

УДК 821.161.1

*A. V. Святославский, С. М. Иванова\**

**СЮЖЕТООБРАЗУЮЩАЯ И СИМВОЛИЧЕСКАЯ ФУНКЦИИ  
ОБРАЗА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ  
В РАССКАЗЕ В. Г. КОРОЛЕНКО «С ДВУХ СТОРОН»\*\***

Предметом анализа предлагаемой статьи стал малоизученный рассказ В. Г. Короленко «С двух сторон», переделанный автором для собрания сочинений 1914 года из журнального варианта повести, опубликованной в журнале «Русская мысль» за 1888 год. Исследование, с одной стороны, обращено к проблеме поэтики локуса и следует заложенной Н. П. Анциферовым в 1920-х гг. методологии исследования роли образа местности в художественном тексте, а с другой — продолжает серию работ, посвященных изучению роли образа железной дороги в русской литературе XIX века. Во многих произведениях русской классики этого периода железная дорога и конкретные составляющие этого образа наделены множеством символических функций, которые можно свести к символу движения и символу модернизации, индустриализации и технического прогресса с учетом взаимно противоположных в аксиологическом отношении смыслов: прогрессивно-созидательного и социально разрушительного. В рассказе Короленко железная дорога представлена конкретным локусом небольшой железнодорожной платформы, обладающей мистически-притягательной силой для главного героя. Поначалу она формирует в его сознании позитивные эмоции, а затем превращается в источник трагедии, приведший его к душевной болезни и переоценке

---

\* Святославский Алексей Владимирович — доктор культурологии, Русская христианская гуманитарная академия им. Ф. М. Достоевского, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4909-8323>; platoacademia@yandex.ru

Alexey V. Syatoslavsky — PhD (Cultural studies), Associate Professor, Russian Christian Academy for the Humanities named after Fyodor Dostoevsky; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4909-8323>; platoacademia@yandex.ru

Иванова София Максимовна — студент V курса, Московский педагогический государственный университет, Институт филологии; ivanova.sofiya2015@yandex.ru

Sophia M. Ivanova — student, Moscow State Pedagogical University, Institute of Philology; e-mail: ivanova.sofiya2015@yandex.ru

\*\* Исследование выполнено при поддержке гранта Российского научного фонда № 23-18-01007, <https://rscf.ru/project/23-18-01007/>; Русская христианская гуманитарная академия им. Ф. М. Достоевского.

ценностей. Полисемичность образа железной дороги и значимость платформы как локального центра в организации сюжета и композиции повествования стали предметом исследования.

**Ключевые слова:** В. Г. Короленко, русская литература XIX в., поэтика локуса, локальный текст, Н. П. Анциферов, железная дорога.

A. V. Svyatoslavsky, S. M. Ivanova

PLOT-FORMING AND SYMBOLIC FUNCTIONS OF THE IMAGE  
OF THE RAILROAD IN THE STORY OF VLADIMIR KOROLENKO  
'FROM BOTH SIDES'

The article analyses the understudied story by Vladimir Korolenko *From Both Sides*, published in 'Russian Thought' ('Russkaya Mysl') in 1888 and then rewritten by the author for his collected edition of 1914. The research, on the one hand, focuses on the poetics of locus and follows Nikolai Antsiferov's methodology developed by him in the 1920s to study literary images of place in fiction, and on the other hand, continues a series of works about the image of railway in Russian literature of the 19th century. In many works of Russian classics of this period, the composite image of railway performs a number of symbolic functions, generally reduced to the symbol of movement and modernization, industrialization and technical progress, considering its axiologically opposite meanings: progressive-creative and culturally and socially destructive. In Korolenko's story, the railway is represented by a specific locus of a small railway platform, which has a mystical attraction for the main character. At first, it forms positive emotions in his mind, and then it turns into a source of tragedy, leading him to mental illness and a reassessment of values. The polysemic nature of the railway image and the importance of the platform as a local center in the organization of the plot and the composition of the narrative are the subjects of the research.

**Keywords:** Vladimir Korolenko, Russian literature of the 19th century, poetics of locus, local text, Nikolai Antsiferov, railway.

Образ железной дороги нередко появляется в русской прозе и поэзии второй половины XIX века. Он выполняет самые разные функции в формировании сюжета, в мотивной структуре и семиотической системе произведения.

Открытие первых железных дорог в России означало расширение границ литературного трактолога: многих литераторов, приобретших опыт поездок на поезде, начинает привлекать сам факт железнодорожного путешествия как общего фона или основы сюжетного действия. При этом изображение железной дороги в произведении может быть дано извне или изнутри идущего поезда, с платформы, оно также может быть связано с обслуживанием дороги или ее строительством. Нередко образы железной дороги становятся средством реализации мотива движения в пространстве, символом движения, а также символом модернизации, охватившей Россию с 1860-х гг.

В стихотворении Н. А. Некрасова «Железная дорога» (1864) путешествие лирического героя в поезде позволяет ему любоваться картинами родной природы, почувствовать сопричастность «родимой Руси», однако далее по мере разворачивания сюжета образ дороги предстает как памятник погибшим при ее строительстве бесправным русским мужикам. Так на первое место выступает пафос осуждения социальных порядков в России. В стихотворении Афанасия Фета «На железной дороге» (1859–1860) также реализован взгляд

«изнутри», от лица лирического героя, созерцающего влюбленными глазами свою попутчицу в купе поезда. Ни метафорически воспринимаемый в образе «огненного змия» поезд, ни грохот чугунных мостов не пугают героев, им комфортно вдвоем. Картины путешествия здесь строятся на оппозиции: теплое уютное купе / холодная ночь за окном. Сопоставляя эти два произведения, А. Я. Сапир делает интересный вывод о двух типах лирического героя: «социальном типе» у Некрасова и «эстетическом типе» у Фета. «Своим поэтическим талантом, — пишет она, — Некрасов утвердил тип лирического субъекта как “человека социального”, сделав его центральной фигурой своего творчества» [5, с. 55]. Однако, отмечает исследователь, возникает нужда и в ином типе героя, воплощенном в «человеке эстетическом», именно он представлен в стихотворении Фета.

Противостояние социальных «верхов» и «низов» на железной дороге стало основой коллизии в рассказе В. Гаршина «Сигнал» (1887), где обиженный несправедливостью начальства путевой обходчик пытается отомстить, устроив аварию на железной дороге. Однако Гаршин идет дальше Некрасова, не ограничиваясь самим фактом осуждения социальной несправедливости, но переведя проблему на уровень психологии личности как таковой.

Важное место в раскрытии судьбы и характера главного героя занимает строительство железной дороги в повести А. П. Чехова «Моя жизнь» (1896), в которой явлена социальная заостренность проблематики в некрасовской традиции. Однако герой-рассказчик становится разоблачителем неблагополучия с обеих сторон: как со стороны инженеров, подрядчиков, мастеров, так и со стороны мужиков-строителей, пьющих, ворующих, издевающихся над слабыми. Их образ далек от характерной для народничества идеализации.

Губительное воздействие индустриализации как части общей модернизации российского общества ощущимо в творчестве Л. Н. Толстого. Одно из подтверждений тому — форма добровольного ухода из жизни Анны Карениной в одноименном романе. Специально исследовавший эту тему А. К. Степаненко совершенно справедливо указывает на связь гибели Анны под колесами поезда с нарушением нравственного закона, а также отмечает демонизацию образа паровоза как «огненного змия», перекликающегося с апокалиптическими образами у Ф. М. Достоевского. Исследователь пишет:

Интересно сравнить <...> «Анну Каренину» и «Идиот» Ф. М. Достоевского, написанный чуть раньше (1867–68 г.). В этот современный (как всегда у Достоевского) роман железная дорога входит как полноправный элемент реальности (начало: встреча Мышкина и Рогожина тоже происходит в поезде) — и не только <...> Лебедев, один из героев «Идиота», называет сеть железных дорог «звездой Полынь» [6, с. 37].

Главный герой повести Толстого «Крейцерова соната» Поздышев восклицает: «Ох, боюсь я, боюсь я вагонов железной дороги, ужас находит на меня» [7, с. 185], но боится он не движения как такового и не аварии поезда. Железная дорога стала частью его общего экзистенциального страха.

С железной дорогой профессионально связаны инженер-путеец Н. Г. Гарин-Михайловский и отчасти Г. И. Успенский (служил в Управлении Сызрано-

Вяземской железной дороги), однако в их литературном творчестве соответствующая тематика отражена незначительно. История ушедшего на заработки на железную дорогу и там спившегося крестьянина Ивана Босых из цикла Глеба Успенского «Власть земли» (1882) вполне укладывается в размышления писателей-народников о том, как индустриализация портит русского мужика.

В 2012 г. в издательстве «Железнодорожное дело» вышла подготовленная С. Ф. Дмитренко антология посвященных железной дороге произведений русской литературы XIX — нач. XX вв. [3]

Образы железной дороги в рассказе В. Г. Короленко «С двух сторон», опубликованном в № 11 и 12 «Русской мысли» за 1888 г. с подзаголовком «Рассказ о двух настроениях», решают целый ряд задач в реализации художественного замысла автора. В проблемно-тематическом плане рассказ посвящен студенческой жизни Петровской земледельческой и лесной академии и, таким образом, продолжает проблематику опубликованной ранее повести Короленко «Прохор и студенты» («Русская мысль». 1987. № 1, 2). Новое произведение создавалось первоначально как довольно объемная повесть (38 глав), впоследствии переработанная и значительно сокращенная для «Собрания сочинений» 1914 г. в издании А. Ф. Маркса, где она увидела свет с подзаголовком «Рассказ моего знакомого».

В рассказе «С двух сторон» образ железной дороги имеет дополнительную локализацию, связанную с конкретным местом, называвшимся в реальности «Академическая платформа Петровско-Разумовская». Платформа находилась на отрезке Николаевской железной дороги между Николаевским вокзалом Москвы и станцией Петровско-Разумовская — для удобства студентов и профессуры основанной в 1865 г. Петровской академии, в которой учился автор в 1874–1876 гг.

Именно образ платформы становится важным в целом ряде эпизодов сюжета, являясь не просто необходимым фоном повествования для передвижения героев и полноты пейзажа, но самодостаточным, символически нагруженным локусом, что отражает важнейшую мысль Н. П. Анциферова о городской среде как полноценном герое произведения, отмеченном своим *genius loci* [1, с. 13].

Платформе отведена некая мистико-рекурсивная роль в судьбах главного героя, рассказчика Гавриила Потапова и его приятеля, студента Василия Урманова. Это место постоянного притяжения,участвующее в формировании главной коллизии, связанной с амбивалентным восприятием платформы и железной дороги, в которых отразился современный (героям) мир.

В отличие от повести «Прохор и студенты», в новом произведении (несмотря на указанные сокращения объема, оно и в новой редакции вполне могло быть отнесено к жанру повести) Короленко обращается к повествованию от первого лица, что в описаниях окружающей героя-рассказчика реальности придает нарративу оттенок автобиографичности по отношению к самому писателю, вопреки расхожему подзаголовку «Рассказ моего знакомого». Лирические отступления носят здесь выраженно ностальгический характер. «Пока живо это “чувство прошлого”, с его радостной печалью воспоминания, — это значит, душа еще жива и жизнь не потеряла своего аромата», — читаем мы в самом начале рассказа [4, с. 288]. Н. П. Анциферов следующим образом размышлял о ностальгически окрашенном состоянии слияния пространства и времени:

Слово м е с т о, означенное памятным событием, побеждает в р е м я. Когда находишься на нем, размыкается цепь времени, текущий момент как-то прикладывается к невозвратно ушедшему в прошлое и яркой искрой вспыхивает переживание угасшего былого [2, с. 43].

Герой-рассказчик Гавриил Потапов занимал «крайний номер в верхнем этаже казенного здания» (имеется в виду реальная комната академического общежития), расположившегося в левом крыле-флигеле бывшей усадьбы Разумовских, в которой жил Короленко, и откуда открывался вид на железную дорогу вдали:

Из моего окна была видна часть дороги. Поезд выходил из-за холмов, потом опять скрывался, и только белый султан пара несся над горизонтом. Затем он опять появлялся весь. Маленькие вагоны, точно игрушки, тянулись по профилю дороги. Мне видны были колеса, катившиеся по рельсам, и окна пассажирских вагонов сверкали на солнце. Потом белая лента пара вдруг разрывалась. Поезд нырял под мостик, втягивался в углубление и исчезал. Шум его стихал постепенно в направлении к Москве [4, с. 290].

Потапов и его друг Тит любят вечерами отправляться без всякой практической цели к платформе, мимо которой пролетают курьерские поезда, вызывая мысли о дальних мирах. Из пригородных поездов выходили служащие академии, профессура, дачники и дачницы, вызывая у Потапова, склонного к выстраиванию интимного виртуального мира, мечты и фантазии. «И мне всегда казалось, — признается рассказчик-воспоминатель, — что вдруг выйдет кто-нибудь интересный и необыкновенный. Может быть... она? Этого никак не могло случиться, но это не мешало неопределенному и радостному ожиданию...» [4, с. 290]

«Мне шел двадцатый год. Я был студентом Петровской академии и чувствовал себя необыкновенно счастливым» [4, с. 286], — так начинается повествование. Хотя «о любви не было еще речи», но в жизни героя мечта о «ней» однажды все-таки материализуется в лице Доси, высокой девушки-студентки, со спокойными движениями и пепельно-русой косой. Она уехала на летние каникулы на Волгу и должна вернуться осенью. И хотя многие добираются в академию из Москвы на извозчике, ожидание девушки связывается у Потапова с платформой железной дороги.

Потапов, как участник подпольных студенческих «кружков» и лесных сходок, озабочен тяжелым положением народа. И здесь снова возникает образ железной дороги: будка сторожа возле платформы возбуждает мысли о необходимости изменений в России. Будка грязна, тесна, в ней обитает семья с детьми, которой не хватает средств на еду, и Тит подкармливает ее. Но Потапов — оптимист. С негодованием думая о тех, кто вынуждает людей жить в таких условиях, он верит в перспективу светлого будущего для России: «Мы скоро все изменим» [4, с. 290].

С увлечением молодежи 1870-х революционными идеями связана и главная интрига рассказа, когда в жизнь Потапова и его приятеля, перспективного студента последнего курса Василия Урманова, врывается роковая женщина в образе Валентины, дочери живущего на даче отставного генерала-вдовца, который

должен обеспечить ее средствами после ее вступления в брак. У Валентины же, отказавшейся от взглядов своего сословия, уже есть сожитель, русский политический эмигрант в Америке, которому срочно нужны деньги на воплощение некоей «идеи». Об идее не говорится прямо, но совершенно очевидно, что речь идет о делах русской политической эмиграции в Америке, занятой то ли созданием «коммун», то ли подготовкой революции в России. Борцы за «идею» ищут кандидата на фиктивный брак с Валентиной в России ради получения ею наследства. С сожителем же ее связывает «общность мыслей, стремлений, целей» [4, с. 319]. Поначалу выбор Валентины тяготеет именно к кандидатуре Потапова, которому объясняют, что раз он по молодости лет не собирается в ближайшее время обзаводиться семьей, то через пять лет после исчезновения фиктивной жены из России брак будет легко расторгнут, и он ничего не потеряет. С тем Валентина и уезжает из Петровско-Разумовского на несколько дней, оставляя Урманова осмысливать ее предложение и проинформировать товарища. Однако по ее возвращении (снова следует сцена на железнодорожной платформе) выясняется, что Урманов скрывает ее предложение от приятеля, поскольку сам безумно влюблен в «американку» и готов жениться, втайне надеясь, что сумеет после этого занять в ее сердце место далекого сожителя.

Потапов же, по обыкновению, проводит свободное время, прогуливаясь к постоянно влекущей его железной дороге:

Здесь я чувствовал себя совершенно уединенным и охотно давал волю смутным ощущениям, которые распускались в душе без помехи. Все, о чем так хорошо думалось и мечталось в другие минуты, тут, казалось, сливалось в один стройный хор ощущений... [4, с. 304]

Однажды на платформе он обнаруживает Урманова, нетерпеливо ожидающего появление паровоза в синей дымке, скрывающей Москву. Маленькая точка паровоза вскоре обворачивается «громадой, завладевшей тихою за минуту дорогою» [4, с. 305], а из дачного поезда вдруг появляется Валентина, и на пустой темнеющей платформе происходит раскрытие ее плана. Хотя потрясенный Потапов в итоге дает свое согласие, его первоначальный испуг очевиден для Валентины, и она нехотя соглашается с предложением Урманова перенести роль фиктивного мужа на него самого. Пара уходит, оставляя Потапова на платформе наблюдать отдаленные огоньки Москвы в перспективе железной дороги. Как это часто бывает у Короленко, в сцене специально выявлено созвучие состояния героя и окружающей его среды: «На душе у меня были такие же синие сумерки, пронизанные живыми огоньками» [4, с. 308].

Фиктивный брак с Урмановым состоялся, «американка» исчезла, оставив Урманова в подавленном состоянии. Грядущая перемена в судьбах героев совпадает с переменой в природе, добавляющей к уже имеющимся ощущениям новые. Осень поворачивала к зиме, «воздух стал прозрачнее для света и звуков. Шум поезда несся так отчетливо и ясно, что, казалось, можно различить каждый удар поршней локомотива <...>. Он тянулся черной змеей над пестрыми полями, и под ним что-то бурлило, варилось и клокотало» [4, с. 325]. Эти новые ощущения героя воспринимаются как предчувствие чего-то неприятного, тревожного и при этом, что вполне ожидаемо, связанного все с той же дорогой.

Однажды поздно вечером Тит и Потапов слышат необычно долгий свист паровоза и странный шум: «Что-то скрежетало и визжало <...>. Потом послышался ряд толчков, шипение пара, который светился и пламенел в темноте» [4, с. 325]. Приятели подумали сначала, что поезд сошел с рельсов, но утром Потапов узнает, что ночной шум у платформы был вызван самоубийцей, бросившимся под поезд. Поначалу он довольно легкомысленно относится к сообщению: «Каждый день кто-нибудь умирает тем или иным способом...», — размышляет он, при этом по глупости и молодости считая себя как бы бессмертным [4, с. 327]. Платформа же по-прежнему мистически притягивает героя, и, несмотря на уговоры Тита оставаться дома, он отправляется к месту трагедии, чтобы узнать, что самоубийцей был Урманов. По дороге Потапов обнаруживает оброненное кем-то письмо с «нерусской» маркой на конверте. С первых же строк ему становится ясно, что это письмо американского «мужа» Валентины к Урманову. По поводу решения последнего взять на себя уготованную первоначально Потапову миссию американец писал: «Признайтесь: вы не вправе были этого делать. Таким образом вы брали себе шанс, которого вам не имели ввиду предоставить» [4, с. 328].

Платформа, связанная с привычными светлыми мечтаниями и ожиданиями, оказывается страшным местом. На глазах Потапова рабочий-обходчик собирает останки самоубийцы:

Я не сразу понял, что он делает, и только смотрел, как он ссунул щепкой из черепка, который нес в руках, что-то сероватое, с красными прожилками <...>. Потом так же тщательно и равнодушно он сдвинул той же щепкой осколки костей и потом... еще кусок чего-то с прядью черных волос [4, с. 329].

Все это происходит в беседке, где когда-то сидели «веселы и красивы» Урманов с Валентиной. Сцена знаменует собою страшный перелом в мировоззрении героя-рассказчика, заболевавшего душевным расстройством на почве преследующих его воспоминаний о скрежете поезда и невозможности разрешения загадки — как живое и одухотворенное оборачивается «беловатым студенистым веществом» на рельсах.

Черная прядь волос, освещенная светом лампы... Это красота... Та же прядь волос, там на рельсах... Да, там лежало все это: и любовь, и ревность, и восторг, и отчаяние. Котел разбит, содержимое перемешано в некотором беспорядке, рычаги и шестерни раскиданы врознь... [4, с. 334]

Не без воздействия философии своего любимого автора К. Фохта идеалист Потапов превращается в циничного последователя грубого материализма, портятся его отношения с окружающими, в душе поселяется мрачная безнадежность, мир и люди в нем кажутся машинами. Глядя на облако в небе, он заставляет себя признать, что этот объект привычных любований в приближении обернется всего-навсего «бесчисленным множеством водяных пузырьков, холодной, пронизывающей слякотной сыростью» [4, с. 352]. Представления людей о счастье видятся обманом.

Все это происходит на фоне усилившегося болезненного притяжения со стороны платформы, на которой герой по-прежнему проводит свободное

время, возбуждая у сторожей тревожные мысли о себе как потенциальном самоубийце. Титу приходится провожать друга на этих прогулках, хотя тот пытается доказать отсутствие у себя подобных намерений. Нравственная катастрофа приводит к физическому расстройству: Потапов падает в обморок и впоследствии проводит какое-то время в бессознательном и полубредовом состоянии, будто по злой иронии подтверждая полюбившуюся ему мысль Фохта о неразделении «нравственного и вещественного». Окруживший героя мрак, впрочем, смягчается двумя светлыми пятнами в виде образов Доси, той самой девушки с пепельной косой, и профессора Изборского (в реальности — К. А. Тимирязев), одухотворенного поборника науки, демонстрировавшего студентам животворящий процесс формирования хлорофилла в растительном мире.

Финал рассказа оптимистичен: Потапов постепенно поправляется и приходит к спасительной мысли о человеческом сознании как частице мирового разума. «Какая огромная радость! — восклицает он, исповедуясь Титу. — Мы живем в бесконечном водовороте чувства и мысли» [4, с. 380]. В заключающем текст абзаце вновь возникает образ облака, которое, как теперь понимает герой, может обернуться и холодной мглой, но — «все равно! Это — жизнь! Из облаков идут дожди, которые поят землю, а грозы очищают воздух...» [4, с. 381] Разразившаяся в судьбе Потапова гроза приводит к просветлению души: его по-прежнему окружает мир, где есть платформа и шум несущихся поездов. Происходит гармоничное принятие этого мира.

Обратим внимание на семиотический аспект анализируемого текста. В бинарной оппозиции образов железная дорога с бегущими поездами, олицетворяющая движение, противопоставлена платформе как статическому элементу. Дорога упирается в платформу, и движение оборачивается торможением и катастрофой. Ожидавший роковую женшину Валентину еще живой Урманов изображен стоящим *на краю* платформы, что предрекает его скорую гибель. Платформа в своей символической функции становится препятствием, в которое не только, figurально говоря, «врезается», разбрасывая рычаги и шестерни скорый поезд, но о которое разбивается судьба, а затем и физическая жизнь Урманова, и, что особенно важно для авторского замысла, разбивается наивно-романтическое восприятие мира главного героя Потапова.

Тема духовных поисков и изучение «диалектики души» занимают центральное место в творчестве Короленко. Рассказ «С двух сторон» в этом отношении является один из наиболее ярких примеров. Поднятые в нем психологические и философские проблемы на фоне формирования личности молодого человека никогда не теряют актуальности. Ответственный подход автора к проблематике, как уже отмечалось, привел к серьезной переработке текста, предпринятой через четверть века после первой публикации. Сильной в эстетическом отношении стороной представляется развитый символический и метафорический строй художественной образности, а также поэтика локуса. Выраженный ностальгический характер повествования свидетельствует о художественном единстве хронотопа, когда сливаются воедино дорогие сердцу автора годы учебы в академии в привязке к локальному тексту подмосковного местечка Петровско-Разумовское.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Анциферов Н. П. Проблемы урбанизма в русской художественной литературе. Опыт построения образа города — Петербурга Достоевского — на основе анализа литературных традиций / сост., подг. текста, послесл. Д. С. Московской. М.: ИМЛИ им. А. М. Горького РАН, 2009.
2. Анциферов Н. П. Теория и практика литературных экскурсий. Л.: Сеятель, 1926.
3. Железная дорога в русской литературе: антология / авт.-сост. С. Ф. Дмитренко. М.: Железнодорожное дело, 2012.
4. Короленко В. Г. С двух сторон // Короленко В. Г. Собрание сочинений: в 10 т. Т. 4. М.: ГИХЛ, 1954. С. 286–381.
5. Sapir A. M. «Человек социальный» и «человек эстетический» (сопоставительный анализ стихотворений Н. А. Некрасова «Железная дорога» и А. А. Фета «На железной дороге» // Филологический класс. 2015. № 2 (40). С. 50–56.
6. Степаненко А. К. Мотив железной дороги в романе Л. Н. Толстого «Анна Каренина» // Вестник Дагестанского государственного университета. Сер. 2. Гуманитарные науки. 2005. № 6. С. 36–39.
7. Толстой Л. Н. Крейцерова соната // Толстой Л. Н. Собрание сочинений: в 22 т. Т. 12. М.: Худож. лит., 1982. С. 123–196.

## REFERENCES

1. Antsiferov, N. P. (2009) *Problems of Urbanism in Russian Fiction. The Experience of Building the Image of the City — Dostoevsky's Petersburg — on the Basis of Analysis of Literary Traditions*. Comp. and afterw. by D. S. Moskovskaya. Moscow, The Gorky Institute of World Literature RAS. (In Russian).
2. Antsiferov, N. P. (1926) *Theory and Practice of Literary Excursions*. Leningrad, Seyatel. (In Russian).
3. *Railway in Russian Fiction: Anthology* (2012). Comp. by S. F. Dmitrenko. Moscow, Zheleznodorozhnoe delo. (In Russian).
4. Korolenko, V. G. (1954) From Both Sides. Korolenko, V. G. *Collected Works*: in 10 vols., vol. 4. Moscow, Khudozhestvennaya literatura, pp. 286–381. (In Russian).
5. Sapir, A. M. (2015) 'A Social Person' and 'Aesthetic Person': Comparative Analysis of N. Nekrasov's Poem 'Railway' and the Poem 'At the Railway' by A. Fet. *Philological Class*, no. 2 (40), pp. 50–56. (In Russian).
6. Stepanenko, A. K. (2005) The Railway Motif in the Novel 'Anna Karenina' by Leo Tolstoy. *Herald of Dagestan State University*. Series 2. Humanities, no. 6, pp. 36–39. (In Russian).
7. Tolstoy, L. N. (1982) The Kreutzer Sonata. Tolstoy, L. N. *Collected Works*: in 22 vols., vol. 12. Moscow, Khudozhestvennaya literatura, pp. 123–196. (In Russian).

Поступила в редакцию 10.11.2024

Принята к публикации 15.03.2025

Received 10.11.2024

Accepted 15.03.2025