

<https://doi.org/10.37816/2073-9567-2021-60-174-187>

УДК 821.161.1.0

ББК 83.3(2Рос=Рус)



This is an open access article distributed under
the Creative Commons Attribution 4.0
International (CC BY 4.0)

© 2021 г. М. С. Акимова
г. Москва, Россия

**ДОМ У ДОРОГИ:
УСАДЬБА, ДАЧА, ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА
В ИСТОРИКО-ЛИТЕРАТУРНОМ АСПЕКТЕ (XIX – НАЧАЛО XX ВВ.)**

Работа выполнена в ФГБУН «ИМЛИ им. А. М. Горького РАН» за счет средств
Российского научного фонда (РНФ), проект № 18-18-00129 «Русская усадьба
в литературе и культуре: отечественный и зарубежный взгляд»

Аннотация: Прослежена взаимосвязь изменений в сфере материальной культуры (рост сети железных дорог), социальной инфраструктуры (распространение дачных поселков) и поэтики литературных произведений в России во второй половине XIX – начале XX в., обратившихся к «дачному топосу». Материал для анализа — тексты, в которых железная дорога стала символом разрушения традиционных ценностей под напором буржуазного «индустриализма» и губительной для человека «инфернальности» (А. М. Жемчужников, Ф. М. Достоевский, Л. Н. Толстой, А. С. Серафимович, А. А. Блок и др.). В ходе анализа показывается, что дача, порожденная железнодорожной цивилизацией, была осмыслена как часть скученного, мещански пошлого, бездуховного города в противоположность помещицкой усадьбе как уединенному «раю на земле» и обители высокой культуры (А. П. Чехов, Н. А. Лейкин, А. П. Каменский и др.). Отмечены метаморфозы художественного времени при переходе от «усадебного топоса» с присущей ему темпоральной статикой и цикличностью к «дачному топосу» со стремительным и необратимым векторным разворачиванием во времени. Делается вывод о том, что изменения в художественной топике и темпоральности при обращении к предметным феноменам усадьбы и дачи во многом обусловлены такими новыми деталями предметной изобразительности, как железная дорога и ее атрибуты (паровоз, рельсы, вагоны, анонимные пассажиры, скорость передвижения и пр.).
Ключевые слова: прогресс, цивилизация, полемика, Россия и Запад, усадебная культура, дачная культура, железная дорога.

Информация об авторе: Мария Сергеевна Акимова — кандидат филологических наук, Институт мировой литературы им. А. М. Горького Российской академии наук, ул. Поварская, д. 25а, 121069 г. Москва, Россия. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-6051-3949>. E-mail: info@imli.ru

Дата поступления статьи: 16.06.2020

Дата публикации: 28.06.2021

Для цитирования: Акимова М. С. Дом у дороги: усадьба, дача, железная дорога в историко-литературном аспекте (XIX – начало XX вв.) // Вестник славянских культур. 2021. Т. 60. С. 174–187. <https://doi.org/10.37816/2073-9567-2021-60-174-187>

Вторая треть XIX в. — время глубоких перемен в жизни русского общества. В течение 1830–1860-х гг. произошел фактически промышленный переворот — становление индустриальной, машинной цивилизации.

Появление и внедрение научно-технических достижений, в особенности железных дорог, «одного из самых осязательных проявлений “духа времени” и грядущего индустриализма в глазах большой публики» [30, с. 569], вызвало в обществе полемику. Но и сторонникам, и противникам, и «физикам», и «лирикам» было ясно, что железные дороги стали новой точкой отсчета. Инженер путей сообщения М. С. Волков писал: «В истории будут отныне две величайшие эпохи преобразования общества: это — введение христианства и — введение железных дорог» [10, с. 5–6].

«Чугунка» влекла изменение традиционных соотношений между двумя основными категориями — временем и пространством. Победа над ними стала общим местом в риторике первых «железнодорожных» десятилетий: «Мы победим пространство и время!» (инженер Ф. Герстнер в докладной записке императору Николаю I) [27, с. 39]; «железные дороги, пароходы — эти великие победы его, уж не над материею только, но над пространством и временем!» (В. Г. Белинский, «Стихотворения Баратынского», 1842) [3, т. 6, с. 469]; «железные дороги — дело важное и великое. <...> в этом стремлении уничтожить время и пространство — чувство человеческого достоинства и его превосходства над природою» [26, с. 35]; «Время — вперед, а пространство — назад» (А. М. Жемчужников, «На железной дороге») [14, с. 105] и т. д.

Изменилась психологическая реальность, мир стал доступнее, осязаемее, меньше. Железная дорога предполагала «включение человека не только в новое пространство, но и в новое, уплотненное время, где значимым событиям допустимо, позволено следовать одно за другим без пауз, подряд, без привычных интервалов на размышления, на медитацию <...>. Вагон изымает человека едва ли не из всей отлаженной системы общественных отношений» [14, с. 11]. Разумеется, новые обстоятельства не только разрушают, но и создают личность, что привлекательно для писателя при выборе сюжета. И все же зачастую внимание литературы сосредоточивалось на символических значениях железной дороги, основанных на ее негативном восприятии: «дорога на костях»; «гибель / катастрофа на железной дороге»; «разрушение природы и патриархального уклада жизни»; «обобщенное олицетворение зла технического прогресса», «железная дорога — Россия»; «железная дорога — революционный путь к новой жизни», «железная дорога как излишняя скорость движения по жизни» [25].

В сознании происходила прямая ассоциация техники и века, часто растущие скорости становились синонимом суеты, механического движения «без ясно обозначенной цели, ничего не влекущего и не ведущего за собою» [1, с. 1–2]: «В этой гонке, в этой скачке — / Все вперед и все спеша — / Мысль кружится, ум в горячке, / Задыхается душа» (П. А. Вяземский, «Ночью на железной дороге между Прагою и Веною», 1853) [14, с. 27]. «Намечается конфликт между привычным размеренным темпом прежней неспешной жизни, незыблемыми вечными ценностями и новыми стремительными скоростями, который проявляется на уровне сюжетного действия во внутреннем конфликте героя. <...> Высокая скорость перемещения по жизни диктует отказ от общечеловеческих ценностей, требует механистичности, автоматизма, нацеленной прагматичности, разобщает людей» [25]. Наиболее ярко прозвучали эти опасения в статье К. Леонтьева «Епископ Никанор о вреде железных дорог, пара и вообще об опасностях слишком быстрого движения жизни» (1886). Но и гораздо раньше, скажем, у В. Ф. Одоевского, мы встречаем четкое осознание опасности: «Зачем железо рассекает связи

любви и дружбы?» [12, с. 126]. Железные дороги, «союзники объединения, а не разъединения» [23, с. 17], рано были отрефлексированы как разъединяющее начало.

Поезд может представлять даже уютным, одомашненным, дарить ощущение удобства и ускоренного движения к цели: «Мороз и ночь над далью снежной, / А здесь уютно и тепло» (А. А. Фет, «На железной дороге» [14, с. 36]); отметим это скорее как исключение, ибо с темой железной дороги связана антитеза цивилизации, технического прогресса и жизни природы — Л. А. Мей, «Леший» (1861), Н. А. Некрасов, «Железная дорога» (1862), — часто проявленная через контраст сцен в вагоне и пейзажей за окном. Такой же одомашненной может представляться и станция (хотя чаще это связано с определенным внутренним настроением героя: «Из густого садика, примыкавшего к станционному дому, сильно пахло сиренью. <...> В маленьком флигеле играли на фортепиано, а на площадке в углу садика компания туземцев обоюбого пола сидела за самоваром и весело разговаривала» — так видит мир герой рассказа В. С. Соловьева «На заре туманной юности...», который едет на свидание [14, с. 115]). Но все же железная дорога — пространство, наделенное иными характеристиками: поезд — это «дом на колесах», «горизонтально летящий город» (А. В. Сухово-Кобылин) [14, с. 10], его обустроенность временна, его цель — динамика, движение к цели, его суть — «порвать мятежным бегом / Завороженной дали сон» (И. Ф. Анненский, «Зимний поезд») [2, с. 84]. И не случайно в железнодорожной среде позже так сильны были революционные настроения. Дело было не столько в условиях быта или в пропаганде, а в привычной ориентации железнодорожников на динамику, помноженную на «открытое к восприятию» сознание, которое соприкасалось с «большой», «иной» жизнью.

Неустойчивость, случайность видит литература также в станционных постройках (при том, что они представляли собой продуманные регулярные ансамбли): «Коричневые постройки станции, брошенной среди них [степи и неба. — М. А.], производили впечатление случайного мазка, портившего центр меланхолической картины, трудолюбиво написанной художником, лишенным фантазии» (М. Горький, «Скуки ради» [15, с. 180–181]).

Восприятие «чугунки» в России осложнялось тем, что она стала символом европейского «индустриализма», проникновение которого на русскую почву у части общества вызывало опасения утраты самобытности (статья С. С. Гогоцкого «Два слова о прогрессе», 1859). Не случайно период прорастания научно-технических новшеств на русской почве стал временем особенно активного поиска национальной идеи, самоопределения — сначала в рамках романтического мировоззрения, а затем и в доктринах славянофилов, которые, вслед за немецкой философией, «выдвигали на первый план те же ценности: “соборность”, “всеединство”, “органическая культура”, “духовность”, трактуя их как исконно русские, национальные и противопоставляя эти ценности западной культуре и образу жизни» [16, с. 381], тем более в свете появлявшихся там теорий (Ч. Дарвина, Т. Мальтуса, И. Бентама и др.), разрушавших многовековые принципы жизни людей. Художественный материал второй половины XIX в. дает представление о рефлексии, итогом которой становится убежденность авторов в естественности и соприродности России именно «тропинки», как и — в духовном плане — узкой, неторной дороги, более соответствующей нравственным устремлениям русского человека и неуничтожимой даже под давлением прогресса (см.: [20, с. 62–64]) и духа «односторонней рассудочности» (И. В. Киреевский, «О характере просвещения Европы и о его отношении к просвещению России») [17, с. 244], противостоящей «всесторонности и полноте начал» России (А. С. Хомяков, «По поводу Гумбольдта» [32, с. 676]).

Таким образом, вопрос о бытии в России железных дорог ставился на принципиальную почву, связывался с проблемами бытия универсального. Споры о железной дороге, по своей сути, были спорами о прогрессе. Когда понятие «прогресс» перестало обозначать, по умолчанию, нечто однозначно положительное, встал вопрос о том, «“прогрессивен” ли “прогресс” и не был ли он часто довольно мрачной “реакцией”, реакцией против подлинных основ жизни» (Н. А. Бердяев, «Новое средневековье») [7, с. 9].

Одним из главных символов этих основ, культурного прошлого в русской литературе и русской мысли понимания можно назвать *дом*. Даже там, где дом не представлен в своем реальном воплощении, он представлен как идея, как значимое отсутствие, вокруг которого и строится мир художественного произведения, человеческий мир вообще. «Бездомность — альтернатива состоянию утраченного или достигнутого блаженства, когда уже не нужно никуда стремиться, когда обретенный покой принесет не смерть, а новую жизнь, с новыми возможностями и радостями» [19, с. 189].

Характерно высказывание В. А. Соллогуба: «В прежние годы оседлость образовала потребность. У каждого семейства был свой приход, свой неизменный круг родных, друзей и знакомых, свои предания, свой обиход, своя заветная мебель, свои нажитые привычки. Железные дороги все это изменили. Теперь никому дома уже не сидится. Жизнь не привинчивается уже более к почве, а шмыгает, как угорелая, из угла в угол. Семейственность раздробляется и кочует по постоянным дворам. Может быть, это имеет свою хорошую сторону относительно общего рода просвещения, но мы, старожилы, не можем не пожалеть об условиях прежнего тесного семейного быта» [31, с. 34–35].

Противостояние железной дороги и дома в сюжете может проявляться по-разному. В. Г. Бенедиктов в финале стихотворения «Над рекой» [5, с. 420] «злым пароходам» противопоставляет «челнок, берег, лесок, огородец, полянку, землянку», дыму и огню парохода — дымок костра и огонек родной хаты. Аналогично выстроено стихотворение Я. П. Полонского «На железной дороге» (1868): перед лирическим героем, находящимся в поезде, проносятся различные картины, вызывающие грусть, нежность, сожаление: «Вон и родина! Вон в стороне / Тесом крытая кровля встает. / Темный садик, скирды на гумне, / Там старушка одна, чай, по мне / Изнывает, родимого ждет...» [29, с. 164–165]. Но скорость поезда, символизирующего современную жизнь, непримирима к статике старого мира: «И сквозь сон мне железный конек / Говорит: “Ты за делом дружок, / Так что нежность ты к черту пошли!”». Часто это противопоставление железной дороги и домашнего уюта встречаем у А. С. Серафимовича: «С обеих сторон проносятся широкие поля, сверкающий воздух, деревни, люди, животные, птицы и звуки со своей особенной ласковой неспешной жизнью, а эти двое <...> живут в тесной, узенькой, душной будочке, в урагане крутящейся пыли, жара и грохота, в непрерывном мелькании, непрестанном скрытом напряжении» («Паровоз Б № 314») [15, с. 108]; герой рассказа «Сцепщик» Макар «жил с семьей в вагоне и летом, и зимой» [15, с. 176]; «Вагон для нас все: и семья и дом», — говорит герой рассказа «Под уклон» [15, с. 101]. Неустроенность в быту или определенный склад характера толкают героев на связь с железной дорогой, которая становится символом бездомности. Причем четкой границы между рабочими дороги и пассажирами нет: все они попадают в единый топос железной дороги, с ее правилами и характеристиками.

Симптоматично, что появляющийся в произведении поезд часто предстает в соседстве с лошадью, старой церковью и т. п., окутывая их дымом: у Г. И. Успенского в «Наблюдениях Михаила Ивановича» (из цикла «Разорение») [14, с. 42], А. А. Блока

в «Иронии», А. С. Серафимовича в «Паровозе No 314-Б», С. А. Есенина в «Сорокоусте» (1920): «живых коней / Победила стальная конница» и т. д. Это не просто сопоставление скоростей — это сопоставление нового и старого уклада с его символами. В России общечеловеческие ассоциации, связанные, скажем, с опасностью дороги, дополнялись национальным контекстом. Чугунка, появившаяся в период реформ, ассоциативно связалась еще и с разрушением усадебного уклада. Так, у Н. А. Некрасова образ «чугунки» противопоставит «деревенской» Руси: «“Пусто вам! пусто вам! пусто вам!” — / Русской деревне кричит; / В рожу крестьянину фыркает, / Давит, увечит, кувыркает, / Скоро весь русский народ / Чище метлы подметет!» [24, т. 5, с. 223–224]. Л. Н. Толстой противопоставляет образы Левина, занимающегося хозяйством на земле, и Стивы Облонского, занимающегося железными дорогами. О. А. Богданова отмечает, что в рассказе «Мечтатель» А. Н. Толстого «райский усадебный космос контрастирует <...> с хаосом внешней жизни: мытарствами на железной дороге» [8, с. 113]. В рассказе А. М. Федорова «Нерв прогресса» главный герой, бедный телеграфист на железнодорожной станции, грезит об усадьбе, в которой его ждали бы любимая женщина и бытовая устроенность, как о рае (характерна «окраска» этих грез: «в золотом тумане») [14, с. 126].

Мы видим, что часто вариацией концепта «дом» выступает усадьба. В русской культуре XIX в. она была важнейшим локусом, господствовавшим и одновременно уязвимым, что было закреплено в первые два десятилетия XX в., «когда усадьба начинает осознаваться как памятник старины и хранительница непреходящих духовных и художественных ценностей <...> подобно библейскому ковчегу, такой дом призван был спасти укрывшихся в нем людей от враждебных стихий — сперва природных, потом общественных: от непогоды, поветрий, недугов, от смуты и от сопутствующей прогрессу нестабильности» [34, с. 331, 291]. Во второй половине XIX – начале XX вв. формируется стойкая ассоциация усадьбы с «золотым веком», с райским пространством с соответственными особенностями топоса — в частности, отсутствием времени, которое как бы «обтекало» устойчивое, неподвижное усадебное пространство. И в этом смысле появление железной дороги создало новые условия для развития в литературе традиционного противопоставления дороги и дома.

Важным водоразделом между усадьбой и железной дорогой стало часто устойчивое представление об inferнальной природе железной дороги (в отличие от усадьбы как «утраченного рая»). Осмысление железной дороги как хтонического пространства было обусловлено внешним видом паровоза (сравнивавшегося со змеем, драконом, чудовищем и т. д., см.: [28, с. 718]), жертвами при строительстве, потенциальной угрозой катастрофы на дороге, изменениями в жизни общества и т. п. и, в свою очередь, формировало определенные сюжеты, часто связанные с инициацией героев [18, с. 42], с утратой опоры и в конечном счете с катастрофой — крушением личности, семьи, уклада, мира, вплоть до апокалипсиса (у Л. Н. Толстого в «Анне Карениной» и «Крейцеровой сонате», у Ф. М. Достоевского в «Идиоте», где, наряду с разговорами о «звезде Полюнь», есть сюжетные линии, ставшие возможными по появлению «чугунки»: «...именно скоростные способности “машины” и анонимность ее пассажиров позволяют Рогожину беспрепятственно увезти сбежавшую из-под венца с Мышкиным Настасью Филипповну на верную смерть» [8, с. 90].

Но даже вне трагического истолкования железная дорога — всегда пограничное состояние, неукорененность, пространство порога: «К концу XIX века поезда <...> стали способом побега от действительности. Убаюканные стуком колес, пассажиры словно оказывались вне времени и пространства. <...> всегда можно поразмышлять —

о себе, о жизни, о прошлом и о грядущем. <...> На границе веков Л. Андреев подытожил неизбежную перемену отношений человека с поездом: «Для людей в вагоне нет настоящего, проклятого настоящего, что в тисках держит мысль и в движении руки — быть может, оттого люди в вагоне и становятся философами?» [22]. В усадебном же пространстве границы представляют собой опасность (вспомним «Старосветских помещиков» Н. В. Гоголя). Ритмы существования дороги и усадьбы противоположны, векторы их разнонаправлены: поезд — вперед, усадьба — вглубь, вверх, вокруг или назад.

В текстах может подспудно встречаться противопоставление дерева и железа как живого, вольного начала, теплоты традиции — и угрозы им [21, с. 24–29]. Такое осмысление выявляет внутреннюю сложность и парадоксальность образов: устойчивой, фундаментальной, но вольной усадьбы — и прямолинейной и одновременно разрушающей фундаментальность железной дороги.

С одной стороны, железная дорога отражала классовое устройство общества (знаменитые строки о разноцветных вагонах у А. А. Блока: «Молчали желтые и синие; / В зеленых плакали и пели»), с другой — она символизировала демократизм: «Ай у них деньги-то ценнее наших?», — спрашивает оробевшего у буфета пассажира герой очерков Г. И. Успенского «Разорение» Михаил Иванович («Вагон третьего класса») [14, с. 43)]. Но этот демократизм в литературе принимает уродливые формы хаоса, межсословных конфликтов: «...вагон третьего класса. <...> Публика в вагоне обыкновенная: офицеры, купцы, дамы средней руки, помещики, дети, солдаты, мужики, четыре бабы, три межевых помощника, один сельский священник с молоденькой дочерью и один несколько пьяный кучер <...>. В одном месте ругаются, в другом идет объяснение в любви, в третьем кто-то от скуки нарезался, как сапожник, и кричит что-то ужасно бестолковое» (В. А. Слепцов. «На железной дороге (отрывки)» [15, с. 28, 33]). И этот «демократизм» дороги чужд семейственности усадеб. О. А. Богданова (на примере «Суходола» И. А. Бунина) отмечает, что, хотя Бунин не скрывал и даже акцентировал негативные стороны «усадебной культуры» эпохи крепостничества, он тем не менее показывал, что старинная усадьба была, до определенного времени, общим домом для дворян и крестьян, существовавших также в условиях преемственности [8, с. 55–56].

Железная дорога, примерно совпав во времени с Великой реформой, становилась в литературе символом угнетения и рабского труда оторванных от земли «масс народных <...> с разных концов государства великого» [15, с. 24] — и в этом отношении литературе было безразлично, что часто железная дорога становилась единственным способом прокормления — причем не только крестьян, но и помещиков: «Распалась цепь великая, / Распалась и ударила, — / Одним концом по барину, / Другим — по мужику» (Н. А. Некрасов, «Кому на Руси жить хорошо»).

Ударив по барину, новое время предложило ему новые варианты, которые озвучивает герой «Вишневого сада» А. П. Чехова Лопухин: «Имение находится только в двадцати верстах от города, возле прошла железная дорога <...> вишневый сад и землю по реке разбить на дачные участки и отдавать потом в аренду под дачи» [33, с. 325] или которым пользуется помещик Симеонов-Пищик (фамилия, говорящая о раздроблении, измельчании и деградации): «Вот, думаю, уж все пропало, погиб, ан глядь, — железная дорога по моей земле прошла, и... мне заплатили. А там, гляди, еще что-нибудь случится...» [33, с. 329]. В. Г. Щукин отмечает, что «гордый своей принадлежностью к дворянскому сословию Гаев рассуждает совсем уже по-дачному: “Вот железную дорогу построили, и стало удобно. Съездили в город и позавтракали <...>”, а герой романа

П. Д. Боборыкина «Китай-город» (1882) Палтусов, дворянин, ставший капиталистом, высоко ценит комфорт и достижения западной цивилизации [34, с. 400, 530].

Как видим, в коллизии «усадебная — дача» железная дорога играет значительную роль — будь то удобство или помеха. Она маркирует иное устройство жизни. Характерно, что в «Суходоле» последний хозяин усадьбы в конце XIX в., «вырубив последние березы в саду, по частям сбыв почти всю пахотную землю, покинул ее <...> — ушел на службу, поступил кондуктором на железную дорогу» [9, с. 53]. За узнаваемыми реалиями дробления усадеб на дачи стояла смена эпох, и роль художественного представления современности взяли на себя железная дорога и родственная ей исторически и типологически дача, оформившаяся в современном ее виде как побочный продукт железнодорожного строительства.

Новый этап в существовании дач, появившихся еще в петровские времена, начался в 1837 г. со строительством первой русской железной дороги, соединившей Петербург с Царским Селом и Павловском, и закрепился строительством дорог последующих, сделав дачу распространенным явлением русской жизни. Еще одним катализатором роста «дачной культуры» стали либеральные реформы 1860-х гг., высвободившие часть крестьянской земли и поднявшие ее — в районе железных дорог и крупных центров — в цене, «нанесшие чувствительный удар по поместному дворянству как создателю и хранителю “усадебной культуры”, а также способствовавшие развитию капитализма в России и увеличению численности горожан. Десятки тысяч предпринимателей, чиновников, военных, интеллигентов-разночинцев, не имея собственных усадеб, обладали достаточным заработком для дачного отдыха близ крупных городов, с которыми постоянно были связаны деловой активностью» [8, с. 78]. И пусть первые дачные поселки заполняли пустующие пространства на границах города, что позволяло осуществлять сообщение с помощью извозчика или городского транспорта: именно возникновение в 1850–1860-х гг. первых пригородных железнодорожных сообщений приводит к развитию «дачного феномена», возможности его массовизации и демократизации в условиях ограниченного пространства.

Как спутники железных дорог во времени и пространстве, дачи имеют ряд общих с ними черт новой эпохи, оговоренных выше.

Современные исследователи ([8, с. 72–73; 13, с. 161]) справедливо разводят понятия усадьба и дача, которые, будучи в ряде черт родственны, являются разными топосами. В основе «дачного мироощущения» лежит «временность жилища, его ничейность», в основе усадебного — «чувство преемственности поколений, укорененности человека в исторической почве. Идеал усадебного рая, образ сада как модели земного Эдема в дачном пространстве принципиально отсутствуют» [13, с. 161]. С опорой на исследования Е. Е. Дмитриевой, О. Н. Купцовой, В. Г. Щукина, Ст. Ловелла, О. А. Богданова выделяет довольно внушительный ряд конститутивных различий дачного и усадебного топосов [8, с. 73]: сезонность (не позволяющая ощутить годовой природный цикл); необязательность нахождения в собственности; отсутствие хозяйственной функции; демократичность дачи и при этом обостренность социальных конфликтов; меньшие размеры и более скромный быт; праздное времяпрепровождение, естественная, некультуренная среда обитания, потребительское, а не преобразующее отношение к природе; иные системы ценностей (не патриархальная укорененная на местности семья, а временно снимающая жилье для отдыха нуклеарная семья; нахождение в непосредственной близости от города и недалеко от железной дороги, что делает ее элементом городской культуры; разомкнутость к окружающей террито-

рии: отдельные дачи являются элементами более широкого топоса — дачного места или поселка, включающего в себя, помимо личных участков, общественную территорию: железнодорожную станцию, музыкальный зал, рестораны, публичный сад, лодочную станцию, публичные купальни, пляж и т. п. Эти «элементы социально-технической организации отдыха» [34, с. 375] (ее и погубившие, поскольку нормы городского комфорта в «дачных городках» втянули их в необратимый процесс урбанизации [4, с. 193]) были значимым нововведением, которого не знала усадьба. Главным местом притяжения жизни на дачах была, помимо «круга» (места для гуляния, вокруг которого находились все основные дачные развлечения), железнодорожная станция. «Поезда ходили крайне редко, и пустующая железнодорожная станция становилась местом массового и чинного гуляния <...> Рядом с перроном строились зрелищные сооружения, при станции работал буфет или ресторан, мостились дорожки и разбивались большие цветочные клумбы. Нередко вблизи для услады гуляющих играл оркестр» [4, с. 185]. Это неоднократно зафиксировано в художественной литературе. Герой рассказа Л. Н. Андреева «На станции» признается: «Часто я ходил на станцию встречать пассажирские поезда. Я никого не ждал, и некому было приехать ко мне; но я люблю этих железных гигантов...» [14, с. 153]. В романе А. И. Куприна «Поединок» (1905) вокзал служил единственным местом, куда обыватели ездили, к приходу поезда или просто, «покутить и встряхнуться». Вскользь отметим важный момент — архитектуру станций, на которых теперь предполагалось проводить свободное время. В некоторой степени станции представляли собой подобие дачи/усадьбы с парадными помещениями и хозяйственными постройками. Но они были однозначно ориентированы вовне, а не внутрь, и этим были близки даче, а не усадьбе. Эту принципиальную разомкнутость дачи отмечают все современные исследователи — и историки, и литературоведы, и культурологи. В. Г. Щукин пишет об «интеллигентской даче, ограда которой, в отличие от усадебной, не хранила от невзгод внешней жизни» [34, с. 402], как о принципиальном для Чехова топосе — компромиссе между «приятными уголками» и абсолютно открытым неуютным пространством. О. А. Богданова останавливается на эклектичных усадьбах-дачах переходного периода у Ф. М. Достоевского, которые «снабжены открытыми террасами с лестничными сходами в парк или распахнутыми окнами и крыльцом на улицу, как бы перетекают в общественное пространство» [8, с. 81]; такая архитектурная открытость, «витринность» обуславливалась и авторским замыслом, и историческими реалиями, «атмосферой “беспорядка”, захватившей Павловск после пуска железной дороги и наплыва новой демократической публики во второй трети XIX в.» [8, с. 86]. В литературе начала XX в. воспроизводятся типично дачный «коммунальный» топос, нехарактерный для «усадебного текста» событийно-исторический план [8, с. 249], «временность» дачников на определенной территории — которая глубже «сезонности» и сродни преходимости, движению горизонтальному, но не вертикальному, которое обеспечивается, в том числе, и железной дорогой: «Дачники <...> вроде как в ненастье пузыри на луже <...> вскочит и лопнет <...> Мы — дачники в нашей стране <...>, какие-то приезжие люди» (М. Горький, «Дачники» [11, с. 210, 276]).

Очевидны тесная связь и совпадение по многим пунктам «дачного» и «железнодорожного» укладов.

Безусловно, нет правил без исключений: усадьба, дача, поезд не воспринимались одномерно ни в жизни, ни в литературе. В. Г. Щукин отмечает эклектичность усадебной культуры рубежа веков, отраженную в текстах: «Усадебное пространство становится невысказанным без окрестных полей, лесов, деревень, без ближайшей железнодорожной

станции, куда посылают лошадей за приехавшими господами» — и приводит в пример усадьбы И. А. Бунина и А. П. Чехова, в которых слышатся не только музыка и пение птиц, но и шум проходящего поезда [34, с. 237, 414]. Усадьба и изначально была неоднородна: это может быть или параевропейское дворянское гнездо, или параазиатская Обломовка, «мир коттеджа» и «мир ковчега» (В. Ф. Переверзев) [34, с. 273, 290–291]. С другой стороны, и железнодорожный вагон мог быть уютен, а не бесприютен. Не все обстоит однозначно и относительно феномена дачи — начиная понятием (если ряд исследователей разграничивают понятие дачи и усадьбы, то В. Г. Щукин пишет о «совершенно оригинальном социокультурном локусе — усадьбе-даче» [34, с. 393]) и заканчивая его наполнением: ностальгическая поэтичность может относиться не только к дворянским гнездам, но, как пишет В. Г. Щукин о рассказе И. А. Бунина «Зойка и Валерия», «к их альтернативе — “буржуазному” демократическому прогрессу» [34, с. 412], к дачам как средству общения горожанина с природой, как, в определенном смысле, наследницам усадебной культуры. Кроме того, первые дачи в принятом сейчас понимании находились в непосредственной близости от города и поначалу не предполагали железнодорожного сообщения (но были технологически связаны с городом, не предполагали «усадебной» «самоизоляции», когда усадьба могла самообеспечиваться десятилетиями).

И все же, в этом поле мы видим глубинную связь железной дороги с дачной культурой и их противопоставленность усадьбе. Массовость дачных поселков, ироничное к ним отношение нашли отражение в очерках и рассказах Н. А. Лейкина, А. П. Каменского и др. В. Г. Щукин пишет о даче как усадьбе «железно-демократического» века, обуржуазившейся усадьбе [34, с. 370]. Именно в этом смысле нужно понимать слова Н. А. Бердяева, в книге «Алексей Степанович Хомяков» (1912) фактически озвучившего приговор традиционной «усадебной культуре»: «Нам нет возврата к славянофильской уютности, к быту помещичьих усадеб. Усадьбы наши проданы, мы оторвались от бытовых связей с землей» [6, с. 83]. Хотя, как отмечает Богданова, этот тезис вызвал антитезис — усадьбу Серебряного века, в бытийном смысле это не было полноценной заменой усадьбе, переставшей отвечать требованиям нового, ускорившегося, времени.

Предсказанное Лопахиным преобразование дачника в барина («Дачник лет через двадцать размножится до необычайности. Теперь он только чай пьет на балконе, но ведь может случиться, что на своей одной десятине он займется хозяйством, и тогда ваш вишневый сад станет счастливым, богатым, роскошным <...>» [33, с. 326–327]), не сбылось. Возможно, из-за последовавших исторических событий, но, в том числе, и по причине разного внутреннего устройства и темпа существования этих локусов.

Новый цивилизационный этап, когда в триаду «человек-природа-Бог» вклинилась машина, пришедшая с Запада, отношения с которым не были до конца определены, требовал осмысления. Появление «чугунки» воспринималось как наступление новой эпохи (и, соответственно, прощание с многовековым укладом) и исключительно в контексте традиционной метафоры пути как судьбы. В России осмысление железных дорог обременялось рядом факторов: идеей смены «золотого века» железным и наполнением античной мифологемы «железный век» новым смыслом, спорами западников и славянофилов о судьбе России, подготовкой, осуществлением и последствиями Великой реформы 1861 г. Исторически и культурологически появление железных дорог увязалось с угасанием дворянских усадеб и, напротив, с появлением и расцветом культуры дачи, многими и воспринимавшейся как «обуржуазившаяся» усадьба, усадьба с поправкой на время: посткрепостничество, технические новшества и т. п. Поэтому непростой вопрос о разграничении усадьбы и дачи может быть, с известными ограничениями, поставлен и в «железнодорожной» плоскости.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Аксаков И. С. Русский прогресс и русская действительность // День. 1862. № 16, 27 января. С. 1–2.
- 2 Анненский И. Ф. Избранные произведения. Л.: Худож. лит., 1988. 736 с.
- 3 Белинский В. Г. Полн. собр. соч.: в 13 т. М.: Изд-во АН СССР, 1955. Т. 6. 799 с.
- 4 Белов А. В. Загородная дача и культура летнего дачного отдыха на рубеже XIX–XX веков (Московская губерния) // История и культура Подмосковья: проблемы изучения и преподавания: сб. ст. Третья Областн. научн.-практич. конф. (Коломна, 27 сентября 2007 г.). Коломна: Древлехранилище, 2007. С. 182–193.
- 5 Бенедиктов В. Г. Стихотворения. Л.: Сов. писатель, 1983. 814 с.
- 6 Бердяев Н. А. Алексей Степанович Хомяков. М.: Высшая школа, 2005. 237 с.
- 7 Бердяев Н. А. Смысл истории. М.: Мысль, 1990. 175 с.
- 8 Богданова О. А. Усадьба и дача в русской литературе XIX–XXI вв.: топики, динамика, мифология / отв. ред. Е. Е. Дмитриева. М.: Изд-во ИМЛИ РАН, 2019. 288 с.
- 9 Бунин И. А. Полн. собр. соч.: в 13 т. М.: Воскресенье, 2006. Т. 3. 513 с.
- 10 Волков М. С. Отрывки из заграничных писем (1844–1848). СПб.: Тип. Императорской АН, 1857. 552 с.
- 11 Горький А. М. Полн. собр. соч.: художественные произведения: в 25 т. М.: Наука, 1970. Т. 7. 687 с.
- 12 Давыдов Е. Е., Давыдова Е. А. «Последний поэт» Боратынского // К 200-летию Боратынского. Сб. мат. междунар. научн. конф., состоявшейся 21–23 февраля 2000 г. (г. Москва, Мураново). М.: ИМЛИ РАН, 2002. С. 118–126.
- 13 Дмитриева Е. Е., Купцова О. Н. Жизнь усадебного мифа: утраченный и обретенный рай. М.: ОГИ, 2008. 528 с.
- 14 Железная дорога в русской литературе: Антология / авт.-сост. С. Ф. Дмитренко. М.: ИД «Железнодорожное дело», 2012. 256 с.
- 15 Железнодорожный транспорт в художественной литературе. Сб. / сост.: А. М. Лейтес, П. Г. Сдобнев, М. Х. Данилов. М.: Трансжелдориздат, 1939. 540 с.
- 16 Ионов И. Н., Хачатурян В. М. Теория цивилизаций от античности до конца XIX века. СПб.: Алетейя, 2002. 384 с.
- 17 Киреевский И. В. Полн. собр. соч.: в 2 т. М.: А. И. Кошелев, 1861. Т. 2. 345 с.
- 18 Комагина С. Образ железной дороги в русской литературе: мифологические истоки // Rocznik Instytutu Polsko-Rosyjskiego. 2011. № 1 (1). URL: <http://ip-r.org/wp-content/uploads/2012/04/Komagina-Rocznik-IPR-1-1-2011.pdf> (дата обращения: 14.06.2020).
- 19 Кораблев А. А. Дом и бездомность в русской литературе (Пушкин — Гоголь — Булгаков) // Дом-музей писателя: история и современность: Одиннадцатые Гоголевские чтения. Сборник научных статей по материалам Международной науч. конференции. Москва. 1–3 апреля 2011 г. / под общ. ред. В. П. Викуловой. Новосибирск: Новосибирский издат. дом, 2011. С. 183–189. URL: <http://www.domgogolya.ru/science/researches/1399/> (дата обращения: 14.06.2020).
- 20 Кошелев В. А. «Кому на Руси жить хорошо»: О великой поэме и о вечной проблеме. Великий Новгород: Изд-во НовГУ им. Ярослава Мудрого, 1999. 167 с.
- 21 Листван Ф. Семантика «железности» в творчестве Леонида Леонова // Вопросы филологии и книжного дела. Ульяновск: Изд-во УлГТУ, 2007. С. 24–29.
- 22 Мартынова О. Поезда в русской литературе XIX века // Culture.ru. URL: <https://www.culture.ru/materials/194702/poezda-v-russkoi-literature-xix-veka> (дата обращения: 14.06.2020).

- 23 *Мордовцев Д. Л.* Печать в провинции // Дело. 1875. № 10. С. 1–32.
- 24 *Некрасов Н. А.* Полн. собр. соч. и писем: в 15 т. Л.: Наука, 1982. Т. 5. 687 с.
- 25 *Непомнящих Н. А.* Железная дорога как комплекс мотивов в русской лирике и эпике (обзор) // Сюжетно-мотивные комплексы русской литературы. Новосибирск: Академическое изд-во «Гео», 2012. С. 92–105. URL: <http://philology.ru/literature2/nepomnyashikh-12.htm> (дата обращения: 14.06.2020).
- 26 *Одоевский В. Ф.* Русские ночи. Л.: Наука, 1975. 320 с.
- 27 *Павлов В. Е.* О первой железной дороге массового пользования (к 170-летию магистрального железнодорожного транспорта) // История Петербурга. 2008. № 3 (43). С. 39–47.
- 28 *Павлович Н. В.* Словарь поэтических образов. М.: Эдиториал УРСС, 1999. Т. 1. 795 с.
- 29 *Полонский Я. П.* Лирика. Проза. М.: Правда, 1984. 680 с.
- 30 *Сакулин П. Н.* Из истории русского идеализма. Князь В. Ф. Одоевский. М.: Изд-е М. и С. Сабашниковых, 1913. Т. 1, ч. 1. 622 с.
- 31 *Соллогуб В. А.* Воспоминания. М.: РГБ, 2012. 316 с.
- 32 *Хомяков А. С.* Всемирная задача России / сост. и коммент. М. М. Панфилова / отв. ред. О. А. Платонов. М.: Ин-т русской цивилизации, Благословение, 2011. 784 с.
- 33 *Чехов А. П.* Собр. соч.: в 8 т. М.: Библиотека «Огонек», Правда, 1970. Т. 7. 448 с.
- 34 *Щукин В. Г.* Миф дворянского гнезда. Геокультурологическое исследование по русской классической литературе. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, 1997. 315 с.

© 2021. Maria S. Akimova
Moscow, Russia

**HOUSE BY THE ROAD:
ESTATE, DACHA, RAILWAY IN HISTORICAL
AND LITERARY ASPECTS (19 – EARLY 20 CENTURY)**

Acknowledgements: The paper is performed at the Gorky Institute of the Russian Academy of Sciences with support of the Russian Science Foundation (RSF), project No. 18-18-00129 “Russian estate in literature and culture: domestic and foreign view”.

Abstract: The study highlights relationship between changes in material culture (development of railroad network), social infrastructure (spread of dacha villages) and poetics of literary works in Russia of the second half of the 19th – early 20th c., addressing “dacha topos”. The paper draws on the texts, which introduce railroad as a symbol of destruction of traditional values under the pressure of bourgeois “industrialism” and pernicious “infernalness” (A. M. Zhemchuzhnikov, F. M. Dostoevsky, L. N. Tolstoy, A. S. Serafimovich, A. A. Blok and others). The author shows that dacha, wrought by railroad civilization, is conceptualized as part of packed, petty-bourgeois, low-minded and soulless city as opposed to country estate as a lone “paradise on earth” and hermitage of high culture (A. P. Tchekhov, N. A. Leykin, A. P. Kamensky and others). The paper draws attention to metamorphoses of artistic time in passing from “estate topos” with inherent temporal static and cyclicity to “dacha topos” with precipitous and

irreversible unfolding in time. The author concludes that the changes in artistic topics and temporality when addressing successive phenomena of estate and dacha are largely due to such new details of subjective figurativeness as the railroad and its attributes (locomotive, rails, wagons, anonymous passengers, travel speed etc.).

Keywords: progress, civilization, polemics, Russia and the West, estate culture, dacha culture, railway.

Information about the author: Maria S. Akimova — PhD in Philology, A. M. Gorky Institute of World literature of the Russian Academy of Sciences, Povarskaya St., 25a, 121069 Moscow, Russia. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-6051-3949>. E-mail: makanja@list.ru

Received: June 16, 2020

Date of publication: June 28, 2021

For citation: Akimova M. S. House by the road: estate, dacha, railway in historical and literary aspects (19 – early 20 century). *Vestnik slavianskikh kul'tur*, 2021, vol. 60, pp. 174–187. (In Russian) <https://doi.org/10.37816/2073-9567-2021-60-174-187>

REFERENCES

- 1 Aksakov I. S. Russkii progress i russkaia deistvitel'nost' [Russian progress and Russian reality]. *Den'*, 1862, no 16, January 27, pp. 1–2. (In Russian)
- 2 Annenskii I. F. *Izbrannye proizvedeniia* [Selected works]. Leningrad, Khudozhestvennaia literature Publ., 1988. 736 p. (In Russian)
- 3 Belinskii V. G. *Polnoe sobranie sochinenii: v 13 t.* [Complete works: in 13 vols.]. Moscow, Izdatel'stvo Akademii nauk SSSR Publ., 1955. Vol. 6. 799 p. (In Russian)
- 4 Belov A. V. Zagorodnaia dacha i kul'tura letnego dachnogo otdykha na rubezhe XIX–XX vekov (Moskovskaia guberniia) [Suburban dacha and culture of summer vacation at the turn of the 20th century (Moscow province)]. In: *Istoriia i kul'tura Podmoskov'ia: problemy izuchenii i prepodavaniia: Sbornik statei. Tret'ia Oblastnaia nauchno-prakticheskaia konferentsiia (Kolomna, 27 sentiabria 2007 g.)* [Collection of articles of the Third Regional scientific and practical conference (Kolomna, September 27, 2007)]. Kolomna, Drevlekhranilishche Publ., 2007, pp. 182–193. (In Russian)
- 5 Benediktov V. G. *Stikhotvoreniia* [Poems]. Leningrad, Sovetskii pisatel' Publ., 1983. 814 p. (In Russian)
- 6 Berdiaev N. A. *Aleksei Stepanovich Khomiakov*. Moscow, Vysshaia shkola Publ., 2005. 237 p. (In Russian)
- 7 Berdiaev N. A. *Smysl istorii* [The Meaning of history]. Moscow, Mysl' Publ., 1990. 175 p. (In Russian)
- 8 Bogdanova O. A. *Usad'ba i dacha v russkoi literature XIX–XXI vv.: topika, dinamika, mifologiiia* [Estate and dacha in Russian literature of the 19th–21st centuries: topography, dynamics, mythology], executive edited E. E. Dmitrieva. Moscow, IWL RAS Publ., 2019. 288 p. (In Russian)
- 9 Bunin I. A. *Polnoe sobranie sochinenii: v 13 t.* [Complete works: in 13 vols.]. Moscow, Voskresen'e Publ., 2006. Vol. 3. 513 p. (In Russian)
- 10 Volkov M. S. *Otryvki iz zagranichnykh pisem (1844–1848)* [Excerpts from foreign letters (1844–1848)]. St. Petersburg, Tipografiia Imperatorskoi Akademii nauk Publ., 1857. 552 p. (In Russian)
- 11 Gor'kii A. M. *Polnoe sobranie sochinenii. Khudozhestvennye proizvedeniia: v 25 t.* [Complete works. Fiction: in 25 vols.]. Moscow, Nauka Publ., 1970. Vol. 7. 687 p. (In Russian)

- 12 Davydov E. E., Davydova E. A. “Poslednii poet” Boratynskogo [“The Last poet” by Boratynsky]. In: *K 200-letiiu Boratynskogo. Sbornik materialov mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii, sostoiavsheisia 21–23 fevralia 2000 g. (g. Moskva, Muranovo)* [To the 200th anniversary of Boratynsky. Collection of proceedings of the international scientific conference held on February 21–23, 2000 (Moscow, Muranovo)]. Moscow, IWL RAS Publ., 2002, pp. 118–126. (In Russian)
- 13 Dmitrieva E. E., Kuptsova O. N. *Zhizn' usadbnogo mifa: utrachennyi i obretennyi rai* [The life of the manor myth: Paradise lost and found]. Moscow, OGI Publ., 2008. 528 p. (In Russian)
- 14 *Zheleznaia doroga v russkoi literature: Antologiya* [Railway in Russian literature: Anthology], executive edited S. F. Dmitrenko. Moscow, ID “Zheleznodorozhnoe delo” Publ., 2012. 256 p. (In Russian)
- 15 *Zheleznodorozhnyi transport v khudozhestvennoi literature. Sbornik* [Railway transport in fiction. Collection], collected by A. M. Leites, P. G. Sdobnev, M. Kh. Danilov. Moscow, Transzheldorizdat Publ., 1939. 540 p. (In Russian)
- 16 Ionov I. N., Khachaturian V. M. *Teoriia tsivilizatsii ot antichnosti do kontsa XIX veka* [Theory of civilizations from antiquity to the late 19 century]. St. Petersburg, Aleteiia Publ., 2002. 384 p. (In Russian)
- 17 Kireevskii I. V. *Polnoe sobranie sochinenii: v 2 t.* [Complete works: in 2 vols.]. Moscow, A. I. Koshelev Publ., 1861. Vol. 2. 345 p. (In Russian)
- 18 Komagina S. *Obraz zheleznoi dorogi v russkoi literature: mifologicheskie istoki* [The Image of the railway in Russian literature: mythological origins]. *Rocznik Instytutu Polsko-Rosyjskiego*, 2011, no 1 (1). Available at: <http://ip-r.org/wp-content/uploads/2012/04/Komagina-Rocznik-IPR-1-1-2011.pdf> (accessed 14 June 2020). (In Russian)
- 19 Korablev A. A. *Dom i bezdomnost' v russkoi literature (Pushkin — Gogol' — Bulgakov)* [Home and homelessness in Russian literature (Pushkin-Gogol-Bulgakov)]. In: *Dom-muzei pisatel'ia: istoriia i sovremennost': Odinnadtsatye Gogolevskie chteniia. Sbornik nauchnykh statei po materialam Mezhdunarodnoi nauch. konferentsii. Moskva. 1–3 apreliia 2011 g.* [House-Museum of the writer: history and modernity: the Eleventh Gogol readings. Collection of scientific articles based on Proceedings of the International scientific conference. Moscow. April 1–3, 2011], under the general editorship V. P. Vikulovoi. Novosibirsk, Novosibirskii izdatel'skii dom Publ., 2011, pp. 183–189. Available at: <http://www.domgogolya.ru/science/researches/1399/> (accessed 14 June 2020). (In Russian)
- 20 Koshelev V. A. “*Komu na Rusi zhit' khorosho*”: *O velikoi poeme i o vechnoi probleme* [“Who is happy in Russia”: About the great poem and eternal problem]. Velikii Novgorod, Izdatel'stvo NovGU im. Iaroslava Mudrogo Publ., 1999. 167 p. (In Russian)
- 21 Listvan F. Semantika “zheleznosti” v tvorchestve Leonida Leonova [Semantics of “iron” in the work of Leonid Leonov]. In: *Voprosy filologii i knizhnogo dela* [Issues of Philology and book industry]. Ul'ianovsk, Izdatel'stvo UIGTU Publ., 2007, pp. 24–29. (In Russian)
- 22 Martynova O. *Poezda v russkoi literature XIX veka* [Trains in Russian literature of the 19th century]. In: *Culture.ru*. Available at: <https://www.culture.ru/materials/194702/poezda-v-russkoi-literature-xix-veka> (accessed 14 June 2020). (In Russian)
- 23 Mordovtsev D. L. *Pechat' v provintsii* [Press in the province]. *Delo*, 1875, no 10, pp. 1–32. (In Russian)

- 24 Nekrasov N. A. *Polnoe sobranie sochinenii i pisem: v 15 t.* [Complete works and letters: in 15 vols.]. Leningrad, Nauka Publ., 1982. Vol. 5. 687 p. (In Russian)
- 25 Nepomniashchikh N. A. Zheleznaia doroga kak kompleks motivov v russkoi lirike i epike (obzor) [The Railway as a complex of motifs in Russian lyrics and epics (review)]. In: *Siuzhetno-motivnye komplekсы russkoi literatury* [Plot-motif complexes of the Russian literature]. Novosibirsk, Akademicheskoe izdatel'stvo "Geo" Publ., 2012, pp. 92–105. Available at: <http://philology.ru/literature2/nepomnyashikh-12.htm> (accessed 14 June 2020). (In Russian)
- 26 Odoevskii V. F. *Russkie nochi* [Russian nights]. Leningrad, Nauka Publ., 1975. 320 p. (In Russian)
- 27 Pavlov V. E. O pervoi zheleznoi doroge massovogo pol'zovaniia (k 170-letiiu magistral'nogo zheleznodorozhnogo transporta) [On the first mass-use railway (to the 170th anniversary of the mainline railway transport)]. *Istoriia Peterburga*, 2008, no 3 (43), pp. 39–47. (In Russian)
- 28 Pavlovich N. V. *Slovar' poeticheskikh obrazov* [Dictionary of poetic images]. Moscow, Editorial URSS Publ., 1999. Vol. 1. 795 p. (In Russian)
- 29 Polonskii Ia. P. *Lirika. Proza* [Lyrics. Prose]. Moscow, Pravda Publ., 1984. 680 p. (In Russian)
- 30 Sakulin P. N. *Iz istorii russkogo idealizma. Kniaz' V. F. Odoevskii* [From the history of Russian idealism. Prince V. F. Odoevsky]. Moscow, Izdanie M. i S. Sabashnikovvykh Publ., 1913. Vol. 1. Part 1. 622 p. (In Russian)
- 31 Sollogub V. A. *Vospominaniia* [Memoirs]. Moscow, RGB Publ., 2012. 316 p. (In Russian)
- 32 Khomiakov A. S. *Vsemirnaia zadacha Rossii* [The global task of Russia], compilation and comments by M. M. Panfilova; edited by O. A. Platonov. Moscow, Institut russkoi tsivilizatsii, Blagoslovenie Publ., 2011. 784 p. (In Russian)
- 33 Chekhov A. P. *Sobranie sochinenii: v 8 t.* [Collected works in 8 vols.]. Moscow, Biblioteka "Ogonek" Publ., "Pravda" Publ., 1970. Vol. 7. 448 p. (In Russian)
- 34 Shchukin V. G. *Mif dvorianskogo gnezda. Geokul'turologicheskoe issledovanie po russkoi klassicheskoi literature* [The myth of the nest of gentlefolk. Geocultural research on Russian classical literature]. Kraków, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego Publ., 1997. 315 p. (In Russian)