

Владислав Аксенов

«Черное авто» как символ революционного насилия в 1917 г.: фобия, мифологема, эмоциональный стимул

В статье изучается феномен слухов 1917 г. о «черных автомобилях», которые стали визуализацией страхов обывателей перед различными формами насилия. Отмечается, что данные слухи были формой массовой фобии, распространившейся в Петрограде и Москве, но известной и в других городах России. Методологическая база работы включает историческую антропологию, историю эмоций, социальную психологию. Автор обращает внимание на интертекстуальную основу слухов: связи с дореволюционными криминальными городскими легендами, литературной и кинематографической беллетристикой, политическим и религиозным дискурсами. Отмечается роль данных слухов как эмоционального стимула, провоцировавшего агрессию толпы. Рассматривается динамика образа «черного авто» от символа контрреволюции до символа революционного произвола и анархии. Обращается внимание на то, что современные городские легенды также хранят в себе память о «черных авто».

Ключевые слова: слухи, фобии, городские легенды, история эмоций, революция 1917 г., черные авто, массовое сознание.

Революция 1917 г. давно привлекает внимание исследователей не только как политический феномен, но и период социально-психологических потрясений с ярко выраженной аффективной природой [Булдаков 1997; Колоницкий 2001; Steinberg 2002]. Митинги, самосуды, локальные вооруженные провокации и столкновения различных политических сил — все это сплеталось в единое полотно повседневной активности обывателей. Однако помимо социальных действий, революция проявлялась и на уровне формирования специфических особенностей массового революционного сознания, позволявших современникам определять революционное население как единую «развивающуюся индивидуальность» [Карсавин 1993: 135]. Одной из характеристик этой социально-психологической группы было преобладание эмоционального уровня восприятия событий над рациональным. Причем эмоциональное состояние отличалось высокой степенью подвижности, склонностью к инверсиям: восторг легко сменялся страхом, а страх, в свою очередь, приводил к всплескам ненависти по отношению к его источникам. Наблюдательные современники отмечали, что в революционной толпе благородные и подлые

Владислав Бэнович Аксенов
Институт Российской истории РАН,
Москва
vlaks@mail.ru

порывы мгновенно приходили друг другу на смену [Шульгин 1989: 268].

Психология эмоций учит, что состояние индивида крайне редко может быть сведено к одной-единственной эмоции. Даже дифференциальная теория эмоций, предполагающая изучение отдельно взятых чувств, исследует особенности их взаимодействия, обращает внимание на то, что одни эмоции, как правило, влекут за собой другие. На основании этого К. Изард вводит понятие эмоциональной триады, например, триады враждебности (гнев, презрение, отвращение), трех эмоций, одновременно активируемых одним и тем же раздражительным стимулом [Изард 1999: 290]. Когда речь идет об изучении не индивидуальных, а коллективных эмоций, тем более важным оказывается подобный комплексный подход, обусловленный не только физиологической природой, но и особенностями массовой психологии: последняя формируется из состояний отдельных индивидов, однако является не простой суммой, а, скорее, средним арифметическим показателем, нивелирующим нетипичные, малораспространенные эмоциональные состояния [Лебон 1995; Тард 1901; Сигеле 1998]. При этом следует помнить, что психологи нередко под термином эмоция имеют в виду разные процессы: собственно эмоции, чувства, эмоциональные состояния, настроения, аффекты, драйвы.

Учитывая, что базовая эмоция в узком, физиологическом смысле слова длится несколько секунд, в историческом исследовании она вряд ли может быть предметом изучения. Поэтому в настоящей статье под эмоциями в широком смысле слова будут пониматься настроения, аффекты, которые могут быть описаны через базовую эмоцию, но, в отличие от последней, характеризуются большей длительностью и оказываются распространенными в больших группах людей. В этой связи, учитывая особенности коллективной психологии революционизированных обывателей февраля-марта 1917 г., следует скорректировать триаду враждебности Изарда: вместо гнева, презрения и отвращения, проявляющихся на уровне индивидуальной психологии, мы включаем в данную триаду страх, гнев и ненависть (последняя, как правило, является производной эмоцией от презрения и отвращения, а страх, в той или иной форме, сопровождал обывателей на протяжении всего 1917 г., зачастую выступая причиной гнева, перетекавшего в ненависть).

Эмоции обывателей отражались в достаточно широком круге источников: это и непосредственная письменная речь субъекта из источников личного происхождения, в которой зачастую помимо его воли проявляется личное отношение к описываемым явлениям (дневники, письма, мемуары); это и текст, це-

ленаправленно передающий нам информацию об общественных настроениях, в котором автор выступает в качестве коммуникатора (публицистика, эссеистика); это и статистическая информация, косвенным образом иллюстрирующая последствия тех или иных эмоциональных состояний (статистика динамики душевнобольных, суицидов, убийств и проч.). Отдельную группу составляют слухи, относящиеся к устным источникам. Пространство слухов, в котором возникали наиболее актуальные для обывателей образы и сюжеты, фиксировало раздражительные стимулы, вызывавшие коллективные фобии. Одним из таких стимулов-раздражителей уже в феврале 1917 г. стал автомобиль, что заставило барона Н.Е. Врангеля назвать начинавшуюся революцию «автореволуцией» [Врангель 2003: 351]. З. Гиппиус также обратила внимание на то, что в февральские дни с улиц исчезли извозчики, а вместо них — «только гуляющие автомобили» [Гиппиус 1929: 83].

В письмах, дневниках современников, включая симпатизировавших революции обывателей, отразилось психологическое напряжение февральских дней. Для тех же, кто имел предрасположенность к нервным расстройствам, революция оказалась причиной более серьезных психических последствий. Показательно, что в первые недели после февральских беспорядков резко возросло поступление душевнобольных в городские клиники (если за предыдущие недели приток душевнобольных в Петрограде в среднем составлял 0,9 чел., то в первую неделю марта он возрос до 50 чел., а период марта-апреля стал рекордным за все время войны¹). Председатель общества психиатров профессор П.Я. Розенбах обратил внимание на то, что революция оказала более сильное психологическое воздействие на столичных жителей, чем начало Первой мировой войны, а также счел оправданным введение термина «революционный психоз», одним из симптомов которого считал манию преследования. Розенбах описал случай одного своего пациента, жандармского офицера, которого привела жена: «Он мечется в страхе, слышит, как прислуга сговаривается его убить. Врач пугает его. Он передает свои опасения жене, которая убеждает его, что ему нечего опасаться. Он успокаивается, но следующая слуховая галлюцинация приводит его в прежнее состояние. Других обманов чувств у него нет» (Биржевые ведомости. Веч. вып. 1917, 18 мая). Однако революция способствовала развитию фобий не только у бывших представителей власти, но и у большинства обывателей, чья повседневная жизнь была резко изменена новыми обстоятельствами. И если шепчущаяся прислуга могла стать причиной страха лишь у представи-

¹ Подсчитано по: [Еженедельник 1917].

телей довольно узкой социальной группы, то автомобиль как символ насилия в рамках распространявшегося психоза становился универсальным источником массовой фобии (раздражительным стимулом), вызывавшим схожие эмоции у представителей различных политических лагерей.

В психологии страх по отношению к автомобилю как самодвижущемуся средству известен под названием автокинетофобия (другой, менее точный термин — моторофобия, или амаксофобия — страх езды на автомобиле) [Джуан 2012]. Исследователи к ней относят не только объективно-рациональный страх перед потенциально опасным транспортным средством, способным нанести механическую травму человеку, но и субъективно-иррациональный страх, в основе которого лежит одушевление транспорта, восприятие его в качестве агрессивного чудовища, наделенного волей и разумом. В последнем случае страх возникает при виде не только движущегося, но и стоящего в безопасном месте автомобиля. Конечно, в настоящей статье мы не будем употреблять термин «фобия» в клиническом значении (как патология), да еще ставить подобный диагноз всем участникам дискурса о «черных автомобилях» (в этом случае пришлось бы говорить, вероятно, об эпидемии автокинетофобии, что едва ли соответствует современным положениям психиатрии как науки), однако обратим внимание на то, что страх перед «черными автомобилями», распространявшийся в среде городских жителей, обладал многими признаками фобии как массового невроза, кроме того, объективно-рациональные основы данной фобии оказывались тесно переплетенными с субъективно-иррациональными переживаниями.

Массовое распространение образа «черного авто» в 1917 г. прослеживается по разнообразным источникам (это и криминальная хроника желтой прессы, и разоблачительная публицистика более авторитетных изданий, включая карикатуры на эту тему, дневники и воспоминания современников событий), которые позволяют нам обнаружить развитие данного феномена. Увиденные в дни революции характерные картины превращались в образы, закреплявшиеся на уровне подсознания. Автомобиль, вытеснивший в февральские дни прочие виды транспорта (попрятавшихся извозчиков и прекративший движение трамвай), становился символом революции, однако, будучи связан с насилием, он превращался в опасный, плохо управляемый объект, вызывавший у современников страхи. В хаотичном движении автомобилей, создававших в отсутствие полиции опасность для пешеходов, обыватели усматривали проявление какой-то мании, невроза: «Общее впечатление этого дня, да и последующего, — это бестолочь, а особенно гоньба грузовиков и автомобилей. Кажется, что весь город обратился

в чудовишный, бестолковый корсо и весь катается, катается и накататься не может. Шины лопаются, машина испорчена, автомобиль бросается тут же на улице, где-то реквизируется другой — и айда! мчатся дальше и катаются, катаются, пока и этот испортится. Это уже не страсть, а раж, мания» [Врангель 2003: 352].

Свидетельства Врангеля подтверждаются фото- и кинохроникой, запечатлевших многочисленные легковые и грузовые автомобили, ошетилившиеся винтовками солдат. Объяснение неожиданному появлению на улицах столицы массы автомобилей отчасти кроется в деятельности Военной комиссии Временного комитета Государственной думы, создавшей специальный Автомобильный отдел, обеспечивавший перемещение по городу 43 комиссаров Временного комитета, а также прочих представителей нарождавшейся революционной власти. Как подсчитал А.Б. Николаев, уже 27 февраля у Военной комиссии оказалось 60 автомобилей, которые, пользуясь своими связями, достал инженер П.И. Пальчинский. На следующий день под контроль комиссии перешла автомобильная рота, пополнившая автопарк еще 30 единицами техники. Кроме того, по приказу председателя Военной комиссии Б.А. Энгельгардта производились реквизиции «катающихся без дела» автомобилей на улицах [Николаев 2005: 304–321]. Тем самым в районе Таврического дворца постоянно разъезжало около сотни автомобилей, создавая суету и нервируя прохожих.

Впервые «черное авто» как призрак контрреволюции «появилось» в столице 2 марта. Большевик Н.Н. Суханов записал: «Появился в Петербурге некий “черный автомобиль”, мчавшийся, как говорили, из конца в конец столицы и стрелявший в прохожих чуть ли не из пулемета» [Суханов 1991: 178]. Секретарь начальника городской милиции З. Кельсон вспоминал, как 3 марта в 3 часа ночи его разбудил комендант Городской думы и передал только что полученный пакет: «Начальнику милиции. Спешно. Секретно. В собственные руки». В пакете было отношение: «Коменданту города. По сообщению членов Совета Рабочих Депутатов Жукова, Васильева и др., сегодня ночью предполагается выезд черных автомобилей с черными флагами для обстрела милиционных постов. №№ их следующие» [Кельсон 1925: 169]. Через некоторое время в Думу был доставлен арестованный гласный Д.А. Казицын, проезжавший на автомобиле под одним из этих номеров.

В газетах активно заговорили о черных автомобилях с 9 марта. Так, «Русские ведомости» написали о предпринятых в Петрограде «таинственными моторами» ночных разбойничьих набегах, что якобы напали на след некоторой черносотенной

организации (Русские ведомости. 1917, 9 марта). 16 марта черные автомобили «добрались» и до Москвы, где их обнаружило воспаленное страхами сознание обывателей (Московский листок. 1917, 17 марта). Сообщалось, что «в Москве идут толки о появлении в ночное время загадочных автомобилей, которые без номеров и фонарей с бешеною быстротою проносятся по улице. Появление таких автомобилей замечено на Трубной площади и Сретенке». На следующий день в этой же газете появилась статья, начинавшаяся словами: «Похождение таинственных автомобилей продолжается (на этот раз их видели несущимися по Садово-Спасской улице. — В.А.)». Отмечалось, что из машин производились выстрелы, хотя преподносились эти сведения как чистейшей воды слухи. Примечательно, что хотя достоверно о выстрелах никто ничего не знал, вести о появлении этих автомобилей вызывали серьезные беспокойства в среде обывателей.

После некоторого затишья в марте известия об очередных похождениях «черных автомобилей» в Москве распространились 6 апреля: «Нам удалось выяснить, — писал один из журналистов, — что таинственный автомобиль, следуя ночью третьего дня к Поварской улице с потушенными огнями и без номера, был остановлен одним из милиционеров, который потребовал зажечь фонари. В это время из окон автомобиля были выставлены три револьвера, из которых была произведена стрельба, после чего автомобиль быстро умчался. К счастью, милиционер не пострадал» (Московский листок. 1917, 6 апр.). Через некоторое время этот же автомобиль появился на Воздвиженке, где из его окон была произведена стрельба по студенту Шаповальянцу, проходившему с повязкой милиционера на руке.

13 апреля в «Петроградском листке» было напечатано сразу о трех случаях задержания «черных автомобилей». Их разбор демонстрирует превращение слуха в массовую фобию, которая организует толпу и заставляет ее подчиняться единому психоэмоциональному, аффективному порыву. Согласно информации «листка», 12 апреля около часа ночи помощник комиссара милиции первого подрайона Спасской части Мысовский, прапорщик Хлебников и милиционеры Домпер и Клейпнер на автомобиле выехали для произведения обыска у одной артистки. Проезжали по Невскому проспекту к Николаевскому вокзалу. Неподалеку от Николаевской улицы в автомобиле лопнула шина¹, причем пассажиры мотора за веселым разговором не обратили на это особого внимания и продолжали ехать дальше.

¹ О лопнувшей шине написал журналист, хотя более вероятной представляется версия о хлопке из выхлопной трубы, так как на лопнувшую шину вряд ли мог не обратить внимания водитель авто.

Между тем звук взрыва автомобильной шины, подобный звуку выстрела плохого ружья, произвел большую тревогу среди дежурных милиционеров. Последние свистками стали давать знак автомобилю, чтобы он остановился, но ни шофер, ни пассажиры этих свистков не слышали. Тогда милиционеры открыли отчаянную стрельбу по уезжавшему мотору. Стреляли довольно часто, не особенно метко. Выстрелом была убита лишь лошадь проезжавшего извозчика. Кроме того, на улице во время стрельбы произошла сильная паника, во время которой один из прохожих, спасаясь от выстрелов якобы черного автомобиля, а в действительности милиционеров, угодил под лошадь другого извозчика, в результате чего получил перелом ноги и серьезные ушибы. Весть о появлении черного автомобиля с быстротой молнии разнеслась по Невскому проспекту. В то же время один из милиционеров по телефону предупредил своих коллег, стоявших на Знаменской площади, о том, что туда следует черный автомобиль, который необходимо задержать. Кроме того, вдогонку черному автомобилю отправился грузовик с отрядом вооруженных солдат. Когда в автомобиле все же заметили преследование и переполох среди дежуривших милиционеров, шофер остановил машину. Автомобиль моментально окружила собравшаяся и полная «справедливого гнева» толпа. Публика, крайне возбужденная слухом о том, что пассажиры мотора расстреливали толпу, едва не учинила расправу над представителями милиции, находившимися в моторе. Подоспевшим милиционерам потребовались большие усилия, чтобы предотвратить самосуд. Тем не менее толпа отправилась провожать мотор по пути в комиссариат и по дороге опять чуть было не учинила расправу, но помогли ехавшие следом в грузовике солдаты, пригрозившие открыть огонь. В результате пассажиры «черного автомобиля» отделались лишь легким испугом.

Другой случай произошел за Московской заставой по Можайскому шоссе. Стоявший ночью на посту милиционер принял за черный автомобиль броневик с солдатами, который не остановился на свистки. Милиционер открыл стрельбу, солдаты, которые его не заметили, слыша удары пуль о броню, ответили выстрелами в воздух. Никто, к счастью, не пострадал.

Третий эпизод имел место на Каменноостровском пр., по которому быстро мчался автомобиль. В нем находились два офицера и две дамы, проводившие вместе время. Дежурившим милиционерам также показалось что-то подозрительным в этом авто, и они решили его задержать. После предупреждений, на которые мотор не отреагировал, милиционеры открыли стрельбу, после чего остановили машину. Как сообщается в газете, пассажиры были крайне возмущены действиями милиции (Петроградский листок. 1917, 13 апр.).

Показательно, что, как правило, свидетели видели черные автомобили в темное время суток: сказывалось и переутомление, накопившееся за день, и плохая видимость в условиях недостаточного освещения улиц, а также страх темноты (никтофобия), характерный для особо впечатлительных граждан.

Слухи о столичных загадочных черных моторах, разносимые желтой прессой, обсуждали по всей стране. 17 апреля «Одесский листок» сообщил, что центральные комиссариаты Петрограда получили телефонограмму, согласно которой по распоряжению министра юстиции милиционеры обязаны без предупреждения открывать огонь по автомобилю с номером 4247. Однако проверка установила, что министр никаких подобных распоряжений не давал, а в автомобиле под указанным номером ездил А.Ф. Керенский. Хотя это должно было отчасти демистифицировать роль черного автомобиля, возникли новые вопросы о том, кто же стоял за отправкой подобной телеграммы. Таким образом, страх перед таинственной контрреволюционной организацией сохранялся.

Тем не менее вскоре отсутствие доказательств деятельности контрреволюционеров и неоспоримой связи последних с пассажирами таинственных автомобилей заставило обывателей пересмотреть их значение. Начали говорить просто о банде сбежавших уголовников, что действительно весьма соответствовало моменту. Кроме того, наибольшую опасность, как было замечено, автомобили представляли для милиционеров, поэтому очень скоро публика породила слух об охоте криминальных группировок на городскую милицию, чем слегка понизила градус напряженности.

Таким образом, мы видим, что слухи о «черных авто» в 1917 г. порождали массовую фобию: они были распространены среди представителей различных социальных групп; несмотря на попытки разоблачения в прессе, вера в них не проходила, распространяясь из Петербурга в Москву; порожденный слухом страх вызывал в обывателях гнев и толкал людей, согласно законам психологии толпы, на коллективные агрессивные действия, оборачивавшиеся самосудом и складывавшиеся в более длительное, чем гнев, чувство массовой ненависти к источнику страха. Тем самым слухи о «черных авто» оказывались эмоциональным стимулом, вокруг которого складывалась упомянутая триада враждебности — страх, гнев и ненависть. Лексический анализ слухов позволяет выделить следующие эпитеты, характеризующие «черные автомобили» в рассказах «свидетелей»: таинственные и загадочные; неуловимые и бешено-быстрые; ночные; разбойничьи — отличавшие их от иного транспорта сверхвозможностями и наделявшие их роковыми, мистиче-

скими свойствами. Помимо черного цвета, признаком данного типа автомобиля могли быть черные флаги и выключенные огни. Для понимания мистической природы слуха важно, что появлялись они в темное время суток, как правило ночью, и несли смерть. Таким образом, в слухе сочетались элементы рациональной картины (автомобиль черного цвета с пассажирами-преступниками) с мистическими, иррациональными характеристиками (таинственность, неуловимость), создававшими архетипическую аллегорию насилия, что наделяло слух признаком мифологемы.

Феномен данного слуха-мифологемы заставляет более внимательно подойти к вопросу о его источниках, рассмотреть образ автомобиля в семиосфере предшествующего периода. Учитывая эмоциональную природу слуха, едва ли его появление можно свести к единственному рациональному объяснению. Источники образа «черного авто» следует искать в литературной традиции, политической лексике, повседневных картинах — во всем том, что формировало массовое сознание обывателей.

В этом случае, вероятно, в первую очередь на память придут слова из статьи депутата IV Государственной думы кадета В.А. Маклакова «Трагическое положение», опубликованной 27 сентября 1915 г. в «Русских ведомостях», в которой он сравнил Россию с автомобилем, ведомым в пропасть неумелым шофером: «Вы несетесь на автомобиле по крутой и узкой дороге, один неверный шаг, — и вы безвозвратно погибли. В автомобиле — близкие люди, родная мать ваша. И вдруг вы видите, что ваш шофер править не может; потому ли, что он вообще не владеет машиной на спусках, или он устал и уже не понимает, что делает, но он ведет к гибели и вас, и себя, и если продолжать ехать, как он, перед вами — неизбежная гибель» (Русские ведомости. 1915, 27 сент.). Примечательно не только использование несущегося автомобиля в качестве аллегорического образа России, но и присутствие эсхатологического контекста, наполнявшего образ автомобиля трагической коннотацией, негативной эмоцией.

Созданный Маклаковым образ запомнился соотечественникам. В частности, к нему спустя более года вернулся коллега Маклакова по Государственной думе, депутат от Терской области М.А. Караулов. 3 ноября 1916 г. он слегка перефразировал Маклакова, вспомнив «аргумент о преступном шофере, управляющем мотором, где сидит наша родина-мать, направляющем его в пропасть» [Стенографический отчет 1916: Стлб. 79]. Примечательно, что в карауловской редакции образ автомобиля обретает несколько иное значение: если у Маклакова это государство, управляемое неумелым прави-

тельством¹, ведущим к гибели подданных империи, то у Караулова пассажиром выступает сама Россия, а автомобиль, в котором она находится, оказывается неким злым роком.

Образ, созданный Маклаковым, оказался настолько ярким, что начинается его визуализация в иллюстрированных изданиях. Вскоре после выхода упомянутой статьи в журнале «Будильник» появилась карикатура под названием «Сумасшедший шофер», изображавшая несущийся по узкой горной дороге прямиком в пропасть черный автомобиль, в котором помимо шофера находилась царица². В августе 1917 г. художник одесского журнала «Театр» повторил эту композицию, причем на автомобиле теперь красовалась надпись «Россия», а в роли шофера был изображен А.Ф. Керенский.

Популярность данной аллегии, вероятно, объясняется несколькими факторами. Во-первых, с визуальной точки зрения, данный образ мог быть заимствован из киноафиш, рекламировавших фильмы-боевики. Современники отмечали, что именно киноафиши, использовавшие аляповатые краски, а в вечернее время подсвеченные электрическим освещением, имели наибольшее, по сравнению с театральными афишами, воздействие на толпу, легко западали в память обывателей (Вестник кинематографии. 1917, янв. № 123. С. 8). Примечательно, что Ю. Левинг, отмечая воздействие уличной рекламы на массовое сознание обывателей, рассматривает ее в контексте мистических представлений, сравнивая светящиеся буквы с горящими письменами, выступившими на стенах дворца Валтасара [Левинг 2004: 230]. В сюжетах кинематографа автомобиль нередко был связан со злым роком, как, например, в фильме «Страшная месть горбуна», в котором миллионер-горбун на автомобиле сбивал бедную модистку (Обозрение кинематографов, скетинг-рингов и театров. 1915, 10 апр. № 224); появлялся в кинокомедиях, например в ленте «Сойди же, наконец, с автомобиля» — «забавной комедии, — как анонсировалось в рекламе, — которая показывает нам, какое огромное влияние на любовь может оказать... автомобиль» (Сине-фоно. 1915. № 1. С. 75). Примечательно, что противники кинематографа, настаивавшие на развращающем воздействии его на публику,

¹ Л. Сигельбаум, по-видимому, не знакомый с первоисточником и цитирующий В. Маклакова по монографии Г. Каткова «Россия в 1917 г.», усматривает в образе шофера образ Николая II [Сигельбаум 2011: 293], тогда как автор, вероятнее всего, намекал на И.Л. Горемыкина, причем приходил к выводу о недопустимости вырывать управление из рук шофера-правительства в условиях, когда автомобиль-государство проходит опасный участок пути.

² Следует заметить, что формально художник изобразил немецкую императрицу, а также поместил рисунок в рубрику «Немцы о себе», приписав авторство известному немецкому графику Т. Гейне, однако данный прием использовался с целью обхода российской цензуры, и не вызывает сомнений, что в действительности перед нами иллюстрация к статье В.А. Маклакова.

в качестве аргумента приводили виды ужасных автокатастроф, эксплуатировавшихся режиссерами (Сине-фоно. 1915. № 4. С. 50). В качестве примера картины последнего типа, вероятно, можно привести пользовавшийся большим успехом у зрителей фильм, снятый в 1916 г. Русско-Датской кинематографической конторой, «Шепот Сатаны», о котором критики писали: «Обращает на себя внимание момент, когда проламывается всякий мост под мчащимся автомобилем и последний вместе с пассажирами летит в бездну». На афише фильма «Тайна карт» «красовался» упавший с обрыва автомобиль с лежащими вокруг него трупами пассажиров (Сине-фоно. 1916. № 11–12. С. 70; № 19–22. С. 63). Таким образом, образ летящего в бездну автомобиля был известен российской визуальной семиосфере.

Во-вторых, следует учесть, что XX век в сознании современников отождествлялся прежде всего с техническими достижениями, а одним из самых заметных из них в городской повседневности был автомобиль. Примечателен в этой связи оборот речи, допущенный Маклаковым во время выступления в Думе в мае 1916 г., в котором он, по сути, противопоставил «автомобильную Россию» России патриархальной, первобытной: «Есть для нас и для меня в том числе много милого и привычного в этих картинах родной России, в этом сохранившемся кое-где патриархальном строе отношений и даже в этой первобытной культуре, где есть места, куда не захаживал автомобиль» [Стенографические отчеты 1916: Стлб. 4725]. В московском журнале «Автомобилист» печатались карикатуры, изображавшие деревенских жителей, напуганных проносящимися мимо них автомобилями. Использовался образ автомобиля в журнальной сатире, обличавшей отсталость государственных служащих: в январе 1917 г. в журнале «Будильник» была опубликована карикатура, на которой престарелый чиновник в застрявшем в снегу автомобиле пытался завести машину, хлеща ее плеткой (Будильник. 1917. № 3).

Однако для представителей бедных и средних слоев населения личный автомобиль был знаком принадлежности к высшим слоям общества, часто вызывал классовую ненависть, его пассажиры порой изображались циничными и черствыми людьми. В сентябре 1915 г., когда в столицах остро стоял вопрос размещения и питания беженцев, в «Новом Сатириконе» был опубликован рисунок Н. Ремизова, на котором в большом светлом автомобиле изображались барышня с кавалером, причем спутница говорила: «Ах, Серж! У вас золотая голова: сегодня все театры закрыты, а вы так удачно придумали — ехать смотреть беженцев!..» (Новый Сатирикон. 1915. № 38. С. 7). Личный автотранспорт особенно начал раздражать обывателей в 1915–1916 гг., когда по ряду причин в Петрограде и Москве

сокращается трамвайное движение, пассажиры штурмом берут вагоны, давят друг друга, с ненавистью наблюдая за раскатывающимися в частных или служебных авто представителями «верхов». Неудивительно, что массовое сознание рассаживало по автомобилям внутренних врагов — шпионов; воображение художников рисовало громадный личный автомобиль Вильгельма II, напоминавший что-то среднее между танком и домом (Будильник. 1915. № 4).

В то же время автомобиль как символ прогресса (позитивный образ для образованной части общественности) обретал в повседневной жизни в глазах ряда обывателей и негативную коннотацию символа насилия. Связано это было прежде всего со статистикой несчастных случаев на улицах, и хотя чаще всего в транспортных происшествиях фигурировал трамвай, как правило, он не являлся виновником ДТП с участием прохожих. Курсировавший по заданной рельсами траектории, не превышавший скорость, он мог представлять угрозу разве что для пьяных или зазевавшихся пешеходов; часто травмы получали пассажиры, когда пытались на ходу с него соскочить или, наоборот, запрыгнуть. Автомобиль же был символом скорости и свободы движения. Маневрировавший среди трамваев и извозчиков, он при отсутствии регулировки дорожного движения представлял реальную угрозу для пешеходов¹. Обязательные постановления о порядке движения предписывали водителям автомобилей уступать дорогу конному транспорту и запрещали его обгон, однако автомобилисты постоянно их нарушали. Журнальная изобразительная сатира сохранила множество визуальных образов дорожных происшествий с участием автомобилей. В весеннем номере «Стрекозы» за 1917 г. автомобиль сравнивался с танками: он так же, как последние на полях сражений, давит врагов-пешеходов на улицах городов (Стрекоза. 1917. № 11. С. 5). Ю. Левинг обращает внимание на то, что в русской поэзии поездка на автомобиле окружалась «аурой катастрофизма», а само авто «ассоциировалось с необузданной, стихийной силой с мифологизирующим потенциалом» [Левинг 2004: 263].

Пресса любила «смаковать» происшествия с автомобилями, упоминая тяжелые травмы, которые получали как их пассажиры, так и пешеходы. Учитывая, что пассажирами авто, как правило, являлись зажиточные люди или известные государственные деятели, подобные сообщения нередко вызывали общественный резонанс. Одно из наиболее нашумевших

¹ Впрочем, в 1900 г. в Санкт-Петербурге и в 1912 г. в Москве городскими думами были приняты первые правила дорожного движения, устанавливавшие, в частности, предельную скорость для автомобилей на уровне 20 верст в час (21,3 км/ч), которую, конечно же, измерить было невозможно.

в Петрограде автомобильных происшествий случилось 7 января 1915 г.: автомобиль «настиг» сани, врезался в них сзади, опрокинув их и выбросив пассажира на панель. Последний, ударившись головой о мостовую, потерял сознание (Русские ведомости. 1915, 8 янв.). Пострадавший не получил серьезных травм, но эту историю долго обсуждали, так как тем пассажиром был Г. Распутин. В данной истории примечательно то, что автомобиль, вопреки правилам, двигался быстрее извозчика и ударил сани сзади, в чем можно усмотреть некий злой умысел. Кроме того, обращает на себя внимание глагол «настичь», использованный журналистом — тем самым происшествие противниками Распутина представлялось в качестве постигшей «старца» кары, возмездия. В последнем случае автомобиль оказывался олицетворением рока, что, как уже было отмечено, является одним из признаков автокинетофобии, предполагающей одушевление транспортного средства. Небезынтересно, что слухи о неуловимости и недостижимости Распутина также были связаны с автомобилем: бывший министр внутренних дел А.Н. Хвостов на допросе в 1917 г. рассказывал, что у агента спецслужб И.Ф. Мануйлова-Манасевича был специальный быстроходный военный автомобиль, за которым не могли угнаться автомобили охраны, и он периодически на нем куда-то увозил Распутина [Падение царского режима 1924: 27].

Сравнение техники с живыми существами становилось особенно актуальным в годы Первой мировой войны в условиях распространения мистических эсхатологических настроений. Примечательно описание газетой загадочного желтого тумана, который накрыл Москву вскоре после происшествия с Распутиным: «Трамваи выплывали из мглы какими-то фантастическими призраками с красными глазами», — писали очевидцы (Русские ведомости. 1915, 27 янв.). Также следует учесть широкий контекст употребления термина «автомобиль», относившегося к любому самодвижущемуся средству. В этом значении примечательно обозначение танка в качестве автомобиля. Танк, ставший одним из главных технических чудовищ Первой мировой войны, вызывал ужас в сердцах обывателей. Играя на чувствах своих читателей, газеты и журналы публиковали картинки, вызывавшие трепет. Так, в марте 1917 г. в журнале «XX век» была опубликована фотография танка с подписью: «Английский “танки” (так в источнике. — В.А.) — автомобиль-чудовище, переползающий через рвы и окопы» (XX век. 1917. № 10. С. 3).

Подобная демонизация автотранспорта также была связана с беллетристикой, создававшей мистический образ автомобиля-убийцы. Например, он встречался в пользовавшихся большой популярностью в дореволюционной России приклю-

чениях Ната Пинкертона. Один из рассказов назывался «Автомобиль дьявола». Автор описал жуткий вид автомобиля, повстречавшегося одному из героев: «Прямо перед ним сверкнули во мраке два огромных глаза гигантского черепа, окруженного синеватым фосфорическим сиянием. Это чудовище несло на него с невероятной быстротой. Он хотел отскочить в сторону, броситься бежать, но страх сковал холодом его члены и пригвоздил к роковому месту» [Весь Пинкертон 2013: 64]. И хотя, как выяснилось в рассказе, подобный вид автомобиля был делом рук изобретательных бандитов, в чем Пинкертон изначально не сомневался, основная масса фермеров, терроризируемых «автомобилем дьявола», в силу распространенных предрассудков верила в его мистическую силу.

В отечественной поэзии также обнаруживаются тенденции демонизации авто. В. Маяковский в стихотворении «Адище города» (1913) сравнивал его с дьяволом: «Адище города окна разбила / На крохотные, сосущие светом адки. / Рыжие дьяволы, вздымались автомобили, / Над самым ухом взрывая гудки». С. Городецкий в поэме «Шофер Владо» (1918) «отправлял» автомобиль на службу Сатане: «Как вихрь, гонимый сатаной / Гремя, свистя, вздымая пыль, / Стремглав летел автомобиль».

Предрассудками относительно автотранспорта было наполнено массовое сознание российского крестьянства. В этой связи интересна группа эсхатологических слухов, согласно которым Николай II являлся не кем иным, как Антихристом [Аксенов 2012]. В одном из них он, подозреваемый в измене в пользу Вильгельма II, по тайному подземному ходу уезжал из Зимнего дворца на автомобиле напрямик в Германию [РГИА. Ф. 1405. Оп. 521. Д. 476. Л. 261об.—262]. Вероятно, таким представлением об автомобиле способствовала в очередной раз изменившаяся традиция репрезентации верховной власти. В официальных периодических журналах, например в «Летописи войны», публиковались фотографии Николая II не на белом коне, что соответствовало прежним народным представлениям о царе, а в черном автомобиле, что порождало слухи о подменном царе, царе-предателе или царе-Антихристе [Аксенов 2014].

Однако вернемся к беллетристической традиции. От созданного в ней «автообраза» было недалеко и до его воплощения в реальной жизни: в криминальных слухах России кануна революции появлялись рассказы об автомобильных бандах уголовников. Важно, что если до сих пор мы вели речь о символизме автомобиля как такового, без приставки «черный», то словосочетание «черный автомобиль» появляется накануне революции, в январе 1917 г. в пригородах Петрограда. В частности, по слухам, в Выборге действовала шайка, совершавшая преступ-

ления на «черном автомобиле». 22 января, со ссылкой на собственного корреспондента в Выборге, о них начали писать даже в Одессе: «В Выборге появился таинственный черный автомобиль, который, с наступлением темноты, разрезает по городу и похищает молодых девушек и дам. Потом трупы похищенных с признаками изнасилования обнаруживаются в пустынных местах на окраинах города. За короткое время обнаружено 16 трупов. Молва назвала преступника “Черным Билем”» (Одесский листок. 1917. 22 янв.). В имени «Черный Биль» угадывается игра слов и смыслов: с одной стороны, имя Биль кажется производным от слова «автомобиль», что подтверждается их общей приставкой «черный», с другой, Черный Биль (Билл и Биль — варианты транскрипции одного имени, встречавшиеся в русских переводах иностранной беллетристики) — распространенный в американской литературе уголовный персонаж, появлявшийся, например, в издававшихся в России рассказах О. Генри («Как скрывался Черный Билл»).

Таким образом, неудивительно, что, будучи связан как с визуально-беллетристической традицией, политической лексикой, эсхатологическим дискурсом, так и с криминальной дореволюционной хроникой, в 1917 г. образ черного автомобиля становится одним из самых сильных раздражительных стимулов, провоцируя появление массовой фобии. Однако есть еще один источник происхождения «черных авто», дополняющий общую картину. Он связан с личностью ненавистного обывателям министра внутренних дел А.Д. Протопопова, о котором в среде не слишком образованных горожан ходили слухи, что он является перевоплощением Г. Распутина [ГАРФ. Ф. 102. Оп. 265. Д. 1069. Л. 186]. В марте 1917 г. обсуждался слух о том, что Протопопов накануне революции закупил 10 автомобилей в личных целях, которые затем куда-то исчезли (Саратовский листок. 1917, 22 марта). Молва тут же прозвала их «протопоповскими автомобилями», что семантически объединило этот слух со слухом о «протопоповских пулеметах» — якобы расставленных в феврале на крышах петроградских домов пулеметных точках для подавления народного восстания, о которых все говорили, но никто так и не смог их обнаружить ни в феврале, ни впоследствии, когда этим вопросом специально занялась Чрезвычайная следственная комиссия Временного правительства. В воспоминаниях свидетелей февральских дней сохранился образ автомобиля с пулеметом. Бывший градоначальник Петрограда А.П. Балк вспоминал в 1929 г. происшествие 28 февраля 1917 г.: «Мимо Градоначальства из Гороховой улицы выскочил автомобиль и открыл стрельбу из пулемета. Окружавшую нас толпу охватила паника. Все бросились на землю, и началась беспорядочная стрельба» [Балк 1991: 59].

Если сведения Балка верны, то едва ли данные автомобили принадлежали полиции или контрреволюционной организации, скорее можно предположить, что они были захвачены либо одной из уголовных банд, освободившихся в ходе февральских беспорядков из тюрем, либо анархистами. Тем не менее упоминание о том, что из черных автомобилей стреляли именно из пулеметов, якобы использовавшихся полицией по распоряжению Протопопова, также связывает эти два слуха в единую причинно-следственную цепочку, выстраивавшую связь слухов о «протопоповских автомобилях» через слухи о «протопоповских пулеметах» со слухами о «черных автомобилях». В этом случае становится понятной и цветовая символика: если в дореволюционный период прилагательное «черный» было синонимом «дьявольского» (пинкертоновский «дьявольский автомобиль» в этом смысле был «черным автомобилем»), то в 1917 г. «черный» оказывается связан с черносотенными организациями, оказавшимися под запретом и воспринимавшимися в качестве сосредоточения контрреволюционных сил.

Любопытно, что к контрреволюционерам массовое сознание причисляло не только бывших полицейских и представителей националистических партий, но и священников, которые, по другим слухам, с крыш колоколен, соборов из пулеметов расстреливали мирных обывателей. В «Новом Сатириконе» в апреле была опубликована карикатура, изображавшая стреляющего из пулемета попа с крестом в руке. Текст под рисунком гласил: «В дни революции много пулеметов стояло на колокольнях, откуда и обстреливался восставший народ» (Новый Сатирикон. 1917. № 14. С. 7). Слухи об участии духовенства в операциях полиции по подавлению революции были настолько распространены, что заставили представителей провинциального духовенства отправлять на этот счет запросы начальству [РГИА. Ф. 797. Оп. 86. Д. 22. Л. 157]. В результате в качестве безумных шоферов черных авто массовое сознание готово было рассматривать и священнослужителей, тем более что к этому предрасполагали и черные одеяния монашеской братии (ниже будет показано, что священники в качестве автопреступников фигурировали в слухах советского периода о «черной Волге», продолживших традицию «черных авто»). Помимо образа священника с пулеметом, представителей духовенства с «черными авто» связывали слухи об использовании неуловимого, быстрого автомобиля (свойства «черных авто») Г. Распутиным, персонифицировавшим все «темные силы».

Учитывая массовую распространенность фобии, на ней пытались сыграть отдельные политические партии. Так, в газете «Правда» 10 марта была опубликована статья «Люди черного

автомобиля»: «Последние дни в Петербурге по ночам носился по улицам черный автомобиль без фонарей. Люди, сидевшие в автомобиле, расстреливали прохожих и в особенности милиционеров. Убито и ранено 15 человек. Кто же они, эти люди черного автомобиля? Оказалось, что это Д.А. Казицын, гласный Городской думы, и его друзья. Итак, петербургская Городская дума находится в руках казицыных. Гласные Думы — люди черного автомобиля — давно прославились своим черносотенством и наглым воровством. <...> В Петербурге люди черного автомобиля распоряжаются воспитанием наших детей, заведуют больницами, трамваями. Даже милиция учреждена при Городской думе. Такое положение невозможно, недопустимо. Нужно немедленно целиком и без остатка вырвать вовсе городское хозяйство из рук стародумцев, — из рук людей черного автомобиля» (Правда. 1917, 10 марта). В статье, как мы видим, давалась вполне рациональная трактовка образа, но словосочетание «люди черного автомобиля» предполагало демонизацию политических противников большевиков.

Конечно, не стоит переоценивать массовость распространения данной фобии. Ряд образованных граждан относился скептически к подобного рода информации, тем более что городская сатира не могла не отреагировать на представившийся повод высмеять предрассудки, внося в души своих читателей некоторое успокоение. В сатирических журналах начали появляться карикатуры, связывавшие появление слухов о «черных авто» со страхами неопытных студентов-милиционеров, взваливших на себя в первые месяцы революции непосильное бремя охраны общественного порядка [Аксенов 2001]. В журнале «Трепач» создавался образ милиционера, дрожавшего и прятавшегося от каждого звука, похожего на приближавшийся мотор (Трепач. 1917. № 6. С. 14). В журнале «XX век» появилась карикатура, изображавшая мчавшуюся в автомобиле тень, напоминавшую очертаниями хищную птицу, из фар бил черный свет, а под рисунком располагалась надпись: «У обывательского страха глаза велики, или таинственный неуловимый автомобиль, разъезжающий по Петрограду и наводящий ужас на ветхих старушек и малых ребятишек (под последними часто имелись в виду милиционеры. — В.А.)» (XX век. 1917. № 14. С. 14).

В том же журнале в мае 1917 г. появился фантазмагорический фарс под названием «Черный автомобиль», высмеивавший обывательские страхи. В нем главарем шайки, разъезжавшей на черном автомобиле и расстреливавшей прохожих, был бывший гусар Акакий Косоворотов, а прочими членами банды — коты и кошки. Автор следующими словами описывал шофера авто: «Была ночь. На углу Невского и Фонтанки остановился черный таксомотор. У рулевого колеса сидел шофер небольшо-

го роста, в толстых перчатках, скрывавших его руки, и в странной, чересчур плотно облегающей тело меховой дохе. Круглые дымчатые очки закрывали верхнюю половину его физиономии, но, взглядевшись пристальнее, можно было убедиться, что шофер не человек, а рослый сибирский кот, любимец Косоворотова» (XX век. 1917. № 18. С. 8). Рассказ заканчивался тем, что пуля милиционера убивала Косоворотова, а кот съедал сердце бывшего хозяина и, закутавшись в плащ, уходил в ночь. Примечательно, что для самого автора этого рассказа образ преступного черного автомобиля не прошел бесследно: спустя 11 лет, будучи уже известным писателем, он вернулся к нему в одном из своих последних романов «Бегущая по волнам», создав образ банды, посягнувшей на городскую легенду: «Нарядный черный автомобиль среди того пестрого и оглушительного движения, какое происходило на площади, был резок, как неразгоревшийся, охваченный огнем уголь. В нем сидело пять мужчин, все неэкстимированные, в вечерней черной одежде и цилиндрах <...> — Вот они! — закричал Бавс. — Вот червонные валеты карнавала!» [Грин 1986: 151–152].

Любопытно, что А.С. Грин связал легенду о банде «черного автомобиля» с другой легендой из криминальной хроники конца XIX в. — о банде «червонных валетов». Вероятно, обе можно отнести к одной устной традиции городского криминального фольклора, с которыми был хорошо знаком молодой сотрудник столичных газет и журналов. Также нельзя не обратить внимание на то, что главный герой рассказа Грина 1917 г. кот Васька кажется прототипом другого известного литературного персонажа — кота Бегемота, тем более что о влиянии Грина на творчество М.А. Булгакова неоднократно писалось в исследовательской литературе [Чудакова 1976; Яблоков 1991]. Обращает на себя внимание сходство человекообразной формы, упоминание «кавалерийских усов» Бегемота с фактом «гусарского происхождения» Васьки, а также концовок произведений: у Грина масса котов разбегается по городу, у Булгакова начинается массовый отстрел котов.

Продолжая тему литературных аллюзий, нельзя не вспомнить другой рассказ 1917 г. «Колесница дьявола», написанный менее известным писателем Валентином Франчицем, главными героями которого также являются чудовищный автомобиль и его изобретатель инженер Рок (еще один возможный литературный прототип булгаковского персонажа). Франчиц описывает попытку контрреволюционного мятежа в выдуманной стране, в которой народ только недавно обрел свободу. Отрекшийся царь-палач, опирающийся на остатки полиции и сумасшедшего изобретателя Рока, пытается вернуть себе власть. Построенная Роком «чудовищная машина», «орудие дьявола», давила и реза-

ла людей и, перерабатывая их трупы, двигалась дальше: «Я бросил быстрый взгляд в сторону “улицы Шамбора” и увидел черный силуэт, достигавший в высоту не менее трех этажей, а в длину имевший, по крайней мере, саженей десять-двенадцать. С громким пыхтением и пронзительным воем он прокладывал себе путь в живой человеческой толпе, оставляя позади себя трупы убитых и раненых, сопровождаемый воплями ужаса, бешенства и предсмертными стонами» (XX век. 1917. № 23. С. 3–4). В конце концов черная машина сломалась, не выдержав нагрузки. Несмотря на относительно оптимистический финал, Франчиц выразил в нем предчувствие гражданской войны, хотя в момент публикации рассказа — июнь 1917 г. — явных признаков ее еще не было¹. Учитывая широкий контекст значения слова «автомобиль», данный образ черной дьявольской колесницы входит в один дискурс с образом «черного авто».

Встречаются в литературе периода революции и прямые указания на демоническую природу именно «черного авто». Так, весной 1917 г. поэт Валентин Горянский (Иванов) в стихотворении «Вселенское» называл черный автомобиль приметой ада-города: «У черных ли машин в аду-городе, / Там ли, где всё еще никнут вязы». Данные строчки содержат отсылку к упомянутому стихотворению «Адище города» с тем примечательным отличием, что у Маяковского автомобили были рыжими, а у Горянского черными. Таким образом, разбираемые слухи о «черных автомобилях», будучи отчасти порождением беллетристики и устных городских легенд, сами косвенно повлияли на складывавшуюся литературную традицию.

Летом слух о «черных авто» в своем первоначальном варианте исчез. Став порождением определенного эмоционально-психологического состояния современников, он переродился вместе со сменой массовых настроений. Эмоции не длятся слишком долго, в противном случае они превращаются в неврозы, тяжелые патологии. Эмоциональный подъем первых месяцев революции, характеризовавшихся сочетанием крайних состояний — восторга свободы и страха расплаты — к осени сменился депрессией и апатией обывателей. Яркие мистические образы черных легковых авто, несших на себе печать аристократической божественной жизни, сменялись более реалистичными, обыденными картинками грузовиков, набитых солдатами и матросами. Особенно актуальным образ автомобиля-грузовика стал после июльских беспорядков, спровоцированных большевиками. Журналисты, описывавшие беспорядки, проводили па-

¹ Тем не менее предупреждения на этот счет появлялись в прессе, а также были озвучены председателем Петросовета меньшевиком И.Г. Церетели на I Всероссийском съезде Советов рабочих и солдатских депутатов, проходившем с 3 по 24 июня.

раллели с февральскими днями, делая акцент на таких объединяющих признаках, как мчащиеся автомобили и стрельба из пулеметов, реквизиции автотранспорта: «3 июля вечером на улицах Петрограда появились мчавшиеся автомобили и грузовики с пулеметами и вооруженными солдатами и рабочими; они останавливали частные моторы, высказывали угрозы расстрела шоферов и седоков, устанавливали на них пулеметы и присоединялись к другим, ранее вооруженным моторам. Вскоре открылась беспорядочная стрельба из ружей и пулеметов, результатом которой явились жертвы из мирного населения, случайно или по делу находившиеся на улице» (Сибирская жизнь. 1917, 2 авг.).

Однако таких массовых делинквентных реакций, как погоня и самосуд, имевших место в марте-апреле, грузовик уже не вызывал, хотя по ночам постовые милиционеры по-прежнему с подозрением относились к автотранспорту. Например, 13 июля комиссар милиции 2-го Коломенского подрайона с тревогой сообщил начальнику милиции о полученных сведениях по поводу систематического появления по ночам на улицах автомобиля с вооруженными матросами (Петроградский листок. 1917, 13 июля). Но «черными автомобилями» их называть было сложно по причине разницы в значениях цветовых символов: если под черными автомобилями понимали силы правонархических, черносотенных организаций, то новая опасность исходила из «красного» лагеря. В это время обыватели начинают говорить о «красных автомобилях», под которыми часто имеются в виду броневики «красной гвардии». Вместе с тем политические коллизии российской революции приводили к смешению политической палитры. Дело в том, что июльские события сделали слово «большевик» нарицательным. В Томске, например, писали о священниках-большевиках, имея в виду, что последние выступали за полное освобождение церкви от синодальной власти (Сибирская жизнь. 1917, 28 июля). Тем самым образ реакционного священника правого толка легко трансформировался в сознании обывателей в образ священника-радикала слева, а большевик вместе с бывшим городовым мог организовать покушение на Керенского, о чем, например, говорили в Сибири в июле (Сибирская жизнь. 1917, 30 июля).

Кроме того, помимо большевиков, обывателей пугала угроза анархии, также использовавшей черные знамена. В среде обывателей особой разницы между анархистами и большевиками не усматривали, так как те и другие воспринимались в контексте их призывов к вооруженному насилию. Более того, анархистами в прессе стали называть уголовников, занимавшихся открытым грабежом среди бела дня. В газетных статьях под заголовками «Тоже анархисты», «Под флагом анархизма» или

просто «Анархисты» рассказывалось о деятельности всевозможных банд уголовных преступников, а в журнале «Стрекоза», еще в июньском номере, под карикатурой с изображением анархиста в черном плаще, черной шляпе, с кинжалом и револьвером была помещена «программа анархиста наших дней»: запугать и обобрать (Стрекоза. 1917. № 24. С. 1). В июле «Стрекоза» опубликовала карикатуру под названием «В ожидании Ренессанса», на которой Николай II, поливавший цветочки в саду, рассуждал: «“Анархисты” работают так дружно, что я, спокойно занимаясь цветочками, и не замечу, как опять очутюсь на троне!.. Знал бы раньше, никогда бы не преследовал “анархистов” и предоставил бы им все права черносотенцев» (Стрекоза. 1917. № 27. С. 4).

Таким образом, в массовом сознании обывателя происходило объединение крайне правых и крайне левых лагерей под знаком насилия, привычным вариантом визуализации которого оставался автомобиль. Только его легковая модификация с осени чаще заменялась более грубой — грузовой. С этим образом И. Бунин впоследствии связал все свои страхи революции: «Грузовик — каким страшным символом остался он для нас, сколько этого грузовика в наших самых тяжких и ужасных воспоминаниях! С самого первого дня своего связалась революция с этим ревушим и смердящим животным. <...> Вся грубость современной культуры и ее “социального пафоса” воплощены в грузовике» [Бунин 1991: 54].

О распространенности данных ассоциаций говорит и тот факт, что об автомобиле как о символе революционного насилия, вызывавшем негативные эмоции, писали осенью 1917 г. и Максим Горький [Горький 1990: 91], и Питирим Сорокин [Сорокин 1992: 79], и многие другие современники. В октябре 1917 г., когда петроградцы ожидали очередное выступление большевиков, обывателей прежде всего пугал полный разгул анархии и новая волна преступности. Даже такой «непрекращаемый» большевистский авторитет, как Максим Горький, записал в октябре, не забыв упомянуть автомобиль как символ: «Все настойчивее распространяются слухи о том, что 20 октября предстоит “выступление большевиков”. <...> Значит — снова грузовые автомобили, тесно набитые людьми с винтовками и револьверами в дрожащих от страха руках. <...> Вспыхнут и начнут гадить, отравляя злобой, ненавистью, мстостью все темные инстинкты толпы, раздраженной разрухою жизни, ложью и грязью политики — люди будут убивать друг друга, не умея уничтожить своей звериной глупости. На улицу выползет неорганизованная толпа, плохо понимающая, чего она хочет, и, прикрываясь ею, авантюристы, вору, профессиональные убийцы “начнут творить историю русской революции”» [Горький 1990: 148].

Захват власти большевиками и открывшиеся с ним перспективы политического развития России виделись частью средних городских слоев, особенно людьми в возрасте, сквозь призму эсхатологических настроений. В декабре 1917 г. московский обыватель, прослуживший большую часть своей жизни в паромоходе «Самолет», Н.П. Окунев подвел неутешительный итог последним трем десятилетиям развития России, назвав автомобиль среди прочих дьявольских изобретений человечества: «За последние 30 лет пошли разные железнодорожные строительства, телефоны, электрические освещения, трамваи, граммофоны, автомобили, и жить стало с каждым годом все труднее и труднее. <...> Я и раньше косился на засилие электричества, а теперь глубоко убежден, что оно не от Бога, а от дьявола. Все нервы, все извращения, все жульничество, все безверие, вся жестокосердечность, вся безнравственность и вырождение людей — от этих проклятых звонков, хрипов, катастроф, миганий, смрада, гудков и чудес!» [Окунев 1997: 125]. Если для Маклакова и Караулова в 1915–1916 гг. приближавшаяся катастрофа была вызвана действиями «безумного шофера» автомобиля, то для Окунева в декабре 1917 г. сам автомобиль как порождение дьявола обретал злую волю, приближавшую гибель государства.

В первой половине 1918 г. автомобиль по-прежнему фигурировал в печати и переписке обывателей в качестве символа, имеющего негативную коннотацию. 5 января в Петрограде и Москве прошли массовые демонстрации в поддержку Учредительного собрания, которые были разогнаны отрядами красной гвардии. Как и в дни февральской революции, возникали призраки смерти в образе автомобилей и расставленных на крышах пулеметов. В Москве 9 января автомобиль с пулеметом видели на Тверской, «слышали» пулеметную стрельбу с крыш на Лубянской, Страстной и Красной площадях (Утро России. 1918, 11 янв.). В это время М.М. Пришвин в дневнике описывал ситуацию словами из шестой главы Апокалипсиса Иоанна («Звезды почернеют и будут падать с небес»), также демонстрируя эсхатологические ожидания, которые даже приводили писателя к мысли о самоубийстве: «Господи, неужели Ты оставил меня, и, если так, стоит ли дальше жить и не будет ли простительным покончить с собой и погибнуть так вместе с общей погибелью?» [Пришвин 1994: 45]. Суицидальные настроения как признак глубокой депрессии, эмоциональной подавленности вполне соответствовали эсхатологическому контексту существования слухов о «черных авто».

Помимо политического насилия в городах активно обсуждалось насилие уголовное, хотя часть обывателей предпочитала не делать между ними различий. Неудивительно, что в столи-

цах бандитам «полагалось» разъезжать на автомобилях. Правда, в условиях начавшейся Гражданской войны и национального самоопределения народов бывшей Российской империи у них появилась еще одна отличительная по сравнению с предыдущей эпохой особенность: часто массовое сознание представляло их инородцами. Так, вечером 16 января 1918 г. в Москве в районе Таганки банда, разъезжавшая на двух авто и разговаривавшая на польском языке, одетая частично в штатское, а частично в военную форму, совершила несколько дерзких ограблений, врываясь в дома москвичей, связывая их и вынося ценные вещи, которые тут же грузились в машины (Утро России. 1918, 16 янв.). Спустя некоторое время в газетах было напечатано объявление о запрещении частным лицам разъезжать в автомобилях [Окунев 1997: 155].

Всеобщая нервность, эмоциональное перенапряжение приводили к новым вспышкам насилия, для которых стимулом становился автомобиль. 21 апреля 1918 г. в Москве было зафиксировано происшествие, напоминавшее уже описанные сцены охоты на «черные авто» 12 апреля 1917 г. в Петрограде. По Театральной площади ехал грузовик с вооруженными людьми, то ли кто-то из них выстрелил в воздух, то ли опять раздался хлопок выхлопной трубы, но в толпе решили, что солдаты стреляют в народ, и открыли огонь по грузовику. Солдаты ответили. В результате были убитые, пострадало множество прохожих, в том числе дети (Заря России. 1918, 23 апр.). Примечательно, что в это время в пространстве московских городских страхов к образу «черного автомобиля» прибавился образ таинственного «ночного парохода», который якобы обстреливал милиционеров и прочих представителей власти, плавая ночью по Москве-реке (Заря России. 1918, 23 апр.). Сообщалось, что каждый раз пароход скрывался в направлении Симонова монастыря, в чем усматривается реплика на слухи о священниках-пулеметчиках февральских дней 1917 г.

Об архетипичности образа «черного автомобиля» говорит тот факт, что он остался героем городских криминальных легенд в советском и постсоветском пространствах, а также в странах, входивших в состав Российской империи. Как правило, он возникал в криминальных слухах, где речь шла о банде из представителей социальных или этнических групп, кажущихся враждебными обывателям. О. Великанова обращает внимание на то, что в феврале 1931 г. слухи о черных автомобилях, на которых неизвестные по ночам якобы похищали людей и затем расчленили, вынудили ОГПУ провести расследование, в ходе которого были выявлены различные версии происхождения «банды». По одним слухам, это была тайная еврейская организация, совершавшая ритуальные убийства; по другим, наоборот, антисемит-

ская организация, убивавшая евреев; по третьей версии, банда состояла из контрреволюционеров, охотившихся на коммунистов; четвертые видели в черных автомобилях предвестников Антихриста; пятые обвиняли ОГПУ, развязавшее террор в отношении «бывших людей» [Velikanova n.d.: 4]. Последняя версия подпитывала страхи перед «черными воронками» (легковые автомобили ГАЗ-М-1) и «черными марусями» (грузовики-автозаки ГАЗ-ММ), использовавшимися НКВД, хотя, как отметил Л. Сигельбаум, они окрашивались в разные цвета, распространенным был серо-стальной цвет, встречался окрас цвета морской волны [Сигельбаум 2011: 338]. Однако массовое сознание, хранившее память о демонической природе «черных автомобилей», окрашивало их в черный цвет. Во второй половине XX в. образ «черного авто» был уточнен определенной моделью — «Волгой» (в конце 1950-х — ГАЗ-21 и в 1960–1980-е гг. — ГАЗ-24), выступавшей в странах соцлагеря признаком достатка и номенклатурной принадлежности ее хозяев. А. Панченко, разбирая городские легенды о трансплантации органов (*baby parts stories*), отмечает появление в них «большой черной машины», обычно марки «Волга», и относит слухи к числу «поздних советских легенд 1970–1990 гг.» [Панченко 2014: 246].

Однако, даже не имея в виду очевидную связь этого слуха с «черными автомобилями» 1917 г., следует заметить, что еще в 1958–1966 гг. в Азербайджане ходили слухи о черной «Волге», на которой разъезжала банда уголовников, грабивших магазины и банки и убивавших милиционеров в Баку. Сообщалось, что атаманом являлся бандит по кличке «Львиная лапа», который в итоге оказался переодетой женщиной, задержанной в Москве¹. В исследованиях городских легенд Д. Чубалы, Дж. Беннетта, В. Орлински отмечается, что схожие сюжеты были также распространены в городском криминальном фольклоре Украины, Белоруссии, Польши и даже Монголии [Czubala 1991; Orłinski 2007; Bennett 2009]. З. Гренбецка усматривает в этой легенде отголоски рассказов о хищениях и убийствах христианских детей, якобы совершаемых евреями в ритуальных целях, как и слухов о «черных авто», распространенных в начале XX в. [Гренбецка 2013: 3]. Показательно, что и в 1917 г. одна из версий легенд о «черных авто» предполагала их охоту на «детешек-милиционеров», набранных из числа гимназистов. Тем не менее в легендах о черной «Волге» в качестве преступников могли фигурировать как ксендзы с монашками, так и сотрудники госбезопасности или просто высокопоставленные советские чиновники, что придавало слухам политический подтекст.

¹ Baku Pages. Сообщество Криминальное расследование. <<http://www.baku.ru/blg-list.php?id=88687>>.

Несмотря на потерю автомобилем «Волга» былого статуса (и даже его романтизацию в современном искусстве — например, в фильме Т. Бекмамбетова «Черная молния» и одноименной песне группы «Сплин») сюжет о нем время от времени появляется в пространстве криминальных слухов XXI в. Так, в наши дни образ «черной “Волги”» возник 4 сентября 2014 г. в одной из групп социальной сети «ВКонтакте», где появилось сообщение о банде, орудующей в районе нижегородской области: «В поселке Копосово в сормовском районе орудуют 3 маньяка кавказской национальности на черной Волге. Меньше чем за неделю они уже напали на 4 девушки, изнасиловали их и жестоко убили. Нападают в вечернее и ночное время»¹. За исключением национальности бандитов, указание которой относится к теме современных межэтнических отношений, с точки зрения объектов и форм криминальной деятельности данный слух повторяет выборгские слухи января 1917 г. о банде «Черного Биля». Едва ли подобное сходство можно объяснить сознательным желанием автора слуха провести параллель между обстановкой 2014 г. и ситуацией января 1917 г. хотя бы в силу малой известности сюжета о «черных авто» даже среди профессиональных историков. Вероятно, данное совпадение объясняется неизменной эмоциональной природой слуха — страхом перед насилием, воплощающимся в архетипическом образе автомобиля, который стал символом XX в. — эпохи мировых войн и революций.

Таким образом, мы видим, что слух в качестве стимула социальной активности выступает спутником социально-психологической атмосферы, в которой эмоциональное восприятие событий берет верх над рациональным. Последнее объясняется как факторами общего характера (например, информационный кризис, спровоцированный цензурой, повышающий значимость устной информации), так и частного — эмоциональные колебания толпы как специфического организма, «развивающейся индивидуальности», сложившейся в процессе революционизации общества. Было отмечено, что в слухах о «черных автомобилях» 1917 г. сплелись несколько дискурсов: оппозиционно-политический, представлявший Россию пассажиркой «взбесившегося шофера», криминальный, связанный с рассказами о банде «Черного Биля», революционный, настоянный на слухах о протопоповских пулеметах и исчезнувших десяти автомобилях, эсхатологический, основанный на представлениях об автомобиле как изобретении дьявола. Динамика образа «черного авто» в 1917 г. от роскошного кабрио-

¹ Портал ПроГород. Нижний Новгород. <<http://progorodnn.ru/news/view/90395>>. Орфография и пунктуация оригинала сохранены.

лета до грузовика отразила развитие обывательских страхов перед насилием — сначала право-контрреволюционным, далее лево-анархистским и затем лево-контрреволюционным. Неслучайно разгон в январе 1918 г. Учредительного собрания привел к реинкарнации слухов о пулеметах и автомобилях февраля 1917 г. Применение представителями новой власти оружия по отношению к мирным манифестантам воспринималось в качестве контрреволюционного переворота, антагонистичного событиям годичной давности. Интертекстуальная основа слуха о «черных авто» позволяет рассматривать его в качестве самостоятельной, архетипической мифологема в семиосфере русской революции, отразившейся как в пространстве устных городских легенд, так и в текстах высокой художественной литературы, что предопределило его сохранность до наших дней.

Вместе с тем актуальность изучения слуха определяется не только его внутренней структурой, текстом, но и функционированием в социальной среде, исследованием тех действий, которые он порождает. Применительно к 1917 г. было выявлено значение слуха в формировании психологии толпы, провоцировавшей волну насилия в рамках такого революционного явления, как самосуд. Изучение поведения толпы в качестве реакции на слух как стимул заставляет говорить об эмоциональной природе слуха, оказавшегося своеобразным каркасом для «триады враждебности» (страха, гнева, ненависти), определившей эмоциональный климат эпохи революции и Гражданской войны.

Список сокращений

ГАРФ — Государственный архив Российской Федерации
РГИА — Российский государственный исторический архив

Архивные материалы

ГАРФ. Ф. 102. Оп. 265. Д. 1069. Перлюстрация частных писем. 1916.
РГИА. Ф. 797. Оп. 86. Д. 22. Переписка по жалобам прихожан разных церквей и др. лиц на деятельность местных священников, не соответствующую новому государственному строю. 3 отд., 5 стол. 1917.
РГИА. Ф. 1405. Оп. 521. Д. 476. Дела, рассмотренные окружными судами по 103 ст. Уголовного уложения 1903 г. 1914–1916.

Источники

Балк А.П. Гибель царского Петрограда: Февральская революция глазами градоначальника А.П. Балка / Публ. В.Г. Бортневского и В.Ю. Черняева // Русское прошлое. Л.: Свелен, 1991. Кн. 1. С. 7–72.

- Бунин И.* Окаянные дни. М.: Молодая гвардия, 1991. 336 с.
- Весь Пинкертон: В кровавом тумане. СПб.: Ленинград, 2013. 832 с.
- Врангель Н.Е.* Воспоминания: от крепостного права до большевиков. М.: НЛО, 2003. 512 с.
- Гиппиус З.Н.* Синяя книга. Петербургский дневник. 1914–1918. Белград: Тип. Раденковича, 1929. 234 с.
- Горький М.* Несвоевременные мысли. М.: Интерконтакт, 1990. 192 с.
- Грин А.* Бегущая по волнам. Л.: Лениздат, 1986. 639 с.
- Еженедельник статистического отделения Петроградской городской управы. 1917. № 3–10.
- Карсавин Л.П.* Философия истории. СПб.: Комплект, 1993. 271 с.
- Кельсон З.* Милиция февральской революции. Воспоминания // Былое. 1925. № 1 (29). С. 154–172.
- Окунев Н.П.* Дневник москвича, 1917–1920 гг.: В 2 кн. М.: Воениздат, 1997. Т. 1. 320 с.
- Падение царского режима. Стенографические отчеты допросов и показаний, данных в 1917 г. в Чрезвычайной Следственной Комиссии Временного Правительства. Л.: Государственное издательство, 1924. 433 с.
- Пришвин М.М.* Дневники. 1918–1919. Книга вторая. М.: Московский рабочий, 1994. 384 с.
- Сорокин П.А.* Дальняя дорога. Автобиография. М.: Московский рабочий, 1992. 303 с.
- Стенографические отчеты. Государственная дума. Четвертый созыв. Сессия IV. Пг.: Гос. тип., 1916.
- Стенографический отчет. Государственная дума. Четвертый созыв. Сессия V. Пг.: Гос. тип., 1916.
- Суханов Н.Н.* Записки о революции. М.: Издат. политической литературы, 1991. 382 с.
- Шульгин В.В.* Дни. 1920: Записки. М.: Современник, 1989. 559 с.

Библиография

- Аксенов В.Б.* Война и власть в массовом сознании крестьян в 1914–1917 годах: архетипы, слухи, интерпретации // Российская история. 2012. № 4. С. 137–145.
- Аксенов В.Б.* Милиция и городские слои в период революционного кризиса 1917 г. Проблемы легитимности // Вопросы истории. 2001. № 8. С. 36–50.
- Аксенов В.Б.* Царь в кривом зеркале. Образы монарха и их народная интерпретация в 1914–1917 гг. // Родина. 2014. № 11. С. 31–34.
- Булдаков В.П.* Красная смута. Природа и последствия революционного насилия. М.: РОССПЭН, 1997. 376 с.
- Гренбецка З.* Черная «Волга» и голые негритянки: современные мифы, городские легенды и слухи о временах Польской Народной Республики // Лабиринт. 2013. № 3. С. 3–21.

- Джуан С.* Странности наших фобий. М.: РИПОЛ классик, 2012. 300 с.
- Изард К.Э.* Психология эмоций. СПб.: Питер, 1999. 464 с.
- Колоницкий Б.И.* Символы власти и борьба за власть: к изучению политической культуры российской революции 1917 года. СПб.: Дмитрий Буланин, 2001. 350 с.
- Лебон Г.* Психология народов и масс. СПб.: Макет, 1995. 311 с.
- Левинг Ю.* Вокзал-Гараж-Ангар: Владимир Набоков и поэтика русского урбанизма. СПб.: Изд-во Ивана Лимбаха, 2004. 400 с.
- Николаев А.Б.* Революция и власть: IV Государственная Дума 27 февраля — 3 марта 1917 года. СПб.: Изд-во РГПУ им. А.И. Герцена, 2005. 695 с.
- Панченко А.* Страх в большом городе // Отечественные записки. 2014. № 3 (60). С. 246–257.
- Сигеле С.* Преступная толпа // Преступная толпа: [Сб.]. М.: КСП+, 1998. С. 13–113.
- Сигельбаум Л.* Машины для товарищей. Биография советского автомобиля. М.: РОССПЭН, 2011. 430 с.
- Тард Г.* Социальная логика. СПб.: Тип. Ю.Н. Эрлих, 1901. 491 с.
- Чудакова М.* Присутствует Александр Грин // Сельская молодежь. 1976. № 6. С. 61–63.
- Яблоков Е.А.* Александр Грин и Михаил Булгаков // Филологические науки. 1991. № 4. С. 33–42.
- Bennett G.* Bodies: Sex, Violence, Disease, and Death in Contemporary Legend. Jackson: University Press of Mississippi, 2009. 313 p.
- Czubala D.* The “Black Volga”: Child Abduction Urban Legends in Poland in Russia // FOAFtale News. 1991, March. No. 21. P. 1–3.
- Orliński W.* Legendy polskie // Barber M. Legendy miejskie. Warszawa: wyd. RM, 2007. S. 318–330.
- Steinberg M.* Proletarian Imagination: Self, Modernity, and the Sacred in Russia, 1910–1925. Ithaca: Cornell University Press, 2002. 352 p.
- Velikanova O.V.* The Myth of the Besieged Fortress: Soviet Mass Perception in the 1920s — 1930s. [Toronto, Canada]. UNT Digital Library. <<http://digital.library.unt.edu/ark:/67531/metadc174713/>>.

“Black Car” as a Symbol of Revolutionary Violence in 1917: Phobia, Mytheme, Emotional Stimulus

Vladislav Aksenov

Institute of Russian history, Russian Academy of Sciences
D. Ulyanov str., 19, Moscow, Russia
vlaks@mail.ru

This paper examines the phenomenon of rumours about “black cars” in 1917, which visualised inhabitants’ fears of different forms of violence. It is mentioned that those rumours were a form of mass phobia which spread in Petrograd and Moscow and other Russian cities. The methodological basis of this article draws from such disciplines as historical anthropology, history of emotions, and social psychology. An intertextual basis of rumours is discussed: rumours are tied with criminal city legends, literary and cinema fiction, political and religious discourses. The author notices the role of such rumours as an emotional stimulus provoking crowd violence. The article studies the dynamics of the image of “black cars” as the symbol of violence during the revolution, from the symbol of counterrevolution to the symbol of revolutionary tyranny and anarchy. It is mentioned that recent city legends are also tied with rumours about “black cars”.

Keywords: rumours, phobia, urban legends, history of emotions, revolution of 1917, black cars, mass consciousness.

References

- Aksenov V. B., ‘Militsiya i gorodskie sloi v period revolyutsionnogo krizisa 1917 g. Problemy legitimnosti’ [Militia and Citizens in Revolutionary Crisis in 1917: The Problem of Legitimacy], *Voprosy istorii*, 2001, no. 8, pp. 36–50. (In Russian).
- Aksenov V. B., ‘Tsar v krivom zerkale: Obrazy monarha i ih narodnaya interpretatsiya v 1914–1917 gg.’ [The Tsar in the Curved Mirror: Images of the Monarch and the People’s Interpretations in 1914–1917], *Rodina*, 2014, no. 11, pp. 31–34. (In Russian).
- Aksenov V. B., ‘Voyna i vlast v massovom soznanii krestyan v 1914 1917 godah: arhetipy, sluhi, interpretatsii’ [War and State Power in Peasants’ Collective Consciousness, 1914–1917: Archetypes, Rumors, Interpretations], *Rossiyskaya istoriya*, 2012, no. 4, pp. 137–145. (In Russian).
- Bennett G., *Bodies: Sex, Violence, Disease, and Death in Contemporary Legend*. Jackson: University Press of Mississippi, 2009, 313 pp.
- Buldakov V. P., *Krasnaya smuta: Priroda i posledstviya revolyutsionnogo nasiliya* [The Red Riot: Nature and Consequences of Revolutionary Violence]. Moscow: ROSSPEN, 1997, 376 pp. (In Russian).

- Chudakova M., 'Prisutstvuet Aleksandr Grin' [Alexandr Grin is Present], *Selskaya molodezh*, 1976, no. 6, pp. 61–63. (In Russian).
- Czubala D., 'The "Black Volga": Child Abduction Urban Legends in Poland in Russia', *FOAFtale News*, 1991, March, no. 21, pp. 1–3.
- Dzhuan S., *Strannosti nashih fobiy* [The Strangeness of Our Phobias]. Moscow: Ripol-klassik, 2012, 300 pp. (In Russian).
- Grenbetska Z., 'Chernaya "Volga" i golye negrityanki: sovremennye mify, gorodskie legendy i sluhi o vremenah Polskoy Narodnoy Respubliki' [The Black Volga and the Naked Negress: Contemporary Myths, Urban Legends and Rumors about the Years of the Polish People's Republic], *Labirint*, 2013, no. 3, pp. 3–21. (In Russian).
- Izard C. E., *The Psychology of Emotions (Emotions, Personality, and Psychotherapy)*. New York: Plenum Press, 1991, 452 pp.
- Kolonitskiy B. I., *Simvolы vlasti i borba za vlast: k izucheniyu politicheskoy kultury rossiyskoy revolyutsii 1917 goda* [Symbols of Power and the Race for Power: On the Study of the Political Culture of the Russian Revolution of 1917], St Petersburg: Dmitriy Bulanin, 2001, 350 pp. (In Russian).
- Le Bon G., *The Crowd: A Study of the Popular Mind*. New York: Macmillan, 1896, 230 pp.
- Leving Yu., *Vokzal-Garazh-Angar: Vladimir Nabokov i poetika russkogo urbanizma* [Vokzal-Garazh-Angar: Vladimir Nabokov and the Poetics of Russian Urbanism]. St Petersburg: Izd-vo Ivana Limbaha, 2004, 400 pp. (In Russian).
- Nikolaev A. B., *Revolyuetsiya i vlast. IV Gosudarstvennaya Duma 27 fevralya — 3 marta 1917 goda* [Revolution and Power. IV State Duma February, 27 — March, 3 1917]. St Petersburg: RGPU Press, 2005, 695 pp. (In Russian).
- Orlinski W., 'Legendy polskie', Barber M., *Legendy miejskie*. Warszawa: wyd. RM, 2007, s. 318–330.
- Panchenko A., 'Strah v bolshom gorode' [Fear in the City], *Otechestvennye zapiski*, 2014, no. 3 (60), pp. 246–257. (In Russian).
- Sigelbaum L., *Cars for Comrades: The Life of the Soviet Automobile*. Ithaca: Cornell University Press, 2008, 328 pp.
- Sigele S., *La Folla delinquente*. Milano: La Vita Felice, 2015, 180 pp.
- Steinberg M., *Proletarian Imagination: Self, Modernity, and the Sacred in Russia, 1910–1925*. Ithaca: Cornell University Press, 2002, 352 pp.
- Tarde G., *La logique sociale*. Paris: Félix Alcan, 1895, xiv + 464 pp.
- Velikanova O. V., 'The Myth of the Besieged Fortress: Soviet Mass Perception in the 1920s — 1930s'. [Toronto, Canada]. UNT Digital Library. <<http://digital.library.unt.edu/ark:/67531/metadc174713/>>.
- Yablokov E. A., 'Aleksandr Grin i Mikhail Bulgakov' [Aleksandr Grin and Mikhail Bulgakov], *Filologicheskie nauki*, 1991, no. 4, pp. 33–42. (In Russian).