людей и нравов доктор В.О. Португалов оказался не совсем прав. Установка сначала деревянного, а потом и массивного каменного памятника, наконец, обратила внимание местного населения на уральскую межконтинентальную границу: увеличила его познания в географии, попутно

³⁷ Максимов С.В. На востоке. Поездка на Амур (в 1860–1861 годах). С. 109–110.

³⁸ Максимов С.В. На востоке. Поездка на Амур (в 1860–1861 годах). С. 110.

³⁹ Кропоткин П.А. Дневник. С. 26.

⁴⁰ Кропоткин П.А. Дневник. С. 26.

⁴¹ Малахов М.В. Уральский хребет // Живописная Россия. Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении. Т. VIII. Среднее Поволжье и Приуральский край, ч. II. Приуральский край. Санкт-Петербург: Издание Товарищества М.О. Вольф, 1901. С. 26.

⁴² Семенов-Тянь-Шанский П.П. Мемуары. С. 61.

разделив на европейцев и азиатов. По наблюдениям того же И. Белова, эта демаркационная линия стала весьма ощутимой:

На следующей станции, где я сменял лошадей и пил чай, хозяева мои обиделись, когда я их околицу повеличал Сибирью... жители здешние, отдаленные одним лишь рубежом от Азии, уже гордятся тем, что они обитатели Европы...⁴³

Хотя трактовых перевалов через Уральский хребет было несколько, памятник долго оставался единственным. Лишь в 1868 г. среди золотопромышленников северного Урала нашлись желающие возвести нечто подобное. В нескольких верстах от Кушвинского завода, на тракте, ведущем с Гороблагодатских заводов в г. Кунгур, они воздвигли на каменном фундаменте чугунный памятник в виде часовни с четырьмя куполами по краям и одним большим в центре. Данная форма, предложенная архитектором В. Архиповым, увековечивала собой факт проезда через этот северный перевал великого князя Владимира Александровича. Надпись о событии была украшена золоченой императорской короной, на большой купол водрузили золоченый российский герб, а все купола позолотили⁴⁴.



Монумент на тракте Кушва-Кунгур

Весновский В.А. Иллюстрированный путеводитель по Уралу. Екатеринбург: Типография «Уральской жизни», 1904. С. 188

⁴³ Белов И. Путевые заметки и впечатления по Западной Сибири. С. 94–95.

⁴⁴ Весновский В.А. Исторические памятники в Пермской губернии. Пермь: Типо-литография губернского правления, 1915. С. 14–15.

Инициатива предпринимателей, увеличив число мемориальных мест, также улучшила местную инфраструктуру. Так, академик В.П. Безобразов, вынужденный воспользоваться этим захолустным путем при объезде уральских заводов, писал: «...считаю долгом моим упомянуть о полном расстройстве этой дороги (60 верст), вовсе не исправляемой в последние годы...». Однако через год он же с удовлетворением отмечал, что «по случаю проезда... великого князя Владимира Александровича» горное ведомство путь отремонтировало⁴⁵. Таким образом, даже символические границы в Российской империи (не говоря о государственных) оказались крепко связаны с царствующим домом. В 1865 г. полковник А.К. Гейнс с трудом разбирал полустертые надписи на памятнике сибирского тракта. Однако приезд в край очередных представителей дома Романовых дал шанс исправить упущение. Доктор Н.А. Белоголовый, сопровождавший в поездке на Урал сына Максимилиана Лейхтенбергского Николая, описал, как в 1866 г. герцог посетил каменную пирамиду: «...переехали границу Европы, остановились у памятника, который был освещен зажженными ворохами хвороста...». Главный лесничий Екатеринбургского казенного округа предложил высокому гостю «на подготовленной заранее доске внутри решетки» памятника вырезать свое имя⁴⁶. Информацию о визите очередного члена императорской фамилии оперативно зафиксировали в надписи на монументе – об этом уже в 1870 г. написал епископ Никодим⁴⁷.

Затем по тракту через Урал проследовали сыновья императора, великие князья, и памятник вновь пришлось подправлять. На его вершину был водружен золоченый двуглавый орел, одна голова которого смотрела на восток, другая – на запад. По мнению Е.Г. Власовой, он был призван показать «объединяющую и сторожевую миссии Российской империи»⁴⁸. Ориентация имперского орла по сторонам света (как и обелиска в целом) выступила тем элементом, который отразил двойственную символику памятника. Обратив на нее внимание, М.В. Малахов написал: хотя «на столбе красуется надпись “Европа–Азия”», но поставлен он «в память посещения этих мест» особами из правящей династии⁴⁹. В.А. Весновский в 1915 г. сообщал, что монумент представлял собой острую четырехгранную мраморную пирамиду. В надписи на ней указывалось, что в разное время это место посещали Александр II, его

⁴⁵ Безобразов В.П. Уральское горное хозяйство и вопрос о продаже казенных горных заводов. Санкт-Петербург: Типография В. Безобразова и Комп., 1869. С. 56–57.

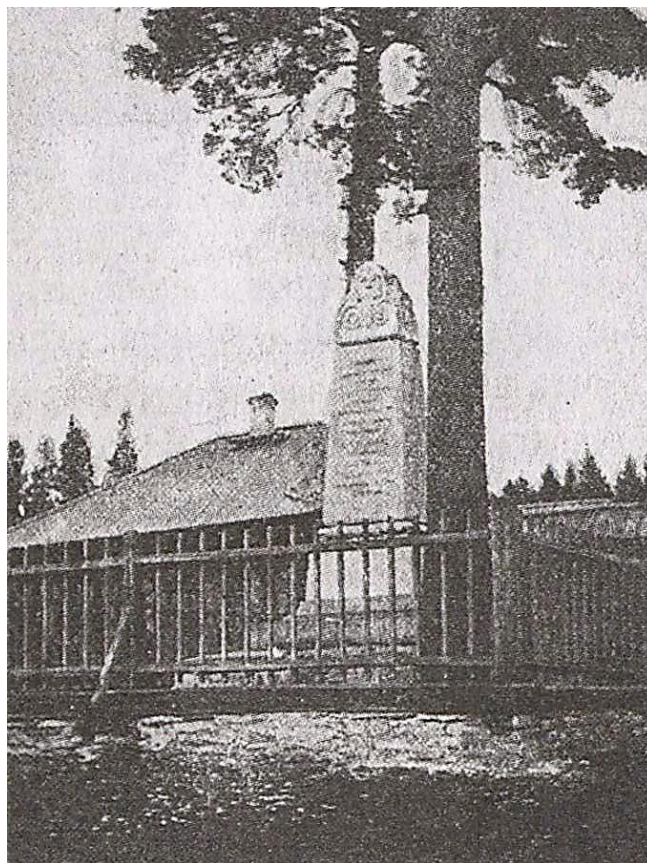
⁴⁶ Белоголовый Н.А. Воспоминания и другие статьи. Москва: Типо-литография К.Ф. Александрова, 1897. С. 539.

⁴⁷ Путевые записки епископа Никодима // Русский архив. 1903. № 5–6. С. 118.

⁴⁸ Власова Е.Г. «Географически в Азии». С. 90.

⁴⁹ Малахов М.В. Уральский хребет. С. 26.

сыновья, великие князья Алексей и Владимир, а также герцоги Лейхтенбергские, Максимилиан и Николай. Этот же автор указывал на то, что за счет посадки древесных насаждений у памятника (с восточной, азиатской стороны – сосны, с западной, европейской – пихты) удалось усилить не только имперскую, но и погранично-географическую символику монумента⁵⁰.



Монумент на Сибирском тракте

Источник: Уральская железная промышленность в 1899 году / под редакцией Д.И. Менделеева. Санкт-Петербург: Типография В. Демакова, 1900. С. 133

Ф.С. Корандей считает, что за счет высоких скоростей передвижения на поездах у пассажиров практически исчезла возможность для осмотра границы между частями света, а следовательно, и рефлексия по этому поводу. Это привело к утрате актуальности тех сооружений, которые обозначали данный географический рубеж⁵¹. Однако источники свидетельствуют, что железнодорожное строительство на Урале привело к новому этапу мемориализации границы между Европой и Азией. Сначала строители Горнозаводской линии пышно отметили укладку железнодорожного полотна в районе перевала через Урал и задокументировали этот момент. В частности, Е.П. Янишевский сообщал, что в поездках по Пермской губернии встречал на

⁵⁰ Весновский В.А. Исторические памятники в Пермской губернии. С. 38.

⁵¹ Корандей Ф.С. Преддверие Сибири. С. 186.

земских квартирах (мини-гостиницах для командированных земских служащих) небольшую, но «хорошо исполненную» фотографию с подписью «На перевале через Урал», на которой можно было разглядеть большой стол, уставленный закусками и батареей бутылок, а на заднем плане «несколько больших котлов, повешенных над кострами». «Картина эта, – заявлял он, – без сомнения относится ко времени постройки дороги и представляет празднование перевала через Урал»⁵². Затем железнодорожники увековечили границу между частями света в наименовании трех станций. Станция перед перевалом стала называться «Европейской», станция на самом перевале – «Уральский хребет», первая на восточном склоне хребта – «Азиатской». На «Уральском хребте», недалеко от станционных построек, в центре круга, выложенного из разноцветных камней, особой звездочкой была обозначена самая высокая точка железной дороги. Чтобы у пассажиров ночных поездов была возможность увидеть это место, поставили две решетчатые железные колонны, которые увенчали фонарями «с ярко блестящими на стеклах надписями: Европа и Азия». С.А. Кельцев указывал:

Колонны на Уральской станции поставлены в подражание тем каменным столбам с такими же надписями, которые исстари существовали и существуют на утратившем свое значение большом Сибирском тракте⁵³.

Во время остановки публика выходила из вагонов и осматривала достопримечательность. Граф А.А. Игнатьев, в середине 1880-х гг. переехавший с родителями в Сибирь, так описывал происходившее:

Через несколько часов поезд, еле двигавшийся среди гор, остановился у каменного столба. Все вышли из вагонов, чтобы взглянуть на надписи, с одной стороны – Европа, с другой – Азия⁵⁴.

Воспоминания Е.П. Янишевского свидетельствуют о том, что вид круга со звездочкой не был постоянным: в одном из вариантов оформления по обе его стороны из камней выложили еще «два обращенных в противоположные стороны лапами якоря». Раздумывая, к чему железнодорожникам морская символика, Ераст Петрович предположил, что якоря представляют, «по-видимому, символ связи, положенный между этими частями света железной

⁵² Янишевский Е.П. Уральская горнозаводская железная дорога и Верхотурский край. Пермь: Типография губернской земской управы, 1887. С. 5.

⁵³ Кельцев С.А. От Москвы до Екатеринбурга // Кельцев С.А. Из поездки на Урал. Москва: Общество распространения полезных книг Мохова, 1888. С. 53.

⁵⁴ Игнатьев А.А. Пятьдесят лет в строю. Москва: Воениздат, 1986. С. 24.

дорогой»⁵⁵. По наблюдениям писателя Н.Д. Телешова, столбы монумента были сделаны из подручных при строительстве железнодорожного полотна материалов и представляли собой «две небольшие решетчатые башенки, сложенные из рельсов и окрашенные в белую краску». Во время его путешествия на Урал в 1894 г. они уже стояли по бокам железнодорожной линии⁵⁶. Литератор подробно описал чувства пассажиров при приближении к символической черте между частями света:

Подвигаясь вперед, мы проезжаем, наконец, на полном ходу географическую границу Азии и Европы. Несмотря на свою условность, это место вызывает некоторое движение среди пассажиров, даже, пожалуй, чуть уловимое волнение. Все выглядывают в окна, выходят на тормоз и так или иначе добиваются случая увидеть пограничные столбы...⁵⁷

Сами же указатели, по его словам, «вызывают в путнике какое-то неопределенное чувство, похожее не то на смущение, не то на радость»⁵⁸. Направляясь по железной дороге в сибирскую ссылку, врач С.Я. Елпатьевский также ожидал получить «какое-то особенное впечатление» от пограничного столба, однако, переехав границу, мог лишь констатировать: «Мы за столбом, позади нас Европа, впереди Азия». По его наблюдениям, в самом знаке «ничего интересного... не оказалось», и на азиатской стороне поначалу не встретилось ничего любопытного: «Те же поля, та же рожь...»⁵⁹. О совершенной обыденности переезда через перевал для пассажира поезда сообщал «юным читателям» в 1910 г. Н.И. Березин:

Не доезжая до Кушвы, видит он на одной ничтожной станции столб с надписью: «Европа», а на другой, не менее глухой, станции такой же столб с надписью: «Азия», и вот он узнает, что перевалил водораздельный хребет, границу двух великих частей света⁶⁰.

На трактовой дороге по южному Уралу до определенного момента не было знака на максимальной высоте, хотя, по ощущениям публициста В.Л. Дедлова, достижение «самого гребня Урала» («Позади – Азия, впереди Европа», он

⁵⁵ Янишевский Е.П. Уральская горнозаводская железная дорога и Верхотурский край. С. 5.

⁵⁶ Телешов Н.Д. За Урал. Из скитаний по Западной Сибири. Москва: Товарищество И.Д. Сытина, 1897. С. 25.

⁵⁷ Телешов Н.Д. За Урал. Из скитаний по Западной Сибири. С. 25.

⁵⁸ Телешов Н.Д. За Урал. Из скитаний по Западной Сибири. С. 25.

⁵⁹ Елпатьевский С.Я. До Томска // Елпатьевский С.Я. Очерки Сибири. Москва: Товарищество И.Н. Кушнерев и К°, 1893. С. 4.

⁶⁰ Березин Н.И. Урал. Санкт-Петербург: Типография Тренке и Фюсно, 1910. С. 1.

направлялся из Троицка в Златоуст) стало и для него моментом, «не лишенным торжественности»⁶¹. П. Богаевская, оказавшаяся на южноуральском перевале зимой 1895 г., также подтверждает особое значение этой географической координаты для путешественников: «На самой высокой точке мы остановились, вышли из саней...»⁶² Строители Самаро-Златоустовской железной дороги решили восполнить данный пробел и, творчески развив опыт своих коллег, поставили в полуверсте от станции «Уржумка» на правой стороне дороги каменную пирамиду, отмечающую границу Европы с Азией⁶³. Удлиненное четырехгранное сооружение, сложенное из уральских камней и располагавшееся на кубическом основании, стояло на расчищенной площадке с южной стороны путей⁶⁴.



Монумент на Самаро-Златоустовской железной дороге
Источник: Президентская библиотека имени Б.Н. Ельцина.

URL: <https://www.prilib.ru/item/388813>

⁶¹ Дедлов В.Л. Переселенцы и новые места. Санкт-Петербург: М.М. Ледерле и К°, 1891. С. 83.

⁶² Богаевская П. Заметки о Сибири. Брянск: Типография А. Арцишевского, 1895. С. 13.

⁶³ Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. Санкт-Петербург: Товарищество художественной печати, 1900. С. 115.

⁶⁴ Крюковский М.А. Южный Урал: Путевые очерки. Москва: Издание К.И. Тихомирова, 1909. С. 211.

Военный корреспондент (будущий атаман) П.Н. Краснов, направляясь в сентябре 1901 г. на транссибирском экспрессе в Маньчжурию, писал про этот монумент:

Возле станции Уржумки справа виден невысокий мраморный столб. Это высшее место пути железной дороги, это грань – здесь Европа – там, куда мы переваливаем, – Азия⁶⁵.

В.А. Суровикин, проезжая это место в 1905 г, рассказал о расположении и устройстве данного сооружения более детально:

...мы увидели по правую сторону дороги на возвышенном месте каменную серого цвета пирамиду с усеченным конусом, на одной стороне этой пирамиды надпись «Европа», а на другой – «Азия»⁶⁶.

Много свидетельств о пересечении данной символической границы оставили участники Русско-японской войны. Некоторые из них с нетерпением ожидали значимую географическую точку. Вахмистр драгунского Черниговского полка И.И. Жучин отметил в записной книжке:

Приехали в Златоуст, который расположен почти на самой границе Европы. Еще одна ст[анция] и покажется тот заветный столб, который отделяет Европу от Азии⁶⁷.

Корреспондент газеты «Новое время» С.А. Толузаков так описал реакцию молодого военного на появление этого символа в окне поезда:

Сейчас же за Уржумкой виднеется пограничный столб. На стороне, обращенной к нам, чернеет надпись «Европа», на противоположной – «Азия». Наконец-то! слышу чей-то голос около себя. Оглядываюсь. Рядом стоит вновь произведенный мичман, устремив взор на едва уже заметный столб⁶⁸.

⁶⁵ Краснов П.Н. По Азии: Путевые очерки Маньчжурии, Дальнего Востока, Китая, Японии и Индии. Санкт-Петербург: Типография Исидора Гольдберга, 1903. С. 11.

⁶⁶ Суровикин В.А. От Острогжска до Тобольска: Путевые впечатления. (Из писем к Л.М. Савельеву). Москва: Типо-литография Г.И. Простакова, 1905. С. 17.

⁶⁷ Жучин И.И. Из записной книжки вахмистра. Москва: Типография Б.О. Смирновой, 1909. С. 6.

⁶⁸ Толузаков С.А. На полях Маньчжурии и в России после войны. Санкт-Петербург: В. Березовский, 1906. С. 15–16.

Не оставило своим вниманием знак символической границы и духовенство, сопровождавшее войска на Дальний Восток. Священник М.В. Сребрянский в своем дневнике отслеживал приближение к границе. 17 июня он записал: «А тем временем мы уже оканчиваем Европу и подъезжаем к Азии...». На следующий день появилась запись: «В 4.30 приехали в Златоуст... Остается одна станция и Европе конец»⁶⁹. Его коллега Н.А. Дьяков указал, что географическая граница между двумя частями света представляла собой «глухую седловину между высокими и дикими скалами», на которой «близ самой станции направо от дороги стоит каменная пирамида, на одной стороне которой – надпись “Европа”, а на другой – “Азия”»⁷⁰.

Поскольку сквозное железнодорожное движение в Сибирь ранее всего началось по этой линии⁷¹, то именно ее пограничный знак стали считать правопреемником памятника на сибирском тракте, а среди пассажиров Самаро-Златоустовской дороги возникла любопытная ритуальная практика. О ней в 1911 г. писал М.А. Круковский:

Достигнув этого места, путешественники, едущие в Сибирь и на Дальний Восток, обыкновенно дают своим родным такие телеграммы: «Перевалив Урал, шлем друзьям и знакомым свой привет»⁷².

Об этом же сообщал участник Русско-японской войны Н.В. Воронович: «Перевалив через Урал, наш эшелон послал в “Новое время” традиционную телеграмму, в которой были указаны номер эшелона, батареи и бригады»⁷³. Впоследствии, в своих мемуарах, он осудил этот обычай как вредный в условиях военного времени:

Тогда никому в голову не приходило, что по таким телеграммам японский генеральный штаб определял с точностью, какие новые части вливаются в нашу Манджурскую армию⁷⁴.

Священник Н.А. Дьяков сообщал: «не хотелось нам в составе насельников своего купе посылать шаблонной прощальной телеграммы – “перевалив

⁶⁹ *Сребрянский М.В.* Дневник из времен русско-японской войны. Москва: Печатня А.И. Снегиревой, 1912. С. 12.

⁷⁰ *Дьяков Н.А.* В Маньчжурии с сибирскими стрелками (1904 г.). Санкт-Петербург: Типография училища глухонемых, 1905. С. 30.

⁷¹ Обзор деятельности Министерства путей сообщения за 1899 год. Санкт-Петербург: Типография Министерства путей сообщения, 1900. С. 15.

⁷² *Круковский М.А.* Южный Урал: Путевые очерки. С. 211–212.

⁷³ *Воронович Н.В.* Русско-японская война. Воспоминания. Нью-Йорк: [б. и.], 1952. С. 15.

⁷⁴ *Воронович Н.В.* Русско-японская война. С. 15.

Урал...”», и объяснял это не соображениями безопасности, а иными мотивами. Его самого и попутчиков больше волновало личное: «...пусть тянется связующая нас с оставляемыми в Европейской России нить любви и общения дальше и дальше»⁷⁵. Священника драгунского Черниговского полка М.В. Сребрянского при пересечении данной географической точки также не оставляли мысли о покинутых на родине родных и близких:

...сердце так и рвется к вам, только вас здесь не хватает; кажется, бросил бы всю эту красоту и полетел бы к вам, однако стальная машина не дремлет, а все тащит и тащит, не к вам, а от вас...

Пересечение символической границы этот армейский священник приравнивал чуть ли не к смене, как бы сейчас сказали, идентичности:

Прощайте, европейцы! Мы становимся уже азиатами. Но, поверьте, любить вас искренно не только не перестали, но еще больше любим...⁷⁶

Ритуализированное обрамление переезда через рубеж между частями света не исчерпывалось телеграфированием. В транссибирском экспрессе его пытались отметить еще двумя заимствованиями из традиционной праздничной культуры. Скромное распитие горячительных напитков из собственных запасов путешественниками на Сибирском тракте и пассажирами Горнозаводской дороги (Ф.С. Корандей приводит воспоминания Б. Райхмана о попутчике-немце, который на трех станциях перевала выпивал по рюмке «пограничной водки»)⁷⁷ переросло в застолье в вагоне-ресторане. С.А. Толузаков сообщал: «Вечером все торжественно справляли “перевал”»⁷⁸. Священник М.В. Сребрянский приводит случай (пока в источниках единственный, в отличие от двух остальных) отмечающий переезд этой географической координаты торжественным богослужением:

Решили отслужить на границе молебен. Проехали станцию Уржумку, последнюю европейскую, и мы с Михаилом начали служить молебен. Тихим ходом при пении тропаря св. Митрофанию, подъехали мы к заветному каменному столбу, на одной стороне которого написано «Азия», а на другой «Европа», и, при пении «Иисусе сладчайший, спаси нас», «Пресвятая Богородица, спаси нас», переехали границу. Стоя на площадке и ступеньках вагона, я благословил Европу, а затем, обернувшись,

⁷⁵ Дьяков Н.А. В Маньчжурии с сибирскими стрелками (1904 г.). С. 31.

⁷⁶ Сребрянский М.В. Дневник из времен русско-японской войны. С. 12.

⁷⁷ Корандей Ф.С. Преддверие Сибири. С. 186.

⁷⁸ Толузаков С.А. На полях Маньчжурии и в России после войны. С. 16.

благословил Азию... При пении «Спаси Господи» все прикладывались ко кресту и я обходил вагоны. <...> Эта минута будет памятна мне всю жизнь⁷⁹.

Заключение

Предложенная В.Н. Татищевым граница между Европой и Азией по вытянутому в меридиональном направлении Уральскому хребту смотрелась на карте эффектно. В реальном пространстве она вскоре стала ассоциироваться с местами перевалов через эту горную гряду. После того как ученые измерили самую высокую точку Уральских гор на Сибирском тракте, инициативу в раскрытии образного потенциала темы межконтинентальной границы перехватило региональное горное начальство, установив во время визита цесаревича Александра Николаевича на Урал первый особый знак. Связь географического объекта с царской семьей упрочилась с появлением монумента 1868 г. Имперские символы (двуглавый орел, императорская корона) и перечень проследовавших через данный рубеж особ Дома Романовых сохранялись в притрактовых монументах вплоть до революции, позволив укорениться идее таких памятников на территории Урала. Позднее в знаках при железных дорогах имперская составляющая уже отсутствовала, полностью уступив место географическому символизму. «Сложность и ненаглядность прохождения водораздельной линии» по уральским горам (в характеристике современных исследователей)⁸⁰ придавали дополнительную уместность и полезность монументам как средству представления границы. Они окончательно превратились в географически мотивированные памятники, подчеркивая статус территории.

В дореволюционный период визуальная репрезентация межконтинентальной границы возникла в ее среднеуральском сегменте, далее постепенно распространяясь в северном и южном направлениях. Расположенный гораздо южнее обелиска на Самаро-Златоустовской железнодорожной ветке мост через реку Урал считался пограничным, но сигнификант получил позже. Став неотъемлемой частью региональной дорожной инфраструктуры, пограничные монументы формировали собственную топонимическую систему Урала в культурном пространстве страны. Лучше всего с ними были знакомы две категории уральцев: жители близлежащих населенных пунктов и (как показали

⁷⁹ Сребрянский М.В. Дневник из времен русско-японской войны. С. 12–13.

⁸⁰ Ворошилин С.И., Винер В.А. Граница Европа–Азия как объект туристического показа // Граница Европа–Азия: культурный, географический и туристический феномен: материалы международной научно-практической конференции (Екатеринбург, 27–29 апреля 2019 г.) / под редакцией С.А. Минюровой, О.В. Янцер. Екатеринбург: [б. и.], 2019. С. 90.

свидетельства, собранные Ф.С. Корандеем) ямщики. Однако региональные культурно-географические последствия обозначения символической границы следует признать более скромными по сравнению с общероссийскими, поскольку подобная манифестация уральского пространства преимущественно фокусировалась на внешнем позиционировании региона. Расположение знаков на опорной транспортной сети, обеспечивавшей пассажиропоток в трансконтинентальных перевозках, способствовало тому, что о них получило представление значительное число неуральцев. Собственный конкретный пространственный опыт активировал географическое мышление людей, пересекавших Уральские горы. Европа в отличие от Азии понималась как освоенное, знакомое, позитивно окрашенное пространство. Две части света представляли неравной (асимметричной) парой: Азия в сознании путешественников наделялась определенными свойствами путем сравнения с маркированной Европой, чаще всего через приставку «не». Подобная трактовка границы оставалась стабильной, но ожидание данного рубежа, переживание момента его прохождения обуславливали появление многочисленных смыслов и ритуальных действий, благодаря чему символическая нагрузка пограничных сооружений увеличивалась, а возникновение новых ритуалов наблюдалось до окончания исследуемого периода.

Казалось бы, итоги изучения стоит дополнить сведениями о разнице в восприятии монументов в зависимости от профессиональной принадлежности наблюдателей. Однако такая перегруппировка материала упирается в проблему репрезентативности данных – лица отдельных профессий оказываются малочисленными для выведения умозаключений. При этом по самой очевидной шкале (эмоциональность–рациональность) среди военных и естествоиспытателей выявлены весьма противоречивые сигналы. Так, например, офицеры И. Белов, А.К. Гейнс и даже упомянутый С.А. Толузаковым мичман демонстрировали сильные чувства, однако ученые также не скрывали своих положительных эмоций и переходили на язык научных терминов только в ходе объяснения причин установки памятников. Таким образом, проведение подобного анализа требует поиска новых исторических источников.

Продуцирование стратегий репрезентации межконтинентальной границы и ее устойчивая интерпретация породили оригинальный образ, феномен, более не встречающийся в культурно-географическом районировании России (границ между частями света в пределах одной страны не может быть много). Монументы превращались в знаковые и, возможно, культовые объекты (об их

«светской секуляризации», например, пишет В.Л. Каганский)⁸¹, а их восприятие становилось более позитивным, поскольку нервозность и тревожность людей, отправляющихся в далекие неизвестные края (тем более не по своей воле), уходила в прошлое.



⁸¹ Каганский В.Л. Ситуация границы и логико-семантические типы границ // Международный журнал исследователей культуры. 2015. № 4 (21). С. 12.

Introduction

The image of the border between Europe and Asia represented in the world cultural geography is most often maintained and developed at the regional level through the construction of monuments delimiting it. The signs placed along the Ural Ridge consolidate the population of the Ural macro-region, without entering the pool of attractions of its mining and industrial geo-culture. V. Kaganskii, a specialist in limology and hermeneutics of the Russian cultural landscape, wrote about the border-marking structures erected in Bashkiria already in Soviet times:

The Europe–Asia border is the semantic axis of the modern Urals... the most important means of its spatial self-determination. . . Ural is proud of this border as its own, designates it, honors it and lovingly nurtures it. . .¹

Incessant public actions aimed at clarifying the boundary between the two parts of the world by geographers also lent relevance to this purely symbolic concept: in 1958, the Moscow branch of the All-Union Geographical Society of the USSR discussed the issue, recommending that it be drawn “along the eastern foot of the Urals and Mugodzhär” rather than along the axial ridge; in 2010, there was a landscape and historical expedition of the Russian Geographical Society “The Urals is the Border of Europe and Asia.”² The regional conferences “Yekaterinburg: from a Factory Fortress to the Eurasian Capital” (2002) and “The Europe–Asia Border: A Cultural, Geographical and Tourist Phenomenon” (2019) contribute to the popularization of this object.³

The border monuments themselves are now considered as an important resource for regional development as a tool for internal integration and tourist attractions in

¹ V.L. Kaganskii, “The Inner Urals through the Eyes of a Travelling Theoretical Geographer” [in Russian], in *Geography and Tourism*, iss. 16, ed. A.I. Zyryanov et al. (Perm: Permskii gosudarstvennyi natsional'no-issledovatel'skii universitet, 2017), 23–40.

² A.A. Chibilev, and S.V. Bogdanov, “The Euro-Asian Boundary: Background and Verification of the Natural, Cultural and Historic Borders” [in Russian], *Ural'skii istoricheskii vestnik*, no. 2 (31) (2011): 101–02; V.N. Kalutskov, “The Border between Europe and Asia along the Urals: Historical and Cultural Geographical Aspects of the Geoconcept” [in Russian], in *Questions of Geography. Collection no. 136. Historical Geography*, ed. V.M. Kotlyakova, and V.N. Streletskii (Moscow: Izdatel'skii dom “Kodeks,” 2013), 215.

³ *Yekaterinburg: from a Factory Fortress to the Eurasian Capital: Proceedings of the All-Russian Scientific and Practical Conference (Yekaterinburg, May 23–24, 2002)* [in Russian], ed. E.S. Tulisov (Yekaterinburg: Institut istorii i arkheologii URO RAN, 2002); *The Europe–Asia Border: A Cultural, Geographical and Tourist Phenomenon: Proceedings of the International Scientific and Practical Conference (Yekaterinburg, April 27–29, 2019)* [in Russian], ed. S.A. Minyurova, and O.V. Yantser (Yekaterinburg: [n. p.], 2019).

creating a positive image of the Urals.⁴ However, their history has not been studied deeply enough. They have not appeared in the scientific literature as an independent subject of research, which naturally reduces the possibilities of analyzing the study of the topic. While geographers are coordinating the exact line of the border (although cultural geographers, such as V. Kalutskov, suggest also considering its civilizational implications),⁵ philologists are incorporating the history of these monuments into the analysis of the role of travelogues in understanding the Euro–Asian border. For example, E. Vlasova reports on the appearance of a “sign” on the Siberian Route and “signposts” installed near the Gornozavodskaya Railway as well as the impressions they produced on travel writers. At the same time, the researcher notes the instability of the localization of the Europe–Asia border, among other things, due to the replacement of the “topos of Asia with the more important for the Russian space topos of Siberia” and the resulting mismatch of geographical and mental boundaries: it was drawn along the Ural Ridge, along the eastern border of the last European governorate (Perm governorate) or along the western border of the first Siberian governorate (Tobolsk Governorate). E. Vlasova also insists on the “desemiotization

⁴ E.G. Animitsa, and M.Yu. Vlasova, “Evolution and Main Components of the Image of the Urals” [in Russian], *Geographical bulletin*, no. 3 (38) (2016): 28–35; N.P. Arkhipova, “The Border of Europe and Asia: More on the History of the Issue” [in Russian], in *Yekaterinburg: from a Factory Fortress to the Eurasian Capital: Proceedings of the All-Russian Scientific and Practical Conference (Yekaterinburg, May 23–24, 2002)*, ed. E.S. Tulisov et al. (Yekaterinburg: Institut istorii i arkheologii URO RAN, 2002), 37; G.A. Kruglikova, “The Europe–Asia Border as a Historical and Cultural Environment of Memory” [in Russian], in *The Europe–Asia Border: A Cultural, Geographical and Tourist Phenomenon: Proceedings of the International Scientific and Practical Conference (Yekaterinburg, April 27–29, 2019)*, ed. S.A. Minyurova, and O.V. Yantser (Yekaterinburg: [n. p.], 2019), 25–28; M.V. Nazukina, “Ural Macroregion in the System of Territorial Identities of Modern Russia” [in Russian], *Izvestiya Rossiiskoi akademii nauk. Seriya geograficheskaya*, no. 6 (2015): 42, <https://doi.org/10.15356/0373-2444-2015-6-37-47>; M.V. Nazukina, “‘Border’ in the Identity of Regional Communities of Russia” [in Russian], in *The Europe–Asia Border: A Cultural, Geographical and Tourist Phenomenon: Proceedings of the International Scientific and Practical Conference (Yekaterinburg, April 27–29, 2019)*, ed. S.A. Minyurova, and O.V. Yantser (Yekaterinburg: [n. p.], 2019), 80–81; A.L. Pichugin, “Geographical Signs of Europe and Asia in the Vicinity of Nizhny Tagil” [in Russian], in *The Europe–Asia Border: A Cultural, Geographical and Tourist Phenomenon: Proceedings of the International Scientific and Practical Conference (Yekaterinburg, April 27–29, 2019)*, ed. S.A. Minyurova, and O.V. Yantser (Yekaterinburg: [n. p.], 2019), 127–35; A.I. Fischeleva, “Promotion of the Geographical, Cultural and Tourist Potential of the Europe–Asia Border during the Implementation of the Educational Project ‘The Urals for School’” [in Russian], in *The Europe–Asia Border: A Cultural, Geographical and Tourist Phenomenon: Proceedings of the International Scientific and Practical Conference (Yekaterinburg, April 27–29, 2019)*, ed. S.A. Minyurova, and O.V. Yantser (Yekaterinburg: [n. p.], 2019), 140–42.

⁵ Kalutskov, “The Border between Europe and Asia,” 216, 218.

of the Euro–Asian border” in the texts of the genre under study, since the increase in their number practically did not change the “quality of meaningful assessments of monuments.”⁶

The representation of signs at the border between Europe and Asia is best explored in the article by F. Korandei, which analyzes them in the context of the “regional transport history” and naturally with reference to the perceptions by travellers.⁷ The author’s undeniable merit is the introduction of a large number of foreign sources translated by him, which indirectly confirms Vlasova’s observations about the increasing amount of evidence. Furthermore, his analysis focused on “the duet of borders”: the intercontinental border marked by the Talitsa Post and the administrative (between governorates) marked by the Markova Post. These structures competed with each other for the attention of passersby, so this perspective also develops Vlasova’s thesis about the instability of border lines in the minds of travellers. However, the interpretations of these boundaries identified by F. Korandei, as well as the ritualized practices that developed around them (associated with reaching, crossing, or remaining on this boundary), cast doubt on the thesis of the desemiotization of the border, and especially on the statement that “Euro–Asian posts remain official landmarks lacking emotional or semantic content for the traveller.”⁸ Addressing the issue of D. Mamin’s choice of the writer’s pseudonym “Sibiryak,” V. Korshunkov once again drew attention his a recent article to the emotional perception of a high stone post pillar on the summit of the Ural Mountains: citing Ya. Mikhalyak, the author recalled the “heartbreaking” scenes of exiled Poles bidding farewell to their homeland that took place there.⁹ The Polish researcher pathetically called the marble obelisk a “tombstone of hope.”¹⁰

In this article, we will focus on the role of border monuments in creating ideas about Ural as a special region and turning them into a symbol of the territory of the

⁶ E.G. Vlasova, “‘Geographically in Asia’: Desemiotization of the Eurasian Border in the Ural Travelogue of the 19th Century” [in Russian], *Mezhdunarodnyi zhurnal issledovatelei kul'tury*, no. 4 (21) (2015): 90–91.

⁷ F.S. Korandei, “The Threshold of Siberia: Images of the Border in Descriptions of Travels in Siberia (Second Half of the 19th Century)” [in Russian], in *Russian Travelogue of the 18th–20th Centuries*, ed. T.I. Pecherskaya (Novosibirsk: Novosibirskii gosudarstvennyi pedagogicheskii universitet, 2015), 166–96.

⁸ Vlasova, “‘Geographically in Asia’,” 93.

⁹ V.A. Korshunkov, “D. Mamin: A Siberian or a Uralian? Literary Evidence of Where Siberia Began” [in Russian], *Voprosy literatury*, no. 2 (2024): 131, <https://doi.org/10.31425/0042-8795-2024-2-121-136>

¹⁰ Ya. Mikhalyak, “Farewell at the ‘Gravestone of Hope’: the Ural Border in the Memories of Poles Exiled to Siberia” [in Russian], in *Siberia in the History and Culture of the Polish People*, ed. A. Kuchinskii, and S. Romanov (Moscow: Ladomir, 2002), 108–13.

Urals. The issue of two borders, therefore, will be overshadowed. The problem of the origin and existence of monuments placed exclusively on the border along the Ural Ridge and the dynamics of their perception by travellers will come to the fore. We will consider four monuments: two route monuments (on the Siberian and Kushvinskii highways) and two structures near the railways. The last two are briefly mentioned by E. Vlasova and F. Korandei, thereby diminishing their role in representing the Europe–Asia border.¹¹ The range of sources for interpreting the meanings embedded in the monuments (or revealed through their “reading” by passers-by) will be expanded by attracting evidence from the people who travelled from Europe to Asia and back as well as train passengers, to whom insufficient attention was paid in previous studies. Tracing the role of the monuments in shaping the image of the region sets chronological problematic principle for analyzing the material, which will be consistently presented through reflections on the subject of study of three large groups: travellers along the Siberian Route before the opening of the railway through the Urals, passengers of the Perm-Tyumen railway, and passengers of the Samara-Zlatoust railway.

Main body

In the 19th century, to the accompaniment of ongoing disputes between scientists, V. Tatishchev’s proposal about the Ural Ridge as a demarcation line between Europe and Asia gradually took root among educated people, not so much among the Uralians (although F. Korandei cites cases of spontaneous border demarkatin, for example, the word “Europe” was carved on one side of a huge spruce tree and the word “Asia” on the other),¹² but rather among those who travelled to the region or visited it in transit. It was important for them to reach the end of Europe and the beginning of Asia, and crossing this symbolic boundary became a milestone event. During Alexander I’s journey to the Asian borders of the country in 1824, General-Staff-Doctor Ya. Villier who accompanied him began to stir up this theme even during the voyage along the Volga. According to the memoirs of the ship master, the doctor asked the Emperor, “if they would be in Asia soon. To which His Majesty, with noticeable pleasure finding the date on the itinerary, replied, ‘September 11’.”¹³ After an excursion to the Sol’ilets mines (which were located on the Asian side) from Orenburg (which was considered a European city) with his retinue, at the dinner in honor of the august guest, Villier proposed a toast to the health of the Emperor “on

¹¹ Vlasova, “‘Geographically in Asia’,” 90; Korandei, “The Threshold of Siberia,” 186.

¹² Korandei, “The Threshold of Siberia,” 172.

¹³ D.I. Trubnikov, “Journey of the Blessed and Worthy of Eternal Memory Sovereign, Emperor Alexander I along the Volga, during his Imperial Passage through Simbirsk Governorate to the City of Orenburg, September 7 and 8, 1824” [in Russian], *Otechestvennye zapiski*, pt. 25 (1826): 387.

the special occasion that the Tsar was in Asia for the first time.”¹⁴ In 1876, having reached the highest point of the Ural Range on the Siberian highway with his companion A. Brehm, German naturalist O. Finsch exclaimed enthusiastically, “We have reached this place, so significant for a traveller...”¹⁵

Initially, the continental border was popularized through references to natural features. In an 1825 publication, P. Svin'in pointed to the pass of the route road through Ural-Tau (the future Aleksandrovskaya Sopka) as the site dividing Europe and Asia, and he created (apparently he was the first to do so) an image of this border using ordinary raindrops: “. . . This high mountain, dividing Europe from Asia, where one of two raindrops rolls into one part of the world, and another one into the other. . .”¹⁶ Gradually, information about the border accumulated: in 1829, G. Rose, a companion of A. Humboldt on his journey through the Urals, used a level to determine the highest point on the Siberian Route between Perm and Yekaterinburg. It turned out to be Mount Berezovaya not far from the Reshety station.¹⁷

This information proved useful to the local administration in preparation for the arrival of the next distinguished guest, Tsarevich Alexander Nikolaevich. It was decided to draw the heir to the throne's attention to the precise point where the border between the two continents intersected as he was travelling along the road from Perm to Yekaterinburg. To this end, a four-sided wooden pyramid with inscriptions “Europe” on the western side and “Asia” on the eastern side had been erected in time for his arrival. The heir's retinue noticed the plan of the local administrators. S. Yurevich wrote to his wife:

Today at four p.m., having climbed the highest point of the Ural Mountains (near the Reshety station, 30 versts from Yekaterinburg) on the border between Europe and Asia, my companion K. Arsen'ev and I ordered a glass of wine each and drank to the health of our families, for all most precious things that we had left behind in Europe. We looked once more at Europe, sighed to ourselves, and a minute later it was already beyond the mountains.¹⁸

¹⁴ “The Information about the Trip of Emperor Alexander I to the Mining Plants Extracted from Archival Files” [in Russian], *Gornyi zhurnal*, no. 1 (1878): 33.

¹⁵ O. Finsh, *Journey to Western Siberia* [in Russian] (Moscow: Tipografiya M.N. Lavrova i K^o, 1882), 30.

¹⁶ P.P. Svin'in, “The Zlatoust Plant” [in Russian], *Otechestvennye zapiski*, pt. 22 (1825): 4.

¹⁷ *Humboldt, Ehrenberg, and Rose's Journey through the Urals in 1829* [in Russian] (Yekaterinburg: Tipografiya A. Bezborodova, 1873), 18.

¹⁸ “Travel Letters of S.A. Yurevich during his Journey across Russia with the Late Tsar in 1837” [in Russian], *Russkii arkhiv*, no. 4 (1887): 456–57.

The future emperor himself remembered the occasion for the erection of the pyramid and noted in his diary the crossing of the border between the continents in the southern Urals as follows: “Since we finished inspecting the Miass plant early, we decided to go to Zlatoust and . . . crossed the Urals into Europe again.”¹⁹ Duke Maximilian of Leuchtenberg, who was travelling along the Siberian Route in 1845, was also impressed by the sign. After that, General V. Glinka, head of the Ural Mountains mining plants, decided to decorate the site that had been honored by the presence of august persons. He liked the design of the monument made by the factory architect, and soon a stone pyramid was erected instead of the wooden one.²⁰

The first mentions of it were left by the travellers who were going in the reverse direction, from Siberia. In 1849, retired official V. Parshin saw “a marble monument in the form of a quadrangular pyramid, enclosed by a fence, to the right, near the highway,” but associated its appearance only with the member of the ruling dynasty who was the last to visit the Urals:

This monument was erected because His Imperial Highness Duke Maximilian of Leuchtenberg deigned to stop here during his journey to Yekaterinburg.²¹

Disregard for the fact that the Tsarevich had also travelled through the pass did not prevent Parshin from expressing his loyalty:

It is not my place to praise the Russian heart. But one cannot but say: are there a people in the world who love their Father the Tsar so sincerely, so ardently and are so enthusiastically devoted to him and his august family? These are the holy principles on which the prosperity, strength, and glory of our fatherland grow.²²

Parshin paid no attention to the significance of the monument as a boundary between continents, noting only its advantageous location for observing the surrounding area, “From the top of this mountain there is a delightful view down on the river and the village of Talitsa.”²³ In contrast, the boundary purpose of the new structure was pointed out by officer I. Belov who was returning from Siberia in 1852:

¹⁹ N.A. Antipin, comp., *Emperor Alexander II and the Southern Urals: A Collection of Documents and Materials* [in Russian] (Chelyabinsk: Chelyabinskii Dom pechati, 2019), 111.

²⁰ V.A. Trusov, “Boundary Post of Europe and Asia on Mount Berezovaya” [in Russian], in *The Europe–Asia Border: A Cultural, Geographical and Tourist Phenomenon: Proceedings of the International Scientific and Practical Conference (Yekaterinburg, April 27–29, 2019)*, ed. S.A. Minyurova, and O.V. Yantser (Yekaterinburg: [n. p.], 2019), 136–39.

²¹ V.P. Parshin, *Description of the Route from Irkutsk to Moscow compiled in 1849* [in Russian] (Moscow: Tipografiya Aleksandra Semena, 1851), 130.

²² Parshin, *Description of the Route from Irkutsk to Moscow*, 130.

²³ Parshin, *Description of the Route from Irkutsk to Moscow*, 130.

... finally, seven miles beyond the village of Dal'nie Reshety, I came upon a stone post, the extreme point between Asia and Europe; a cross and other symbols were carved on it.²⁴

The inscriptions, which Belov was unable to decipher on the granite surfaces of the pyramid, in addition to the words “Europe” and “Asia”, indicated that the heir to the throne had been there in 1837, and another member of the Romanov family, Duke of Leuchtenberg, in 1845.

Since then, descriptions of the Ural pass on the Siberian Route have been peppered with references to this pyramid. It is difficult to agree with S. Skal'kovskii's observation that the pillar (as the pyramidal monument was often called) merely gave “cause for endless witticisms.”²⁵ Rather, it became a focal point for the thoughts and feelings of the travellers crossing an important symbolic milestone on a long journey. Those travelling to Siberia or Asia were terrified by the distance and the unknown; for those returning to Russia, the monument became a symbol of approaching familiar places. This is how it seemed to the aforementioned I. Belov, who missed European Russia in Siberia. He was surprised at himself: the weather remained frosty, the road difficult, he still felt unwell, but after moving to the European part, “his soul became much more delighted, and his heart began to beat more freely and joyfully.”²⁶ A sign seen from the road had a similar effect on the members of the Kazan University expedition who were returning from the Northern Urals in 1872. N. Sorokin wrote:

This pillar signifies the border dividing two continents. Step over it and you are instantly in Europe. We felt the same: we passed the pillar and considered ourselves already home.²⁷

Writer V. Nemirovich-Danchenko, who passed through that area in 1875, mentioned the memorial pillar and conveyed his impression of the changing daylight cycle, which could be considered a kind of omen, “This time, the sun was setting to the right in Europe, while in Asia it sets to the left, evening twilight was

²⁴ I. Belov, *Travel Notes and Impressions of Western Siberia* [in Russian] (Moscow: Tipografiya Aleksandra Semena, 1852), 93.

²⁵ S.A. Skal'kovskii, *Memories of Youth: (Across the Sea of Life): 1843–1869* [in Russian] (St Petersburg: Tipografiya A.S. Suvorina, 1906), 217.

²⁶ Belov, *Travel Notes*, 94.

²⁷ N.V. Sorokin, *Journey to the Voguls* [in Russian] (Kazan: Lito- i tipografiya K.A. Tili, 1873), 56.

deepening.”²⁸ A year later, the weather awaiting the German scientists O. Finsch and A. Brehm at the border mark proved quite favorable: “The sky was clear; an eagle soaring in the air, the first we saw, greeted our entry into Siberia and would have been considered a good omen by any augur.” Encouraged by the kind welcome, the naturalists were “in a cheerful mood” and, following the example of the Tsarevich’s retinue, celebrated so long desired encounter with Asia by draining “a bottle of wine to the bottom for the prosperity of Siberia.”²⁹ The foreigners were more drawn to the symbolic element of the border linked to the route to the East, while Prince P. Kropotkin, on his way to serve in Transbaikalia after graduating from the Corps of Pages, perceived it as a farewell to the West. In his 1862 diary, he wrote: “So, now I am no longer in Europe; I said farewell to it (I don’t know why, but for some reason in Italian).”³⁰ This last remark is valuable. Apparently, the young aristocrat who was interested in geography felt that on the “edge” of Europe one must be more European than Russian, and to that end he switched to a European language.

Farewell to Europe left no one indifferent when ethnographer S. Maksimov and his companions were travelling to the Far East in 1860:

We were going through the next station after Reshety already in Asia. Our hearts skipped a beat and then told us many things; our imaginations conjured up hazy, disconsolate images. Everything told us we were in Asia. . .³¹

Colonel A.K. Geins, who was going on a responsible mission to Russia’s new Central Asian possessions in 1865, also found the frontier depressing:

The sepulchral setting of the monument, the gloomy pine forest shrouded in the mist of evening and rain, the desolate landscape, the thought that one more step, and I would be in Asia – all this had an unpleasant effect on me.³²

Separation from Europe was also difficult for him the following year, when he crossed the Ural River near Orenburg, the river being also considered the boundary between the two continents. Unlike the Siberian Route, the traveller had long felt “the

²⁸ V.I. Nemirovich-Danchenko, *The Kama and the Urals (Essays and Impressions)* [in Russian] (St Petersburg: Tipografiya A.S. Suvorina, 1890), 563.

²⁹ Finsch, *Journey to Western Siberia*, 30.

³⁰ P.A. Kropotkin, *Diary* [in Russian] (Moscow; Petrograd: Gosizdat, 1923), 26.

³¹ S.V. Maksimov, *In the East. A Trip to the Amur (in 1860–1861). Travel Notes and Memories* [in Russian] (St Petersburg: Tipografiya Tovarishchestva “Obshchestvennaya pol'za,” 1864), 110.

³² A.K. Geins, “Diary of 1865. Journey through the Kirghiz Steppes” [in Russian], in *Collected Literary Works of Aleksandr Konstantinovich Geins* [in Russian], vol. 1 (St Petersburg: Tipografiya M.M. Stasyulevicha, 1898), 197–98.

territorial character of Asia” in the Orenburg steppe. However, only after crossing the bridge did the future military governor of the Turgai region realize what had happened and wrote in his diary:

Here we are again in Asia! And does the river, two or three hundred paces wide, really serve as a dividing line between European civilization and Asian barbarism?³³

Thus, in the literature of the 1850s and 1860s, the crossing of this geographical boundary was most often interpreted as parting from Europe, then a reunion with Europe, and rarely as a reunion with Asia. We have not yet encountered evidence of an ambivalent understanding of the border as a parting/reunion with either Europe/Asia or vice versa. However, the impressions of travellers should be considered more neutral than, for example, those expressed by the exiles sent to Siberia against their will. The latter, like B. Onufrovich did in 1885, more clearly expressed the idea of separation from European space:

At a post with the inscription “Europe” on one side and “Asia” on the other, we made a short halt and on saying goodbye to old Europe, entered the boundaries of no less old, but new and unfamiliar to us Asia.³⁴

Yet, in the area of the Siberian Route, the delineation of the border looked rather arbitrary, among other things, because a person travelling along it could see no clear signs of the continent’s boundary. Dr. V. Portugalov described his impressions of the monument and the surrounding landscape as follows:

...to the left of the main road leading to the most remote reaches of Siberia, a tall rectangular marble pillar stands alone in the forest... This pillar marks the border dividing two parts of the world. You can travel several hundred miles in all directions from this pillar, and other than this pillar, you will find nothing that distinguishes Europe from Asia. The same terrain, the same environment, the same people, the same customs and traditions...³⁵

³³ A.K. Geins, “Diary of 1866. Journey to Turkestan” [in Russian], in *Collected Literary Works of Aleksandr Konstantinovich Geins* [in Russian], vol. 2 (St Petersburg: Tipografiya M.M. Stasyulevicha, 1898), 3–4.

³⁴ B. Onufrovich, “To Remote Places (Memories of the Administrative)” [in Russian], *Minuvshie gody*, no. 8 (1908): 291.

³⁵ V.O. Portugalov, *Issues of Public Medicine* [in Russian] (St Petersburg: Tipografiya A. Morigerovskogo, 1873), 594.

This opinion of the doctor who travelled the border area with visits to patients along and across was consistent with the impressions of ordinary travellers along the route, who also had time to feel the morphological uncertainty in the demarcation of parts of the world. Going along the main Siberian road in 1856 to his famous expedition, P. Semenov-Tyan-Shansky noted that at the pass, “the Urals present no sharp boundary either in terms of climate or flora and fauna.”³⁶ Ethnographer S. Maksimov noticed nothing unusual either:

We were driven just as imperceptibly uphill from the Bilimbaevskii plant: we did not sense its presence, nor did our eyes offer any sharp, striking evidence or proof of it: the high mountains, as usual, stood far ahead. We also drove through the second half of the station to the village of Reshety along the same plain along the same lowlands as we had several times before.³⁷

He was unable to confirm the difference between the two parts of the world either for the reader or for himself, with concrete realities seen from the carriage windows and therefore turned to the speculative geographical category of watershed: “...the water in the rivers flowed towards us, but now it flowed away in the direction of our path.”³⁸ Another expert in geography, Prince P. Kropotkin, almost missed the monument, leaving a note about it in his diary: “Petrov says, ‘Well, your Excellency, this is some kind of monument or something.’ I shouted, ‘Stop, this is the border.’ ‘Yes, the Ural Ridge,’ remarked the coachman.”³⁹ Kropotkin noted that the monument was made of “light gray marble” and that next to it stood “a hut where the watchman lived.” And then he pedantically stated, “The orohydrophic border has already been crossed...”⁴⁰ M. Malakhov, author of the essay “The Ural Ridge” from the Picturesque Russia series, summarized the observations of travellers: “...Many who crossed the Urals along the Siberian Route passing here completely failed to notice the pass from Europe to Asia.” Therefore, in his opinion, “the marble obelisk erected at the very boundary, at the highest point of the watershed near the Reshoty station” was supposed to serve as a kind of landmark for everyone.⁴¹ While

³⁶ P.P. Semenov-Tyan-Shanskii, *Memoirs* [in Russian], vol. 2, *Journey to the Tien Shan in 1856–1857* [in Russian] (Moscow: Gosudarstvennoe izdatel'stvo geograficheskoi literatury, 1946), 61.

³⁷ Maksimov, *In the East*, 109–10.

³⁸ Maksimov, *In the East*, 110.

³⁹ Kropotkin, *Diary*, 26.

⁴⁰ Kropotkin, *Diary*, 26.

⁴¹ M.V. Malakhov, “The Ural Ridge” [in Russian], in *Picturesque Russia. Our Fatherland in its Land, Historical, Tribal, Economic, and Everyday Significance*, vol. 8, *Middle Volga and Ural Region*, pt. 2, *Ural Region* (St Petersburg: Izdanie Tovarishchestva M.O. Vol'f, 1901), 26.

considering (like many) the border “artificial,” P. Semenov-Tyan-Shansky, nevertheless acknowledged that “a milestone with the inscription ‘Europe’ on one side and ‘Asia’ on the other naively, though clearly, depicted” this geographical boundary.⁴² The projection of a linear border from a map was difficult to adapt to the specific features of the Urals, which required additional semiotization.

Regarding people and customs, Doctor V. Portugalov turned out to be not entirely correct. The installation of a wooden monument at first and a massive stone one after that finally drew the attention of the locals to the Ural intercontinental border: it increased their knowledge of geography, while simultaneously dividing them into Europeans and Asians. According to the observations of I. Belov, this demarcation line became quite tangible:

At the next station, where I changed horses and drank tea, my hosts were offended when I called their place Siberia... the local residents, separated only by a single border from Asia, are already proud to be residents of Europe...⁴³

Although there were several passes through the Ural Mountains on the route, the monument remained the only one for a long time. Only in 1868 did the gold miners of the northern Urals find those willing to erect something similar. A few versts from the Kushvinskii plant, on the road leading from the Goroblagodatskie factories to the town of Kungur, they erected a cast-iron monument on a stone foundation in the form of a chapel with four domes at the edges and one large dome in the center. This design, proposed by the architect V. Arkhipov, commemorated the passage of Grand Duke Vladimir Aleksandrovich through this northern pass. An inscription commemorating the event was adorned with a gilded imperial crown, a gilded Russian coat of arms was placed on the large dome, and all the domes were gilded.⁴⁴

⁴² Semenov-Tyan-Shanskii, *Memoirs*, 61.

⁴³ Belov, *Travel Notes*, 94–95.

⁴⁴ V.A. Vesnovskii, *Historical Monuments in Perm Governorate* [in Russian] (Perm: Tipolitografiya gubernskogo pravleniya, 1915), 14–15.



Monument on the Kushva-Kungur Highway

V.A. Vesnovskii, *Illustrated Guide to the Urals* [in Russian] (Yekaterinburg: Tipografiya “Ural'skoi zhizni”, 1904), 188

By increasing the number of memorial sites, the businessmen's initiative also improved the local infrastructure. Forced to use this remote route while touring the Ural factories, Academician V. Bezobrazov wrote, “I consider it my duty to mention the complete disrepair of this road (60 versts), which has not been repaired at all in recent years.” However, a year later, he noted with satisfaction that the mining department repaired the road “on the occasion of the trip of . . . Grand Duke Vladimir Aleksandrovich.”⁴⁵ Thus, even the symbolic boundaires of the Russian Empire (not to mention the state borders) became firmly linked to the royal house. In 1865, Colonel A. Geins had difficulty reading the half-erased inscriptions on the Siberian Route monument. However, the arrival of other representatives of the House of Romanov in the region provided an opportunity to correct this oversight. Doctor N. Belogolovyi, who accompanied Nicholas, son of Maximilian of Leuchtenberg, on a trip to the Urals, described how the Duke visited the stone pyramid in 1866: “They crossed the border of Europe and stopped at the monument, which was illuminated by lit piles of brushwood. . .” The chief forester of the Yekaterinburg state district suggested that the distinguished guest carve his name “on a pre-prepared board inside the lattice” of

⁴⁵ V.P. Bezobrazov, *Ural Mining Industry and the Question of the Sale of the State-Owned Mining Plants* [in Russian] (St Petersburg: Tipografiya V. Bezobrazova i K^o, 1869), 56–57.

the monument.⁴⁶ Information about the visit of another member of the imperial family was quickly recorded in the inscription on the monument, which Bishop Nikodim wrote about in 1870.⁴⁷

The Emperor's sons, the Grand Dukes travelled through the Urals along the route and the monument had to be adjusted again. A gilded double-headed eagle was placed on its summit, one head facing east, the other west. According to E. Vlasova, it was intended to demonstrate “the unifying and guardian missions of the Russian Empire.”⁴⁸ The orientation of the imperial eagle to the cardinal points (as well as the obelisk as a whole) served as the element that reflected the dual symbolism of the monument. Noting it, M. Malakhov wrote that although “the pillar bore the inscription ‘Europe-Asia’,” it was erected “in memory of the visit to those places” by members of the ruling dynasty.⁴⁹ In 1915, V. Vesnovsky reported that the monument was a sharp four-sided marble pyramid. The inscription on it indicated that this place had been visited at various times by Alexander II and his sons, Grand Dukes Aleksei and Vladimir, as well as the Dukes of Leuchtenberg, Maximilian and Nicholas. The same author also pointed out that by planting trees around the monument (pine on the eastern, Asian, side, and fir on the western, European, side) it was possible to enhance not only the imperial but also the borderline geographical symbolism of the monument.⁵⁰

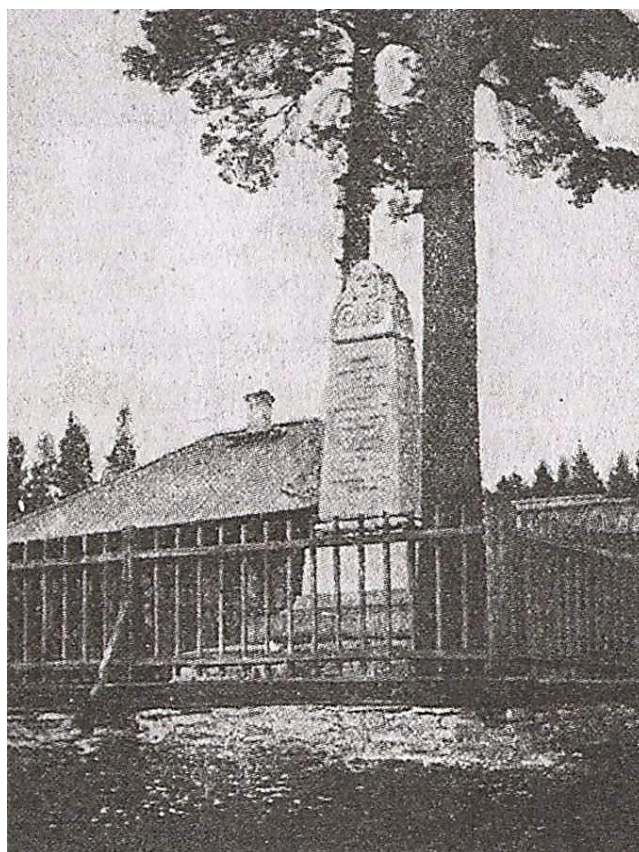
⁴⁶ N.A. Belogolovyi, *Memories and Other Articles* [in Russian] (Moscow: Tipo-litografiya K.F. Aleksandrova, 1897), 539.

⁴⁷ “Travel notes of Bishop Nikodim”, *Russkii arkhiv*, no. 5–6 (1903): 118.

⁴⁸ Vlasova, ““Geographically in Asia’,” 90.

⁴⁹ Malakhov, “The Ural Ridge,” 26.

⁵⁰ Vesnovskii, *Historical Monuments in Perm Governorate*, 38.



Monument on the Siberian Route

Source: D.I. Mendeleev, ed., *The Ural Iron Industry in 1899* [in Russian] (St Petersburg: Tipografiya V. Demakova, 1900), 133

F. Korandei believes that high train speeds have virtually eliminated the opportunity for passengers to observe the border between the continents, and consequently, to reflect on it. This has led to the loss of relevance of the installations that marked this geographical boundary.⁵¹ However, sources indicate that railway construction in the Urals led to a new stage in the memorialization of the border between Europe and Asia. Initially, the builders of the Gornozavodskaya Line lavishly celebrated the laying of the railway track near the pass through the Urals and documented the event. In particular, E. Yanishevsky reported that during his travels around Perm Governorate, he came across a small but “well done” photograph with the caption “At the Ural Pass” in zemstvo apartments (mini-hotels for visiting zemstvo officials). The photograph depicted a large table laden with snacks and a collection of bottles, and in the background there were “several large cauldrons hanging over fires.” He declared, “This picture undoubtedly dates back to the time of the railway construction and depicts a celebration of the pass through the Urals.”⁵² Later, railroad workers commemorated the boundary between the continents by

⁵¹ Korandei, “The Threshold of Siberia,” 186.

⁵² E.P. Yanishevskii, *The Ural Mining Railway and the Verkhotur’e Region* [in Russian] (Perm: Tipografiya gubernskoi zemskoi upravy, 1887), 5.

naming three stations. The station before the pass was called “European,” the station at the pass was named “The Ural Ridge,” and the first station on the eastern slope of the range became known as “Asian.” Not far from the station buildings at the Ural Ridge station, an asterisk marked the highest point of the railway in the center of a circle formed of multicolored stones. To enable passengers on overnight trains to see the spot, two latticed iron columns were erected and topped with lanterns “with the inscriptions ‘Europe’ and ‘Asia’ shining brightly on the glass. S. Kel'tsev noted:

The columns at the Ural station were erected in imitation of the stone posts with similar inscriptions that have existed since ancient times along the Great Siberian Route, which has lost its importance.⁵³

During the stop, the public exited the carriages to see the landmark. Count A. Ignat'ev, who moved to Siberia with his parents in the mid-1880s, described the event as follows:

A few hours later, the train barely moving among the mountains stopped at a stone pillar. Everyone exited the carriages to look at the inscriptions: Europe on one side, Asia on the other.⁵⁴

E. Yanishevskii's memoirs indicate that the look of the circle with the asterisk was not constant: in one design, “two anchors with their flukes facing opposite directions” were laid out of stones on either side. Wondering why railroad workers needed maritime symbolism, Yanishevskii suggested that the anchors “apparently represented a symbol of the connection established between these parts of the world by the railway.”⁵⁵ According to writer N. Teleshov, the pillars of the monument were made from materials found during the construction of the railway and consisted of “two small lattice towers built from rails and painted white.” During his 1894 trip to the Urals, they were already standing on either side of the railway line.⁵⁶ The writer described in detail the passengers' feelings as they approached the symbolic boundary between the continents:

Moving forward, we finally pass at full speed the geographical border between Asia and Europe. Despite its conventionality, this site evokes a certain stir among

⁵³ S.A. Kel'tsev, “From Moscow to Yekaterinburg” [in Russian], in S.A. Kel'tsev, *From the Trip to the Urals* (Moscow: Obshchestvo rasprostraneniya poleznykh knig Mokhova, 1888), 53.

⁵⁴ A.A. Ignat'ev, *Fifty Years in Service* [in Russian] (Moscow: Voenizdat, 1986), 24.

⁵⁵ Yanishevskii, *The Ural Mining Railway*, 5.

⁵⁶ N.D. Teleshov, *Beyond the Urals. From Wanderings in Western Siberia* [in Russian] (Moscow: Tovarishchestvo I.D. Sytina, 1897), 25.

the passengers, even subtle excitement. Everyone peers out the windows, gets on brakes, and one way or another tries to catch a glimpse of the border pillars. . .⁵⁷

The signs themselves, in his words, “evoke in the traveller some kind of vague feeling, akin to either confusion or joy.”⁵⁸ Travelling by train to Siberian exile, physician S. Elpat'evsky also expected to get “some special impression” from the border pillar; however, having crossed the border, he could only state, “We are on the other side of the pillar, Europe behind us, Asia ahead.” According to his observations, the sign “contained nothing interesting,” and at first there was nothing of interest on the Asian side, “The same fields, the same rye.”⁵⁹ In 1910, N. Berezin informed his “young readers” about the completely ordinary nature of crossing the pass for a train passenger:

Before reaching Kushva, he sees at one insignificant station a signpost with the inscription “Europe,” and at another equally remote station, a similar signpost with the inscription “Asia,” and now he knows that he has crossed the watershed ridge, the border between two great continents.⁶⁰

Up to a certain point, there had been no sign at the maximum height on the route in the southern Urals, although, according to essayist V. Dedlov, for him reaching “the very crest of the Urals” (“Asia behind, Europe ahead”, he was travelling from Troitsk to Zlatoust) was a moment “not without solemnity.”⁶¹ P. Bogaevskaya, who found herself at the South Ural pass in the winter of 1895, also confirms the special significance of this geographic coordinate for travellers, “At the highest point, we stopped and got out of the sleigh.”⁶² The builders of the Samara-Zlatoust railway decided to fill this gap. They creatively developed the experience of their colleagues and erected a stone pyramid on the right side of the road half a verst from the Urzhumka station to mark the border between Europe and Asia.⁶³ The elongated

⁵⁷ Teleshov, *Beyond the Urals*, 25.

⁵⁸ Teleshov, *Beyond the Urals*, 25.

⁵⁹ S.Ya. Elpat'evskii, “To Tomsk” [in Russian], in S.Ya. Elpat'evskii, *Essays on Siberia* (Moscow: Tovarishchestvo I.N. Kushnerev i K^o, 1893), 4.

⁶⁰ N.I. Berezin, *Ural* [in Russian] (St Petersburg: Tipografiya Trenke i Fyusno, 1910), 1.

⁶¹ V.L. Dedlov, *Settlers and New Places* [in Russian] (St Petersburg: M.M. Lederle i K^o, 1891), 83.

⁶² P. Bogaevskaya, *Notes on Siberia* [in Russian] (Bryansk: Tipografiya A. Artsishevskogo, 1895), 13.

⁶³ *A Guide to the Great Siberian Railway* [in Russian] (St Petersburg: Tovarishchestvo khudozhestvennoi pechati, 1900), 115.

tetrahedral structure, built from Ural stones and located on a cubic base, stood on a cleared area on the southern side of the tracks.⁶⁴



Monument on the Samara-Zlatoust railway

Source: Boris Yeltsin Presidential Library, <https://www.prilib.ru/item/388813>

Travelling to Manchuria on the Trans-Siberian Express in September 1901, war correspondent (future ataman) P. Krasnov wrote about it:

Near the Urzhumka station, a low marble pillar is visible on the right. It is the highest point of the railway, it is the boundary: here is Europe, and where we are crossing to is Asia.⁶⁵

⁶⁴ M.A. Krukovskii, *Southern Urals: Travel Essays* [in Russian] (Moscow: Izdanie K.I. Tikhomirova, 1909), 211.

⁶⁵ P.N. Krasnov, *Across Asia: Travel Sketches of Manchuria, the Far East, China, Japan, and India* [in Russian] (St Petersburg: Tipografiya Isidora Gol'dberga, 1903), 11.

Passing through this place in 1905, V. Surovikin described the location and arrangement of this structure in more detail:

... on a raised spot on the right side of the road we saw a gray stone pyramid with a truncated cone, with the inscription “Europe” on one side and “Asia” on the other.⁶⁶

Participants in the Russo-Japanese War left many testimonies about crossing this symbolic border. Some of them eagerly awaited this significant geographical point. Sergeant Major I. Zhuchin of the Chernigov Dragoon Regiment wrote in his notebook:

We arrived in Zlatoust, which is located almost on the border of Europe. One more stop, and that treasured pillar that separates Europe from Asia will appear.⁶⁷

S. Toluzakov, a correspondent for the *Novoe Vremya* newspaper, described the reaction of a young soldier to the appearance of this symbol in a train window:

Now, beyond Urzhumka, a border pillar appears. On the side facing us gleams the black inscription “Europe,” and on the opposite side, “Asia.” Finally! I hear someone’s voice nearby. I look around. A newly promoted midshipman stands nearby, his gaze fixed on the barely visible pillar.⁶⁸

The clergy accompanying the troops to the Far East also paid attention to the symbolic border. Priest M. Srebryanskii tracked the approach to the border in his diary. On June 17, he wrote, “Meanwhile, we are already leaving Europe and approaching Asia.” The following day, he wrote, “At 4:30, we arrived in Zlatoust... There is only one station left and Europe is over.”⁶⁹ His colleague N. D'yakov pointed out that the geographical border between the two continents was a “saddle between high wild cliffs,” on which “near the station itself, to the right of

⁶⁶ V.A. Surovikin, *From Ostrogozhsk to Tobolsk: Travel Impressions (From Letters to L.M. Savel'ev)* [in Russian] (Moscow: Tipo-litografiya G.I. Prostakova, 1905), 17.

⁶⁷ I.I. Zhuchin, *From the Notebook of a Sergeant Major* [in Russian] (Moscow: Tipografiya B.O. Smirnovoi, 1909), 6.

⁶⁸ S.A. Toluzakov, *On the Fields of Manchuria and in Russia after the War* [in Russian] (St Petersburg: V. Berezovskii, 1906), 15–16.

⁶⁹ M.V. Srebryanskii, *Diary from the Time of the Russo–Japanese War* [in Russian] (Moscow: Pechatnya A.I. Snegirevoi, 1912), 12.

the road, stands a stone pyramid, on one side of which is the inscription ‘Europe,’ and ‘Asia’ on the other.”⁷⁰

As through rail traffic to Siberia initially began along this line,⁷¹ its border signpost became considered the successor to the monument on the Siberian Route. A curious ritual practice arose among passengers of the Samara-Zlatoust railway. M. Krukovsky wrote about it in 1911:

Upon reaching this place, travellers heading to Siberia and the Far East usually send their families telegrams like this, “Having crossed the Urals, we send our greetings to friends and acquaintances.”⁷²

N. Voronovich, a participant in the Russo-Japanese War, also reported this, “After crossing the Urals, our special train sent a traditional telegram to the *Novoe Vremya*, indicating the number of the train, battery, and brigade.”⁷³ He later condemned this custom in his memoirs as harmful in wartime:

At the time, no one realized that the Japanese General Staff used such telegrams to determine precisely which new units were joining our Manchurian Army.⁷⁴

Priest N. D'yakov reported, “Among the inhabitants of our compartment, we did not want to send a clichéd farewell telegram ‘after crossing the Urals. . .’,” referring to the motives other than security concerns. He and his fellow travellers were more concerned with personal matters, “. . .let the thread of love and fellowship connecting us with those we left behind in European Russia continue to stretch farther and farther.”⁷⁵ M. Srebryanskii, priest of the Chernigov Dragoon Regiment, was also haunted by the thoughts of his family and friends left behind when crossing this geographical point:

. . .my heart yearns for you, but you are missed here; it seems I could abandon all this beauty and fly to you, but the steel machine never sleeps, and keeps pulling, not toward you, but away from you. . .

⁷⁰ N.A. D'yakov, *In Manchuria with Siberian Riflemen* (1904) [in Russian] (St Petersburg: Tipografiya uchilishcha glukhonemykh, 1905), 30.

⁷¹ *Review of the Activities of the Ministry of Railways in 1899* [in Russian] (St Petersburg: Tipografiya Ministerstva putei soobshcheniya, 1900), 15.

⁷² Krukovskii, *Southern Urals*, 211–12.

⁷³ N.V. Voronovich, *Russo–Japanese War. Memoirs* [in Russian] (New York: [n. p.], 1952), 15.

⁷⁴ Voronovich, *Russo–Japanese War*, 15.

⁷⁵ D'yakov, *In Manchuria with Siberian Riflemen*, 31.

This army priest equated crossing the symbolic border with what we would now call a change of identity:

Farewell, Europeans! We are already becoming Asians. But believe me, not only have we not ceased to love you sincerely, but also we love you even more. . . ⁷⁶

The ritualized framing of the crossing between continents was not limited to telegraphing. On the Trans-Siberian Express, there was an attempt to commemorate it with two more borrowings from traditional festive culture. Modest consumption of alcohol from travellers' own supplies on the Siberian Route and by the passengers on the Gornozavodskaya Railway (F. Korandei cites B. Reichman's recollection of a German fellow traveller who drank a shot of "border vodka" at three stations across the pass)⁷⁷ turned into a feast in the dining car. S. Toluzakov reported, "In the evening, everyone solemnly celebrated the 'pass'."⁷⁸ Priest M. Srebryanskii cited a case (the only one in the sources so far, unlike the other two) marking the crossing of this geographic coordinate with a solemn service:

We decided to hold a prayer service at the border. We passed the Urzhumka station, the last European station, and Mikhail and I began the service. Walking quietly, while singing the troparion to St. Mitrophan, we approached the cherished stone pillar, on one side of which it is written "Asia," and "Europe" on the other, and singing 'Sweetest Jesus, save us" and "Most Holy Theotokos, save us," we crossed the border. Standing on the platform and on steps of the carriage, I blessed Europe, and then, turning around, I blessed Asia. . . While singing "God, save us," everyone kissed the cross, and I walked around the carriages. . . I will remember this moment all my life.⁷⁹

Conclusion

The border between Europe and Asia proposed by V. Tatishchev, stretching along the meridionally elongated Ural Ridge, looked striking on a map. In real space, it soon became associated with the mountain passes through this ridge. After scientists measured the highest point of the Ural Mountains on the Siberian Route, the regional mining authorities seized the initiative in exploring the image-bearing potential of the intercontinental border theme, erecting the first special marker during the visit of Tsarevich Alexander Nikolaevich to the Urals. The connection between this geographical feature and the royal family was cemented with the construction of a

⁷⁶ Srebryanskii, *Diary from the Time of the Russo-Japanese War*, 12.

⁷⁷ Korandei, "The Threshold of Siberia," 186.

⁷⁸ Toluzakov, *On the Fields of Manchuria and in Russia after the War*, 16.

⁷⁹ Srebryanskii, *Diary from the Time of the Russo-Japanese War*, 12–13.

monument in 1868. Imperial symbols (the double-headed eagle, the imperial crown) and the list of members of the House of Romanov who crossed this boundary remained on the roadside monuments until the Revolution, allowing the idea of such monuments to take root in the Urals. Later, the imperial component was no longer present in railway signs, having given way to geographical symbolism. The “complexity and inconspicuousness of the watershed line” through the Ural Mountains (as modern researchers describe it)⁸⁰ gave additional relevance and utility to monuments as a means of representing the border. They ultimately turned into geographically motivated monuments, emphasizing the status of the territory.

In the pre-revolutionary period, the visual representation of the intercontinental border emerged in its central Ural segment, gradually spreading north and south. Situated much further south than the obelisk on the Samara-Zlatoust railway line, the bridge across the Ural River was considered a border bridge but received its signifier later. Having become an integral part of the regional road infrastructure, border monuments shaped the Urals’ own toponymic system within the country’s cultural space. Two categories of Uralians were most familiar with them: residents of nearby settlements and (as evidence collected by F. Korandei shows) coachmen. However, the regional cultural geographic consequences of denoting a symbolic border should be considered more modest if compared to the all-Russian ones, as such a manifestation of the Ural space primarily focused on positioning the region externally. The placement of the signs on the backbone transportation network, which supported transcontinental passenger traffic, contributed to their awareness among a significant number of non-Uralians. Their own concrete spatial experience activated the geographical thinking of those crossing the Ural Mountains. Unlike Asia, Europe was understood as a tamed, familiar, and positive space. The two continents were presented as an unequal (asymmetrical) pair: in the minds of travellers Asia was endowed with properties through comparison with the marked Europe, most often through the prefix “non-.” This interpretation of the border remained stable, but the anticipation and the experience of crossing this boundary gave rise to numerous meanings and rituals, thereby increasing the symbolic weight of the border structures, and the emergence of new rituals was observed until the end of the period under study.

It would seem appropriate to supplement the findings of the study with information on the differences in perception of the monuments depending on the professional background of observers. However, such a regrouping of the data runs into the

⁸⁰ S.I. Voroshilin, and V.A. Viner, “The Europe–Asia Border as an Object of Tourist Display” [in Russian], in *The Europe–Asia Border: A Cultural, Geographical and Tourist Phenomenon: Proceedings of the International Scientific and Practical Conference (Yekaterinburg, April 27–29, 2019)*, ed. S.A. Minyurova, and O.V. Yantser (Yekaterinburg: [n. p.], 2019), 90.

problem of its representativeness: people of certain professions prove too few to draw conclusions. Moreover, on the most obvious scale (emotionality vs rationality), highly contradictory signals were identified among the military personnel and natural scientists. For example, officers I. Belov, A. Geins, and even the midshipman mentioned by S. Toluzakov demonstrated strong emotions, but the scientists also did not conceal their positive emotions and only switched to scientific terminology when explaining the reasons for the erection of the monuments. Therefore, conducting such an analysis requires searching for new historical sources.

The development of strategies for representing the intercontinental border and its stable interpretation have given rise to an original image, a phenomenon no longer found in the cultural geographical zoning of Russia (there cannot be multiple borders between continents within a single country). Monuments were transformed into iconic and, perhaps, cult objects (V. Kaganskii, for example, wrote about their “secular deconsecration”),⁸¹ and their perception became more positive because the nervousness and anxiety of people leaving for unknown distant lands (especially not of their own free will) became a thing of the past.

Список литературы

Анимица Е.Г., Власова М.Ю. Эволюция и основные составляющие образа Урала // Географический вестник = Geographical bulletin. 2016. № 3 (38). С. 28–35.

Архипова Н.П. Граница Европы и Азии: к истории вопроса // Екатеринбург: от завода-крепости к евразийской столице: материалы Всероссийской научно-практической конференции (Екатеринбург, 23–24 мая 2002 г.) / под редакцией Е.С. Тулисова и др. Екатеринбург: Институт истории и археологии УрО РАН, 2002. С. 36–37.

Власова Е.Г. «Географически в Азии»: десемiotизация евро-азиатской границы в уральском травелогe XIX века // Международный журнал исследователей культуры. 2015. № 4 (21). С. 85–96.

Ворошилин С.И., Винер В.А. Граница Европа–Азия как объект туристического показа // Граница Европа–Азия: культурный, географический и туристический феномен: материалы международной научно-практической конференции (Екатеринбург, 27–29 апреля 2019 г.) / под редакцией С.А. Минюровой, О.В. Янцер. Екатеринбург: [б. и.], 2019. С. 85–92.

Граница Европа–Азия: культурный, географический и туристический феномен: материалы международной научно-практической конференции (Екатеринбург, 27–29 апреля 2019 г.) / под редакцией С.А. Минюровой, О.В. Янцер. Екатеринбург: [б. и.], 2019. 147 с.

Екатеринбург: от завода-крепости к евразийской столице. Материалы Всероссийской научно-практической конференции (Екатеринбург, 23–24 мая 2002 г.) / под редакцией Е.С. Тулисова и др. Екатеринбург: Институт истории и археологии УрО РАН, 2002. 256 с.

Каганский В.Л. Внутренний Урал глазами путешествующего теоретико-географа // География и туризм. Вып. 16 / под редакцией А.И. Зырянова и др. Пермь: Пермский государственный национально-исследовательский университет, 2017. С. 23–40.

⁸¹ V.L. Kaganskii, “The Situation of the Border and Logico-Semiotic Boundary Types” [in Russian], *Mezhdunarodnyi zhurnal issledovatelei kul'tury*, no. 4 (21) (2015): 12.

Каганский В.Л. Ситуация границы и логико-семантические типы границ // Международный журнал исследователей культуры. 2015. № 4 (21). С. 5–27.

Калуцков В.Н. Граница между Европой и Азией по Уралу: историко- и культурно-географические аспекты геоконцепта // Вопросы географии. Сборник № 136. Историческая география / под редакцией В.М. Котлякова, В.Н. Стрелецкого. Москва: Издательский дом «Кодекс», 2013. С. 215–227.

Корандей Ф.С. Преддверие Сибири: образы границы в описании путешествий по Сибири (вторая половина XIX века) // Русский травелог XVIII–XX веков / под редакцией Т.И. Печерской. Новосибирск: Новосибирский государственный педагогический университет, 2015. С. 166–196.

Коршунков В.А. Д. Мамин – сибиряк или уралец? Литературные свидетельства о том, где начиналась Сибирь // Вопросы литературы. 2024. № 2. С. 121–136. <https://doi.org/10.31425/0042-8795-2024-2-121-136>

Кругликова Г.А. Граница «Европа–Азия» как историко-культурная среда памяти // Граница Европа–Азия: культурный, географический и туристический феномен: материалы международной научно-практической конференции (Екатеринбург, 27–29 апреля 2019 г.) / под редакцией С.А. Минюровой, О.В. Янцер. Екатеринбург: [б. и.], 2019. С. 25–28.

Михаляк Я. Прощание у «могильного камня надежды»: уральская граница в воспоминаниях поляков, сосланных в Сибирь // Сибирь в истории и культуре польского народа / под редакцией А. Кучинского, С. Романова. Москва: Ладомир, 2002. С. 108–113.

Назукина М.В. «Граница» в идентичности региональных сообществ России // Граница Европа–Азия: культурный, географический и туристический феномен: материалы международной научно-практической конференции (Екатеринбург, 27–29 апреля 2019 г.) / под редакцией С.А. Минюровой, О.В. Янцер. Екатеринбург: [б. и.], С. 79–81.

Назукина М.В. Уральский макрорегион в системе территориальных идентичностей современной России // Известия Российской академии наук. Серия географическая. 2015. № 6. С. 37–47. <https://doi.org/10.15356/0373-2444-2015-6-37-47>

Пичугин А.Л. Географические знаки Европа и Азия в окрестностях Нижнего Тагила // Граница Европа–Азия: культурный, географический и туристический феномен: материалы международной научно-практической конференции (Екатеринбург, 27–29 апреля 2019 г.) / под редакцией С.А. Минюровой, О.В. Янцер. Екатеринбург: [б. и.], С. 127–135.

Трусов В.А. Пограничный столб Европы и Азии на горе Березовой // Граница Европа–Азия: культурный, географический и туристический феномен: материалы международной научно-практической конференции (Екатеринбург, 27–29 апреля 2019 г.) / под редакцией С.А. Минюровой, О.В. Янцер. Екатеринбург: [б. и.], 2019. С. 136–139.

Фишелева А.И. Продвижение географического, культурного и туристического потенциала границы Европа–Азия в ходе реализации образовательного проекта «Урал для школы» // Граница Европа–Азия: культурный, географический и туристический феномен: материалы международной научно-практической конференции (Екатеринбург, 27–29 апреля 2019 г.) / под редакцией С.А. Минюровой, О.В. Янцер. Екатеринбург: [б. и.], С. 140–142.

Чибилев А.А., Богданов С.В. Граница Европы и Азии: история вопроса, проблема верификации природных и культурно-исторических рубежей // Уральский исторический вестник. 2011. № 2 (31). С. 95–105.

References

Animitsa, E.G., and M.Yu. Vlasova. “Evolutsiya i osnovnye sostavlyayushchie obraza Urala” [Evolution and main components of the image of the Urals]. *Geographical bulletin*, no. 3 (38) (2016): 28–35. (In Russian)

Arkhipova, N.P. “Granitsa Evropy i Azii: k istorii voprosa” [The border of Europe and Asia: More on the history of the issue]. In *Ekaterinburg: ot zavoda-kreposti k evraziiskoi stolitse: materialy Vserossiiskoi nauchno-prakticheskoi konferentsii (Ekaterinburg, 23–24 maya 2002 g.)* [Yekaterinburg: From a factory fortress to the Eurasian capital: Proceedings of the All-Russian scientific and practical conference (Yekaterinburg, May 23–24, 2002)], edited by E.S. Tulisov et al., 36–37. Yekaterinburg: Institut istorii i arkheologii URO RAN, 2002. (In Russian)

Chibilev, A.A., and S.V. Bogdanov. “Granitsa Evropy i Azii: istoriya voprosa, problema verifikatsii prirodnykh i kul'turno-istoricheskikh rubezhei” [The Euro-Asian boundary: Background and verification of the natural, cultural and historic borders]. *Ural'skii istoricheskii vestnik*, no. 2 (31) (2011): 95–105. (In Russian)

Ekaterinburg: ot zavoda-kreposti k evraziiskoi stolitse: materialy Vserossiiskoi nauchno-prakticheskoi konferentsii (Ekaterinburg, 23–24 maya 2002 g.) [Yekaterinburg: From a factory fortress to the Eurasian capital: Proceedings of the All-Russian scientific and practical conference (Yekaterinburg, May 23–24, 2002)], edited by E.S. Tulisov. Yekaterinburg: Institut istorii i arkheologii URO RAN, 2002. (In Russian)

Fisheleva, A.I. “Prodvizhenie geograficheskogo, kul'turnogo i turisticheskogo potentsiala granitsy Evropa-Aziya v khode realizatsii obrazovatel'nogo proekta ‘Ural dlya shkoly’” [Promotion of the geographical, cultural and tourist potential of the Europe–Asia border during the implementation of the educational project ‘The Urals for School’]. In *Granitsa Evropa–Aziya: kul'turnyi, geograficheskii i turisticheskii fenomen: materialy mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii (Ekaterinburg, 27–29 aprelya 2019 g.)* [The Europe–Asia border: A cultural, geographical and tourist phenomenon: Proceedings of the international scientific and practical conference (Yekaterinburg, April 27–29, 2019)], edited by S.A. Minyurova, and O.V. Yantser, 140–42. Yekaterinburg: [n. p.], 2019. (In Russian)

Granitsa Evropa–Aziya: kul'turnyi, geograficheskii i turisticheskii fenomen: materialy mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii (Ekaterinburg, 27–29 aprelya 2019 g.) [The Europe–Asia border: A cultural, geographical and tourist phenomenon: Proceedings of the international scientific and practical conference (Yekaterinburg, April 27–29, 2019)], edited by S.A. Minyurova, and O.V. Yantser. Yekaterinburg: [n. p.], 2019. (In Russian)

Kaganskii, V.L. “Situatsiya granitsy i logiko-semanticheskie tipy granits” [The situation of the border and logico-semiotic boundary types]. *Mezhdunarodnyi zhurnal issledovatelei kul'tury*, no. 4 (21) (2015): 5–27. (In Russian)

Kaganskii, V.L. “Vnutrennii Ural glazami puteshestvuyushchego teoretiko-geografa” [The Inner Urals through the eyes of a travelling theoretical geographer]. In *Geografiya i turizm* [Geography and tourism], iss. 16, edited by A.I. Zyryanov et al., 23–40. Perm: Permskii gosudarstvennyi natsional'no-issledovatel'skii universitet, 2017. (In Russian)

Kalutskov, V.N. “Granitsa mezhdue Evropoi i Aziei po Uralu: istoriko- i kul'turno-geograficheskie aspekty geokontsepta” [The border between Europe and Asia along the Urals: Historical and cultural geographical aspects of the geoconcept]. In *Voprosy geografii. Sbornik № 136. Istoricheskaya geografiya* [Questions of geography. Collection no. 136. Historical

geography], edited by V.M. Kotlyakova, and V.N. Streletskii, 215–27. Moscow: Izdatel'skii dom “Kodeks,” 2013. (In Russian)

Korandei, F.S. “Predverie Sibiri: obrazy granitsy v opisaniі puteshestvii po Sibiri (vtoraya polovina XIX veka)” [The threshold of Siberia: Images of the border in descriptions of travels in Siberia (second half of the 19th century)]. In *Russkii travelog XVIII–XX vekov* [Russian travelogue of the 18th–20th Centuries], edited by T.I. Pecherskaya, 166–96. Novosibirsk: Novosibirskii gosudarstvennyi pedagogicheskii universitet, 2015. (In Russian)

Korshunkov, V.A. “D. Mamin – sibiryak ili uralets? Literaturnye svidetel'stva o tom, gde nachinalas' Sibir” [D. Mamin: A Siberian or a Uralian? Literary evidence of where Siberia began]. *Voprosy literatury*, no. 2 (2024): 121–36. <https://doi.org/10.31425/0042-8795-2024-2-121-136> (In Russian)

Kruglikova, G.A. “Granitsa “Evropa–Aziya” kak istoriko-kul'turnaya sreda pamyati” [The Europe–Asia border as a historical and cultural environment of memory]. In *Granitsa Evropa–Aziya: kul'turnyi, geograficheskii i turisticheskii fenomen: materialy mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii (Ekaterinburg, 27–29 aprelya 2019 g.)* [The Europe–Asia border: A cultural, geographical and tourist phenomenon: Proceedings of the international scientific and practical conference (Yekaterinburg, April 27–29, 2019)], edited by S.A. Minyurova, and O.V. Yantser, 25–28. Yekaterinburg: [n. p.], 2019. (In Russian)

Mikhalyak, Ya. “Proshchanie u “mogil'nogo kamnya nadezhdy”: ural'skaya granitsa v vospominaniyakh polyakov, soslannykh v Sibir” [Farewell at the “gravestone of hope”: The Ural border in the memories of Poles exiled to Siberia]. In *Sibir' v istorii i kul'ture pol'skogo naroda* [Siberia in the history and culture of the Polish people], edited by A. Kuchinskii, and S. Romanov, 108–13. Moscow: Ladomir, 2002. (In Russian)

Nazukina, M.V. “Granitsa” v identichnosti regional'nykh soobshchestv Rossii” [“Border” in the identity of regional Communities of Russia]. In *Granitsa Evropa–Aziya: kul'turnyi, geograficheskii i turisticheskii fenomen: materialy mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii (Ekaterinburg, 27–29 aprelya 2019 g.)* [The Europe–Asia border: A cultural, geographical and tourist phenomenon: Proceedings of the international scientific and practical conference (Yekaterinburg, April 27–29, 2019)], edited by S.A. Minyurova, and O.V. Yantser, 79–81. Yekaterinburg: [n. p.], 2019. (In Russian)

Nazukina, M.V. “Ural'skii makroregion v sisteme territorial'nykh identichnostei sovremennoi Rossii” [Ural Macroregion in the system of territorial identities of modern Russia]. *Izvestiya Rossiiskoi akademii nauk. Seriya geograficheskaya*, no. 6 (2015): 37–47. <https://doi.org/10.15356/0373-2444-2015-6-37-47> (In Russian)

Pichugin, A.L. “Geograficheskie znaki Evropa i Aziya v okrestnostyakh Nizhnego Tagila” [Geographical signs of Europe and Asia in the vicinity of Nizhny Tagil]. In *Granitsa Evropa–Aziya: kul'turnyi, geograficheskii i turisticheskii fenomen: materialy mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii (Ekaterinburg, 27–29 aprelya 2019 g.)* [The Europe–Asia border: A cultural, geographical and tourist phenomenon: Proceedings of the international scientific and practical conference (Yekaterinburg, April 27–29, 2019)], edited by S.A. Minyurova, and O.V. Yantser, 127–35. Yekaterinburg: [n. p.], 2019. (In Russian)

Trusov, V.A. “Pogranichnyi stolb Evropy i Azii na gore Berezovoi” [Boundary Post of Europe and Asia on Mount Berezovaya]. In *Granitsa Evropa–Aziya: kul'turnyi, geograficheskii i turisticheskii fenomen: materialy mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii (Ekaterinburg, 27–29 aprelya 2019 g.)* [The Europe–Asia border: A cultural, geographical and tourist phenomenon: Proceedings of the international scientific and practical conference

(Yekaterinburg, April 27–29, 2019)], edited by S.A. Minyurova, and O.V. Yantser, 136–39. Yekaterinburg: [n. p.], 2019. (In Russian)

Vlasova, E.G. ““Geograficheski v Azii”: desemiotizatsiya evro-aziatskoi granitsy v ural'skom traveloge XIX veka” [‘Geographically in Asia’: Desemiotization of the Eurasian border in the Ural travelogue of the 19th century]. *Mezhdunarodnyi zhurnal issledovatelei kul'tury*, no. 4 (21) (2015): 85–96. (In Russian)

Voroshilin, S.I., and V.A. Viner. “Granitsa Evropa–Aziya kak ob"ekt turisticeskogo pokaza” [The Europe–Asia border as an object of tourist display]. In *Granitsa Evropa–Aziya: kul'turnyi, geograficheskii i turistichekii fenomen: materialy mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii (Ekaterinburg, 27–29 aprelya 2019 g.)* [The Europe–Asia border: A cultural, geographical and tourist phenomenon: Proceedings of the international scientific and practical conference (Yekaterinburg, April 27–29, 2019)], edited by S.A. Minyurova, and O.V. Yantser, 85–92. Yekaterinburg: [n. p.], 2019. (In Russian)

Информация об авторе

Светлана Викторовна Голикова – доктор исторических наук, ведущий научный сотрудник Центра политической и социокультурной истории, <http://orcid.org/0000-0001-8272-4763>; avokilog@mail.ru, Институт истории и археологии Уральского отделения РАН (д. 16, ул. Софьи Ковалевской, 620108 Екатеринбург, Россия).

Information about the author

Svetlana V. Golikova – Doctor of Historical Sciences, Leading Researcher at the Center for Political and Sociocultural History, <http://orcid.org/0000-0001-8272-4763>; avokilog@mail.ru, Institute of History and Archaeology of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences (16, ul. Sof'i Kovalevskoi, 620108 Yekaterinburg, Russia).

Статья поступила в редакцию 08.07.2024; одобрена после рецензирования 18.11.2024; принята к публикации 21.04.2025.

The article was submitted 08.07.2024; approved after reviewing 18.11.2024; accepted for publication 21.04.2025.