

К 70-летию БелИИЖТа – БелГУТа

ФЕНОМЕНОЛОГИЯ ТРАНСПОРТА В ЛИТЕРАТУРЕ И ИСКУССТВЕ:

прошлое, настоящее, будущее



Материалы
III Международной
научно-методологической
конференции

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»

ФЕНОМЕНОЛОГИЯ ТРАНСПОРТА В ЛИТЕРАТУРЕ И ИСКУССТВЕ: ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ, БУДУЩЕЕ

Материалы III Международной
научно-методологической конференции

(Гомель, 26 мая 2023 г.)

Под общей редакцией кандидата технических наук *Т. А. ВЛАСЮК*

Гомель 2023

УДК 821:656
ББК 84+39
Ф42

Редакционная коллегия:
Ю. И. Кулаженко (председатель);
А. А. Ерофеев, Т. А. Власюк, Е. В. Ермоленко (зам. председателя);
Л. А. Гончарова (секретарь)

Рецензент –
д-р техн. наук, профессор, чл.-кор. НАН Беларуси, заслуженный деятель
науки Республики Беларусь *Ю. М. Плескачевский*

Феноменология транспорта в литературе и искусстве: прошлое, настоящее,
Ф42 будущее : материалы III Междунар. науч.-методолог. конф. (Гомель, 26 мая 2023 г.) /
М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. ; под общ.
ред. Т. А. Власюк. – Гомель : БелГУТ, 2023. – 127 с.
ISBN 978-985-891-119-5

В сборник включены материалы ученых БелГУТа, других вузов Беларуси, а также предприятий, организаций и транспортных вузов России и Туркменистана. Представлены аналитические обзоры различных произведений литературы и искусства, посвященных транспортной тематике.

Для широкого круга читателей, инженеров, творческих работников, а также магистрантов, аспирантов, студентов транспортных и обществоведческих вузов, учащихся школ.

УДК 821:656
ББК 84+39

ISBN 978-985-891-119-5

© Оформление. БелГУТ, 2023

УДК 821:656

Ю. М. ПЛЕСКАЧЕВСКИЙ

Национальная академия наук Беларуси, г. Минск

ТРАНСПОРТНЫЕ ШТРИХИ В КНИГЕ ОЛЬГИ РАВЧЕНКО «СЧАСТЬЕ. АНТИПРИТЧА»

Книга члена Союза писателей Беларуси и Союза писателей Союзного государства Ольги Ивановны Равченко «Счастье. Антипритча» – это, как отмечает автор, литературный микс, в котором переплетены частная переписка, история семьи, сказка, притча, анекдот, сновидения, мистические видения и многое другое [1]. Среди этого микса – вкрапления, штрихи транспортной тематики. Штрихи, вызывающие массу ассоциаций, параллелей и домыслов.

Два первых штриха. *«Олечка слыла образцовым ребенком, ни разу не ездила в общественном транспорте "зайцем..."».*

Общественный (коммунальный) транспорт (как первый штрих) предназначен для перевозки людей по заранее установленным маршрутам и на публично оговоренных условиях оплаты, страховки, обслуживания в пути и т. д. Наиболее представительная подотрасль общественного транспорта – рельсовый транспорт: железнодорожный (электропоезд, дизель-поезд, автомотриса, монорельс и др.), фуникулер, зубчатая железная дорога, метрополитен, конка, трамвай (паровой, скоростной, подземный, трамвай-поезд) и др.

Безрельсовый маршрутный общественный транспорт представляют автобус, электробус, маршрутное такси, джипни, дилижанс, линейка, омнибус, шарабан, гиробус, водоробус, дуобус, паратранзит, шатл, снегоход, транслор, шпурбус и др.

Водный общественный транспорт – это паром, пароход, теплоход, речной трамвай, судно на воздушной подушке, болотоход, судно на подводных крыльях, трекварт и др.

Общественный воздушный транспорт – это дирижабль, вертолет, самолеты различных типов (широкофюзеляжный, узкофюзеляжный, сверхзвуковой, региональный, международный и др.).

К наемному общественному транспорту следует отнести такси, каршеринг, кэб, рикши, гондолы и др. На подходе беспилотные воздушные такси.

Второй транспортный штрих – это «зайцы», т. е. безбилетники – пассажиры, уклоняющиеся от оплаты за проезд. Национальные и частные перевозчики на борьбу с безбилетниками тратят десятки миллионов долларов. Путешествую без

билета, «заяц» подвергает риску себя и транспортную инфраструктуру. Особо опасны попытки безбилетного пролета на самолетах. Представитель ЕАА Иан Грегор в 2007 году заявил, что с 1947 года зафиксированы 74 попытки безбилетного пролета, из них только 14 человек выжили [2]. Столь же безжалостная статистика характерна и для последующих лет [3].

Во многих странах за безбилетный проезд в общественном транспорте предусмотрены штрафы. Во всех городах Республики Беларусь за неоплаченный проезд налагается штраф в размере от 0,5 до 1 базовой величины.

В Великобритании величина штрафа зависит от региона. В Лондоне на всех видах городского транспорта (кроме трамвая) за безбилетный проезд действует штраф в размере 50 фунтов стерлингов. В отдельных регионах – 80 фунтов стерлингов. На пригородных поездах «зайцу» придется заплатить 2000 фунтов.

В Евросоюзе каждая страна устанавливает размеры штрафов индивидуально. В Германии (Берлин) – 60 евро, в Латвии (Рига) – от 20 до 50 евро, в Литве (Вильнюс) – от 18 до 35 евро, в Польше (Варшава) – от 108 до 180 злотых и т. д.

Штрих третий. *«Киров докладывал Сталину: Гибнут люди. Где хоронить? Ответ: На дне будущего Беломорско-Балтийского канала».* Беломорско-Балтийский канал – грандиозное сооружение эпохи индустриализации СССР [4], который построен в 1931–1933 годах в рекордно короткие сроки силами заключенных Белбалтлага. Транспортный путь от Онежского озера до Белого моря составляет 227 км, имеет 19 шлюзов. Масштабы высот, которые преодолевают проходящие по каналу суда, поражают. Первые 7 шлюзов поднимают суда на высоту почти 70 метров! Водораздел протяженностью 22 км пролегает между 7-м и 8-м шлюзами. Между последующими 12 шлюзами разность уровней воды 102 м! Канал имел и продолжает иметь важное транспортно-логистическое, экономическое и стратегическое значение, поскольку связывает Белое и Балтийское моря [5].

Штрих четвертый. *«...Посадили Ивана в пролётку и увезли».* Пролётка – легкий открытый четырехколесный двухместный экипаж, преимущественно одноколенный [6]. Пролётка относится к гужевому транспорту, который до середины XIX века был основным для сухопутных перевозок. С развитием железных дорог и автомобилестроения был вытеснен моторизованными видами транспорта. В наши дни используется в сельской местности, развивающихся странах, туризме и индустрии развлечений.

Штрих пятый. *«Домашние тапочки Ольга Ивановна не носила даже дома, и на этот раз в поездке предпочла туфли».* Дорожная обувь имеет тысячи разновидностей и наименований, но в странах СНГ все они регламентируются межгосударственным стандартом «Обувь домашняя и дорожная. Общие технические условия» [7]. Стандарт распространяется на домашнюю и дорожную обувь из натуральной кожи, синтетической и искусственной кожи, текстиля и с комбинированным верхом, а также сан-

дали, чуваки, туфли спортивные и больничные, ботинки, полуботинки, туфли облегченной конструкции и пинетки.

Штрих шестой. «...затял дискуссию на интересующую его тему – дорожные покрытия...». Дорожные покрытия – непрерывно развивающаяся отрасль дорожного строительства от вырубленных в доисторические времена в скалах проездов и насыпей на ширину колеи телеги до современных двенадцатиполосных автобанов без ограничения скорости движения. Покрытия современных дорог бывают одно-, двух- или трехслойными с основанием, иногда достигающим нескольких метров вглубь [8, 9].

В наши дни самый распространенный вид дорожного покрытия – это асфальтобетон. В разных случаях применяют также асфальт, бетон, портландцемент, щебеночно-мастичный асфальтобетон и др. Всё шире используются различные наполнители: измельченные шины, отходы горнодобывающей, металлургической и перерабатывающей промышленности и т. п. Для повышения трещиностойкости покрытий применяют специальные трещинопрерывающие и даже трещинозалечивающие прослойки, в том числе в виде сеток, текстиля, волокон различной природы, включая углеродные, и т. д.

Вышеизложенный алгоритм «препарирования» книги О. И. Равченко может быть использован как методология анализа любого художественного произведения с точки зрения не только транспортной тематики, но и на предмет особенностей одежды, пищи, напитков, народных промыслов и обычаев, домоводства, растениеводства, психологических ситуаций и других аспектов жизни и деятельности человека на его жизненном пути и в описаниях авторов художественных произведений.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Равченко, О. Счастье. Антипритча / О. Равченко. – Минск : Медиал, 2022. – 272 с.
- 2 Manekin, M. Body found in wheel well of Boeing 747 jet at SFO / M. Manekin // Inside Bay Area. – 20.07.2007.
- 3 Случаи перелета людей в отсеке шасси самолетов в мире в 2007–2013 гг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://ria.ru/20130606/941844122.html>. – Дата доступа : 11.03.2023.
- 4 Индустриализация. Россия. Полный энциклопедический иллюстрированный справочник / авт.-сост. П. Дейниченко. – М. : Олма-Пресс, 2004. – 351 с.
- 5 Беломорско-Балтийский канал / Большая советская энциклопедия : в 30 т. / гл. ред. А. М. Прохоров. – 3-е изд. – М. : Советская энциклопедия, 1969–1978.
- 6 Гужевой транспорт / Большая советская энциклопедия: [в 30 т.] / гл. ред. А. М. Прохоров. – 3-е изд. – М. : Советская энциклопедия, 1969–1978.
- 7 ГОСТ 1135-2005. Группа М12, МКС 61.060, ОКП 88 0000 «Обувь домашняя и дорожная. Общие технические условия». – М. : Стандартинформ, 2006. – 7 с.
- 8 Антонов, А. М. Дорожное строительство. Организация, планирование, управление : учеб. для вузов / А. М. Антонов, В. А. Богин, Е. В. Калечиц ; под общ. ред. Л. А. Бронштейн. – М. : Транспорт, 1968. – 368 с.
- 9 Кизима, С. С. Технология строительства автомобильных дорог / С. С. Кизима. – Киев : Вища шк., 1985. – 136 с.

А. К. ГОЛОВНИЧ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ФЕНОМЕНОЛОГИЯ ВОСПРИЯТИЯ ПРОИЗВЕДЕНИЯ С АЛЬТЕРНАТИВАМИ АВТОРСКОГО ЗАМЫСЛА

Феноменология как философское направление рассматривает описание опыта, который позволяет познать объекты материального мира. По сути, феноменологом может называться любой, кто смотрит на то, что есть и рассказывает о том, что видит и чувствует. Через собственное восприятие человек наполняет предмет восприятия своим содержанием, личным и особым смыслом. При этом восприятие познаваемой вещи исследователь переносит на психологические рефлексии собственных ощущений, которые рассматриваются как феномены. В философии феномен – явление, факт, событие или что-либо другое, доступное познанию. Традиционное понимание феномена – как чего-то необычного. В нашем случае его необычность заключается в том, что восприятие читателем литературного произведения индивидуальное, личное, своё. С такой позиции произведение может рассматриваться как феномен читательского сознания. Нас интересует феноменология читательского восприятия, и насколько она может быть индивидуальной, а насколько – соответствовать авторскому замыслу.

Часто произведение имеет нелинейный сюжет с большим количеством многохарактерных и фактурных персонажей. По мере повествования наблюдаются своеобразные сюжетные обрывы, событийные недосказанности, параллельные линии, многочисленные ретроспективы и др. Результаты использования автором всех этих литературных приемов приводят к тому, что в восприятии читателем произведения формируется некоторый емкий и чрезвычайно сложный динамический образ, и детали этой насыщенной картины из-за непонятых или отсутствующих элементов читатель осознанно или интуитивно дорисовывает сам (как он понял из прочитанного или как ему ближе и доступнее). И эта общая картина восприятия произведения может быть несколько иной, чем мыслил и представлял автор.

Вспомним яркие и незабываемые образы многих героев классических произведений, которые неоднозначны в нашем отношении к ним, в характерах которых одновременно есть и привлекательные, и отрицательные стороны. Их восприятие не может быть однотипным, шаблонным, повторяющимся в рефлексиях всех читателей и при этом совпадающим с замыслом писателя.

По Гуссерлю, феноменология может рассматриваться как метод уяснения смысловых полей сознания (в нашем случае – автора произведения), определения инвариантных характеристик, которые делают возможным объективное восприятие объекта познания (литературного произведения).

Бытие (содержание произведения в представлении автора) и сознание (читательское восприятие) в идеале должны быть соотносительны друг другу, т. е. подобны, похожи. Философская аксиоматика феноменологии утверждает, что существует первичный опыт (в данном случае – автора произведения), суть которого можно раскрыть, «если мы раскрываемся навстречу познаваемым вещам» [1]. Это значит, что читатель может стремиться понять автора, а автор, в свою очередь, имеет право быть правильно понятым читателем.

С другой стороны, у читателя должно воспитываться уважение, пиетет к авторской интерпретации содержания произведения. Читатель должен попытаться распознать замысел автора хотя бы в знак благодарности ему за релаксирующее удовольствие, получаемое от прочтения великолепного произведения. Нетленные образы героев А. С. Пушкина, И. А. Гончарова, Ф. М. Достоевского, Л. Н. Толстого, И. С. Тургенева способны поддерживать неугасаемый интерес к ним широкой аудитории читателей многих поколений, что в конечном итоге формирует наше отношение к таким произведениям как к классическому наследию.

Автор – создатель произведения, и его понимание сюжета и поведения героев является определяющим и в определенном смысле объективным. Суждения же читателя могут быть несколько тенденциозными, односторонними, фантазийными, уходящими далеко от авторского замысла. Неповторимость и своеобразность восприятия окружающего мира, накопленный жизненный опыт, сформировавшиеся предпочтения, интересы и вкусы каждого человека определяют его оригинальность интерпретации прочитанного произведения, тем более такого, которое охватывает великие исторические эпохи, биографии гениальных творцов, раскрывает тонкие характеры героев, включает остросюжетные контрапунктные позиции и пр. Читательская интерпретация произведения есть та субъективность, которая при глубоком переосмыслении им самим логики того, как он пришел к данным выводам, наполняется ещё более глубоким содержанием, способным приблизиться тем самым к авторскому толкованию. Таким образом, читатель, анализирующий свои ощущения, получает возможность управлять логикой своих выводов, корректируя ранее сформированное отношение к произведению через призму открывающихся для него тонких нюансов оброненного героем слова в жарком споре с соперником или нарочито мягкого характера главного персонажа, скрывающего за кажущимися нелепыми поступками душевные муки или страшные пороки.

Благодаря проникновению за завесу собственного сознания, попыткам анализировать свой опыт постижения авторского замысла произведения, задавая вопросы самому себе, углубляясь в логику своих рассуждений и стараясь понять, как и почему сам читатель пришел к таким выводам, феноменологию можно рассматривать как эффективный инструмент анализа внутренних переживаний. Глубоко, «подкорково» вникая в общую ситуативную картину образного мира, созданную автором, читатель в динамике про-

исходящих событий старается постигнуть логику автора. Благодаря акцентированию сознания на самом акте осмысления образов героев, их поступков и событий, происходящих в произведении, формируются прочные психологические установки феноменологической редукции, когда утрачивается первоначальная связь с объектом анализа (авторским произведением) и внимание концентрируется вокруг феноменов, излучаемых и изучаемых нашим сознанием как познаваемые сущности, имеющие косвенное отношение к породившему их произведению. Наш личный опыт постижения объекта, т. е. авторского, «правильного» толкования произведения, становится рефлексией нашего сознания, позволяющей с помощью «зеркала вовнутрь» – образного инструмента Дж. Локка – акцентировать внимание на важном и атрибутивном, отвлекаясь от второстепенного и нехарактерного, пытаюсь тем самым воспроизвести авторскую логику произведения или, по крайней мере, приблизиться к ней.

Таким образом, феноменологическая редукция определенным образом концентрирует читателя на чувственных позициях восприятия произведения, формирует некий пласт «оголённых» мыслей, получаемых в «сухом остатке» после того, как мы абстрагируемся от причины наших восприятий (т. е. от самого произведения) и пытаемся анализировать логику порожденных переживаний. Адепты феноменологии учат, что таким образом мы постигаем объект или некоторые его стороны, а получаемая в результате информация эквивалентна объективным знаниям. Это значит, что исследуя первопричины своего отношения к героям и событиям произведения, читатель может восстановить логику мыслей автора и раскрыть истинный авторский замысел.

Этот процесс достаточно сложен и неоднозначен в своем проявлении и не гарантирует успех, а при его достижении (как может показаться) сложно оценить достоверность полученных результатов, так как отсутствуют надежные критерии их верификации. Поэтому определенно можно утверждать, что глубокий и всесторонний читательский анализ авторского произведения благодаря уникальности сознания индивидуума способен как минимум породить такую же уникальную интерпретацию этого произведения, а как максимум – раскрыть предполагаемый авторский замысел, но подтвердить который, к сожалению, маловероятно по причине брэнности человеческого существования и который часто становится только предметом многочисленных исторических изысканий.

Феноменология как инструмент самовыражения в языке и психологических переживаниях активно используется в различных отраслях знаний. Нас феноменология интересует как особый педагогический прием, мотивирующий студентов к познанию вообще и изучению конкретных дисциплин, в частности. Исходной позицией, своеобразной стартовой площадкой, привлекающей внимание студента броским внешним видом, может стать некоторое ориентирующее произведение с запоминающимся интересным сюжетом, эксцентричным поведением героев, яркой авторской окраской событий. Преподаватель обращает внимание на некоторый опорный факт или запоминаю-

щуюся ситуацию из данного произведения и, стараясь в дальнейшем сохранять мотивирующую логику своего повествования с предшествующими связующими линиями из произведения, преподносит студентам необходимый учебный материал, указывая при этом на другие интересные и любопытные возможности применения новых знаний.

Приведем следующий достаточно показательный пример. При изучении теории вибрации в железнодорожных дисциплинах лекционной преамбулой и опорной конструкцией для всего учебного материала может служить сюжет рассказа А. П. Чехова «Злоумышленник». Центральный персонаж рассказа – климовский крестьянин Денис Григорьев – задерживается станционным сторожем на железнодорожном пути за откручиванием гайки рельсового скрепления. Непонимание общественной опасности содеянного не освобождает несчастного крестьянина от наказания, и его, обиженного и ошеломленного, после приговора следователя отправляют в тюрьму. Такой сюжет, одновременно смешной, печальный и трогательный, не оставит равнодушным и впечатлит любого читателя.

Фокусом этих событий рассказа в обучающем аспекте является сам момент откручивания гайки. Вряд ли у крестьянина были с собой накладные ключи, которыми он пользовался для совершения столь неприглядного поступка. Наиболее вероятно, что он откручивал гайку руками, как, впрочем, это делал не раз и раньше. Но рельс должен быть плотно связан со шпалами посредством различных скреплений, в противном случае прыгающий и качающийся поезд на разбитой, волнообразной рельсо-шпальной конструкции – это не веселая картинка из мультипликационного фильма «Паровозик из Ромашково», а прямой путь пассажиров и грузов под откос с весьма печальными последствиями для всех участников несостоявшегося транспортного процесса.

Кажущееся противоречие между теоретически плотно зажатыми гайками и практическим их легким откручиванием снимается следствием воздействия физических процессов вибрации. Здесь мы уходим от сюжета рассказа, который уже сыграл свою роль, обеспечив нас вниманием студенческой аудитории, и переходим на следующий уровень мотивированного обучения с подачей профильного учебного материала, но с сохранением, так называемых, *фокусных ориентиров*.

Логика дальнейших рассуждений преподавателя связана с тем, что вибрация, возникающая в процессе движения поездов по железнодорожному пути из-за разрывов рельсовой колеи в виде стыков, несовершенства и дисбаланса конструкции технических средств, наличия различных дефектов, ослабляет болтовые связи, в результате чего Денис Григорьев мог открутить достаточно массивную гайку руками (фокусный ориентир на произведение). Действующими инструкциями по содержанию железнодорожного пути до сих пор, как и во времена Дениса Григорьева (снова фокусный ориентир на произведение), предписывается дважды в год (весной и осенью) производить сплошное под-

тягивание гаек клеммных и закладных болтов с применением торцовых ключей. Использование в настоящее время самоконтрящихся гаек несколько снижает остроту проблемы негативного воздействия вибрации, но, к сожалению, не решает ее полностью.

Далее связи с базовым произведением А. П. Чехова становятся еще более опосредованными, и мы полностью погружаемся в проблематику вибрации, которая начинает представляться нам как атрибут, заполняющий всю нашу жизнь, сопровождающий везде, где есть шум, трение, движение. Мы узнаём, что волновое действие оказывается не только на все окружающие нас объекты, но и на человека. Даже наша планета постоянно вибрирует из-за движения тектонических плит и других, во многом еще не понятых, геологических процессов, приводящих к невообразимым катаклизмам в недрах суши и океанов, сопровождающихся разрушительными землетрясениями и чудовищными извержениями вулканов. Земля постоянно исторгает из своих глубин низкочастотные колебания, способные в определенных случаях негативно отражаться на самочувствии и влиять на здоровье человека, сбивая сердечные ритмы и активизируя резонансные явления в жизненно важных органах.

По мере расширения наших знаний о вибрации мы начинаем относить её к факторам с высокой биологической активностью, которая может стать причиной возникновения и развития опасной вибрационной болезни, являющейся наиболее распространенной среди целого ряда профессиональных заболеваний.

Методологически важно подачу профильного материала по физике вибраций производить в такой же живой и образной форме, удерживающей внимание студентов, как и повествование ориентирующего рассказа «Злоумышленник». Речь идет о синхронизации производимых мотивационных эффектов на обучаемого на всем протяжении изучения дисциплины, начиная с фокусных позиций базового произведения. «Злоумышленник» А. П. Чехова задает особый ритм легко поддерживаемого в дальнейшем интереса к новой информации, по мере раскрытия которой затухают смысловые связи с базисом, но внимание студента начинает контролироваться благодаря незаметному переносу вектора на физические процессы учебного материала, раскрываемого уже не столько лирическим языком красочных метафор и ярких эпитетов, сколько использованием точных научных терминов и не менее интересного фактографического материала.

По мере погружения в специфику предмета от связи с литературным произведением остаются только отдельные ассоциации, равно как и угасает поэтика художественной речи в угоду математической стройности и обосновываемости раскрываемой физической теории вибрации, но сознание обучаемого уже прочно ориентировано и уверенно закреплено в направлении дальнейшего эффективного изучения материала дисциплины, вводные (и наиболее сложные) понятия которой были преподнесены в увлекательной форме ярких и запоминающихся картин.

Фокусным персонажем в представленной когнитивной структуре тематических лекций становится Денис Григорьев – малограмотный, но сметливый крестьянин, не имевший ни малейшего представления о теории вибрации, но мотивированный немилосердной жизнью, в которой осуждаемые законом проступки игнорировались суровой прагматичностью реалий. Удобная симметричная форма путевых гаек с достаточным для пригрузки рыболовных крючков и сетей весом, доступность их бесплатного получения и большое количество на железнодорожных путях сформировали у Дениса Григорьева и его односельчан уверенность в наличии надежного, долговременного и, как им казалось, легального заработка. Любопытно отметить, что объективные физические процессы вибрации определенным образом потворствовали антиобщественному деянию поселян, постоянно и методично ослабляя болтовые соединения частыми колебаниями, тем самым активно способствуя легкому откручиванию гаек и неудержимо снижая безопасность следования поездов по участку железной дороги.

Подобная интерпретация бытовой канвы произведения заслуживает особого внимания с позиции реконструкции важного сопутствующего *антуражного образного поля*, способствующего надёжному удержанию контролируемого интереса у обучающихся студентов. Определенная прорисовка заднего фона произведения, оставшаяся за кадром сюжета, рассматривается как отвлекающий прием, снимающий психологическую нагрузку при изучении сложного учебного материала, требующего сосредоточенности и внимания, формируя установки своеобразной ролевой игры, в которой сторонние персонажи (вроде фигуры Дениса Григорьева) пассивно или активно включаются в общий процесс обучения.

Используя такие приемы, важно не переиграть, сбиваясь на школьную и дошкольную схематику образования, где процесс обучения могут сопровождать смешные и веселые персонажи, которые попадают в различные интересные ситуации, связанные, например, с незнанием ими законов природы. Поэтому антуражное образное поле должно проявляться в виде своеобразной полупрозрачной вуали, искусно набрасываемой преподавателем на особо сложные моменты теории, с формированием направленных и строго дозированных контекстных подсказок по правилам легко воспринимаемой дополнительной и виртуальной реальностей, активно используемых в современном компьютерно ориентированном обучении.

Однако реализуемые технологии обучения с использованием феноменологических приемов не обязательно должны быть непосредственно связаны с анимационными эффектами видеолекций. В приводимом выше примере конструкция антуражного поля может связываться с постановкой учебных и исследовательских задач поиска таких параметров связи рельсо-шпальной решетки, которые, например, исключали бы возможность откручивания вручную гаек клеммных и закладных болтов после прохода заданного тоннажа составов поездов и сопутствующего негативного воздействия вибрацион-

ных процессов. Если все темы лекционного материала по теории вибрации проводились через призму фокусного ориентира, которым служил персонаж Дениса Григорьева, то достигнутое решение указанной задачи по определению рациональных значений параметров прочной, антивибрационной связи элементов железнодорожного пути, исключающих откручивание гаек вручную, будет представляться как безуспешные попытки образа «маленького, чрезвычайно тощего мужичонка в ... латаных портах» заполучить требуемое грузило для своих нужд без особых усилий.

Благодаря длительному общению с нашим персонажем за пределами сюжета авторского произведения в лекционном материале фокусный ориентир начинает жить некоей мифической жизнью, неизменно исполняя роль нарушителя спокойствия вибрационного мира. Виртуальный Денис Григорьев постоянно борется с внедряемыми нами техническими решениями безопасной эксплуатации железнодорожного пути, стараясь всеми правдами и неправдами выкрутить из болта эту злополучную, но так необходимую ему гайку. Наученный горьким опытом трудностей борьбы с законтренными гайками, «демонический персонаж» начинает на некотором этапе (например, с десятой лекции) использовать весьма изощренные средства «взлома» реализованных нами решений, связанных, например, с использованием негативных эффектов нарастающей вибрации при движении подвижного состава с большим сроком эксплуатации, при значительных отступлениях от требуемых норм по содержанию верхнего строения пути, при перевозке слабо закрепленных грузов на открытом подвижном составе и др. Таким образом, преподаватель подвигает студентов на поиск еще более совершенных решений, нейтрализующих разрушающие действия литературного фокусного демона в лице Дениса Григорьева.

Экстраполяцию реакций персонажа фокусного ориентира за пределы «родного» произведения можно рассматривать как развитие жанровой формы альтернативной истории (например, попытаться найти ответ на вопрос: как мог действовать в аналогичной ситуации Денис Григорьев, если бы он вдруг попал в XXI век). Картины рисуются весьма необычные, но своей нестандартностью – очень привлекательные для построения на них мотивирующих задач по вибрации, требующих еще более глубокого и системного изучения теоретического материала.

В целом феноменология представляет собой мощный инструмент когнитивной реконструкции сознания, направленный на формирование устойчивого интереса к целевому познанию и обучению. Наряду со стремлением читателя раскрыть авторский замысел произведения может приветствоваться его альтернативная интерпретация и экспериментирование на широком фантазийном поле, которое использует подкупающую энергичность и харизму героя авторского произведения для «перенаправления» их в русло продуктивного возвращения из студентов новых интеллектуальных и творческих личностей.

Закрепленный интерес к образу литературного героя может активно использоваться для преодоления прокрастинационных и других трудностей при обучении студентов. Сложные теоретические позиции, требующие от обучающихся концентрации сил и внимания, успешнее преодолеваются, если задействовать *редуктивные маркеры*, снижающие «болевого порог» для «грызущих гранит науки». Подобными редуктивными маркерами могут быть действия персонажей произведений, перенесенные на другие условия, время, эпоху, т. е. в нужную для преподавателя обучающую среду, в которой такой виртуальный герой начинает совершать поступки, требующие определенных навыков, знаний и умений. На этом фоне происходит ненавязчивое погружение обучающихся в соответствующую игровую среду с сознательным (или бессознательным) подключением внутренних ресурсов организма, прошлого опыта, помогающих успешно решить поставленную учебную задачу.

Феноменология обладает воистину гигантским потенциалом для осмысления гениальности творцов произведений, породивших бессмертные образы героев, сотканых из животворящего слова почти реальными, осязаемыми, которые, как кажется, еще чуть-чуть – и смогут самостоятельно выйти из бумажного плена книги. Словесно-скульптурно выточенные портреты персонажей легко визуализируются и узнаются в иллюстрациях и на картинах, что лишний раз подтверждает объективность их восприятия. Именно их явственность и фактурность становятся исключительно привлекательными свойствами образов, легко и прочно закрепляемых на подсознательном уровне, а современные образовательные стратегии позволяют эффективно использовать богатый арсенал феноменологических средств для достижения целей продуктивного обучения.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Гуссерль, Э. Идеи к чистой феноменологии и феноменологической философии. Кн. 1 / Э. Гуссерль. – 3-е изд. – СПб. : Академический проект, 2019. – 489 с.
- 2 Гегель, Ф. Феноменология духа / Ф. Гегель. – М. : Наука, 2000. – 495 с.
- 3 Быкова, М. Ф. Мистерия логики и тайна субъективности. О замысле феноменологии и логики у Гегеля / М. Ф. Быкова. – М. : Наука, 1996. – 248 с.
- 4 Локк, Дж. Опыт о человеческом разумении / Дж. Локк. – СПб. : Азбука, 2022. – 864 с.
- 5 Хайдеггер, М. Бытие и время / М. Хайдеггер. – Харьков : Фолио, 2003. – 503 с.
- 6 Кашина, С. Г. Защита от вибрации : учеб. пособие / С. Г. Кашина. – Казань : Изд-во Казанского гос. архитектур.-строит. ун-та, 2012. – 133 с.
- 7 Чехов, А. П. Злоумышленник / А. П. Чехов // Собр. соч. в 12 т. – М. : Правда, 1985. – Т. 3. – С. 74–78.
- 8 Плеханова, И. И. Литературный герой как «прототип» личности писателя: условия «узнавания» и художественные следствия идентификации / И. И. Плеханова // Вестник Томского государственного университета. Филология. – 2015. – № 1 (33). – С. 139–158.

А. Л. КИШТЫМОВ

*Республиканская лаборатория историко-культурного наследия
ГНУ «Центр исследований белорусской культуры, языка и литературы
Национальной академии наук Беларуси», г. Минск*

МЕЖДУ ТЫЛОМ И ФРОНТОМ: ВОЕННО-САНИТАРНЫЕ ПОЕЗДА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ В ЛИТЕРАТУРЕ И КИНЕМАТОГРАФЕ

Первую и Вторую мировые войны разделяет сравнительно небольшой – всего чуть более двадцати лет – временной промежуток. Однако, несмотря на свой общий, мировой масштаб, они кардинально отличались. Это были войны разных эпох, государств, идеологий, войны людей, чья ментальность неизменно изменилась. Изменилось и лицо войны: Вторая мировая война стала войной моторов. Но было в них и общее. Никуда не исчезли военные потери, боль и страдания, пограничная ситуация между жизнью и смертью. И по железнодорожным путям вновь начали курсировать военно-санитарные поезда (рисунок 1) [1].



Рисунок 1 – Вагон военно-санитарного поезда

Уже на третий день после начала Великой Отечественной войны, 24 июня 1941 года, Народный комиссариат путей сообщений (НКПС) дал указание железным дорогам сформировать 288 военно-санитарных поездов. Через два дня в действие вступило «Положение о военно-санитарных поездах», подписанное заместителем наркома обороны СССР маршалом С. М. Будённым, и «Инструкция по погрузке и разгрузке военно-санитарных поездов». Для этих составов было выделено 6000 вагонов, определён штат железнодорожников в бригадах и места формирования поездов.

Понимая, что создать сразу такое количество полностью оборудованных поездов невозможно, нарком путей сообщения разделил поезда на две категории: постоянные (150 составов), выполняющие рейсы по маршрутам фронт – тыловые госпитали, и временные (138 составов), так называемые санитарные летучки.

Военно-санитарные поезда подразделялись:

- на постоянные военно-санитарные поезда (ПВСП), которые предназначались для перевозки раненых и больных из госпитальных баз армий в госпитальные базы фронтовых и внутренних районов. Они состояли из специально оборудованных вагонов для тяжело- и легкораненых, изолятора, аптеки-перевязочной, кухни и других служебных вагонов. Всего постоянный ВСП принимал от 400 до 500 раненых и больных;

- временные военно-санитарные поезда (ВВСП), которые предназначались для эвакуации раненых и больных от прифронтовых станций до госпитальных баз армий;

- военно-санитарные летучки (ВСЛ) для вывоза преимущественно легкораненых и больных из головных армейских госпиталей до госпитальных баз армий, не далее фронтовой приёма-сортировочной базы. Они передвигались на небольшие расстояния и формировались в основном из крытых грузовых вагонов, оборудованных под перевозку раненых.

Военно-санитарные поезда обслуживали поездные бригады, в которые входили проводники, поездные вагонные мастера, поездной электромонтёр и машинист электростанции.

В отличие от санитарных летучек, где главной задачей было оказание первой медицинской помощи и скорейшая эвакуация в тыл, постоянные санитарные поезда были госпиталями на колёсах. В этих поездах уже во время транспортировки проводилось лечение раненых и больных.

Ещё одним прямым наследием Первой мировой войны стала организация банно-прачечных дезинфекционных поездов (БПДП).

Кроме специализированных медицинских вагонов в составе поездов были вспомогательные вагоны: вагон для личного состава поезда, вагон-кухня, вагон-аптека, вагон-морг. Наличие этих вагонов варьировалось. К примеру, вагон-морг часто отсутствовал по причине того, что, согласно специальному приказу начальника медицинской службы РККА, умерших военнослужащих снимали с поезда на ближайшей станции и передавали местному госпиталю для захоронения. Появились официальные инструкции и руководства по организации эксплуатации военно-санитарных поездов [2, 3].

Общее количество ВСП, курсировавших в военные годы, составляло почти 500 составов. Свыше 7000 железнодорожников обеспечивали работу поездов-госпиталей. За годы Великой Отечественной войны в перевозках по эвакуации раненых было задействовано 11863 поезда. Всего военно-санитарные поезда в годы Великой Отечественной войны вывезли порядка 5 млн раненых и больных [4, с. 17].

26 июня 1941 года на рельсы вышел военно-санитарный поезд № 312, который с этого дня и до января 1946 года без остановок и перерывов спасал раненых бойцов, курсируя от линии фронта к тыловым госпиталям. Этот поезд был подготовлен на Вологодском паровозовагоноремонтном заводе. В бригаде поезда было 40 медицинских работников и железнодорожников. За время войны он прошёл 200 тысяч километров и перевёз более 25 тысяч раненых. Кстати, последний рейс ВСП-312 был в Беларусь за больными в декабре 1945. Затем поезд был расформирован.

ВСП-312 состоял из 19 вагонов. Первыми после паровоза шли вагон-электростанция, вагон-цейхгауз (подсобное помещение), вагон-ледник для хранения продовольствия с обитыми войлоком и набитыми опилками стенами и перегородками и опилко-соляной смесью на полу. Затем шли четыре вагона для тяжелораненых на 100 мест и семь вагонов для легкораненых на 370 мест. Поближе к тяжелораненым располагали вагон-операционную, штабной вагон, вагон для команды, вагон для изолятора, аптеку-перевязочную, кухню-пищеблок, вагон-цейхгауз (склад) и хозяйственный вагон с мастерской.

В ВСП-312 по штатному расписанию было всего лишь два врача, а основной состав – это сандружинницы или санитарки, которые дважды в день занимались уборкой, они должны были всех накормить, умыть, побрить, помочь при перевязках, провести физиопроцедуры. В поезде были водолечебница и грязелечебница. На каждую медсестру приходилось по 165 раненых.

Среди военно-санитарных поездов № 312 был знаменит не только образцово-показательной работой, но и инициативой своего персонала. Например, в походных условиях было решено организовать птичник и огород. На крыше вагона-ледника из досок сделали грядки, в которые установили ящики с землёй. Высадили лук, салат и редиску. Вскоре в рационе раненых появилась свежая зелень, а больные шутили, что грядки на вагоне – лучшая маскировка.

Потом в поезде завели поросят. Руководство железной дороги поначалу эту идею восприняло в штыки, считая, что держать животных в санитарном поезде нельзя. Но поросят приобрели, взяв справку в ветеринарно-техническом надзоре о том, что в хозяйстве, где их купили, нет инфекции, и что животных можно перевозить в поезде. В это же время завели кур и петуха, которых устроили под вагоном-аптекой в проволочных ящиках с гнёздами и кормушками. Сначала боялись, что куры не будут нестись на ходу, однако страхи оказались напрасными – за полтора года куры снесли больше 900 яиц.

Поэтому совсем не случайно в Главном военно-санитарном управлении Красной Армии захотели, чтобы о передовом госпитале на колёсах появилась брошюра. Такое задание дали журналистке и писательнице Вере Фёдоровне Пановой. Вот как она вспоминала своё первое впечатление: *«На дальних запасных путях, возле какого-то длинного забора, стоял красавец поезд: свежесвыкрашенные темно-зелёные вагоны, алые кресты на белом*

поле; на окнах – ослепительной чистоты полотняные занавески ручной вышивки. Невдомёк было мне, когда я с крохотным моим чемоданчиком входила в штабной вагон, какую роль в моей судьбе сыграет этот поезд, вернее – люди, к которым я иду. Эти люди жили на колёсах уже почти три с половиной года: с первых дней войны собрались они в этом поезде и с честью, непорочно несли свою благородную службу».

С декабря 1944 г. почти два месяца Панова трудилась в поезде милосердия. За это ВСП № 312 успел совершить четыре дальних рейса – два порожних, к фронту, в Двинск и Червонный Бор, и два рабочих, с ранеными, которых спасали и доставляли на лечение в тыл. Журналистке предоставили отдельное купе в аптечном вагоне с пишущей машинкой и запасом бумаги.

Редакционное задание она выполнила – написала рукопись под названием «ВСП-312 в борьбе за Родину». Текст издали как брошюру под фамилией начальника поезда майора Даничева. А под своим именем она написала художественную повесть.

Вот что вспоминала Вера Панова впоследствии: *«Каждый день купе, как и весь вагон, мыли сулемой. Ни раньше, ни позже я не жила в такой стерильной обстановке. Этой чистоте как нельзя лучше соответствовал общий дух поездного бытия: дух благопристойности. Я там не слышала крика, перебранки, разнuzданных речей, все ходили занятые делом, полные достоинства. Друг к другу относились уважительно. Друзья мои, как это прекрасно, благородно и целебно... Тут я окончательно поняла: я буду писателем, потому что не могу им не быть; не могу не рассказать о жизненном подвиге этих людей».*

Первоначально рукопись называлась «Санитарный поезд». Но её первое издание, увидевшее свет уже после войны, в 1946 году, писательница назвала «Спутники». Книга мгновенно завоевала читательское признание и стала бестселлером. Хотя, конечно, в СССР в те годы такого слова не знали. А Вера Панова в 1947 г. была удостоена самой высокой награды – Сталинской премии первой степени. Она вошла в элиту советских писателей. Говорили, что «Спутники» прочитал и одобрительно отозвался о них сам Сталин. Её произведения ещё дважды, в 1948 и 1950 гг., награждались Сталинскими премиями.

Повесть Веры Пановой была художественной, но с полным правом её можно назвать и документальной. Настолько подробно и детально там описан быт и будни санитарного поезда. В начале чтения есть определенная доля скептицизма: 1946 год издания, Сталинская премия, явно памятник литературы советского реализма. Но вскоре становится понятно, что реализм не имеет прилагательных, а литература, если это действительно литература, всегда вне идеологии и политики.

«Спутники» имели и счастливую кинематографическую судьбу. Первый фильм по этой повести был снят режиссёром Искандером Хамраевым в 1964 году под названием «Поезд милосердия». В 1975 г. зрители увидели

четырёхсерийный телефильм «На всю оставшуюся жизнь» режиссёра Петра Фоменко. Уже в постсоветское время, в 2015 году, под оригинальным названием «Спутники», появился шестисерийный киновариант повести, снятый режиссёром Иваном Шурховецким.

Всего Верой Пановой было написано 6 романов, 6 повестей, 12 пьес и 10 сценариев. По её произведениям выполнено 15 экранизаций. И как раз роман «Спутники», ставший основой художественного фильма и двух сериалов, входит в число произведений советских писателей, к которым наиболее часто обращались кинематографисты.

Сцены с военно-санитарными поездами довольно часто появляются в кинофильмах о войне. Вполне понятно, что драматизм событий, связанных с ними, имеет особую ценность для кинематографистов. В этом отношении, наверное, классическим можно признать сюжет из очень известного художественного фильма «Офицеры». Его главная героиня, *Люба Трофимова* (актриса Алина Станиславовна Покровская), в годы войны – *начальник военно-санитарной летучки, спасая раненых, получает известие о гибели своего сына.*

Военно-санитарный поезд – одно из мест действия в российском драматическом художественном фильме 2004 года «Папа», снятом Владимиром Машковым по мотивам пьесы Александра Галича «Матросская тишина».

Оставили свой след военно-санитарные поезда и в кинодокументалистике. В 2005 году на экраны вышел документальный фильм «Дорога к Сталинграду» об истории такого поезда № 87. Можно сказать, что эта лента вдвойне кинематографична, так как начальником поезда был капитан медицинской службы Павел Кондратьевич Табаков, а участие в этом фильме принял его сын – знаменитый актёр и режиссёр Олег Павлович Табаков. В свой первый военный рейс ВСП № 87 отправился 17 июля 1941 года из Саратова, а всего за годы войны поезд совершил 135 таких рейсов. Раненые красноармейцы прозвали этот поезд «Счастливым» – за всё время поезда № 87 потерял лишь хвостовой вагон и одного человека убитым! «Поезда, спасающие жизнь» – так называли санитарные эшелоны в годы Великой Отечественной войны.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Киштымов, А. Л.* Литературный след военно-санитарных поездов в годы Первой мировой войны / А. Л. Киштымов // Феноменология транспорта в литературе: прошлое, настоящее, будущее : материалы II Междунар. науч.-методолог. конф. ; под общ. ред. Т. А. Власюк. – Гомель : БелГУТ, 2022. – С. 59–63.

2 Инструкция по погрузке и разгрузке постоянных военно-санитарных поездов (ВСП) / Главное военно-санитарное управление Красной Армии. – М. : Медгиз, 1941. – 24 с.

3 Руководство по организации и работе военно-санитарных поездов / Главное военно-санитарное управление Красной Армии ; ред. Л. А. Ходорков. – М. : Медгиз, 1942. – 160 с.

4 Буряк, Ю. Ю. Военно-санитарные поезда СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны / Ю. Ю. Буряк // Вестник Томского государственного университета. История. – 2021. – № 71. – С. 11–19.

УДК 656.2.072:82.091

Т. А. ВЛАСЮК

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

СТРУКТУРНЫЙ АНАЛИЗ ПАССАЖИРОПОТОКА НАЧАЛА XX ВЕКА НА ПРИМЕРЕ РАССКАЗОВ К. Г. ПАУСТОВСКОГО

Железная дорога для живущих не только в XIX, но и в начале XX века была, можно сказать, восьмым чудом света. Она не только обеспечила удобную транспортную связь между крупными промышленными центрами, но и «связала» деревни с городами, что создало благоприятные условия для социально-экономического развития поселков и городов. Именно процесс взаимодействия городов и сельских поселений, обеспеченных транспортным сообщением, является связующим элементом и основным коммуникативным звеном миграции населения, которое совершает поездки с различными целями, что ярко представлено на страницах многих литературных произведений как русских, так и советских писателей. Среди них повести и рассказы К. Г. Паустовского «Мещёрская сторона», «Беспокойная юность», «Бросок на юг», «Книга скитаний», «Австралиец со станции Пилево» и др.

Например, в повести «Мещёрская сторона», о которой нам со школьной скамьи известно как о произведении о природе средней полосы России, дана и характеристика пассажирам, следующим из деревни в Рязань: *«Пассажиры с вещами сидели на площадках – вещи в вагон не влезали. Изредка в пути с площадки на полотно начинали вылетать мешки, корзины, плотничьи пилы, а за вещами выскакивал и их обладатель, нередко довольно древняя старуха. Неопытные пассажиры пугались, а опытные, скручивая козы ножки и поплеывая, объясняли, что это самый удобный способ высаживаться из поезда поближе к своей деревне».*

Впервые автор *«попал в Мещёрский край с севера, из Владимира. За Гусем-Хрустальным, на тихой станции Тума, я пересел на поезд узкоколейки. Это был поезд времен Стефенсона. Паровоз, похожий на самовар, свистел детским фальцетом. У паровоза было обидное прозвище: "мерин". Он и вправду был похож на старого мерина. На закруглениях он кряхтел и останавливался. Пассажиры выходили покурить. Лесное безмолвие стояло вокруг задыхавшегося «мерина». Запах дикой гвоздики, нагретой солнцем, наполнял вагоны... Узкоколейка в Мещёрских лесах – самая неторопливая железная дорога в Союзе.*

Станции завалены смолистыми бревнами и пахнут свежей порубкой и дикими лесными цветами. На станции Пилево в вагон влез косматый дед.

Он перекрестился в угол, где дребезжала круглая чугунная печка, вздохнул и пожаловался в пространство» [1].

Как видно из приведенных цитат, пассажиропоток начала XX века не отличается многообразием, его в основном составляют крестьяне, которые едут в город с различными целями, например, для продажи сельхозпродукции и инвентаря, а также на сезонные работы или лесозаготовки.

Следует отметить, что в повести К. Г. Паустовского речь идет о Рязанско-Владимирской узкоколейной железной дороге с шириной колеи 750 мм и протяженностью более 210 км, которая была введена в эксплуатацию в 20-е годы XX века, и наибольшая ее востребованность наблюдалась в 30–50-е годы прошлого века, когда каждый день сотни пассажиров совершали поездки в город, лесхоз и другие промышленные объекты того времени. Эту дорогу также называли и «Мещёрской магистралью» на направлении Рязань – Тума – Владимир, которая имела первостепенное значение для развития покрытых лесом левобережных районов Оки. Узкоколейка дала вторую жизнь живичному промыслу и лесозаготовкам, что отражено в повести. Автором представлены произошедшие перемены в обществе, вызванные демографическими, поведенческими и другими факторами. Например, демографические факторы отражают возрастной состав пассажиров («древняя старуха», «косматый дед») их уровень дохода, а также социальный статус и т. п. Читая повесть и знакомясь с жителями Мещёры, видим, что среди пассажиров преобладает возрастная категория, которая характеризуется автором мобильностью передвижения исходя их своих целей и необходимости поездки. Это паромщики, корзинщики, сторожа. Особое внимание в повести уделено деревенским женщинам, у которых также появились возможности совершать поездки на железнодорожном транспорте.

В повести «Беспокойная юность» также прослеживается структура многочисленного пассажиропотока: *«Я ехал из Киева в Москву в тесной камерке вагонного отопления. Нас было трое пассажиров: пожилой землемер, молодая женщина в белом оренбургском платке и я. Женщина сидела на холодной чугунной печурке, а мы с землемером по очереди отсиживались на полу – вдвоем поместиться там было нельзя. Мелкий уголь хрустел под ногами. От него белый платок женщины вскоре сделался серым. За наглухо забитым окном – тоже серым, в высохших потеках от дождевых капель – ничего нельзя было разобрать.*

Выйти из отопления на площадку вагона было почти невозможно. Мобилизованные вповалку лежали на крышах, висели на буферах и ступеньках. Станции встречали нас протяжным воем женщин, ревом гармошек, свистом и песнями. Поезд останавливался и тотчас прирастал к рельсам. Только два паровоза могли стронуть его и то – тяжелым рывком».

Далее в этой повести отражена еще одна поездка главного героя произведения. *«В поезде я долго простоял в тамбуре у окна. Спустилась теплая и непроглядная южная ночь. На остановках я открывал наружную дверь и прислушивался. Невнятный шорох доходил из мрака. Должно быть,*

просыхала земля, еще сырая после стаявшего снега. Я досадовал на остановки в пути и радовался каждому верстовому столбу, что плавно уносился назад в смутном свете, падающем из вагонных окон» [2].

Таким образом, пассажирские перевозки на железнодорожном транспорте, представленные в повестях и рассказах К. Г. Паустовского, являются отражением исторической реальности, характеризующей социально-экономическое развитие страны и Мещёрского края. При этом пассажиропоток был довольно однородным и в основном состоял из крестьян, солдат и матросов, молодых активистов-комсомольцев, учителей, землемеров и других специалистов, совершающих поездки с различными целями.

Следует отметить, что пассажиропоток на железнодорожном транспорте начала XX века отличается сезонной неравномерностью. Например, весной и осенью в поездах можно было увидеть больше крестьян, ехавших на ярмарки или на сбор урожая и «занимавших большую часть мест на поездах», а в зимний период преобладал пассажиропоток из сезонных рабочих. Поездки на железнодорожном транспорте становятся всё более и более доступными для всех слоев населения, что сделало их популярным видом передвижения, однако требующим много сил и терпения.

«Тогда в поездах еще не было электричества. Горели свечи. В полумраке вагонов хорошо было представлять себе свое будущее, всегда заманчивое и разнообразное. Тот второй, вымышленный мир, о котором я недавно писал, расцветал с необыкновенной силой. Можно было целиком уйти в него, не испытывая угрызений совести. Все равно в дороге нельзя ни работать, ни читать и остается много свободного времени для воображения. Конечно, если нет назойливых попутчиков. Их, к счастью, не было. В тамбуре, кроме меня, стоял молодой матрос в черной шинели» [2].

Помимо этого, в произведениях К. Г. Паустовского отражена роль железнодорожного транспорта в развитии сельской местности. В то время, когда на смену традиционным крестьянским хозяйствам приходила новая экономика, связанная с использованием машин и технологий, железнодорожный транспорт стал ключевым фактором, позволяющим доставлять сельскохозяйственную продукцию на рынки в города. В этом контексте произведения К. Г. Паустовского отражают не только привычки и обычаи крестьянского населения, но и значимость железной дороги в экономическом развитии сёл и деревень.

В вышеназванных повестях и рассказах К. Г. Паустовского передана особая атмосфера поездки на железнодорожном транспорте, которая возникает из-за долгого времени в пути и возможности продолжительного общения, получения новой информации и знаний. Через персонажей своих произведений К. Г. Паустовский рассказывает о том, как жизнь людей меняется под влиянием социальных, экономических и политических факторов, а также о том, какие возможности дает железнодорожный транспорт и как он оказывает влияние на характеры, взгляды, убеждения и жизненные ценности населения. Через призму произведений К. Г. Паустовского мы можем

лучше понять наши корни и оценить, насколько мы изменились с тех пор и как далеко ушли вперед за вековой период.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Паустовский, К. Г. Повести / К. Г. Паустовский. – М. : Правда, 1980. – С. 407–443.
- 2 Паустовский, К. Г. Беспокойная юность / К. Г. Паустовский. – М. : АСТ, Астрель, 2006. – С. 75.
- 3 Берзин, А. Мещёрская магистраль / А. Берзин, В. Миронов. – Владимир : По-сад, 2004. – 190 с.
- 4 Буракшаев, В. Мещёрская узкоколейка / В. Буракшаев // Железнодорожное дело. – 2007. – № 1. – С. 31–37.
- 5 Семилетов, В. Мещёрский эпилог / В. Семилетов // Локотранс. – 2007. – № 1. – С. 22–26.

УДК 811.161.3'373

В. И. КОВАЛЬ

*Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины,
Республика Беларусь*

ОБРАЗ «ПТИЦЫ-ТРОЙКИ» В ПРОИЗВЕДЕНИЯХ Н. В. ГОГОЛЯ, Ф. М. ДОСТОЕВСКОГО И В. М. ШУКШИНА

Свое прозаическое произведение «Мертвые души» Н. В. Гоголь назвал поэмой не только потому, что в нем реалистично представлена историческая панорама России 30–40-х годов XIX века и отражена социально-нравственная проблематика российского общества, но и потому, что в нем встречаются эмоциональные лирические отступления, позволяющие писателю выразить свое отношение к изображаемой действительности. Одно из таких отступлений – широко известное поэтическое повествование о птице-тройке. Стремительный, ошеломляющий всех встречных полет какой-то сказочной, созданной воображением писателя тройки, противопоставляется обычной тройке лошадей, которые везут по российскому бездорожью Павла Ивановича Чичикова, занимающегося скупкой у помещиков очень странного товара – уже ушедших из жизни крепостных крестьян, чья смерть временно не подтверждена документально.

Следует прежде всего отметить, что сама тройка, то есть три лошади, запряженные в одну телегу, – сугубо российское изобретение, созданное именно для быстрой езды. Русская лошадиная тройка считается единственной в мире разноаллюрной запряжкой, при которой центральная лошадь – коренник – скачет быстрой рысью, а лошади сбоку – пристяжные – передвигаются галопом, развивая при этом довольно высокую скорость – около 50 км/ч. Характерно, что еще в одном лирическом отступлении, начинающемся риторическим вопросом *«И какой же русский не любит быстрой*

езды?», Гоголь при описании ощущений от езды на тройке неоднократно употребляет глагол *лететь* в значении «мчаться, очень быстро перемещаться по земле»: *Кажись, неведомая сила подхватила тебя на крыло к себе, и сам летишь, и все летит: летят версты, летят навстречу купцы на облучках своих кибиток, летит с обеих сторон лес с темными строениями елей и сосен, летит вся дорога невесть куда в пропадающую даль.* Вполне закономерно, что под влиянием представлений о полете при езде на тройке сформировался и сам образ летящей «птицы-тройки».

Представляет очевидный интерес описание стремительного движения тройки в рассматриваемом лирическом отступлении: а) *кони вихрем, спицы в колесах слились в один гладкий круг*; б) [*кони*] *дружно и разом напрягли медные груди и, почти не тронув копытами земли, превратились в одни вытянутые линии, летящие по воздуху.* Именно так – изображением сплошного круга вместо спиц в колесах, а также горизонтальных линий вокруг и позади движущегося транспортного средства – современные художники передают идею движения, высокой скорости.

Описание движения стремительной почтовой тройки в рассказе Н. Д. Телешова «Самоходы» (1894 г.) весьма напоминает известное гоголевское описание: *Не раз обгоняла их на пути и почтовая тройка, пролетавшая сломя голову со звоном и громом, и изумлённо глядел на них развалившийся в тарантасе седок.*

Исследователи творчества Н. В. Гоголя отмечают, что помещая лирическое отступление «Эх, тройка, птица-тройка, кто тебя выдумал?» в самый конец первого тома «Мертвых душ», писатель рассчитывал, что в последующих томах он всё же ответит на вопрос «*Русь, куда же несешься ты?*», показав духовно-нравственное «преображение» Чичикова. Известно, однако, что великий писатель в состоянии духовно-творческого кризиса в феврале 1852 года сжег почти завершённый второй том главного в своей жизни произведения.

Образ гоголевской «птицы-тройки» дважды встречается в романе Ф. М. Достоевского «Братья Карамазовы» как средство выразительности речи прокурора Ипполита Кирилловича. Выступая в суде по обвинению Дмитрия Карамазова в отцеубийстве, прокурор весьма иронично комментирует этот образ. С одной стороны, он адекватно трактует образ птицы-тройки. Великий писатель олицетворяет всю Россию в виде скачущей к неведомой цели удалой русской тройки. С другой стороны, он считает, что этот образ возник по двум причинам: либо в результате «младенчески невинного прекрасномыслия» Гоголя, либо из-за возможных цензурных ограничений. Далее прокурор намеренно развенчивает образ птицы-тройки, соотнося с ним морально ущербных, меркантильных и гротескно-карикатурных персонажей поэмы «Мертвые души»: *Если в его тройку впрячь только его же героев – Собакевичей, Ноздревых и Чичиковых, то кого бы ни посадить ямщиком, ни до чего путного на таких конях не доедешь!*

В дальнейшем, завершая свою обвинительную речь и обращаясь к судьям перед вынесением ими приговора Дмитрию Карамазову, Ипполит Кириллович развивает свое негативно-ироничное отношение к этому образу и отождествляет разгул преступности в тогдашней России и Россию в целом с неуправляемым, стихийным, неуправляемым «полетом» птицы-тройки. При этом он подчеркивает, что не только российская, но и зарубежная общественность призывают покончить с беззаконием в России: *Роковая тройка наша несется стремглав и, может, к гибели. И давно уже в целой России протирают руки и взывают остановить бешеную, беспардонную скачку. И если сторонятся пока еще другие народы от скачущей сломя голову тройки, то, может быть, вовсе не от почтения к ней, как хотелось поэту, а просто от ужаса – это заметьте. От ужаса, а может, и от омерзения к ней, да и то еще хорошо, что сторонятся, а пожалуй, возьмут да и перестанут сторониться, и станут твердою стеной перед стремящимся видением, и сами остановят сумасшедшую скачку нашей разнузданности, в видах спасения себя, просвещения и цивилизации! Эти тревожные голоса из Европы мы уже слышали. Не соблазняйте же их, не копите их всё нарастающей ненависти приговором, оправдывающим убийство отца родным сыном!*

Очевидно, что возвышенно-поэтический образ гоголевской птицы-тройки в данном случае намеренно развенчивается, поскольку он помещается в негативное смысловое пространство, насыщенное соответствующей лексикой: роковая тройка, гибель, бешеная беспардонная скачка, скачущая сломя голову тройка, ужас, омерзение, сумасшедшая скачка, разнузданность, ненависть.

В «индивидуально-авторском» восприятии упоминается образ птицы-тройки и в рассказе В. М. Шукшина «Забуксовал», главный герой которого – совхозный механик Роман Звягин – услышав, как его сын учит наизусть отрывок о «птице-тройке», неожиданно для самого себя задается вопросом: почему в этой замечательной, красивой, «вдохновенной Богом» тройке едет Чичиков, которого он не без основания называет хмырем, прохиндеем, шулером и мошенником: *Вдруг – с досады, что ли, со злости ли – Роман подумал: «А кого везут-то? Кони-то? Этого... Чичикова?» Роман даже привстал в изумлении... Прошелся по горнице. Точно, Чичикова везут. Этого хмыря везут, который мертвые души скупал, ездил по краю. Елкина мать!.. Вот так троечка!*

Чтобы разрешить собственные сомнения, Роман Звягин обращается к односельчанину – школьному учителю Николаю Степановичу, который совершенно верно расставляет акценты и на недоуменные вопросы Романа (*Так это Русь-то – Чичикова мчит? Это перед Чичиковым шапки все снимают?*) резонно отвечает: *Русь сравнивается с тройкой, а не с Чичиковым. Здесь имеется ... движение, скорость, удалая езда – вот что Гоголь подчеркивает. При чем тут Чичиков?*

Как отмечалось выше, на такое же кажущееся противоречие гоголевского текста – между опоэтизированной птицей-тройкой и ее житейски-озабоченным

пассажиром – указывал (правда, в насмешливо-ироническом контексте) персонаж романа «Братья Карамазовы» прокурор Ипполит Кириллович.

Вовсе не литературный персонаж, а наш современник – протоирей Андрей Ткачев – рассуждает примерно так же, как герои романа Ф. М. Достоевского и рассказа В. М. Шукшина: *И действительно, кого там разудалые кони несут, разрывая воздух звоном колокольчика? Неужели этого жулика Чичикова?*

При этом священник «перебрасывает мостик» из гоголевских времен в российскую действительность 1990-х годов: *Чичиков делал деньги из воздуха. Как любой гениальный жулик, он из-под ног поднимал то, что никто до него не замечал, и уже в скорости клал в карман твёрдую валюту <...> Представьте себе, что в 1990-е годы влетает та самая птица-тройка в самую гуцу российской действительности. Тот же Селифан на козлах. Тот же Петрушка в лакеях. А у барина, того, что внутри кибитки, черты лица, положим, Егора Гайдара или Анатолия Чубайса. <...> Ворвавшись в наши 1990-е, Павел Иванович Чичиков уже не будет разоряться на покупку души покойного плотника Парамона или кузнеца Семёна. Он устроит ваучерную приватизацию и приберёт в свои пухлые ручки ведущие предприятия страны!*

Вслед за рассудительным сельским учителем Николаем Степановичем можно отметить, что в данном случае следует четко различать, с одной стороны, «приземленно-бытовое» восприятие запряженной тройкой лошадей брички, в которой едет «гениальный жулик» Чичиков к очередной «жертве» своих махинаций, а с другой – созданный Гоголем поэтический образ птицы-тройки, символизирующей Россию, которую великий писатель, абстрагируясь от Чичикова, его брички и различных бытовых деталей, хотел видеть сильной, самодостаточной и динамичной.

Что же касается вопроса «*Куда ж несешься ты, Русь?*», который, несомненно, очень волновал Гоголя, то ответа на него писатель не дал и такой цели, конечно, не преследовал. Главным для него было иное: поставить такой сложный, глубоко философский вопрос перед вдумчивым читателем, побудить его к серьезным размышлениям.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Ткачев, А. Кто несётся в русской птице тройке? / А. Ткачев [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://podg-kursy.ru/literatura/yaroslavskij-rastoropnyj-muzhik.html>. – Дата доступа : 14.03.2023.

УДК 656:82.091

Д. Б. БАЙДЖАНОВА

Институт телекоммуникаций и информатики Туркменистана, г. Ашхабад

ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТА В ПРОИЗВЕДЕНИЯХ КЕРИМА КУРБАННЕПЕСОВА

Художественные произведения создаются не только для того, чтобы познакомить читателей с новыми событиями, но и с целью воспитания, донесения какой-либо мысли общественности. Колоссальная роль в воспитании принадлежит художественным произведениям. Большая часть стихотворений народного писателя Туркменистана, обладателя премии Махтумкули, Керима Курбаннепесова преследует такую воспитательную цель.

В произведениях Керима Курбаннепесова проблема транспорта занимает важное место. Автор использует образы транспортных средств как для представления развития, прогресса, продвижения в жизни, улучшения благосостояния людей, так и для описания должности и профессии героев. В произведениях поэта можно встретить разные виды транспорта. При анализе его стихотворений можно убедиться, что названия таких транспортных средств и объектов, как машина, автобус, Жигули, Волга, СТЗ (Сталинградский тракторный завод) были использованы для разных целей. Произведения «Машина, машина...», «План надо выполнять, план (Plan dolmaly, plan)» полностью посвящены транспортной тематике.

В стихотворении «Машина, машина...» автор рассказывает, как он однажды гостил в доме, где проводилась небольшая вечеринка. С самых первых строк поэт отмечает, как часто в этом доме повторяется слово машина:

*Не важно: на севере иль на юге
Меня изводили шипящие звуки,
Текли без конца, как вода из кувшина:
«Машина, машина...
Машина, машина...» [2, с. 248].*

Автор подчеркивает, что представители всех профессий мужского пола думают только о машинах:

*Мужи восседают за скатертью белой.
Шашлык приготовлен рукою умелой.
Учитель, завскладом... и два бригадира
Готовы к началу весёлого пира.*

*Где ж тосты?!
«Колеса...»
«Подфарники!»
«Шина...»
«Мотор!»
«Карбюратор...»
Машина, машина... [2, с. 248].*

Уловив схожесть храпения одного из спящих гостей со словом машина, поэт добавил нотку юмора в своё стихотворение:

*А этот, зажмурясь, сидит, как в раю,
Себе представляя машину свою!
Храпит как-то странно
В сторонке мужчина:
«Мах-шина...
Мах-шина...
Мах-шина...
Мах-шина...» [2, с. 249].*

Подчёркивая, как заснувший человек повторяет слово «машина», автор хотел показать, что герой думает о машинах не только на яву, но и во сне.

Туркменский народ обрёл известность среди других народов благодаря своему самому древнему музыкальному инструменту – дутару. На национальных праздниках, на небольших вечеринках бахши поёт и играет на дутаре – это древняя традиция туркменского народа. Однако в стихотворении никто не обращал внимания на дутар. Так поэт хотел показать, насколько глубоко его герои интересуются машинами:

*Дутар возле печки висит на стене,
Как будто прося:
«Подойдите ко мне!»
Сказал я: «Возьми его в руки, бахши!»
И песня звучит – услажденье души...
«...На грудь Акменгли ее косы легли,
К источнику тихо спустилась Менгли...»
Но вновь, вырываясь, как пар из земли,
Шипящие к нам из угла поползли.
Услышали мы,
Подпевая бахши,
Мурлычет учитель:
«Машина, маши...» [2, с. 249].*

Однако через некоторое время гости снова возвращаются к теме машин. Чтобы привлечь внимание гостей, автор начинает читать стихи разных поэтов, но это только ненадолго приостанавливает «машинную» беседу. Гости вновь продолжают эту тему:

*И строки великого Махтумкули
Уста мои трепетно произнесли.
Затем Кемине и потом Сеиди
Читал я друзьям со стеснением в груди.*

*Читал я о прошлых и будущих днях,
О черных дорогах, о светлых путях.
Ах, судьбы людские – свиданья, разлуки!*

*Но вновь оживились противные звуки,
Стихи заглушая вознею мышиною:*

«Машина, машина...

Машина, машина...» [2, с. 250].

Поэт показал, что этих людей не смогло заинтересовать даже искусство, всё остальное, кроме машин, для них является бессмысленным. Таким образом, он назвал их теми, кого легко лишили покоя машины:

*Недолго боролся я, честно признаться,
И создал во славу машины куплет,
Чтоб в добром согласье закончить обед...*

Шумели мужчины.

Белели рубахи.

Над потными лбами сверкали папахи.

Легко ж вас, джигиты,

Покоя лишили

Машины!

«Маши-шины...

Маши-шины...

Машины...» [2, с. 250].

В произведениях Керима Курбаннепесова критикуются водители, которые управляют автомобилем на высокой скорости. Его стихотворение «План надо выполнять, план (Plan dolmaly, plan)» посвящено водителю такси, который под предлогом выполнения плана управляет машиной на такой скорости, что ставит под угрозу других:

Как-то сели мы в такси.

Боже ты меня спаси,

– Разве можно так гнать?!

– Конечно, можно, брат.

Нужно план выполнять.

Водитель так гонит

Что машина летит,

Чуть не попав под колесо машины

Ребенок чудом остался в живых [1, 365 с.].

Но водитель живёт, заботясь только о своём плане. Автор сравнивает его вождение с полётом самолёта и критикует за высокую скорость. Поэт с самого начала и до последней строчки призывает водителя снизить скорость. Однако ответ водителя остаётся неизменным:

Не различишь летим иль едем.

Перепутал он землю с небом.

– Помедленнее нельзя, братан?

– План нужно выполнить, план [1, 365 с.].

В речи водителя поэт использовал такие просторечные слова, как «шляться, баба, скот», тем самым хотел подчеркнуть, какой у водителя узкий кругозор:

– Глянь ты, по дорогам

Много ходят баб.

Что ж вам дома не сидится!

План нам нужно выполнять!

Глянь на этого скота,

Что уселся на дороге!

Шел бы в пастбище своё,

План, мне дорог, план! [1, 365 с.].

Из-за высокой скорости такси чуть не попало в аварию. Несмотря на это, водитель даже и не думает снижать скорость:

Напротив нас с ревом

Мчался автомобиль МАЗ.

Если пренебречь его.

В миг раздавит нас.

Пожилый шофер МАЗа

Очень ловким оказался.

Сделав ловкий разворот.

Миновал он столкновение [1, 365 с.].

В завершающей части стихотворения автор демонстрирует, что план водителя такси – это всего лишь отговорка, и он уже в плену своего корыстолюбия:

Ну вот, с трудом благополучно,

прибыли до места,

Но я услышал крик души:

Если вовремя не задушить

Алчность-змею

Не останется у человека

Ни души, ни совести.

План конечно важен

Но важна и борьба против этого зла

*Под названием корысть,
Это и есть самый важный план!* [1, 367 с.].

В этом стихотворении поэт, называя корысть «змеей», хотел вызвать неприязненное отношение читателей к действиям водителя. Автор призывает своих читателей думать не только о себе, но и заботиться об окружающих: о людях, о всех живых существах.

Учитывая тот факт, что у поэта немало подобных стихотворений, критикующих вождение на высокой скорости, можно утверждать: этот вопрос занимает немаловажное место в жизни общества. Посредством своих стихотворений К. Курбаннепесов хотел повлиять на сознание людей, донести до общественности, что необходимо поступать ответственно, серьёзно, не только при вождении, а в любом деле не думать лишь о своей выгоде, а учитывать интересы окружающих.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Gurbannepesow, K. “Oýlanma baýry” / K. Gurbannepesow* [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://enedilim.com>. – Дата доступа : 12.05.2023.

2 *Курбаннепесов, К. Избранное: Стихи : пер. с туркм. / К. Курбаннепесов.* – М. : Художественная литература, 1979. – 365 с.

УДК 811.161.1:81

*Т. А. ВЛАСЮК, С. В. СКИРКОВСКИЙ, И. И. СОСНОВСКИЙ, С. В. ДЕРКАЧЁВ,
А. А. КОСТЕЛЕЙ*

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

В ПОЭМЕ Н. В. ГОГОЛЯ «МЕРТВЫЕ ДУШИ»

КАК ОТРАЖЕНИЕ ПЕРСПЕКТИВ

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РОССИИ XIX ВЕКА

В XIX веке в России основным средством передвижения были различного вида коляски, под которыми понимали рессорные открытые экипажи. Одним из них является бричка (легкая четырехколесная дорожная повозка с открытым (закрытым) кожаным кузовом, иногда без рессор). Именно с ее въезда в город NN начинается поэма Н. В. Гоголя *Мертвые души*: *«В ворота гостиницы губернского города NN въехала довольно красивая рессорная небольшая бричка, в какой ездят холостяки: отставные подполковники, штабс-капитаны, помещики, имеющие около сотни душ крестьян, – словом, все те, которых называют господами средней руки»*. Главный герой поэмы въезжает в город на комфортабельном для того времени транспорте «бричке» *«довольно красивой»* и автор подчеркивает *«рессорной»*, т. е. отличающейся новейшей конструкторской разработкой, что указывает на ее значительную стоимость, и приобрести её мог *«господин средней руки»*. Однако *«рессора»* используется не только как конструкционная деталь

транспортного средства, она отражает характер главного героя, выражая определенную «мягкость» поведения и его благоприятное путешествие, демпфируя ухабы и кочки на пути следования к поставленной цели: *«А Чичиков в довольном расположении духа сидел в своей бричке, катившейся давно по столбовой дороге»* или *«Наконец бричка, сделавши порядочный скачок, опустилась, как будто в яму, в ворота гостиницы, и Чичиков был встречен Петрушкою, который одною рукою придерживал полу своего сюртука, ибо не любил, чтобы расходились полы, а другою стал помогать ему вылезать из брички»*. Далее автор продолжает выделять некоторые условия комфорта данного транспортного средства, например, верх кузова брички был *«от дождя задернут кожаными занавесками с двумя круглыми окошечками, определенными на рассматривание дорожных видов»* [1]. Однако «рессоры» – не панацея и не всегда могут защитить от дорожных проблем: *«Между тем Чичиков стал примечать, что бричка качалась на все стороны и наделяла его пресильными толчками; это дало ему почувствовать, что они своротили с дороги, и, вероятно, тащились по взбороненному полю»*.

В поэме каждая встреча Чичикова с новым помещиком сопровождается описанием и вида транспорта, который при этом им используется, в чем мы неоднократно убеждаемся. Автор придает большое значение транспортным средствам и представляет довольно широкий их диапазон. Это и *«небольшая колясочка Ноздрева на тощих обывательских лошадях»*, в которой *«сидел Порфирий со щенком»* или *«Между тем три экипажа подкатили уже к крыльцу дома Ноздрева. В доме не было никакого приготовления к их принятию. Посередине столовой стояли деревянные козлы, и два мужика, стоя на них, белили стены, затягивая какую-то бесконечную песню; пол весь был обрызган белилами. Ноздрев приказал тот же час мужиков и козлы вон и выбежал в другую комнату отдавать повеления»* [1].

Особо Н. В. Гоголь выделяет экипаж помещицы Коробочки: *«Именно в отдаленных улицах и закоулках города дребезжал весьма странный экипаж, наводивший недоумение насчет своего названия. Он не был похож ни на тарантас, ни на коляску, ни на бричку, а был скорее похож на толстощекий выпуклый арбуз, поставленный на колеса. Щеки этого арбуза, то есть дверцы, носившие следы желтой краски, затворялись очень плохо по причине плохого состояния ручек и замков, кое-как связанных веревками»*. или *«Дама вспорхнула в тот же час с необыкновенною поспешностью по откинутым ступенькам в стоящую у подъезда коляску. Лакей тут же захлопнул даму дверцами, закидал ступеньками и, ухватясь за ремни сзади коляски, закричал кучеру: «Пошел!»* [1].

Следует отметить, что такой авторский подход – отражение социального статуса через транспортное средство или рассуждения героев поэмы в транспортном средстве о проблемах, житейских делах и высказывание своего отношения к определенным явлениям, происходящим в обществе, – не является случайным. Вид транспортного средства, его техническое состоя-

ние, количество впряженных лошадей, способ путешествия (на своих или на почтовых), скорость движения – всё это не только исторически точно и осмысленно, но и глубоко продумано и обосновано, как утверждают многие исследователи классической литературы. Средство передвижения в какой-то степени передает характер героев: легкий на подъем и различные авантурные идеи, более подвижный и современный Чичиков, которому противопоставляются помещица Коробочка, придерживающаяся старого уклада жизни и приехавшая в город на почти развалившемся экипаже, который символизирует разрушение прежнего уклада жизни, а также помещик Плюшкин, прекративший ведение хозяйства и доживающий свой век почти в безумном состоянии. Следует отметить и помещика Ноздрева, не определившегося в жизни и находящегося в поиске своего места в новых условиях. При этом в поэме показан и сохранившийся уклад, который олицетворяет помещик Собакевич. Однако Н. В. Гоголь не дает характеристики его транспортного средства, что свидетельствует о бесперспективности дальнейшего ведения хозяйства подобным образом.

В завершающей 11-й главе поэмы мы встречаемся и с другими видами повозок, запряженных лошадьми: тройка *взлетала на пригорок, то неслась духом с пригорка, которыми была усеяна вся столбовая дорога, стремившаяся чуть заметным накатом вниз»,* кибитки с купцами на облучках. Однако главным персонажем данной главы становится русская тройка: *«Эх, тройка! Птица тройка, кто тебя выдумал? Знать, у бойкого народа ты могла только родиться, в той земле, что не любит шутить, а ровнем-гладнем разметнулась на полсвета, да и ступай считать версты, пока не зарябит тебе в очи. И не хитрый, кажись, дорожный снаряд, не железным схвачен винтом, а наскоро живьем с одним топором да долотом снарядил и собрал тебя ярославский расторопный мужик. Не в немецких ботфортах ящик: борода да рукавицы, и сидит черт знает на чем; а привстал, да замахнулся, да затянул песню – кони вихрем, спицы в колесах смешались в один гладкий круг, только дрогнула дорога, да вскрикнул в испуге остановившийся пешеход – и вон она понеслась, понеслась, понеслась!.. И вон уже видно вдаль, как что-то пылит и сверлит воздух. Не так ли и ты, Русь, что бойкая необгонимая тройка несешься? Дымом дымится под тобою дорога, гремят мосты, все отстают и остаются позади. Остановился пораженный Божьим чудом созерцатель: не молния ли это, сброшенная с неба? что значит это наводящее ужас движение? И что за неведомая сила заключена в сих неведомых светом конях? Эх, кони, кони, что за кони!».*

Таким образом, транспортные средства поэмы, наряду с главными героями, тоже являются «действующими лицами» повествования и отражением не только их характеров, но и перспектив социально-экономического развития России XIX века. Знаменательно, что завершается поэма поездкой Чичикова на тройке, которая уже не едет, а несется вдаль во всю прыть, констатируя факт присутствия транспорта как связующего элемента между прошлым и будущим.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Гоголь, Н. В. Мертвые души: Поэма / Н. В. Гоголь ; сост. и коммент. В. А. Воронцова, И. А. Виноградова // Собрание сочинений : в 9 т. – М. : Русская книга, 1994. – Т. 5. – 605 с.

2 Тема транспорта в русской литературе XIX века [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.litra.ru/index.php/composition/download/coid/00245651213775816947/>. – Дата доступа : 15.04.2023.

УДК 82-312.9

Е. Е. ГРИБОВСКАЯ, А. А. ГРИБОВСКИЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ТЕХНОЛОГИИ МЕЖЗВЕЗДНЫХ ПУТЕШЕСТВИЙ В НАУЧНОЙ ФАНТАСТИКЕ

Человек всегда стремился найти способ перемещаться быстрее, чем это позволяет его физиология. С развитием науки транспортные средства становились более совершенными, дальность и скорость их перемещения увеличивались, однако увеличивались и потребности людей. Человечество задумалось о покорении космоса. Этот процесс, безусловно, отражается и в литературе.

Идея космических путешествий была популярной темой в научно-фантастической литературе с начала XX века, и со временем представления авторов о том, как могли бы выглядеть космические путешествия в будущем, эволюционировали и менялись по мере развития нашего понимания Вселенной.

Первый этап был характерен использованием диковинных технологий: например, гигантской пушки. Хотя эти технологии могут показаться неправдоподобными или даже смешными по сегодняшним стандартам, для своего времени они отличались оригинальностью и способствовали пробуждению интереса общественности к перспективе космических путешествий. Они даже заложили основу для разработки более реалистичных и практических технологий для исследования космоса, которые появились позже, в XX веке.

В качестве первого произведения, в котором был представлен полет человека в космос, можно рассматривать книгу Жюль Верна «С Земли на Луну», опубликованную в 1865 году. Роман описывает фантастическое путешествие американских астронавтов, отправившихся на Луну благодаря произведенному с поверхности Земли гигантскому пушечному выстрелу. Работа Ж. Верна была основана на науке и технике его времени и вдохновлена достижениями в астрономии и баллистике.

Одним из самых ранних научно-фантастических произведений, использующих концепцию космических путешествий, был роман Герберта Уэллса «Первые люди на Луне» (1901), в котором группа людей отправляется на Луну в космическом корабле, работающем на веществе под названием

«кейворит». В этой истории Луна представлялась пустынным, безжизненным местом, а концепция космических путешествий – опасным и неопределенным предприятием.

«Аэлита» А. Н. Толстого (1923) – пример из русской литературы. Как и в любом другом произведении того времени, техническая часть сегодня смотрится не совсем достоверно. Впрочем, техническим подробностям тут не уделяется много внимания. Важнее то, что это была одна из самых ранних работ в жанре научной фантастики, и ее исследование тем инопланетных цивилизаций, межпланетных путешествий и возможностей будущего за пределами Земли было новаторским для своего времени и оказало влияние на многих других авторов и их работы, которые последовали за ней. Книга, написанная в 20-е годы прошлого столетия, не могла не содержать революционную тематику. По сюжету, Марс оказывается заселен не просто гуманоидами, а людьми – потомками атлантов. Основной темой произведения является конфликт между идеалами Революции и местной элитой. Прибытие персонажей на Марс сопровождалось описаниями марсианских пейзажей, культуры и архитектуры, демонстрирующими воображение А. Н. Толстого и его опыт в построении мира.

По мере того, как расширялись наши знания о Вселенной, расширялись и представления писателей, исследующих концепцию космических путешествий в научной фантастике. В начале XX века большинство писателей представляли космические путешествия как новый рубеж, который необходимо покорить, часто с мыслью, что это опасное предприятие, требующее скорее храбрости и мастерства, чем технологий. Тогда люди еще не понимали всей сложности космических полетов. А после создания первых настоящих космических кораблей, полета Юрия Гагарина и начала космической гонки между Соединенными Штатами и Советским Союзом писатели начали представлять себе более продвинутые и реалистичные технологии, которые сделали бы возможными космические путешествия. Они начали описывать будущее, в котором человечество станет космической цивилизацией.

Однако несмотря на то, что ракеты открыли человечеству новые главы в исследованиях, миры, к которым они нас привели, оказались не такими, как мы ожидали. Луна, Марс и даже Венера оказались без признаков жизни. Окружающая Юпитер среда также не пригодна для жизни из-за сильных радиационных поясов. Даже в самых отдаленных уголках Солнечной системы, кажется, царят холод и пустота, и нет никаких признаков инопланетной активности или жизни.

Стало ясно: чудесные открытия, загадочные внеземные цивилизации и иные миры лежат за пределами Солнечной системы. А открытие множества внесолнечных планет, давно предсказанное фантастами, только подогрело интерес к межзвёздным перелётам. Поэтому следующий этап оказался обо-

значен поисками и обоснованием технологий перемещения быстрее света, ведь «твердая» научная фантастика уже казалась не столь интересна людям.

«Звездный десант» Роберта А. Хайнлайна (1958) – военно-научный фантастический роман, ставший классикой американской литературы. В нем описывается будущее, в котором человечество колонизировало Солнечную систему и находится в состоянии войны с инопланетным видом, известным как «скинни». Технология, используемая в романе, футуристичная и передовая для своего времени, но также основана на физике и инженерии реального мира. Роман включает подробные описания передовых технологий, таких как космические корабли с ядерными двигателями и усовершенствованная боевая броня.

Одна из самых знаковых технологий в романе – многоцветный космический корабль, который может стартовать с поверхности планеты и выйти на орбиту, доставляя войска и боеприпасы на передовую линию войны. Космический челнок очень подробно описан в романе и был основан на инженерных принципах, в которых, очевидно, хорошо разобрался Хайнлайн.

Автор также описал технологии будущего, которые сделают возможными межзвездные путешествия. По его мнению, ядерно-импульсные термоядерные двигатели и передовая технология криогенной подвески позволят людям преодолевать большие расстояния в состоянии стазиса. Изложенное в романе видение будущего космических путешествий оказало большое влияние на жанр научной фантастики и вдохновило многих авторов и инженеров мечтать о возможностях исследования звезд.

Серия «Космическая одиссея» (1968–1997) Артура Кларка представила технологию, необходимую людям для путешествий между звездами. В произведениях этой серии описываются усовершенствованные космические корабли, оснащенные ядерно-импульсными термоядерными двигателями, способными развивать скорость, составляющую почти 1 % от скорости света. Применяемая технология невероятно футуристична, и в настоящее время пока выходит за рамки наших нынешних технических возможностей.

Значительный сдвиг в представлении космических путешествий в научно-фантастической литературе произошел в 1970–1980 годах, когда космическая гонка закончилась и холодная война уступила место новой эре политических и экономических изменений. В этот период писатели начали представлять себе космические путешествия не как завоевание, а как средство выживания и самосохранения. Освоение космоса теперь рассматривается как способ защитить цивилизацию от таких угроз, как деградация окружающей среды, рост населения и ограниченность ресурсов земли.

Одним из примеров этой тенденции является «Марсианская трилогия» (1993–1996) Кима Стэнли Робинсона. Серия романов рассказывает о колонизации Марса. В этих книгах идея космических путешествий представляется как необходимый шаг в выживании человеческой расы. В романах рас-

сказывается о проблемах создания жизнеспособной цивилизации на Марсе и трудностях выживания в суровой и негостеприимной среде. Они также исследуют этические и политические последствия заселения новой планеты и потенциальные последствия межпланетной колонизации.

В тетралогии «Песни Гипериона» (1989–1997) Дэна Симмонса внимание автора фокусируется больше на развитии сюжета, тем не менее здесь имеются весьма необычные детали – одно использование речного транспорта для космических путешествий многого стоит. Действие четырех книг охватывает большой период времени, и технологии перемещения постоянно меняются. Так, вначале космические корабли перемещаются не быстрее скорости света, и люди в путешествии вынуждены проводить целые годы в заморозке.

Как уже было сказано, есть и весьма необычные решения. Межзвездные перемещения на кораблях, но не космических, а на обычных речных судах. Как? Река способна соединять сотни миров через систему порталов, расположенных по всей галактике, позволяя судам путешествовать с одной планеты на другую без необходимости в передовых технологиях, таких как варп-двигатели или гипердвигатели. Использование этой реки является примером концепции, известной как «червоточины», которые представляют собой гипотетические туннели в пространстве-времени, соединяющие две отдаленные точки во Вселенной.

К финалу цикла появляются совсем другие технологии – перемещение быстрее света. Однако эта технология обходится дорого, поскольку любой, кто находится на борту судна, когда оно совершает прыжок, неизбежно погибает. В целом постоянное развитие технологий в серии «Гиперион» является свидетельством постоянного стремления к новым знаниям и пониманию, которые лежат в основе научной фантастики.

На примере рассмотренных выше произведений можно увидеть, как меняются представления человечества о космическом транспорте. Что-то так и остается фантастическим элементом, а что-то будоражит наше сознание своей новизной. Оно вдохновляет поколения ученых и инженеров, заставляет мечтать о будущем, в котором возможны межзвездные космические путешествия, помогает популяризировать идею исследования космоса как средства открытия новых миров, поиска новых цивилизаций и расширения нашего понимания Вселенной. По прошествии определенного времени мы поражаемся прозорливости писателей, их умению предвидеть.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Верн, Ж. Из пушки на Луну / Ж. Верн. – М. : Вече, 2021. – 544 с.
- 2 Толстой, А. Н. Аэлита / А. Н. Толстой. – М. : НИГМА, 2015. – 240 с.
- 3 Уэллс, Г. Первые люди на Луне / Г. Уэллс. – СПб. : Азбука, 2017. – 480 с.
- 4 Хайнлайн, Р. Звездный десант / Р. Хайнлайн. – СПб. : Азбука, 2022. – 352 с.
- 5 Кларк, А. 2001: Космическая одиссея / А. Кларк. – М. : Эксмо, 2016. – 240 с.
- 6 Симмонс, Д. Песни Гипериона: Гиперион. Падение Гипериона / Д. Симмонс. – М. : АСТ, 2005. – 976 с.

- 7 Симмонс, Д. Эндимион. Восход Эндимиона / Д. Симмонс. – М. : АСТ, 2014. – 976 с.
8 Робинсон, К.-С. Красный Марс / К.-С. Робинсон. – М. : Эксмо, 2016. – 576 с.
9 Робинсон, К.-С. Зеленый Марс / К.-С. Робинсон. – М. : Эксмо, 2017. – 704 с.
10 Робинсон, К.-С. Голубой Марс / К.-С. Робинсон. – М. : Эксмо, 2017. – 752 с.

УДК 625.7/821.131.1

П. КЪЯППИНИ, Е. М. ЖУКОВСКИЙ

Белорусский национальный технический университет, г. Минск

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ В ЛИТЕРАТУРЕ ИТАЛИИ XX ВЕКА

К теме автомобильных дорог в итальянской литературе подходили по-разному, в зависимости от исторического периода и социального контекста, в котором были написаны произведения. В целом дороги использовались как метафора жизни и путешествия человека, представляющая возможность перемен, открытий и приключений. Они являлись важным элементом, особенно в итальянской литературе XX века, олицетворявшим собой символ технического прогресса, социальной мобильности и преобразования ландшафта.

Некоторые авторы восхваляли красоту и мощь машины. Например, Габриэле Д'Аннунцио в своей поэме «Майя» (Maia), написанной в 1903 году, прославляет скорость и динамизм локомотива. Другие авторы выражают критический и разочарованный взгляд на промышленную модернизацию и ее влияние на общество. Так, Итало Свево в романе «Самопознание Дзено» (La coscienza di Zeno), написанном в 1923 году, изображает экзистенциальное недомогание героя Дзено Козини, неудачливого и ипохондричного буржуа из Триеста. У Дзено складываются неприязненные отношения с автомобилем, который тревожит и унижает его. В финале романа Дзено представляет себе, как взрывает мир с помощью бомбы замедленного действия, спрятанной в его машине.

Роман «Леопард» (Il Gattopardo) Джузеппе Томази ди Лампедуза, опубликованный в 1958 году, считается одним из шедевров итальянской и мировой литературы. Действие романа происходит на Сицилии во времена Рисорджименто и повествует об аристократической семье Салина, символе упадочного мира, который вынужден бороться с социальными и политическими изменениями, вызванными объединением Италии.

Среди основных тем романа – автомобильная дорога, которая появляется в двух ключевых эпизодах: путешествия принца Фабрицио из Палермо в Доннафугату и финального бала во дворце Понтелеоне. В обоих случаях автомобильная дорога представляет собой символ прогресса и современности в противовес традициям и прошлому.

В первом эпизоде принц Фабрицио решает уехать в свое поместье Доннафугата, куда он ездит каждое лето со своей семьей, чтобы избежать неразберихи и политической напряженности, охватившей Палермо после вы-

садки «тысячи». Принц решает ехать в карете, а не на поезде или речном трамвае вапоретто, чтобы сохранить свой аристократический образ жизни и насладиться сицилийскими пейзажами. Однако по пути он встречает несколько признаков перемен: войска Гарибальди маршируют к Палермо, крестьяне восхваляют Гарибальди и короля Виктора Эммануила II, трехцветные флаги развеваются на балконах. Принц понимает, что Сицилия меняется, а его власть и влияние уменьшаются.

Принц Фабрицио приглашен на бал, организованный маркизом Понте-леоне, купившим дворец Филанджери богатым буржуа из старейших и благороднейших сицилийских семей. Принц принимает приглашение сопроводить своего племянника Танкреди, который женился на Анжелике Седаре, дочери мэра Доннафугаты. Принц отправляется на бал в карете, но по дороге сталкивается с машинами новых богачей, которые быстро обгоняют его и покрывают пылью. Принц чувствует себя старым и неуместным в мире, который ему больше не принадлежит.

Таким образом, автомобильная дорога – это элемент повествования, подчеркивающий контраст между двумя историческими эпохами и двумя социальными классами: аристократией и буржуазией. Аристократия связана с каретой – медленным и удобным средством передвижения, которое выражает ее привязанность к традициям и прошлому. Буржуазия связана с автомобилем – быстрым и инновационным средством передвижения, выражающим ее стремление к прогрессу и будущему. Автомобильная дорога также является местом встречи и столкновения этих двух реальностей, которые должны найти способ сосуществовать в новой объединенной Италии.

В романе Итало Кальвино «Тропа паучьих гнёзд» (*Il sentiero dei nidi di ragno*), опубликованном в 1947 году, тема автомобильной дороги присутствует в разное время и имеет символическую функцию. Автомобильная дорога – это путь, соединяющий город с деревней, цивилизованный мир с диким, реальность с фантазией. Это место перехода, движения, перемен, но также и опасности, насилия, смерти.

Автомобильная дорога впервые появляется в первой главе, когда Пин – ребёнок, главный герой – отправляется украсть пистолет у немецкого солдата Фрика в доме своей сестры-проститутки. Пин должен пересечь дорогу, чтобы добраться до паучьего гнезда, своего тайного убежища, где он прячет ружье и где пауки устраивают свои гнезда. Дорога описывается как враждебное и угрожающее место: *«Автомобильная дорога широкая и белая и идет прямо, как стрела; машины проносятся мимо и издают унылый шум; Пин должен быть осторожен, чтобы его не заметили и не сбили (La strada automobilistica è larga e bianca e corre dritta come una freccia; le macchine sfrecciano veloci e fanno un rumore sordo; Pin deve stare attento a non farsi vedere e a non farsi investire)»*.

Автомобильная дорога вновь появляется в четвертой главе, когда Пина арестовывают немцы после того, как он застрелил сестру, защищая свой пи-

столет. Пина везут в тюрьму в грузовике с заключенными. Теперь дорога – это место депортации, потери свободы, унижения: *«Грузовик мчитя по дороге; Пин чувствует холодный ветер на своем лице и затянутые на запястьях наручники; немцы смотрят на него с презрением и время от времени дают пощечины; Пин хотел бы выйти из грузовика и вернуться на тропу паучьего гнезда» (Il camion corre veloce sulla strada automobilistica; Pin sente il vento freddo sul viso e le manette strette ai polsi; i tedeschi lo guardano con disprezzo e lo schiaffeggiano ogni tanto; Pin vorrebbe scendere dal camion e tornare al sentiero dei nidi di ragno)».*

Далее автомобильная дорога появляется в седьмой главе, когда Пин бежит из тюрьмы с помощью Рыжего Волка, партизана-коммуниста. Пин следует за Рыжим Волком по дороге, пока не достигнет убежища партизан в горе. Дорога – это место побега, сопротивления, солидарности: *«Автомобильная дорога темная и тихая, машин мало и они далеко друг от друга; Пин и Рыжий Волк идут быстро и настороженно; Рыжий Волк говорит Пину доверять ему и не бояться; Пин думает, что Рыжий Волк – друг и что, возможно, он выведет его на тропу паучьих гнезд (La strada automobilistica è buia e silenziosa; le macchine sono poche e lontane; Pin e Lupo Rosso camminano veloci e attenti; Lupo Rosso dice a Pin di fidarsi di lui e di non avere paura; Pin pensa che Lupo Rosso è un amico e che forse lo porterà al sentiero dei nidi di ragno)».*

Наконец, автомобильная дорога появляется в последней главе, когда Пин возвращается на тропу паучьих гнезд после гибели Рыжего Волка и других партизан в стычке с немцами. Пин находит спрятанный им пистолет и решает отнести его своему двоюродному брату, другому партизану в городе. Пин в последний раз переходит дорогу. И теперь дорога – это место возвращения, взросления, жертвы: *«Дорога полна обломков и крови; машины сожжены и уничтожены; Пин видит тела партизан и мертвых немцев; Пин чувствует боль в груди, из его глаз катится слеза; Пин сжимает в руке пистолет и бежит в сторону города (La strada automobilistica è piena di macerie e di sangue; le macchine sono bruciate e distrutte; Pin vede i corpi dei partigiani e dei tedeschi morti; Pin sente un dolore al petto e una lacrima gli scende dagli occhi; Pin stringe la pistola in mano e corre verso la città)».*

В романе Эльзы Моранте «История» (La Storia) тема дороги также занимает центральное место. История происходит во время Второй мировой войны и рассказывает о жизни Иды, молодой матери, пытающейся выжить в разоренной войной Италии.

Улицы рисуют картины бегства от войны и поиск лучшей жизни. Ида и ее семья вынуждены покинуть свой дом и бродить по улицам Италии в поисках безопасного убежища. Таким образом, улицы становятся символом неустойчивости жизни во время войны и необходимости приспособляться к внешним обстоятельствам.

Улицы также представляют собой возможность встретить разных людей и создать новые отношения. Во время своего путешествия Ида встречает

много разных персонажей, некоторые из них становятся важными в ее жизни. Таким образом, дороги становятся символом человеческой солидарности и способности находить утешение и поддержку в самых сложных ситуациях.

Наконец, улицы также представляют собой поиск собственной идентичности и чувства принадлежности. Ида часто чувствует себя потерянной и растерянной в своем путешествии, не зная точно, куда она идет и чего хочет от жизни. Таким образом, улицы становятся символом поиска себя и собственной идентичности, а также возможности найти место, где можно чувствовать себя как дома.

В заключение следует отметить, что в романе Эльзы Моранте "La Storia" тему улиц можно интерпретировать как символ неустойчивости жизни во время войны, человеческой солидарности и поиска себя и чувства принадлежности. Таким образом, улицы становятся центральным элементом в истории Иды и ее семьи во время Второй мировой войны.

УДК 821.656.2

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО, П. В. КУРЕНКОВ, ВУ ХАЙЛОНГ
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель,

МИФЫ И РЕАЛЬНОСТЬ В РОМАНЕ У ЧЕНЬЭНЬ «ПУТЕШЕСТВИЕ НА ЗАПАД»

Роман У Ченьэнь «Путешествие на Запад» был написан около 500 лет назад и стал неотъемлемой частью китайской и мировой культуры, в котором повествуется о приключенческом походе монаха Сюаньцзана в Индию за сутрами (буддийскими священными писаниями): *«Я – житель Танского государства и последователь учения Будды, – отвечал на это Сюань-цзан. – По велению моего императора, я следую сейчас на Запад за священными книгами. По этому случаю мне выдана специальная бумага, которую я и хотел в соответствии с существующим порядком представить вашему величеству и просить выдать мне разрешение на дальнейшую поездку»*. При этом ему помогают четверо волшебных спутников: обезьяна, наделенная сверхъестественными способностями по имени Сунь У-кун, кабан-оборотень Чжу Бацзе, монах Ша Сэн и белая лошадь-дракон. Самый популярный из них – Сунь У-кун, царь обезьян, который проходит путь искупления, помогая своему учителю Сюаньцзану в путешествии, главным образом защищая от различных неприятностей в виде оборотней. Царь обезьян Сунь У-кун сослан на землю за устроенный им переполох в Небесном дворце: *«Вот уж поистине достойный того, кто учинил буйство в небесных чертогах»*. Видно, он не из простых и заурядных дьяволов, а один из обитателей злых звезд. *Черт его знает, откуда он свалился, этот главарь демонов. Слетаю-ка я в высшие небесные сферы и разузнаю, кто он такой»*. А кабан Чжу Бацзе – за провинности.

Основной сюжетной линией романа является паломничество монаха Сюаньцзана, идущего вместе со своими спутниками в западном направлении от Китая и преодолевающих опасные горные массивы, быстрые реки, где их поджидают различные неприятности и приключения. Следует отметить, что реальное путешествие совершается по Великому Шелковому пути и удивительным образом переплетается с фантастическими образами божеств, существ, а также отдельных элементов, например, посохом, которым утрамбовывали Млечный путь.

На протяжении всего пути паломничества монах Сюаньцзан вместе Чжу Бацзе, Ша Сэн и белой лошадей-драконом преодолевают космические расстояния, например, Сунь У-кун за один прыжок мог преодолеть 180 тысяч ли или украсть Луну, взяв ее руками и положив в карман. Главный герой романа переносил горы, останавливал движение водных потоков, использовал ветер и даже менял пейзаж. В «Путешествии на Запад» на пустом месте возникали селения с жителями и домами, которые потом исчезали. Молниеносно преодолевает расстояния и Сунь У-кун: *«О, прекрасный Царь обезьян! Совершив прыжок в воздухе, он вскочил на облако, покинул Учжуангуань и отправился к Великому Восточному морю. Он летел по воздуху, как молния, и был стремителен, как метеор. Вскоре он прибыл к острову страны бессмертных Пэнлай. Остановив облако, он внимательно посмотрел вниз и увидел чудесную картину»* или *«Одним прыжком Сунь У-кун очутился на облаке и, положив руку к глазам, стал внимательно осматриваться»*.

Благодаря движению и скорости герои романа преодолевают трудности и следуют к намеченной цели: *«Сунь У-кун, захватив чашку для сбора подаяний, сделал прыжок и на чудесном луче молнией понесся по воздуху, так что только ветер свистел в ушах. Через какой-нибудь миг он уже был на южной горе и рвал персики»* или *«О, чудесный дух! Он остановил свое облако, спустился в ущелье и, встряхнувшись, превратился в прелестную девушку, с круглым, как луна, лицом»*.

Автор неслучайно обращается к образу дороги в романе, которая позволяет его героям стремиться преодолеть преграды, двигаться и перемещаться в пространстве и во времени: *«Великий Мудрец опустился на облаке и от восторга захлопал в ладоши»*. При этом У Ченьэнь акцентирует внимание на необходимости строительства дороги, которая помогает людям и в которой они нуждаются: *«Дорогой учитель! Мои родители благодетельствовали многих монахов. Но должна вам сказать, что мой супруг – человек еще более добродетельный. Всю жизнь он строит мосты, прокладывает дороги и всегда помогает старикам и бедным. Если он узнает, что я накормила вас, то станет относиться ко мне еще лучше. Мы не то, что другие»*.

Сцены действий в романе постоянно меняются, открывая читателю новых персонажей, отличающихся друг от друга, но совершающих «молниеносные» перемещения прыжками или на облаках. А ведь в то время, когда был написан роман, трудно представить такие скоростные передвижения и

преодоление практически космических расстояний. Можно сказать, что роман явился своего рода предвестником современного скоростного транспорта и коммуникаций, которые сегодня в современном Китае получают интенсивное развитие. Это и сверхскоростные поезда, и воздушный транспорт, мосты и скоростные автомагистрали, сократившие расстояния между городами и населенными пунктами, расположенными в труднодоступных районах страны. Что сказали бы Сунь У-кун, кабан-оборотень Чжу Бацзе, монах Ша Сэн и белая лошадь-дракон, оказавшись в Китае XXI века, где в декабре 2013 года с космодрома Сичан ракета-носитель доставила на Луну модуль «Чаньэ-3»? Каково было бы их удивление сегодня, когда они узнали, что их мечты воплотились в китайской лунной космической программе? Волшебная сказка, написанная почти 500 лет назад, благодаря упорному труду, развитию науки и техники стала реальностью! Возможно, поэтому роман постоянно экранизируют. Он не стареет на протяжении веков, а его главный герой – Царь обезьян Сунь У-кун – любимый персонаж жителей современного Китая, которые, как и герои романа, много путешествуют по планете, утверждая тезис, что нет ничего невозможного и сказка может стать былью!

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *У Чэньэнь*. Путешествие на Запад : в 4 т. / У Чэньэнь ; пер. В. Колоколова. – М. : Государственное издательство художественной литературы, 1959. – Т. 1. – 445 с.; Т. 2. – 445 с.; Т. 3. – 486 с.; Т. 4. – 533 с.

2 *Вэньцзе, Ч.* Великий шёлковый путь на почтовых марках Китая / Ч. Вэньцзе, Ш. Цзыбинь. – М., 2022. – 400 с.

3 *Бай, Юй*. Особенности формирования художественной среды ханьской эпохи : Юй Бай. – М. : Молодой ученый, 2011. – 167 с.

4 *Никольская, С. В.* Буддийские мотивы в романе У Чэньэня «Путешествие на Запад» (XVI) / С. В. Никольская // *Философские вопросы буддизма*. – Новосибирск : Наука, 1984. – С. 114–123.

5 *Никольская, С. В.* К вопросу о композиции романа Чэньэня «Путешествие на запад» / С. В. Никольская // *Проблемы восточной филологии*. – М. : Изд-во Московского ун-та, 1979. – С. 139–146.

УДК 656:82.091

М. И. ШМУЛЕВИЧ

ЗАО «ПромтрансНИИпроект», г. Москва, Российская Федерация

ТРАНСПОРТ КАК СИМВОЛ ЭПОХИ В ЖИВОПИСИ И ЛИТЕРАТУРЕ

Искусство и литература часто используют символы, ярко отражающие основные идеи произведений. В экономике страны таким символом нередко является транспорт, концентрирующий в себе экономические успехи страны. Так, когда речь идет об экономическом развитии России во 2-й по-

ловине XIX века, то в качестве такого символа обычно выступает строительство железных дорог. Действительно, за несколько лет были построены тысячи километров линий, включая знаменитую Транссибирскую магистраль, которая при длине около 10 тыс. км до сих пор остается самой протяженной железнодорожной магистралью в мире.

В начале и середине XX века в США и Западной Европе бурно развивается автомобилизация, взявшая на себя роль символа развития страны, и на первый план выступает строительство автодорог и автомобильной промышленности. Эта тенденция продолжается до сих пор, совмещаясь с новыми символами, а в число лидеров вошли и азиатские страны: Япония, Корея. В современном развитии Германии, являющейся экономическим лидером Западной Европы, выделяется автопром. Достаточно вспомнить такие германские концерны, как Mercedes, BMW и др. А в российских описаниях жизни зажиточных людей обязательно присутствует Mercedes.

Столь длительное пребывание автомобиля в роли символа успеха связано ещё и с тем, что он лучше других транспортных средств соответствует стремлению личности к независимости от пространства и времени.

В начале XX века развитие авиации не могло не привести к выдвиганию ее достижений на роль показателя экономических успехов. Это было особенно заметно в Советском Союзе («Нам разум дал стальные руки – крылья, А вместо сердца – пламенный мотор»), где знаменитые перелеты через Северный полюс в Америку стали символами успеха советской модели экономики, а имена Чкалова, Громова и летчиков, снявших со льдин участников полярных экспедиций, были не менее популярны, чем в наше время имя Гагарина.

Вторая половина XX века вновь вернула роль символа экономических успехов железнодорожному транспорту благодаря высокоскоростным магистралям (ВСМ), обеспечивающим перемещение пассажиров со скоростью более 300 км/ч. Это направление развивалось сразу в нескольких странах: в Германии, Франции, Японии. Началось его развитие и в СССР, где в конце 1980-х годов была принята государственная программа и начаты работы по созданию ВСМ Санкт-Петербург – Москва – Харьков – Лозовая – разветвление на Крым и Кавказ (скорость 300 км/ч). Работа возглавлялась ВНИИЖТом, подвижной состав создали в авиационном КБ Яковлева с участием днепропетровского ракетостроительного завода «Южмаш». В 1990 году проект был завершен и одобрен, надо было начинать строительство, но бурные события начала 1990-х привели к тому, что работы были прерваны в самом разгаре, и присоединиться к числу лидеров не удалось ни СССР, ни России.

Нельзя не отметить, что ВСМ стали очевидным символом экономического успеха для Китая, создавшего обширную сеть таких дорог, вплоть до Тибета. Из 56,3 тыс. км ВСМ, действующих сейчас в мире, в Китае находятся 38 тыс. км.

Ускоренными темпами в число символов современной техники вошло еще одно транспортное средство – беспилотный летательный аппарат (дрон). Спрос на них привел к быстрому развитию их производства во многих странах мира, в том числе и ранее не входивших в число лидеров по экспорту вооружений.

Беспилотное вождение транспортных средств, выйдя за пределы дронов, становится следующим этапом опережающего развития транспортной техники. Сегодня беспилотное движение автомобилей по городским магистралям в повестке дня многих городов, а для ряда транспортных объектов реализовано, например, в метрополитене или при движении по замкнутым маршрутам, не выходящим за пределы предприятия. Так движутся, в частности, карьерные автосамосвалы между погрузочными экскаваторами, находящимися на уступах карьера, и дробильно-обоганительным комплексом или отвалом пустой породы. К организации такой работы готовится ряд горных компаний. Беспилотное движение развивается и на других видах транспорта: железнодорожном, морском.

И еще одно направление, где результаты, полученные для транспорта, могут стать символом решения важнейшей для человечества проблемы – снижение выбросов углекислого газа в атмосферу. Одно из центральных мест в ее решении занимает декарбонизация транспорта. В городах транспорт является основным источником выбросов, и перевод его на низкоуглеродное топливо (а к середине XXI века ЕС планирует переход на безуглеродное топливо) – важная проблема современности. На первом этапе Россия с ее огромными запасами низкоуглеродного природного газа может стать одной из ведущих стран при движении к этой цели.

Наряду с объективным техническим и технологическим развитием транспорта нередко и локально связанные с ним ситуации оказываются столь важными, что превращаются в символические. Можно вспомнить два события, связанные с морским транспортом.

Первое из них – произошедшая в апреле 1912 года гибель «Титаника». Это событие не только продемонстрировало незащищенность человека перед стихией, но и превратилось в грандиозный социальный эксперимент. В шлюпках было 962 места, на борту находилось 2208 человек. И надо было выбирать – кого из них отправить в первую очередь. Люди проявили себя и героями, и трусами. Но споры вокруг появившейся после этого формулы «Все жизни одинаково важны» не утихают до сих пор.

Второй пример, также связанный с морем – так называемые «философские пароходы», судна, на которых в 1922 году после публикации статьи В. И. Ленина «О значении воинствующего материализма» по решению правительства РСФСР из страны были высланы несколько десятков неугодных власти ведущих представителей интеллигенции, среди них философы Н. А. Бердяев, С. Л. Франк, М. А. Ильин, С. Е. Трубецкой, Л. П. Карсавин, Н. О. Лосский, профессор МВТУ В. И. Ясинский, врачи, юристы, экономисты, и другие дея-

тели гуманитарных направлений науки и культуры. Впоследствии в интервью американскому журналу Л. Д. Троцкий назвал эту акцию «гуманизмом по-большевистски»: «...этих людей выслали потому, что расстрелять их не было повода, а терпеть было невозможно». Будущее подтвердило, причем очень скоро, символичность этого события.

То, что является символом в жизни, играет ту же роль в искусстве и литературе. Вот произведения двух известных художников XIX века, посвященные железной дороге и выполненные представителями совершенно разных художественных направлений. Одно из них – популярное полотно К. Савицкого, представленное в Третьяковской галерее и написанное в сугубо реалистической манере – «Ремонтные работы на железной дороге», второе – классика импрессионизма картина Клода Моне «Вокзал Сен-Лазар» с паровозом и клубами дыма и пара. Об этой картине Эмиль Золя написал: «Нашим художникам следует открыть поэзию железнодорожных вокзалов, как их отцы открывали поэзию в лесах и реках».

И еще одна связь. При виде на картине Савицкого десятков человек, возящих грунт в тачках за пределы зоны строительства, вспоминаются написанные автором «Колымских рассказов» Варламом Шаламовым рассказы «Тачка I» и «Тачка II» о заключенных ГУЛАГа, «тачечниках», весь день кативших тяжелые тачки с рудой или плавунцом из колымских золоторудных забоев вверх по дощатому трапу длиной метров 300 к эстакаде, заехав на которую содержимое тачки надо было сбросить в бункер и бегом доставить порожнюю тачку вниз, где «тачечника» уже ждала очередная груженная тачка. Простои недопустимы! Многие этого не выдерживали, их увозили и заменяли другими, недостатка в рабочей силе не было.

Шаламов пишет: «Я – тачечник высокой квалификации. На Колыме я обучен только катать тачку». А началось массовое применение тачек заключенными на строительстве Беломорско-Балтийского канала. Варлам Шаламов посвятил лагерной тачке отдельный рассказ – «Тачка II», где пишет о более позднем гулаговском периоде, о Колыме. Варламов подробно пишет о тяжелых тачках, как сказали бы сейчас – о «подвижном составе», сшитом из толстых досок центральном трапе шириной не более полуметра и отходящих от него досках, ведущих к каждой бригаде (своеобразный «путь и путевое хозяйство»), об умении выкатить тачку с трапа своей бригады и повернуть на главную колею так, чтобы тебя с нее не столкнули (это уже «организация перевозок»).

Автор в своем произведении назвал эти тачки «*символом эпохи*» («Тачка – символ эпохи, эмблема эпохи...»). Так мы вернулись к символике транспорта, дополнив с помощью живописи (Савицкий) и литературы (Шаламов) перечень видов транспорта еще одним, к счастью, ушедшим в историю – тачечным.

Секция
**«СИНХРОНИЧЕСКИЙ И ДИАХРОНИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ПРОИЗВЕДЕНИЙ
ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ И ИСКУССТВА О ТРАНСПОРТЕ»**

УДК 821.112.2

Е. Л. БАТУРИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ОСМЫСЛЕНИЕ ТРАГИЧЕСКИХ СОБЫТИЙ НА ТЕЙСКОМ МОСТУ В БАЛЛАДЕ Т. ФОНТАНЕ «МОСТ НАД ТЕЙ»

Теодор Фонтане (1819–1898) является крупнейшим представителем реализма в немецкой литературе XIX столетия. К наиболее значимым произведениям Фонтане-прозаика относятся романы «Фрау Женни Трайбель» (*Frau Jenny Treibel*, 1892), «Эффи Брист» (*Effi Briest*, 1895), повести и новеллы «Стина», (*Stine*, 1888), «Шах фон Вутенов» (*Schach von Wuthenow*, 1883). Вместе с тем он внес значительный вклад в развитие литературной баллады – жанра, за которым закрепилась прочная репутация романтического.

Немецкая литературная баллада родилась в так называемый предромантический период (конец XVIII столетия). Гёте Й. В., Шиллер Ф., Бюргер Г. заложили основы популярного жанра и создали выдающиеся образцы героических, природно-магических баллад, баллад-легенд и идейных баллад. Значительных высот достигли немецкие романтики, которые обратились к стилистике народной песни. Баллады К. Brentано, Й. Эйхендорфа, Э. Мёрике насыщены мистическими и фантастическими образами; Л. Уланд, Ф. Рюкерт, Т. Кёрнер обращаются к темам из истории Германии, их излюбленные типы баллады – героическая баллада и баллада-легенда.

Казалось, что к середине XIX века, с завершением эпохи романтизма в немецкой литературе, трудно было сказать новое слово в балладе. Однако Т. Фонтане удалось соединить традиции и современность. В 1844 г. начинающий литератор присоединился к литературному объединению «Туннель через Шпрее» («*Der Tunnel über der Spree*»), которое в течение 70 лет формировало берлинский литературный дискурс, и оставался его членом в течение более чем 20 лет. Баллады Фонтане, преимущественно героические (*Heldenballaden*), представленные автором на заседаниях литературного объединения, снискали ему заслуженную славу. Литератору удалось создать галерею ярких образов в произведениях «Арчибальд Дуглас» («*Archibald Douglas*», 1854), «Два ворона» («*Die zwei Raben*», 1855), «Афганская трагедия» («*Das Trauerspiel von Afghanistan*», 1859), «Горм Гримм» («*Gorm Grymme*», 1864) и др.

В заключительный период творчества, уже занимаясь преимущественно прозой, литератор вновь обратился к балладе. Однако в его поздних произ-

ведениях воспевание героев прошлого и воинской доблести уступает место проблемам современности, автор обращается к актуальным темам и недавним, нередко трагическим событиям. Сохраняя верность жанровой форме, Фонтане делает героями своих поэтических произведений не королей, рыцарей, фантастических существ – героев предромантической и романтической баллады, а современника, человека труда. Такое соединение традиции и современности носило революционный характер и вдохнуло новую жизнь в описываемый жанр. В балладе Т. Фонтане «Джон Майнард» («John Maynard» 1885), созданной по мотивам реального происшествия, воспет подвиг штурмана, ценой своей жизни спасшего пассажиров парохода, терпящего крушение. Баллада «Господин фон Риббек из Риббека в Хафельланде» («*Herr von Ribbeck auf Ribbeck im Havelland*», 1889) – апология любви к ближнему и созидательному труду. Господин Риббек каждую осень угощал соседских детей сладкими грушами, а когда пробил его смертный час, завещал положить в его могилу спелый плод. Через несколько лет на могиле доброго старика выросло грушевое дерево, и снова дети стали приходить к господину Риббеку за лакомством. Поздние баллады Фонтане долгие годы были частью школьной программы и до сих пор пользуются популярностью в Германии.

Для баллад Теодора Фонтане характерен простой, но выразительный язык. Автор тщательно подбирает каждое слово, избегает высокопарности и экзальтированности, однако при всей строгости и сдержанности стиля ему удается создать напряжение, подчеркнуть драматизм описываемого события. На стилистику баллад немецкого автора, в особенности ранних, значительное влияние оказала английская и шотландская литературная традиция. Фонтане переводил баллады из знаменитого сборника епископа Перси «Реликвии старинной английской поэзии» («*Reliques of Ancient English Poetry*»), который в конце XVIII столетия пробудил интерес литераторов всей Европы к описываемому жанру. В наследии Фонтане немало баллад, навеянных историей Англии и Шотландии. Одна из самых известных – баллада «Арчибальд Дуглас» – посвящена событиям средневековой истории Шотландии, войнам кланов. Теодор Фонтане любил и неплохо знал английскую литературу, переводил на немецкий язык произведения Шекспира. Он впервые побывал в Лондоне в 1844 г., а с 1855 по 1859 г. работал в Англии корреспондентом немецкой газеты [1, с. 202].

Особое место в творческом наследии Фонтане занимает баллада «Мост над Тей» («*Die Brück' am Tau*», 1880). Она посвящена трагическим событиям 28 декабря 1879 г., когда обрушение железнодорожного моста Фертоф-Тэй в Шотландии унесло жизни 75 человек – пассажиров поезда и железнодорожников. Теодор Фонтане был настолько впечатлен этой новостью, что уже в первые январские дни 1880 г. написал балладу, опубликованную в одном из немецких литературных журналов 15 января 1880 г. и имевшую огромный успех у публики.

Британия времен королевы Виктории была страной с небывало развитой для того времени промышленностью, родиной лучших инженеров. Каза-

лось, человеческому гению наконец удалось подчинить себе природу, поставить под контроль некогда смертельно опасные стихии. Символом наступления новой эпохи стали железные дороги, которые опутали страну с севера на юг и с запада на восток, связав самые отдаленные регионы между собой.

В 1871 г. было принято решение о строительстве моста через Ферт-оф-Тей – эстуарий реки Тей шириной до пяти километров, расположенный на восточном побережье Шотландии. Новый мост позволил значительно сократить длину железнодорожного пути из столицы Шотландии Эдинбурга в город Данди – крупный промышленный центр восточного побережья. Автором проекта и руководителем строительства моста был назначен британский инженер-мостостроитель Томас Буч (*Thomas Bouch*). Строительство началось в 1871 году, однако вскоре Буч столкнулся с трудностями. Выяснилось, что подготовительные работы были проведены недостаточно тщательно, и твердая порода на дне эстуария располагалась глубже, чем предполагалось при проектировании. Из-за этого Буч принял решение внести изменения в проект. Он уменьшил количество опор и увеличил длину пролетов, что позднее привело к катастрофе. Законченный в 1878 году мост через Тей был 3155 м в длину и имел 85 пролетов, опиравшихся на 86 чугунных быков, по которым был проложен однопутный рельсовый путь. Основными строительными материалами для моста послужили чугун и сталь. За строительство моста через Тей (на тот момент самого длинного моста в мире) Томас Буч был произведен в рыцари [2].

Однако чудо инженерной мысли просуществовало немногим более полутора лет. Ночью 28 декабря 1879 г. под воздействием мощных порывов ветра произошло обрушение центральных пролетов моста. В этот момент по нему двигался поезд Эдинбург – Данди с шестью пассажирскими вагонами. Никому из 75 человек, находившихся там, не удалось выжить. По иронии судьбы среди погибших был зять Томаса Бука.

Обратимся непосредственно к балладе Т. Фонтане. Эпиграф и первая строфа отсылают читателя к месту действия (Шотландия) и создают ощущение неизбежности надвигающейся катастрофы. Эпиграф – «*When shall we three meet again?*» (*Macbeth*) – является цитатой из первой сцены знаменитой трагедии Уильяма Шекспира «Макбет». Три ведьмы символизируют в трагедии зловещую силу рока, над которым не властен человек.

Баллада начинается с разговора трех таинственных существ, символизирующих стихии:

Когда мы вновь сойдёмся втроём?

К семи на мост давайте придём.

К быку, что в центре.

Буду с огнём.

Идёт.

Явлюсь я с юга туда.

Я – с севера.

*Что ж, я – с моря тогда** [3].

Апеллируя к таинственным потусторонним силам, «Мост над Тей» продолжает традицию природно-магической немецкой баллады, берущей свое начало со знаменитого «Лесного царя» («*Der Erlkönig*») Гёте и развитой немецкими романтиками. В данном типе баллад природные силы предстают несущими угрозу человеку. Однако если в предромантических и романтических балладах силы природы, как правило, антропоморфны и олицетворяются эльфами, сиренами или лесными феями, то у Фонтане три существа не имеют человеческих черт. Они, очевидно, принадлежат миру природы: морю, горам, болоту, поскольку следующую встречу назначают «В полночь, на горном гребне // На верховом болоте, у осины» («*Um Mitternacht, am Bergeskamm // Auf dem hohen Moor, am Erlenstamm*»). [4, с. 337]) (Подстрочный перевод автора статьи).

Цель стихий – разрушить созданное человеческими руками:

*Эх, мы завертим хоровод,
И мост низвергнем в толщу вод.
А поезд, что в восьмом часу как раз
На мост въезжает?
Сгинет в тот же час.
Тотчас.
Тук, тук,
Долой созданье человечесьих рук!* [3].

В отличие от романтиков, наделявших природные силы привлекательностью, пусть и гибельной для героя, стихии в «Мосте над Тей» беспощадны в своей слепой ненависти к человеку. Они, принадлежащие мрачному прошлому, смеются над его наивной верой в силу техники.

Олицетворением дня сегодняшнего является Джонни, машинист поезда. Он радуется прогрессу, верит в прочность моста и в свой паровоз:

*И вот он – поезд. Въехал на мост,
Хотя шутить не склонен нрд-ост,
Спокоен Джонни: «Нам не впервой
Тягаться, злобный ветер, с тобой!
Стальной котёл, удвоенный пар,
Они стихии сдержат удар.
В цилиндрах поршни движутся в такт,
Мы мост проскочим запросто, факт!
Вселяет гордость новый наш мост,
Ведь раньше к дому путь был непрост.
Сегодня вспомнить даже смешно
Паром, прогнивший насквозь давно* [3].

*Здесь и далее литературный перевод В. Маринина.

Ощущение хрупкости человеческого бытия, мимолетности радости в жизни усиливается тем, что катастрофа происходит сразу после Рождества. В домах еще царит атмосфера праздника, и в маленькой сторожке у моста старики-родители ждут своего сына Джонни в гости:

*Да, полно, мать, ты страхи забудь,
Наш сын вот-вот зайдёт отдохнуть,
Зажги на ёлке свеч волшебство,
Как будто вновь пришло Рождество!
Пусть свечи праздник светлый вернут,
Ждать нам осталось десять минут!* [3].

Но еще мгновение – и счастьем конец. Поезд навсегда поглощают темные воды:

*Сторожка – к северу от моста,
Все окна в ней на юг неспроста,
Служители здесь, забыв про покой,
В тревоге смотрят в мрак колдовской;
Рванул вдруг ветер, как в игрище бес,
И, словно звёзды кострами с небес,
Сгорая в паденье, скатились прочь
в бурлящую бездну... И снова ночь* [3].

В небольшом по формату произведении автору удастся затронуть экзистенциальные вопросы, до сей поры волнующие человечество, с помощью короткой истории изобразить свое видение жизни. Автор баллады, уже молодой на тот момент человек, слегка отстраненно, без иллюзий взирает на мир, в котором рок, воплощенный в стихиях, с легкостью разрушает созданное нелегким трудом тысяч людей: «Как щепки, разломилась балки, // Безделка, пустяк // Творенье человеческих рук.» («*Wie Splitter brach das Gebälk entzwei. // Tand, Tand // ist das Gebilde von Menschenhand*» [4, с. 337]). (Подстрочный перевод автора статьи).

Таким образом, развивая в своем произведении тему техногенной катастрофы, автор размышляет о границах возможностей технического гения человека. Фонтане предвосхищает те темы, которые станут предметом осмысления в XX веке, когда две мировые войны и создание оружия массового уничтожения подведут планету к краю катастрофы. Он ставит вопрос о том, не несет ли прогресс, целью которого изначально было улучшение условий жизни людей, зерно гибели человечества.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Metzler Lexikon Autoren: Deutschsprachige Dichter und Schriftsteller vom Mittelalter bis zur Gegenwart / ed. By B. Lutz, B. Jebing. – 4, aktualisierte und erweiterte ed. – Stuttgart : J. B. Metzler, 2010. – 879 s.

2 Martin, T. The Tay Bridge Disaster [Electronic resource] / T. Martin. – Mode of access : <http://taybridgedisaster.co.uk>. – Date of access : 24.05.2023.

3 Фонтане, Т. Мост через Тей (28 декабря 1879 г.) [Электронный ресурс] / Т. Фонтане : пер. с нем. В. Маринина. – Режим доступа : <https://poezia.ru/works/30537>. – Дата доступа : 24.05.2023.

4 Deutsche Balladen / Herausgegeben von H. Laufhütte. – Stuttgart : Philipp Reclam jun. GmbH & Co., 2005. – 647 s.

УДК 811.161.1:81

Т. А. ВЛАСЮК, Л. А. ГОНЧАРОВА, В. М. МАРКОВА, К. М. КОНЬШИНА,
И. Е. ДЕТКОВСКИЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

АНАЛИЗ ФУНКЦИЙ ТРАНСПОРТА НА ПРИМЕРЕ ПОЭМЫ Н. В. ГОГОЛЯ «МЕРТВЫЕ ДУШИ»

Тема транспорта является не только неотъемлемой частью многих произведений русской классической литературы, но и основой их сюжета, сочетающего символический образ и универсальный смысл повествования. Ярким примером такого творческого авторского подхода является поэма Н. В. Гоголя «Мертвые души», где первые строки повествования обращены к основному транспортному средству того времени – бричке, через которую читатель воспринимает образ главного героя произведения П. И. Чичикова: *«В ворота гостиницы губернского города NN въехала довольно красивая рессорная небольшая бричка, в какой ездят холостяки: отставные подполковники, штабс-капитаны, помещики, имеющие около сотни душ крестьян, – словом, все те, которых называют господами средней руки»*.

С этих первых строк поэмы бричка как транспортное средство позволяет Чичикову осуществить задуманный план действий по улучшению своего материального и социального положения и обратить таким образом наше внимание на многогранные и разнообразные функции транспорта, среди которых *социальная, культурная, экономическая, политическая*.

Социальная функция транспорта в поэме заключается, прежде всего, в возможности поездок П. И. Чичикова по губернии и посещении местных помещиков, имения которых находятся на значительном расстоянии друг от друга: *«Поехали отыскивать Маниловку. Проехавши две версты, встретили поворот на проселочную дорогу, но уже и две, и три, и четыре версты, кажется, сделали, а каменного дома в два этажа все еще не было видно. Тут Чичиков вспомнил, что если приятель приглашает к себе в деревню за пятнадцать верст, то значит, что к ней есть верных тридцать»* или *«Послушай, Чичиков, ты должен непременно теперь ехать ко мне, пять верст всего, духом домчимся, а там, пожалуй, можешь и к Собакевичу»*.

Благодаря транспорту, на примере брички, обеспечивается территориальная доступность отдаленных районов губернии: *«... Чичиков в довольном расположении духа сидел в своей бричке, катившейся давно по столбовой дороге»*.

Красной нитью через всё произведение проходит культурная функция транспорта, отражая нравы, обычаи и традиции губернского общества города NN: *«Весь следующий день посвящен был визитам; приезжий отправился делать визиты всем городским сановникам. Был с почтением у губернатора, который, как оказалось, подобно Чичикову был ни толст, ни тонок собой, имел на шее Анну, и поговаривали даже, что был представлен к звезде; впрочем, был большой добряк и даже сам вышивал иногда по тюлю. Потом отправился к вице-губернатору, потом был у прокурора, у председателя палаты, у полицеймейстера, у откупщика, у начальника над казенными фабриками... жаль, что несколько трудно упомянуть всех сильных мира сего; но довольно сказать, что приезжий оказал необыкновенную деятельность насчет визитов: он явился даже засвидетельствовать почтение инспектору врачебной управы и городскому архитектору. И потом еще долго сидел в бричке, придумывая, кому бы еще отдать визит, да уж больше в городе не нашлось чиновников»* или *«Уже более недели приезжий господин жил в городе, разъезжая по вечеринкам и обедам и таким образом проводя, как говорится, очень приятно время. Наконец он решился перенести свои визиты за город и навестить помещиков Манилова и Собакевича, которым дал слово»*.

Культурная функция обеспечивает общение между людьми и способствует удовлетворению их эстетических потребностей:

Вы всегда в деревне проводите время? – сделал наконец, в свою очередь, вопрос Чичиков.

– Больше в деревне, – отвечал Манилов.

– Иногда, впрочем, приезжаем в город для того только, чтобы увидеться с образованными людьми. Одичаешь, знаете, если будешь все время жить взаперти.

– Правда, правда, – сказал Чичиков.

– Конечно, – продолжал Манилов, – другое дело, если бы соседство было хорошее, если бы, например, такой человек, с которым бы в некотором роде можно было поговорить о любезности, о хорошем обращении, следить какую-нибудь этакую науку, чтобы этак расшевелило душу, дало бы, так сказать, паренье этакое... – здесь он еще что-то хотел выразить, но, заметивши, что несколько зарпортовался, ковырнул только рукою в воздухе и продолжал: – Тогда, конечно, деревня и уединение имели бы очень много приятностей. Но решительно нет никого... Вот только иногда почитаешь "Сын Отечества"».

Следует отметить **экономическую** функцию, которая отражается в представлении экономического уклада страны и ведения хозяйства помещиками, отличающимися расточительностью и безразличием, например Манилова: *«Хозяйством нельзя сказать чтобы он занимался, он даже никогда не ездил на поля, хозяйство шло как-то само собою. Когда приказчик*

говорил: «Хорошо бы, барин, то и то сделать», – «Да, недурно», – отвечал он обыкновенно, куря трубку, которую курить сделал привычку, когда еще служил в армии, где считался скромнейшим, деликатнейшим и образованнейшим офицером. «Да, именно недурно», – повторял он. Когда приходил к нему мужик и, почесавши рукою затылок, говорил: «Барин, позволь отлучиться на работу, подать заработать», – «Ступай», – говорил он, куря трубку, и ему даже в голову не приходило, что мужик шел пьянствовать» или скрупулезностью, как Коробочка: «Уже по одному собачьему лаю, составленному из таких музыкантов, можно было предположить, что деревушка была порядочная; но промокий и озябший герой наш ни о чем не думал, как только о постели. Не успела бричка совершенно остановиться, как он уже соскочил на крыльцо, пошатнулся и чуть не упал. На крыльцо вышла опять какая-то женщина, помоложе прежней, но очень на нее похожая. Она проводила его в комнату. Чичиков кинул вскользь два взгляда: комната была обвешана старенькими полосатыми обоями; картины с какими-то птицами; между окон старинные маленькие зеркала с темными рамками в виде свернувшихся листьев; за всяким зеркалом заложены были или письмо, или старая колода карт, или чулок; стенные часы с нарисованными цветами на циферблате... невмочь было ничего более заметить. Он чувствовал, что глаза его липнули, как будто их кто-нибудь вымазал медом. Минуту спустя вошла хозяйка, женщина пожилых лет, в каком-то спальном чепце, надетом наскоро, с фланелью на шее, одна из тех матушек, небольших помещиц, которые плачутся на неурожай, убытки и держат голову несколько набор, а между тем набирают понемногу деньжонок в пестрядевые мешочки, размещенные по ящикам комодов».

Мы можем наблюдать и безалаберность, граничащую с полным непониманием экономических основ ведения хозяйства, что ярко демонстрируется Н. В. Гоголем на примере помещика Ноздрёва: «Ноздрев повел своих гостей полем, которое во многих местах состояло из кочек. Гости должны были пробираться между перелогами и взбороненными нивами. Чичиков начинал чувствовать усталость. Во многих местах ноги их выдавливали под собою воду, до такой степени место было низко. Сначала они было береглись и переступали осторожно, но потом, увидя, что это ни к чему не служит, брели прямо, не разбирая, где большая, а где меньшая грязь. Прошедши порядочное расстояние, увидели, точно, границу, состоящую из деревянного столбика и узенького рва».

Антиподом и полной противоположностью Ноздрёва является помещик Собакевич, для которого важна не эстетическая красота окружающих его вещей, а их надежность и долговечность: «Двор окружен был крепкою и непомерно толстою деревянною решеткой. Помещик, казалось, хлопотал много о прочности. На конюшни, сараи и кухни были употреблены самые и толстые бревна, определенные на вековое стояние. Деревенские избы мужиков тоже срублены были на диво: не было кирчѣных стен, резных

узоров и прочих затей, но все было пригнано плотно и как следует. Даже колодец был обделан в такой крепкий дуб, какой идет только на мельницы да на корабли. Словом, все, на что ни глядел он, было упористо, без пошатки, в каком-то крепком и неуклюжем порядке».

Заслуживает внимания **политическая** функция транспорта, благодаря которой осуществляется объединение губерний в единое государство. Так, Чичиков хочет воспользоваться государственной льготой и планирует «переселить» свои «мертвые души» в Херсонскую губернию: *«Да ведь я куплю на вывод, на вывод; теперь земли в Таврической и Херсонской губерниях отдаются даром, только заселяй. Туда я их всех и переселю! В Херсонскую их!»*.

Таким образом, вышеназванные функции транспорта, рассмотренные на примере поэмы Н. В. Гоголя «Мертвые души» и вписанные в сюжетную схему произведения, отражают многогранную роль транспорта, обеспечивающего связи между населенными пунктами и городами, а впоследствии и отраслями экономики страны. Транспорт является важным инструментом достижения социальных, культурных, экономических целей как отдельного человека, так и политических – в масштабах страны. По мнению профессора В. Н. Бугроменко, транспорт является центральным звеном, без которого не могут взаимодействовать и функционировать на любой территории население, объекты производства и природы, а «роль внетранспортных взаимодействий ничтожна и ею можно пренебречь» [2].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Гоголь, Н. В. Мертвые души / Н. В. Гоголь. – СПб. : Азбука, 2017. – 352 с.
- 2 Бугроменко, В. Н. Современная география транспорта и транспортная доступность / В. Н. Бугроменко // Известия РАН. Сер. Географическая. – 2010. – № 4. – С. 7–16.

УДК 51-7:656.2

Т. А. ВЛАСЮК, Я. В. ЖИТНИКОВА, М. Н. ЗГУРСКАЯ, А. И. ШАЛАБОДОВА
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ОСОБЕННОСТИ ЛИТЕРАТУРНОГО ТРАВЕЛОГА НА ПРИМЕРЕ ПОЭМЫ Н. В. ГОГОЛЯ «МЕРТВЫЕ ДУШИ»

Поэма Н. В. Гоголя «Мертвые души» – это не только глубоко социальное произведение, отражающее нравы и экономический уклад России начала XIX века, но и одновременно пример литературного травелога («путевой» литературы), благодаря которому читатель, вместе с главным героем поэмы Чичиковым, совершает удивительное путешествие по российским просторам. Он наблюдает из окна брички за жителями города и окрестностей, которые заняты своими повседневными делами. При этом Н. В. Гоголь прямо не указывает, в каком именно городе происходит действие поэмы. Более того, он

отмечает, что город NN является типичным для России того времени: *«Павел Иванович Чичиков отправился посмотреть город, которым был, как казалось, удовлетворен, ибо нашел, что город никак не уступал другим губернским городам: сильно была в глаза желтая краска на каменных домах и скромно темнела серая на деревянных. Дома были в один, два и полтора этажа, с вечным мезонином, очень красивым, по мнению губернских архитекторов. Местами эти дома казались затерянными среди широкой, как поле, улицы и нескончаемых деревянных заборов; местами сбивались в кучу, и здесь было заметно более движения народа и живости»* или *«С громом выехала бричка из-под ворот гостиницы на улицу. Проходивший поп снял шляпу, несколько мальчишек в замаранных рубашках протянули руки, приговаривая: «Барин, подай сиротинке!» Кучер, заметивши, что один из них был большой охотник становиться на запятки, хлыснул его кнутом, и бричка пошла прыгать по камням. Не без радости был вдали узрет полосатый шлагбаум, дававший знать, что мостовой, как и всякой другой муке, будет скоро конец; и еще несколько раз ударившись довольно крепко головою в кузов, Чичиков понесся наконец по мягкой земле».*

Далее Чичиков-путешественник проезжает через деревни и наблюдает унылый сельский пейзаж: *«Едва только ушел назад город, как уже пошли писать, по нашему обычаю, чушь и дичь по обеим сторонам дороги: кочки, ельник, низенькие жидкие кусты молодых сосен, обгорелые стволы старых, дикий вереск и тому подобный вздор. Попадались вытянутые по снурку деревни, постройкою похожие на старые складенные дрова, покрытые серыми крышами с резными деревянными под ними украшениями в виде висячих шитых узорами утиральников».* Акцент внимания читателя на *«вытянутые по снурку деревни»* еще раз подчеркивают типичность сложившегося сельского уклада жизни российских крестьян в начале XIX века, где преобладают бесформенные избы крестьян, больше похожие на сараи для домашних животных, которые тоже живут вместе с людьми: *«Бабы с толстыми лицами и перевязанными грудями смотрели из верхних окон; из нижних глядел теленок или высовывала слепую морду свою свинья. Словом, виды известные».* И эти *«виды известные»* характерны для всей России, о чем автор говорит следующее: *«Прежде, давно, в лета моей юности, в лета невозвратно мелькнувшего моего детства, мне было весело подвезжать в первый раз к незнакомому месту: все равно, была ли то деревушка, бедный уездный городишка, село ли, слободка, — любопытного много открывал в нем детский любопытный взгляд. Всякое строение, все, что носило только на себе напечатленье какой-нибудь заметной особенности, — все останавливало меня и поражало. Каменный ли казенный дом, известной архитектуры с половиною фальшивых окон, один-одинешенек торчавший среди бревенчатой тесаной кучи одноэтажных мещанских обывательских домиков, круглый ли правильный купол, весь обитый листовым белым железом, вознесенный над выбеленною, как снег, новою церковью, рынок ли, фронт ли*

уездный, попавшийся среди города, – ничто не ускользало от свежего тонкого вниманья».

Однако существует и некоторое различие между деревнями, что связано, прежде всего, с характером помещика, который ею владеет. Например, деревня помещика Собакевича отличается тем, что *«Деревенские избы мужиков тож срублены были на диво: не было кирпичных стен, резных узоров и прочих затей, но все было пригнано плотно и как следует. Даже колодец был обделан в такой крепкий дуб, какой идет только на мельницы да на корабли. Словом, все, на что ни глядел он, было упористо, без пошатки, в каком-то крепком и неуклюжем порядке»*, а у Плюшкина, наоборот, все деревянные строения отличаются «особенной ветхостью»: *«бревно на избах было темно и старо», «многие крыши сквозили, как решето», «окна в избенках были без стекол», все строения «покосились и почернели даже не живописно».* При этом деревни помещиков объединяет беспорядочность расположения домов (владения Манилова, Коробочки, Собакевича и Плюшкина). Про расположение изб в деревне Коробочки Гоголь написал, что они были «выстроены врассыпную и не заключены в правильные улицы». Необходимо отметить, что вышеперечисленным пейзажам города и деревни под стать и природные пейзажи: *«Поодаль в стороне темнел каким-то скучно-синеватым цветом сосновый лес. Даже самая погода весьма кстати прислужилась: день был не то ясный, не то мрачный, а какого-то светло-серого цвета, какой бывает только на старых мундирах гарнизонных солдат, этого, впрочем, мирного войска, но отчасти нетрезвого по воскресным дням».*

Н. В. Гоголь не оставляет без внимания дорожный трактир, который также является типичным для того времени: *«Деревянный потемневший трактир принял Чичикова под свой узенький гостеприимный навес на деревянных выточенных столбиках, похожих на старинные церковные подсвечники. Трактир был что-то вроде русской избы, несколько в большем размере. Резные узорочные карнизы из свежего дерева вокруг окон и под крышей резко и живо пестрили темные его стены; на ставнях были нарисованы кувшины с цветами. Взобравшись узенькою деревянною лестницею наверх, в широкие сени, он встретил отворяющуюся со скрипом дверь и толстую старуху в пестрых ситцах, проговаривающую: «Сюда пожалуйте!» В комнате попались всё старые приятели, попадающиеся всякому в небольших деревянных трактирах, каких немало выстроено по дорогам, а именно: заиндевелый самовар, выскобленные гладко сосновые стены, трехугольный шкаф с чайниками и чашками в углу, фарфоровые вызолоченные ячички пред образами, висевшие на голубых и красных ленточках, окотившаяся недавно кошка, зеркало, показывавшее вместо двух четыре глаза, а вместо лица какую-то лепешку; наконец натыканные пучками душистые травы и гвоздики у образов, высохшие до такой степени, что желавший понюхать их только чихал и большие ничего».* Приведенный пример еще раз

подчеркивает, можно сказать, сложившийся дорожный быт, где все одно-типно, блекло и старо.

Особое внимание Н. В. Гоголь уделяет атрибутам путешественников, таким как чемодан и дорожная снедь: *«Пока приезжий господин осматривал свою комнату, внесены были его пожитки: прежде всего чемодан из белой кожи, несколько поистасканный, показывавший, что был не в первый раз в дороге. Чемодан внесли кучер Селифан, низенький человек в тулупчике, и лакей Петрушка, малый лет тридцати, в просторном подержанном стюртуке, как видно с барского плеча, малый немного суровый на взгляд, с очень крупными губами и носом. Вслед за чемоданом внесен был небольшой ларчик красного дерева с штучными выкладками из карельской березы, сапожные колодки и завернутая в синюю бумагу жареная курица»*. Автор не упускает из виду и некоторые позволяющие путнику рассматривать окрестности устройства брички, такие как специальные кожаные занавески: *«Это заставило его задержаться кожаными занавесками с двумя круглыми окошечками, предназначенными для рассматривания дорожных видов»*.

Таким образом, литературный тревелог на примере поэмы Н. В. Гоголя «Мертвые души» – это один из способов познания жизни в царской России начала XIX века, где крепостное право является основополагающим общественным институтом того времени. С помощью путевых зарисовок читатель намного объемнее, красочнее и глубже воспринимает обстановку на данном этапе истории. Именно такой подход позволяет писателю охватить всё то, что требует осмысления и позволяет «описать всю Русь». Благодаря литературному тревелогу мы становимся незримыми участниками чичиковской поездки-путешествия и погружаемся в сложный и трагичный мир времени, где преобладает деградация населения, омертвление душ в прямом и переносном смысле, а также алчность, эгоизм и многие другие пороки общества. При этом следует отметить, что для путешествий даже на ранних этапах создания транспортных средств предусматривалась возможность лицезреть окрестности, пейзажи и ландшафты, а также сформировались первые попытки по созданию комфортных условий поездки (*«довольно красивая рессорная небольшая бричка»*). При организации путешествий важное место занимают дорожные атрибуты поездки, включая дорожный сервис с соответствующим набором гастрономических изысков.

Путешествие по николаевской России первой половины XIX века – это своеобразная доминанта поэмы «Мертвые души», которая органично объединяет наблюдения о жизни людей, их быте, истории и окружающей природе, что стало возможно благодаря литературному тревелогу, сформировавшему метонимическую связь транспортного средства с отечественной историей. Гоголь, устанавливая связь разных эпох в отечественной истории, заключает: *«Разве мало мест и попрщ в России? Оглянитесь и осмотритесь хорошенько, и вы его отыщете. Вам нужно проездиться по России»* [3, с. 303; 4, с. 164–174].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Гоголь, Н. В. Мертвые души / Н. В. Гоголь. – СПб. : Азбука, 2017. – 352 с.
- 2 Гоголь, Н. В. Полн. собр. соч. : в 14 т. – М. : Изд-во Ан СССР, 1952. – Т. VII. – С. 115–132.
- 3 Анненкова, Е. И. Мотив «...проездиться по России» в «выбранных местах из переписки с друзьями» Н. В. Гоголя и путевых записках 1840-х гг. Травелог в школьном и вузовском обучении / Е. И. Анненкова, Д. Р. Гоперхоева // Известия РГПУ им. А. И. Герцена. – 2020. – № 195. – С. 164–174.

УДК 629.4:82.091

Е. Э. ГАЛАЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ПЕРСониФИКАЦИЯ ЖИЗНИ В ОБРАЗЕ ПОЕЗДА (ОТ «ГОЛУБОГО ВАГОНА» К «ЖЕЛТОЙ СТРЕЛЕ»)

Мы каждый момент своей жизни движемся в пространстве и во времени. Самый простой путь – пешком. Только от нас зависит направление, повороты, скорость движения и место остановки. Самый быстрый – полет. Человек придумал парашюты, самолеты и ракеты. Самый фантастический – полет мысли, когда можно мгновенно представить себя в любом месте и даже времени.

И, конечно, привычный для нас поезд. Мы выбираем станции отправления и прибытия, время поездки и тип вагона. Но поезд – это только *иллюзия* выбора. Поездка на поезде предполагает подготовленное и уже испытанное пространство. «Поезд проедет лишь там, где проложен путь...». Преодоление человеком трудностей дороги сводится к минимуму. Поездка в поезде предполагает *защищенность* от внешнего мира.

Почему именно поезд часто выступает в литературе прообразом жизни?

Самая популярная детская песня на слова Э. Успенского о голубом вагоне. «*Голубой вагон бежит, качается, скорый поезд набирает ход...*». Ведь в детстве «...каждому в лучшее верится. Катится, катится голубой вагон». Мы взрослеем, и серьезнее становятся наши песни. И уже спорят попутчики в «Машине времени»:

Один говорил: «Наша жизнь – это поезд».

Другой говорил: «Перрон» [1].

Статичный перрон может показаться надежнее поезда, но он может прогибаться, качаться, быть скользким или грязным [2]. А поезд – образ перемен, бега времени и неповторимости каждого момента.

С путешествием в поезде сравнил жизнь человека Виктор Пелевин в повести «Желтая стрела».

Вагоны разного типа словно разделяют общество на уровни и статусы. Символика образов предельно ясна. В плацкартных вагонах едет народ по-

проще. В купе – люди обеспеченные, образованные. И, конечно, спальный вагон – для привилегированных лиц.

Проводится параллель между круговоротом рутины и поездом, мчащимся без остановок. Большинство пассажиров занято привычными повседневными делами. Люди просто живут, едят, работают, умирают. Они не задумываются, куда они едут. Они даже не задумываются, что едут, они уже не слышат стука колес поезда. Мы редко бываем в полной тишине. Миллионы привычных звуков сопровождают нас. Они, как стук колес, который мы не замечаем.

В языках различных народов имеется много разных его имитаций. Подражания достаточно разнообразны и интересны. Вот как стучат колеса в разных странах мира. В Америке – «джинджерэл-джинджерэл». В Польше – «пан-пан». Во Франции – «клик-клик». В Монголии – «улан-далай». На Украине – «трих-тарарух». В Якутии – «тыдын-тыгыдын». В Ирландии – «бла-бла-бла». В Японии – «додеска-дзен» [3].

Но, по мнению автора, красивее, задушевнее и нежнее всего колеса стучат в России – «там-там». Так и кажется, что их стук указывает в какую-то светлую зоревую даль – там она, там, ненаглядная....

А кому-то из нас слышится «Тук-тук!» Будто маленькие молоточки заколачивают каждую секунду нашего времени. Символ самой жизни, неповторимости каждого момента. Тот миг, в котором мы действительно живем, короток, мы не успеваем ухватить его и способны только вспоминать прошлый.

«Ты едешь спиной вперед и видишь только то, что уже исчезло. Прошлое – это локомотив, который тянет за собой будущее. Бывает, что это прошлое вдобавок чужое» [3].

Почему Пелевин назвал поезд «Желтой стрелой»?

Пассажирам неизвестно, как выглядит поезд снаружи, куда он едет. Неизвестно, как выглядит локомотив, который его тащит. Может, он похож «на сияющую электрическими огнями стрелу, пущенную неизвестно кем неизвестно куда», стрелу, которая пронизывает жизнь общества или нанизывает эту жизнь на себя? Или «Жёлтая стрела» – это луч солнца, без которого невозможна жизнь?

Пелевин не обнадеживает читателя: *«Желтая стрела – поезд, на котором ты едешь к разрушенному мосту».*

Неужели будущее в поезде так предсказуемо и уныло? Неужели никому никогда не придет в голову, что с этого поезда можно сойти? Есть ли за пределами поезда что-то?

Не всем удастся *«не столько разглядеть пронсящееся мимо окон, сколько домыслить и воссоздать то, что там должно находиться».*

Андрей Макаревич разделил всех:

Один говорил, мол, мы – машинисты,

Другой говорил: «Пассажиры» [1].

Пелевин делает вывод: *«...Самое сложное в жизни – ехать в поезде и не быть его пассажиром».* *«Важно то, что можно жить так, как будто это другое есть. Как будто с поезда действительно можно сойти»* [3].

Эти строки подталкивают читателей изменить жизнь, вырваться из наскучившей рутины, не бояться перемен. В нашей жизни мы постоянно контактируем с разными людьми. Их тоже можно сравнить с поездами. Один человек – STADLER, пролетающий без остановок от Гомеля до Минска. Продолжительность отношений с ним – три часа. Или поезд «Байкал», в котором едешь трое суток от Москвы до Иркутска. Случайные попутчики заходят и покидают твое купе на своей станции. Но поезд идет дальше. Если путь человека – вся жизнь, значит, можно выбрать и способ её завершения.

Железнодорожники используют термин «тормозной путь». Это расстояние, проходимое поездом с момента приведения тормозов в действие до полной остановки. В нем выделяют путь подготовки тормозов к действию и действительный тормозной путь.

Как определить момент срабатывания личных тормозов? Для каждого он свой. Остановится ли этот поезд? Да, остановится. Но для каждого человека торможение будет разным, в разное время и на разных перегонах. И это будет конкретно его остановка. А поезд продолжит движение.

И без меня обратный

Скорый-скорый поезд

Растает где-то

В шуме городском (М. И. Танич).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Макаревич, А. В. Песни и стихи / А. В. Макаревич. – М. : Захаров, 2003. – 332 с.
- 2 Пелевин, В. О. Желтая стрела / В. О. Пелевин. – СПб. : Азбука, М. : Азбука-Аттикус, 2018. – С. 298–352.
- 3 Танич, М. И. Избранное / М. И. Танич. – М. : Русич, 2003. – 560 с.

УДК 130.121:82.091

А. К. ГОЛОВНИЧ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ПАРАЛЛЕЛИ ЖАНРОВОЙ МИНИАТЮРЫ В ЖИВОПИСИ И ЛИТЕРАТУРЕ

Миниатюра происходит от латинского *minium*, означавшего название краски красного цвета – киновари или сурика, активно использовавшейся во времена античного Рима. Исторически это название произошло от реки *Миньо*, протекающей по территории Испании и Португалии (в то время – римской провинции Лузитания), где располагались рудники по добыче свинца,

из оксидов которого получали сурик. Цена такой краски была очень высока, так как позволяла получать яркие и долгое время не меняющие насыщенность цвета.

Первые стилистически выраженные графические миниатюры с использованием глубоких и сочных (преимущественно красных) красок датируются IV–VI вв. нашей эры. В Средние века сурик использовался для тонкого и изысканного выделения заглавных букв (вспомним старославянские буквицы) и начальных строк рукописных книг, а со временем орнаментные художественные элементы получили дальнейшее развитие в иллюстрациях, сюжетно сопровождавших текст.

В настоящее время термин «миниатюра» достаточно стилизован и используется для определения произведений искусства малых форм, прежде всего, живописи, скульптуры, графики и музыки. По определенным канонам миниатюры в изобразительном искусстве – это, в основном, портреты или пейзажи с весьма малым размером картины, удерживаемой на ладони, с площадью изображения не более 100 см². Все предметы на картине должны быть, как минимум, в 6 раз меньше их оригинального размера. Такое своеобразное «бисерное» искусство отличается особой тонкостью работы, глубиной, микроскопической прорисовкой едва заметных деталей черт лица, одежды. Часто для просмотра таких картин требуется использование увеличительного стекла. В 2020 году эти уникальные творения рук человеческих Межправительственным комитетом ЮНЕСКО были включены в Репрезентативный список нематериального культурного наследия человечества.

Историческая связь миниатюры в живописи с её сопровождающей иллюстративной функцией в книгах обусловила незаметный, но достаточно быстрый выход малых форм в литературу. Прозаическое произведение миниатюры также отличает малый объем (до 5 страниц и менее). Изящность и тщательность в отделке авторского замысла аналогичны детализированной прорисовке мелких деталей картины художником. Высокодинамичная организация сюжета, приводящая к быстрому развитию событий, тесно переплетается с психологическим настроением героев. Часто именно их переживания, бурные всплески эмоционального состояния становятся кульминационным пунктом всей миниатюры.

Лаконичность таких произведений преподносит читателю интересные и увлекательные ребусы в виде скрытых сюжетных линий. При краткости и головокружительной скорости развертывания сюжета автор часто использует «калейдоскопические» приемы динамики событийных картин, скрывая то, что могло произойти между ними. Таким образом, миниатюра способна породить новые образы в сознании читателей, обрамляя общий фон деталями и подробностями, отсутствующими у оригинала.

Миниатюра привлекает своей событийной насыщенностью, часто переходящей в область психологических эмоций. Они являются катализаторами

дальнейших событий, инициирующих, в свою очередь, новый накал чувств и обстановки, которые становятся такими высокими, что, как минимум, порождают негативные и нелицеприятные события, которые надолго останутся в памяти героев, а как максимум, – способны привести к психологическому срыву.

Сюжет литературной миниатюры может быть построен по принципу действия необычного, парафизичного волчка, который резко раскручивает события до космических скоростей с их «вылетом» за пределы нормального поведения героев и вдруг останавливается с оглушающей тишиной кажущегося наступающего событийного бездействия, завершающего произведение.

Мастерство писателя заключается в том, что созданная им литературная миниатюра включает в себя все признаки полноценного рассказа или даже повести, масштабированных до небольшого размера с сохранением пропорций между частями. Возможно, определёнными «математизированными» приемами когда-нибудь удастся определить своеобразный коэффициент сжатия миниатюры и таким образом вычислить теоретически «нормальный» размер произведения-малютки (например, по некоторой установленной обратно пропорциональной зависимости скорости развертывания сюжета от объема миниатюры). Литературоведческий искусственный интеллект, наверняка, в ближайшем будущем сможет сгенерировать прототипирующее полное произведение (повесть, роман) по его миниатюре-оригиналу.

Непревзойденным мастером литературной миниатюры признан И. А. Бунин. Его этюдные образы героев обладают богатой палитрой чувств и внутренней экспрессией. Сюжетным фоном некоторых миниатюр И. А. Бунина является железнодорожный транспорт. Так, в рассказе «Первый класс», включающем всего 166 слов (менее половины одной страницы текста в книге), психологическая атмосфера в пассажирском вагоне резко изменяется после того, как *«кондуктор вталкивает... какого-то рваного, измазанного глиной мужичишку»*. После такого инцидента, когда кондуктор неожиданно подсаживает в вагон первого класса грязного рабочего, все пассажиры испытывают неловкость. В вагоне тотчас возникает общая атмосфера растерянности и замешательства, которая в равной степени охватывает и пассажиров, и несчастного рабочего.

Миниатюра резко заканчивается и остается неясным, почему испытывают неловкость пассажиры первого класса? Возможно, они опасаются, что рабочий своей грязной одеждой может каким-то образом запачкать их одежду или диваны, на которых они сидят (хотя он и стоит возле двери, надо полагать, – у входа в вагон), или пассажиры считают, что рабочий в силу своего социального положения не вправе находиться в вагоне первого класса, а сказать об этом прямо кондуктору не смогли в силу своей воспитанности или не успели, так как всё быстро произошло, или их состояние продиктовано необычностью создавшейся ситуации, в которую они ранее никогда не попадали? И теперь

пассажиры произвольно (а может быть, некоторые и сознательно) переносят свое смущение и замешательство на бедного рабочего, который сразу почувствовал к себе такое неприязненное отношение окружающих, способное за эти 35 минут ужасной поездки буквально раздавить его психологически.

Мы не знаем, что могло еще произойти за это время в вагоне. Скорее всего, такое психологически наэлектризованное состояние, тяготившее всех, сохранялось на протяжении поездки до станции Быково. Но с уверенностью можно сказать, что несчастный рабочий-путеец надолго запомнит эти непонятные и страшные ощущения, которые он пережил.

Рассказ И. А. Бунина «Канун» предстает перед читателем вихрем быстрой смены декораций, показывая в бешеном темпе сначала картины маршрута на вокзал, который рисуется в каком-то сжатом, почти статичном виде, мозаично выхваченном взглядом автора из мчащейся извозчицкой повозки, потом – в уже более спокойном, но нарочито ускоренном ритме, – в вагоне второго класса, где попутчик – «наглый» и «уверенный в себе господин» respectable вида, сидящий напротив автора, – создает для него определенные неудобства своим поведением, часто вставая с места и поправляя многочисленный багаж. По-видимому, этот человек чрезмерно озабочен постоянной мыслью, как бы чего не вышло с его ценной поклажей, или он попросту маловоспитан и привык неуважительно относиться к окружающим, демонстрируя свое превосходство во всём (хорошие чемоданы в крепких чехлах, стрижен бобриком, в золотых очках). А возможно, по какой-то неведомой причине, влекомый внезапно возникшей неприязнью к автору, этот господин решил таким образом показать своё пренебрежение к попутчику.

Автор остро чувствует эту грубо навязанную искусственную действительность, принимающую в его восприятии какую-то гротескную и вместе с тем, неприятную, с оттенками шантажа, форму.

Мы знаем, что данное произведение написано в 1930 году, но последней строкой рассказа отмечается, что «шла, однако, уже осень шестнадцатого года». По-видимому, через 14 лет автор по-новому осмысливает прочно держащиеся в памяти, полные негатива события давних лет, полагая, что надвигающаяся революционная буря 1917 года может что-либо изменить (или даже изменить) в этой печальной и унылой реальности. Однако, с другой стороны, И. А. Бунин уже 10 лет как покинул большевистскую Россию, в которой не мог оставаться после своей публицистической деятельности в денкинских газетах Одессы и обоснованно опасался, что советская власть весьма критично отнесется к его монархическим высказываниям и предпочтениям. Поэтому послесловная фраза миниатюры «Канун», скорее всего, – это своеобразный взгляд из будущего, осознание того, что приходящие революционные изменения коснутся всего, жестко и хлестко перечеркнут привычное старое, с которым все свыклись, сжились, котороеросло как атрибут в повседневную жизнь, но будет утеряно, к сожалению, навсегда.

Эти произведения-миниатюры обладают особыми, притягательными качествами, возбуждающими бурную и неуёмную фантазию. Их развязка ви-

тает в дымке неопределенного будущего, часто полисемична, призрачна, воздушна. Богатые краски лаконичного сюжета помогают читателю весьма зримо рисовать дальнейшую судьбу героев, предвосхищать их поступки, нормализующие психологическое состояние.

Любопытной мыслью, не лишенной логики, может быть такое тонко выверенное построение миниатюры, которым автор играет с читателем, подсказывая ему ход дальнейших рассуждений при кажущейся неоднозначности неявно обозначенного развития сюжета. Благодаря искусно скрытым сюжетным «микрокадрам» читатель заранее обозначенным маршрутом запрограммированно экстраполирует события в полном соответствии с авторским замыслом.

Незначительный по объему, но обладающий глубоким внутренним потенциалом психологического воздействия, рассказ-миниатюра способен увлечь читателя, захватить его внимание, возбуждая страстное желание дальше развивать сюжетную линию в образном восприятии читателя, который, сопереживая героям, помогает им не остановиться на полушаге, на взлете. Это логично хотя бы потому, что динамика нашей жизни привычно инерционна и требует завершения начатого.

Возможно, феноменологичность восприятия авторского посыла в миниатюре субъективна, поэтому и ожидать совпадения авторской и читательской реконструкций финаша, оставленной за многообразием, не следует. Однако читатель всегда будет благодарен автору за возможность следовать в русле ярких и незабываемых образов, рельефно выступающих на фоне не менее ярких, служащих подсказкой, антуражных картин, позволяющих психологическими конструктивами внутреннего монолога предсказать логичные последствия героев в надежде своими сопереживаниями и советами помочь им справиться с душевными потрясениями.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Бунин, И. А. Первый класс / И. А. Бунин // Собр. соч. : в 5 т. – М. : Огонёк, 1956. – Т. 4. – С. 213.

2 Бунин, И. А. Канун / И. А. Бунин // Собр. соч. : в 5 т. – М. : Огонёк, 1956. – Т. 4. – С. 214.

3 Климова, Г. П. Художественный мир И. А. Бунина / Г. П. Климова. – М. : Прометей, 1991. – 100 с.

4 Сергеева, Г. Н. Заглавие и композиция художественного произведения (на примере кратких рассказов И. А. Бунина) / Г. Н. Сергеева // Образно-языковая структура прозы И. А. Бунина : сб. науч. тр. – Елец : Елецкий гос. пед. ин-т. – 1992. – С. 51–59.

5 Бакунцев, А. В. И. А. Бунин на страницах Одесской печати в годы гражданской войны / А. В. Бакунцев // Вестник Московского университета. Сер. 10. Журналистика, 2014. – № 5. – С. 55–70.

6 Оттенс, Г. В. «Поток сознания» как повествовательная техника художественного модернистского произведения [Электронный ресурс] / Г. В. Оттенс. – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/potok-soznaniya-kak-povestvovatel'naya-tehnika-hudozhestvennogo-modernistskogo-proizvedeniya/viewer>. – Дата доступа : 02.04.2023.

Т. Е. ИСАЕВА

*Ростовский государственный университет путей сообщения,
г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация*

ОБРАЗ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В РОССИЙСКОМ ПЕСЕННОМ ИСКУССТВЕ

Одной из характерных черт песенного искусства является моментальная реакция на события окружающего мира, стремление отразить наиболее яркие, запоминающиеся образы и закрепить их в памяти людей. Поэтому не вызывает удивления, что железная дорога, железнодорожный транспорт и многие моменты, связанные с их функционированием, достаточно часто упоминаются в песенном жанре. В конце XIX – начале XX вв. именно эта сфера рассматривалась в качестве инновационной, объединяющей передовые научные достижения и смелость человеческой мысли. Для России – страны, имеющей самую протяженную железнодорожную магистраль – железная дорога выступает символом новой жизни и освоения нового пространства, а также невидимых связующих нитей, протянувшихся от одного человека к другому, от поколения к поколению, так как практически нет таких людей, которые хотя бы раз не пользовались железнодорожным транспортом.

Особая умиротворенность, которая охватывает пассажира в вагоне после всех хлопот, связанных со сборами и расставаниями, всем знакомый с детства ритм, сопровождающий движение состава по рельсам, а также ожидание неизведанного, создают идеальные условия для того, чтобы слова складывались в рифмы, а потом ложились на простую, ритмичную и хорошо запоминающуюся мелодию.

Наш исследовательский интерес к теме отображения железной дороги в российском песенном искусстве объясняется наличием достаточно широкого пласта песенных текстов и практически полным отсутствием каких-либо научных исследований их лингвистической, эмоционально-психологической и гражданской составляющих.

Поэтому представляет интерес выявление и систематизация основных ассоциативных реакций и образов, связанных с железной дорогой, отражаемых в песенном искусстве; проведение синхронического и диахронического анализа текстов песен о железной дороге с целью выявления наиболее популярных образов, используемых в художественном творчестве. Ассоциативное поле концепта «железная дорога» и основные идеи его использования дали основание для его популяризации в песенном творчестве.

Так, в ходе исследования Т. Г. Бондарь удалось выявить четыре смысловые группы ассоциативного поля концепта «дорога», при этом наряду с чисто прагматическими, функционально-ассоциативными реакциями рес-

понденты называли ассоциации лексемы «дорога», в которых она использовалась в переносном значении, например как сравнение с жизненным путем человека, его образом жизни и др. [1].

По мнению Е. А. Гидревич, «духовные поиски, поиски себя и своего места в этом мире» являются приоритетными темами в российской рок-культуре, связанной с железной дорогой [2].

Железная дорога в песенном творчестве, в свою очередь, для многих поколений стала прообразом прогресса, индустриализации, использования технических инноваций на благо человека. В процессе определения ассоциативного поля данного понятия на базе анализа текстов песен на русском языке нам удалось выявить пять групп реакций:

1) *путь в будущее*: реализация идей и воплощение мечты, возможность начать жизнь с начала на новом месте, куда можно добраться по железной дороге;

2) *диалектика одиночества и толпы*: возможность затеряться в толпе, стать на время «невидимкой» и наблюдать за другими, быть откровенным с незнакомыми попутчиками, с которыми больше никогда не суждено увидеться;

3) *романтика путешествий и открытий*: освоение новых регионов, азарт первопроходцев, возможность встретить свою любовь, приобрести настоящего друга, обрести нечто новое (местожительство, профессию, социальный статус и др.);

4) *чередa встреч и разлук*: прощание с любимыми, опасение, что никогда не вернешься в город, ожидание встречи; планирование новых отношений;

5) *воспоминание о прошлом*: возвращение в детство, память о близких людях (матери, жене, детях), воспоминания о совместных путешествиях и планах, горечь утрат и несбывшихся мечтаний.

Если рассматривать первое направление – *путь в будущее* – то культовый паровоз из песни «Наш паровоз, вперед лети. В Коммуне остановка...», созданной в 1922 г. комсомольцами железнодорожных ремонтных бригад, стал его основным символом, олицетворяя стремление к слову старого строя, динамичным переменам, веру в светлое будущее. Благодаря маршеобразному характеру мелодии (авторство остаётся невыясненным) она является популярной и часто звучит на различных массовых мероприятиях уже почти сто лет.

Железная дорога как символ перемен, позитивного настроения и веры в счастливое будущее очень часто упоминается в российской рок-культуре (В. Цой «Электричка»; Б. Гребенщиков «Великая железнодорожная симфония»; Гари́к Сукачёв «10 000 км» и др.).

В ряде сочинений российского рока железная дорога символизирует собирательный образ саморазвития, становления личности, ее стремления к развитию:

*Я учился быть ребёнком, я искал себе причал,
Я разбил свой лоб в щёбёнку об начало всех начал.
Ох, не хило быть духовным – в голове одни кресты,
А по свету мчится поезд, и в вагоне едешь ты.*

(Б. Гребенщиков. «Великая железнодорожная симфония»)

Второе направление – *диалектика одиночества и толпы* – чаще всего выражается в парадоксе, на который уже давно обратили внимание психологи и который часто отражается в тексте песен: если человек страдает от одиночества, от каких-либо душевных потрясений, он зачастую отправляется туда, где собирается толпа, чтобы затеряться в ней и «растворить» свои печали. А где можно всегда найти толпу, как не на вокзале, среди мельтешащих отъезжающих и встречающих?!

Возникающие в ходе железнодорожных переездов особые отношения доверительности между пассажирами одного купе, которые сошлись в данном месте совершенно случайно, а завтра забудут друг о друге, также стали темой для многих песен. Люди, не привыкшие «раскрывать душу» перед незнакомцами, то ли под воздействием выпитого, что нередко в длительных путешествиях, то ли поддавшись провокационности ситуации непродолжительного совместного пребывания в купе, иногда рассказывают случайным попутчикам больше, чем в какой-либо иной обстановке, и ведут себя совершенно по-другому. Например, у Андрея Макаревича в «Вагонных спорах»:

*Вагонные споры – последнее дело,
Когда больше нечего пить,
Но поезд идет, бутылка опустела,
И тянет поговорить.
И двое сошлись не на страх, а на совесть,
Колеса прогнали сон:
Один говорил: «Наша жизнь – это поезд»,
Другой говорил: «Перрон».
Один утверждал: «На пути нашем чисто»,
Другой возражал: «Не до жиру».
Один говорил, мол, мы – машинисты,
Другой говорил: «Пассажиры!»
<...>
И оба сошли где-то под Таганрогом,
Среди бескрайних полей,
И каждый пошёл своей дорогой,
А поезд пошёл своей [3].*

Тему «одиночества в толпе» и особой доверительности, возникающей между пассажирами вагона, продолжает песня-шлягер «На Тихорецкую состав отправится...» (муз. М. Таривердиева, слова М. Львовского, 1962 г.):

*Откроет душу мне матрос в тельняшечке.
Как тяжело-то ему жить бедняжечке.
Сойдет на станции, и не оглянется,
Вагончик тронется, вагончик тронется,
Вагончик тронется, перрон останется.*

Даже простое перечисление исполнителей этой песни, таких разных, но весьма талантливых: Алла Пугачёва (1975, телефильм «Ирония судьбы, или С лёгким паром!»); Владимир Высоцкий (1965); Татьяна Доронина (1981, фильм «Капель»); Елена Ваенга (2011); Группа «Блестящие» (2003); Арт-группа «Сопрано Турецкого»; ВИА Гра (2007) – свидетельствует о том, что за кажущимися на первый взгляд простыми и банальными словами стоят разные судьбы, с их трагизмом и житейской правдой.

Третье направление – *романтика путешествий и открытий* – проявляется, когда на смену легендарному паровозу в начале 1970-х гг. приходит современный железнодорожный состав, в котором едут комсомольцы, советская молодежь, чтобы принять участие в «стройках века». Слова песни «Мой адрес – Советский Союз» (муз. Давида Тухманова, слова Владимира Харитоновна) как нельзя лучше отображали всеобщий настрой: «*Мы – молодые граждане и творцы необъятной великой страны! От нас зависит ее процветание, поэтому мы приложим все наши силы, всю страсть наших молодых сердец, чтобы сделать ее еще более прекрасной!*» Эта песня о молодежи 1970-х гг., для многих она так и осталась гимном их молодости:

*Колёса диктуют вагонные,
Где срочно увидеться нам.
Мои номера телефонные
Разбросаны по городам.
<...>
Я там, где ребята толковые,
Я там, где плакаты «Вперёд»,
Где песни рабочие новые
Страна трудовая поёт.*

Эту же тему студенческих стройотрядов, особой атмосферы юношеской романтики, веры в счастливое будущее, без тени сомнения, продолжают несколько песен со сходными названиями: «Студенческая дорожная» (муз. Яна Френкеля, слова Михаила Львовского) и «Студенческая дорожная песня» (муз. В. Соловьева-Седого, слова С. Фогельсона):

*Каждый думает в пути
О победе впереди.
Что бы ни было на жизненном пути –
Все уверены в победе впереди.*

Это была эпоха освоения новых регионов, строительства БАМа, когда комсомольцы просто не могли не поддержать призыв старших товарищей и не отправиться на строительство удаленных объектов. И, естественно, это

было поколение романтиков, людей, беззаветно верящих в то, что им повезло родиться в лучшей в мире стране, для которой они должны сделать всё, и даже, если нужно, отдать свою жизнь, только чтобы страна жила и процветала. Временные трудности и дискомфорт вообще никого не беспокоили, а воспринимались, наоборот, как удачное стечение обстоятельств, позволяющее познакомиться с такими же оптимистами, как и они:

*Пусть весь вагон сидит в одном купе,
И радуется собственной судьбе,
Оно совсем не тесное
Купе четырехместное,
Мы это испытали на себе.*

Четвертое направление – *чередa встреч и разлук* – есть отражение жизни человека. Однако частое упоминание в этой связи уходящего поезда (песня «Прощай» композитора Вячеслава Добрынина на слова Леонида Дербенёва: «От всех вокзалов поезда уходят в дальние края. Прощай под белым небом января мы расстаемся навсегда...») или последних минут, проведенных вблизи любимого человека, с которым суждено расстаться («Сиреневый туман» (авторство остается невыясненным)), придаёт некую неотвратимость этому процессу, как бы символизируя, что в судьбу человека вмешиваются грозные силы, мощные бездушные транспортные механизмы, поэтому ничто не может изменить его решение покинуть любимых и любящих:

*Сиреневый туман над нами проплывает.
Над тамбуром горит полночная звезда.
Кондуктор не спешит, кондуктор понимает,
Что с девушкою я прощаюсь навсегда.*

Весьма примечательно, что заложенный в основу железнодорожного движения принцип возврата в точку отправления, т. е. цикличности перемещения, дал основания для появления пятого направления ассоциативных реакций – *воспоминаний о прошлом*, с желанием вернуться в детство, к дорогим людям, в родной дом, откуда начинался жизненный путь. Щемящие до слез слова песни «Стою на полустаночке» (муз. И. Катаева, слова М. Анчарова) несколькими штрихами рисуют достаточно простую жизненную линию обычной женщины, которая смогла добиться больших успехов и познала счастье благодаря своему усердию и труду:

*Стою на полустаночке
В цветастом полушалочке,
А мимо пролетают поезда.
А рельсы-то, как водится,
У горизонта сходятся.
Где ж вы, мои весенние года?
Где ж вы, мои, весенние года?*

Авторам этой песни удалось уловить особый синхронно дополняющий ритм между постоянным движением поездов, сопровождаемым характер-

ными звуками, и работой прядильного станка (героиня работала на ткацкой фабрике), который используется для создания развернутой метафоры, олицетворяющей жизнь «девчоночки фабричной»: *«Колесики все кружатся, сплетает нитка кружево...»*; *«Так как же это вышло-то, что все шелками вышито моей судьбы простое полотно?»* Использование многозначного слова «полотно» позволяет установить тесную связь между жизнью простой девушки в небольшом провинциальном городке и работой железной дороги.

Не менее лиричной и пронизанной светлой грустью воспоминаний является песня «На дальней станции сойду» (муз. Владимира Шаинского на стихи Михаила Танича, 1976 г.). В ней герой бежит от суеты современного города и пытается перенестись в самые счастливые годы своей жизни, оказавшись в «траве по пояс»:

На дальней станции сойду.

Необходимой.

С высокой ветки в детство загляну.

Ты мне опять позволь,

Позволь, мой край родимый,

Быть посвященным в эту тишину.

Подводя итоги, отметим, что тема железной дороги, переездов в железнодорожных составах весьма популярна в российском певческом творчестве. Трудно найти какое-либо певческое направление – будь то эстрада, поп-музыка, рок или шансон – особая романтика железнодорожных переездов, встречи с интересными людьми, связанные с этим переживания и надежды постоянно поставляют новый материал для поэтов-песенников, которым удается создавать популярные песни, которые потом исполняет вся страна.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Бондарь, Т. Г. Лингвокультурные особенности концепта «Дорога» / «Bahn» по данным ассоциативных экспериментов / Т. Г. Бондарь // Известия Волгоградского государственного педагогического университета, 2013. – № 4 (79). – С. 45–48.

2 Гидревич, Е. А. Тема железной дороги в поэзии русского рока / Е. А. Гидревич // Русская рок-поэзия: текст и контекст : сб. науч. тр. – Екатеринбург–Тверь, 2011. – Вып. 12. – С. 263–271.

3 Макаревич, А. Семь тысяч городов: Стихи и песни / А. Макаревич. – М. : Эксмо-пресс, 2004. – С. 146.

УДК 656.014

М. В. КАМИНСКАЯ, Ж. ЯНЕВ, Ю. О. ПАЗОЙСКИЙ

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА КАК ЗНАК СУДЬБЫ В ТВОРЧЕСТВЕ РУССКИХ ПОЭТОВ

С момента изобретения колеса и по сей день транспорту отводится значительная роль в жизни человека. Освоение новых территорий, укрепление

торговых и культурных связей, развитие городов во многом было связано с транспортом. Железные дороги занимают особое место в России. Этот вид коммуникаций является стратегическим, так как страна отличается огромной территорией и гигантскими расстояниями.

Железнодорожный транспорт, его производственная, экономическая и социальная система служат объектами изучения в науке. Не менее распространённой является тема железной дороги и в литературе.

Романтика железных дорог была притягательной для многих русских поэтов. К этому образу обращались Афанасий Фет, Марина Цветаева, Александр Блок, Борис Пастернак, Роберт Рождественский, Николай Рубцов и др.

С появлением железнодорожного транспорта в конце XVIII века тема железных дорог прочно вошла в мир поэзии и музыки. Одной из первых в России песен, в которой воспет мчащийся в чистом поле поезд, стала «Попутная песня» Михаила Глинки на стихи Нестора Кукольника [1]. В песне упоминается «пароход», именно так назывался паровоз в те времена [2].

Другое не менее известное произведение – «Железная дорога» Николая Некрасова – было написано в начале 1864 года и по сути являлось размышлением автора над исторической миссией русского народа, имеющего «привычку к труду благородную» [3].

Почему поэтов так привлекал образ дороги? Во многом из-за своей метафоричности и иносказательности. Изначально созданный в песнях ямщиков, он был тесно связан с понятиями жизненного пути, движения вперёд, развития. Перекрёсток как место пересечения дорог также стал символом в литературном творчестве. Поэтому нередко тема железной дороги переплеталась в произведениях поэтов с темой нравственного выбора. Это ярко отражено в песне Андрея Макаревича «Вагонные споры»:

И двое сошлись не на страх, а на совесть,

Колёса прогнали сон:

Один говорил: «Наша жизнь – это поезд»,

Другой говорил: «Перрон».

Один утверждал: «На пути нашем чисто»,

Другой возражал: «Не до жиру».

Один говорил, мол, мы – машинисты,

Другой говорил: «Пассажиры!» [5].

Здесь в одном из вагонов поезда под стук колёс спорят два человека, а по сути сталкиваются между собой два отношения к жизни. Спор описывается автором иронически. Один говорит о стремлении двигаться вперёд, изучать что-то новое и быть хозяином своей жизни, оптимистически веря в будущее. Поэтому его символы – это поезд как образ движения, машинисты как люди, способные преодолевать препятствия и распоряжаться своей судьбой. Оптимист желает открывать для себя новые горизонты («Нам открыта дорога на много, на много лет» [5]), выбирая свои ценности и ориентиры

(«Куда хотим – туда едем» [5]). Его попутчик придерживается другой точки зрения: для него важны стабильность, уверенность в завтрашнем дне и фактическая точность. Именно поэтому такие железнодорожные понятия, как «пассажиры» и «перрон» противопоставлены символам первого попутчика и воспринимаются как образы неподвижности, стабильности, зависимости от внешних обстоятельств. Скептический подход к жизни обнаруживается по «совсем правильным» фразам о цене билета и поезде, проезжающем по своему пути. Таким образом, автор создаёт некую цепь контекстных антонимов из железнодорожных терминов и фактов, показывая разные взгляды на жизнь. Финал стихотворения философский: выбор – свой для каждого человека, и все идут своей дорогой, в том числе и поезд.

«Вокзал, несгораемый ящик разлук моих, встреч и разлук» [6] – скажет Борис Пастернак об известном объекте железнодорожной инфраструктуры. Ведь именно на вокзале происходят новые знакомства людей, встречи и расставания. Здесь провожали солдат в годы Великой Отечественной войны и здесь их встречали с победой. На Белорусском вокзале в Москве установлен памятник «Прощание славянки» в память о женщинах, провожающих солдат на фронт сражаться за Родину.

Грустный образ вокзала можно увидеть в стихотворении Вадима Шефнера «Вокзалы». В строках можно выделить некоторые его особенности: расположение вокзала на окраине города, применение семафоров и паровозных труб в качестве железнодорожной сигнализации, тяжёлый труд железнодорожников, обусловленный бросанием угля в топку паровоза. Однако, несмотря на достаточно мрачный образ вокзала, автором подчёркивается любовь к работе и преданность своему делу:

*Среди окраинных кварталов
Немолчный раздаётся гул, –
Здесь город пряжками вокзалов
Дороги дальние стянул.*

*Здесь полночь лезет на огни,
Здесь семафор горит, аля,
Здесь на груди земли ремни
Путей легли, как портуня.*

*Здесь ветер развеивает, груб,
И рвёт для чьей-то пуцей муки
На древках паровозных труб
Хоругви чёрные разлуки.*

*А мне не привыкать смотреть
Индустриальные пейзажи,
И лёгкие мои на треть
Забиты угольной сажеей.*

*Но я люблю почти до слёз
Любовью пристальной и старой*

*Огни, вращение колёс
И рёв разгневанного пара [7].*

Удивительно трогательная и уникальная история связана с написанием стихотворения «Баллада о прокуренном вагоне» Александра Кочеткова. Нам оно больше известно по новогоднему фильму Эльдара Рязанова «Ирония судьбы, или С лёгким паром!» и нежной фразе «С любимыми не расставайтесь!» [9]. Александр Кочетков написал это стихотворение в 1932 году, когда проводил отпуск вместе с женой в Сочи [8]. Супруги не хотели расставаться, и поэт накануне сдал свой билет в кассу, решив уехать позже на три дня. Впоследствии оказалось, что поезд, на котором должен был возвратиться в столицу писатель, потерпел крушение. Благодаря невероятным событиям и счастливой случайности появилась «Баллада о прокуренном вагоне», которую Александр Кочетков посвятил своей жене – Нине Григорьевне:

*Трясаясь в прокуренном вагоне,
Он стал бездомным и смиренным,
Трясаясь в прокуренном вагоне,
Он полуплакал, полуспал,
Когда состав на скользком склоне
Вдруг изогнулся страшным креном,
Когда состав на скользком склоне
От рельс колеса оторвал.
Нечеловеческая сила,
В одной давяльне всех калеча,
Нечеловеческая сила
Земное сбросила с земли [9].*

Образ железных дорог в «Балладе о прокуренном вагоне» глубоко переплетается с одной из вечных и сокровенных для человечества тем – темой любви. Стихотворение начинается с трепетного прощания влюблённых. В описании схода подвижного состава можно подметить интересную деталь: о крушении или сходе не говорится напрямую, а детально описывается с помощью изобразительных средств выразительности языка – «изогнулся страшным креном», «от рельс колёса оторвал». Метафорами Александра Кочеткова подробно изображается страшная картина схода подвижного состава. Поезд представляется огромным существом, парализованным под действием какой-то внешней силы. Человеческие жертвы и тяжелые последствия крушения поезда описаны в следующих строках: «Нечеловеческая сила земное сбросила с земли». Крушение кажется чем-то непреодолимым, чуждым человеческому миру. В первую очередь, это стихотворение заставляет задуматься о безопасности железнодорожного движения, ответственности работников транспорта и важности ценить и любить своих близких и родных людей.

Образ железной дороги многолик. Как и городской транспорт, железные дороги так сильно вошли в нашу жизнь, что стали олицетворением движения и самой жизни. В стихотворении Вадима Шефнера «Движение» показана смена эпох, развитие новых видов транспорта и создание нового подвижного состава:

*Как тревожно трубят старики паровозы,
Будто мамонты, чья своё вымиранье, –
И ложится на шпалы, сгущается в слёзы
Их прерывистое паровое дыханье.*

*А по насыпи дальней неутомимо,
Будто сами собой, будто с горки незримой,
Так легко электрички проносятся мимо –
Заводные игрушки без пара и дыма.*

*И из тучи, над аэродромом нависшей,
Устремляются в ночь стреловидные крылья,
Приближая движение к поэзии высшей,
Где видна только сила, но скрыты усилья [7].*

В произведении паровозы представляются устаревшим видом железнодорожного транспорта. Вадим Шефнер сравнивает их с мамонтами и устаревшими стариками. Им противопоставлены новые электрички, движущиеся быстро и энергично, как заводные игрушки. Одновременно с развитием электропоездов упоминается создание воздушного транспорта – «стреловидные крылья» самолётов. Однако такая благополучная картина создания и развития транспорта возможна лишь благодаря основательной работе инженеров, которая не заметна очевидцам, как и труд над высшей поэзией.

Таким образом, тема железных дорог в поэзии объединяет различные символы и вечные темы: нравственный выбор, жизненный путь, встречу и разлуку, любовь и преданность, движение и развитие. Дорога всегда располагала человека к раздумьям и рассуждениям, поэтому во многих поэтических произведениях затронуты философские вопросы.

В стихах отражается развитие железнодорожного транспорта, его специфические черты в то или иное время, а также отношение общества к железным дорогам. Это отношение передано поэтами через эпитеты и метафоры, звукопись и эмоционально окрашенную лексику, создающую определённое настроение.

Во многом образ железнодорожного транспорта, профессионалов, которые на нём работают, зависит от качества предоставленных услуг, безопасности проезда и отправки грузов. Отношение к проводникам – вообще особое как к создателю вагонного уюта.

Путешествие по железной дороге, как правило, предусматривает значительный временной промежуток. А это новые знакомства и возможность

излить душу своему попутчику с уверенностью, что никогда не встретишься с этим человеком. Преодолевая расстояние в вагоне, получаешь возможность наблюдать за людьми и угадывать характеры.

Образ колоритных и необычных пассажиров можно найти в следующих поэтических строках «Поездной ситуации» Марии Каминской и Живко Янева:

*Куда-то вдаль ведёт железка,
На юг сбегают провода,
И поезда с азартным блеском
Соединяют города.*

*Из паутин контактной сети
Сплетают люди тонкий мост.
И спорят оживлённо дети:
Где голова там, а где хвост.*

*Вперёд стремится электричка,
Ей не до детской болтовни.
Вот вам забавная привычка:
В составах коротаю дни.*

*Столица, Вологда, столица...
К чему вся эта суета?
И поезд вновь куда-то мчится
По рельсам. Только вот куда?*

*Среди платформ, судьбой играя,
Кто пылко счастья не искал...
– Стоянка долго? – Чёрт их знает.
Перрон. Даниловский вокзал.*

*Снуют с коробками, рассадой,
Вареньем, рыбой с распродаж,
С листом лавровым и помадой:
Российский отпускной багаж.*

*Вагон кипит. Плацкарт не дремлет.
Переплетенья ног и рук.
Здесь разговоры всё объедают,
Здесь подстаканник – верный друг,
Здесь кто-то курицу хомячит,
Гадают наверху кроссворд.
Лукавую улыбку спрячем,
А поезд набирает ход...*

*Эх, пассажиры, страсти, нравы...
Пейзаж затейливый лесной,
В окне цистерны и думпкары,
И танк-контейнер всей красой.*

*И пассажирский встречный поезд,
В котором кто-нибудь, как я,
Следит за всем, не беспокоясь,
Глядя в окошко на меня.*

В «Литературном купе» Марии Каминской и Живко Янева:

*Мирок купе весьма уютный:
Москва – в окне, в стакане – чай.
Изменчивый сиюминутно
Пейзаж смеётся: «Не скучай!».*

*Состав легонечко шатает –
Погрешность русской колеи,
И вас с наивностью встречают
В окне на ветке снегири.*

*Какой-то стук. К вам входит Пушкин
С планшетом, с сумкою в руках.
Он шутит ветреной частушкой,
Вам остаётся сказать: «Ах!».*

*На месте ум, на месте совесть,
В последнем может и вопрос.
Вы мыслите, беспокоясь:
«Какой же черт его принёс?»*

*А он закинул энергично
На третью полку свой багаж,
Бельё заправил прагматично
И наслаждается voyage.*

*«Онегина» открыл в планшете
И долго правки там вносил.
Но завершив дела все эти,
Вдруг выпить кофе пригласил.*

*Сначала разговор был кратким,
Но в кофе капнули коньяк.
Напиток обошёл накладки,
Язык расплёлся так и сяк.*

*Вы обсуждали дам, дуэли,
Погоду в Питере, стихи
И в карты уж сыграть хотели,
Когда вошли её духи...*

*Вы присмотрелись точно – Анна,
Её изящный, тонкий стан,
И предложили ей галантно
В рундук припрятать чемодан.*

*Ахматова садилась с вами
В окне разглядывать пути
И поэтичными словами
Просила чай вас принести.*

*Она украдкой вспоминала
Обрывки тех тревожных лет
И «Реквием» вам свой читала
Про тех, кого уж больше нет.*

*Но разговор разбавил Пушкин,
Он как-то мило пошутил,
Мы засмеялись очень дружно,
Он за дорогою следил.*

*Пути сходились, расходились,
Сплетаясь в перекрёстный съезд,
Так на железке уж водилось –
Пока самой не надоест.*

*Вдруг Саша вспомнил: «Кто-то должен
Четвертый к нам в купе подсесть.
Из литераторов...» Быть может,
Есенин, Маяковский, Фет?*

*Приблизился вокзал попутный,
Платформы, башни, фонари.
И звон раздался долгий, нудный –
Открыли вы глаза свои.*

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Кукольник, Н. В. Русская поэзия XIX – начала XX века / Н. В. Кукольник ; редкол. : Г. Беленький, П. Николаев, А. Овчаренко. – М. : Художественная литература, 1987. – С. 311–312.

2 Пазойский, Ю. О. О некоторых понятиях дисциплин «Эксплуатация железных дорог» и «Общий курс железных дорог» в песенном творчестве русских и советских поэтов / Ю. О. Пазойский // Феноменология транспорта в литературе: прошлое, настоящее, будущее : материалы I Междунар. науч.-методол. конф. – Гомель : БелГУТ, 2021. – С. 74–76.

3 Некрасов, Н. А. Избранные сочинения / Н. А. Некрасов ; редкол.: Г. Беленький, П. Николаев, А. Пузиков. – М. : Художественная литература, 1989. – С. 127–132.

4 Сидраков, А. А. Вопросы безопасности городского рельсового транспорта в романе М. А. Булгакова «Мастер и Маргарита» / А. А. Сидраков, А. В. Широков // Феноменология транспорта в литературе: прошлое, настоящее, будущее : материалы I Междунар. науч.-методол. конф. – Гомель ; БелГУТ, 2021. – С. 84–86.

5 Макаревич, А. Вагонные споры [Электронный ресурс] / А. Макаревич. – Режим доступа : <https://www.askbooka.ru/stihi/andrey-makarevich/vagonnye-spory.html>. – Дата доступа : 12.03.2023.

6 Пастернак, Б. Вокзал [Электронный ресурс] / Б. Пастернак. – Режим доступа : [https://www. askbooka.ru/stihi/boris-pasternak/vokzal.html](https://www.askbooka.ru/stihi/boris-pasternak/vokzal.html). – Дата доступа : 12.03.2023.

7 Шефнер, В. Советская поэзия 60–70 годов / В. Шефнер. – М. : Советская Россия, 1985. – С. 88.

8 Российская газета [Электронный ресурс] : [офиц. сайт]. – Режим доступа : [https://rg. ru/2015/04/23/stih.html?ysclid=lf3y8yuqfx903506233](https://rg.ru/2015/04/23/stih.html?ysclid=lf3y8yuqfx903506233). – Дата доступа : 12.03.2023.

9 Кочетков, А. Страницы русской поэзии: 20–30 годы / А. Кочетков. – Томск. – Изд-во Томского ун-та, 1988. – С. 344.

УДК 75.04

Е. А. МАЛЬЦЕВА

Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск, Российская Федерация

ОБРАЗ ПАРОВОЗА В ЖИВОПИСИ: ЭВОЛЮЦИЯ СТИЛЕЙ

Железная дорога, возникнув как технический объект, призвана решать утилитарные задачи и в результате своего развития стала значимым объектом культуры, оказавшим большое влияние на разные сферы жизни общества. Интерес к железной дороге со стороны общества возник с момента ее появления. Еще на этапе обсуждения возможности строительства дороги нового вида высказывались разнообразные, вплоть до противоположных, оценки. Строительство и ввод в эксплуатацию первых железнодорожных линий стали темой многочисленных журнальных и газетных статей, травелогов, частных писем, произведений искусства.

Мастера искусств обратили внимание на новый объект действительности с первых же лет его существования. В графике, живописи, музыке и других видах искусства создавался художественный образ железной дороги и отдельных ее элементов. Самым ярким и впечатляющим железнодорожным объектом, безусловно, является паровоз. Он как воплощение всех основных качеств железной дороги (мощь, сила, динамика, экспрессия) стал предметом изображения для живописцев разных поколений, а соответственно, разных стилей и направлений. Представляется интересной и полезной для осмысления данного образа задача проследить историю изображения паровоза представителями разных живописных стилей.

Пожалуй, самой известной картиной XIX в., посвященной железной дороге, является работа У. Тернера «Дождь, пар, скорость» (1844 г.). Художник-романтик создал яркий образ мощного поезда, мчащегося по железнодорожному мосту Мейденхед. Всё пространство картины – невероятная смесь воды, дождя, пара, и только черный локомотив посреди этой стихии сохраняет жесткость и неумолимый динамизм. В этот период железная дорога только начинала входить в ареал культуры, ее значение было не-

понятно обществу, оценки противоречивы, в такой ситуации У. Тернеру удалось создать образ революционного изобретения человеческого разума, показать его активное внедрение в природную среду.

Импрессионистическая традиция в какой-то мере подхватила данный способ изображения железнодорожных объектов в пространстве. К. Моне в картине «Поезд в снегу» (1875 г.) также смешивает природную среду (наполненное снегом пространство) и движущийся на зрителя поезд. И если паровоз обозначен художником достаточно отчетливо (он выделен ярко светящимися фарами, дымящей трубой), то вагоны не материализуются, растворяются в окружающей действительности. Характерная для импрессионизма техника живописи, ее этюдность, позволила художнику создать ощущение присутствия, сиюминутности происходящего, как будто выхватывая из реальности кусочек действительности (в данном случае – железнодорожной), не вдаваясь в детали.

К теме железной дороги К. Моне обращался не раз, в частности, создав в 1877 г. серию работ, посвященных вокзалу Сен Лазар. Главным героем живописных полотен является дебаркадер, наполненный паром, движением, световыми эффектами. Паровоз становится составной частью этого сложно-пространства.

Для художников-постимпрессионистов железная дорога не была каким-то значимым объектом, однако и в их работах встречается данный образ. Так, в работе В. ван Гога «Пейзаж в Овере после дождя» («Пейзаж с повозкой и поездом») (1890 г.) железнодорожное полотно с движущимся поездом включено в яркий, залитый солнцем пейзаж. И поезд, и ведущий его паровоз гармонично включены в окружающее пространство, выпускаемые паровозом огромные клубы пара напоминают облака.

Искусство модернизма отказалось от традиции реалистического изображения действительности. Принципиально отвергая изобразительность и создавая композиции, уводящие в область интуитивного, подсознательного, предельно субъективного, художники обращались к разным темам, много внимания уделяя образам современности. Железная дорога к этому времени уже прочно вошла в культурное пространство, став символом современности, развития, скорости, именно поэтому она стала объектом пристального внимания футуристов. Ф. Маринетти, провозглашая эстетику футуризма в манифесте 1909 года, подчеркивал ориентированность нового стиля на движение: «Наш мир стал еще прекраснее – теперь в нем есть скорость» [1]. Несущийся с невероятной скоростью, буквально разрывающий окружающее пространство паровоз – один из центральных персонажей в картинах Дж. Северини, Л. Руссола, У. Боччони, И. Паннаджи и других представителей данного течения.

Порядка десяти работ, изображающих движущийся поезд, выполнено Р. М. Бальдессари. В них акцент делается на механические и динамические аспекты, художника интересуют скорость, сила, прочность. Поезд обычно

изображается движущимся на зрителя («Поезд, прибывающий на станцию г. Луго», 1916 г., «Вокзал + поезд + скорость», около 1916 г.), что добавляет динамики и драматизма, но может и удаляться вглубь композиции («Локомотив + скорость», 1917 г.), как будто игнорируя зрителя, демонстрируя свою независимость от чего бы то ни было. Геометризация форм, ломанное пространство, разлетающиеся в стороны от паровоза лучи яркого света становятся характерными приемами изображения футуристами паровоза в качестве символа технического прогресса.

Мощное движение паровоза останавливается в работах основоположника «метафизической школы» Дж. де Кирико. В его творчестве мир замирает и погружается в меланхолию. Включенная в этот застывший мир железная дорога выглядит особенно странно и потому завораживающе. В картине «Вокзал Монпарнас (Меланхолия отъезда)» (1914 г.) отсутствуют обычные для железнодорожной станции суэта, движение. Есть лишь застывшее пространство, разделенное на две части. В нижней части – некий натюрморт со связкой банана (часто встречающейся в творчестве де Кирико), в верхней – бетонная терраса, арочная стена здания, красная башня с часами (возможно, привокзальными) и едва виднеющийся паровоз с клубами белого пара. Эти части соединены между собой идеально прямой гладкой ярко-желтой дорогой, на которой едва виднеются две человеческие фигуры. Жизнь на этом вокзале остановилась, время замерло, часы превратились в декорацию, пространство распалось на отдельные составные части, существующие автономно друг от друга, по словам К. Кобринина, «перед нами случайный набор кантовских вещей в себе, по-лотреамоновски размещенных на одном условном столе» [2, с. 88].

Такой вещью в себе, недоступной для понимания, представляется железная дорога в творчестве П. Дельво, не считавшего себя сюрреалистом, но в целом работавшего в русле данного направления. Таинственностью, непонятной тревогой и необычной тишиной наполняет железнодорожное пространство автор («Вечерний поезд», 1957 г., «Ночной сторож», 1963 г.), заставляя его жить своей жизнью, в которой человек, возможно, и не нужен.

Маленький, почти игрушечный локомотив влетает из каминя в тихую, скудно обставленную, комнату и застывает в невесомости в картине сюрреалиста Р. Магритта «Пронзенное время» (1938 г.). Так уже ставший привычным объект оказывается в новом измерении, разрушая обыденный мир и создавая мир новый – фантастический, непознаваемый.

Совершенно в ином ключе образ парового локомотива развивается в советском искусстве. Уже в первые годы советской власти, в работах 1920-х гг. паровоз наделяется новыми смыслами, становится воплощением идеи политического обновления страны, движения к новому, социалистическому обществу. Изображение паровоза, несущегося на всех парах к социализму, и далее – к коммунизму, стало символом новой эпохи, массово растиражированным в плакатах, живописи, песенном творчестве. Достаточно упомянуть

известные строки «Наш паровоз, вперед лети...», чтобы понять, насколько глубоко такая трактовка железнодорожного объекта укоренилась в советской культуре. С. А. Савицкий, анализируя особенности советской культуры 1920–1930-х гг., эмблемой нового общества и новой политики называет «поезд революции» и обращает внимание на то, что «метафоры "поезд" и "железная дорога" сохраняли свою активность и в период восстановления после Гражданской войны, и в 1930-е гг.» [3, с. 40].

В живописи данная интерпретация получила свое воплощение в произведениях, созданных в опоре на традиции русского реалистического искусства. Так, работа Б. Н. Яковлева «Транспорт налаживается» (1923 г.) представляет собой индустриальный пейзаж, передающий идею обновления жизни в Советской России, восстановления хозяйства после Гражданской войны, налаживания работы железнодорожного транспорта. Автор изобразил небольшую железнодорожную станцию в ранний час, когда она начинает «оживать» – наполняться движением, звуками, дымом, при этом стоящие на путях под парами паровозы воспринимаются символами трудовой жизни первых лет восстановительного периода.

Художники активно разрабатывали тему восстановления железных дорог, главным героем таких работ по большей части становился паровоз – к главному «труженику» железной дороги было приковано основное внимание мастеров. Шестопалов Н. И. в картине «Паровозный завод. Ярославская железная дорога» (1930 г.) крупным планом изображает локомотив и рабочих, деловито, без суеты возрождающих железную машину к жизни. Тот же сюжет – в работе А. Н. Самохвалова «Ремонт паровоза» (1931 г.). В книге воспоминаний художник признавался в любви к «гигантским стальным коням» – паровозам, нашедшей свое воплощение в названной работе, в которой «отразился некий этап нашей истории, когда после разрушений, нанесенных войной империалистической и войной гражданской, после разрухи восстанавливался транспорт нашей страны, и эти огнедышащие гиганты, эти пожиратели пространства получали новую жизнь» [4].

Изображенный максимально реалистично, крупным планом, окутанный дымом, движущийся из глубины композиции на зрителя – таков традиционный для социалистического реализма образ паровоза (И. Ф. Колесников «Первомай. Подарок пролетариата», 1926 г., П. И. Смуркович «Паровоз "Иосиф Сталин"», 1934 г., А. А. Рылов «Сверхмощный паровоз», 1935 г., Г. Г. Нисский «Синий паровоз», 1955 г. и др.).

С 1960-х гг. в стране прекращается строительство паровозов, они постепенно уходят из регулярного сообщения, а в живописи изображаются все в той же стилистике социалистического реализма, в основном в исторических полотнах, обращающихся по большей части к событиям периода Гражданской войны: военным действиям, ведущимся с помощью грозной техники (Ю. Ф. Усыпенко «Комиссар бронепоезда», 1974 г.), агитационным поездкам

того же периода (А. Г. Тышлер «Агитпоезд № 4. Из серии "Театр. Гражданской войны"», 1969 г.), восстановлению железнодорожного транспорта (В. Ф. Годосийчук «Великий почин. Первый коммунистический субботник в депо Москва-Сортировочная», 1972 г.).

Перейдя к концу XX в. в разряд ретро-техники, паровоз вновь стал объектом интереса художников, теперь уже как предмет ностальгии. Любители железнодорожной техники объединяются в сообщества, собирающие документы, фотографии из истории железных дорог, художники организуются в группы, устраивают выставки работ железнодорожной тематики. Так, с 1979 г. в Великобритании существует Гильдия железнодорожных художников, объединяющая как профессиональных, так и непрофессиональных живописцев, работающих в разных техниках и направлениях [5].

Современные живописцы работают в разных стилях, каждый раз по-новому интерпретируя образ уже ушедшего из реальной действительности паровоза. Большой пласт составляют произведения, продолжающие реалистическую традицию изображения железнодорожной техники. Назовем лишь некоторые из множества работ: «Дорога домой» Д. Тутвилера (2003 г.), «Железнодорожный рассвет» Е. Згозалека (2008 г.), «Под паром» А. С. Капчикова (2017 г.), «Старый вокзал» О. Медведевой (2019 г.).

Интересны работы художников, продолжающих традиции сюрреализма. Совмещая реальное и ирреальное, помещая обыденные предметы в неожиданное окружение или ситуации, живописцы создают ощущение абсурдности происходящего, головоломки, в которой зрителю придется разбираться. На картине Д. Кузнецова-Фарфорского «Поезд Москва – Мюнхен» (2001 г.) паровоз достаточно фантазийной конструкции ведет состав по пути, проложенному между огромными фруктами. Ананасы, арбуз, дыня, виноград, груши, практически того же размера, что и железнодорожный состав, составляют с ним вместе фантастический натюрморт. Название работы Е. А. Масленникова «Красный паровоз» (2007 г.) – не метафора, а прямое обозначение цвета локомотива, показавшегося из правой части полотна и не то аккуратно движущегося, не то застывшего (ни пара, ни дыма художник не изображает) в странном пространстве. Это как будто проложенный по срезу земли рельс, желто-зеленая вода, каменный акведук, незаметно переходящий в свое отражение, а потому не понятно где имеющий опору – всё в картине зыбко и почти невесомо, что совсем не привычно для характеристики железнодорожной техники, традиционно понимаемой как тяжелой и надежной.

В произведении Р. Ольбиньского «Иерархия вероятностей» (2001 г.) паровоз превращается в маленькую модель, которую с упоением катает вокруг себя по игрушечным рельсам мужчина в деловом костюме, не замечая проложенный из комнаты и уводящий в открытый мир настоящий железнодорожный путь.

Некоторую альтернативную реальность, в которой переплелись мода и технологии Викторианской эпохи, создают художники стимпанка. Паровые машины в этих произведениях – это не дань прошлому, а некое путешествие в несостоявшееся будущее с дирижаблями, летающими и плавающими кораблями невероятных форм, паровозами странной конструкции, больше похожими на фантастических животных. У Р. Мэтьюза это чрезвычайно агрессивный симбиоз паровоза и клыкастого чудовища («Герой Heavu Metal», 1985 г.), у А. Лымарева – скорее забавное существо с рыбьими головой, плавниками и хвостом («Наш паровоз», 2009 г.), у Я. Ясниковского – огромный механический дом на колесах, легко прорезающий любое пространство и неумолимо движущийся вперед («Второе путешествие сэра Джона Франклина», 2013 г.).

Стиль работ Д. А. Кустановича называют «пространственным реализмом». В пределах одной плоскости и в рамках реалистического метода автор создает трехмерные и внутренне насыщенные образы и сюжеты. Чрезвычайно выразительной является его серия «Старые труженики» (2017 г.), представляющая старую, отработавшую свой век технику, тихо доживающую свои дни. Картина «Паровоз» из этой серии показывает структуру, конструкцию сложного механизма, сложность ее внутреннего строения. Это, по словам М. Штольц, «своего рода портрет, причем написанный с очень близкого расстояния, предельно честный и правдивый. Подобно тому, как реалистически написанные морщины на портрете человека выдают характер, особенности личности и темперамент, так и здесь, через достоверную и подробную передачу внутреннего устройства этого механизма, художник как бы стремится передать его историю, его характер, поведать нам его судьбу» [6]. В другой его работе с тем же названием («Паровоз», 2017 г.), но не входящей в названную серию, локомотив как будто разлетается на мелкие составные части, постепенно заполняя собой всё окружающее пространство.

Художники пытаются зафиксировать уходящую эпоху, понимая, что паровоз – это ее часть, но время этой некогда мощной машины всё-таки, ушло. Наверное, именно так стоит понимать работу А. С. Капчикова «Всё...» (1922 г.), изображающую превратившиеся в груды ржавого металла останки паровоза, или картину К. Пулхэм «Skelewheels» (1922 г.), название которой переводится не то «Скелет колеса», не то «Остов колеса», а по сути – это тень, оставшаяся от паровоза, тень эпохи пара. Однако та же К. Пулхэм, комментируя свою работу, пишет, что «у паровозов еще есть яркое будущее» [7].

Таким образом, художественный образ паровоза за два столетия претерпел значительные изменения, пройдя путь от восхищающего своей новизной и необычностью объекта до предмета ностальгии, символа ушедшей эпохи. Каждый живописный стиль так или иначе обратил на него внимание, привнес свое осмысление, свой способ изображения, свой ракурс познания столь сложного и неоднозначного образа, каким является паровоз.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Маринетти, Ф.* Первый манифест футуризма / Ф. Маринетти // Называть вещи своими именами: Программные выступления мастеров западно-европейской литературы XX в. – М. : Прогресс, 1986. – С. 158–162.

2 *Кобрин, К.* Modernite в избранных сюжетах / К. Кобрин. – М. : Издательский Дом ВШЭ, 2015. – 240 с.

3 *Савицкий, С. А.* «Железная дорога» как метафора в советской культуре 1920–1930-х гг. / С. А. Савицкий // Вестник РГГУ. Сер.: Литературоведение. Языкознание. Культурология [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/zheleznaya-doroga-kak-metafora-v-sovetskoj-kulture-1920-1930-h-gg-1>. – Дата доступа : 05.05.2023.

4 *Самохвалов, А. Н.* Ремонт паровоза [Электронный ресурс] / А. Н. Самохвалов // Коллекция Государственного Русского музея. – Режим доступа : https://rismuseumvrm.ru/data/collections/painting/19_20/zh-9324/index.php. – Дата доступа : 05.05.2023.

5 The Guild of Railway Artists [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.railart.co.uk/index.html>. – Дата доступа : 05.05.2023.

6 *Штольц, М.* О серии картин «Старые труженики» Дмитрия Кустановича [Электронный ресурс] / М. Штольц. – Режим доступа : <https://dkust.com/about/article/staryie-truzheniki.html>. – Дата доступа : 05.05.2023.

7 Chris Pulham Railway Artist [Electronic resource]. – Mode of access : <http://www.chrispulhamrailwayartist.co.uk/inf-skele/>. – Date of access : 05.05.2023.

УДК 130.122

Н. И. МАРТИШИНА

Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск, Российская Федерация

АРХАИКА И СОВРЕМЕННОСТЬ В МИФОЛОГИЧЕСКОЙ И ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ИНТЕРПРЕТАЦИИ ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Самой первой системой представлений о мире, выработанной человечеством, была (и исторически очень долго оставалась) мифологическая картина мира. Это образно-синкретическое представление о мире как внутренне взаимосвязанном, живом, развивающемся пространстве, населенном разнообразными существами. По определению Э. Тейлора, мифологический мир «полов богов и духов». Архаическая мифологическая картина мира не имеет ничего общего с сегодняшним обыденным представлением о мифе как сочинении историй, призванных временно заместить пока недоступное реалистическое описание; напротив, она была попыткой создать целостное представление о мире, основанное на единых объяснительных принципах и обеспечивающее возможность находить адекватные способы действий в нем. Все последующие мировоззренческие системы выстраивались уже в трансформации мифологической картины мира и неизбежно несли на себе ее отпечаток. Как написал впоследствии П. Фейерабенд, «Изобретатели ми-

фа положили начало культуре, в то время как рационалисты и ученые лишь изменяли ее, причем не всегда в лучшую сторону» [1, с. 516].

Мифологическое видение мира сформировало базовую структуру человеческого мышления. В результате последнее естественным образом соскальзывает на него в новых обстоятельствах, мифологические ходы мысли нередко обнаруживают свою притягательность там, где научный рационализм кажется слишком сложным или бездушным. Отсюда и проистекает такое явление современной культуры, как мифологизация – осмысление новых «объектов по правилам и в формах мифологического мышления. Мифологизации могут подвергаться вполне современные, в том числе техногенные объекты культуры; тем самым они «включаются в общую ткань культуры». Их первоначальная непривычность и чужеродность зачастую успешнее всего преодолевается именно посредством мифологизации.

Так произошло и с железной дорогой, которая появилась в культуре как новый и при этом весьма масштабный объект, преобразующий и по-своему структурирующий всё пространство культуры. Актуальной оказалась потребность культуры ее «обжить», описать в уже существующих понятиях, наполнить человеческим смыслом. Одним из способов сделать это стала мифологизация – продуцирование мифогенных представлений, сопряженных с образом железной дороги. Такие представления складывались стихийно в массовом сознании и активно поддерживались и развивались в сфере художественного творчества. Литература и искусство видели и ценили в мифологических образах, с одной стороны, аккумулирование формирующейся ценностно-смысловой интерпретации новых технических реалий, а с другой – превращение, по мере утверждения принятых способов дискурса относительно этих реалий, отсылки к их мифологической репрезентации в надежное средство обеспечения определенного отклика аудитории.

Мифологизация происходит посредством переноса логических схем, выработанных первоначально в мифологическом мышлении, на новые объекты. Поэтому можно структурировать ее описание, выделяя такие конкретные схемы, приемы мышления, сохраняющие свою качественную определенность в движении от архаичного к современному мифу, а от него – к художественному образу. В частности, в мифологизации образа железной дороги в массовом сознании и художественном творчестве отчетливо просматривается использование следующих характерных для мифов логических ходов.

1 Одной из особенностей мифологического мышления является специфический образ пространства. В отличие от рационалистического образа однородного и бесконечного, открытого во все стороны пространства, мифологическая топология мира представляет собой распределенную систему мест, каждое из которых является относительно самостоятельным «царством». Глобально мифологический мир делится, как правило, на земной,

подземный (опасный и населенный хтоническими сущностями) и надземный (светлый и радостный, место обитания богов и праведных душ). Особые объекты (например, мировое древо) «прошивают» все эти миры, образуя специфические промежуточные зоны, где тоже действуют свои правила. Такой специальной областью пространства в архаичных мифах изначально была и дорога. С появлением железной дороги это представление переносится на нее. В архаическом мышлении дорога – это выделенная часть пространства, попадая в которое, выпадаешь из привычной определенности и во многом – из привычных правил и ограничений. Человек в дороге ушел из одного социального мира и еще не вошел в другой, нормы того и другого, стандарты бытия на него временно не распространяются. Именно таким особенным пространством между рутинными реальностями часто выступает в художественной литературе жизненный мир поезда. В самом распространенном варианте в нем происходят события, трансформирующие повседневность – встречаются люди, пути которых, возможно, иначе не пересеклись бы, они рассказывают друг другу то, чем не всегда можно поделиться даже с близким человеком – только со случайным попутчиком.

Возможно, одним из первых так использовал образ железной дороги Л. Н. Толстой. В «Крейцеровой сонате» в поезде затевается спор, и свою страшную и трагическую историю Позднышев рассказывает ночью одному из попутчиков. История Анны Карениной не только заканчивается на железной дороге, но и в каком-то смысле начинается – в начале романа Анна и княгиня Вронская, мать Алексея, едут в одном купе из Петербурга в Москву и всю дорогу рассказывают друг другу о любимых сыновьях, каждая о своем, и узел судьбы уже связан, хотя герои еще не знают об этом.

В «Желтой стреле» В. Пелевина внутреннее пространство поезда – тоже особая, выделенная реальность, но в данном случае это замкнутая на себе платоновская пещера: пассажиры теоретически знают, что за пределами поезда существует мир, но весьма смутно об этом задумываются, поскольку вся их жизнь протекает здесь.

2 Определяющей чертой мифологического мышления являются антропология и зооморфизм – представление природных и социальных объектов и явлений в виде персонажей, обладающих характером, привычками, поведением. Это наиболее ярко раскрывается в архаичных мифах, следы которых сохранились в сказках. Например, медведь – это «лесной человек», у которого в лесу своя избушка, налаженный быт и который может принимать решение о том, что же делать с заблудившейся девочкой на основе разумных переговоров. Логика такой схемы рассуждений понятна: перенос на стихийные силы, природные явления, животных человеческих качеств – самый доступный способ сделать такие объекты понятными и предсказуемыми, представить даже абстрактные сущности (например, судьбу) чем-то таким, с чем можно найти общий язык и договориться.

И весьма примечательно, что в этой логике начали осмысливаться объекты железной дороги (поначалу пугающие для массового сознания), особенно явно относительно автономные и активные – в первую очередь локомотивы. Чаще всего они предстают в образах более или менее одомашненных животных. Если в стихотворении Я. Полонского «На железной дороге» поезд – это норовистый «железный конек», который «подхватил, посадил да и мчит» седока (а в конце стихотворения еще и наставляет его, как сказочный Конек-Горбунок»):

*И сквозь сон мне железный конек
Говорит: «Ты за делом, дружок,
Так ты нежность-то к черту пошли»,*

то в «Рельсах» М. Светлова «бронированная лошадка», конечно, тоже своеобразна, но она именно домашнее животное, о котором человек должен позаботиться:

*Сегодня больному паровозу
В депо починили лапу...
Миг... И, покорный сигналу,
Сдвинет трубу набекрень
И помчится по серым шпалам
Догонять уходящий день.*

А в стихотворении В. Шефнера «Движение» через зооморфный образ отражен технический прогресс – как момент эволюционной смены, вытеснения одного вида другим:

*Как тревожно трубят старики-паровозы,
Будто мамонты, чужа свое вымирание, –
И ложится на шпалы, сгущается в слезы
Их прерывистое паровое дыханье.
А по насыпи дальней неутомимо,
Будто сами собой, будто с горки незримой,
Так легко электрички проносятся мимо –
Заводные игрушки без пара и дыма.*

Классическим мифологическим антропоморфным персонажем – местным духом, таким же, как водяной, домовый, леший – является вагонный, появляющийся, в частности, в фильме «Чародеи» (1982) и сейчас уже вошедший в профессиональный фольклор.

3 Неотъемлемой чертой мифологического мышления является присутствие в концепции взаимодействия с миром примет, позволяющих предсказать, насколько успешным будет то или иное действие, и перерастающих в ритуалы, направленные на обеспечение успеха. Развитие этой (по существу магической) практики обусловлено, с одной стороны, потребностью в компенсации недостатка рациональных средств контроля над ситуацией, а с другой – естественностью отношения в рамках антропоморфной картины

мира ко всем окружающим объектам как к тому, с чем можно вступить в личное взаимодействие: попросить, объяснить, поторговаться, припугнуть. Мифологические приметы и ритуалы строятся, как правило, либо на символической имитации нужного действия и результата (например, с точки зрения «магического мышления», передавая от одного человека к другому некий знаковый предмет, или даже просто через прикосновение, можно также передать качество, которым обладает первый человек и в котором заинтересован второй), либо на связи «часть – целое» (например, завладев чем-то принадлежащим человеку – его изображением или именем – можно получить над ним власть).

В искусстве эта тема разрабатывается (далеко не всегда аутентично) прежде всего в жанре фэнтези. Типичный пример – образ «поезда судьбы», случайно попав (или не попав) на который, можно, скажем, приехать в прошлое (фильм «Далеко по соседству» (2010)) или пустить свою жизнь по другому пути (фильм «Осторожно, двери закрываются» (1997)). Самостоятельным добрым персонажем является игрушечный поезд «Голубая стрела» в сказке Джанни Родари. Этот поезд развозит детям рождественские подарки и в финале сам остается с мальчиком, который только что помог отцу, путевому обходчику, предотвратить крушение.

Обратный пример – образ поезда как хтонической сущности. Таков поезд-призрак, похищающий души тех, кто в него сядет (аниме «Синий экзорцист»). Призрачный поезд – весьма популярный мотив фольклора в разных странах (характерно, что в этой роли выступают старые модели локомотивов и крайне редко фигурируют, например, электровозы).

Данное свойство мифологического мышления отчетливо демонстрирует, как при сохранении общих логических схем архаичного мифа на новой стадии развития культуры трансформируется их содержательное наполнение. В случае параллелизма ситуаций на действия, связанные с железной дорогой, нередко переносятся приметы, относящиеся к пути и дому. Например, существует общая примета о том, что уронить ключи от дома – к гостям. Символическое основание этой приметы совершенно прозрачно: ключи – это доступ к дому, выпустить их из рук – этот доступ открыть. Железнодорожная примета построена точно по этой схеме: если проводник роняет вагонные ключи, он ждет, что придут ревизоры. Их визит можно отсрочить, выставив символическую преграду, например, воткнув нож между рамой и стеклом в служебном купе. Существует примета, что, отправляясь в дорогу, нельзя ничего шить или зашивать. Символическое значение здесь связано с пересечением (пресечением) пути («дорогу зашьешь»). И что в рейсе нельзя ничего чинить, зашивать. В эту примету верят не только проводники, но и поездные бригады.

Точно также широко распространена примета (достаточно упомянуть, что она хорошо знакома студентам и спортсменам) о том, что опасно перед

ответственными событиями стричься, надевать новую одежду и даже мыться. Символический риск здесь связан с опасностью утратить частицу себя, вместе с которой может уйти удача. И многие железнодорожники знают, что перед рейсом не стоит бриться и надевать что-то в первый раз. Такие поверья передаются вместе с опытом от старших коллег и всплывают, когда нарушение традиций совпадает с каким-то неудачным моментом рейса.

Подобные аналогии можно провести между приметами о первом годовом госте и первом пассажире рейса. В обоих случаях считается более удачным, если это будет мужчина. Примером «пассажирской» приметы является запрет на фотографирование поезда и особенно локомотива перед поездкой.

С изображениями и зеркальными отражениями вообще связано много суеверий, и в данном случае логически ближе всего поверье о том, что любящей паре нельзя слишком часто фотографироваться вместе до свадьбы, иначе последняя не состоится: дублирование ослабляет исходную реальность, забирая у нее энергию.

Мифологизация представлений о железной дороге в современной культуре обширна и разнообразна. Рассматривая дополняющие научно-рациональный способ осмысления технического объекта репрезентации его в мифологической и художественной сфере, можно лучше увидеть, как культура осваивает такие объекты, превращая их из внешних и чисто операциональных обстоятельств жизни в нагруженные человеческими смыслами реалии.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Фейерабенд, П.* Наука в свободном обществе / П. Фейерабенд // Избранные труды по методологии науки. – М. : Прогресс, 1986. – С. 467–523.

УДК 656.2 + 06

Е. Е. МИЗГИРЕВА

*Ростовский государственный университет путей сообщения,
г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация*

ПРОТИВОРЕЧИЯ ХТОНИЧЕСКОГО И ВИТАЛЬНОГО ОБРАЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЕ

Отношения между человеком и машиной осмысливались с разных сторон. Как правило, это конфликт, сотрудничество или взаимопроникновение. Чтобы определить, что сильнее, человек или машина, последняя чаще всего интерпретируется в искусстве как «нечеловеческая», чрезвычайно могущественная, враждебная, безжизненная, жестокая, разрушительная, не имеющая души.

Железные дороги с их пугающими бесконечными пространствами и неминуемо движущимися поездами не являются в этом отношении исключением. В мифологическом сознании железные дороги всегда были испытанием для героев и ассоциировались с миром мертвых. Железные дороги производили крайне негативное впечатление на сознание людей XIX века и ассоциировались с чем-то хтоническим. Это было связано с тем, что многие строители погибли во время их прокладки, в то время как другие получили травмы по причине тяжелейших условий жизни. Железная дорога стала буквально дорогой смерти для многих людей, а появление этого нового вида транспорта внесло фундаментальные изменения в жизнь народа в целом.

Первая в России железнодорожная ветка была проложена в 1837 году между Санкт-Петербургом и Царским Селом. С тех пор паровозы, наряду с кибитками и перекладными, стали важной частью литературы. Потребовалось много времени, чтобы привыкнуть к этому новому виду транспорта, ведь только в 1870-х годах по всей России начали строить железные дороги. Например, Феклуша в «Грозе» Александра Островского ужасалась «огненному змию» в очень реалистичной для того времени манере [1]. Опасаясь разорения, владельцы дилижансов и извозчики охотно распространяли слухи о том, что высокая по тем временам скорость поездов вызывает заболевания мозга, что дым из труб убивает пролетающих птиц, а пассажиры разлетаются на куски при взрыве локомотивов.

Зловещая атмосфера царил на железной дороге и по другой причине. Это было связано с тем, что погибших во время строительства хоронили вдоль железнодорожных путей. Самой трагической в этом плане была железнодорожная линия, соединяющая Москву с Санкт-Петербургом. Николай Некрасов посвятил одноименную поэму этой железнодорожной линии. В поэме мальчик Ваня едет по железной дороге при лунном свете, и ему снится кошмар:

*Тень набежала на стекла морозные...
Что там? Толпа мертвецов!
То обгоняют дорогу чугунную,
То сторонами бегут [2].*

«Лунное сияние», «толпа мертвецов», эти цитаты можно истолковать как характеристики хтонического мира. У Вани происходит своего рода «инициация». Через определения и образы автора об истории строительства железной дороги, увиденной с точки зрения Вани, расширяется горизонт его познания жизни. Впечатления о местах, которые он проезжает, формируют представление хтонического пространства, которое распространяется сначала на всю Россию, а затем и на весь мир. Автор приходит к выводу, что технический прогресс достигается ценой огромных жертв, жизни и здоровья, являющимися vitalными ценностями для народа страны.

Даже в конце XIX века, когда поезда стали обычным явлением, этот практически суеверный страх не исчез полностью. В рассказе Леонида Анд-

реева «Мельком» грохочущие поезда не прекращают ужасать как людей на маленькой пригородной платформе, так и самого рассказчика: «...из-за стены, закрывавшей от меня правую сторону пути, внезапно вырвалось черное и огненное чудовище и промчалось, как вихрь, с громом и лязгом, таща за собой тяжелые вагоны» [3].

Тема смерти тесно связана с поездами. Данный вид транспорта явился для многих людей новым способом свести счеты с жизнью. Лев Толстой, написавший свое произведение «Анна Каренина», создал паровоз-убийцу, прочно закрепившийся в литературе. И самой знаменитой жертвой поезда по праву считается Анна Каренина. В самом начале данного произведения при похожих обстоятельствах погибает железнодорожный сторож: «...были он пьян, или слишком закутан от сильного мороза, не слышал отодвигаемого задом поезда, и его раздавили» [4]. На Анну оказывает невероятно сильное впечатление данное событие – смерть «ужасная» или «напротив, самая легкая, мгновенная». Именно воспоминание о смерти железнодорожного сторожа и стало причиной выбора такого способа самоубийства: «И вдруг, вспомнив о раздавленном человеке в день ее первой встречи с Вронским, она поняла, что ей надо делать» [4].

Еще один герой Толстого, Позднышев, помещик из повести «Крейцерова соната», собирался последовать ее примеру. Он говорит следующее: «Страдания были так сильны, что, помню, мне пришла мысль, очень понравившаяся мне, выйти на путь, лечь на рельсы под вагон и кончить» [5].

Были и писатели, которые сами пытались свести счеты с жизнью таким образом. Например, Леонид Андреев, который, из-за неразделенной любви, лег под поезд, но выжил. Меньше повезло героине произведения Андреева «Молчание», которая пошла по стопам Анны Карениной: «Более не видали ее живую, так как она в этот вечер бросилась под поезд, и поезд пополам перерезал ее» [3].

Русская литература 1920-х и 1930-х годов дала разнообразные интерпретации железной дороге, получившие отражение в произведениях разных видов и жанров. Примерами могут служить новелла Бориса Пильняка «Заволочье», произведение Велимира Хлебникова «Змей поезда», поэма Сергея Есенина «Сорокоуст», повесть Бориса Пастернака «Детство Люверс» и др.

В поэме «Сорокоуст» Есенина ужасный поезд нарушает мирную сельскую жизнь России. Идея «разрушения», приносимого поездами полям и лугам, а в конечном итоге – аграрной России, читается в данном стихотворении. Здесь поезд напрямую называется «врагом» и его обозначение как «врага» подчеркиваются далее. Акцент делается на «железном брюхе», что обозначает стремление к пожиранию и попытках погубить равнину. Автор подводит читателя к печальному итогу: «живых коней победила стальная конница» [6].

Однако, несмотря на столь мрачное видение железнодорожного транспорта в целом и паровозов в частности существуют произведения, в которых не было места гибели, смерти и первородному страху. Внутреннее со-

ставляющее вагона с его теплом холодной зимой, горячим чаем, становится местом уюта, неожиданных встреч, долгих разговоров и глубоких размышлений, фоном которых становится непрерывная смена пейзажа. Идеальное место для философии. Такой атмосферой проникнуты произведения А. П. Чехова. Например, на путях – «Злоумышленник»; в вагоне – «Разговорная перестрелка», «В вагоне», «Стража под стражей», «Счастливчик», «Ну, публика!», «Пассажир 1-го класса», «Загадочная натура»; на станции – «Начальник станции», «Шампанское», «Жених», «Дачники», «Рыцари без страха и упрека»; возле железной дороги – «Без места», «Баран и барышня», «Хороший конец», «Ревнитель», «Жалобная книга».

Чувство единства и радости в «Счастливчике»: *«Пассажиры, глядя на пьянящего, счастливого новобранного заражаются его весельем... Он хочет, и все хохочут»*; уют в «Пассажире 1-го класса»: *«Пассажир первого класса только что пообедавший на вокзале и слегка охмелевший, разлегся на бархатном диване, сладко потянулся и задремал»*; восторга от приятного соседства с прехорошенькой дамочкой в «Загадочной натуре»: *«Он наблюдает, изучает, улавливает эту эксцентрическую натуру, понимает её, постигает...»* [7]. Получается, поезд – не только беспроглядный мрак и ужас. Едва в вагонах зажигается огонёк, начинается новая жизнь и новая история.

Начинают проявляться мотивы ожидания счастливых перемен, ожидания близких и дорогих людей, которых возвращают и уносят быстрые поезда. Например, в стихотворении А. Блока «На железной дороге»:

Скользнул по ней улыбкой нежною...

Скользнул – и поезд в даль умчалю [8].

Новое видение железнодорожного транспорта можно обнаружить в романе Николая Островского «Как закалялась сталь», в произведениях Всеволода Иванова «Бронепоезд 14-69» и В. Кийна «По ту сторону», а также в творчестве Андрея Платонова. Связано это в первую очередь с кардинальными изменениями в стране, изменениями курса в сторону индустриализации и технического прогресса.

В великом советском романе Островского «Как закалялась сталь» жизнь главного героя связана с железной дорогой, на фоне которой проходят действия большей части романа. Начинается всё со знакомства с вокзальным буфетом, куда устраивается на работу исключённый из школы Павел, а также с подробностями жизни в железнодорожном депо, где работает брат Павла Артем. Главный и самый яркий эпизод романа – строительство узкоколейной железной дороги (по ней смогли бы довести дрова для города, который вот-вот погибнет от холода). Этот эпизод представлен в качестве испытания как для Павла, так и для всего города, который находится на грани жизни и смерти. Павел спасается от ареста и смерти в паровозе-«щучке», окруженном «клубами шипящего пара». Герой, уехавший на «змее», возвращается в другом качестве – как боец Красной Армии [9].

Подводя итог, отметим, что литературный образ железной дороги меняется в зависимости от времени и обстоятельств. Поэты деревни ярко изображают железную дорогу как нечто враждебное, место испытаний и, во многих случаях, смерти. Поезда, в свою очередь, интерпретируются как враги, хищники и разрушители. Тексты других авторов не дают такого однозначного образа. Враждебный поезд трансформируется в двигатель прогресса, источник перемен, с ним связаны инициация и возрождение героя и страны в новом качестве.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 *Островский, А. Н.* Гроза / А. Н. Островский. – М. : Эксмо, 2022. – 256 с.
- 2 *Некрасов, Н. А.* Избранные произведения: стихотворения и поэмы / Н. А. Некрасов ; сост. и прим. К. И. Чуковского. – СПб. : Речь, 2017. – 436 с.
- 3 *Андреев, Л. Н.* Полное собрание романов, повестей и рассказов в одном томе / Л. Н. Андреев ; под ред. Е. Г. Басова. – М. : АЛЬФА-КНИГА, 2017. – 1243 с.
- 4 *Толстой, Л. Н.* Анна Каренина / Л. Н. Толстой. – СПб. : Азбука; Азбука-Аттикус, 2013. – 864 с.
- 5 *Толстой, Л. Н.* Полное собрание рассказов и пьес в одном томе / Л. Н. Толстой ; под ред. Е. Г. Басова. – М. : АЛЬФА-КНИГА, 2020. – 976 с.
- 6 *Есенин, С. А.* Полное собрание сочинений в одном томе / С. А. Есенин ; под ред. Е. Г. Басова. – М. : АЛЬФА-КНИГА, 2018. – 719 с.
- 7 *Чехов, А. П.* Железнодорожные рассказы / А. П. Чехов ; под ред. Е. Кудряшовой. – М. : ОКТОПУС, 2017. – 143 с.
- 8 *Блок, А. А.* Полное собрание сочинений в одном томе / А. А. Блок. – М. : АЛЬФА-КНИГА, 2017. – 1040 с.
- 9 *Островский, Н. А.* Как закалялась сталь / Н. А. Островский. – М. : Детская литература, 2021. – 457 с.

УДК 821.656.2

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ТЕАТРАЛЬНОЙ ПОСТАНОВКЕ В. И. НЕМИРОВИЧА-ДАНЧЕНКО РОМАНА Л. Н. ТОЛСТОГО «АННА КАРЕНИНА»

«Надо уметь смотреть и видеть красивое.
Надо уметь переносить красоту на сцену из жизни и природы так,
чтобы не помять ее и не изуродовать при переноске».

К. С. Станиславский

Железные дороги, изобретенные в начале XIX в., получили мощнейшее развитие в XX–XXI вв. и представлены не только в художественных произведениях классиков отечественной и зарубежной литературы, но и в театральных постановках, где при помощи декораций и звуковых эффектов передаются особенность языка и стиля оригинальных литературных произведений. Ярким

примером такого подхода является постановка романа Л. Н. Толстого «Анна Каренина», представленная театральной общественности весной 1937 году в Московском художественном академическом театре (МХАТ). Постановку спектакля осуществил В. И. Немирович-Данченко, а сценическую композицию романа для театра создал Н. Д. Волков совместно с художником В. В. Дмитриевым, который в своих декорациях нашёл органичное сочетание контрастов – строгости и роскоши, передаваемых зрителю при помощи синего бархата.

Синий бархат в спектакле «Анна Каренина» в постановке 1937 года – это доминанта в декорации. Синий бархатный занавес отделял одну сценическую картину от другой, а в сочетании с партитурой света служил фоном декораций и определял колорит костюмов, которые выполнила художник Н. П. Ламанова. Синий бархат стал единой пластической и живописной средой спектакля, что позволило сделать зримыми человеческие чувства, такие как страсть, ненависть, любовь. Благодаря такому решению художник нашел форму спектакля, соответствующую его жанру и художественному стилю. В. В. Дмитриеву удалось залить сцену «великолепным светом синего бархата» и ответить на вопрос: какой цвет у пьесы, что следует в ней выделить – весеннее настроение первого акта или драматическую осень финала?

Синий бархат стал символом психологической декорации и полностью отразил режиссерский замысел, создавая неповторимую сценическую картину, сливавшуюся воедино с представлением о холодной чопорности светского Петербурга, передающимся и главным героям романа. На сохранившейся фотографии спектакля 1937 года в сцене у окна тяжелые бархатные шторы придают масштабность и монументальность постановке (рисунок 1).

В спектакле происходит взаимодействие пространственных и исполнительских компонентов, что достигается благодаря круглой сцене, усиливающей условный, эмоционально-насыщенный фон спектакля и отображающей его реалистические детали.



Рисунок 1 – Комната Анны из спектакля «Анна Каренина» в постановке В. И. Немировича-Данченко (художник В. В. Дмитриев, 1937 г.)

Благодаря кругу усиливается реалистическая основа декорации и композиционная схема «Анны Карениной» развивается и видоизменяется, напри-

мер, станция Бологое. По ходу действия в спектакле использованы действия на вокзалах, в поезде, в жилых помещениях.

Железная дорога в спектакле стала объектом художественной рефлексии к ее театральному образу и приобрела символическое значение (как рельсы тянутся от станции к станции, так и жизненный путь человека следует от одного этапа к другому). Только благодаря единой идее постановки, соответствующей замыслам режиссера и художника, спектакль в его композиции, мизансценах и декорациях продолжает «жить и развиваться», являясь основой для творчества современных мастеров сцены. Этому способствует высокая постановочная культура театра, его традиции изыскательное отношение к световой партитуре, костюмам, декорациям, реквизиту старого спектакля. Возможно, поэтому старые постановки театров не теряют своей актуальности и продолжают свой «жизненный путь» и сегодня, однако в новой интерпретации с учетом современных технических достижений, что делает их еще более интересными, яркими и зрелищными, правдиво раскрывающими жизнь со сцены.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Немирович-Данченко, В. И.* Театральное наследие. Т. 2 : Избранные письма / В. И. Немирович-Данченко. – М. : Искусство, 1954. – С. 158.

2 *Бассехес, А. И.* Художники на сцене МХАТ [Электронный ресурс] / А. И. Бассехес. – Режим доступа : <http://teatr-lib.ru/Library/Bassehes/mat/>. – Дата доступа : 15.05.2023.

3 Анна Каренина. В постановке Московского ордена Ленина художественного академического театра Союза ССР им. М. Горького. – М. : МХАТ. – 1938.

4 *Сахновский, В. Г.* Работа над спектаклем «Анна Каренина». Л. Толстой. Сцены из романа. Драматическая композиция Н. Волкова / В. Г. Сахновский. – М. : Изд-во музея Академического театра Союза ССР им. М. Горького. – 1939.

5 Спектакль «Анна Каренина» на сцене МХАТ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://lamanova.com/anna-karenina/>. – Дата доступа : 11.03.2023.

6 Как создается художественное оформление спектакля [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.artprojekt.ru/library/performance/02.htm>. – Дата доступа : 11.03.2023.

УДК 82.091:94(47).084

А. Г. ТАШКИНОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ОБРАЗ СТРОИТЕЛЯ ПЕРВЫХ ПЯТИЛЕТОК В СОВЕТСКОЙ ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЕ

Транспортный и строительный комплексы тесно взаимосвязаны. Транспорт нуждается в строительстве железных и автомобильных дорог, аэродромов, вокзалов, портов и аэропортов, производственных и административных зданий и сооружений. В свою очередь, строительство как очень материалоем-

кая отрасль народного хозяйства требует перевозки большого количества строительных материалов, конструкций и изделий, для чего используются многие виды транспорта, а на самой строительной площадке устраивают дополнительные транспортные коммуникации – временные дороги.

В первые годы советской власти из-за тяжелого экономического положения страны, разрухи народного хозяйства, вызванной гражданской войной и интервенцией, строительство базировалось на ручном труде. Самые тяжёлые операции: земляные работы, приготовление бетона и раствора, их подъем на высоту вместе с кирпичом и пиломатериалами – осуществлялись вручную, с использованием лопаты, тачки и носилок.

Трудности того времени ярко изобразил Николай Островский в романе «Как закалялась сталь» в эпизоде строительства узкоколейки от станции Боярка в Киевской области до лесоразработок. Приближалась зима, и возникла угроза голода и холода. За три месяца требовалось построить 6-верстную «дорогу жизни», по которой можно было обеспечить дровами и, соответственно, теплом больницы, школы, учреждения и жилые дома Киева. Чтобы город не замерз, Павлу Корчагину вместе с товарищами-комсомольцами приходилось работать в четыре смены, почти без отдыха, без запасов провизии и одежды, в условиях бандитских налетов:

«Одиноко среди леса ютилась маленькая станция. От каменной товарной платформы в лес уходила полоса разрыхленной земли. Муравьями облепили ее люди. Противно чавкала под сапогами липкая глина. Люди яростно копались у насыпи. Глухо язгали ломы, скребли камень лопаты. А дождь сеял, как сквозь мелкое сито, и холодные капли проникали сквозь одежду. Дождь смывал труд людей. Густой кашицей сползала глина с насыпи» [1].

Преданность делу революции, огромная сила воли позволяли преодолеть все тяготы жизни, а мужество и героизм помогли комсомольцам выполнить поставленную задачу.

О том, как закалялась сталь характеров молодежи 20-х гг. XX века, повествуют и написанные в 1925 году роман Фёдора Гладкова «Цемент», повести Александра Пучкова «Стройка» и Павла Ярового «Домна».

Завершив восстановление народного хозяйства, СССР приступает к построению фундамента социализма. Уже в первую пятилетку (1928–1932 гг.) в стране было построено около 1500 предприятий, среди которых ДнепроГЭС, Челябинский, Новокузнецкий и Магнитогорский металлургические комбинаты, Сталинградский, Челябинский и Харьковский тракторные заводы, ГАЗ, Ростсельмаш, Уралмашзавод, Запорожсталь.

Об этом времени стихотворение Владимира Маяковского «Рассказ Хренова о Кузнецкстрое и о людях Кузнецка» [2]:

*... но шепот громче голода –
он кроет капель спад:
«Через четыре года
здесь будет город-сад!»*

*Здесь взрывы закупают
в разгон медвежьих банд,
и взроет недра шахтою
стоугольный «Гигант».*

*Здесь встанут
стройки стенами.
Гудками, пар, сити.
Мы в сотню солнц мартенами
Воспламеним Сибирь.*

Приоритет отдавался развитию тяжелой промышленности, главным лозунгом становится «Техника решает всё!». В условиях враждебного капиталистического окружения, представляющего смертельную опасность для первого в мире государства рабочих и крестьян, партия выдвигает лозунги «Темпы решают всё!», «Пятилетку в 4 года!».

В стране разворачивается стахановское движение, названное по имени донбасского шахтера Алексея Стаханова, который в 14 раз перевыполнил норму добычи угля и установил мировой рекорд производительности труда. Партия призвала работать по-стахановски во всех отраслях производства. При этом повышение эффективности труда обеспечивалось за счет повышения трудовой дисциплины, сокращения перекуров, заблаговременной подготовки рабочего места, научной организации труда, включающей разделение труда с освобождением квалифицированных рабочих от вспомогательных и подсобных операций. Рекордных показателей достигали и строители. Так, в 1931 году на соревнованиях советских и американских каменщиков победила отечественная система кладки стен Центрального института труда, позволяющая выкладывать 907 кирпичей в час, против 452 кирпичей у соперников (система Джалбретта). Стахановцы поощрялись материально улучшением жилищных условий, отмечались правительственными наградами. К сожалению, были случаи, когда стремление к установлению рекордов вело к порче новой и дорогостоящей техники.

В августе 1934 года на первом учредительном съезде Союза советских писателей, единственно возможным творческим методом был объявлен «социалистический реализм». Этот метод определялся как «правдивое, исторически конкретное изображение действительности в ее революционном развитии», ставящее своей целью «идейную переделку и воспитание трудящихся в духе социализма». Это понятие признавалось универсальным для всех видов искусств (не только литературы, но и живописи, музыки, балета и архитектуры). Его основные черты: пафосность, жизнеутверждающее начало, народность, интернационализм и неразрывность общества и судьбы отдельного человека.

Ведущей становится тема труда, которая нашла свое отражение и в романе Валентина Катаева «Время, вперед» (1932 г.). В романе описывается

один день из жизни главного героя – молодого инженера Давида Маргулиеса – и его бригады на строительстве Магнитки [3]. Они хотят превзойти рекорд в производстве бетона, установленный их соперниками по соревнованию на строительстве Харьковского тракторного завода. За 8-часовую смену в Харькове приготовили и уложили в конструкцию 306 замесов. Это составляет 227 кубометров бетонной смеси массой 523 тонны (для перевозки которых сегодня потребовалось бы 26 современных 20-тонных самосвалов МА3-5516!). Маргулиес тщательно продумывает и рассчитывает, какие резервы времени можно использовать, чтобы оптимально организовать работу бригады. В романе присутствует и антигерой, перестраховщик инженер Налбандов, который призывает не портить дорогие импортные бетоносмесители запредельными режимами работы и не сбивать нормального хода строительства. Напрягая все силы, бригада за 8 часов упорного труда добивается рекордных 429 замесов бетонной смеси. За победу пришлось заплатить высокую цену: физическое истощение, кровавые мозоли на руках, травмы и ушибы, разорванная в клочья одежда, а вместо отдыха после смены им приходится еще тушить пожар, возникший по вине «вредителей». Так и не сомкнув глаз перед новой сменой, Маргулиес, сидящий в сквере с подругой Шурой, узнаёт обескураживающую новость – в Челябинске побили их рекорд, сделали 504 замеса в смену. Это значит, с одной стороны, что им все предстоит повторить еще раз с еще большим напряжением своих физических и моральных сил, а с другой – что движение ударников ширится и растет по всей стране.

Напряженный труд миллионов людей разных национальностей поставил СССР к концу 1930-х гг. в один ряд с ведущими промышленными державами. И хотя в те годы считалось нормой жизни проживание семьи в одной комнате, наличие единственного костюма и одной пары обуви, люди верили в светлое будущее страны и своих детей.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Островский, Н. А.* Как закалялась сталь / Н. А. Островский. – М. : Художественная литература, 1982. – 382 с.

2 *Маяковский, В. В.* Рассказ Хренова о Кузнецкстрое и о людях Кузнецка / В. В. Маяковский // Полн. собр. соч. : в 20 т. – М. : Художественная литература, 1958. – Т. 10. – С. 128–131.

3 *Катаев, В. П.* Время, вперед! / В. П. Катаев. – Челябинск : Южно-Уральское книжное издательство, 1979. – 301 с.

Секция
**«МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ОБУЧЕНИЯ
ПРОФИЛЬНЫМ ДИСЦИПЛИНАМ НА ПРИМЕРАХ
ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ И ПРОИЗВЕДЕНИЙ ИСКУССТВА»**

УДК 82.3:614.84:373.2.012

В. В. КОПЫТКОВ

филиал «Институт профессионального образования»

университета гражданской защиты

Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь, г. Гомель

**ПРИЁМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ОСНОВ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
У ДЕТЕЙ ШКОЛЬНОГО ВОЗРАСТА
НА ПРИМЕРАХ ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ**

Знание и соблюдение противопожарных требований только тогда становятся естественными в поведении человека, когда они привиты с детства. Именно в дошкольном возрасте возникают благоприятные условия для воспитания у ребенка чувства опасности перед огнем, навыков умелого обращения с ним и овладения знаниями, помогающими предупредить возгорание или сориентироваться в сложной ситуации пожара.

В ходе обучения детей правилам пожарной безопасности родителями и педагогами необходимо сформировать у ребенка понимание потенциальной опасности, которую несет огонь. Очень важно, чтобы дети осознали необходимость соблюдения правил пожарной безопасности везде, где бы они не находились: в доме, квартире, на улице, в лесу и в любых других помещениях и местах [1].

Пожарная безопасность в школе – это не только правила, которые дети должны заучивать наизусть. Тем более выучить правила – это не значит уметь ими пользоваться. Детей нужно воспитывать и рассказывать о том, какие ситуации бывают в жизни. Школьники должны знать реальные истории, связанные с пожаром. Но главное, о чем важно знать каждому ребенку, это то, как вести себя во время пожара, и чего в этот момент делать нельзя.

Именно для этого МЧС Беларуси создало информационные ресурсы под разные возрастные группы: мобильное приложение «Помощь рядом», тематические группы в различных социальных сетях и обучающие мультфильмы [2].

Однако не каждый ребёнок ответственно подойдет к изучению основ пожарной безопасности. Для охвата всех школьников Гомельское областное управление МЧС и Главное управление образования Гомельское облисполкома ежегодно проводят областной смотр-конкурс детского творчества «Спасатели – глазами детей».

Целями и задачами конкурса являются:

– популяризация профессии спасателя-пожарного;

- повышение интереса детей к изучению основ безопасности жизнедеятельности, развитие их творческих способностей;
- стимулирование деятельности педагогических коллективов учреждений общего среднего и дополнительного образования по прививанию учащимся культуры безопасности жизнедеятельности;
- активизация проведения факультативных занятий, занятий по интересам с учащимися, тематика которых связана с обеспечением безопасности жизнедеятельности;
- пропаганда знаний в области безопасности жизнедеятельности.

Участниками смотра-конкурса являются учащиеся учреждений общего среднего образования, учреждений специального образования, учреждений дополнительного образования детей и молодежи возрастом от 7 до 17 полных лет.

Смотр-конкурс проводится в следующих номинациях:

- «Поделка»;
- «Скульптура малых форм»;
- «Модель пожарной аварийно-спасательной техники»;
- «Комикс»;
- «Стикер-пак МЧС»;
- «Рисунок»;
- «Сказка»;
- «Рассказ»;
- «Стихотворение».

Принять участие в смотре-конкурсе могут школьники с различными интересами. Использование любого произведения в любой номинации требует от учащегося углубленного изучения литературы и проведение совместно с учителем критического анализа. Именно такой соревновательный принцип позволяет школьникам закрепить на всю жизнь полученные в школе знания по пожарной безопасности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Детям о правилах пожарной безопасности в лесу [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://01.mchs.gov.ru/deyatelnost/press-centr/novosti/1458537>. – Дата доступа : 11.04.2023.

2 Каталог ресурсов от спасателей Беларуси в интернете [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://mchs.gov.by/resources>. – Дата доступа : 09.04.2023.

УДК 821:656

А. С. НЕВЕРОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ПОСЛОВИЦЫ, ПОГОВОРКИ И АФОРИЗМЫ О ТРАНСПОРТЕ

Пословицы и поговорки возникли в глубокой древности, когда еще не было и письменного языка. Их назначением было передать опыт старших поко-

лений в ясной и простой форме. Вместо долгого и скучного объяснения того, что нужно делать, а что нельзя, которое влетало в одно ухо и благополучно вылетало из другого, достаточно было привести ёмкую и красочную фразу, которая врезалась в мозг и оставалась там навечно. Пословицы и поговорки часто рифмуются, что дополнительно способствует их запоминанию.

Но и сегодня значение пословиц и поговорок в нашей жизни осталось прежним: подсказка на перепутье, утешение в беде, напоминание о том, о чем нельзя забывать. Сохранившись до нашего времени, они являются сокровищем русского языка и в целом культуры и актуальны по сей день. В пословицах – народная мудрость, опыт поколений, не зависящий ни от исторической эпохи, ни от моды, ни от политической или экономической ситуации. Их уникальная особенность в том, что они подходят на все времена, могут переосмысливаться и подстраиваться под современный уклад жизни.

Различие между пословицами и поговорками определить однозначно довольно затруднительно. В первом приближении можно его сформулировать следующим образом: пословица содержит нравоучение, мораль, наставление, поговорка – просто красноречивое выражение, которое можно легко заменить другими словами.

Русские пословицы представляют собой краткие, лаконичные, понятные фразы, в которых сконцентрирована народная мудрость. Часть из них нужно воспринимать буквально, а есть и поговорки с переносным смыслом. Они могут быть серьёзными, поучительными или же юмористическими.

В русском языке Даль насчитал 179 тематических групп пословиц, то есть они есть для всех жизненных случаев. В том числе большое количество как старых, так и новых пословиц и поговорок относится к транспорту.

Пословицы о транспорте

Одни живут на тормозах, другие не имеют тормозов.

Кому нужны рычаги управления, если у них нет тормозов.

Все городские такси растворяются под дождем.

Если ваш поезд ушел, вы всегда можете долететь самолетом.

Один мотоцикл на дороге стоит двух в магазине.

Дурак ездит в машине, а умный ходит пешком.

Без работы и машина ржавеет.

Опытный водитель и в пути не станет, и от колонны не отстанет.

Терпение и труд локомотива докажут в результате, что поезд – это сила.

Быстро поедешь – тихо понесут.

В какой ряд ни встань, всё равно за грузовиком ехать.

Женщина за рулем – обезьяна с гранатой: не знает в какую сторону бросит!

Женщина за рулем – первый признак аварии.

Как ни перестраивайся, а соседний ряд быстрее.

Переходя через дорогу, смотрите не на светофор, а на машины – светофоры еще никого не сбивали...

Пешеход бывает или быстрый, или сбитый.
Пешеход был скорее прав, чем жив.
Пешеход водителю друг, товарищ и три года лишения свободы.
Пешеходы бывают двух видов: шустрые и мертвые.
С какой бы скоростью вы ни ехали, все кто едут медленнее – тормоза,
все кто быстрее – самоубийцы.
Тише едешь – никому не должен.
Тише едешь – дальше будешь (от того места куда едешь!).
У водителя кроме прав нет никаких прав.
По Сеньке и шапка, по доходу и автомобиль.
Лучше горькая правда, чем старый автомобиль.
Водитель, будь бдителен – на дороге и муха зверь.
Два века не проживёшь, сто машин не испытаешь.
Глаза – зеркало души, зеркала – глаза водителя.
Скажи бабе вдоль – она поперёк едет.
Самый правдивый тест на определение темперамента – это желтый свет
светофора.
С помощью денежных знаков можно обойти и дорожные.
Рожденный ползать – уйди из левой полосы!
Раньше дорогой автомобиль показывал, сколько человек заработал, сей-
час – сколько должен.
Плохое масло испортит не только кашу, но и автомобиль.
Ничто так не обесценивает вашу машину, как новая машина соседа.
На автомобиле можно попасть не только из точки «А» в точку «Б», но и
на тот свет.
Если у автомобиля с буквой «У» включились дворники, значит, он сей-
час будет поворачивать.
Если перекрыты все транспортные артерии, не волнуйтесь – главное,
чтобы не перекрыли вены!
Автомобиль для лени, велосипед – для силы.
Автомобиль – средство передвижения для поиска к нему запчастей.
Чтобы ехать на красный, нужно иметь много зеленых.
Самый лучший ограничитель скорости авто – жена, сидящая на пасса-
жирском сиденье.
Полицию больше всего интересуют права человека.
Нет более аккуратного водителя, чем тот, который забыл дома документы.
Что трезвому канава, то пьяному магистраль.
Разбил добро – езжай на метро.
Не тот лох, кто у светофора заглох, а тот дятел, кто назад попятил.
На чужие гаражи движком не жужжи.
В тачках у девчат и клапана не стучат, а кто в машине копается – у того
и рассыпается.

Пристегиваться поздновато, когда кругом палата.
Всякий кулик в своей машине велик.
Тому виднее, у кого автомобиль длиннее.
Всякий родится, да не всякий в шофера годится.
Каждый Еремей про свой автомобиль разумеи.
Автомобили левые, а руль правый!
Лежа на боку, не заработаешь и на Оку.
Кто рано встает, тот без пробок на работу попадет.
Не тот хорош, кто лицом пригож, а тот хорош, у кого Порш.
Лучше «Опель» в руках, чем «Кайен» в кустах.
Автомобиль – средство передвижения, а роскошь – средство его приобретения.

У хорошего пилота нет плохого самолета.

Поговорки о транспорте

Толочь воду в аккумуляторе.
Дед жил со свиньей, а внук с автомобилем.
На безрыбье и самокат иномарка.
Едет, едет паровоз, слышен громкий стук колес.
Пароход сбавляет ход, по Неве под мост плывет.
Машина любит ласку, уход и чистку, смазку.
Думал Федот, что смеркается, а это капот открывается.
Не было печали – баллоны накачали, как рвануло – гараж перевернуло.
Тяни родной – спешу домой.
Кто за рулём, а кто за рублём.
Русское дело – гнать машину смело.
Бампер твердый, нервы ни к черту.
Больше скорость – меньше ям, больше работы слесарям!
Если долго мучиться – Жигули получатся.

Авторство большинства пословиц и поговорок неизвестно. Их коллективный автор – народ. В отличие от них у афоризмов в большинстве случаев есть конкретный автор, если даже с течением времени он и забыт. Афоризмы – это сильные и важные цитаты, мудрые мысли, авторитетные высказывания известных людей всех времен.

Афоризмы о транспорте

Автомобиль – не роскошь, а средство передвижения (Илья Ильф, Евгений Петров).

Какой же русский не любит быстрой езды – бессмысленной и беспощадной! (Николай Гоголь).

Стимул технического прогресса – наша незащитность перед техникой (Карл Краус).

Наибольшую опасность на дорогах представляет машина, которая едет быстрее, чем способен думать её водитель (Роберт Лембке).

Машинам поклоняются, потому что они красивы; машины ценятся, потому что в них заложена мощь. Машины ненавидят, потому что они отвратительны, машины презирают, потому что они делают из людей рабов (Бертран Рассел).

Аварии случаются потому, что нынешние водители ездят по вчерашним дорогам на завтрашних машинах с послезавтрашной скоростью (Витторио де Сика).

Парень, который изобрел первое колесо, был идиотом, но парень, который изобрел остальные три, был гением (Сид Сизар).

Если мужчина непонятно зачем держит полный гараж машин, значит, гараж для него – эмоциональный заменитель гарема (Джон Халлибертон).

Автомобиль благотворно повлиял на состояние нравов: конокрадство почти прекратилось (Неизвестный автор).

Существует немало механических устройств, усиливающих сексуальное наслаждение, в особенности у женщин. Лучшее из них – «Мерседес-Бенц 380SL» с откидными сиденьями (Патрик О'Рурк).

В автобусе всегда полно мест, если он идет в обратную сторону (Янина Ипехорская).

Разве может понять человек, который ездит всегда в таратайке, переживания и впечатления едущего экспрессом или летящего в воздухе (Казимир Малевич).

Трамвай представлял собой поле брани (Эмиль Кроткий).

В конце прошлого века о правилах уличного движения в столице и понятия не имели: ни правой, ни левой стороны не признавали, ехали – кто как хотел, сцеплялись, кувыркались... Круглые сутки стоял несмолкаемый шум (Владимир Гиляровский).

... килькам в банке и то места больше дают, чем людям в общественном транспорте (Валентина Шигина).

В наш автобус без мыла только водитель влезет (Стас Янковский).

Россия пугает меня – люди в автобусах выглядят так, словно их везут на электрический стул (Мохаммед Али).

Никакой транспорт не будет попутным, если не знаешь, куда идти (Эдгар Аллан По).

Ты разве не знаешь, что таким способом наши предки давали разрядку своей агрессивности? Историки утверждают, что благодаря подземке человечество избегло тотальной водородной войны. Агрессивность свойственна

и нам, и мы должны давать ей выход, избрав для этого соответствующие формы (Роберт Шекли, из книги «Проблема туземцев»).

Объяснительная водителя автобуса: «Продавал билеты сам, потому что кондуктор был настолько пьян, что постоянно путался в сдаче. Пришлось ненадолго посадить его за руль» (Михаил Задорнов).

Не стесняйтесь уступить старшему место в трамвае. Стесняйтесь – не уступить (Марина Цветаева).

– Пресвятая Дева Мария! – воскликнула графиня. – Деятнадцатый век, а в Москве до сих пор проблемы с городским транспортом! (Лев Портной).

Теперь, когда люди перестали любить друг друга, они предпочитают проводить два часа в одиночестве в своих клетках на колёсах, нежели полчаса в автобусной давке (Раф Валле, из книги «Прощай, полицейский!»).

Транспорт совсем от рук отбился, остаётся одно – принять ислам и передвигаться на верблюдах (Евгений Петров, Илья Ильф).

УДК 82.7.73

М. Н. ЧЕРКАСОВА

*Ростовский государственный университет путей сообщения,
г. Ростов-на-Дону*

ЕДИНСТВО И ПРОТИВОРЕЧИЕ ЯЗЫКОВОГО ПРОСТРАНСТВА В ПОВЕСТИ В. ПЕЛЕВИНА «ЖЕЛТАЯ СТРЕЛА»

Повесть «Желтая стрела» относится к раннему периоду творчества (1993 г.) Виктора Пелевина – представителя Русского классического пострефлексивного постмодернизма», поп-арта, постреализма [1]. «Желтая стрела» – образец антиутопического произведения, в центре которого обычный человек (Андрей) и тоталитарная система (в произведении – это само пространство поезда «Желтая стрела»). Принцип тотальной симуляции характерен для «постмодернистского восприятия мира как текста» [1, с. 56].

Если проанализировать языковые средства создания такого мира симулякров, то они, согласно теории Платона, представляют собой копии копий. С этим и пытается разобраться человек рефлексирующий, которому говорят: «нормальный пассажир никогда не рассматривает себя в качестве пассажира», и ему никогда не придет в голову мысль, что с поезда можно сойти, т. к. стук колес является самым родным и привычным звуком. Пелевин приводит аллегории и открывает для читателя неожиданные языковые

ракурсы, которые, с одной стороны, очевидны и естественны, а с другой – необычны и неестественны. Например, один и тот же звук – в нашем случае стук колес – преподносится как нечто необычное. Автор приводит своеобразный ироничный научный текст о стуке колес под названием «Тотальная антропология».

Язык повести остается предметом исследования литературоведов и лингвистов с точки зрения концептов и системы образов нарратива, репрезентации которых представлены в произведении. Нельзя не согласиться с мнением С. С. Шляховой [2] по поводу центральной линии повести, которая терминологически называется «тотальная инверсия». Эта мысль развита А. Джундубаевой [3] до понятия «концептуальной инверсии», рефлексивной в аксиологической системе современного общества, которая подразумевает трансформацию основных жизненных ценностей: зло – добро, свет – тьма, белое – черное и т. д. В произведении В. Пелевина отражается современный мир, заключенный в рамках движущегося поезда, но поезда, который идет не в определенный пункт назначения и который будут ждать и встречать, с которого сойдут одни пассажиры и в который войдут другие, а поезда, несущегося к разрушенному мосту. Таким образом, движение транспортного рельсового средства осуществляется по стопроцентно опасному маршруту, подразумевающему неэксплуатируемую часть железнодорожного полотна, и поезд «Жёлтая стрела» заранее обречен. Но при этом пассажиры самого поезда относятся к этому совершенно равнодушно, так как для них нет ничего, кроме поезда: в нем рождаются, живут, умирают, воруют, спекулируют, обманывают, любят.

Писатель демонстрирует различные прослойки общества со своими интересами и законами (наперсточники, спекулянты, воры): *«Если я хоть один рулон дешевле продам, меня в окно живьем выбросят. Я говорю, мазы нет; по понятиям провел? С базара съехал...; ложка заточенная»*, поезда бизнесмены: *«валюта-рубли-валюта»*, интеллектуалы: *«иерархия демиургов, гностицизм, копрофагия, концептуализм, постмодерн»* и т. д.

Остановимся на ключевой линии повести – концептуальной инверсии (по А. Джундубаевой). Термин инверсия (от лат. *inversion* – переворачивание, перестановка) подразумевает обратный порядок чего-то привычного, нормального, устоявшегося. Самым ярким примером инверсии в повести является цифровое обозначение глав, с 12 по 0. Отметим, что в повести 13 глав. Числа 12 и 13 имеют символическое значение: 12 апостолов, или учеников Христа, тринадцатым был сам Иисус Христос на Тайной вечере. Но при этом число 13 во многих культурах считается несчастливым. В русском языке сохранилось название числа 13 в выражении «чертова дюжина».

Эта цифровая инверсия задает обратный ход или отсчет повествования, но сам поезд «Желтая стрела» движется вперед, «растворяясь» в рамках за-

данного железнодорожного дискурса (подстаканники, локомотив, плацкарта, купе, вагон, железные дороги Индии, эшелон, штабной вагон, стыки рельсов, платформа, проводник и т. д.), что коррелирует с объявлением на вокзале об обратной нумерации вагонов – нумерация с хвоста поезда. На наш взгляд, писатель объединил противоречивые сущности (движение вперед, осуществляемое поездом, и отсчет назад, репрезентирующийся графическими цифровыми изображениями).

Наиболее ярко целостный противоречивый мир «Желтой стрелы» представлен примерами 1 и 2, в которых противоречивость и одновременная целостность повествования проявляется авторскими образами.

Пример 1: «1) **Прошлое** – это локомотив, который тянет за собой **будущее**. Бывает, что это прошлое вдобавок чужое. Ты едешь спиной вперед и 2) **видишь** только **то, что уже исчезло**. А 3) **чтобы сойти с поезда, нужен билет**. Ты держишь его в руках, но кому ты его предъявишь?» [4].

Антонимическая пара «прошлое – будущее», в которой локомотив не может тянуть будущее, так как оно впереди, а тянут то, что сзади, дополняется семантической игрой: видишь то, что исчезло и нельзя увидеть то, чего уже нет, выходит на логически неверное предложение: чтобы зайти в поезд и занять свое место нужен билет, который не нужен при покидании вагона, но в реальности просят сохранять билеты до конца поездки.

Пример 2: «*PS. Все дело в том, что мы постоянно отправляемся в путешествие, которое закончилось за секунду до того, как мы успели выехать*» и содержит логически неверное предложение: что-то закончилось еще до того, как началось.

Выделенные приемы создания образной характеристики утопического тоталитарного мира на примере жизни пассажиров поезда «Желтая стрела» демонстрируют целостную картину с одновременным противоположным семантическим, логическим и культурно-историческим потенциалом, заложенным В. Пелевиным в рассмотренной повести.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Бобылева, А. Л. Антиутопический пафос и специфика хронотопа в ранней прозе В. О. Пелевина / А. Л. Бобылева, Т. Г. Прохорова // Ученые записки Казанского университета. Гуманитарные науки. – Т. 156, кн. 2. – 2014. – С. 55–64.

2 Шляхова, С. С. Семиотика звука в повести В. Пелевина «Желтая стрела» / С. С. Шляхова // Вестник ОГУ. – 2005. – № 11. – С. 51–55.

3 Джундубаева, А. Трансформация духовных ценностей в повести В. Пелевина «Желтая стрела» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://bazhum.muzhp.pl/czasopismo/907/?idvol=14241>. – Дата доступа : 02.05.2023.

4 Пелевин, В. Желтая стрела [Электронный ресурс] / В. Пелевин. – Режим доступа : <https://magazines.gorky.media/library/viktor-pelevin-zheltaya-strela-povest>. – Дата доступа : 02.05.2023.

А. У. ЯРМОЛЕНКА

Беларускі дзяржаўны ўніверсітэт транспарту, г. Гомель

АСЭНСАВАННЕ ЭКЗІСТЭНЦЫЯЛЬНЫХ ПЫТАННЯЎ У ТВОРЧАСЦІ І. НАВУМЕНКІ

Знакавай з’явай для беларускага грамадства ў XX стагоддзі з’яўляецца чыгунка. У беларускай літаратуры адлюстраваны асноўныя этапы развіцця чыгуначнай магістралі, звязаныя з важнейшымі падзеямі эпохі. Паскоранае будаўніцтва чыгункі і яе актыўная эксплуатацыя ў XX стагоддзі знаходзяць сваё асэнсаванне у мастацкіх творах. Вобраз чыгункі сімвалізуе новыя перспектывы, якія адкрывае для беларускага грамадства тэхніка, машыны і звязаныя з імі новыя прафесіі. У перыяд актыўнага развіцця і эксплуатацыі прагрэсіўнага тыпу камунікацый мастакі слова засяроджваюць увагу на сацыяльных, псіхалагічных і маральных зменах, якія характарызуюць эпоху тэхнічнага прагрэсу.

Асаблівае значэнне набывае чыгунка ў час вайны. На працягу Першай сусветнай і Вялікай Айчыннай вайны чыгуначны шлях служыць асноўным сродкам камунікацыі для перамяшчэння вайсковых фарміраванняў: людзей і тэхнікі. Надзвычай важная роля транспартнага шляху, яе уплыў на вырашэнне экзистэнцыяльных пытанняў: сэнсу жыцця, смерці, маральнага выбару чалавека ў пагранічнай сітуацыі – адлюстраваны ў творах беларускіх пісьменнікаў-франтавікоў: М. Гарэцкага, І. Шамякіна, В. Быкава, І. Навуменкі.

Аснову творчасці пісьменніка Гомельшчыны І. Навуменкі складаюць трагічныя падзеі 1941–1945 гадоў. Яго біяграфія непасрэдна звязана з Вялікай Айчыннай вайной, тэме якой ён прысвяціў большасць сваіх апавяданняў, аповесцей і раманаў. Вайна ўварвалася ў яго жыццё ў самым раннім узросце. Па сведчанню даследчыкаў, Навуменка актыўна ўключыўся ў барацьбу з нямецкімі захопнікамі: “З прыходам фашыстаў у родныя Васілевічы [Навуменка] стаў адным з арганізатараў падпольнай маладзёжна-камавольскай арганізацыі, якая пазней была названа “За радзіму”. Яго сябры і аднадумцы вывешвалі адозвы, збіралі разведвальныя звесткі для партызанаў, як маглі, шкодзілі фашыстам. Неўзабаве была наладжана сувязь з армейскай дыверсійнай групай, якая кіравала дзейнасцю маладзёжнай падпольнай групы” [1, с. 341].

Такім чынам, філасофскаму асэнсаванню пытанняў быцця чалавека, існавання асобы ў пагранічнай сітуацыі садзейнічаў непасрэдна вопыт І. Навуменкі. Перажытыя з’явы, асабістыя думкі, пачуцці і перажыванні ляглі ў аснову маштабнага апісання падзей Вялікай Айчыннай вайны ў рамане «Сорак трэці» (1970–1973). Адлюстраванне лёсу аднаго з герояў непасрэдна звязана з развіццём чыгункі на тэрыторыі Беларусі. На прыкладзе біяграфіі Лубана пісьменнік аналізуе экзистэнцыяльныя праблемы жыцця і смерці, сэнсу існавання і прызначэння чалавека.

З самага пачатку дзеяння рамана прэзаік выразна акрэслівае ўплыў працы на магістралі на развіццё маральных якасцей героя. Дзякуючы чыгунцы чалавек знаходзіць сваё прызначэнне ў жыцці. Праца чыгуначніка пазбаўляе яго ад удзелу ў незаконнай дзейнасці, натхняе на стваральную работу, дае адчуванне годнасці і прыналежнасці да вялікіх здзяйсненняў. “Школа памочнікаў машыністаў, куды сілком зацягнуў трох сяброў-прыяцеляў Саша Грыгоніс, была пачаткам яго, Лубанавага, узлёту. Ён добра вучыўся і, нібы азірнуўшыся на марна растрачаныя гады, усю душу аддаваў заняткам, паравозу, кнізе, якая нечакана адкрыла для яго новы прывабны свет. Ён любіў тэхніку, забыўшы на ўсё, мог днямі, ночамі праседжваць над схемамі, разгадваць іх сэнс, да самага складанага даходзіць уласным розумам” [2, с. 13].

Пісьменнік дэталёва характарызуе ўдасканаленне асобы, пашырэнне яе кругагляду, адаптацыю да новага становішча. Аўтар апісвае як натхненне ад прагрэсу, прыналежнасці да карэнных змен, дае магчымасць уплываць на свой лёс, рэалізаваць інтэлектуальныя і маральныя магчымасці асобы. З дапамогай прафесійнай адукацыі герой выходзіць на шлях развіцця, набывае запатрабаваную спецыяльнасць у новай галіне народнай гаспадаркі. Яго акрыляе работа, знаёмства і ўкараненне новых тэхнічных распрацовак. Аўтар паказвае, як прафесійная дзейнасць становіцца сэнсам жыцця, стымулам для духоўнага росту чалавека.

«Ён ездзіў памочнікам машыніста, затым, як і бацька, машыністам, быў ужо жанаты, калі надарылася магчымасць вучыцца ў філіяле тэхнікума, і ён нават з нейкім захапленнем, адрываючы час ад сну, адпачынку, закончыў тэхнікум, адразу паступіўшы на завочнае аддзяленне чыгуначнага інстытута. То быў час, калі чыгунка адмаўлялася ад старасветчыны, мя-няла твар, воблік, дамагаючыся тэхнічнага прагрэсу ва ўсіх галінах сваёй гаспадаркі. З паравоза ён злез тады, калі нават невялікія палявыя станцыі пераходзілі на аўтаблэкціроўку, аўтаматычную сцэнку вагонаў, калі паяві-ліся першыя цеплавозы і электравозы. Новае ўсюды перамагала. Ён і зай-маўся гэтым новым – укараняў аўтаблэкціроўку, – па тыднях не бываў дома, адчуваючы, што жыве недарэмна, прыносіць карысць. Ён ведаў, любіў сваю работу» [2, с. 13].

Такім чынам, чыгунка у рамане І. Навуменкі становіцца сімвалам удасканалення асобы. Будаўніцтва і эксплуатацыя шляхоў зносін адыгрываюць вырашальную ролю ў эвалюцыі маральных якасцей героя і яго папалчнікаў. Чыгунка сімвалізуе жыццёвы шлях, надзею на лепшае будучае, выпрацоўку станоўчай мадэлі паводзін беларускага грамадства ў цэлым і індывіда ў прыватнасці. Па сутнасці, чыгунка ўплывае на станаўленне аксіялагічнай сістэмы чалавека працы, які ганарыцца сваёй прафесіяй і прысвячае большую частку свайго жыцця выкананню службовых абавязкаў.

Кардынальныя змены ў фарміраванне асобы героя ўносяць перадваенныя і ваенныя падзеі на тэрыторыі Беларусі. На Лубана пішучь несправядлівы данос. Яго выклікаюць на допыты, але да суда справа не даходзіць. У той жа час у героя нараджаюцца першыя праявы расчаравання, незадавальнення, жадання кардынальна змяніць свой лёс.

І. Навуменка адлюстроўвае характар Лубана ў развіцці, у дынаміцы. Працягваючы традыцыі М. Гарэцкага, ён апісвае пачуцці і перажыванні, рэфлексію героя, якая прыводзіць яго на заганны шлях здрады радзіме. У час акупацыі Лубан становіцца намеснікам бургамістра. З адданага сваёй працы і бацькаўшчыне чыгуначніка ён ператвараецца ў здрадніка, прыслужніка фашыстаў. Але сумленне не дае герою спаць па начах. Письменнік адлюстроўвае крызіс асобы, расчараванне героя і незадавальненне самім сабой. *«Лубан не спіць. Гэта не першая ноч, калі ўладным чорным крылом яго ахінае бяссонніца. Перабіраючы па малюткай дробязі сваё жыццё, ён стараецца знайсці той паварот, перакос, з якога пачаў завязвацца цяперашні чортаў вузел. Вінаваціць аднаго сябе. Быў залішне ганарысты, гарачы, глядзець у корань не ўмеў»* [2, с. 14].

Аўтар характарызуе разуменне фатальнай памылкі, зробленай героем. Навуменка аналізуе думкі і пачуцці пратаганіста, адлюстроўвае, як у пагранічнай сітуацыі змяняюцца погляды Лубана, адбываецца пераацэнка маральных каштоўнасцей. Нягледзячы на няўстойлівы характар і зменлівыя падзеі эпохі, герой у рэшце рэшт не здраджвае сабе і свайму народу. З рызыкай для свайго жыцця і жыцця сваёй сям'і ён далучаецца да партызан. Прайшоўшы выпрабаванні, ён гатовы служыць сваёй радзіме, уласнай крывею адплаціць за здраду.

Вайна не шкадуе сям'ю Лубана. Фашысты расстрэльваюць яго жонку і дзяцей. Аўтар адлюстроўвае вострае пачуццё страты і віны, асэнсаванне сваёй памылкі і пакаянне героя: *«Пажар у душы штодня. Сэрца баліць вострым, адчувальным болем – нібы загналі туды жалезны цвік. У галаве засела адно: ён, Лубан, вінаваты ў смерці дзяцей і жонкі. Свет цёмны, змрочны. Адчай, які агортае душу, мяжуе з вар'яцтвам. Неўтаймаваны боль Лубан носіць у сабе пастаянна, не могучы ад яго пазбавіцца ні днём, ні ноччу. Адпачынак прыходзіць у сне. У сне Лубан бачыць дзяцей, жонку жывымі. У вачах жонкі – дакор. Старэйшы сын, якому споўнілася чатырнаццаць, апрануты ў выцвілую кашульку, нешта майструе»* [2, с. 174].

Утаймаваць боль і горыч, пазбавіцца ад мук сумлення дапамагае толькі актыўная дзейнасць. Аўтар зноў вяртае свайго героя на чыгунку. Пасля захопу фашыстамі галоўная магістраль служыць шляхам дастаўкі зброі і салдат-карнікаў, якія знішчаюць усё жывое на сваім шляху. Вопыт чыгуначніка дапамагае Лубану стаць актыўным удзельнікам рэйкавай вайны, аказваць супраціўленне ворагу і ратаваць жыццё сваіх суайчыннікаў. Выкарыстоўваючы свае прафесійныя навыкі ён падрывае чыгуначнае палатно, пускае пад адхон нямецкія саставы:

«Жыццём Лубан не даражыць, смерці не баіцца. Федзеву навуку – як падыходзіць да чыгункі, закладваць, маскіраваць міну – пераняў з першага разу. Другі эшалон – цягнік і дванаццаць цяжкіх пульманаўскіх вагонаў – ён скінуў сам. Ці яму, чыгуначнаму інжынеру, доўга трэба вучыцца, дзе і як выбіраць месца дыверсіі, ладкаваць зарад, выбіраць патрэбны момант?»

Потым было руйнаванне чыгункі ля Хлудоў, падрыў яшчэ некалькіх эшалонаў, якія Лубан – цяпер ужо камандзір падрыўнікоў Бацькавіцкага атрада – правёў з бляскам, з адчайнай рашучасцю. І пацяплелі, бачачы бястрашша, хмельную адвагу былога намесніка бургамістра, партызанскія сэрцы, зніклі хмурыя, насцярожаныя позіркі. Толькі, мабыць, ніхто не ведае, што хвіліны, калі Лубан ляжыць у зарасніку, трымаючы ў руках працягнуты ад узрывальніка шнур, ці кулём ляціць у адхон, паставіўшы націскны ўзрывальнік на віду ў эшалона, з’яўляюцца якраз тым збавеннем, калі яго часова пакідаюць пякучыя, адчайныя думкі» [2, с. 175].

Пісьменнік апавядае, як паступова падрыўнаўная дзейнасць на чыгуначнай лініі аднаўляе годнасць героя. Прафесійныя навыкі дапамагаюць у яго дзейнасці, са здрдніка і адшчапенца ён зноў ператвараецца ў асобу. Далучэнне да вялікай справы змагання з фашыстамі становіцца сімвалам трансфармацыі чалавека, якое спрыяе аднаўленню сістэмы маральных прынцыпаў. Праца на карысць Радзіме, абарона свайго народа ад смяротнай небяспекі дапамагае герою знайсці свой шлях у пошуках сэнсу жыцця. Пісьменнік адлюстроўвае маральны выбар героя ў пагранічнай сітуацыі, калі пад пагрозай смерці ён вымушаны пераасэнсаваць сваё жыццё, даць адказ на экзістэнцыяльныя пытанні.

Такім чынам, у творчасці І. Навуменкі адлюстраваны лёс чалавека ў крызіснай сітуацыі. Пры асэнсаванні экзістэнцыяльных пытанняў пісьменнік, біяграфія якога непасрэдна звязана з Вялікай Айчыннай вайной, паказвае час і абставіны, якія ўплываюць на выбар чалавека ў момант смяротнай небяспекі. У рамане «Сорак трэці» аўтар апісвае станаўленне і развіццё характару асобы, супярэчліваць натуры, здольнай да граху і пакаяння, забойства і самаахвярнасці.

Пры асвятленні вобразы героя, яго жыццёвых калізій, важную ролю ў рамане адыгрывае чыгунка. Існаванне персажа непарыўна звязана з развіццём чыгуначнай гаспадаркі на тэрыторыі Беларусі, з падзеямі «рэйкавай вайны» ў час фашысцкай акупацыі краіны. Чыгунка служыць сімвалам жыццёвага шляху, надзеі на лепшае будучае індывіда. Па сутнасці, чыгунка адыгрывае вырашальную ролю ў станаўленні аксіялагічнай мадэлі паводзін чалавека працы, які ганарыцца сваёй прафесіяй і прысвячае большую частку свайго жыцця выкананню службовых абавязкаў.

СПІС ЛІТАРАТУРЫ

1 Война в славянской литературе / сост. И. Н. Афанасьев. – Мозырь : Белый Ветер, 2006. – 402 с.

2 Навуменка, І. Я. Збор твораў. У 10 т. / І. Я. Навуменка. – Мінск : Маст. літ., 2015. – Т. 6. : Сорак трэці. Смутак белых начэй : раманы. – 797 с.

Секция
**«ЖИЗНЬ ИЗВЕСТНЫХ ТРАНСПОРТНИКОВ
В ПРОИЗВЕДЕНИЯХ ЛИТЕРАТУРЫ»**

656.025:94(476)

О. П. КИЗЛЯК, Т. Г. СЕРГЕЕВА

*Санкт-Петербургский государственный университет путей сообщения,
Российская Федерация*

**О ВКЛАДЕ Б. П. БЕЩЕВА В РАЗВИТИЕ
ОТЕЧЕСТВЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
(ПО МАТЕРИАЛАМ КНИГИ ВЯЧЕСЛАВА РОЗУМА
«ВЕЛИКИЙ ИЗ ВЕЛИКОГО»)**

Трудно переоценить вклад Бориса Павловича Бещева в развитие отечественного железнодорожного транспорта как одной из ведущих отраслей страны. Годы работы Б. П. Бещева на посту министра с 1948 по 1977 – это наиболее результативный период реконструкции железнодорожного транспорта, внедрения во все отрасли хозяйства новейших достижений научно-технического прогресса и превращения его в мощную транспортную систему. Вот только некоторые конкретные факты.

Под непосредственным руководством министра Бещева проводилась коренная реконструкция путевого хозяйства [1]. Большая часть сети (115 тыс. км) была переведена на «тяжелый» балласт, а с 1956 года началась массовая укладка железобетонных шпал, тяжелых типов рельсов Р65 и Р75. Планомерно шло строительство новых линий в Сибири, Средней Азии, на Севере, на Кавказе и в других регионах страны. Всего за годы его работы министром эксплуатационная длина сети дорог СССР увеличилась на 23,5 тыс. км, а развернутая длина, с учетом вторых и третьих путей, – на 40 тыс. км. Полным ходом шла электрификация железных дорог на постоянном, а затем и переменном токе с ежегодным приростом от 2 до 8 тыс. км. К 1977 году было электрифицировано 39,7 тыс. км стальных магистралей.

В 1958–1959 годах была проведена коренная реорганизация на сети, в ходе которой вместо 56 железных дорог в СССР появилось 26 крупных магистралей. Эта реорганизация значительно повысила управляемость на сети, в результате чего увеличилась скорость движения пассажирских и грузовых поездов, сократились сроки грузовых перевозок. Осуществлена грандиозная программа обновления подвижного состава. Вместо двухосных вагонов, платформ и цистерн грузоподъемностью в 16,5–18 т ежегодно десятками тысяч единиц поставлялся четырехосный подвижной состав грузоподъемностью в 60–70 т, а затем шести- и восьмиосный – в два раза большей грузоподъемности. Вместо паровозов на дороги ежегодно поставлялось до

тысячи и более отечественных и закупаемых у чехословацких фирм электровозов и тепловозов, в отдельные годы до 1100–1180 секций тепловозов и 450–480 электровозов. Для сравнения, ОАО «РЖД» в 2021 году были закуплены 535 новых локомотивов. В структуре закупок – 277 единиц электровозов и 258 тепловозов, в том числе 46 новых локомотивов серии 3ТЭ25К2М, разработанных для эксплуатации в тяжелых климатических условиях и на участках со сложным профилем пути, прежде всего, на восточном полигоне железных дорог.

В отрасли был создан парк специального подвижного состава для перевозки зерна, муки, цемента, а также хопперов, думпкаров, вагонов и секций рефрижераторов, двухъярусных платформ для легковых автомобилей и др. Быстрыми темпами велось оборудование железных дорог автоблокировкой, диспетчерской централизацией, поездной и станционной радиосвязью [2]. Именно в «эпоху Бещева» были приняты многие технические решения, которые определили сегодняшний облик железных дорог. В том числе созданы предпосылки для скоростного движения. Ещё в 1970-х годах строились локомотивы, развивавшие скорость до 140 км/ч и выше. Появился даже вагон-локомотив с реактивным двигателем, достигший во время испытаний скорости 249 км/ч. Благодаря этим и многим другим начинаниям Б. П. Бещева за период его руководства отраслью перевозки в стране выросли в 8 раз. К 1977 году 53 % мирового грузооборота приходилось на железные дороги СССР, составлявшие 11 % от общей мировой протяженности сети. Великим железнодорожником мира, философом звенящих рельсов, назвал его Почетный генеральный секретарь Международного конгресса железных дорог Гай Пьер де Фонгаллан в 1985 году.

Действительно, размах отраслевых преобразований и экономический эффект от их реализации впечатляет. Поневоле задаёшься вопросом: разве не была поистине колоссальной деятельность Бориса Павловича, прошедшего путь от ученика телеграфиста до министра путей сообщения СССР? Какими же личностными качествами обладал человек, деятельность которого на посту министра была признана как «значительный вклад в развитие мировой транспортной системы». Для ответа на эти вопросы автор книги писатель-краевед Вячеслав Розум приглашает вернуться в далекое прошлое, когда в 1903 году в селе Великое Ярославской губернии, в семье рабочего прядильно-ткацкой фабрики родился мальчик. У него было трудное детство. Когда исполнилось пять лет, умер отец, еще через три года – мать. Так Борис оказался на попечении старших братьев – Александра и Сергея. В годы гражданской войны первого призвали в Красную Армию. В одном из боёв он погиб. Средний брат, Сергей, после смерти отца трудился рабочим на фабрике, расположенной в соседнем селе Гаврилов-Ям. В 1919 году, как вспоминал в своей автобиографии Борис Павлович, «вместе с братом переехал в Поволжье, куда Сергей перевелся по службе надсмотрщиком теле-

графа на станцию Батраки Самаро-Златоустовской железной дороги». В настоящее время это станция Октябрьск Куйбышевской дороги, одноименный город и районный центр области. Переезд братьев был связан с голодом в Ярославской области.

Оба брата устраиваются трудиться на телеграф. Бориса вначале берут учеником, затем переводят в монтеры. Но расторопный 16-летний паренек быстро освоил более сложную работу, став надсмотрщиком. Благодаря сформированным еще с детства таким качествам, как доброжелательность, культура общения, выдержка и спокойствие, безупречный внешний вид, Борис быстро завоевал авторитет у сослуживцев [3]. Комсорг Сызранского узла, председатель железнодорожного клуба на станции Батраки, а затем и в Самаре – все говорит о том, что у Бещева с самого начала трудовой деятельности проявились организаторские способности руководителя.

Одновременно он продолжает усиленно готовить себя к профессиональной деятельности железнодорожника. В 1930 году заканчивает трехмесячные подготовительные курсы при Самарском ВТУЗе. Затем поступает в ЛИИЖТ (сегодня – Петербургский государственный университет путей сообщения) на факультет «Эксплуатация железных дорог». Особо интересны два момента учебы. Во-первых, студента трижды премировали за хорошую учебу. Премии составляли 150, 250 и 300 руб., причем последняя была присуждена Бещеву как победителю межвузовского соревнования. Диплом он защитил на «отлично». Во-вторых, кафедра «Станции и узлы», ректорат ЛИИЖТа настойчиво добивались от руководства Октябрьской дороги, на которую должны были направить выпускника вуза, оставить его на преподавательской работе в институте. Приказом от 2 сентября 1935 года Б. П. Бещев был даже зачислен кандидатом в аспиранты.

Заслуживает внимания характеристика, данная профессором П. Я. Гордеенко, являвшимся руководителем дипломного проекта студента: «Задача решена правильно и вполне самостоятельно. Способен системно и упорно работать. Хорошо излагает свои мысли. При защите проекта получил оценку «отлично». Дисциплинирован, инициативен. Может выработать из себя отличного педагога и исследовательского работника» [4]. Но при распределении комиссия решает отправить молодого инженера укреплять одно из самых слабых звеньев – переработку вагонопотоков на крупнейшей в отрасли сортировочной станции Ховрино.

Ховринские парки на стыке Московской окружной и Октябрьской дорог в 1935 году были постоянно забиты сотнями вагонов, цистерн, платформ с оборудованием, материалами, топливом и другими грузами. Шла бурная индустриализация страны. Вместе с коллегами Б. П. Бещев энергично внедряет новую технологию, предусматривавшую прием на станцию всех поступающих поездов только на сортировочных горках с совмещением сразу двух процессов: расформирования и формирования. Для этого потребова-

лось провести кропотливую организационную работу наладить по телефону до поступления поездов в Ховрино сбор информации с соседних станций о номерах вагонов и пунктах их назначений. Переработка грузопотока значительно ускорилась, парки «очистились». В итоге «слабое звено» на Октябрьской дороге было усилено. Передовой опыт сортировочной станции Ховрино распространили на другие магистрали страны. Бещева тогда наградили именными часами наркома Л. М. Кагановича, значком «Ударнику Сталинского призыва», а в конце 1936 года направили в НКПС старшим ревизором-диспетчером Центра управления движением.

В августе 1937 года Б. П. Бещев – уже заместитель начальника Южного распорядительного отдела Главного управления движения. В том же году его отметили высшей отраслевой наградой – знаком «Почетному железнодорожнику». Укреплять другое отстающее звено НКПС – Орджоникидзевскую дорогу, которая не справлялась с планом перевозок, Б. П. Бещева направили в ноябре 1937 года. Он стал начальником этой дороги. О том, что и это «слабое звено» окрепло через два года напряженного труда, свидетельствует первый орден Ленина, полученный Борисом Павловичем в 1939 году. А вскоре его вновь приглашают в НКПС, но уже в более высоком ранге – особоуполномоченным наркомата, направляют на Октябрьскую дорогу, затем назначают ее начальником. Здесь предстояло развязать тугий узел транспортных проблем при обеспечении перевозками частей Красной Армии, попавших в сложное положение из-за грубых просчетов в подготовке к войне с Финляндией. Пропускная способность местных линий была в два раза меньше требуемой; в ожидании дальнейшего продвижения и выгрузки простаивали десятки тысяч вагонов. Тогда для подавления трех тысяч дзотов и дотов линии Маннергейма потребовалась срочная доставка сотен орудий большого калибра, другой военной техники, снарядов, теплого обмундирования. А морозы доходили до -45°C . В сложных прифронтовых условиях железнодорожники Октябрьской дороги под руководством Б. П. Бещева в сжатые сроки доставили всё необходимое для воинских частей. Артиллерия большого калибра прямой наводкой стала разрушать неприятельские доты. Поражение Финляндии стало очевидным, и она согласилась на предложенные условия мира. Граница от Ленинграда отодвинулась на десятки километров.

Накануне Великой Отечественной войны, в мае 1941 года, Б. П. Бещева снова переводят в наркомат начальником Управления дорог северо-западного направления, а на заседании Совета Народных Комиссаров утверждают членом коллегии НКПС. С первых же дней войны характер работы железнодорожного транспорта резко изменился. 22 июня 1941 года нарком Л. М. Каганович издал приказ о введении на 44 дорогах особого графика движения, предусматривавшего первоочередное продвижение воинских эшелонов. Необходимо было срочно доставлять войска, боевую технику, снаряжение, продовольствие и многое другое. При вынужденном

отходе частей Красной Армии из западных районов предписывалось эвакуировать людей, ценное имущество, промышленное оборудование, подвижной состав. Всё, что не могло быть вывезено, подлежало уничтожению. Как член коллегии наркомата Б. П. Бещев был назначен уполномоченным НКПС сначала по Северному фронту, а затем по стратегически важному Ленинградскому с местом пребывания в городе на Неве. Под его руководством велась большая работа по обеспечению перевозок. Для восстановления подвругавшихся ежедневным бомбардировкам линий, станций и узлов из числа железнодорожников Октябрьской были скомплектованы 13 восстановительных поездов, 21 поезд-летучка для ремонта путей, 15 поездов-летучек для ремонта линий связи, 19 пожарных и 1 мостовой поезд.

Тяжелыми и смертельно опасными были трудовые будни железнодорожников. Только в 1941 года, с июля по декабрь, на дороге погибли 1222 и были ранены 1315 железнодорожников. Но люди не жалели сил для обеспечения фронта, организованно проводили эвакуацию. В результате за два месяца до полной блокады из Ленинграда были вывезены сотни тысяч жителей, оборудование десятков фабрик и заводов, учреждений культуры и учебных заведений. Продолжали этот героический труд железнодорожники Октябрьской под руководством Б. П. Бещева и во время блокады. Вместе с портовиками и водниками Ладожской флотилии с 12 сентября 1941 года начала действовать железнодорожно-водно-железнодорожная транспортная линия (предшественница Дороги жизни) по доставке в Ленинград всего необходимого с Большой земли. За умелую организацию воинских и эвакуационных перевозок в этот сложный период Б. П. Бещев был награжден медалью «За оборону Ленинграда».

Осенью 1941 года нарком Л. М. Каганович отзывает Б. П. Бещева из Ленинграда и назначает его первым заместителем начальника Оперативно-эксплуатационного управления НКПС. В июле 1942 года Борис Павлович прибыл на стратегически важную Куйбышевскую дорогу, связывающую центр страны с Сибирью, Уралом и Средней Азией. Более 5 млн вагонов было переработано куйбышевскими железнодорожниками под погрузкой и разгрузкой в тот период, тысяча вагонов ежесуточно следовала через дорогу транзитом. Орден Трудового Красного Знамени – так оценили вклад Бориса Павловича в Победу за период руководства Куйбышевской дорогой. Десятки тысяч его подчиненных были награждены медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне». Многих железнодорожников наградили орденами, а четверем из них: А. П. Жарковой, Н. Р. Колобову, В. Т. Осипову, А. Ф. Леснину – были присвоены звания Героев Социалистического Труда.

В самом начале завершающего года войны Б. П. Бещев – уже в ранге заместителя наркома путей сообщения, начальника Центрального Управления движением. Работа транспорта тогда осложнялась увеличившимся объемом воинских перевозок и их дальностью. Театр военных действий переместил-

ся далеко на Запад. Для обеспечения перевозками наступающих армий и возрождающихся районов страны Б. П. Бещев ввел на дорогах ступенчатую маршрутизацию перевозок. Метод превращения сборных поездов из одиночных вагонов в маршруты дальнего следования без промежуточных сортировок почти в шесть раз ускорил доставку грузов. К концу войны три тысячи поездов ежемесячно отправлялись ступенчатыми маршрутами. За счет рационального использования подвижного состава экономилось время, росли объемы перевозок.

С марта 1946 года Б. П. Бещев – первый заместитель министра путей сообщения, а с 5 июня 1948 года – министр. Совет Народных Комиссаров присваивает Б. П. Бещеву звание генерала-директора путей сообщения.

В период становления Б. П. Бещева как министра в стране был популярен сталинский лозунг «Кадры решают все!». Борис Павлович всегда внимательно и серьезно подходил к кадрам, их подготовке, подбору и воспитанию. Например, выпуск инженеров только в ЛИИЖТе за 29 лет увеличился в 2,5 раза. Главными принципами подбора и расстановки кадров Б. П. Бещев всегда считал порядочность, компетентность, стремление к быстрому освоению своих обязанностей и повышению уровня знаний. Борис Павлович и сам постоянно работал над собой, анализировал состояние эксплуатации и содержания железнодорожного транспорта. Своими выводами и стоящими перед отраслью задачами делился с миллионами работников отрасли. Им опубликовано несколько книг, множество статей. Вот одна из таких цитат: «Полностью удовлетворять требования населения в пассажирских перевозках, особенно в предвыходные и выходные дни». При прочтении данного высказывания создается впечатление, что это написано не шестьдесят с лишним лет назад, а сегодня.

В 1961 году, в период «оттепели» в международных отношениях между Востоком и Западом, делегация советских железнодорожников во главе с Б. П. Бещевым посетила США и познакомилась с состоянием и эксплуатацией железнодорожного транспорта в этой передовой капиталистической стране. Вот что писал Борис Павлович в докладной записке в Совет Министров СССР по возвращении: «В области эксплуатационной работы наши железные дороги стоят на более высоком уровне по сравнению с дорогами США».

Говоря о феномене личности Б. П. Бещева, следует отметить, насколько высок был авторитет Бориса Павловича. Любовь и уважение к себе он снискал у миллионов железнодорожников. В отрасли реализовывалась огромная социальная программа: строились школы, поликлиники и больницы, детские сады, магазины, столовые, клубы. Одного только жилья в год вводили до 2,5 млн м². Известно, что министр Бещев в юности был отличным форвардом и впоследствии поддерживал развитие футбола. На каждой дороге и в отделениях сооружались спортивные залы. Его трудовой путь был отмечен Звездой Героя Социалистического Труда, семью орденами Ленина, многими отечественными и медалями и наградами, а также и наградами иностранных государств.

Действительно, фигура Б. П. Бещева является знаковой для советской эпохи. Но эта эпоха закончилась. Наступила другая. В силу множества обстоятельств отечественный железнодорожный транспорт не очень далеко ушел от того времени, когда Борис Павлович оставил свой пост. Так, участковая скорость в 2018–2022 гг. осталась на уровне 1970-х годов и составила около 40 км/ч.

Думается, многие стороны деятельности Б. П. Бещева заслуживают более детального рассмотрения. После него осталось множество идей. Ещё полвека назад он заявлял о необходимости развития железнодорожной сети в Сибири и на Дальнем Востоке. Стальные скрепы – самые надёжные для государства. Он предлагал возобновить строительство Заполярного Транссиба: дороги Салехард – Надым – Уренгой – Игарка – Норильск – Якутск, которую начинали при Сталине и прервали с его смертью. Сегодня эти идеи вновь актуальны, многие из них вошли в Транспортную стратегию Российской Федерации. Идеи Б. П. Бещева также не устарели со временем. Как будто сегодня им сказано: «Повышение рентабельности дорог может быть достигнуто как путём снижения себестоимости перевозок, так и увеличения доходов. В частности, необходимо повысить качество коммерческой работы и контролировать поступления от пассажирских перевозок». А ведь рынка тогда ещё и в помине не было, господствовала плановая экономика. Но министр смотрел далеко вперед.

Именем Б. П. Бещева назван Ярославский электровозоремонтный завод. В родном ПГУПСе (ЛИИЖТ) его именем назван учебный центр «Организации движения». Ежегодно проводится Международный футбольный турнир ветеранов «Мемориал Б. П. Бещева» в Москве и футбольный турнир памяти Б. П. Бещева в селе Великом. По его инициативе в Москве построен стадион «Локомотив». В железнодорожных музеях, музее Ярославского электровозоремонтного завода имеются стенды, рассказывающие о многогранной деятельности Б. П. Бещева. Достойный сын России, Б. П. Бещев (1903–1981) оставил яркий след в истории не только железнодорожной отрасли, но и государства.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Розум, В. И. Великий из Великого. К 100-летию со дня рождения Б. П. Бещева / В. И. Розум. – Ярославль : Верхняя Волга, 2003. – 218 с.

2 Участковая скорость на сети РЖД снизилась до 38,2 км/ч [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/uchastkovaya-skorost-na-seti-rzhd-snizilas-do-38-2-km-ch/>. – Дата доступа : 28.04.2023.

3 Грузовые перевозки [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=270207&ysclid=lih9c2okkh6_63535434. – Дата доступа : 27.04.2023.

4 Бещев Борис Павлович [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=10777. – Дата доступа : 11.04.2023.

СИСТЕМА ИЗМЕРИТЕЛЕЙ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ЕЁ РАЗВИТИЕ В ТРУДАХ И. И. ВАСИЛЬЕВА

Основная задача управления эксплуатационной работой на железнодорожном транспорте состоит в том, чтобы в конкретных условиях каждого периода времени на каждом участке сети обеспечить выполнение плана перевозок и наилучшее использование технических средств железных дорог. При решении этой задачи исключительно большое значение имеет система эксплуатационных показателей, которая используется для определения количества и качества эксплуатационной работы и использования технических средств.

В настоящее время эксплуатационные показатели в системе подразделяют на количественные, качественные, расчётные (используются для расчёта качественных) и показатели обеспечения перевозок. Каждый эксплуатационный показатель применяется в соответствии с решаемыми задачами, не противоречит другим показателям, находится с ними в тесной иерархической взаимосвязи. Все показатели системы конкретны, измеримы, понятны для исполнителей, обладают реалистичностью и контролируемостью.

Обладая такими качествами, действующая система эксплуатационных показателей позволяет не только правильно оценить создавшееся на данный момент положение, но и разработать действенные меры по обеспечению нормального производственного процесса, выявить неиспользованные резервы роста и совершенствования организации перевозок.

Система эксплуатационных показателей работы железных дорог России создавалась благодаря трудам многих учёных, а её начала были положены русскими инженерами ещё в дореволюционное время.

Краеугольным камнем системы стало понятие *парка вагонов или локомотивов*. Использование подвижного состава рассматривалось и изучалось не как использование каждого перевозочного средства в отдельности, а как использование их общей совокупности – единого целого. Такая возможность появилась вследствие определённой однотипности перевозочных средств и их множественности, что обуславливало их взаимозаменяемость в пределах каждого типа.

Прежде всего русские инженеры занялись разработкой методов определения количества вагонов, нужных каждой дороге для перевозки грузов. Все другие показатели работы железных дорог вводились для последующих расчётов потребного вагонного парка (в целом, так и по родам), а также для

оценки эффективности его использования. В связи с этим огромное значение имели разработки по расчёту величины вагонного парка и установления такого измерителя, как оборот вагона, то есть времени, в котором вагон занят выполнением перевозки.

Практика работы российских железных дорог установила понятие среднего фактического оборота вагона как отношение величины рабочего парка к работе *числом погруженных и принятых гружёными вагонов*. Соответствующая формула использовалась как для расчёта потребности в вагонах, так и для оценки качества работы вагонов путём сравнения значений оборота для разных периодов.

Кроме этого, была установлена простая математическая зависимость между оборотом и другими измерителями работы вагонов – среднесуточным пробегом и наличным парком. Очевидно, что оборот вагона зависит от постоянно изменяющихся условий работы железных дорог по перевозке грузов, дальности перевозки, соотношения погруженных и принятых гружёными вагонов и т. д. Поэтому использовать этот средний фактический оборот как элемент расчёта работы вагонов на будущий период или как плановый показатель было бы неправильным. Отсюда появилась потребность в разработке методов расчёта, нормирования и анализа оборота на основе расчленения работы вагонов на отдельные составляющие.

Так, в 1878 году инженер Н. О. Кульжинский предложил метод расчёта потребного парка вагонов. По Кульжинскому, работа вагона подразделялась на движение в пути от момента отправления с начальной станции до прибытия на конечную и на простой на конечных станциях погрузки-выгрузки. Однако такое подразделение работы вагона было не очевидным. Многие авторы предлагали другое расчленение работы вагона на отдельные составляющие, хотя проводилось оно в общем по одной и той же схеме.

Значительный вклад в теорию вопроса внес инженер (впоследствии профессор) И. И. Васильев. В 1915 г. в своей работе «Оборот вагона как показатель утилизации подвижного состава» он предложил наиболее детальное подразделение работы вагона, основанное на расчленении времени нахождения вагона в пути на отдельные составляющие времени следования в пути между станциями смены паровозов в организованных поездах с коммерческой скоростью хода, времени нахождения вагона вне составов или в составе поездов на деповских станциях и простоев вагона на сортировочных и узловых станциях вне составов поездов.

По формуле И. И. Васильева можно было определить идеальный оборот (его норму), а также нормальные значения отдельных его элементов: гружёного и порожнего пробегов вагонов, коммерческой скорости, простоев вагонов на различных станциях. Оценку качества выполненной работы И. И. Васильев предлагал производить по показателю «оборот вагона» с помощью коэффициента качества.

И. И. Васильев обработал значительный материал об изменениях величин оборота для N -й дороги за период с 1908 г. по первую половину 1914 г.

Исходя из результатов этой работы он считал, что значение коэффициента качества должно быть равным 1,25.

Формула И. И. Васильева позволяла нормировать и отдельные элементы, входящие в оборот: коммерческую скорость, средние простои на распорядительных и сортировочных станциях, величину простоя под операциями погрузки-выгрузки и её отдельных элементов.

Необходимо отметить, что вопросам определения величины коммерческой скорости И. И. Васильев посвятил свою работу «Зависимость коммерческой скорости движения поездов от технических элементов и работы железнодорожных участков» (1918 г.), которую он представил в качестве учёной диссертации в Петроградский институт инженеров путей сообщения. В ней он доказал, что для коммерческого графика и в целях улучшения коммерческой скорости грузовых поездов выгодна неидентичность перегонов.

В целях определения идеальной величины коммерческой скорости на будущий период работы железных дорог И. И. Васильев предложил устанавливать её норму с использованием коэффициента, рассчитываемого как произведение коэффициента качества на коэффициент заполнения графика.

И. И. Васильев в своих трудах обосновал и необходимое условие для поддержания равновесия парков в пределах любого участка железнодорожной линии: *пробег порожних вагонов должен быть равен разности пробегов гружёных вагонов того же типа по двум направлениям движения*. В связи с этим нормальное значение порожнего пробега устанавливалось как разность гружёных пробегов данного рода подвижного состава по направлениям движения.

Определение нормы гружёного пробега во времена отсутствия государственного плана перевозок не создавало каких-либо трудностей, поскольку гружёный пробег со значительной долей достоверности можно было определить по заявкам на перевозку. Тогда нормы общих пробегов вагонов равны удвоенным пробегам в грузовом направлении.

Таким образом, трудами российских учёных расширялась номенклатура специальных измерителей работы железных дорог России. Однако каждая дорога учитывала количество и качество работы по-своему. И только с переходом на планирование работы железнодорожного транспорта была установлена более стройная система измерителей транспортного процесса и определены способы исчисления этих показателей. При этом для решения задачи по подготовке транспортных средств к выполнению плана предстоящих перевозок требовалась углубленная (детальная) его проработка в части размеров и конфигурации плановых грузопотоков, а также определение влияния грузопотоков на качественные измерители работы.

С этой целью все эксплуатационные показатели необходимо было разделить на отдельные группы в соответствии с решаемыми задачами. И. И. Васильев предложил классификацию показателей, позволяющую их определять

по тем видам деятельности, которые выделены в самостоятельные: перевозка грузов; предоставление услуг инфраструктуры, в т. ч. организация движения на ней; оперирование вагонами; предоставление услуг локомотивной тяги.

Используя систему измерителей работы железных дорог, И. И. Васильев дал теоретическое обоснование основных положений экономики организации железнодорожных перевозок. В своих трудах он исходил из того, что железнодорожные перевозки будут эффективными тогда, когда при их выполнении обеспечено *«хорошее использование капитальных вложений и рациональное осуществление эксплуатационных расходов»*.

И. И. Васильев справедливо отмечал, что теория организации железнодорожных перевозок не может быть оторванной от практической деятельности. Однако эта теория должна не только подтверждать установленные опытом практические приёмы работы, но и расширять и совершенствовать этот опыт. Изучая труды И. И. Васильева, можно выделить особенности того методического подхода к научно-теоретическим исследованиям, который был характерным и для всей Петербургской школы организации движения.

1 Глубокое знание проблем эксплуатации железных дорог.

2 Детальная проработка трудов предшественников, работавших или работающих в данной области исследований.

3 Выдвижение гипотез, которые затем в ходе исследований либо доказываются, либо опровергаются.

4 Четкое формулирование задачи исследования.

5 Детальный анализ всех факторов, оказывающих влияние на отдельные процессы эксплуатации железных дорог, описание их взаимосвязей.

6 Широкое применение математического аппарата, а также геометрических построений и статистической обработки данных.

7 Разработка точных методов исчисления измерителей работы железных дорог.

8 Экспериментальная проверка разработанных методов на основе цифровых материалов об изменениях величин показателей за достаточно длительный промежуток времени (с 1908 г. по первую половину 1914 г.).

9 Развитие и уточнение ранее полученных результатов.

Вместе с тем И. И. Васильев отмечал, что теория организации перевозок даёт лишь возможность на основе анализа перевозочного процесса организовать его так, чтобы получить наибольшую эффективность использования перевозочных средств и наилучшие результаты выполнения перевозок. Однако задача рациональной организации перевозочного процесса сама по себе является достаточно сложной, поскольку при её решении должны быть учтены все разнообразные факторы, всё их многообразие и противоречивые влияния на конечный результат.

Тем не менее *«несмотря на сложность и трудность применения теории эксплуатации к практической деятельности, нет никаких оснований про-*

должать работу только на основе привычных производственных навыков, а следует, невзирая на трудности, упорно и настойчиво проводить организацию практической работы на принципах научной теории». Эти слова профессора Васильева актуальны и сегодня при решении сложнейших задач научно-теоретического анализа явлений и факторов и при экспериментальном исследовании непосредственной работы железнодорожного транспорта. Изучение трудов И. И. Васильева в области измерителей эксплуатационной работы показывает, что теоретическому анализу всех эксплуатационных факторов придавалось большое значение. По результатам такого анализа определялись научные методы эксплуатации железных дорог, разрабатывались точные способы эксплуатационных расчётов, необходимых в производственной деятельности. Сегодня время настоятельно требует возрождения подобной научно-исследовательской практики, но уже на современной основе с использованием универсального математического аппарата, передовых информационных технологий и средств моделирования производственных процессов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Васильев, И. И.* Оборот вагона как показатель утилизации подвижного состава / И. И. Васильев // Журнал Министерства Путей Сообщения. – Кн. IX и X. – 1915.

2 *Васильев, И. И.* Зависимость коммерческой скорости движения поездов от технических элементов и работы железнодорожных участков / И. И. Васильев. – Петроград : Типо-литография Северо-Западного Округа Путей Сообщения. – 1919.

3 *Васильев, И. И.* Теория эксплуатации ж.д. и её применение в организации перевозок и эксплуатационных расчётах / И. И. Васильев // Труды XXI совещательного съезда представителей служб эксплуатации железных дорог СССР, созванного 6-го декабря 1923 года, г. Москва. – Доклад № 12. – С. 205–254.

4 *Васильев, И. И.* Графики и расчёты по организации железнодорожных перевозок / И. И. Васильев. – М. : Государственное транспортное железнодорожное издательство, 1941. – С. 575.

УДК 656.254.5

Н. Ф. СЕМЕНЮТА, Л. М. ЛЕОНОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ВЕЛИКОЕ И ТРАГИЧЕСКОЕ В ПАМЯТИ ОСНОВОПОЛОЖНИКА ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ СВЯЗИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Великая Отечественная война 1941–1945 гг. породила невиданный в истории феномен высшего учебного заведения, способного функционировать в трудных условиях военного времени, высветила героический подвиг вузов Советского Союза, их выпускников, учёных, профессоров, преподавателей, сотрудников, студентов. О тех героических и страшных днях создано

много произведений литературы и искусства, изданы многочисленные научные труды. Среди них в первую очередь отметим книгу Алеся Адамовича и Даниила Гранина «Блокадная книга» (1979), в которой рассказывается о муках осажденного фашистами Ленинграда, о героизме его жителей, о страданиях и мужестве, о любви и ненависти, смерти и бессмертии. Основанная на интервью с очевидцами, документах, письмах, книга остается ярким свидетельством блокадных лет.

Мы остановимся также на книге «Великое и трагическое. Ленинград 1941–1942» выдающегося ученого, основоположника электрической связи на железнодорожном транспорте Дмитрия Ивановича Каргина (1880–1949). Эта книга из далёких 1942–1945 гг. уникальна тем, что написана по свежим следам личного пребывания в блокадном Ленинграде.

Дмитрий Иванович Каргин – инженер-путеец, доктор технических наук, профессор Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта, а затем Ленинградского института инженеров сигнализации и связи (ЛЭТИИСС). Он является пионером внедрения на железнодорожном транспорте диспетчерской системы, организации технологической телефонной связи для руководства движением поездов.

С началом войны преподаватели и студенты ЛЭТИИСС, как и все трудящиеся страны, активно включились в борьбу с фашизмом. Многие работники и студенты были призваны в ряды действующей армии, другие же участвовали в борьбе с врагом в народном ополчении, партизанском движении.

В январе 1942 г. было принято правительственное постановление об эвакуации из Ленинграда ряда вузов, включая и ЛЭТИИСС в Алма-Ату. О начале работы эвакуированного ЛЭТИИСС сообщила газета «Казахстанская правда» 2 июня 1942 г. В составе педагогического персонала института работали крупные специалисты в области транспортной связи (В. Н. Листов, П. Н. Рамлау и др.). Газета также сообщала о приеме в институт по двум специальностям: железнодорожной связи (телеграф, телефон, радио) и автоматике и телемеханике в сигнальном деле (механическая и электрическая централизация стрелок и сигналов, диспетчерская сигнализация). Она же информировала, что помимо молодёжи, окончившей десятилетку, будут приниматься также лица, окончившие 9 классов. Для них при институте организованы подготовительные курсы.

В суровых условиях эвакуации и войны преподаватели и сотрудники ЛЭТИИСС продолжали научную и изобретательскую работу, непосредственно связанную с обороной страны. Они оказывали помощь железнодорожному транспорту, участвуя в консультациях производственного и эксплуатационного значения. Отметим, что выпускница алма-атинского приема Л. П. Воронцова работала доцентом на кафедре «Автоматика, телемеханика и связь» БИИЖТа, а О. В. Шиферс – инженером в Гомельской дистанции сигнализации и связи Белорусской железной дороги.

Там же, в Алма-Ате, Д. И. Каргин продолжил работать над книгой о блокадном Ленинграде, основным содержанием которой стали его личные вос-

поминания. Книга подробно описывает бытовую жизнь города во время блокады, рассказывая о том, как процветало мародёрство и многие другие спутники войны. В воспоминаниях перед нами последовательно разворачивается картина массовых страданий и гибели мирного населения. О них писать было тяжело, о них и читать тяжело. Для читателей приведем только названия глав книги: «Перед началом блокады», «Продовольственный вопрос», «Мародёрство», «Ленинградский Дом ученых», «Воздушные налеты и артиллерийские обстрелы», «Смерть от голода», «Погребение жертв блокады», «Канибальство», «Блокадный быт», «Эвакуация». «Вдали от Ленинграда».

В воспоминаниях много цифр – сколько, чего и где давали ленинградцам из продуктов, сколько людей умирало и как. Интересно подробное описание деятельности Дома учёных в блокадные дни, как в столовую Дома учёных ходили не только в одежде, но и с собственной посудой, собственными свечками. Д. И. Каргин демонстрирует не только свою наблюдательность, но и талант настоящего учёного, в самый страшный момент не перестающего размышлять над научными проблемами. Лёжа под бомбёжкой на мосту через Неву, он отмечает, что такие взрывы, когда бомба попадает в воду, по-особенному воздействует на фундамент рядом стоящих зданий. Он выводит даже формулу действия взрывной волны на стёкла домов.

Не менее интересна последняя часть записей, в которой автор повествует об эвакуации из Ленинграда, о чём обычно мало пишут. Одним из первых самых ярких впечатлений Д. И. Каргина во время эвакуации стала встреча им живая собака: *«Не могу передать нашего изумления, когда мы, проехав по льду Ладожского озера, встретили в деревне весёлую собаку, доверчиво бегающую около людей...»*.

В этой небольшой по объёму книге содержится текст, столь ёмкий и выразительный, что даже хочется предупредить – эта книга не для лёгкого чтения. Это удивительная книга про нашу историю, о страшных фактах Великой Отечественной войны 1941–1945 гг., о подвиге, совершенном советскими людьми, который надо знать и помнить.

Эта книга тяжелая для чтения, но читать ее надо, чтобы понять все тяготы и лишения советского народа, ученых, преподавателей и студентов блокадного Ленинграда.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Адамович, А.* Блокадная книга / А. Адамович, Д. Гранин. – М. : Советский писатель, 1979. – 298 с.

2 *Каргин, Д. И.* Великое и трагическое. Ленинград 1941–1942 / Д. И. Каргин. – М. : Наука, 2000. – 176 с.

3 *Семенов, Н. Ф.* История электрической связи на железнодорожном транспорте (прошлое, настоящее, будущее) / Н. Ф. Семенов, И. А. Здоровцов. – М. : УМЦ ЖДТ, 2008. – 324 с.

СОДЕРЖАНИЕ

ПЛЕНАРНАЯ СЕССИЯ

<i>Плескачевский Ю. М.</i> Транспортные штрихи в книге Ольги Равченко «Счастье. Антипритча»	3
<i>Головнич А. К.</i> Феноменология восприятия произведения с альтернативами авторского замысла	6
<i>Киштымов А. Л.</i> Между тылом и фронтом: военно-санитарные поезда Великой Отечественной войны в литературе и кинематографе	14
<i>Власюк Т. А.</i> Структурный анализ пассажиропотока начала XX века на примере рассказов К. Г. Паустовского	19
<i>Коваль В. И.</i> Образ «птицы-тройки» в произведениях Н. В. Гоголя, Ф. М. Достоевского и В. М. Шукшина	22

Секция

«КОНСТРУКТОРСКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТА В ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЕ И ЖИВОПИСИ»

<i>Байджанова Д. Б.</i> Проблемы транспорта в произведениях Керима Курбаннепесова	26
<i>Власюк Т. А., Скирковский С. В., Сосновский И. И., Деркачёв С. В., Костелей А. А.</i> Транспортные средства в поэме Н. В. Гоголя «Мертвые души» как отражение перспектив социально-экономического развития России XIX века	30
<i>Грибовская Е. Е., Грибовский А. А.</i> Технологии межзвездных путешествий в научной фантастике	33
<i>Кьяптини П., Жуковский Е. М.</i> Автомобильные дороги в литературе Италии XX века	37
<i>Михальченко А. А., Куренков П. В., Ву Хайлонг.</i> Мифы и реальность в романе У Ченьэнь «Путешествие на Запад»	40
<i>Шмулевич М. И.</i> Транспорт как символ эпохи в живописи и литературе	42

Секция

«СИНХРОНИЧЕСКИЙ И ДИАХРОНИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ПРОИЗВЕДЕНИЙ ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ И ИСКУССТВА О ТРАНСПОРТЕ»

<i>Батурина Е. Л.</i> Осмысление трагических событий на тейском мосту в балладе Т. Фонтане «Мост над Тей»	46
<i>Власюк Т. А., Гончарова Л. А., Маркова В. М., Коньшина К. М., Детковский И. Е.</i> Анализ функций транспорта на примере поэмы Н. В. Гоголя «Мертвые души» ...	51
<i>Власюк Т. А., Житникова Я. В., Згурская М. Н., Шалабодова А. И.</i> Особенности литературного травелога на примере поэмы Н. В. Гоголя «Мертвые души»	54
<i>Галай Е. Э.</i> Персонификация жизни в образе поезда (от «Голубого вагона» к «Желтой стреле»)	58

<i>Головнич А. К.</i> Параллели жанровой миниатюры в живописи и литературе	60
<i>Исаева Т. Е.</i> Образ железной дороги в российском песенном искусстве	65
<i>Каминская М. В., Янев Ж., Пазойский Ю. О.</i> Железная дорога как знак судьбы в творчестве русских поэтов	70
<i>Мальцева Е. А.</i> Образ паровоза в живописи: эволюция стилей	78
<i>Мартишина Н. И.</i> Архаика и современность в мифологической и художественной интерпретации объектов железной дороги	84
<i>Мизгирева Е. Е.</i> Противоречия хтонического и витального образов железнодорожного транспорта в отечественной литературе	89
<i>Михальченко А. А.</i> Железнодорожный транспорт в театральной постановке В. И. Немировича-Данченко романа Л. Н. Толстого «Анна Каренина»	93
<i>Ташкинов А. Г.</i> Образ строителя первых пятилеток в советской художественной литературе	95

Секция
«МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ОБУЧЕНИЯ
ПРОФИЛЬНЫМ ДИСЦИПЛИНАМ НА ПРИМЕРАХ
ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ И ПРОИЗВЕДЕНИЙ ИСКУССТВА»

<i>Копытков В. В.</i> Приёмы формирования основ пожарной безопасности у детей школьного возраста на примерах художественной литературы	99
<i>Неверов А. С.</i> Пословицы, поговорки и афоризмы о транспорте	100
<i>Черкасова М. Н.</i> Единство и противоречие языкового пространства в повести В. Пелевина «Желтая стрела»	105
<i>Ярмоленка А. У.</i> Асэнсаванне экзістэнцыяльных пытанняў у творчасці І. Навуменкі	108

Секция
«ЖИЗНЬ ИЗВЕСТНЫХ ТРАНСПОРТНИКОВ
В ПРОИЗВЕДЕНИЯХ ЛИТЕРАТУРЫ»

<i>Кизляк О. П., Сергеева Т. Г.</i> О вкладе Б. П. Бещева в развитие отечественного железнодорожного транспорта (по материалам книги Вячеслава Розума «Великий из Великого»)	112
<i>Котенко О. В.</i> Система измерителей работы железных дорог и её развитие в трудах И. И. Васильева	119
<i>Семеновта Н. Ф., Леонова Л. М.</i> Великое и трагическое в памяти основоположника электрической связи на железнодорожном транспорте	123

Научное издание

**ФЕНОМЕНОЛОГИЯ ТРАНСПОРТА
В ЛИТЕРАТУРЕ И ИСКУССТВЕ:
ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ, БУДУЩЕЕ**

Материалы III Международной
научно-методологической конференции

Редактор *А. А. Павлюченкова*
Технический редактор *В. Н. Кучерова*

Подписано в печать 20.09.2023 г. Формат 60×84 ¹/₁₆.
Бумага офсетная. Гарнитура Таймс New Roman. Печать на ризографе.
Усл. печ. л. 7,44. Уч.-изд. л. 8,27. Тираж 150 экз.
Зак. 1875. Изд. № 18.

Издатель и полиграфическое исполнение:
Белорусский государственный университет транспорта.
Свидетельство о государственной регистрации издателя, изготовителя,
распространителя печатных изданий
№ 1/361 от 13.06.2014.
№ 2/104 от 01.04.2014.
№ 3/1583 от 14.11.2017.
Ул. Кирова, 34, 246653, г. Гомель