

Грачева Александра Дмитриевна

РИМСКИЕ ДОРОГИ: ТЕХНОЛОГИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ В РЕГИОНАХ В ЭПОХУ РЕСПУБЛИКИ И РАННЕЙ ИМПЕРИИ

Данная статья посвящена римским шоссированным дорогам эпох Республики и Империи. В этой связи изучаются сведения античных авторов, технология строительства римских дорог, причины строительства, правила использования, влияние развитой дорожной системы на экономику государства и ведение внешней политики. В статье на примере восстания Боудики обосновано положение о том, что помимо положительных результатов, которые приносила развитая римская дорожная сеть государству, существовали и отрицательные.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2017/3-2/10.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2017. № 3(77): в 2-х ч. Ч. 2. С. 43-47. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2017/3-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

5. **Кирюшин А. Н.** Коммуникативные основания виртуальной и игровой реальностей: философско-методологический анализ: монография. Воронеж: Научная книга, 2012. 300 с.
6. **Мазин В., Туркина О.** Голем со-знания 3. Смена сцены представления: от театра к виртуальной реальности // Метафизические исследования. СПб.: Алетейя, 1997. Вып. 4. Культура. С. 122-143.
7. **Маньковская Н. Б.** Эстетика постмодернизма. СПб.: Алетейя, 2000. 347 с.
8. **Носов Н. А.** Виртуальная реальность (виртуальная философия, виртуальная психология) // Вопросы философии. 1999. № 10. С. 152-164.
9. **Розин В. М.** Существование, реальность, виртуальная реальность // Концепция виртуальных миров и научное познание. СПб.: РХГИ, 2000. С. 56-74.
10. **Севальников А. Ю.** Онтологические аспекты виртуальной реальности // Виртуалистика: экзистенциальные и эпистемологические аспекты. М.: Прогресс-Традиция, 2004. С. 208-241.
11. **Хоружий С. С.** Род или недород? Заметки к онтологии виртуальности // Вопросы философии. 1997. № 6. С. 53-68.
12. **Шюц А.** Избранное: мир, светящийся смыслом / пер. с нем. и англ. М.: РОССПЭН, 2004. 1056 с.

VIRTUAL REALITY AND REALITY: THE PROBLEM OF RELATIONSHIP

Gilyazova Ol'ga Sergeevna, Ph. D. in Philosophy

Ural Federal University named after the first President of Russia B. N. Yeltsin in Ekaterinburg

olga_gilyazova@mail.ru

The article is devoted to the comparative analysis of actual reality as external world of users and virtual reality. The goal is to specify their ontological status categorically in order to reveal their specificity. The analysis discloses a number of features that do not provide a basis for mixing virtual realities with those realities (mental, artistic) that a number of researchers bring under the general rubric of "virtual" and with the actual reality.

Key words and phrases: virtual reality; reality; conventionality; artistic world; ontological status.

УДК 94

Исторические науки и археология

Данная статья посвящена римским шоассированным дорогам эпох Республики и Империи. В этой связи изучаются сведения античных авторов, технология строительства римских дорог, причины строительства, правила использования, влияние развитой дорожной системы на экономику государства и ведение внешней политики. В статье на примере восстания Боудики обосновано положение о том, что помимо положительных результатов, которые приносила развитая римская дорожная сеть государству, существовали и отрицательные.

Ключевые слова и фразы: дороги; строительство дорог; римские дороги; античное строительство; Аппиева дорога; Римская Британия; восстание Боудики.

Грачева Александра Дмитриевна

Санкт-Петербургский государственный университет

sanya.gracheva.89@mail.ru

РИМСКИЕ ДОРОГИ: ТЕХНОЛОГИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ В РЕГИОНАХ В ЭПОХУ РЕСПУБЛИКИ И РАННЕЙ ИМПЕРИИ

Данная статья посвящена вопросам технологии строительства и эксплуатации дорог в эпохи римской Республики и Империи. Естественно, что развитая дорожная система оказывала влияние на развитие экономики государства и ведение внешней политики. Мы определим степень этого влияния, а также покажем те преимущества или недостатки, которые могли возникнуть в ходе использования дорог.

В работе проанализированы как сведения античных авторов, так и труды современных специалистов. Следует обратить внимание на тот факт, что литературы, посвященной отдельно римской дорожной системе, не много. Чаще всего информацию по данной теме можно обнаружить в работах, освещающих вопросы архитектуры, искусства, общих трудах по истории Древнего Рима, а также в литературе, описывающей деятельность цензоров и историю быта Античности. Необходимо отметить, что в данной работе автор обращался к дорожным картам как современной Европы, так и древней. Это позволяет понять, что современные трассы Великобритании и Италии часто проходят рядом с древнеримскими.

В качестве источников были использованы сведения античных авторов и памятник древнеримского права. Первым и наиболее важным источником является Пейтингерова таблица [18] – сохранившаяся копия схемы дорог Римской Империи, сделанная в XIII веке монахом из Эльзаса с оригинала карты IV века н.э. Следующим важным источником является памятник древнеримского права V века до н.э. «Законы XII таблиц» [14, с. 212], в котором впервые упоминаются параметры римских дорог. Не менее полезным для данной работы является

труд «Десять книг об архитектуре» Марка Витрувия Поллиона [2]. Автор повествует не только о различных типах архитектурных сооружений, но и о строительных материалах и расчетах, используемых при постройке того или иного сооружения. Также он пишет о необходимых знаниях, которыми должен обладать каждый архитектор. Помимо вышеперечисленных источников о строительстве и использовании дорог имеются сообщения Тита Ливия [13], Плиния Младшего [10], Марка Туллия Цицерона [9], Квинта Горация Флакка [3].

Основной литературой, использованной по данному вопросу, были труды по архитектуре, культуре и строительству: О. Шуази «История Архитектуры» [16], Г. И. Соколова «Искусство древнего Рима» серии «Очерки истории и теории изобразительных искусств» [12], Н. С. Широковой «Римская Британия: очерки истории и культуры» [15], В. А. Кочетова «Римский бетон» [5]. В работе также использовалась литература, посвященная деятельности Аппия Клавдия Цека, а именно статья «Римские цензоры и градостроительство в Италии» и монография «Аппий Клавдий Цек: личность и политик в контексте эпохи» под авторством Л. П. Кучеренко [6; 7]. Эти публикации полезны для данной статьи, так как в них подробно описана градостроительная деятельность цензора Аппия Клавдия Цека, под руководством которого началось строительство первой и одной из самых важных магистралей государства. О строительстве и использовании римских дорог пишет Т. Моммзен в своем фундаментальном труде «История Рима» [8] и Ф. Ф. Велижский в работе «Быт греков и римлян» [1].

Помимо русскоязычных и переводных изданий была использована и англоязычная литература. Р. Лауренс в работе «Дороги римской Италии. Маневренность и культурные изменения» [17] дает подробную информацию обо всех аспектах, связанных со строительством сети дорог, как в эпоху Республики, так и Империи. В статье «Римские дороги» Л. Томпсон [19] акцентирует внимание на том, что дороги, в первую очередь, имели строго стратегическое назначение.

С начала республиканского периода в Риме значительное внимание уделяли строительству дорог. Начиная с IV в. до н.э. власть Рима распространилась на северные и частично центральные области Апеннинского полуострова. Южные плодородные районы Италии оставались еще недоступными для Рима. Л. П. Кучеренко в своей работе, посвященной жизни и деятельности Аппия Клавдия Цека, пишет, что отношения с Кампанией не были устойчивыми и зависели от военных успехов римлян в этой части Италии [6, с. 103]. Здесь и появляется необходимость в постройке каменных или плиточных дорог для быстрой переброски войск в отдаленные от Рима области. Ф. Ф. Велижский считает, что римляне строили дороги, которыми вместе с тем также поддерживалась торговая и духовная связь с центром империи Римом [1, с. 87]. О том, что дороги способствовали укреплению экономических связей между регионами, пишет и Р. Лауренс. Он утверждает, что уровень развития городов и сельского хозяйства усовершенствовался вместе с увеличением дорожной сети в Италии. Более того, мы можем видеть расширение крупного землевладения, находившегося на удаленном расстоянии от Рима, которое принадлежало римской элите [17, р. 106]. Из этого следует, что сложная и разветвленная дорожная система способствовала подъему уровня экономики и торговли. Помимо этого, сохранились сведения античных авторов о дорогах, например, Гораций в Сатирах пишет: «Мы не спешим; без спешки на этой дороге ехать приятнее» [3]. Цицерон в своих письмах сообщает об использовании им Аппиевой дороги: «ведь я решил (ехать) прямо по Аппиевой дороге в Рим» [9]. Это показывает, что дороги использовались и частными лицами.

Следует отметить, что существовала императорская служба связи *Cursus Publicus*, которая передавала сообщения от императора государственным чиновникам и военачальникам в провинции. Эта организация охватывала всю Империю, право пользоваться государственной почтой удостоверялось подорожной “diploma”, которая выдавалась главой государства. Плиний Младший в своих письмах Траяну пишет: «Просроченные дипломы не должны быть в ходу: одной из первых обязанностей моих считаю разослать по всем провинциям новые дипломы раньше, чем они могут понадобиться» [Там же]. Несмотря на все вышеперечисленное, первоочередной задачей при постройке шоссированных дорог была военная необходимость. Л. Томпсон считает, что шоссированные дороги, по которым маршировали римские легионеры, были важным фактором мобильности римской армии при переходе из одной области в другую [19, р. 21]. Обычные земляные или проселочные дороги не позволяли легионерам передвигаться быстро, особенно в дождливую погоду, когда дороги размывало. По этим причинам с IV века до н.э. началось строительство каменных дорог.

Строительство дорог, как и градостроительство вообще, проходило под руководством цензоров. Тит Ливий указывает, что финансирование строительных проектов осуществлял Сенат, который выдавал цензорам кредит на строительные работы, у цензоров были и общие средства, на которые они начинали строительные работы [13]. При получении денег характер работ не конкретизировался, цензоры сами принимали решение, потратить полученные средства на строительство новых объектов или на ремонт уже существующих. Непосредственно строительными работами плиточных дорог занимались военные или рабы.

Первые упоминания о принципах строительства римских дорог можно увидеть в памятнике древнеримского права «Законы XII таблиц», датирующимся 451-450 г. до н.э. В таблице номер VII сказано: «ширина дороги по прямому направлению определялась в 8 футов, а на поворотах – в 16 футов» [14, с. 212]. В более поздние времена этим размерам перестали четко следовать. Начиная с IV века до н.э., когда дороги стали иметь стратегическое значение, их прокладывали по возможности по прямой линии, не обслуживая промежуточных районов, как писал О. Шуази в своей работе «История архитектуры». Они только изредка отклонялись от прямой трассы, чтобы избежать подъемов. Шоссированная часть дороги служила для особо быстрых сообщений, а так как римские лошади не подковывались, то справа и слева оставляли широкие обочины

с естественным грунтом, по которым и происходило обычное движение [16, с. 484]. Римские строители настолько тщательно продумывали маршрут будущей дороги, что по некоторым из них проложены современные трассы (отрезок дороги между Лондиниумом и Веруламиумом – сейчас современная Уотлинг-стрит, которая идет от Дувра до Врокстера). В наше время шоссе в Италии часто сооружают параллельно с древними. Самым ярким примером здесь является современная трасса, соединяющая Рим и Неаполь, некоторые отрезки которой проложены параллельно и в непосредственной близости с некоторыми участками Аппиевой дороги. Данная дорога была первой, имеющей стратегическое значение для покорения южных районов Италии. Она получила свое название от цензора Аппия Клавдия Цека, под руководством которого в 312 г. до н.э. и началось ее строительство. Согласно Л. П. Кучеренко, строительство дороги началось вскоре после попытки Капуи отложиться от Рима [6, с. 106]. Рим пытался занять ведущее положение в Италии, и ему было необходимо упрочить свое присутствие в южных регионах полуострова. Р. Лауренс считает, что прокладка Аппиевой дороги являлась оперативным откликом, обусловленным ухудшением отношений с италийскими народами [17, р. 13]. Цензор придал дорогам новое значение, которое отвечало потребностям того времени. Л. П. Кучеренко пишет, что Аппием Клавдием Цеком было начато строительство дороги, выходящей из Рима в районе Порты Капена и пролегавшей через долину Эгерии вплоть до Альбанского озера, древнего храма и рощи богини Дианы в Ариции. Затем, пересекая Помптийские болота, она выходила к морю у Таррацины и дальше пролегалла через богатые поля Кампании вплоть до Капуи [7, с. 148]. Ее протяженность составляла 195 километров, после того как ее продолжили до Брундиция – 570 км. Вскоре Аппиева дорога стала одной из главных магистралей Италии. Уже в древности она снискала себе славу как «царица дорог». Вдоль нее строились гробницы аристократов: усыпальница Сципионов, гробница Цецилии Метеллы. Вскоре Рим окутал сетью дорог всю Италию: были построены Фламиниева дорога (соединяющая Рим и Ариминум), Эмилиева дорога (соединяющая Пьяченцу и Римини). Согласно Пейтингеровой таблице, от Рима расходилось 12 дорог [18]. Все эти дороги вели из одного крупного города в другой и могли соединяться, например, дорога Эмилия доходила до Римини, а из Римини Фламиниева дорога – до Рима. Известное выражение «Все дороги ведут в Рим» имеет под собой реальные основания: на римском форуме находился золоченый столбик, с которого начинался отсчет в милях всех главных дорог Италии. То есть, как бы вы ни ехали, вы все равно попадали в Рим. Отсюда и родилась знаменитая поговорка.

Если говорить о принципах строительства римских дорог, то В. А. Кочетов дает подробное описание проводимых работ. Он пишет, что трасса размечалась с помощью двух параллельно натянутых веревок, которые определяли ее ширину [5, с. 64]. Подобным трудом занимались римские геодезисты – громатики, они были специалистами по работе с таким инструментом, как грома¹, при помощи данного инструмента можно было выстроить кольшки по прямой линии, обозначив тем самым маршрут будущей дороги. В. А. Кочетов считает, что римские дороги в Англии не отклонялись от своей оси более чем на $\frac{1}{2}$ - $\frac{1}{4}$ мили на каждые 20-30 миль длины [Там же].

Для римлян было очень важно сделать дороги как можно прямее, ведь каждый поворот приводил бы к потере времени при переброске пеших войск. На участках, где было необходимо, были срыты возвышенные места, засыпаны овраги и построены мосты. Помимо прямолинейности дорог важным фактором являлась и их долговечность, которая достигалась многослойностью и толщиной римских дорог. По мнению В. А. Кочетова, средняя толщина римских дорог составляла от 80 до 130 см, хотя отдельные места из них достигали 240 см. Дороги были многослойными, из четырех-пяти слоев, со средними слоями из бетона. Нижний слой многих дорог представлял собой основание из каменных плит толщиной 20-30 см, которые укладывались на хорошо уплотненное земляное полотно через растворную стяжку, с последующим выравниванием их песком. Второй слой толщиной 23 см состоял из бетона (битого камня, уложенного в раствор). Третий слой толщиной тоже 23 см был из мелкогравийного бетона. Оба бетонных слоя тщательно утрамбовывались [Там же, с. 61].

Следует отметить, что римляне были достаточно расчетливыми и прагматичными людьми. Согласно Витрувию, расчет заключался в выгодном использовании материала и места и в разумной, бережливой умеренности в расходах на постройки [2, с. 13]. Здесь необходимо заметить, что любые строения древности, будь то храм, форум, амфитеатр, в основном были созданы из того материала, залежи которого находились поблизости с местом постройки. Это облегчало задачу как строителям (им не приходилось доставлять материал издалека), так и заказчикам, которым не нужно было платить огромные суммы за транспортировку материала. Г. И. Соколов пишет, что участок Аппиевой дороги, расположенный рядом с Римом, выложен из туфа, основные месторождения которого находились близ Рима и Неаполя. В долине Арричи дорога проведена на протяжении 197 м по выложенной из местного камня пеперина стене высотой 11 м, имеющей три арочных пролета для протока горных рек [12, с. 43]. Остальные участки дороги состоят из плит вулканической лавы. Все вышеперечисленные строительные материалы имеют вулканическое происхождение, что объясняется близостью расположения вулкана Везувия, который является источником всех этих материалов. Материал на постройку дорог, направления самих дорог были различны, но расчет на высокое качество и долгую эксплуатацию постройки преобладал. С двух сторон дороги были вырыты дренажные канавки, в них стекала дождевая вода, поэтому на дорогах не было луж. За состоянием дорог следили и при необходимости проводили ремонтные работы.

¹ Грома – вертикальная металлическая штанга с заостренным нижним концом для втыкания в землю, верхний конец венчался кронштейном с осью, на которую была посажена горизонтальная крестовина. С каждого из четырех концов крестовины свисали нити с грузиками.

Такая тщательная работа не могла не дать положительных результатов. Л. Томпсон пишет, что армии могли преодолевать до 25 миль в день даже при неблагоприятных погодных условиях [19, р. 22]. Нужно отметить, что легионеры шли пешком и в полном обмундировании. Если пользоваться лошадьми, как это делала Императорская курьерская служба *Cursus Publicus*, то скорость была выше. Как утверждает Л. Томпсон, она достигала 50-60 миль в день [Ibidem]. Это позволяло быстро передавать срочные сообщения от императора своим высокопоставленным чиновникам и военачальникам на местах. О. Шуази пишет, что дороги были оборудованы строениями для смены лошадей, а также, ввиду незначительного количества гостиниц, и этапными пунктами для ночлега, обозначаемыми в путеводителях словом “*mansiones*” [16, с. 484]. Также на дорогах устанавливались мильные столбы цилиндрической формы, на коих указывалось расстояние до ближайшего населенного пункта и имя императора, при котором дорога была построена или производился ее ремонт. Всё вышеперечисленное было сделано для увеличения скорости передвижения. Как писал Т. Моммзен: «Идя по следам Клавдия, римский сенат обвинил Италию сетью тех дорог и крепостей <...> без которых не могла держаться ни одна военная гегемония» [8, с. 356]. Дороги действительно позволяли держать под контролем обширные территории, способствовали романизации провинций и развитию экономических связей. Но всё это могло иметь обратный эффект для Римской империи.

В более уязвимых ее областях покоренные римлянами народы могли сами передвигаться по этим дорогам с целью прогнать захватчиков со своей территории: примером может служить восстание Боудики в 59-61 гг. н.э., возникшее достаточно спонтанно, но нанесшее череду сокрушительных поражений римской армии. По мнению Н. С. Широковой, за короткий срок были уничтожены три главных города провинции [15, с. 114]. Камулундун, Лондиний и Веруламей были разрушены, а жители убиты. Восставшим противостояли 2-й, 9-й, 14-й и 20-й легионы, которые не смогли вовремя оказать сопротивление британцам. Дело в том, что легионы были расквартированы в разных регионах Британии (в Линде, на острове Мона) и не успели дойти до этих городов. Восставшие оказывались там раньше. Если смотреть по карте Римской Британии [4], то можно проследить, что, возможно, часть пути от Лондиния до Веруламия они передвигались по существовавшим там дорогам, а точнее, по Уотлинг-стрит [11], которая была заложена в правление Юлиев-Клавдиев в 43 г. н.э. В таком случае римские дороги действительно навредили самим создателям. Ведь если рассматривать силы сторон, то, с одной стороны, мы увидим профессиональную римскую армию с опытным военачальником, с другой стороны, – множество британцев, количество которых увеличивалось по мере продвижения к городам, а присоединившиеся люди не являлись солдатами. Следует отметить, что во главе восстания стояла Боудика. Н. С. Широкова считает, что Боудика была женой Прасутага, царя иценов [15, с. 101]. После смерти мужа она заняла его место и возглавила восстание против римлян. Здесь вряд ли будет уместным говорить о ее качествах военного стратега, а само восстание назвать организованным. Видимо, успеху британцев способствовали возможность быстрого продвижения к городам и отсутствие должного сопротивления со стороны римлян.

В итоге в случае восстания или ослабления власти в той или иной провинции дороги могли быть использованы и против самих римлян, следовательно, преимущества от использования дорог могли обернуться против их создателей.

Список источников

1. Велижский Ф. Ф. Быт греков и римлян / пер. с чеш. под ред. И. Я. Ростовцева. Прага: Тип. И. Милиткий и Новак, 1878. 692 с.
2. Витрувий. Десять книг об архитектуре / пер. с лат. Ф. А. Петровского. М.: Либроком, 2012. 317 с.
3. Гораций Квинт. Сатиры [Электронный ресурс]. URL: <http://e-libra.ru/read/87549-satiry.html> (дата обращения: 15.01.2017).
4. Дороги в древнем Риме [Электронный ресурс]. URL: <http://www.historie.ru/civilizacii/rimskaya-imperiya/96-dorogi-v-drevnem-rime.html> (дата обращения: 15.01.2017).
5. Кочетов В. А. Римский бетон. М.: Стройиздат, 1991. 111 с.
6. Кучеренко Л. П. Аппий Клавдий Цек: личность и политик в контексте эпохи. Сыктывкар: ИПО СыктГУ, 2008. 179 с.
7. Кучеренко Л. П. Римские цензоры и градостроительство в Италии // Мнемон: исследования и публикации по истории античного мира. 2010. № 9. С. 147-158.
8. Моммзен Т. История Рима: в 3-х т. / пер. с нем. СПб.: Ювента; Наука, 1994. Т. 1. 546 с.
9. Письма Марка Туллия Цицерона к Аттику, близким, брату Квинту, М. Бруту [Электронный ресурс]. URL: <http://ancientrome.ru/antlittr/t.htm?a=1345960000> (дата обращения: 15.01.2017).
10. Письма Плиния Младшего. Панегирик Траяну [Электронный ресурс]. URL: http://librebook.ru/pisma_plinii_mladshego_panegirik_traianu (дата обращения: 15.01.2017).
11. Современная карта Великобритании [Электронный ресурс]. URL: <https://yandex.ru/maps/?ll=0.602518%2C51.173805&z=9> (дата обращения: 15.01.2017).
12. Соколов Г. И. Искусство древнего Рима. М.: Искусство, 1971. 232 с.
13. Тит Ливий. История Рима от основания города [Электронный ресурс]. URL: <http://ancientrome.ru/antlittr/t.htm?a=1364000100> (дата обращения: 15.01.2017).
14. Хрестоматия по истории государства и права зарубежных стран: в 2-х т. / отв. ред. Н. А. Крашенинникова. М.: Норма, 2010. Т. 1. 816 с.
15. Широкова Н. С. Римская Британия: очерки истории и культуры. СПб.: Гуманитарная академия, 2016. 382 с.
16. Шуази О. История архитектуры: в 2-х т. / пер. с фр. В. Д. Блаватского и др. М.: Изд-во В. Шевчук, 2005. Т. 1. 576 с.
17. Laurence R. The Roads of Roman Italy. Mobility and Cultural Change. L. – N. Y.: Routledge, 1999. 236 p.
18. Tabula Peutingeriana [Электронный ресурс]. URL: <http://www.tabula-peutingeriana.de/> (дата обращения: 15.01.2017).
19. Thompson L. Roman Roads // History Today. 1997. Vol. 47. Issue 2. P. 21-28.

ROMAN ROADS: TECHNOLOGY OF BUILDING AND USE IN REGIONS IN THE PERIOD OF THE REPUBLIC AND THE EARLY EMPIRE

Gracheva Aleksandra Dmitrievna

Saint Petersburg University
sanya.gracheva.89@mail.ru

The article is devoted to Roman high roads of the period of the Republic and the Empire. In this connection the paper analyzes ancient sources, the technology of Roman road building, motives for the building, instructions for the use, influence of the developed road system on the state economy and foreign policy. By the example of Boudica's revolt the article justifies a thesis that the Roman developed road system along with positive consequences for the state had also negative ones.

Key words and phrases: roads; road building; Roman roads; ancient building; The Appian Way; Roman Britain; Boudica's revolt.

УДК 784.3

Искусствоведение

В статье рассматривается взаимовлияние русского фольклора и камерного исполнительства на протяжении XIX-XX веков. Звуковысотная вариантность и свобода метро-ритмики, характерные для устного творчества, влияют на исполнение классических романсов. Намечается интеллектуализация исполнительства в камерном репертуаре. Стилизации русских песен, созданные отечественными композиторами 60-х – 70-х годов XX века, возвращаются к фольклорным традициям. Отмечаются романтические черты в исполнительском искусстве выдающихся отечественных певцов: Козловского, Лемешева, Образцовой.

Ключевые слова и фразы: влияние фольклорного исполнительства на камерный репертуар; оперные певцы пропагандируют романсы; наблюдается интеллектуализация; стилизации как возвращение к фольклорным традициям; романтизация исполнительского искусства.

Григорьев Виктор Сергеевич

Степанидина Ольга Дмитриевна, к. искусствоведения, доцент

Саратовская государственная консерватория имени Л. В. Собинова
tsarkova_elena@mail.ru

ВЗАИМОСВЯЗЬ НАРОДНЫХ ПЕСЕН И РОМАНСОВ В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ИСПОЛНИТЕЛЬСКОЙ КУЛЬТУРЕ XIX-XX ВВ.

На сегодняшнем этапе развития концертной культурной жизни и воспитания молодых артистов достаточно актуальной является проблема изучения взаимосвязи классического исполнительского искусства и фольклора. Взаимосвязь в плане композиторского творчества изучалась достаточно активно, и всегда подчеркивалась активная работа композиторов над изучением и претворением народного музыкального искусства в своих сочинениях, близость к народным истокам считалась главным критерием их пропаганды. Так, например, В. Стасов пишет, что М. Мусоргский «всю жизнь остался под впечатлением той народной жизни, тех сцен и типов, которые окружали его молодость» [9, с. 29].

Значение русских народных песен в формировании культуры отечественного певца несомненно, о чем справедливо пишет Л. Б. Дмитриев, указывая на их «основополагающую роль в создании отечественного профессионального музыкального и вокального искусства» [2, с. 10].

Действительно, протяжные русские народные песни – подлинные жемчужины в вокальной культуре русского народа. В них содержится и отражается глубина, широта и прихотливость русской души. Пение протяжных песен народными исполнителями – сказителями – отличается постоянным сложным сочетанием достаточно единообразного звуковедения и изменением (варьированием) и напева, и слов, и метроритмики, и интонирования. Часто применяются мелкие украшения, распевания, дополнительные восклицания («ах», «ох», «ой»), распетые согласные («темына ноченика», «по Тверыской-Ямыской»). Протяжные русские народные песни – это истинно *устное*, фольклорное творчество, материал, практически не поддающийся нотному фиксированию. Дело даже не только в том, что невозможно записать интервалы меньше тона, которые являются обязательными в этом виде сольного исполнительского искусства (в отличие, например, от жестко выдержанной интервалики в хоровом пении или камерном исполнительстве). Но также практически невозможно записать такую свободную метро-ритмическую структуру, которая не укладывается ни в какие метрические нормы, принятые в классическом музыкальном искусстве. Но главное – при *каждом* повторении изменяется *интонационная и тембровая окраска* голоса, которую невозможно зафиксировать на нотной бумаге и передать другому человеку. Такие песни (и такое исполнительство) можно воспринять, только слушая их в первоизданном виде.

Протяжная песня естественно звучала в своей среде обитания: в деревнях, селах, но не только. Дворовые, привезенные из барских деревень, не забывали взять с собой и это сокровище – песню, в которой можно было излить свою тоску о покинутой семье, о вольности деревенской жизни, о разлуке с любимой. Больше