

## Семиотика автостопа: язык, коммуникация, ритуал

Денис Поляков\*

ТАЛЛИННСКИЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ, ЭСТОНИЯ

Любовь, война, морское путешествие и охота имеют свой язык - как и все опасные занятия, поскольку это важно для их успеха...

*Х. Вайнрих. Лингвистика лжи*<sup>1</sup>

Цель данной работы выявить и описать структуру языка автостопа. Далее меня будут интересовать конкретные примеры коммуникации на этом языке и их анализ, позволяющий отнести их к определённым типам дискурсов, которые в свою очередь имеют отношение к практике бытового и ритуального поведения - с одной стороны, и к созданию реальных и гипотетических текстов - с другой. Интерпретация и предсказание последних (например, в устном фольклоре, в письменной литературе - в том числе и на уровне типологий с текстами, не имеющими прямого отношения к автостопу, а также в рекламных текстах) - всё это видится возможными горизонтами исследования.

Трудность в описании неизвестного языка заключается чаще всего в проблеме дешифровки текстов, его запечатлевших. В нашем случае проблемой как раз является очевидность (мнимая) описываемых структур, которые традиционно воспринимаются либо как структуры уже известных языков, либо как случайный, т.е. неструктурный набор элементов.

Определение автостопа на языке "допредикативных очевидностей" таково: автостоп суть способ бесплатного передвижения на автомобиле, используемый теми лицами (автостопщиками, вариант: стопщиками), у которых в данный момент нет своего авто. В процессе автостопа стопщик останавливает машину (в которой находится водитель и факультативные пассажиры) с по-

---

\* E-mail: [pjatin@ut.ee](mailto:pjatin@ut.ee)

<sup>1</sup> Вайнрих Х. Лингвистика лжи // Язык и моделирование социального взаимодействия. М., 1987. С.84.

мощью особого жеста голосования и/или других средств, чтобы доехать до нужного ему места (хотя возможны и такие варианты, когда у автостопщика нет определённого места назначения).

Теперь, исходя из понимания языка как набора элементов и правил их функционирования в структуре целого, мы можем определить систему автостопа как язык, ядерная структура которого состоит из двух элементов-слов: жеста голосования и жеста остановившегося автомобиля (понимаемого как тело водителя). Прежде чем говорить о правилах функционирования слов в этом языке, сделаем небольшое уточнение, касающееся природы описываемых языковых единиц.

Пользуясь термином "жест", я условно вывожу систему жестикуляции (не являющуюся самостоятельным языком) из системы *body language*, которая, по определению Е.Н. Зарецкой, суть знаковая система бессознательного в отличие от естественного языка, находящегося, как правило, в поле нашего сознания<sup>2</sup>. Я делаю это по той причине, что если в процессе обыденной речи жесты как бы "подстраиваются под естественный язык" (там же), выступая в качестве переводимых невербальных эквивалентов вербальных единиц, то в системе автостопа жесты являются собственно языковыми единицами новой знаковой системы, отражающей в первую очередь сознательные процессы речевой деятельности участников семиозиса. И если с точки зрения тотальной системы *body language* оба интересующих нас жеста (тело, прерывающее своё движение и рука, перпендикулярная вектору движущегося тела) суть иконические знаки (автомобиль здесь выступает как эквивалент собственного изображения, подобно рекламной картинке, а рука - некая аналогия шлагбаума), то с точки зрения собственно языка автостопа оба элемента суть индексальные знаки, указывающие друг на друга, на саму вероятность вопроса и ответа на него. Наконец, оба знака могут рассматриваться и как символы, но уже с точки зрения "языка" глубинных структур сознания, манифестацией которого можно считать не столько сами эти жесты, сколько всю систему знакового поведения в процессе автостопа. К этому я вернусь позже, рассматривая автостоп как ритуал.

Теперь о правилах функционирования языковых единиц. Они фиксируются, как известно, в трёх сферах: синтактики, семантики и прагматики.

*Синтактическое правило* (важное и с точки зрения прагматики): в ответ на поднятую руку неизбежно останавливается автомобиль. Такова идеальная схема. Реально необходимо ввести фактор времени, который играет на дороге особую роль. То есть всё держится на убеждении, что рано или поздно тебя кто-нибудь заметит и возьмет. Несовпадение идеальной и реальной схем объясняется тем, что не все потенциальные носители языка автостопа могут или хотят говорить на нём.

*Семантическое правило*: однозначность смысла вопроса и последующего ответа. Такова идеальная схема. В реальности возможны как дополнительные коннотации, так и случаи неправильного понимания смысла высказываний.

*Прагматическое правило*: оно аналогично "правилу кооперации" Грайса. Прагматичный стопщик хочет преодолеть пространство, а альтруистичный водитель жаждет ему в этом помочь. Такова идеальная схема, которая реализуется в виде разнообразных (и не всегда приятных) вариантов.

---

<sup>2</sup> Зарецкая Е.Н. Риторика: теория и практика речевой коммуникации. М., 1998. С. 437.

Нарушение этих правил не отменяет идеальных схем языка, но лишь демонстрирует механизм их реализации в процессе коммуникации между стопщиком - адресантом и водителем автомобиля - адресатом. Привычный пример нарушения синтаксиса автостопа со стороны адресата: отказ водителя от остановки своего автомобиля. Такие же нарушения коммуникации как отказ водителя от первоначального намерения взять стопщика и, напротив, отказ стопщика сесть в остановившийся автомобиль выходят за рамки собственно синтактики автостопа и являются, скорее, нарушениями прагматических правил автостопа, реализация которых лежит в области пересечения с другими языками и с другими типами коммуникации. Коммуникация на языке автостопа в узком смысле его понимания с точки зрения синтактики завершается в салоне автомобиля, тогда как с точки зрения прагматики знаковая система автостопа актуализируется в виде особого рода ритуальных диалогов между водителем и стопщиком (приветствие, сообщение о месте назначения, возможные уточнения места высадки, разговор о дороге или на смежные темы и т.п. - дальнейшая типология подобных типов коммуникации лежит в области исследований по общей прагматике), в некоторых случаях речь может идти о формировании особого "автостопного" типа поведения участников диалога. Возвращаясь к нарушениям синтактики автостопа, можно отметить своеобразные примеры инверсии, когда автомобиль останавливается, несмотря на отсутствие жеста голосования (например, в случае если на обочине стоит девушка или т.н. "панковский" автостоп, когда стопщик идет по белой полосе, не поднимая руки). Однако в этих примерах более релевантными мне представляются семантические аспекты автостопа, а именно - явление синонимии в его системе: отсутствие жеста голосования интерпретируется водителями как минус-знак с тем же значением, что и традиционный жест голосования, но с дополнительными коннотациями (вызывающее молчание - в ситуации "панковского" стопа; общение с противоположным полом - в ситуации "девушка на дороге")<sup>3</sup>, т.е. как синоним. Видоизменение жеста голосования (поднятый вверх большой палец, махание рукой, голосование в сторону, противоположную дороге и т.п.) я рассматриваю не как синонимы, а как отдельные словоформы, экспрессемы, варианты основного инвариантного жеста голосования. Аналогичным образом в системе жестикуляции вообще, и в системе автостопа в частности, можно говорить об омонимии (в отношении жеста остановки такси или жеста полицейского, останавливающего автомобиль), паронимии (указующий жест рукой) и антонимии (жест, означающий: \*проезжай мимо).

Два примера нарушения семантических правил со стороны участников автостопа. После жеста голосования стопщика останавливается фура, из которой выходит водитель и спрашивает нужду. Выясняется, что совершенно слу-

---

<sup>3</sup> Более "чистым" примером инверсии высказываний является случай из личной практики, когда стопщик (я), увидев, что приближающаяся машина - такси, не поднимает руку (исходя из такого признака автостопа как принципиальная "бесплатность" проезда) и, более того, старается как бы "исчезнуть" с дороги, чтобы таксист, не дай Бог, не принял его за потенциального клиента; таксист же, несмотря на все старания автостопщика, останавливается и подвозит последнего совершенно бесплатно. Собственно таксист в этой ситуации перестаёт быть таксистом, а принимает роль некоего небывалого альтруиста, дарующего тем, кто даже его об этом не просит. Небывалость в данном случае двойная: с точки зрения бытового, нормального поведения таксист должен брать плату за проезд, с точки зрения языка автостопа ответ не должен упреждать вопрос.

чайно стопщик голосовал в том месте, где водители тяжелых грузовиков делали это регулярно.<sup>4</sup> Только следующий, остановившийся по своей надобности, водитель согласился взять стопщика. Другой случай произошел на глухой проселочной дороге недалеко от города Цесис в Латвии. Остановившийся на жест стопщика водитель был очень удивлен, когда узнал, что от него требуется кого-то подвезти. Выяснилось, что он интерпретировал жест голосования как омонимичный ему жест просьбы оказать некую гипотетическую помощь (например, дать денег или дернуть вывихнутую ногу.) Когда водитель понял, что никакой помощи, кроме как взять пассажира, от него не требуется, он тут же уехал, так и не пустив никого в салон своего автомобиля. Естественные условия, в которых имел место последний случай, допускают и другую его интерпретацию (в терминах теории речевых актов): деревенский водитель просто не владел языком автостопа и воспринял ритуальное высказывание "подвези" как прямой речевой акт "помоги". Вместо того, чтобы на вопрос "Как дела?" ответить кратко: "Как сажа бела", адресат начинает пространное повествование о том, как у него дела. Впрочем, это лучше, чем обычное для автостопа игнорирование вопроса.

Говоря о языке автостопа, я проводил аналогии с естественным языком, но есть и различия. В первую очередь, это сравнительно небольшое количество элементов языка автостопа, которые при этом не стремятся к полисемии, что, с одной стороны, сближает автостоп с искусственными языками и, с другой стороны, связано с его узкой прагматикой: выполнение/невыполнение программы "преодоление пространства", относительно которой коммуникация на языке автостопа и расценивается как успешная или неуспешная. Изначальная телеологичность и неонтологичность суть принципиальное отличие искусственных языков от языков естественных, что, впрочем, не отменяет приобретение ими противоположных качеств в процессе становления в текстах.

Другой особенностью автостопа является принципиальная диалогичность коммуникации в пределах этого языка, а точнее - затрудненность ведения монологического дискурса на нем. При всем относительно разнообразии экстралингвистических факторов<sup>5</sup>, которые отчасти компенсируют ограниченность ядерной системы языка, суть автостопа сводится к одной лишь бесконечно повторяющейся паре высказываний, которую, вслед за Ю.М. Лотманом, можно было бы обозначить как "коммуникативную систему «Я-ОН»", обеспечивающую передачу некоторого константного объема информации в противоположность системе «Я-Я», в которой происходит информационная трансформация, приводящая к перестройке самого этого «Я»<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> К слову говоря, это ритуальное место находится рядом с монументальной табличкой "Tartu maakond" (Тартуский уезд - *эст.*) на трассе Таллинн-Тарту в Эстонии.

<sup>5</sup> Я позволю себе сослаться на собственную статью: Семиотика автостопа // Русская филология. Тарту, 1995. Вып.7. С.255-264 - большая часть которой как раз и посвящена анализу явлений, маргинальных по отношению к ядерной системе автостопа. Я это делаю с той оговоркой, что ныне мною пересмотрены некоторые положения указанной студенческой работы.

<sup>6</sup> Ю.М. Лотман. О двух моделях коммуникации в системе культуры // Труды по знаковым системам - 6. Уч. зап. ТГУ. Вып.308. Тарту,1973. С.229.

С последним тезисом о трансформации «Я» коммуникантов, в частности, связан и тот факт, что нередко водители, берущие стопщиков, в прошлом сами ездили автостопом. Это на мой взгляд можно интерпретировать и как возможный результат монологизации языка автостопа для некоторых его носителей. Аналогичным образом я толкую известный параллелизм между реальным и ментальным путешествиями в фольклоре хиппи<sup>7</sup>. Система «Я-Я» начинает работать, когда извне включаются добавочные коды, меняющие контекстную ситуацию - пишет Ю.М. Лотман. В наших примерах в первом случае - это появление у стопщика своего автомобиля, нового тела со своим *body language*, во втором - доза ЛСД, открывающая реципиенту коды бессознательного. Ю.М. Лотман в качестве примеров приводит воздействие на внутренний монолог человека мерных звуков (стук колёс, мерная музыка). В нашем контексте ритм является одним из сущностных признаков семантики пути, пространство и время которого заведомо отличаются от пространственно-временного континуума города или леса. В этом смысле центральный диалог автостопа до известной степени помещается в точку совпадения ритма его участников, который создаёт необходимый *фон* для успешной коммуникации. Для стопщика - слабый ритм машин, проезжающих мимо, из сферы индексальности в ничто, и сильный ритм машин останавливающихся, индексов, трансформирующихся в символы, а затем - в вещи с другого полюса реальности. Для водителя - это ритм сменяющихся ландшафтов, других автомобилей, возможных остановок и, где-то на периферии, ритмичная музыка.

Мы уже достаточно сказали о языке автостопа. Теперь нам важно понять, как он реализуется. Это происходит в виде упорядоченного символического поведения, которое по всей видимости имеет ритуальную природу. Априори можно сказать так, что автостоп является ритуалом хотя бы потому, что у водителей чаще всего нет видимой необходимости брать автостопщиков. С другой стороны, цели последних вполне очевидны - именно с их точки зрения автостоп расценивается как успешный или неуспешный коммуникативный акт (хотя возможны своеобразные варианты подобной оценки и со стороны водителя). Однако, если бы автостопщики знали заведомо, что их никто не подвезет, зачем бы они стали голосовать? Следовательно существует определенная договоренность между обеими сторонами диалога и, несмотря на некоторую асимметрию отношений, обе стороны обычно удовлетворены результатами этого договора. Ведь только этим можно объяснить достаточно широкое и достаточно единообразное распространение ритуала автостопа в мире. (К сожалению, какая-либо информация о культурных различиях в системе автостопа мне пока мало доступна). В качестве гипотезы я попытаюсь реконструировать договор, лежащий в основе автостопа. Очевидно, что этимологически он восходит к архаическим структурам сознания, поскольку чаще всего не осознается коммуникантами. Более того, этот договор до некоторой степени противоречит современной норме поведения, исходя из которой автостоп воспринимается как нечто маргинальное и факультативное (в некоторых странах - даже незаконное). Суть договора - в обмене символическими дарами (в терминологии

---

<sup>7</sup> Этой темы я касался в неопубликованном докладе "По следам одной телеги", прочитанном на Международной конференции "Связь и транспорт в быту, в культуре / языке / искусстве / литературе" (Польша, Siedlce, 12-14 дек. 1996).

гии Марселя Мосса<sup>8</sup>). И если дар водителя - это нечто, позволяющее преодолеть пространство, то в чем же заключается дар автостопщика? Этот вопрос, по-видимому, заставляет некоторых водителей требовать дополнительного и более явного дара: денег или же определенного рода услуг. Последнее, кстати говоря, уже сформировало устойчивый стереотип "женщины на дороге", крайняя степень которого такое поведенческое амплуа (я бы даже сказал *habitus*) как "дальнобойщица", "плечевая". С другой стороны, этот стереотип выражается в расхожем (и чаще всего в небезосновательном) мнении о том, что женщин автостопом берут лучше, чем мужчин<sup>9</sup>. Здесь же, конечно, и соображения безопасности, которыми руководствуются водители. Но это - опять-таки экстралингвистические факторы. Большинство же водителей берут попутчиков, чтобы убить время дороги. Выражение "время дороги" здесь не метонимия. Можно сказать, что для участников автостопа амбивалентный характер дороги очевиден. Для шофера - это, в первую очередь, время (поскольку с пространством соотносится его второе тело - автомобиль); для стопщика - это, конечно, пространство (поскольку на период путешествия он как бы отказывается от времени). Время дороги для водителя непрерывно (за исключением значимой остановки для взятия попутчика); для стопщика пространство дороги прерывается и предстает в виде точек или отрезков пути. Было бы полезно проанализировать функцию фигуры попутчика в архаических текстах и, таким образом, подтвердить, уточнить или опровергнуть представленную здесь интерпретацию договора, лежащего в основе ритуала автостопа.

Так или иначе, рассматривая язык автостопа как символический договор, я полагаю возможным говорить и о вторичных моделирующих системах, не сводимых только к этому языку. Реализацией этих систем является в том числе и система игрового поведения, состоящая из идиолектов, развертывающихся в основном в пределах атрибутики, пространственных жестов, звуковых сигналов. При этом происходит процесс перехода от низших единиц знакового поведения (жест и поступок) к высшим (стиль и жанр поведения), выработка конкретных амплуа (в терминологии Ю.М. Лотмана<sup>10</sup>) или поведенческих дискурсов (в терминологии Новосибирских летних школ).

Примеры амплуа автостопщиков: усталый человек, весельчак, панк, хиппи, плечевая и др. Пример амплуа водителя. Некий человек всегда подвозит стопщиков, но предпочитает брать хиппи. Причина - он украшает свой автомобиль хипповскими «фенечками», которые берет у стопщиков в качестве символической платы за проезд. В этом случае «фенечка» для хиппи приобретает дополнительные коннотации специфического "автостопского" атрибута.

В качестве элементарной классификации поведенческих амплуа участников автостопа можно привести приводимое психологом В. Шаниным разделение тактики голосования на пассивную и активную. Что же касается во-

<sup>8</sup> См.: М. Мосс. Общества. Обмен. Личность: Труды по социальной антропологии. М., 1996. (Этнографическая библиотека).

<sup>9</sup> Приведу текст польской песенки, поющей от лица водителя: *Autostop, autostop // Ne zaberu, jezli hlor*. Здесь же, однако, необходимо отметить и тех водителей, которые, исходя из того же самого стереотипа, принципиально не берут женщин (я не имею в виду гомосексуалистов), невольно выступая тем самым в роли "архаистов" языка автостопа.

<sup>10</sup> См.: Ю.М. Лотман. Декабрист в повседневной жизни (Бытовое поведение как историко-психологическая категория) // Ю. М. Лотман. Избранные статьи: В трех томах. Таллинн, 1992. Т.1. С.296-336.

дителей, то среди них тоже есть свои предпочтения: "одни подвозят только тех, кто скромно себя ведет на дороге, другие, наоборот, их не замечают и реагируют только на более активных хитч-хайкеров".<sup>11</sup>

Здесь будет уместно привести еще один пример специфического поведения водителя, демонстрирующего глубокое владение языком автостопа, а именно в той его сфере, которую можно обозначить как проксемику автостопа: очередность, порядок расположения голосующих автостопщиков на пространстве дороги. В этой сфере нередко возникает парадоксальная ситуация - стопщик, выходящий на трассу позже своих коллег, имеет все шансы уехать раньше них по той причине, что он первым попадает в поле зрения водителя. Очевидно, с этим "несправедливым" положением дел была связана следующая особенность поведения одного водителя - своеобразная автостопская привычка: он всегда брал только тех автостопщиков, которые стояли последними в очереди себе подобных, не обращая внимания на тех, кто хотел уехать раньше других.

Далее можно говорить о некотором сюжетном восприятии автостопа (вспомним хотя бы приводимые выше примеры), причем совокупность таких сюжетов складывается в своеобразную мифологию (например, фольклор хиппи). И, хотя анализ и систематизация сюжетов об автостопах с точки зрения их поэтики не входят в мою задачу, можно обозначить основные моменты, структурирующие подобные сюжеты.

Во-первых, все, что касается семантики пути, а именно: преобладание горизонтального пространства; линейность и направленность движения; наличие причины и цели путешествия; возникновение преград и опасностей и их преодоление и т.п. Здесь же мифологизация самого пространства пути (понятие трассы у хиппи) и даже мифологизация конкретных трасс (популярная в прошлом трасса Питер-Таллин-Рига-Вильнюс).

Во-вторых ограниченный набор персонажей, имеющих при этом однозначную характеристику, зависящую от того, способствует ли данный персонаж передвижению героя по его пути или нет: стопщик - всегда центральный и положительный герой, чаще всего он же - рассказчик; водитель - антагонист героя; третья фигура (например, милиционер). Последние два типа персонажей могут расцениваться диаметрально противоположным образом в зависимости от указанного выше условия.

Так, полицейские иногда даже помогают автостопщикам. Приведем рассказ одного американского хитч-хайкера: "Однажды ночью в Иллинойсе я никак не мог найти, где бы переночевать, и постучал в дом к местному шерифу. Он устроил меня на ночь в камере, а утром открыл и выпустил"<sup>12</sup>.

В заключение еще один пример с положительной третьей фигурой, описывающий ситуацию непосредственно на дороге. Милиционер помогает своей властью автостопщику-хиппи остановить машину. Затем автостопщик смотрит из отъезжающей машины назад и видит, как милиционер в знак прощания снимает фуражку, из-под которой падают длинные волосы (на сленге хиппи - "хаер"). Таким образом, здесь традиционно отрицательному для хиппи персонажу (милиционеру) приписывается собственно хипповский атрибут, чем еще раз подчеркивается отнесенность данного персонажа к позитивному полюсу мира стопщика и одновременно отмечается мифологический характер самого сюжета. Кроме этого, милиционер здесь выступает в роли носителя

<sup>11</sup> В. Шанин. Хитч-хайкинг: автостопом по США и Европе. М., 1994. С.45-46.

<sup>12</sup> К. Allsop. Hard Travelling: The Hobo and His History. N.Y., 1967. P.404.

особого амплуа - "милиционер-хиппи", то есть подразумевается, что данный персонаж всегда помогает автостопщикам подобным или иным образом, а, следовательно, подразумевается и некоторое множество возможных сюжетов, подобных или в чем-то близких приведенному, что, в конечном счете, характерно именно для системы мифологических текстов.