

УДК 82.09

DOI: 10.26456/vtfilol/2023.3.072

## ФОРМИРОВАНИЕ ПРЕДТЕКСТА МОРСКОГО РОМАНА

Т. Г. Струкова

Воронежский государственный педагогический университет, г. Воронеж

Статья посвящена анализу создания предтекста морского романа, важного для формирования идеологемы глобального морского доминирования Британии. Внимание уделяется восполнению лакун в формировании предтекста морского романа как одного из наиболее идеологически окрашенных жанров британской литературы.

**Ключевые слова:** предтекст, тема моря, герой-моряк, морской роман, идеологема

Океан, будучи вселенской универсалией, породил в мировой литературе множество вариантов изображения, – от пейзажных зарисовок до романа [10]. Когда речь заходит о безбрежной субстанции – океане, есть риск свести понятия *морской мотив, тема моря и жанр морского роман* или к эмоциональной рефлексии, или к антропоморфизму, или к неверной расшифровке жанрового кода. Именно этим смешением разнородных явлений объясняется причисление «Фрегата Паллады» И. А. Гончарова к морскому роману, хотя сам автор точно указал – цикл очерков. Во «Фрегате Паллады» заявлена позиция И. А. Гончарова-очевидца, который повествует как «я-свидетель» и не претендует на создание художественного мира романа.

Отражение эмоций – доминанта трактовки *морской темы* в большинстве поэтических и прозаических текстов. Море дает возможность художнику представить широчайшую палитру чувств, от ужаса до умиления, от умиротворения до гневной инвективы. В. Ирвинг в очерке «Морское путешествие» подчеркивает, что океан неизменно вызывает «страх», что предстает экзистенциальной жизнью. В поэтической рефлексии по поводу океанской стихии отражены естественные чувства человека, имеющие универсальный характер. Несомненно, общение с морем можно отнести к наиболее запоминающемуся человеческому опыту. При этом эмоциональный уровень изображения морской стихии *наднационален*, в нем отсутствует идеологема государственного доминирования.

Кроме долгой истории сухопутной цивилизации существует более короткая история освоения человеком морей и мировых океанов. Флотские ритуалы не понятны сухопутному жителю, писатель-маринист вы-

---

© Струкова Т. Г., 2023

ступает в роли переводчика, который приоткрывает тайну и знакомит читателя с профессиональной кастой моряков. Флотская реальность обладает собственным языком, что порождает как внутренний диалог, так и внешнее размежевание, В. Пикуль в романе «Моонзунд» подчеркнул разницу сухопутного и морского мира: «За извечной тревогой брандвахты, что стелется по горизонту низкими тенями сторожевиков, далеко за волноломами гаваней и пустынями расхлябанных рейдов, там – уже в плеске вод и обжигающих ветреных визгах, – там люди живут особой жизнью, наполовину *отрешенные от обыденной суеты берега*» [7, с. 163] (курсив здесь и далее наш. – Т. С.). Отрешенность «от обыденной суеты берега» определяет измерение, в котором существуют моряки. Экстремальная ситуация становится нормой в совершенно иной *повседневности*, мало кто жаждет постоянно находиться в состоянии непрестанной зыбкости, неустойчивости, опасности.

Многообразие интертекстуальных перекрестий, от мифологических, поэтических дискурсов до социально-идеологических инстанций, подтверждают, что идеологема морского доминирования Британии формируется в просветительском романе. Роман несет в себе цепочку кодов, которые реализуются автором в художественной ткани произведения, читатель следует стратегиям текста, усваивая при этом и его топику, и идеологию, выразителем которой является текст. Понятие морской силы широко обсуждалось в XIX веке. Американский контр-адмирал А. Т. Мэхэн, анализируя британский опыт создания колониальной державы, отмечал: «Ужасное оружие – морская сила – сделало Англию богатой и, в свою очередь, защитило торговлю, с помощью которой составилось ее могущество» [6, с. 376].

Кстати, старинный русский морской устав гласил: «*Потеннат, имеющий армию, имеет одну руку, потеннат, имеющий армию и флот, имеет две руки*».

Н. Бестужев в «Опыте истории русского флота» заявляет о развитии флота с точки зрения геополитической стратегии государства: «Торговое государство, учиняясь богатым, не замедляет возбуждать в других народах зависть, недоброжелательство и желание вреда чужому благополучию. Покушения, опасные для торговли и мореплавания, заставляют брать предосторожности; морские силы вооружаются – и, таким образом, происхождение военных флотов берет свое начало» [1, с. 166–167].

И.А. Гончаров точно определил роль океана в формировании национального сознания британцев. Русский писатель насмешливо заметил: «У англичан море – это их почва; им не по чем ходить» [4, с. 20].

К середине XVII века Англия стала могущественной морской державой. Плантации в Вест-Индии и Америке увеличивались, принося огромную прибыль. Знаменитые адмиралы публиковали отчеты о кру-

госветных плаваниях и лоции новых путей (Дж. Ансон «Путешествие вокруг света», 1748). На рубеже XVII–XVIII веков появляется множество дневников, путеводителей, насыщенных сведениями по навигации, точными характеристиками самых известных флибустьеров и пиратов, информацией о торговле в колониях. Даже злключения людей, попавших в пиратский плен, рассматривались не как авантюрное повествование, а как пособие по выживанию в экстремальных условиях.

К началу XVIII века в сознании англичан отношение к океану превратилось в упорядоченную систему взглядов: море воспринималось в качестве основного театра войны, коммерческой и колониальной дороги. Каперское право, блистательная выдумка XVII века, позволило использовать свободные рабочие руки и деньги купцов. Каперы уходили в океан на быстроходных кораблях, получив патент в британском морском министерстве и набрав команду отчаянных сорвиголов. Они грабили суда любых стран, кроме своей, чтобы в случае поимки объявить об увеличении королевской казны. Когда их ловили, то вешали на рее, чтоб «другим не повадно было», но каперство как система продолжало существовать и в XIX веке. Морским разбоем не брезговали боевые фрегаты, военные корабли нападали на торговые суда, которые затем продавались через британское адмиралтейство, а доход делился между членами команды в соответствии с чинами.

Каперство елизаветинских времен, торговля через Ост-Индийскую и Вест-Индийскую компании были всего лишь прелюдией колониальной политики Великобритании. В XVIII веке продолжалось проникновение Англии в Индию, Канаду, Северную Америку. К середине XVIII столетия население английских колоний в Америке насчитывало около двух миллионов человек. Среди первых английских поселенцев были диссиденты, безземельные крестьяне, потерпевшие поражение левеллеры, да и просто авантюристы всех мастей. Англичане основали торговые фактории в Канаде, где они столкнулись с мощным противодействием (дело доходило до вооруженных столкновений) французских колонистов, которые к тому времени уже учредили католические монастыри, построили сильные опорные пункты и основали феодальные поместья.

В XVI веке Великобритания соперничала в борьбе за колониальное господство с Испанией, в XVII столетии – с Голландией, в XVIII столетии ее противником стала Франция. В 1701–1714 годах британский флот нападал на французские суда в Атлантике, блокировав поддержку французских поселений в Канаде и Северной Америке, что привело к потере Францией Ньюфаундленда и земель вокруг Гудзона. В 1704 году Англия получила ключи от Средиземного моря, захватив Гибралтар. Во время Семилетней войны (1756–1763) Англия нанесла Франции сокрушительное поражение на море и в колониях. До объявления войны британский

флот захватил 300 кораблей, а нападение в 1759 году на французские военно-морские силы привело к тому, что Франция перестала быть серьезным противником на море. По результатам Парижского мира 1763 года Франция сохранила в Индии только пять прибрежных городов, потеряв колонии в Канаде и в Северной Америке.

Проповедуя принцип римских императоров «разделяй и властвуй», Британия собирала огромную дань со своих колониальных владений. Колониальный шовинизм и национальный снобизм, превосходство над другими нациями и народами стало частью британской идеологии. Для управления этими владениями, миллионами людей, которые совсем не желали подчиняться диктату Британии, нужен был мощный военно-морской флот, необходимы были профессиональные моряки и государственная политика привлекательности морской службы. Из-за отсутствия в стране обязательной воинской повинности рекрутирование в армию и на флот шло через специальных людей – вербовщиков, которые зачастую обманом, подпоив, продавали несчастных на суда, а там начиналась суровая жизнь, и на многие годы бедняга был оторван от дома, родных, своей прежней судьбы.

Морских побед, громких и триумфальных, было много, но британский флот продолжал оставаться особым кланом, закрытым социальным институтом. «Пиратский» роман Дефо можно не брать во внимание с точки зрения знакомства с этим загадочным явлением. Капитан Сингльтон расписывает достоинства пиратства, что, несомненно, является художественным отражением британской идеологии стремительного обогащения за чужой счет, но ничего не прибавляет к пониманию инаковости флотской жизни, своеобразия морского характера. Читающая публика мало знала, что происходит в открытом море, документальные источники ничего не сообщали о взаимоотношениях внутри экипажей, а слухи о зверствах флотских офицеров были многочисленны. Постоянные облавы среди мужского населения страны ради увеличения количества матросов стали обычаем в XVIII веке. Об этом с возмущением писали Голдсмит, Смоллетт, Филдинг.

В «Истории Тома Джонса, найденыша» вероломная леди Белластон, желая помочь пылким чувствам лорда Фелламара к Софье, задумывает продать Тома Джонса на флот: «Вот что, лорд, – обращается дама к собеседнику, – человек этот настолько ничтожен, что связываться с ним было бы ниже вашего достоинства, – так не можете ли вы придумать какой-нибудь способ завербовать его в матросы? Это ни противно закону, ни совести, потому что, несмотря на приличный костюм, он просто проходимец, и его можно завербовать не хуже любого парня на улице» [11, с. 732–733]. Любопытен ответ лорда Фелламара, который готов любым способом заполнить Софью: «Он сказал, что в данный момент не видит

никаких препятствий завербовать Джонса в матросы и подумает, как привести его в исполнение» [Там же, с. 733].

В романе «Векфильдский священник» О. Голдсмит упоминает мистера Криспа, реального хозяина вербовочной конторы, определявшего «несчастливых на любую должность, какая только существует на свете» [3, с. 471]. Голдсмит говорит об отправке невольников в Пенсильванию, а Крисп «доброжелательно и приветливо» продавал соотечественников куда угодно.

Смоллетт в романе «Приключения Родрика Рэндома» более резко, чем Филдинг и Голдсмит, отзывается о флотских обычаях. «После упорного сопротивления, – говорит герой, – получив раны в голову и в левую щеку, я был обезоружен и схвачен, и меня потащили пленником на борт вербовочного судна, мне надели наручники, как преступнику, и бросили в трюм, где уже был жалкий сброд, один вид которого едва не свел меня с ума» [8, с. 181].

Смоллетт был одним из первых английских писателей, кто заговорил о физических и моральных страданиях моряков, тем более что автор знал об этом не понаслышке. В двадцать лет Смоллетт нанялся помощником хирурга на военный корабль, уходивший в Индию. Смоллетт видел страшные условия жизни моряков, хотя его положение на судне было иным, чем у простых матросов. Вот впечатления Родрика Рэндома от знакомства с местом постоянного обитания: «Мы спустились по различным трапам в помещение, темное как подземельная тюрьма, находящаяся, как я понял, на несколько футов ниже уровня воды, как раз над трюмом» [Там же, с. 185–186]. Многие суда не имели элементарных условий для команды: матросы спали или в трюме, или на палубе вповалку. Командир корабля капитан Оукем жесточайшим образом избавляется от шестидесяти больных. В романе читаем: «Многих доставили во время приступа лихорадки, и сие причинило им такой вред, что они впали в беспамятство. Кое-кто испустил дух в присутствии наблюдателей, а другие, которым было приказано вернуться к своим обязанностям, через несколько дней ослабели на работе среди своих товарищей, а засим отправились на тот свет без всяких церемоний. В общем, количество больных сократилось до десятка, и виновники такого сокращения воздавали себе хвалу за услугу, оказанную королю и родине» [Там же, с. 202–203].

Провал военной кампании, постоянные жестокие наказания на кораблях, обесценивание человеческой жизни привели Смоллетта к убеждению, что британский военный флот – это скопище бездарных, озлобленных и ограниченных людей. Смоллетт бичует флотские порядки, голос автора поднимается до гневной инвективы.

Между тем жестокое обращение с низшими, как тогда говорили, чинами, не было обычаем исключительно британского флота. В рома-

не К. Станюковича «Вокруг света на “Коршуне”» матросы обсуждали на баке запрет командира корабля заниматься рукоприкладством, а два боцмана пришли «в полнейшее недоумение». «Баковая аристократия», рассмотрев со всех сторон «совершенно невозможный приказ», пришла к следующему выводу: «Линьки, само собой разумеется, надо было бросить. Что же касается до того, чтобы не тронуть матроса, то, несмотря на одобрение этого распоряжения в принципе многими, особенно фельдшером и писарем, большинство нашло, что, безусловно, исполнить такое приказание решительно невозможно и что – как-никак – а учить иной раз матроса надо, но, конечно, с опаской, не на глазах у начальства, а в тайности, причем, по выражению боцмана Никифорова, бить следовало не зря, а с «рассудком», чтобы не «оказывало» знаков и не вышло каких-либо кляуз» [9, с. 73]. Произведение Станюковича было опубликовано в 1895 году, через сто лет после романа Смоллетта, но дискуссии о том, наказывать или не наказывать, не возникает: боцманы считают, что бить необходимо. Оспуждается вопрос как.

Ни в одном английском просветительском романе нет намека ни на романтику моря, ни на восприятие океанской стихии как особой реальности, ни на понимание судьбы моряка как своеобразного «затмения». Но уже у Смоллетта обозначаются пространственные функции корабля в качестве непостоянного, утлого, неустойчивого *дома*, хотя, к примеру, Родрик рассматривает свое пребывание на судне как временный этап жизни. Романная ситуация не предполагала ни создание особой микросреды, ни особого характера моряка и его принадлежности к морскому миру. Герои-моряки осуществляют одну из основных идеологем Просвещения – заявленное равенство человека, его право на знание и возможность воспользоваться перспективами самореализации. Но в связи с тем, что флотский клан не рассматривался как особый феномен, развивающийся в иных природных условиях, нежели все остальные социальные институты, фигура моряка в литературе XVIII века представлена чаще всего односторонне.

При рассмотрении характерологической функции, которую выполняет герой, выясняется, что авторская активность нацелена на выяснение одного вопроса: какова его общественная роль? Если вычленив из отношений героя с миром этот элемент, то можно сказать, что Робинзон – купец (он сам так себя аттестует), капитан Сингльтон – вор и пират. Сознание этих героев ориентировано на прагматические цели: набить потуже кошелек, чтобы иметь значимость не только в собственном, но и во внешнем мире. Для Робинзона и капитана Сингльтона океан – это ступень в достижении социально-бытовой комфортности, они похожи на других. Флотская страница в их жизни – это этап к возвращению в привычную обстановку, когда палуба под ногами не качается, когда нет

катыщихся валов, штормов и всего того, что делает бытие моряков столь отличным от условий существования сухопутных жителей. Для героев Шекспира, Дефо, Байрона, в произведениях которых звучит *тема* океанского путешествия, не характерна органическая приобщенность к той жизненной инаковости, которая отличает персонажей морского романа конца 20-х–30-х годов XIX века. Самообъективизация героя в литературе Просвещения и романтизма не предполагает несомненной доминанты при выборе именно океанской дороги.

В литературе XVII–XVIII веков непохожесть жизненного уклада реализовалась не в собственно бытии героя, не в его ценностно-смысловой ориентации, а в акцентированной стилизации индивидуального высказывания моряка, что являлось отражением словесно-идеологической окрашенности эпохи и нации. Малоизвестность морского слова была очевидна, реплики персонажей приобретали или информативный, или пародийный характер. Использование морской терминологии в информативном ключе без дополнительного объяснения наблюдалось тогда, когда слова или термины были устойчивыми явлениями в словесно-идеологической жизни, как, например, в случае с указанием широты, названия типа судна – бриг, галера, фрегат, шхуна и т. д. Эти термины входили в идеологию Британии XVII–XVIII веков, читатели привыкали к ним как через бытовое слово, так и через письменное. Профессиональная лексика имела центростремительную тенденцию причастности к единому языку и одновременно была разноречием, что являлось центробежным фактором.

Высказывания моряков приобретали пародийный характер в том случае, если подчеркивалась содержательная разность речи или передразнивался морской сленг, если велась игра с профессиональным языком, если он превращался в маску, замещающую настоящее лицо, если слову из морского обихода не находилось адекватного синонима из сухопутной жизни. В этом случае между объектом и словом существует большое количество чужих слов о том же предмете. В других вариантах жаргон переносился в сухопутную жизнь без изменения, и тогда морское слово становилось чужим для обыденной речи, что производило комический эффект.

В романе «Приключения Перегрин Пикля» Смоллетт неоднократно сталкивает в романе разнословесные социальные среды, что приводит к диссонансам. Речь коммодора Траньона, лейтенанта Хэтчужья и боцмана Пайпса переполнена арго, который не понимают их соседи. Речь моряков и речь сухопутных жителей – это разные предметно-экспрессивные потоки, их взаимное непонимание формирует диалогический комизм [2, с. 581]. Таким же приемом воспользуется Диккенс в романе «Домби и сын». Опасаясь ареста, капитан Катль советует Робу «укло-

ниться от прямого курса». В ответ на это предложение Роб интересуется, должен ли он «уклониться от мостовой» [5, с. 394]. Морское «уклониться от курса» означает отойти в сторону, а потом вернуться. Моряк Катль и сухопутный житель Роб разговаривают на разных языках.

В романе Д. Дефо «Робинзон Крузо» герой на необитаемом острове стремится хотя бы приближенно воссоздать привычный мир жизни Англии, уточним, сельской Англии, ибо автором позволено Робинзону вести натуральное хозяйство. У Смоллетта коммодор Траньон реконструирует на суше флотские порядки, вплоть до того, что спит в гамаке, а не на кровати, вечером из его крепости в обязательном порядке удаляется вся прислуга женского пола (знаменитое морское предубеждение – женщина на военном судне – быть беде). Подобное следование корабельному уставу порождает массу комических ситуаций. Шекспир, Дефо, позднее Скотт, не имея опыта флотской службы, избегали изображения незнакомого предмета изнутри. И у Шекспира, и у Дефо, и у Скотта объект *называется* – море, шторм, боцман, галс и так далее, но не исследуются последствия того, как *иной* мир воздействует на сознание героя.

В образе коммодора Траньона не просто аккумулируются всевозможные морские чудачества. Суть заключается в том, что на суше коммодор чужой, и герой воссоздает свою прежнюю корабельную жизнь потому, что ценностным контекстом для него является флотское прошлое. Траньон прошел все ступени морской иерархии от кока до коммодора (чин между капитаном и контр-адмиралом), не покупая патентов. Живет он, по словам трактирщика, «не так, как все прочие сухопутные христиане» [8, с. 21]. Портрет коммодора полностью соответствует общепринятому описанию внешности моряка: он высок, имеет привычку горбиться, у него лицо «красно-бурого цвета», с широким шрамом от сабельного удара и пластырем, закрывающим один глаз. Классическое сочетание, которое позднее будет не раз обыгрываться в английской литературе. Коммодор ругается «мастерски», обладает зычным голосом – это уже клише, не выходящее за пределы типажа. Чудачества Траньона распространяются на адвокатов, которые ободрали его, как липку, и на родственников, которые «толкнули его на то, чтобы уйти в море».

Смоллетт создает характер, в котором все в перехлест. Если геройство, то чересчур: коммодор Траньон так «ломился в бою», что «потерял на службе глаз и пятку». Если громогласность, то до «ослиной глотки». Если приверженность флотской службе, то до установки пушки во дворе собственного дома и так до бесконечности. Траньон по причине естественной оторванности от высшего света из-за своей службы и в силу природных свойств (он ненавидит приспособленцев и проныр) сохраняет качества «естественного человека», носителя нравственного идеала.

Чудаковатость коммодора акцентируется не только в его поступках, но и в речи. Он упрекает Хэтчуэйя за то, что лейтенант опрокинул карету: «Не я ли говорил вам, что мы наскочим на мель, и не просил вас натянуть подветренную вожжу и держать круто к ветру?» [Там же, с. 24]. Полноценный диалог отсутствует, комизм достигается за счет столкновения слов из разных профессиональных уровней. Коммодорское «наскочить на мель» означает потерять управление, «подветренная вожжа» – должно звучать как «подветренный шкот», «круто к ветру» – предполагает идти под острым углом к ветру. Но если бы Смоллетт объяснил все особенности морского сленга Траньона, то терялся бы комический эффект.

Троица моряков в этом романе – коммодор, лейтенант Хэтчуэй и боцманмат Пайпс – не только общаются на этом языке между собой, но и используют его в коммуникативных ситуациях с другими персонажами. Вот, например, Траньон, раздраженный необходимостью ухаживать за невестой, со злостью восклицает, что лейтенант оставил его «лавирировать» с мисс Гризль. Имея в виду забывчивость жены, он говорит, что ее «верхняя оснастка не в порядке». Возлюбленную Перегрину коммодор Траньон называет «раскрашенной галерой». Успокаивая потрясенного его видом племянника, коммодор обращается к Пиклю: «Сотри шваброй брызги с бугшприта, славный мой мальчик, и скрути в бухту свой дух» [Там же, с. 24]. Живое высказывание Траньона придает историчность среде, к которой он принадлежит, а через его слово читатель знакомится с самим субъектом – моряком.

Все три персонажа обрисованы писателем как люди простые, даже недалекие, с предрассудками (чего стоит коммодорская боязнь привидений), но честные, добрые и порядочные. Старина Пайпс готов ссудить Перегрину небольшими сбережениями, а лейтенант заплатил за тюремный стол Пикля. Позднее в романе Диккенса «Домби и сын» появятся капитан Катль и дядюшка Сол. Диккенс, как и Смоллетт, увидит в них людей, способных к состраданию и преданности. Но писатели по-разному относятся к своим героям: Диккенс с теплотой и сочувствием рисует капитана Катля и дядю Сола, а Смоллетт создает гротескные характеры.

Смоллетт использует не только разноречие, производящее комический эффект из-за несовпадения слова и предмета, но и комическую ситуацию. Может быть, в море лейтенант и был хорошим моряком, но на суше в столб въехал, что уж смешнее! Наверное, Траньон был геройским капитаном, но деревенский сквайр обвел его вокруг пальца как мальчишку, купив у него сорокагинеинных лошадей за десять гиней. Для сухопутного англичанина разбираться в породах и статях лошадей – дело чести. А коммодор Траньон искренне возмущается, как же можно прямо идти против ветра! Это позор! Комизм положения формируется через столкновение противоположных точек зрения об одном и том же предмете: слуга

недоумевают, зачем надо было так петлять, а Траньон негодует, усмотрев в словах слуги незнание навигации. Для сухопутного человека ломаная линия – это всего-навсего зигзаг, а для моряка то же понятие определяется как лавировка.

Двойственное видение моря и корабля, любительское и профессиональное, которое тонко подмечают, но еще активно не акцентируют писатели, является в эстетической заявкой, мощно использованной английским морским романом XIX века. Дефо, Голдсмит, Смоллетт обозначили тенденцию накопления эстетической структурности, развили эмоциональный уровень художественного видения моря.

### Список литературы

1. Бестужев Н. Рассказы и повести старого моряка Н. Бестужева. Москва: Тип. Грачева и Комп., 1860. 576 с.
2. Гегель Г.В. Ф. Эстетика: в 4 т. Т. 3. Москва: Искусство, 1968. 621 с.
3. Голдсмит О. Векфильдский священник. Москва: Художественная литература, 1972. 471 с.
4. Гончаров И. А. Фрегат Паллада // Гончаров И. А. Собрание сочинений: в 10 т. Т. 2. Москва: Художественная литература, 1972. 354 с.
5. Диккенс Ч. Торговый дом Домби и сын // Диккенс Ч. Собрание сочинений: в 10 т. Т. 5. Москва: Художественная литература, 1984. 394 с.
6. Мэхэн А. Т. Влияние морской силы на историю. 1660–1783. Санкт-Петербург: Тип. Морского министерства, 1896. 376 с.
7. Пикуль В. Моонзунд. Москва: Советская Россия, 1985. 528 с.
8. Смоллетт Т. Д. Приключения Перегрин Пикля. Москва: Художественная литература, 1955. 720 с.
9. Станюкович К. М. Вокруг света на «Коршуне» // Станюкович К. М. Собрание сочинений: в 10 т. Т. 7. Москва: Правда, 1977. 270 с.
10. Струкова Т. Г. Капитан Фредерик Марриет. Воронеж: Истоки, 1998. 208 с.
11. Филдинг Г. История Тома Джонса, найденыша. Москва: Художественная литература, 1973. 879 с.

## FORMING OF PRIOR TEXT OF SEA NOVEL

**T. G. Strukova**

Voronezh State Pedagogical University, Voronezh

The article is devoted to the investigation of formation of a prior text in the genre of the sea novel. The sea novel is important for framing the idea of global sea domination of Britain. The author analyses its process in the novels of English writers of the XVIII century. Special emphasis is placed on the issue of compensation for the gaps in the construction of the texts prior to sea novel as on of the most ideological genre in British literature.

**Keywords:** *prior text, sea theme, seaman, sea novel, ideology.*

*Об авторе:*

СТРУКОВА Татьяна Георгиевна – доктор филологических наук, профессор кафедры русского языка, современной русской и зарубежной литературы Воронежского государственного педагогического университета (394043 Россия, г. Воронеж, ул. Ленина, 86), e-mail: kaf214@yandex.ru

*About the author:*

STRUKOVA Tatyana Georgiyevna – Doctor of Philology, Professor at the Department of Russian Language, Contemporary Russian and Foreign Literature, Voronezh State Pedagogical University (394043 Voronezh, Lenina street, 86), e-mail: kaf214@yandex.ru

---

Дата поступления рукописи в редакцию: 20.07.2023 г.  
Дата подписания в печать: 28.08.2023 г.