

82.091
Ф42

ФЕНОМЕНОЛОГИЯ ТРАНСПОРТА В ЛИТЕРАТУРЕ:

прошлое, настоящее, будущее



Материалы
II Международной
научно-методологической
конференции

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

ФЕНОМЕНОЛОГИЯ ТРАНСПОРТА В ЛИТЕРАТУРЕ: ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ, БУДУЩЕЕ

Материалы II Международной
научно-методологической конференции

(Гомель, 20 мая 2022 г.)

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

Гомель 2022

УДК 821:656
ББК 84+39
Ф42

Организационный комитет:
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 *Ю. М. Плескачевский*

Феноменология транспорта в литературе: прошлое, настоящее, будущее : материалы II Междунар. науч.-методолог. конф. (Гомель, 20 мая 2022 г.) / М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. ; под общ. ред. Т. А. Власюк. – Гомель : БелГУТ, 2022. – 134 с.
ISBN 978-985-891-067-9

В сборник включены материалы ученых БелГУТа, других вузов и организаций Беларуси, России и Туркменистана. Представлены аналитические обзоры различных литературных произведений, посвященных транспортной тематике.

Для магистрантов, аспирантов и научных работников, занимающихся проблемами развития транспорта.

УДК 821:656
ББК 84+39

ISBN 978-985-891-067-9

© Оформление. БелГУТ, 2022

О. Г. АННАЕВА

Институт телекоммуникаций и информатики Туркменистана,
г. Ашхабад

ТРАНСПОРТ В ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЕ

Во многих русских и зарубежных литературных произведениях часто встречается слово *транспорт*, которое используется в разных терминах. В каждом веке использовался тот термин, который был известен в ту пору. Так и в литературе слово *транспорт* имеет особый смысл по сюжетной линии.

В статье «Путешествие из Москвы в Петербург» Пушкин отмечает удобство «поспешного дилижанса» по сравнению с прежней почтовой каретой. С прокладкой шоссе рейс между двумя столицами – 726 верст – дилижанс стал проделывать в двое суток с половиной, вместо четырех – четырех с половиной на перекладных ранее.

Мест в дилижансе было зимой четыре, летом – шесть. Дилижанс запрягался четырьмя лошадьми в ряд. Что касается почтовых лошадей, то по закону, в зависимости от чина и должности заказавшего, количество лошадей составляло до трех – для неслужащих и чиновников низшего ранга, до 20 – для особ I класса табели о рангах.

Ещё одно употребление слова *дилижанс* в произведении 29-летнего Ги де Мопассана «Пышка» (фр. *Boule de suif*). Это дебютная повесть (длинная новелла), которая в 1880 году выдвинула его в число первых писателей Франции. Действие происходит во время Франко-прусской войны 1870 года. Оккупанты выпускают из зимнего Руана дилижанс «Нормандия», в котором едут представители обеспеченных слоёв общества. «Для этой поездки решили воспользоваться большим четырехконным дилижансом, и десять человек заказали места у его владельца. Решено было выехать во вторник пораньше, до рассвета, чтобы избежать стечения народа... Дилижанс все еще не закладывали. По временам из темной двери конюшни показывался свет от небольшого фонаря в руках конюха и тотчас же исчезал в другой двери».

Остановимся на *рессорах*. В древности их не было: для смягчения дорожной тряски кузова экипажей подвешивались к раме, снабженной столбиками, на ремнях. К концу XVIII века появляются металлические рессоры. Сначала это были высокие, они же стоячие или круглые, рессоры – полукружия, соединяющие раму с кузовом по вертикали: именно так была снабжена карета Ростовых. Вскоре их заменили лежачие, или плоские, рессоры – две или более скрепленные по краям пластины, расположенные горизонтально, сжимающиеся под воздействием дорожных неровностей – в принципе, такие же, как у современных грузовиков. Подобные усовершенствования

ванные рессоры долгое время считались признаком особого комфорта и достатка владельца экипажа, предметом его гордости и зависти окружающих. Теперь нам яснее становится концовка стихотворения Некрасова «Гадающей невесте», в которой автор, как бы обращаясь к влюбленной в модного хлыща девушке, пророчит:

*Он твои пленительные взоры,
Нежность сердца, музыку речей –
Все отдаст за плоские рессоры
И за пару кровных лошадей!*

Более простыми и легкими экипажами были *коляски*. В отличие от карет кузов у них был открытый, но с откидным верхом. Коляски обычно запрягались парой или тройкой лошадей, однако очень богатые люди, вроде Троекурова в «Дубровском», Андрея Болконского в «Войне и мире» или губернаторской дочки в «Мертвых душах», ездили в коляске шестериком.

Известен рассказ Гоголя «Коляска», в котором гости обнаруживают спрятавшегося от них хозяина в его новой коляске. В рассказе Чехова «Враги» различие кареты и коляски служат важной характеристикой социального и нравственного различия персонажей. Богатый помещик заезжает за доктором в коляске. Когда выясняется, что вызов был ложным и ненужным, доктор, у которого только что умер сын, высказывает свое негодование помещику, после чего тот приказывает лакею: «Пошел, скажи, чтобы этому господину подали коляску, а для меня вели заложить карету». Карета подчеркивала материальное превосходство помещика над доктором.

Это были легкие двухколесные экипажи без козел – то есть для людей, которые хотели править самостоятельно. Экипаж этот был элегантным. Так, у Писемского «неуклюже и робко полез в довольно высокий кабриолет» персонаж по имени Елпидифор Мартыныч, чье имя сразу выдает его неуместность в шегольском транспорте. В них хорошо было катать девушек: «Из-за леса несся к его деревенскому дому легкий кабриолет, где сидела розовенькая от воздуха и быстрой езды Груня, не без страха прижавшаяся к своему молодому другу» (А. Шеллер-Михайлов). Управлять им было так легко, что за вожжи брались даже дамы.

Фаэтон – это открытый четырехколёсный городской экипаж, двух-или четырехместный. Такая разновидность модной рессорной коляски получила название в честь сына бога Гелиоса (кстати, одного из первых погибших в дорожной катастрофе). Если верить классике, фаэтон – «красивый» (Писемский), «хорошенький» (Михаил Авдеев) и «забавный» (Федор Кони).

Еще одно средство передвижения, надолго прописавшееся в поэзии – *сани*. «И растопорщивши оглобли, сани ждут, / Когда их запрягут» (Жуковский); «К городу Рязани / Катят трое сани, / Сани развалыные/ Дуги расписные» (Мей). В отличие от других средств передвижения, в санях можно за-

метить не только крестьян. Дворяне владеют собственными санями и ездят в них, улегшись поудобнее и закутавшись в теплые полсти и одеяла.

У Плещеева в рассказе «Зимнее катанье» и у других авторов их кроют ковром. В «Женитьбе» Гоголя в роспись приданого входят дрожки и «сани парные с резьбой, под большой ковер и под малый». Часто употребляется поговорка «Не в свои сани не садись».

Бричка – это слово польского происхождения, оно обозначает легкую четырехколесную дорожную повозку, иногда без рессор. Кузов у брички мог быть как открытым, так и закрытым: кожаным, плетеным или деревянным.

Именно в бричке путешествовал главный герой «Мертвых душ» Николая Гоголя – Павел Иванович Чичиков. Его бричка была «довольно красивая, рессорная», да еще и с удобствами: верх кузова был «от дождя задернут кожаными занавесками с двумя круглыми окошечками, определенными на рассматривание дорожных видов». Это был вполне приличный дорожный экипаж для такого чиновника, как Чичиков, подобающий его рангу, пусть и, как сегодня сказали бы, «не представительского класса».

«Машина различий» (англ. The Difference Engine, более верный исторический перевод – «Разностная машина», другой перевод – «Дифференциальный исчислитель») – фантастический роман в жанре альтернативной истории, написанный Брюсом Стерлингом и Уильямом Гибсоном в 1990 году. Роман помещает условия и традиции киберпанка и характерную для этого жанра тему изменения общества под давлением информационных технологий в декорации викторианской Англии XIX века. Роман номинировался на ряд престижных литературных премий, в том числе премию Британской ассоциации научной фантастики, премию Небьюла.

Согласно сюжету книги, Чарльзу Бэббиджу удалось построить на основе своей разностной машины полноценный механический компьютер, работающий на перфокартах, что привело к промышленной революции, появлению своеобразных неэлектронных аналогов интернета, культуры хакеров и тому подобного. Сюжет «Машины различий» вращается вокруг фигуры Ады Лавлейс и её программы «Модус», представляющей интерес для противоборствующих персонажей романа.

В произведении Герберта Уэллса «Машина времени» слово «машина» используется как транспорт, при помощи которого главный герой путешествует во времени.

Впервые роман публиковался в журнале «Нью-ревью» на протяжении января – мая 1895 года под названием «Повесть путешественника во времени». В мае того же года произведение, которое уже имело название «Машина времени», вышло отдельным изданием сразу в Англии и США. Автор изъясил из книжного варианта один эпизод – рассказ о еще одной остановке путешественника во времени, в течение которой он встретился с последни-

ми потомками человека. Эти жалкие маленькие и бесцветные существа были пищей для каких-то огромных насекомых.

В своем произведении Г. Уэллс описывает путешествие человека во времени, когда наука находилась еще на линейной трактовке времени, поскольку первые открытия об относительности времени, о взаимовлиянии хроноса и топоса датированы началом XX века.

– *Этот маленький механизм – только модель, – сказал Путешественник по Времени, облокотившись на стол и сплетя пальцы над аппаратом. По ней я делаю машину для путешествия по Времени. Вы замечаете, какой у нее необычный вид? Например, вот у этой пластинки очень смутная поверхность, как будто бы она в некотором роде не совсем реальна.*

Роман «Машина времени» переносит читателя до девятого тысячелетия. Герой (Путешественник во Времени) осуществляет перелет на собственноручно сконструированной машине времени в будущее.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Мопассан, Ги де. Пышка / Ги де Мопассан. – М. : АСТ, Астрель, 2011. – 640 с.
- 2 Уэллс, Герберт. Машина времени / Герберт Уэллс, 1895. – 70 с.
- 3 Гибсон, Уильям. Машина различий / Уильям Гибсон, Брюс Стерлинг, 1990. – 592 с.
- 4 Энциклопедия безавтомобильной жизни в русской литературе. – Режим доступа : <https://www.culture.ru/materials/136109/enciklopediya-bezavtomobilnoi-zhizni-v-russkoi-literature>. – Дата доступа : 12.02.2022.
- 5 Транспортные средства в художественных произведениях. – Режим доступа : <https://sites.google.com/site/virtualmuzej/transportnye-sredstva-v-udozestvennyh-proizvedeniah>. – Дата доступа : 12.02.2022.

УДК 656.82-1(512.164)

Г. Н. АШЫРОВА

*Институт телекоммуникаций и информатики Туркменистана,
г. Ашхабад*

ОТРАЖЕНИЕ ТЕМЫ ТРАНСПОРТА В ТУРКМЕНСКОЙ ПОЭЗИИ XX ВЕКА

Керим Гурбаннепесов среди туркменских поэтов, пожалуй, наиболее близкий человеческому сердцу и его повседневному духовному состоянию поэт. Когда он пишет о своей матери, отце, родине, друге, наставнике, жизни, машине, сыне и дочери, он глубоко проникает в повседневные мысли и потребности человека. Он известный поэт, много читающий и знающий. Он включил в свои стихи некоторые части из стихотворений Пушкина, Гиотена, Байрона и Шекспира. Лирический герой Керима Гурбаннепесова крайне ин-

Он написал много стихов со строками, которые радовали его жизнь. В творчестве поэта много произведений, связанных с транспортом. Например, в стихотворении «Машина» он написал:

«Колёса...»
«Подфарники!»
«Шина...»
«Мотор!»
«Карбюратор...»
«Машина, машина» [2].

Один – об олене на «Волге» своей,
Другой – как бы краску достать посветлей,
Один «Жигули» получает вот-вот,
Другой ещё в очередь только встаёт [1].

*Куда одному с восьмерыми тягаться!
Недолго боролся я, честно признаться,*

*И создал во славу машины куплет,
Чтоб в добром согласье закончить обед... [1].*

Он сравнивает строки, связанные с автомобилем, которые встречаются во многих стихах поэта:

*Шумели мужчины
Белели рубахи.
Над потными лбами сверкали папахи.
Легко ж вас, джигиты,
Покоя лишили
Машины!
«Маш-шины...
Маш-шины...
Машины...» [1].*

Такие красивые строки, достигшие образцового уровня по мудрости, высокому искусству, являются украшением всего творчества Керима Гурбан-непесова.

Сегодня поэзия Керима является национальным достоянием независимого Туркменского государства, нашего мужественного народа. Его творчество стала эталоном нашей современной поэзии.

Одним из самых известных поэтов XX века является Аман Кекилов. Поэт живет как ученый-поэт в сознании читателей, в литературной среде.

Роман «Любовь» – главная книга поэта Амана Кекилова. Читая произведение, вы обнаружите, что автор «Любви» знаком с лучшими образцами мировой и русской классики и глубоко изучил туркменскую классическую литературу. В этом романе автора говорится:

*Бросая свой дым, где дальняя заря,
Распространяя свой звук не в близкие края.
Устремляясь вперёд словно жеребец,
Не уставая, словно бегущий гонец [1].*

*Идя мощною поступью, великий паровоз,
Давящих друг друга, вагоны он вёз.
Идёт он, пробираясь сквозь песчаную пыль,
Крутя железными колёсами, сквозь пустынный ил [2].*

Таким образом, сравнивается жизнь человека с мимо проходящим поездом. В этих строках также показаны моменты, когда главный герой романа путешествует на поезде. Он герой, который мужественно и успешно справился с событиями своей жизни.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Гурбаннеспесов, К. Холм раздумья / К. Гурбаннеспесов. – 1995. – 362 с.
- 2 Гурбаннеспесов, К. Глазами поэта / К. Гурбаннеспесов. – 1987. – 90 с.
- 3 Кекилов, А. Любовь : роман в стихах / А. Кекилов. – 2013. – 12 с.
- 4 Дивангулыев, Х. Учения поэта-учёного: цитаты / Х. Дивангулыев. – 2019.

УДК 821:112.2

Е. Л. БАТУРИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ПУТЕШЕСТВИЕ КАК КЛЮЧЕВОЙ МОТИВ НЕМЕЦКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ ЭПОХИ РОМАНТИЗМА

Одним из лейтмотивов романтизма – литературного, философского и художественного течения первой трети XIX века – является мотив путешествия, который пришел в романтическую литературу из древних сказаний, преданий, библейских и богословских текстов. Путешествия традиционно отождествлялись философской мыслью с познанием и развитием: через перемещение в пространстве человек прошлого, ограниченный в своих знаниях об окружающем мире, познавал мироздание и свое место в нем.

В мировой литературе распространено несколько типов сюжетов о путешествиях. К типу «путешествие-возвращение» можно отнести ветхозаветный рассказ о возвращении вedomых Моисеем евреев в Землю обетованную, сюжет гомеровской «Одиссеи», притчу о блудном сыне. Тип «путешествие-испытание» часто встречается в античных мифах (мифы о Персее, Геракле, Аргонавтах) и рыцарских рассказах (например, английская поэма XIV века «Сэр Гавейн и Зеленый рыцарь»; «Дон Кихот» Сервантеса, являющийся ироническим переосмыслением рыцарского романа-путешествия). Путешествие-искание, также переосмысленное как познание, – частый сказочный мотив (искать Жар-птицу, идти туда-не-знаю-куда); мотив путешествия как познания реализован в «Божественной комедии» Данте Алигьери; именно он впоследствии стал центральным для раннеромантических романов Новалиса и Л. Тика. Мотив путешествия-служения приобретает сакральное значение в Евангелии: Христос, а после Его смерти и воскресения святые апостолы путешествуют по миру и проповедуют слово Божие. Тип сюжета «путешествие-соблазнение» представлен, в частности, в истории про Тангейзера и Венерину гору, а в период романтизма часто использовался в балладах и сказках о странниках (рыцарях) и лесных волшебницах (феях, русалках).

На рубеже XVIII–XIX столетий путешествия стали рассматриваться как неотъемлемая часть воспитания обеспеченного молодого человека. Путешествия виделись способом преодоления узости мышления, приобретения ши-

рокого взгляда на жизнь. Романтики, вдохновлявшиеся Средневековьем, мечтали возродить традиции странствующих студентов, музыкантов, художников. По словам Л. Тика, «счастлив тот, кому в ранней юности, когда сердце и разум еще не испорчены, повезло совершить путешествие по прекрасным странам. Тогда всё кажется ему таким естественным, правдивым, родным, он замечает и учится, сам того не подозревая, его тихий энтузиазм всё ловит с любовью, и он с дружелюбной серьезностью проникается всеми вещами: для такого ума впоследствии родина сохраняет очарование чужого, он теперь понимает, что значит быть на родине, далекое и близкое становятся для него одним целым, и в сравнении многообразных объектов он постигает истину. Вот для чего молодых людей благородного происхождения посылали в путешествие по окончании их учебы. Человек по-настоящему понимает близкое и родное, когда чужое перестает быть ему чуждым» (*«Wie glücklich, wem es vergönnt ist, in erster Jugend, wenn Herz und Sinn noch unbefangen sind, eine große Reise durch schöne Länder zu machen, dann tritt ihm alles so natürlich und wahr, so vertraut wie Geschwister, entgegen, er bemerkt und lernt, ohne es zu wissen, seine stille Begeisterung umfängt alles mit Liebe, und durchdringt mit freundlichem Ernst alle Wesen: einem solchen Sinn erhält die Heimat nachher den Reiz des Fremden, er versteht nun einheimisch zu sein, das Ferne und Nahe wird ihm eins, und in der Vergleichung mannigfaltiger Gegenstände wird ihm ein Sinn für Richtigkeit. So war es wohl gemeint, wenn man sonst junge Edelleute nach Vollendung ihrer Studien reisen ließ. Der Mensch versteht wahrhaft erst das Nahe und Einheimische, wenn ihm das Fremde nicht mehr fremd ist.»*) [1, с. 6]. Магнитом для поэтов и художников была Италия с ее живописными ландшафтами и сокровищами искусства разных эпох. Вместе с тем романтики открыли для себя свою собственную родину, Германию, ее старинную литературу, архитектуру и живопись, народную культуру. В легенды вошло путешествие поэтов-романтиков К. Брентано и А. фон Арнима по Рейну в 1802 г., результатом которого стало не только издание знаменитого сборника народной поэзии «Волшебный рог мальчика» (этот двухтомник впоследствии положил начало общеевропейскому увлечению народным творчеством, сбором и обработкой народных песен и сказок), но и создание мифа о Рейне, ставшего частью немецкого культурного кода.

Романтическая тоска по далёкому и недостижимому актуализировала символическое, философское значение путешествия. Романтики рассматривали жизнь и творчество как процесс, движение, развитие; творческая деятельность и жизнь человека в целом приобрела в романтическом сознании значение путешествия в поисках божественного и в то же время в поисках себя. Л. Тик так описал чувства романтического героя, зовущие его в путь: «Юный граф Петер не знал собственных желаний; ему казалось, будто бы в лесу раздавались неясные далёкие голоса, он желал следовать за ними,

страх сдерживал его, но предчувствие подталкивало» (*«Aber der junge Graf Peter kannte seine eigenen Wünsche nicht; es war ihm, als wenn ferne Stimmen unvernehmlich durch einen Wald riefen, er wollte folgen, und Furcht hielt ihn zurück, doch Ahnung drängte ihn vor»*) [1, с. 327].

В центре сюжетов двух важнейших романов раннего немецкого романтизма «Генрих фон Офтердинген» Новалиса (*«Heinrich von Ofterdingen»*) и «Путешествия Франца Штернбальда» (*«Franz Sternbalds Wanderungen»*) Л. Тика находится путешествие в поисках смысла существования и творчества. Во время странствий главные герои этих романов встречают людей из разных социальных групп – крестьян, торговцев, художников и поэтов; в разговорах с каждым из них герои постепенно открывают себе своё предназначение. Путешествие монаха Метарда в романе Э. Т. А. Гофмана «Эликсиры Сатаны» начинается его бегством из родного монастыря в поисках загадочной незнакомки, образом которой одержим герой. В отличие от Генриха фон Офтердингена и Франца Штернбальда, в своём путешествии Метард открывает не светлые, а страшные, тёмные глубины своей души, чуть не сходит с ума и едва не теряет бессмертную душу. Только отказом от телесности, от желаний, от земной любви он может вернуться домой – в монастырь. Конечной точкой в путешествии Метарда стала смерть его возлюбленной Аурелии и его собственная смерть, которая предстает в романе как возвращение в царство Божие – истинный дом человека.

Мотив путешествия присутствует в шести из семи сказочных новелл первого тома сборника «Фантазус» (*«Phantasmus»*, 1812–1816) Л. Тика: в новеллах «Руненберг» (*«Der Runenberg»*), «Белокурый Экберт» (*«Der blonde Eckbert»*), «Верный Экарт и Тангейзер» (*«Der getreue Eckart und der Tannenhäuser»*) героям не удалось отречься от сил зла, преодолеть искушение, они отправились в путешествие, финал которого трагичен. В сказочной новелле «Любовные чары» (*«Liebeszauber»*) мотив путешествия выступает фоном основного действия: главный герой путешествует и на время останавливается в городе, где происходят основные события новеллы. «Любовная история Прекрасной Магелоны и графа Петера Прованского» (*«Liebesgeschichte der schönen Magelone und des Grafen Peter von Provence»*) представляет собой переложение Л. Тиком популярного сюжета народных книг, источником для которых послужил известный французский рыцарский роман XV века. В новелле тема путешествия главных героев соединяет мотивы испытания и возвращения, традиционные для рыцарского романа. В сказке-новелле «Эльфы» (*«Die Elfen»*) Главный герой случайно попадает в удивительный мир волшебства и гармонии – страну эльфов. Путешествие в страну эльфов – это романтическое путешествие в поэтическое измерение, которое где-то рядом, прячется за скромным бедным фасадом. Соседство прекрасного и прозаичного, возможность путешествовать по обе стороны

реальности – любимый прием Э. Т. А. Гофмана: зайдя в двери обычного дрезденского дома, можно попасть в обитель великого волшебника Саламандра, который под видом скромного архивариуса живет среди немецких бюргеров (сказка «Золотой горшок», *«Der goldene Topf»*), во время прогулки в лесу рядом неподалеку от университета есть шанс натолкнуться на имение волшебника (сказка «Крошка Цахес по прозвищу Циннобер», *«Klein Zaches genannt Zinnober»*) и т. д.

В произведениях романтиков часто встречается мотив путешествия как бегства от прозы повседневной жизни, которая становилась все более бездуховной и механизированной. На пороге эпохи индустриализации пространство за городскими стенами стало казаться спасением, и романтик устремился к природе. Этот мотив доминирует в романтической новелле Й. Эйхендорфа «Из жизни одного бездельника» (*«Aus dem Leben eines Taugenichts»*).

Постепенно, начиная с гейдельбергского периода, художественный мир немецкого романтизма все больше христианизировался. В рассказе А. фон Арнима «Изабелла Египетская, первая любовь императора Карла V» (*«Isabella von Ägypten, Kaiser Karl des Fünften erste Jugendliebe»*) мифологическая история цыган является переосмыслением библейской истории изгнания евреев из Израиля, искупления и возвращения. Героиня романа Изабелла благодаря своей самоотверженности, жертвенности снимает проклятие со своего народа, и цыгане могут вернуться на родину, в Египет, в свое легендарное царство.

Поздние романтики К. Brentano, А. Шамиссо, Л. Уланд, Й. Эйхендорф, В. Мюллер нередко обращались к мотиву странствий в своих лирических произведениях. Поэтический цикл «Песни странствий» (*«Wanderlieder»*) Й. Эйхендорфа насыщен библейскими образами. Лирический герой цикла – странствующий музыкант, который на своем пути дарит людям надежду, прославляет простые радости жизни, воспевает Божественное творение. Настроение заключительных стихотворений цикла контрастирует с легкой беззаботностью основной части: весна и лето жизни сменяются гробовым холодом зимы. Музыкант-путешественник возвращается в родной дом, где ему холодно и одиноко. Ангел в образе прекрасного ребенка ведет героя туда, где он найдет вечное пристанище. В «Песнях странствий» есть философское осмысление жизни христианина – жизни как паломничества к Богу.

Таким образом, можно утверждать, что мотив путешествия является одним из наиболее характерных мотивов романтизма. Он присутствует на всех этапах развития немецкого романтизма. На поздних этапах эпохи, в процессе христианизации романтического сознания, мотив путешествия все чаще выступал как метафора жизненного пути, ведущего человека к Богу.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Tieck, L. Phantasi. Eine Sammlung von Märchen, Erzählungen, Schauspielen und Novellen : in 3 Bänden / L. Tieck. – Berlin : Realschulbuchhandlung, 1812. – Band 1. – 516 s.

УДК 656:821.161.1

М. Д. БЕРКЕЛИЕВА

*Институт телекоммуникаций и информатики Туркменистана,
г. Ашхабад*

АКТУАЛИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТА И ТЕХНОЛОГИЙ В РОМАНЕ В. ОДОЕВСКОГО «4338-й ГОД: ПЕТЕРБУРГСКИЕ ПИСЬМА»

Писатель, музыковед и активный деятель просвещения Владимир Одоевский известен прежде всего как автор сказок. А между тем в его дневниках есть записи, которые можно истолковать как предсказания появления современных технологий. Неоконченный футуристический роман Одоевского «4338-й год: Петербургские письма» является одним из наиболее значимых фантастических произведений первой половины XIX века. В этом научно-техническом романе автора перед читателем предстает Земля за год до столкновения с кометой Бизлы. Однако многие технологии «пятого тысячелетия» человечеству удалось придумать и применить намного раньше. Одна из них – скоростной подземный транспорт, известный жителям XXI века как метро.

На первый взгляд кажется, что Одоевский сильно ошибся с веком из-за того, что не учел ускорения темпов жизни и научного прогресса. Интересно, что большинство писателей того периода, описывавших будущее, в отличие от современных фантастов, использовали масштабные временные промежутки. Это связано с неспешным течением жизни в XIX веке, а также с медленным техническим прогрессом. Поэтому разрыв в пару тысячелетий не казался чем-то чрезмерно длительным и непредсказуемым.

«До сих пор поездка моя была благополучна; мы с быстротою молнии пролетели сквозь Гималайский туннель, но в Каспийском туннеле были остановлены неожиданным препятствием: ты, верно, слышал об огромном аеролите, недавно пролетевшем через южное полушарие; этот аеролит упал недалеко от Каспийского туннеля и засыпал дорогу. Мы должны были выйти из электрохода и со смирением пробираться просто пешком между горами метеорического железа; в это время на море была буря; седой Каспий ревел над нашими головами и каждую минуту, кажется, готов был на нас рухнуть; действительно, если бы аеролит упал несколькими саженьями далее, то туннель бы непременно прорвался и сердитое море отомстило бы человеку его дерзкую смелость; но, однако ж, на этот

раз человеческое искусство выдержало натиск дикой природы; за несколько шагов нас ожидал в туннеле новый электроход, великолепно освещенный гальваническими фонарями, и в одно мгновение ока Ерзерумские башни промелькнули мимо нас».

Транспорт является одной из важнейших составных частей каждой страны. Он с давних времен считается двигателем прогресса. Человек пользовался любыми подручными средствами с целью перевозки грузов и людей. После изобретения колеса, а позже двигателей, человечество начало развивать различные средства передвижения – кареты, паровозы, самолеты и т. д., благодаря чему у людей появилась возможность поездки на огромные расстояния за короткое время.

Транспорт удовлетворяет одну из важнейших потребностей человека – потребность в перемещении грузов и пассажиров. Большую роль играет транспорт в разрешении социальных проблем, а также в развитии культурного обмена в самой стране и за рубежом. От работы транспорта зависит развитие, а также функционирование предприятий, промышленности, сельского хозяйства, снабжения и торговли.

В романе «4338-й год» общество высокотехнологично. По земле люди могут передвигаться на «электроходах» по туннелям, а по воздуху – на «аэростатах» и «гальваностатах»:

«Я сажусь в Русский гальваностат! – увидев эти воздушные корабли, признаюсь, я забыл и увещания деда Орля, и собственную опасность, – и все наши понятия об этом предмете».

Свет производят гальванические фонари, а также описывается электрический снаряд, который заменит растениям Солнце, эффективно улучшая их рост и внешний вид: *«Весь сад, засаженный редкими растениями, освещался прекрасно сделанным электрическим снарядом в виде солнца. Мне сказывали, что оно не только освещает, но химически действует на деревья и кустарники; в самом деле, никогда мне еще не случалось видеть такой роскошной растительности».*

Технологии в современном мире являются неотъемлемой частью людской жизни. Они воздействуют практически на все сферы жизнедеятельности и помогают облегчить жизнь, делая ее намного проще. Они используются в науке, бизнесе, учебе, работе, даже промышленности и производстве материалов, медицине, архитектуре, моделировании и во множестве других сфер деятельности людей: *«Дамы были одеты великолепно, большей частью в платьях из эластичного хрусталя разных цветов; по иным струи-*

лись все отливы радуги, у других в ткани были заплавлены разные металлические кристаллизации, редкие растения, бабочки, блестящие жуки».

Интересный момент описан В. Одоевским в «Четвертом письме»: *«Между знакомыми домами устроены магнетические телеграфы, посредством которых живущие на далёком расстоянии разговаривают друг с другом. Однако это не только телефонразные мысли, замечания, небольшие изобретения, а также и приглашения; когда же бывает зов на обед, то и le тени».*

Здесь в упрощенном виде писатель обозначил возможности Интернета. «Магнетический телеграф», как можно предположить, – это аппаратура провайдеров и роутеры, «камера-обскура» и рассылка газетной информации – образ социальных сетей.

В том же письме описываются «домашние газеты», которые «издаются во многих домах, особенно между теми, которые имеют большие знакомства». Это – предсказание переписок и личных блогов. При этом речь идет именно о микроблогах, которые стали повсеместными только в последние несколько лет. *«...Настанет время, когда книги будут писаться слогом телеграфических депешей; из этого обычая будут исключены разве только таблицы, карты и некоторые тезисы на листочках. Типографии будут употребляться лишь для газет и для визитных карточек; переписка заменится электрическим разговором...»*

Детально описаны удивительные музыкальные инструменты, которые человечество еще не изобрело, но в которых частично можно узнать технологию поющих фонтанов: *«...я приблизился к моей даме и с удивлением увидел, что она играла на клавишах, приделанных к бассейну: эти клавиши были соединены с отверстиями, из которых по временам вода падала на хрустальные колокола и производила чудесную гармонию... Этот инструмент назывался гидрофоном».*

И последнее, что заслуживает отдельного упоминания – весь текст писем пронизан восхищением перед человеческим интеллектом и его техническими достижениями. Тем не менее, технологический прогресс задает тенденцию постоянного совершенствования механики. Поэтому ускорение и разработка транспорта, способность «летать по воздуху» в настоящий момент, скорее, вопрос времени, а не способности воображения.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Одоевский, В. Ф. 4338-й год: Петербургские письма / В. Ф. Одоевский. – М. : Амрита, 2022. – 128 с.

ПОТЕНЦИАЛ НАУЧНО-ФАНАСТИЧЕСКИХ ПРОИЗВЕДЕНИЙ ЖЮЛЯ ВЕРНА В ПОСТРОЕНИИ ИНТЕГРИРОВАННЫХ ЗАНЯТИЙ В ТЕХНИЧЕСКОМ ВУЗЕ

Современные вызовы времени диктуют необходимость поиска новых подходов и методов в образовании. Одним из таких необходимых изменений является проведение интегрированных занятий в учреждениях образования. Это обосновано возможностью взаимодействия различных отраслей науки и комплексным рассмотрением вопроса с различных точек зрения, а также созданием дополнительного образовательного потенциала учебного процесса. Проводимые исследования в области интеграции учебных дисциплин показывают эффективность такого рода занятий. Такое взаимодействие способствует развитию критического мышления у обучающихся, способности к разностороннему анализу предлагаемой проблемы, развитию у них дополнительной мотивации к изучению дисциплины, а также эффективному формированию разносторонне развитой личности обучающегося.

Богатым образовательным потенциалом для интегрированных занятий в техническом вузе обладают научно-фантастические произведения. Использование фрагментов из литературы позволяет наглядно продемонстрировать новый материал, создавая при этом яркие образы, что способствует прочному закреплению изучаемого материала, а также появлению познавательного интереса как к основной дисциплине, так и к литературе. Ценность произведений научной фантастики в представлении материала естественно-научных и технических дисциплин заключается в отражении многих научных предположений и гипотез, представляя собой яркий иллюстративный материал [3, с. 101–102]. Следовательно, проведение такого рода занятий призвано мотивировать обучающихся к более детальному исследованию проблемы, расширить их кругозор, а также вызвать интерес к ознакомлению с литературными произведениями.

В научно-фантастических произведениях можно найти большое количество примеров описания прототипов технических устройств, которые сейчас прочно вошли в нашу жизнь. В книгах Жюль Верна можно найти описания таких транспортных изобретений, воплощенных с течением времени в реальность, как самолет («Властелин мира»), вертолет («Робус-Завоева-

тель»), космическая ракета («С Земли на Луну»), подводная лодка («Наутилус»), а также других технических инноваций. Стоит отметить также поднятие моральной стороны вопроса о возможной разрушительной силе отдельных изобретений при иррациональном его использовании и обращении против человека («Пятьсот миллионов бегумы», «Флаг родины» Ж. Верна) [1, с. 491–492]. Приведенные произведения данного автора говорят о возможности применения эффектной иллюстрации рассматриваемых явлений в процессе изучения дисциплин в технических вузах, в том числе транспортной направленности. Сравнение описанных в научно-фантастической литературе технологий и уже существующих достижений науки позволит также развивать критическое мышление обучающихся, вызвать интерес как к дисциплинам естественнонаучного профиля, так и филологического.

Интеграция научно-фантастической литературы и технических дисциплин может стать предпосылкой для исследовательских работ обучающихся, выполняемых на стыке нескольких научных направлений. При этом включение примеров из литературы позволяет обучающимся задуматься о возможных перспективах и последствиях технических открытий при комплексном рассмотрении и оценке проблемных ситуаций [4, с. 122]. Актуальность таких занятий заключается также в том, что обучающиеся начинают думать не только о технической стороне открытий, но и о возможных рисках использования технических инноваций. Это позволит смоделировать вероятные ситуации и рассмотреть их с различных сторон. Таким образом, можно говорить о профессиональном и личностном развитии будущего специалиста в технической отрасли.

Образ ученого и роль научных открытий в произведениях Жюль Верна также могут стать предметом дискуссий в рамках изучения общеобразовательных дисциплин в техническом вузе. В творчестве Жюль Верна просматриваются различные образы ученых-инженеров, для которых наука является первостепенной, которые верят в непреклонную мощь научной мысли. В произведениях Жюль Верна не только говорится о созидательной роли научной мысли, но и отмечается возможность негативных последствий научных открытий [2, с. 52–54]. Следовательно, рассмотрение примеров из литературы в процессе изучения учебных дисциплин в техническом вузе будет способствовать формированию целостной личности будущего инженера.

На примере использования научно-фантастических произведений Жюль Верна в построении интегративных занятий в техническом вузе можно проследить не только их воспитательный, но и образовательный потенциал.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Губина, Е. В. Научно-техническая революция и ее отражение в литературных произведениях Жюль Верна / Е. В. Губина // Революции в отечественной и мировой истории: к 100-летию российских революций 1917 года. – № 1. – СПб. : Санкт-Петерб. гос. ун-т промышленных технологий и дизайна, 2017. – С. 491–493.

2 Гусейнов, Р. А. Образ учёного в фантастике Жюль Верна и Александра Беляева / Р. А. Гусейнов // Филологические науки. Вопросы теории и практики (входит в перечень ВАК). – Тамбов : Грамота, 2013. – № 9. Ч. 1. – С. 51–56.

3 Ермакова, Е. В. Приключенческие и научно-фантастические произведения в процессе обучения физике / Е. В. Ермакова, А. Н. Антошкина // XIII Кирилло-Мефодиевские чтения «Человек в пространстве православной культуры» : межвуз. сб. науч.-метод. статей / Ишимский пед. ин-т им. П. П. Ершова (филиал) Тюменского гос. ун-та ; Ишимско-Аромашевская епархия Русской Православной Церкви (Московский Патриархат). – Ишим, 2020. – С. 100–106.

4 Колосова, Е. С. Полет мечты в возможных мирах или о перспективах научной фантастики в инженерном образовании / Е. С. Колосова, И. Н. Терентьева // Международный студенческий научный вестник. – 2017. – № 2. – С. 115–123.

УДК 82 – 31;656.13

О. Н. БУЛАВИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ В РОМАНЕ ФРЭНСИСА СКОТТА ФИЦДЖЕРАЛЬДА «ВЕЛИКИЙ ГЭТСБИ»

Действия многих литературных произведений разворачиваются на фоне жизни страны того или иного исторического периода. Умелая рука мастера может создать не только уникальный и замысловатый сюжет, но и воссоздать для читателя реальные события определенной эпохи или периода истории страны. Но автор не всегда в своем произведении прямо называет те или иные исторические события. И тогда неподготовленный читатель имеет мало шансов глубоко и полностью осознать все нюансы разворачивающегося перед ним сюжета. Роман американского писателя Фрэнсиса Скотта Фицджеральда «Великий Гэтсби» (англ. *The Great Gatsby*) – самое яркое тому подтверждение. Публика и критики приняли роман не сразу, он стал классикой только в 1960 году. Действие романа разворачивается весной 1922 года (ровно 100 лет тому назад!) на задворках пролива Лонг-Айленд, протянувшегося к востоку от Нью-Йорка, среди вилл богачей. Ф. С. Фицджеральд, закончив написание романа в 1925, посчитал лишним прямо называть события «эпохи джаза», которые начались в 1920-х, закончились в 1930-х, и очевидцами которых, конечно же, были его сограждане. Но для

осознанного прочтения и детального понимания романа сегодня необходим широкий круг фоновых знаний того времени.

В центре романа – любовная история с детективной и трагической развязкой. Главный герой живет романтической памятью о прошлом, пытаясь вернуть то, что безвозвратно потерял еще до Первой мировой войны. Гэтсби сколотил свое состояние после войны и в 1922 году стал счастливым обладателем двух автомобилей (роскошного «роллс-ройса» цвета густых сливок и многоместного форда, похожего на желтого проворного жука). Автор лишь косвенно намекает на нелегальное происхождение богатства Гэтсби. И здесь читатель должен знать, что 17 января 1920 года в США вступила в силу Восемнадцатая поправка к Конституции – началась эпоха «сухого закона», что вылилось как в невинные шествия с плакатами «Мы хотим пива», так и в небывалый разгул организованной преступности. Главный герой романа баснословно богат, но источник его богатства автор не раскрывает. И только подготовленный читатель, зная, что в тот период в США нарушением закона было не только производство и продажа алкоголя, но и его транспортировка, что новые времена отразились даже на облике машин, а автомобили самих бутлегеров должны были иметь очень жесткую подвеску, чтобы не волочиться по асфальту под весом 400 литров тяжелой ноши, и, конечно, мощный мотор, чтобы уйти от полицейской погони, может читать между строк. Чаше других машин гангстеры выбирали дохленькую 20-сильную «Жестянку Лиззи» Ford Model T, которая едва ли могла разогнаться до 80 км/ч, но зато стоила каких-то 360 дол. Но главное, вливаясь в бурлящий утренний трафик больших городов, невзрачный форд полностью смешивался с себе подобными. Каждый второй автомобиль вокруг был точно таким же – старик Генри уже постарался, чтобы автомобиль стал не роскошью, а средством передвижения. *Историческая справка.* По иронии судьбы самый популярный автомобиль бутлегеров производился на предприятиях имени одного из самых ярких трезвенников Америки. Генри Форд не только не пил и не курил, но и не приветствовал вредные привычки у своих рабочих: специальный отдел компании следил за их благочестивым поведением – трезвый образ жизни, хорошие отношения с соседями, налаженный быт и чистота в доме могли повлиять на повышение заработной платы. К моменту принятия Восемнадцатой поправки предприятие Форда процветало, но до сих пор могло предложить покупателям только одну модель Т.

Исходя из упомянутого выше, читатель понимает, что может означать наличие форда у обеспеченного человека и как «сухой закон» сделал многих бутлегеров миллионерами и дал значительный толчок развитию организованной преступности. Фицджеральд, хотя и не был равнодушен к блеску «новых денег», в своей книге критически рассмотрел концепцию «американской мечты», высветил культ материального преуспевания в формирующемся обществе богачей.

А вот наличие породистых лимузинов в 1920-е – это удел не только богатых белых. Да и употреблять слова «богатый белый» или «богатый негр» еще тоже никто не додумался запрещать. «Нам повстречался лимузин, которым правил белый шофер, а сзади сидело трое расфранченных негров... Меня разобрал смех, когда они выкатили на нас белки с надменно-соперническим видом», – писал Фицджеральд в своем романе.

Автор постоянно упоминает два вида транспорта: автомобильный и железнодорожный. Причем, сознательно или нет, на протяжении этого небольшого романа Ф. С. Фицджеральд описывает три автомобильные аварии. Первая авария происходит с новеньким двухместным автомобилем, которому оторвало колесо. «В придорожном кювете, выставив ободранный правый бок без переднего колеса, покоился новенький двухместный автомобиль», а пьяный водитель и пассажир даже не заметили, что остановились. «Кто-нибудь знает, где тут можно заправиться?» – беспечно спрашивает водитель у собравшейся толпы.

Вторая авария происходит с участием более удачного конкурента Гэтсби (Том Бьюкенен ночью врезался в автофургон и «переднее колесо его машины оторвало напрочь»). Несмотря на то, что в центре сюжета лежит любовная история, транспортной темой пропитано все произведение. Являясь причиной автомобильной аварии (третьей в романе), главная героиня Дэйзи не только сбивает насмерть любовницу своего мужа, но и, раскрывая свое истинное лицо, является причиной убийства главного героя. У внимательного читателя возникает закономерный вопрос о причине такого количества аварий в одном произведении. Что это: качество дорог, качество автомобилей или есть еще какая-то причина? Чтобы ответить на этот вопрос обратимся к следующей исторической справке. В начале XX века, с началом бума автомобилей, которому способствовал Генри Форд, многие жители США пересели с автобусов за баранки и начали наслаждаться поездками куда угодно, когда угодно, но удовольствие было недолгим, т. к. дорог фактически не было. Так, в 1901 году, в США было лишь около 1 200 км дорог. Они имели покрытие в виде асфальта, плитки или кирпича. Все остальные дороги представляли собой скорее направления. В 1938 году в США было закончено 448 000 км шоссе и улиц, в большинстве своем сделанных из бетона, а к 1941 году было построено уже 960 000 км дорог. Километраж дорог возрастал пропорционально небезопасности, с каждым годом дороги уносили все больше и больше жизней автолюбителей и пешеходов. Так, только в 1940 году более 30 тыс. человек погибло в авариях. Просмотрев в конце 1930-х систему автобанов в Германии, американцы поняли, насколько безопаснее дороги с разделительной системой полос и насколько более организована система с ограниченным въездом и выездом с шоссе. Но первые шоссе в США появятся только после 1940-х.

Но отсутствие хороших шоссе при наличии автомобилей лакшери-сегмента не единственная причина огромного числа аварий. Очень интересен разговор героев о поведении за рулем. Один из них замечает, что его собеседница – «никуда не годный водитель». «Не можете быть поосторожней, так и не беритесь управлять машиной», – говорит он, на что героиня беспечно заявляет: «Для столкновения требуются двое», и добавляет, что более осторожные водители будут уступать ей дорогу. Возникает закономерный вопрос о правилах дорожного движения и водительском удостоверении в 1920-х. И снова требуется *историческая справка*. Согласно французской версии, первые водительские права были выданы по распоряжению префекта полиции Парижа Луи Лапина в августе 1893 года. Однако водительское удостоверение тогда называлось «Справкой о способности управлять транспортным средством с механическим мотором». Для получения такой справки не требовалось сдавать экзамены, а нужно было просто продемонстрировать умение управлять своей машиной. Спустя 6 лет, в 1899 году, во Франции появился первый экзамен на проверку навыков вождения автомобиля, и после его сдачи экзаменуемый получал «Национальное удостоверение о пригодности к вождению». В то же время подобные удостоверения начали выдавать в США. Возможно, еще не все имели права, а, возможно, все дело в полиции и ее коррумпированности, о которой недвусмысленно упоминает в романе автор. «Охранной грамотой» для Гэтсби при встрече с полицейскими служит рождественская поздравительная открытка от шефа полиции, присланная ему за оказанную услугу.

Герои романа, к слову сказать, очень состоятельные люди, передвигаются и на железнодорожном транспорте, комфорт которого в 1922 году оставляет желать лучшего: страшная жара в вагоне, отсутствие кондиционеров, но с другой стороны уже тогда наличие сезонного билета. «Соломенные вагонные сидения только что не дымились». Рассуждения героя: «Я с трудом наклонился, подобрал сумочку и протянул ее владелице, держа за самый краешек и как можно дальше от себя, в знак того, что не намерен на нее покушаться; но все вокруг все равно заподозрили во мне вора» – не оставляют сомнений насчет безопасности путешествия в железнодорожном транспорте. Рисуя картину американского поезда 1920-х, автор упоминает и о боковых местах у выхода, которые всегда занимают в последнюю очередь, и о рекламном плакате над головой героя в вагоне. Другая отличительная черта американской жизни – наличие большого количества пассажиров из пригорода, добирающихся на работу железнодорожным транспортом. В английском языке даже есть слово, описывающее особую категорию пассажиров, отсутствующую у нас (слово *commuter*, to commute).

Наличие роскошных автомобилей, частое упоминание такси и обыденные увеселительные поездки на поезде, придорожные закусовые, асфальт перед гаражами, красные бензоколонки и возможность заправиться бак за

один доллар двадцать центов ярко передает жизнь определенного слоя американского общества. И пусть этот роман никогда не претендовал на то, чтобы считаться четким описанием реальности, он отлично передает дух, эмоции и настроение небольшого периода жизни американского общества, известного миру как «века джаза». А пытливый ум глубокого читателя восполнит недостающие пробелы историческими справками, которые в данном произведении спустя 100 лет просто необходимы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Лучшие автомобили эпохи Джея Гэтсби [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://minfin.com.ua/2013/05/16/758216/>. – Дата доступа : 21.04.2022.

2 «Сухой закон» США [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.youtube.com/watch?v=3nvIEObB69M>. – Дата доступа : 21.04.2022.

УДК 613.84

С. М. ВАСИЛЬЕВ, А. В. НАГИБИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ОСОБЕННОСТИ ТАБАКОКУРЕНИЯ В РОССИИ XIX ВЕКА В БЫТУ И НА ТРАНСПОРТЕ В ЛИТЕРАТУРНЫХ ПРОИЗВЕДЕНИЯХ И ВОСПОМИНАНИЯХ СОВРЕМЕННОКОВ

В конце XIX отношение в обществе к употреблению табака было достаточно толерантное, так как многие считали такое занятие безвредным развлечением. Прекрасные дамы дымили, как паровозы, и не уступали мужчинам в пристрастии к сигаретам. Ежегодные продажи в Петербурге сигар и папирос достигали свыше 1,5 миллиардов штук. В среднем курильщик выкуривал 30–40 папирос в день, и это «удовольствие» обходилось ему от пяти до десяти рублей в месяц в зависимости от предпочитаемого сорта табака. Некоторые состоятельные люди имели специальные комнаты, используемые исключительно для курения (рисунок 1).

Так, квартира одного из родственников литератора Н. А. Лейкина была пропитана табаком настолько, что в ней «даже мухи не могли жить». Английский полковник Веллеслей, побывавший на берегах Невы в 1870-е годы, заметил: «Петербург отличается от других европейских городов... болезненным видом большинства петербургских дам, благодаря... привычке курить». Император Николай II был заядлым курильщиком, как отмечает мемуарист, «когда был взволнован, непрерывно курил». Николай Александрович обладал обширной коллекцией портсигаров. Подобно табакеркам екатерининской эпохи, именной портсигар с шифром «Н II» на крышке считался дорогим и желанным подарком (рисунок 2).



Рисунок 1 – Комната для курения



Рисунок 2 – Портсигар Николая II

Нередко выпуск папирос приурочивали к каким-либо событиям. Так, при открытии Закаспийской военной железной дороги в 1888 году вышли папиросы «Анненков» с портретом генерала М. Н. Анненкова, руководившего строительством этой жизненно важной для России магистрали. В коробки вкладывались листочки с предсказаниями, со стихами, фальшивыми почтовыми марками иностранных государств или лотерейными билетами.

Кроме того, было распространено прикуривание у прохожего, при этом соблюдались определенные правила вежливости: если на улице подходили к незнакомому человеку и просили у него прикурить, то приподнимали шляпу со словами: «Позвольте прикурить». Прикурив, снова приподнимали шляпу и отдавали легкий поклон, получая поклон в ответ. Считалось невежливым зажечь спичку и прикурить прежде, чем от нее прикурит сидя-

щий рядом курильщик, приготовившийся закурить. В присутствии дам без их позволения не курили.

Появлением мусорных урн на улицах городов мы обязаны прежде всего курильщикам. Поначалу урны появились в самых людных местах — на площадях, бульварах, вокзалах, в торговых рядах — и произошло это, очевидно, где-то в середине XIX века. Массивные каменные сосуды устанавливали в вестибюлях государственных учреждений и банков, вычурные вазы из бронзы, фарфора, майолики украшали холлы и парадные лестницы столичных особняков. Следует упомянуть и скромные навесные ящички с надписью «Для окурков», которыми обзавелся столичный городской транспорт (конки и трамваи). Все это многообразие стилей, материалов, творческой фантазии было задействовано из стремления угодить курильщикам, а также являлось следствием распространенного среди некурильщиков страха перед оставленной без присмотра тлеющей папиросой.

На середину XIX века пришелся пик увлечения трубками. К тому времени по всей Европе распространился так называемый «восточный стиль». Вместе с персидскими коврами, мягкой мебелью и экзотическим оружием одной из примет того времени стала трубка с длинным, чуть не полуметровым чубуком. Эти трубки были украшены затейливой резьбой, тонкой инкрустацией из серебра, самоцветов, перламутра, ценных пород дерева, а мундштук нередко изготавливался из янтаря, что отметил еще Пушкин в «Евгении Онегине»: «Янтарь на трубках Цареграда / Фарфор и бронза на столе...». Бытовало мнение, что такой мундштук обладал особым тонким вкусом.

С появлением железных дорог привычка курения перекочевала и в пассажирские вагоны. Ещё в 1860-е годы в поездах ввели купе для курящих и некурящих пассажиров с уникальной для своего времени системой вытяжки. Впрочем, этой меры оказалось недостаточно.

В начале 1870-х годов появились особые курительные салоны, но они были дорогим удовольствием. Курить в них могли только пассажиры-мужчины из первых двух классов. Курительные салоны были оборудованы хорошей вентиляцией, а чтобы табачный дым не впитывался в интерьерную обстановку, всё дерево покрывалось лаком. Это привело к тому, что курение в поездах вкупе с чашкой кофе и газетой стало ярким проявлением социальных различий.

Из писем и дневников того времени ясно, что пассажиры с билетами третьего класса пытались курить в тамбурах. Наказанием за это был не штраф, а высадка на ближайшем остановочном пункте, причём деньги за билет незадачливому курильщику возвращали. Не обходилось без конфликтов: в 1889 году разбиралось 12 случаев нападения куривших пассажиров на

работников поездов, а один раз пьяный курильщик достал револьвер и стрелял в кондуктора, но промахнулся и был обезоружен.

В борьбу с курением вмешалась и православная церковь, напоминавшая в многочисленных листовках о греховности курения. Этой теме посвящали свои проповеди служившие в поездных вагонах-часовнях священники, что-бы, по словам одного из них, «табачный дым не смешивался бы с ладаном».

Пантелеймон Романов, выдающийся бытописатель эпохи, вспоминал: «В курительных салонах курили для удовольствия, растягивая время приятной поездки. Нередко там же можно было услышать аромат сигар, а иногда и трубочного табака. Иное дело – тамбуры, где курили назло, чтобы досадить другим, и надсадный кашель кричал о самокрутках и махре».

После принятия в 1892 году новых правил безопасности в поездах несколько лет было воспрещено курить из-за угрозы пожара. Впрочем, этот закон частные компании успешно обходили, приглашая пожарную охрану и приобретая свидетельства о высокой прочности материалов и наличии средств пожаротушения. Другие компании, наоборот, предлагали поездки в целиком некурящих поездах. Наконец, в 1896 году курение в поездные салоны вернули официально, что дало повод Пантелеймону Романову написать с иронией: «Клубы табачного дыма вновь слились в огромной дымовой столп, рвавшийся из трубы паровоза и днём, и ночью». В этом же году ввели и штрафы: пятью копейками наказывался курильщик на открытой площадке, десятью – в тамбуре, двадцатью – в вагоне. Денежные наказания были высокими для своего времени и вполне сопоставимы с современными.

С курением в поездах на железных дорогах России борются более полутора веков. За это время нарушителей высаживали из поездов, выписывали им штрафы, пороли, расстреливали, но так и не победили вредную привычку.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Логинов, А. А.* Дым отечества, или Дело табак. Роман, новеллы, притчи, путевые заметки / А. А. Логинов. – М. : Олма Медиа Групп, 2020. – 559 с.

2 *Понтаг, И. И.* Исследование русского табака и папиросного дыма / И. И. Понтаг. – М. : РГГУ, 2015. – 461 с.

3 Как курили в России в конце XIX века [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://xexe.club/173820-kak-kurili-v-rossii-v-konce-xix-veka.html>. – Дата доступа : 20.03.2022.

4 Как на железной дороге боролись с вредными привычками [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.gudok.ru/content/passengertrans/1484630>. – Дата доступа : 23.03.2021.

Т. А. ВЛАСЮК

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ФОЛЬКЛОРНЫЙ ОБРАЗ ПОЕЗДА НА ПРИМЕРЕ РОМАНА Н. ОСТРОВСКОГО «КАК ЗАКАЛЯЛАСЬ СТАЛЬ»

Дорога – это один из древнейших образов-символов фольклора, спектральное звучание которого очень широко и разнообразно. Поэтому образ дороги очень часто использовался классиками русской художественной литературы для отражения таких процессов, как движение, поиск, испытание, обновление. Например, в поэме Н. Некрасова «Кому на Руси жить хорошо» путь отражает духовное движение крестьян и всей России второй половины XIX века, а в стихотворении начала XX века «Выхожу один я на дорогу» С. Есенин прибегает к использованию мотива дороги, чтобы показать обретение лирическим героем гармонии с природой.

Далее, по мере развития технического прогресса, несмотря на новые веяния, связанные с изменением уклада жизни в социалистическом обществе молодого советского государства, его писатели вновь и вновь обращаются к фольклорным образам и мотивам, выстраивая отношения человека и машины, с осмыслением их в разных аспектах. Среди них противостояние, сотрудничество и взаимопроникновение (кстати, последнее стало главным признаком современной киберфантастики). В этих произведениях авторами решается вопрос, что сильнее – человеческое или техническое. «Нечеловеческое» представляется авторами как нечто непреодолимо сильное, враждебное, чаще всего отождествляемое с механической силой, металлическим материалом, бездушным безжалостным существом, уничтожающим все живое.

Именно в таком ракурсе авторы прозы второй половины XIX – начала XX вв. изображают железную дорогу, которая вызывала в сознании человека XIX века негативные ассоциации и связывалась с хтоническим пространством, потому что многие строители нашли при её возведении смерть, получили увечья из-за жестоких жизненных условий, о чем свидетельствует Н. Некрасов:

*Прямо дороженька: насыпи узкие,
Столбики, рельсы, мосты.
А по бокам-то всё косточки русские...
Сколько их! Ванечка, знаешь ли ты?
Чу! восклицанья послышались грозные!
Топот и скрежет зубов;
Тень набежала на стекла морозные...
Что там? Толпа мертвецов!*

Железная дорога буквально оказалась для многих дорогой смерти, да и само возникновение нового вида транспорта повлекло за собой коренные перемены в жизни всего общества. Это ярко выражено в стихотворении Н. Некрасова «Железная дорога» и особенно в романе Н. Островского «Как закалялась сталь». Авторы, являясь свидетелями недавнего прошлого, раскрывают современникам собственное видение пережитого и выстраданного, показывая глубину и многогранность происходящего.

Например, местом действия в большей части романа «Как закалялась сталь» является железная дорога, которая судьбоносна для главного героя Павки Корчагина. Именно здесь происходят поворотные моменты в его жизни: работа в привокзальном буфете, побег из тюрьмы на поезде (спасение от смерти, приведшее героя в Красную Армию), расставание с любимой, встреча с братом, смертельная болезнь, спасение города от смерти и т. д.

Для Н. Островского, как и для Павки Корчагина, железная дорога – это место ключевых событий не только в жизни главного героя романа, но и в жизни страны, что показано через центральный и наиболее запоминающийся эпизод романа – строительство узкоколейки, которая позволила бы привезти дрова для умирающего от мороза города. Этот эпизод показан как испытание не только для Павла, но и для всего города, для которого решается вопрос жизни и смерти. При этом в романе интересен аспект «подачи» поезда, который получает атрибуты змея, проявляющиеся в его характеристиках и функциях. Так, в одних случаях с поездом связывается инициация героя. Например, от опасности ареста (и смерти) Павел уезжает на паровозе-«щучке», окутанном «клубами шипящего пара». Название тягача – «щука» – направляет восприятие на сравнение с мифологической хищной рыбой – проводником в другой мир, «шипенье пара» воспринимается как шипенье самого паровоза-«змея». Уехавший на этом «змее» герой возвращается уже в ином качестве – бойцом Красной Армии. В других случаях поезд предстает в коннотации змея – врага – хищника, который угрожает жизни и с которым надо вступить в борьбу. Эпизод, который может быть воспринят в этом контексте, связан с представителями старшего поколения. Под угрозой расстрела немцы заставляют работников железной дороги вести бронепоезд карать повстанцев (своих братьев из соседнего села). В своем движении поезд представлен как живое существо: *«Паровоз сердито отфыркивался брызгами светящихся искр, глубоко дышал и, продавливая темноту, мчал по рельсам в глубь ночи»*, что еще раз подчеркивает его огромность, тяжесть. Русские рабочие останавливают смертоносный для своих (таких же железнодорожников) поезд.

Картина «победы над змеем» завершается так: *«Паровоз, лишенный управления, медленно задерживал ход. Тяжелыми взмахами вступали в огневой круг паровоза темные силуэты придорожных деревьев и тотчас же снова бежали в безглазую темь. Фонари паровоза, стремясь пронизать тьму, натыкались на ее густую кисею и отбоевывали у ночи лишь десяток*

метров. Паровоз, как бы истратив последние силы, дышал все реже и реже». Останавливающийся паровоз рисуется как побежденный, умирающий «змей». Об этом говорит лишение способности видеть («фонари натыкались на темноту, как глаза слепого»), остановка дыхания, потеря движения (редкие «взмахи» якобы крыльев).

Во многих эпизодах романа поезд изображается как живое существо: *«Медленно полз поезд. Перегруженные, расхлябанные вагоны, скрипя и потрескивая сухими кузовами, вздрагивали на стыках»*. В сцене расставания с любимой девушкой Ритой, когда после окончательно поставленной точки в отношениях Павел приходит на железнодорожный вокзал и слышит, как *«...внизу, под мостом, глубоко вздохнул паровоз, выбросив из могучей груди рой золотых светлячков. Причудливый хоровод их устремился ввысь и погас в дыму»*.

Мы видим, что все кризисные ситуации в романе Н. Островского происходят на железной дороге. Так, поезда привозят «искалеченных, искромсанных людей» с фронтов Первой мировой войны и увозят туда «поток новых людей», что может ассоциироваться с обрядом массовой инициации. Новость о начале гражданской войны приносит «приползший на перрон» поезд.

Состояние страны Н. Островский передает через состояние железной дороги и поездов. Постепенно увеличивающаяся разруха в стране дается через ассоциации со смертью или разрушением поезда: *«Уже давно проволок свое разбитое туловище последний трамвай. Луна залила неживым светом подоконник»*. Медленное движение «разбитого», «волокущего туловище» трамвая (городского варианта поезда), как умирающего животного, и «неживой свет» луны в начальных строках второй части рожают ощущение мертвенности мира. Сначала железная дорога и поезда рисуются захваченными паразитами-спекулянтами, множество которых «забивает» все вагоны и делает невозможным движение других людей. С этой ситуацией не боролась даже ЧК. «Я же говорил, поезда подаются к посадке уже с мешочниками», – ворчит начальник комиссии. Навести порядок берется Павел Корчагин, изначальным намерением которого было лишь пробраться в вагон и уехать с Ритой на конференцию любым способом, пусть и неофициальным. Однако пространство поезда, в которое попадают Павел с Ритой, враждебно по отношению к героям. Агрессия также преподносится читателю через атрибуты змея-хищника: повсюду видны только ноги (часто «жирные» или во множественном числе); пассажиры встречают Павла и Риту руганью и пинками («Сверху контрабас изрыгнул: *«Вот гад, сам влез и девку за собой тащит!»*). При этом по отношению к себе Павел сносит удары, «закусив губу», но, когда дело касается защиты девушки (ассоциации с мифологической девой), чувства «прорываются наружу». Он в бешенстве вытаскивает наган и освобождает купе от зарвавшихся мешочников. Но на личном интересе Корчагин не останавливается, а идет восстанавливать справедливость

далее. Вызвав отряд чекистов, Павел вместе с ними «выпотрашивает» весь поезд.

Разрушение страны связывается с деятельностью бандитских отрядов на железной дороге: *«В тупиках росли кладбища расхлябанных вагонов и холодных паровозов. Ветер вихрил мелкие опилки на пустых дровяных складах»; «И часто рушились под откос стальные кони. Разбивались в щепки коробки-вагоны, плющило в лепешку сонных людей, и мешалось с кровью и землей драгоценное зерно»; «Редкие поезда выбрасывали из своей утробы кучи навьюченных мешками людей».* «Кладбища вагонов» и «холодных» («мертвых») паровозов, описание смерти «стальных коней» от бандитских пуль и фиксирование уменьшения их количества («редкие поезда») подкрепляют параллели между катастрофой страны и железнодорожной катастрофой.

Кульминацией борьбы за выживание страны становится в романе строительство узкоколейной железной дороги: *«новый враг угрожал городу – паралич на стальных путях, а за ним голод и холод. Хлеб и дрова решали все».* Мужчины прокладывают железную дорогу для добычи витальных ценностей (еда и тепло), отдавая при этом свое здоровье и жизни. Осуществление замысла названо в дневнике Риты *«днем большой победы, когда ужас холода побежден, когда железнодорожные станции загружены драгоценным топливом».* А возрождение страны в речи Павла напрямую связывается с возрождением поездов: *«Я читал... что с паровозного кладбища тянут мертвецов в “капитальный”.* Это значит, что страна наша вновь рождается и набирает силы».

Можно заметить, что образ ремонтируемых («оживляемых») поездов в тексте Н. Островского становится символом возрождения, оживления страны, теряя отрицательные коннотации.

В комплекс восприятия победы над врагом и оживления России включается образ поезда, принадлежащего враждебному государству. Поезд, на котором приехала дипломатическая миссия капиталистической (в этом тексте и времени читается как враждебной) страны, лишен электричества (света, тепла), что ассоциируется с умиранием. Можно заключить, что в литературном образе железной дороги черты хтонического (нижнего, подземного) пространства трансформировались в зависимости от ситуации. В одних случаях поезд получал коннотации враждебного, уничтожающего существа, в других – черты змея, с которым связаны инициация и возрождение героя и страны в новом качестве.

Таким образом, в революционной одержимости Павки читатели увидели народного героя, мужественную личность, раскрывшуюся в борьбе за свободу и преодолевшую препятствия на пути к ней. Из жизни он пришел в литературу, а со страниц книги возвратился в жизнь благодаря художественному образу, созданному талантом Н. Островского, он стал примером для подражания. Победа молодого писателя, который сумел создать книгу напряженную, страстную, наполненную борьбой и смыслом, была яркая и

незабываемая. Но более удивительны и блестящи были воля, дух и победа человека над тяжелой болезнью. Можно сказать, что именно эта черта метода фольклора, не говоря уже об идеалах народных, отраженных в народно-поэтическом творчестве, соприкасается с творческим методом литературы, одной из главных задач которой является создание характеров больших обобщений, выражающих коренные типические черты народа. Эпический, возвышенно-романтический смысл создания нового мира и новой личности, дух революционного правосознания и гуманизм как многоплановые черты революционной действительности нашли отражение в романе Н. Островского, где великая революция, рабочий класс, крестьянство, комсомол ознакомили себя художественно и увидели свое духовное превосходство над враждебными силами, через фольклорные образы поезда-«змея».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 *Островский, Н. А.* Как закалялась сталь / Н. А. Островский. – М. : АСТ, 2020. – 384 с.
- 2 *Старченко, Г. Н.* Фольклорные мотивы и образы в ранних рассказах Всеволода Иванова / Г. Н. Старченко. – Текст : непосредственный // Филология и лингвистика в современном обществе : материалы II Междунар. науч. конф. (г. Москва, февраль 2014 г.). – Т. 0. – М. : Буки-Веди, 2014. – С. 33–36.
- 3 *Комагина, С.* Образ железной дороги в русской литературе: мифологические истоки / С. Комагина // Rocznik Instytutu Polsko-Rosyjskiego. – Nr 1 (1). – 2011. – С. 41–56.

УДК 811.161.1:81

И. И. ВОЛЬСКАЯ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Е. А. ВОЛЬСКАЯ

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

ТЕМА ТРАНСПОРТА В ОДНОМ ИЗ РОМАНОВ ЖЮЛЯ ВЕРНА

Творческое воображение – неотъемлемое свойство мышления. Создавая в воображении новые образы на основе переработки прошлых восприятий, человек задумывает или выражает желаемое. Мечты и фантазии сопровождают человечество на всем пути его исторического развития. А научно-технический прогресс является мощным толчком для воображения автора.

Возникновение нового, литературного жанра всякий раз вызывается определенными историческими причинами, и появление научно-фантастических произведений во второй половине XIX века является закономерно-

стью. Великие технические изобретения конца XVIII и начала XIX веков: паровая машина, паровоз, пароход, механические ткацкие станки и другие – вызвали промышленный переворот и способствовали смене форм общественной жизни.

60–80-е годы XIX века были ознаменованы невиданным до тех пор подъемом научных и технических знаний, великими открытиями в биологии, физике, химии, астрономии, замечательными изобретениями, которые привели к существенным сдвигам в области материальной культуры. Люди осознали все преимущества изобретений и стали использовать их в своей жизни.

Особое место, конечно, занял транспорт, потому что его возможности стали безграничны. Писатели-фантасты в своих произведениях не только использовали имеющиеся виды транспорта, но и придумывали новые, наделяя их сверхъестественными способностями.

Одним из самых известных писателей-фантастов в эпоху развития транспорта был, конечно, Жюль Верн. Невозможно найти хотя бы одного человека, который не слышал его имя, не читал его произведений или не смотрел фильмы по его книгам. В данной статье хотелось бы остановиться на одном из самых захватывающих романов Жюль Вена – «Вокруг света за 80 дней», – являющемся антологией транспортных средств того времени.

Главный герой произведения заключает пари на то, что объедет вокруг света всего за 80 дней, что считалось невозможным в те времена. Кругосветное путешествие позволяет охватить множество стран и увидеть максимально больше. Разнообразие зрелищ предполагает быструю смену впечатлений и какое-то особое восприятие текущего времени. «Казалось бы, все это в меньшей степени касается героев романа, которые очень спешат, но благодаря умелому проводнику Жюлю Верну и неуемному любопытству Паспарту совершают полноценное путешествие, такое, как если бы посещали все эти страны по отдельности» [1, с. 14]. При этом автор, как всегда, смог не только заинтриговать сюжетом, включить воображение читателя, но и дать достаточно точные описания и характеристики транспорта.

В начале романа один из героев делает ироничное замечание, которое максимально характеризует развитие научно-технического прогресса того времени: «Земля уменьшилась, раз ее можно теперь объехать в десять раз быстрее, чем сто лет назад» [2, с. 17]. И тут же следует другое замечание: «Действительно, в восемьдесят дней, это стало реально с тех пор, как открыто движение по линии между Роталем и Аллахабадом, по Великой индийской железной дороге» [2, с. 17]. То есть мечты становятся реальностью благодаря открытию железной дороги, невозможное становится возможным: человек может путешествовать, несмотря ни на что.

Но пересечь земной шар только на поезде было невозможно, потому что железная дорога была не во всех странах, да и через океан поезда пока не «перелетали». Хотя совсем скоро именно Великобритания соединилась с Европой двухпутным железнодорожным тоннелем длиной около 51 км, из которых 39 км проходят под проливом Ла-Манш.

Поэтому можно только удивляться, насколько точно, практически используя математические расчеты, Жюль Верн описал кругосветное приключение героев: «Я объеду вокруг земного шара не больше чем в восемьдесят дней, то есть в тысячу девятьсот двадцать часов, или в сто пятнадцать тысяч двести минут» [2, с.19]. Именно так выглядела схема проезда героев романа вокруг земного шара:

Маршрут следования	Вид транспорта	Количество дней
Лондон – Суэц	Поезд, пакетбот	7
Суэц – Бомбей	Пакетбот	13
Бомбей – Калькутта	Поезд и слон	3
Калькутта – Гонконг	Пакетбот	13
Гонконг – Иокогама	Пакетбот	6
Иокогама – Сан-Франциско	Пакетбот	22
Сан-Франциско – Нью-Йорк	Поезд и сани	7
Нью-Йорк – Лондон	Пакетбот и поезд	9

Вчитываясь в строки романа, ощущая всю неповторимость пейзажей и колорит стран, удивляет то, насколько точно Жюль Верн описывает все нюансы транспортного сообщения того времени:

– железнодорожные магистрали: «расстояние между Суэцем и Аденом составляет ровно тысячу триста десять миль; по условиям договора с компанией пароходы должны проходить этот путь за сто тридцать восемь часов» [2, с. 37], «железнодорожная магистраль, пересекающая Индию, не представляет собою прямой линии. От Бомбея до Калькутты – около тысячи ста миль, и поезд, обладающий средней скоростью, прошел бы это расстояние быстрее, чем в три дня; но на деле это расстояние увеличивается по крайней мере на целую треть вследствие тех отклонений, которые делает железнодорожный путь, подымаясь на север к Аллахабаду» [2, с. 43], «От океана до океана» – так называют американцы великий железнодорожный путь, пересекающий Соединенные Штаты в самом широком месте их территории. Но в действительности Тихоокеанская железная дорога разделяется на две части: Центральную Тихоокеанскую – между Сан-Франциско и Огденом – и Объединенную Тихоокеанскую – между Огденом и Омахой. Там сходятся пять отдельных линий, связывающих Омаху с Нью-Йорком. Таким образом, Нью-Йорк и Сан-Франциско в настоящее время соединены непрерывной металлической лентой длиной в три тысячи семьсот восемьдесят шесть миль» [2, с. 140];

– строение и оснащение вагонов: «вагон, в котором поместился Филеас Фогг, представлял собою нечто вроде длинного омнибуса, лежащего на двух четырехколесных платформах, подвижность которых легко позволяла преодолевать кривые небольшого радиуса. В вагоне не было купе: перпендикулярно его оси располагались два ряда кресел; между ними оставался свободный проход, ведущий в туалетную комнату и уборную, которые имелись в каждом вагоне. По всей длине поезда вагоны сообщались между собою при помощи площадок, так что пассажиры могли свободно переходить из одного конца состава в другой; в их распоряжении были вагоны-рестораны, вагоны-террасы, вагоны-салоны, вагоны-кофейни. Недоставало только вагонов-театров. Но со временем появятся и они» [2, с. 140];

– строение и оснащение кораблей: «Рангун» – одно из судов компании «Пенинсулер-энд-Ориенталь», совершающих рейсы в Китайском и Японском морях, – был железный винтовой пароход валовой вместимостью в тысячу семьсот семьдесят тонн и мощностью в четыреста лошадиных сил» [2, с. 81], «их запас плавучести невелик, и они, как выражаются моряки, «легко потопляемы»; в связи с этим обстоятельством достаточно нескольких тяжелых валов, чтобы резко изменить их скорость. Если не по мощности паровых машин, то по своим мореходным качествам эти суда значительно уступают таким судам французской компании «Мессажери», как «Императрица» и «Камбоджа», которые соответственно техническим расчетам могут выдержать до полного погружения вес воды, равный их собственному весу, тогда как суда компании «Пенинсулер» «Голгонда», «Корея» и тот же «Рангун» рискуют пойти ко дну под давлением воды, равным лишь одной шестой части их веса» [2, с. 88]; «пакетбот, совершавший рейсы между Иокोगамой и Сан-Франциско, принадлежал Тихоокеанской почтовой компании и назывался «Генерал Грант». Это был большой колесный пароход вместимостью в две тысячи пятьсот тонн; он был хорошо оснащен и мог развить большую скорость. Громадный балансир непрерывно поднимался и опускался над палубой судна; один его конец соединялся со штоком поршня, а другой – с кривошипом, который преобразовывал прямолинейное движение во вращательное и передавал его непосредственно оси колес. «Генерал Грант» был оснащен тремя мачтами и мог нести паруса, большая поверхность которых значительно увеличивала скорость судна» [2, с. 130].

– несуществующие транспортные средства с неопределенным названием: «там мистер Фогг увидел довольно оригинальный экипаж – нечто вроде платформы, установленной на двух длинных бревнах, спереди слегка закругленных, как полозья саней; на ней свободно могли поместиться пять или шесть человек. В передней части платформы возвышалась высокая мачта, к которой был прикреплен огромный косой парус. В основание этой мачты, прочно удерживаемой металлическими вантами, упирался железный

бушприт, который служил для постановки большого кливера. В задней части саней было нечто вроде руля, позволявшего управлять всем этим сооружением. Таким образом, это были сани, оснащенные, как шлюп. Зимой на замерзшей равнине, когда поезда часто останавливаются из-за снежных заносов, сани эти служат для быстрого переезда с одной станции на другую. Парусность их очень велика – гораздо больше, чем у гоночных яхт, ибо саням не угрожает опасность опрокинуться, – и при попутном ветре они скользят по равнине с такой же, если не с большей, скоростью, как курьерский поезд» [2, с. 88].

Точность, внимание к мелочам и подробное описание всего, что связано с транспортом в романе, лишь подтверждает теорию о том, что Жюль Верн был не только талантливым писателем и исследователем, но и человеком с техническим складом ума, который с неподдельным интересом относился к новинкам технического прогресса. Самым ярким подтверждением этого является эпизод, когда из-за недостроенной железной дороги поезду пришлось практически перелететь через реку, хотя в то время это было просто нереально. Жюль Верн в деталях воспроизвел то, чего не могло быть в XIX веке: «Некоторым пассажирам это предложение понравилось. Особенно оно понравилось полковнику Проктору. Этот отчаянный человек находил план машиниста вполне осуществимым. Он даже напомнил, что некоторые инженеры предлагали вообще обходить без мостов, пуская поезда через реки на предельной скорости и т. д.» [2, с. 156], «раздался пронзительный свисток локомотива. Машинист дал задний ход, отвел поезд почти на целую милю назад, отступая, словно прыгун, желающий взять разбег побольше. Затем раздался второй свисток, и поезд понесся вперед; он все время набирал скорость, пока она не достигла крайнего предела; был слышен только рев локомотива, поршни которого делали двадцать ходов в секунду, колесные оси дымились, несмотря на обильную смазку. Поезд несся со скоростью ста миль в час – он летел, едва касаясь рельс. Скорость как бы уничтожала тяжесть поезда. И он пронесся через реку! Промелькнул, точно молния, не заметив моста. Состав словно перепрыгнул с одного берега на другой, и машинисту удалось остановить мчащийся паровоз только в пяти милях за станцией» [2, с. 158].

Восхищаясь настоящим и описывая все возможности транспорта для человека, автор заглядывает в будущее и открывает перспективы развития транспортной отрасли. Может быть, прочитав романы Жюль Верна будущие инженеры совершили (или совершат) свои открытия. До сих пор невозможно определить, насколько сильное влияние имеют художественные произведения на умы и души людей. И неизвестно, на какие изобретения толкнули инженеров и изобретателей фантастические описания Жюль Верна.

Даже торжественное открытие железной дороги было описано в деталях, так как имело огромное значение для действий, происходящих в романе:

«Именно тут 23 октября 1867 года состоялось открытие Тихоокеанской железной дороги, строительство которой возглавлял генерал Дж. М. Додж. Здесь остановились два мощных локомотива, привезших состав из девяти вагонов с приглашенными гостями, в числе которых был вице-президент Томас К. Дюрант; здесь, наконец, походная типография напечатала первый номер газеты «Железнодорожный пионер». Так было отмечено открытие этого огромного железнодорожного пути, проложенного через пустыню, чтобы стать проводником цивилизации и прогресса и связать между собою еще не существовавшие тогда селения и города» [2, с. 158].

Талант Жюль Верна превратил технически точные описания транспортных средств, железнодорожных и морских путей, способов передвижения героев в яркое красочное захватывающее повествование, которое никого не оставляет равнодушным на протяжении многих лет: «Управляемый английским машинистом паровоз, в топках которого пылал английский уголь, извергал облака дыма на лежавшие по обеим сторонам дороги плантации кофе, хлопка, мускатного ореха, гвоздичного дерева, красного перца. Струи пара спиралью обвивались вокруг пальм, между которыми вырисовывались живописные бунгало, «виари» – заброшенные монастыри – и чудесные храмы, искусно украшенные прихотливым орнаментом, характерным для индийской архитектуры. Дальше до самого горизонта раскинулись громадные пространства джунглей, где водилось множество змей и тигров, пугавшихся грохота поезда, и, наконец, виднелись леса, вырубленные по обеим сторонам железной дороги; там еще водились слоны, которые задумчивым взором провожали бешено мчавшийся состав» [2, с. 50].

Итак, «Филеас Фогг выиграл пари. Он в восемьдесят дней объехал вокруг света! Он использовал для этого все средства передвижения: пакетботы, железные дороги, коляски, яхты, торговые суда, сани и даже слона» [2, с. 205]. Жюль Верн написал захватывающий роман, а читатели получили незабываемое художественное произведение.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Брандис, Е. П. Жизнь и творчество / Е. П. Брандис, Жюль Верн. – Л. : Детгиз. – 1963. – 147 с.

2 Верн, Жюль. Вокруг света в восемьдесят дней / Жюль Верн. – Пермь : Кн. изд-во, 1983. – 207 с.

А. К. ГОЛОВНИЧ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ИНТЕРЕС КАК МОТИВАЦИЯ ПРОЦЕССА ОБУЧЕНИЯ (НА ПРИМЕРАХ ЛИТЕРАТУРНОГО ТВОРЧЕСТВА И ИНЖЕНЕРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ Н. Г. ГАРИНА-МИХАЙЛОВСКОГО)

Многие приёмы и методы обучения новым знаниям являются строго канонизированными, с жесткой логикой констатации фактов, выводов и умозаключений. К сожалению, нужно признать достаточную прозаичность используемых стилей обучения, требующих большой сосредоточенности внимания студентов, особенно если это касается профильных технических знаний. Естественно, мы понимаем, что такие специфические темы, как теоретические основы организации вагонопотоков, конструкция железнодорожного пути или изыскания и проектирование дорог, трудно разъяснить красочным языком сказочного сюжета или эпической поэмы. Однако даже для подобных серьезных проблем с математическими выкладками и информационно насыщенным чертежным сопровождением вставки из интересных фактов и ассоциативных параллелей могут стать действенным мотиватором, притягивающим внимание обучаемых и формирующим устойчивый стимул к прочному усвоению сложного материала.

Литература даёт нам великолепные образцы таких примеров, которые становятся особенно привлекательными, если они связаны с биографией и литературным творчеством известных писателей, активно проявивших себя также на ниве плодотворной практической деятельности. Без сомнения, таковым является творчество русского писателя Николая Георгиевича Гарина-Михайловского, известного всем как автора биографической тетралогии «Детство Тёмы», «Гимназисты», «Студенты», «Инженеры» и не менее талантливому инженеру, проектировщику и строителю железных дорог. Богатый практический опыт он получил на различных стройках железных дорог Российской империи. Природный ум и смекалка Гарина-Михайловского часто подсказывали ему изящные решения многих насущных задач, связанных с изысканиями железных дорог. Использование подобных примеров в лекционном материале помогут в доступных аналогиях разъяснить и определенным образом «раскрасить» утилитарные принципы трассирования на участках вольных и напряженных ходов, смягчения ограничивающих уклонов, разбивки трассы на кривых с использованием закрепленных пикетов и др. Важно только найти нужное место таким «цветным рисункам» в теме лекции.

Один из таких интересных примеров из практики работы Н. Г. Гарина-Михайловского связан со следующей ситуацией. При проектировании участка железной дороги Транссибирской магистрали возникла необходимость прокладки трассы в обход горного массива. Отсутствие на то время точных карт и систем геодезического позиционирования привело к необходимости экспертного выбора одного из двух вариантов обхода. Как руководитель проекта, Гарин-Михайловский долго обдумывал возникшую задачу с оценкой этих вариантов, из которых более короткий позволил бы сэкономить на строительстве и текущем содержании железнодорожного пути десятки миллионов рублей. Кратковременный отдых оказался весьма продуктивным – Гарин-Михайловский принял окончательное решение, доверившись чутью птиц, которые облетали горную гряду по одному и тому же маршруту. Позже, после появления системы геолокации, было доказано, что талантливым инженером и писателем более ста лет назад был сделан правильный выбор.

В 1891 году Гарину-Михайловскому, как опытному изыскателю и строителю, было поручено руководство изысканиями, проектированием и строительством очередного участка Транссибирской магистрали с прокладкой трассы через реку Обь. И снова возник серьезный вопрос с планом трассы железной дороги. Решение Гарина-Михайловского отклонить проект строительства моста у Томска с переносом его в район Ново-Николаевска предопределило развитие будущего Новосибирска, ставшего теперь крупнейшим промышленным и научным центром Сибири и третьим по величине городом Российской Федерации.

Показательный пример из своей инженерной деятельности Гарин-Михайловский приводит в автобиографической повести «Инженеры». Ярko и красочно он описывает проблемы, которые создавали плывуны во время разлива рек Прут и Дунай при строительстве одного из участков новой Бендеро-Галацкой железной дороги. За одну ночь грунтовые воды, не пропускаемые в критичном режиме работы уложенными трубами сквозь земляное полотно, могли серьезно повредить и даже смыть железнодорожный путь. Однажды ночью Михайловского известили, что на станции Красный Крест в пяти верстах от станции Рени резким паводком поврежден мост. После приезда Гарин-Михайловский обнаружил, что вместо моста зиял гигантский провал, а рельсы и прикрепленные к нему шпалы в месте провала как две нитки неестественно висели в воздухе. И буквально на его глазах на этом же опасном участке за несколько секунд обрушилось земляное полотно вместе с железнодорожным путем длиной в несколько сотен метров, которые мгновенно скрылись под грохочущим водным потоком. Благодаря инженерному мастерству Гарина-Михайловского в кратчайшее время были проведены необходимые работы по закреплению грунта и укладке нового железнодорожного пути на усиленном основании [1].

В повести «Инженеры» Гарин-Михайловский рассказывает еще об одной сложившейся ситуации на строящемся участке Бендеро-Галацкой железной дороги. По причине отсутствия балластных карьеров в непосредственной близости от сооружаемой трассы незапланированно выростала ее стоимость, катастрофически поглощая все денежные ресурсы на подвоз песка из удаленных районов и увеличивая риски прекращения финансирования проекта. Поиски залежей песка с требуемыми фракциями дренирующих материалов полезных результатов не дали. Гарин-Михайловский расширил поиски и каким-то сверхъестественным чутьем на ничем не примечательном месте рядом с полигоном строительства под небольшим плодородным слоем обнаружил значительные залежи песка, пригодного по всем характеристикам для использования в качестве балласта. Запасы этого карьера были настолько обширны, что его хватило для отсыпки балластной призмы не только железнодорожного пути участка Гарина-Михайловского, но и соседней дистанции.

Свой изыскательский опыт Н. Г. Гарин-Михайловский успешно использовал в корейской экспедиции известного русского путешественника А. И. Звегинцева, задачей которого было исследование водных и сухопутных путей сообщения малоизученного полуострова. Незведанные до тех пор истоки и русла многих северокорейских рек, озера, хребты и перевалы были впервые нанесены на карту благодаря профессионально проведенной топографо-геодезической разведке уже известным на то время писателем. Как состоявшийся литератор, Н. Г. Гарин-Михайловский с удовольствием и большим интересом записывал рассказы корейцев, сопровождавших экспедицию и встречавшихся по дороге. На привалах и на длинных осенних вечерах были записаны более ста корейских мифов, легенд и сказок, которые позже были обработаны и изданы большими тиражами на различных языках. Гарин-Михайловский стал единственным зарубежным писателем, внесшим значительный вклад в развитие корейской фольклористики [2–4].

В начале XX века было принято решение о дальнейшем развитии железных дорог Крыма. К тому времени уже активно эксплуатировались участки железных дорог между Керчью, Севастополем, Евпаторией и Джанкоем. В 1903 году Гарину-Михайловскому было поручено выбрать трассу новой железной дороги между Севастополем и Симферополем через Ялту. Николай Георгиевич был убежденным сторонником целесообразности сооружения только электрифицированной линии, которая позволила бы сохранить в первозданном виде целебный горный воздух Крыма и не отравлять его паровозным дымом. Под его руководством за 8 месяцев напряженной работы изыскательских партий было изучено несколько десятков вариантов трассы, однако внезапная смерть Гарина-Михайловского не дала возможность реализовать этот интересный и полезный проект, который он рассматривал как важный этап всей своей жизни. Через 60 лет на основе его изысканий были

построены автомобильная дорога Севастополь – Ялта и междугородняя троллейбусная линия Симферополь – Алушта – Ялта. Благодаря реализованному проекту талантливого изыскателя и проектировщика крымский троллейбусный маршрут является самым длинным в мире и действующим по настоящее время междугородним маршрутом с длиной транспортной сети около 100 км.

Безусловно, такие яркие примеры практического использования знаний дисциплин строительного профиля способны заинтересовать будущих инженеров в процессе обучения. Однако при этом следует отделять исторический аспект способов решения практических задач от эффективных инструментальных и технологических средств их решения в настоящее время. Приведенные конкретные примеры из жизни и творчества Н. Г. Гарина-Михайловского могут рассматриваться в чисто историческом контексте. Маловероятным кажется прагматизм идеи выбора оптимальной трассы железной дороги по маршруту полета птиц в условиях широкого применения спутниковой навигации и высокоточной техники пространственного позиционирования. Однако сам факт подобного решения задачи в начале XIX века является весьма запоминающимся, который к тому же может подвинуть обучаемого к другим направлениям развития его творческих и научных интересов (например, в области геолокации или орнитологии, так как результаты соответствующих научных исследований указывают на то, что птицы ориентируются по магнитному полю Земли благодаря наличию у них своеобразной и во многом до сих пор непонятной компасной системы, позволяющей безошибочно и географически точно определять маршрут и пункт назначения своих тысячекилометровых перелетов. Птицы-рекордсмены по дальности сезонных миграций способны преодолеть по воздуху до 25 тысяч километров).

Особое значение в таких примерах имеет выстраивание связной и сопряженной цепи фактов и событий, которые оказываются наиболее ценными в плане мотивированного обучения, формирующего ассоциативно устойчивые связи, обеспечивающие развитие системных многопрофильных знаний (например, для многопозиционной связи ряда фактов в лекции можно обратить внимание на то, что первоначальный экологический проект электрифицированной железной дороги от Ялты до Симферополя воплотился в междугороднюю троллейбусную линию, которая, являясь самой длинной в мире, эффективно эксплуатируется благодаря многим техническим решениям надежного электрообеспечения маршрута в условиях горной дороги).

Творчество Н. Г. Гарина-Михайловского является весьма богатым на такие конкретные маркеры-мотиваторы процесса обучения дисциплинам строительного профиля. Значительный фактографический материал, тематически близкий к вопросам изысканий, проектирования и строительства железных дорог, показывает удачный симбиоз «лирики и физики» в жиз-

ненном творчестве замечательного писателя и талантливого инженера. Оказывается, могут сочетаться весьма органично гуманитарный и технический типы мышления, в равной степени способные стать творческими, чтобы результатами такой деятельности пользоваться как прекрасными примерами и наглядными иллюстрациями на трудном пути познания истины.

Мотиваторы интереса могут нести разъясняющую (объяснительную) или отвлекающую (релаксирующую) функции. В первом случае примеры помогают конкретизировать проблемный вопрос. Например, следует обратить внимание на то, что факт используемой минимальной по длине трассы птицами может не совпадать с инженерным решением проектируемой железной дороги из-за необходимости учета затрат на полное инфраструктурное обустройство железнодорожного пути, которое может оказаться очень большим для самой короткой трассы. Во втором случае интересный факт (например, проект железной дороги реализовался как самый длинный в мире троллейбусный маршрут) может помочь снять умственную нагрузку у обучаемых, но такая интеллектуальная разгрузка связывается с получением новой интересной информации, имеющей косвенные связи с основной темой лекционного занятия, и способна вызвать к жизни новые ассоциации. Использование интереса как способа, мотивирующего процесс обучения, может стать для обучаемого побудительным стимулом к дальнейшему самостоятельному изучению дисциплины, которое из простого любопытства перерастет в серьезную увлеченность и сформирует характер молодого исследователя, инженера и ученого.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 *Гарин-Михайловский, Н. Г.* Студенты. Инженеры / Н. Г. Гарин-Михайловский. – М. : Правда, 1985. – 528 с.
- 2 *Гарин-Михайловский, Н. Г.* Очерки и рассказы / Н. Г. Гарин-Михайловский. – М. : Директ-Медиа, 2016. – 303 с.
- 3 *Гарин-Михайловский, Н. Г.* По Корее, Маньчжурии и Ляодунскому полуострову / Н. Г. Гарин-Михайловский. – М. : Художественная литература, 2022. – 432 с.
- 4 *Гарин-Михайловский, Н. Г.* Корейские сказки / Н. Г. Гарин-Михайловский. – М. : ГИХЛ, 1956. – 72 с.

УДК 625:82-1(470)"18/19"

Л. А. ГОНЧАРОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ТЕМА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В РУССКОЙ ПОЭЗИИ XIX–XX ВЕКОВ

Тема железной дороги в русской литературе в различных ее аспектах не раз становилась объектом размышлений и исследований. Разнообразие художественной и исследовательской литературы позволяет предположить

целый комплекс связанных между собою мотивов. Определенная сложность заключается не только в количестве литературного материала, но и в сложном «двойственном» генезисе самого мотива железной дороги. С одной стороны, это дорога с ее неизменными атрибутами и характерными «дорожными» мотивами. С другой – это уже не только привычная путь-дорога, но и результат технического прогресса.

Железная дорога почти сразу, как только появилась, стала в литературе не просто символом движения по жизни, но олицетворением быстроты передвижения и скорости.

Одним из самых первых произведений на эту тему было стихотворение Н. Кукольника, на слова которого М. Глинка написал «Попутную песню» (1840). В дальнейшем в лирике, где в связи с темой дороги преобладают мотивы жизненного пути и дорожных раздумий, рождаются новые вариации, связанные именно с невиданной дотоле стремительностью перемещения в пространстве.

В лирических раздумьях возникают темы скорости, быстроты, необдуманности и спонтанности человеческих решений и поступков в противовес спокойствию и полноте жизни без спешки. Железная дорога представляется как место, где путешественник испытывает определенные душевные терзания, провоцирующие внутренний конфликт и последующие действия.

Своеобразным эталоном, представляющим данный вариант мотива в наиболее «чистом» виде, может послужить стихотворение Я. П. Полонского «На железной дороге» (1868). Стихотворение выстроено таким образом, что перед лирическим героем, находящимся в вагоне поезда, проносятся различные картины, вызывающие грусть, нежность, сожаление:

*Вон и родина! Вон в стороне
Тесом крытая кровля встает.
Темный садик, скирды на гумне,
Там старушка одна, чай, по мне
Изнывает, родимого ждет... [9].*

Но слишком быстро несется «железный конек». Лирический герой видит «красну девицу», «может быть, золотая душа, может быть – красота из красот», а поезд все так же быстро мчится, и «железная тянется нить». Далее он видит острог, где давно томится друг, которого навестить нет времени, и поезд бежит дальше. Финальные строки подводят печальный итог:

*И сквозь сон мне железный конек
Говорит: «Ты за делом дружок,
Так что нежность ты к черту пошли!» [10].*

Высокая скорость перемещения по жизни диктует отказ от общечеловеческих ценностей, требует механистичности, автоматизма, нацеленной прагматичности, разобщает людей. Здесь работает метафора «железный – бездуш-

ный», а также «железная дорога – общество», что уже не раз было подмечено исследователями. Именно эти смысловые аспекты важны для мотива железной дороги в произведениях А. Блока.

Стихотворение «На железной дороге» Александр Блок написал в 1910 году. В данном стихотворении железная дорога является символом движения в будущее и олицетворением новой жизни, к которой стремится девушка.

*Да что – давно уж сердце вынуто!
Так много отдано поклонов,
Так много жадных взоров кинута
В пустынные глаза вагонов... [3].*

Она каждый день приходит на станцию в надежде, что однажды ее кто-нибудь заберёт и она сможет начать новую жизнь, но этого не происходит. Только однажды молодой гусар посмотрел на неё с нежной улыбкой, но поезд умчался дальше. Надежда, что её жизнь изменится и поезд увезёт её в светлое будущее, с каждым днём таяла. Героиня не выдержала и бросилась под поезд.

*Под насыпью, во рву некошеном,
Лежит и смотрит, как живая,
В цветном платке, на косы брошенном,
Красивая и молодая [3].*

Эта девушка, несмотря на её красоту, видит себя ненужным человеком в будущем России. Жизнь (поезд) отбросила её в сторону, оставляя во рву позади себя и движется дальше в светлое будущее. На этом фоне становится еще более заметной полемичность знаменитых строк стихотворения Н. А. Некрасова «Железная дорога»: «Жаль только – жить в эту пору прекрасную / Уж не придется ни мне, ни тебе». Поэтом показана обратная сторона вводимого повсеместно новшества: его железная дорога – символ угнетения, жестокости, обмана и рабского труда простого народа, вряд ли сумеющего воспользоваться плодами технического прогресса.

Вопрос о цене приобретаемых отдельной частью общества новых благ стоит здесь как вопрос совести, обращенный в первую очередь к детям.

Восприятие железной дороги как «адовой», а паровоза как inferнально-го чудовища обусловлено и их внешним видом, и потенциальной угрозой аварии. У И. Анненского паровоз – «огнедышащий дракон», а вагоны – «гробы»:

*А с ним, усталые рабы,
Обречены холодной яме,
Влачатся тяжкие гробы,
Скрипя и лязгая цепями
(«Зимний поезд», 1908) [2]*

Столь негативное восприятие связано с тем, что железная дорога становится одним из символов самонадеянности человека и шире – гибельности избранного пути технического прогресса в противовес нравственному развитию. В сюжете как лирическом, так и эпическом этот смысловой аспект реализуется в мыслях о воображаемой катастрофе (П. Вяземский, Н. Рубцов).

В стихотворении Вяземского «Ночью на железной дороге между Прагою и Веною» (1853):

*Силой дерзкой и крамольной
Человек вооружен:
Ненасытной, своевольной
Страстью вечно он разжжен.
Но безделка ль подвернется,
Но хоть на волос один
С колеи своей собьется
Наш могучий исполин, –
Весь расчет, вся мудрость века –
Нуль да нуль, все тот же нуль,
И ничтожность человека
В прах летит с своих ходуль.
И от гордых снов науки
Пробужденный, как ни жаль,
Он, безногий иль безрукий,
Поплетется в госпиталь [5].*

В стихотворении Н. Рубцова «Поезд» (1966–1969) повторяется одна и та же строка «...Перед самым, может быть, крушеньем»:

*Посреди миров несокрушимых.
Поезд мчался с прежним напряженьем
Где-то в самых дебрях мирозданья,
Перед самым, может быть, крушеньем,
Посреди явлений без названья.*

Структурирующим лейтмотивом становится ожидание катастрофы. Описываемая ситуация напрямую соотносится с человеком вообще, а не с каким-то отдельным героем. Последнее четверостишие не оставляет сомнений в том, что поезд – это метафора планеты Земля, а катастрофическим может стать путь самого человечества:

*...Но довольно! Быстрое движенье
Все смелее в мире год от году,
И какое может быть крушенье,
Если столько в поезде народу? [11].*

С темой железной дороги связана антитеза цивилизации, технического прогресса и жизни природы. Особенно часто встречается это противопоставление в лирике. В стихотворении Л. Мея «Леший» (1861) и в «Железной дороге» (1862) Н. А. Некрасова показано, как стройка «чугунки» не только приводит в смятение естественный ход природной жизни, но и заставляет задуматься о дисгармоничности жизни человека в противовес жизни природы. «Нет безобразья в природе!» – эта строка в первой части стихотворения Некрасова завершает спокойный осенний пейзаж и подготавливает переход к контрастному, дисгармоничному изображению мира людей. В произведениях авторов начала XX века это противопоставление обретает новую остроту. И не только у С. Есенина, чей «Сорокоуст» (1920) наиболее часто цитируется в связи с названной проблематикой.

Обращаясь к русской поэзии, можно сделать следующее наблюдение: в поэзии Н. А. Некрасова и А. А. Фета железная дорога – скорее внешний фактор по отношению к состоянию лирического героя, тогда как в стихах А. Белого и Б. Пастернака она составляет суть поэтического образа, являя собой предмет лирических переживаний. «Между природой и железной дорогой в поэтике Пастернака вовсе нет разлада, оппозиции, – наоборот, угадывается органическая связь» [15]. Заметим, что речь в данном случае идет в основном о лирике поэта. Для его лирического героя железная дорога нечто неотъемлемое, ежедневное:

*Обыкновенно у задворок
Меня старался перегнать
Почтовый или номер сорок,
А я шел на шесть двадцать пять*

(«На ранних поездках», 1941) [7].

Железная дорога становится частью повседневной жизни, обыденного пейзажа. С творчеством Б. Пастернака связан особый, в литературе XIX века не наблюдавшийся, содержательный аспект темы железных дорог: «Железная дорога в творчестве (поэта) больше чем мотив, это настойчиво варьируемый образ, тема, символ, не несущие, как правило, негативного ореола» [16]. По наблюдениям А. С. Фомичева, «в таком ощущении рукотворного чуда, прочно вошедшего в мир для преодоления расстояний и отчуждения людей, запечатлен новый взгляд человека XX века на железную дорогу, преодолевающий первоначальное неприятие заморской диковины, посягающей на весь уклад крестьянской России, хозяйственный и социальный» [16].

Переходу от негативного к положительному восприятию способствовал и тот факт, что образы локомотива и железной дороги в 1920-е годы становятся буквально общим местом в публицистике, стихах и в песнях, выступая как метафора единственно верного революционного пути. Насколько

распространенным стал этот образ, можно судить по стихотворению П. Орешина:

*Лесом, лугом,
Степью, полем,
Мы творим,
Творим и строим.
Мчимся выше,
Мчимся ниже,
К цели ближе,
Ближе, ближе...
Мчатся годы,
Мчатся дни,
Ближе станции огни!
Все мы в поезде,
В пути мы,
Все мы гайки,
Рельсы, дымы...*

(«Поезд», 1919) [6].

В массовом и в индивидуальном сознании укрепляется образ прямого, устремленного вдаль, в светлое будущее. В стихотворении М. Алигер «Железная дорога» (1934) лирическая героиня воспринимает железнодорожные пути как дорогу, уводящую навсегда от невзгод и боли, как путь к лучшему: «чтобы мне навек остались скорость, / вечное стремление вперед!» [1]. Для лирического героя стихотворения Я. Смелякова «Я сам люблю железную дорогу...» (1939) путешествие по железной дороге также символизирует стремительную динамику движения жизни вперед и окрашивается в положительный модус восприятия:

*Я сам люблю железную дорогу,
Звонки, свистки и предотъездный гам.
Я сам влюблен в дорожную тревогу,
В движение вагонов по путям.
Я сам люблю состав почтовый, дальний,
Вокзальный свет, молчание друзей,
Прощальный взгляд и поцелуй прощальный,
Прощальный вечер юности моей...
Но поезд тронулся, неумолимо
Чудесное вращение колес.
Уже в пути, глаза застлало дымом
Сиянье милых материнских слез... [13].*

Почти дословно у Смелякова повторяется финальная строка стихотворения Алигер:

*И я иду к товарищам вагонным
Включиться в их нестройный хоровод,
Смотреть в окно, зевать и неуклонно,
Неутомимо двигаться вперед* [13].

Это уже не лирический герой Полонского, сожалеющий о материнской тоске и бездушности «железного конька», слышавшего в перестуке колес механический голос, предлагавший «нежность к черту послать». Здесь более созвучны строки Б. Пастернака о «прямой магистрали», что подобно жизни «рвется вверх и вдаль» [8].

В поэзии более современных авторов традиции отчасти сохраняются. Стихотворение И. Фаликова «Железнодорожная баллада» строится как ряд неприглядных картин из окна вагона, а заканчивается словами: «Родина не виновата. Ты ее всю проспал» [14]. Наиболее известная песня Б. Гребенщикова «Этот поезд в огне», особенно популярная в перестройку и постперестроечное время, интерпретируется как метафора находящегося в кризисе общества [12].

В «Великой железнодорожной симфонии» поезд уподоблен некому духовному проводнику. У других авторов железная дорога и поезд зачастую становятся либо поездом и дорогой в никуда, либо, напротив, мыслятся спасительными, уводящими из ложного мира в мир истинный.

Железная дорога являет собой один из «магистральных» и сквозных образов новой русской литературы и представляет собою целый комплекс связанных друг с другом мотивов, имеющих метафорические значения, которые проявляются как в лирических, так и в эпических произведениях. Сюжетное развитие зависит от тех дополнительных значений, которые важны для конкретного автора, но есть и общие закономерности, возникающие у разных писателей при обращении к теме железных дорог. Так, сюжетный мотив крушения поезда чаще всего оказывается параллелен крушению судьбы героя или шире – общества или человечества в целом.

Перемещаясь по железной дороге, герой зачастую испытывает душевный разлад, что способствует возникновению внутреннего конфликта, сюжетное разрешение которого может варьироваться.

В XIX веке железная дорога в основном осмысливается как дорога на «тот свет» или воспринимается как гибельное место, «силам адovým сродни» [4]. В XX веке она становится символом пути к новому обществу и общественному идеалу. Кроме того, железная дорога может представлять собой метафору как самого исторического пути России, так и российского общества. Во всех случаях движение по ней приобретает метафорическое значение. Беглый обзор, разумеется, не может претендовать на абсолютную полноту картины, а лишь предпринимает попытку наметить те контуры, по которым она впоследствии может и должна быть дополнена.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Алигер, М. Железная дорога / М. Алигер // Стихотворения и поэмы: в 2 т. – М., 1970. – Т. 1. – С. 76.
- 2 Анненский, И. Тихие песни / И. Анненский. – М. : Комсомольская правда; НексМедиа, 2012. – С. 118–119.
- 3 Блок, А. Стихотворения / А. Блок. – М. : Комсомольская правда; СПб. : Амфора, 2011.
- 4 Вяземский, П. Стихотворения / П. Вяземский. – Л., 1986. – С. 311.
- 5 Вяземский, П. Стихотворения / П. Вяземский. – Л., 1986. – С. 312.
- 6 Орешин, П. Поезд // Николай Крюев. Сергей Клычков. Петр Орешин. Избранное. – М., 1990. – С. 254.
- 7 Пастернак, Б. Стихотворения и поэмы: переводы / Б. Пастернак. – М., 1990. – С. 345–415.
- 8 Полонский, Я. П. Лирика. Проза / Я. Б. Полонский. – М., 1984. – С. 164–165.
- 9 Полонский, Я. П. Лирика. Проза / Я. Б. Полонский. – М., 1984. – С. 165.
- 10 Рубцов, Н. Стихотворения (1953–1971) / Н. Рубцов. – М., 1977. – С. 130.
- 11 Савицкий, С. Поезд революции и исторический опыт / С. Савицкий [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://academia.edu>. – Дата доступа : 15.04.2022.
- 12 Смеляков, Я. Я сам люблю железную дорогу... / Я. Смеляков // Страницы русской поэзии. 1920–30-е годы. – Томск, 1988. – С. 420.
- 13 Фаликов, И. Железнодорожная баллада / И. Фаликов // Арион. – 2005. – № 1.
- 14 Фомичев, А. С. Вперед то под гору, то в гору бежит прямая магистраль... (Железная дорога в романе Б. Пастернака «Доктор Живаго») / А. С. Фомичев // Русская литература. – 2001. – № 2. – С. 56.
- 15 Фомичев, А. С. Вперед то под гору, то в гору бежит прямая магистраль... (Железная дорога в романе Б. Пастернака «Доктор Живаго») / А. С. Фомичев // Русская литература. – 2001. – № 2. – С. 57.

УДК 811:112. 2

Н. А. ГРИШАНКОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАГИСТРАЛИ НА СТРАНИЦАХ ЛИТЕРАТУРНЫХ ПРОИЗВЕДЕНИЙ НЕМЕЦКИХ ПИСАТЕЛЕЙ

Из всех изобретений и открытий в
науке и искусстве, из всех великих
последствий удивительного
развития техники на первом месте
стоит книгопечатание...
Ч. Диккенс

Классическая немецкая художественная литература богата и разнообразна. Важное место в ней занимает тема транспорта и транспортных

коммуникаций. Это и не удивительно, поскольку транспорт всегда был тесно связан с жизнью человека, помогал и способствовал развитию человечества в целом. Многие немецкие писатели строили сюжеты своих произведений в соответствии с данной темой. Для примера рассмотрим труды таких авторов, как Генрих Теодор Бёлль, Дёблин Альфред, Эрих Мария Ремарк.

В книгах этих писателей транспорт занимает не последнее место в жизни героев, поскольку он служит двигателем многих сюжетов. На жизнь литераторов XIX–XX вв. серьезно повлияли события Первой мировой войны, фашистская диктатура, Вторая мировая война, поражение нацизма, разъединение и объединение Германии.

Ярким примером в сфере железнодорожного транспорта является повесть «Поезд прибывает по расписанию», которая принесла молодому Генриху Теодору Бёллю признание и славу. Герой повести предчувствует фатальный исход своей жизни. Он читает на карте названия городов предстоящего ему маршрута и по звучанию каждого названия определяет, будет ли ещё жив в этом городе. Транспорт для героя книги – это военный транспорт. В годы войны он был очень важным аспектом ведения наступательных операций, служил для перевозки большого количества грузов и военной техники к необходимым станциям. На поездах солдаты уезжали на фронт и с помощью этого вида транспорта возвращались.

«Они еще шли внизу по темному туннелю, а поезд уже громыхал у перрона и наигранно-бодрый голос в репродукторе отчетливо произносил:

– Воинский эшелон с солдатами-отступниками следует из Парижа в Пшемысль через... Они поднялись по лестнице на платформу и остановились у ближайшего вагона, из которого с радостным гогом выходили отпускники, навьюченные огромными узлами. Перрон скоро опустел. И всё было как обычно – кое-где под окнами торчали провожающие: молоденькая девушка, или мать семейства, или молчаливый, угрюмый отец. А наигранно-бодрый голос призывал поторапливаться. Поезд следовал точно по расписанию.

– Разве не пора садиться? – робко спросил священник.

– Думаешь, я брошусь под поезд? – удивился солдат. – Стану дезертиром? Боишься, свихнусь? Впрочем, чему тут удивляться? Вполне нормально – свихнуться. Он взял свой солдатский мешок и вошел в первую попавшуюся вагонную дверь, опустил в проходе стекло, высунулся из окна; бодрый голос проплывал где-то над ним, словно сгусток слези:

– Поезд отправляется!

– Не хочу умирать, – крикнул он, – не хочу умирать, но весь ужас, что я умру!... Скоро!

Темная фигура священника на холодном сером перроне удалялась всё дальше, а потом и вокзал скрылся в ночи».

Многие люди, которые ездят на поездах в мирное время, ждут фразу: «Поезд отправляется!» Но в данной ситуации, когда идут военные действия, эта фраза приобретает совершенно иное значение. Она будет означать, что всё ближе фронт, всё ближе смерть.

«Скоро, – думал он. А колеса громыхали, и все было как обычно. Вонь. И желание закурить, острое желание закурить. Только бы не спать. Мимо окна пролетели тёмные силуэты – поезд шёл по городу».

В то время ещё не был так развит железнодорожный транспорт, поэтому были не редкостью антисанитария, неприятный запах и общий дискомфорт поездки. *«Вагон громыхал на стыках, за окнами становилось всё светлее и светлее, и время от времени поезд притормаживал у вокзалов – у тех, где звучали наигранно-бодрые голоса, и у тех, где их не было вовсе. Состав то набивался до отказа, то пустел, то опять набивался, то снова пустел, а они трое по-прежнему сидели в углу и резались в карты».*

Люди приезжали с Востока и с Севера, и с Юга, ибо война распространялась на другие части света и людей перебрасывали с места на место. Поезда все ещё привозили солдат. Нагруженные, они вываливались на перрон из душных вагонов, в которых тряслись целыми сутками, а некоторые всё ещё сидели там и дремали, не замечая, что они уже у цели. Некоторые, впрочем, ещё не прибыли на место, им надо было ехать куда-то дальше, но они продолжали спать, думая, что после короткой остановки поезд снова двинется в путь».

В данном отрывке автор показывает значение поездов как средства передвижения. С помощью этого вида транспорта перевозилось большое количество людей, что, в свою очередь, сокращало нагрузку на транспортную систему. *«Я мог бы здесь сойти, – думал Андреас, присматриваясь к отчаянной вокзальной сутолоке, я мог бы здесь сойти, податься куда глаза глядят, а потом бы меня схватили, поставили к стенке... расстреляли бы в ближайшей дыре в Саксонии или я сгнил бы в концлагере. Но я стою тут, и тело у меня налитو свинцом. Стою, не двигаясь, будто каменный: я сросся с этим поездом, а поезд сросся со мной, он мчит меня навстречу судьбе, и самое странное, что у меня нет ни малейшего желания сойти, прогуляться по берегу Эльбы под этими тихими деревьями. Меня влечёт на земли Польши, влечёт к чужим небесам с такой силой и страстью, словно я влюбленный, который ждет не дожждётся встречи с любимой. Скорей бы трогался поезд, пусть летит стрелой. Почему мы так долго стоим, почему застряли в этой проклятой Саксонии? Почему именно сейчас замолк наигранно-бодрый голос?»*

Даже в то время можно было с помощью железной дороги осуществить путешествие в чужую страну. Это свидетельствует о том, что уже тогда железнодорожный транспорт был достаточно развит для осуществления различных дальних перевозок. *«И вдруг Андреас сообразил, что они уже в*

Польше. На секунду сердце у него замерло, перестало биться, словно сосуды вдруг стянуло жгутом и они уже не пропускали кровь... Никогда в жизни я больше не увижу Германию, Германия осталась позади. Поезд миновал Германию, пока я спал. Где-то там проходит черта, незримая черта, она идет по полю или посреди деревни... Черта – это граница, и поезд хладнокровно пересек её, я навек покинул родину, и никто не догадался меня разбудить, чтобы я взглянул в темноту, увидел хотя бы клочок той ночи, которая окутывала Германию. Ведь никто не знал, что я разлучился с Германией навеки, никто не знал, что я скоро умру, ни один человек в поезде. Никогда я не увижу больше Рейна. Рейн! Рейн! Никогда! Поезд увлекает меня всё дальше, силой тащит в Пшемысль, в Польшу, к безотрадным чужим равнинам...»

Интересующая нас транспортная тематика раскрывается и в романе Альфреда Дёблина «Гамлет, или Долгая ночь подходит к концу», который является безусловной вершиной его позднего творчества. Роман-притча, роман-миф построен на столкновении точек зрения нескольких героев-идеологов. Автор обращает внимание на значимость поезда, выступающего в качестве средства перевозки раненых в госпитали, а затем на родину.

«...Эдвард настолько окреп, что его можно было переправить на Восток, в Бостон, вместе с группой других раненых; туда шли нескончаемые санитарные поезда. Раненых ждало английское госпитальное судно, которое увозило европейцев на родину».

Лучшие традиции XIX века продолжает Эрих Мария Ремарк. Мировая слава к писателю пришла после публикации романа «На Западном фронте всё без перемен», который он написал всего за шесть недель в 1928 году.

В предисловии автор говорит: *«Эта книга не является ни обвинением, ни исповедью. Это только попытка рассказать о поколении, которое погубила война, о тех, кто стал её жертвой, даже если спасся от снарядов».*

События романа Э. М. Ремарка «На Западном фронте всё без перемен» описываются от лица простого солдата Пауля Боймера, школьника, который вместе со своим классом добровольно отправился на фронт, не послушав при этом убеждения своего преподавателя. *«Нам было восемнадцать лет, и мы только ещё начинали любить мир и жизнь; нам пришлось стрелять по ним. Первый же разорвавшийся снаряд попал в наше сердце. Мы отрезаны от разумной деятельности, от человеческих стремлений, от прогресса. Мы больше не верим в них. Мы верим в войну».*

Пауль Боймер несет службу вместе со своими одноклассниками, которых становится всё меньше и меньше. Кроме этого, он тесно общается и имеет дружеские отношения с другими солдатами. Транспорт, с которым взаимодействует герой книги, – это военный транспорт, на котором его и его товарищей везут на линию фронта строить укрепления, воевать и пытаться выжить. В ходе сюжета главный герой получает шестинедельный от-

пуск, что, в свою очередь, приносит невероятное счастье и желание жить. После этого он должен отправиться домой. И вот как это происходит: *«Я ночую на вокзалах, стою в очереди к суповому котлу, сижу на досках, потом пейзаж снаружи делается пугающим, зловещим, знакомым. Он проплывает за вечерними окнами деревни, где соломенные крыши, точно шапки, низко надвинуты на беленые дома, хлебные поля, перламутром отливающие в косых лучах, фруктовые сады, старые липы. Названия станций пробуждают чувства, от которых сжимается сердце. Поезд пыхтит и пыхтит, я стою у окна, держась руками за раму. Эти названия обрамляют мою юность. Равнины и луга, поля, усадьбы... Повозка медленно ползет на фоне неба по дороге, параллельно горизонту. Шлагбаум, возле которого ждут крестьяне, девушки, приветливо машущие руками, дети, играющие возле насыпи, дороги, бегущие в даль, гладкие дороги, без артиллерии. Вечер, и если бы поезд не пыхтел, я бы наверняка закричал. Железнодорожный переезд. Я стою у окна, не могу оторваться. Остальные собирают вещи, готовятся выходить. Я негромко произношу название улицы, которую мы пересекаем: Брешнитрассе... Брешнитрассе... там, внизу, велосипедисты, машины».*

В поезде с героем происходят обычные для каждого явления. Он погружается в себя, в свои мысли, пытается прислушаться к чувствам и поймать ту самую нотку радости, уловить то, чего он ждал так долго. Если бы не поезд, то, наверно, Пауль бы закричал от того ужаса, который переживал в то время не только он, но и его одноклассники, и солдаты, вся страна. Поезд открыл ему виды, близкие сердцу, по которым он уже успел соскучиться и к которым каждый вечер возвращался мыслями и душой. Внутри Пауля просыпаются воспоминания о мирной жизни, всплывают картины из прошлого, где осталась юность героя, где прошло его детство, где он беззаботно проводил время со своими друзьями, ему вспоминается тот период, когда для него ещё неизвестно было такое слово, как «война», такие понятия, как «потеря», «досада», «желание выжить», «желание победить».

Поезд здесь можно назвать своеобразной «машиной времени». Именно он является проводником Пауля в мир без войны, где есть не только грязь и окопы, страх и ужас, крепость духа и сила воли, но и поля, сады, дома, леса, спокойствие и тишина, родные лица и любимые места. Герой испытывает тоску по прошлой жизни, по мирному времени, по товарищам, но ничего с этим поделать не может, так как не в силах самостоятельно остановить войну и все боевые и безжалостные действия, которые с ней связаны. Это очень огорчает Пауля, только поезд не даёт ему уйти в мечтания и воспоминания, стук колес постоянно возвращал его в момент реального времени и не позволял сдаться и упасть в отчаяние. Главный герой периодически уходил в себя и возвращался в реальность, он успел обдумать все те моменты, которые волновали и тревожили его в последнее время. Он жил мыслью о том,

что у него впереди отпуск, то время, которое он может провести по своему желанию и распорядиться им с умом. Пауль часто задумывался о значении транспорта для жизни человека в разные моменты времени – думал о том, как транспорт использовали до войны, и о том, как его используют после войны, и понял, что если бы транспорта не существовало, то все действия и планы могли бы осуществляться очень медленно.

В книге «На Западном фронте всё без перемен» Эрих Мария Ремарк смог показать читателю две совершенно разные стороны транспорта: использование его во время войны и в мирное время.

Таким образом, тема железнодорожной магистрали в немецкой литературе XIX–XX вв. дает представление об образе жизни людей той эпохи, раскрывает психологическое состояние героев, выявляет взгляд авторов на происходящее. Транспорт является одной из важных составляющих не только того времени, но и человеческой жизни в целом.

УДК 80:656.2

А. А. ЕРОФЕЕВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ТЕРМИНОЛОГИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: ОТ СЛЕНГА К ТЕРМИНАМ

В любой отрасли науки по использованию терминологии можно сказать, в какой стране, регионе данная наука развивалась. Это правило характерно и для железнодорожного транспорта.

Первоначально на отечественных железных дорогах использовались преимущественно термины из иностранных языков, и это вполне объяснимо: первое в мире самодвижимое паром транспортное средство было изобретено в 1769 году Н. Ж. Кюньо во Франции и называлось «паровая повозка» (фр. *Fardier a vapeur*). В связи с этим впоследствии из французского языка к нам пришли многие термины, например, *депо* – предприятие, в котором производится техническое обслуживание или ремонт железнодорожного подвижного состава. В начале XIX в. железнодорожное лидерство перехватила Англия. Например, слово *локомотив* было именем собственным. Именно так назывался один из первых паровозов, построенный Джоржем и Робертом Стефенсонами в 1825 году и провёзший первый поезд по открывшейся 27 сентября общественной железной дороге. Вместе с локомотивом к нам пришли и английские термины. Далее в дополнение к английским и французским терминам с середины XIX в. стали использовать термины и из других языков (таблица 1).

Таблица 1 – Краткая характеристика значений железнодорожных терминов начала XIX в.

Термин, страна происхождения	Значение	
	первоначальное	существующее в настоящее время
Депо (Франция)	Склад, хранилище	Предприятие или место, в котором производится техническое обслуживание или ремонт железнодорожного подвижного состава
Вагон (Франция)	Повозка	Несамостоятельное (как правило) транспортное средство, предназначенное для движения по рельсам или иным путям и (как правило) эксплуатируемое с локомотивом
Тендер (Англия)	Обслуживать	Вагон (повозка) особой конструкции, прицепляемый непосредственно к паровозу и служащий для размещения топлива и воды
Контейнер	Вместилище, емкость	Вид тары для хранения и перевозки грузов
Рельсы (Англия)	Прямая палка	Стальные балки специального сечения, укладываемые на шпалах или других опорах для образования пути, по которому перемещается подвижной состав железнодорожного транспорта
Диспетчер (Англия)	Отсылать, отправлять	Должностное лицо, отвечающее за координацию каких-либо действий в определенной сфере
Шпала (Нидерланды)	Подпорка	Опора для рельсов в виде брусков или железобетонных изделий
Парк (Франция)	Отгороженное место	Группа станционных путей одного назначения, специализированных в зависимости от характера и объема работы станции
Курбель (Германия)	Кривошип	Рукоятка для приведения в движение неисправного электропривода вручную

Однако в XIX в. стала зарождаться железнодорожная эксплуатационная наука. Именно на железных дорогах Российской империи появился первый график поездов. Его реализация потребовала новых принципов эксплуатации железнодорожного транспорта, что сопровождалось развитием станционной науки и, как следствие, было сопряжено с появлением ряда терминов, которые мы используем до сих пор (таблица 2).

Параллельно развивалась наука о проектировании железнодорожных станций и узлов, в которой приходилось вводить новые, ранее не используемые термины. Их особенностью является то, что первоначально они использовались как сленг, однако с течением времени они стали общеупотребительными терминами (таблица 3).

Таблица 2 – Краткая характеристика общеупотребительных железнодорожных терминов

Термин	Значение	
	первоначальное	существующее в настоящее время
Поезд	Ряд повозок, следующих друг за другом	Сформированный и сцепленный состав, состоящий из групп вагонов, с одним или несколькими действующими локомотивами или моторными вагонами, приводящими его в движение
Перегон	Перемещение чего-либо (скота, транспортного средства и т. д.), как правило, на большое расстояние	Участок пути между двумя железнодорожными станциями
Вагонооборот	—	Объем работы, выполняемой железнодорожной станцией
Шахматка	—	Корреспонденция вагонопотоков, представленная в виде таблицы особой формы
Состав	Предмет (множество), включающий (включающее) в себя множество частей (элементов, компонентов), а также описание качества, количества и иных характеристик частей такого предмета (множества)	Группа сцепленных между собой вагонов
Нитка	Длинный тонкий объект из тонко скрученной пряжи	Графическое отображение на графике движения поездов маршрута следования поезда с указанием пунктов отправления, назначения и проследования, времени отправления, прибытия, технологических стоянок, среднего времени хода, а также других технических и технологических параметров поезда
Вагонопоток	—	Среднесуточное число вагонов, прошедших в одном направлении между станциями погрузки и выгрузки, техническими станциями или полигонами железнодорожной сети

Таблица 3 – Краткая характеристика значений железнодорожных технологических терминов

Термин	Значение	
	первоначальное	существующее в настоящее время в железнодорожной терминологии
Стрелка	—	Устройство, предназначенное для перевода подвижного состава с одного пути на другой
Околоток	Окружающая местность, окрестность	Подразделение путевой дистанции или дистанции сигнализации и связи,веряемое соответственно дорожному мастеру или электромеханику
Горловина	Узкое отверстие, сужение, узкий выход из залива, рукав в устье реки, вырез у одежды в воротниковой зоне	Места соединения путей или парков путей друг с другом на концах станции, а также в середине ее при переходах из одного парка в другой
Вытяжка	—	Станционный путь, большей частью тупиковый, являющийся продолжением группы сортировочных, погрузочно-выгрузочных или иных путей станций и служащий для вытягивания составов и отдельных вагонов при маневрах
Схема железнодорожной станции «рыбка»	—	Часть полноценного изображения схемы станции со всеми устройствами и сооружениями
Стрелочная улица	—	Последовательно расположенные на определенном расстоянии стрелочные переводы, предназначенные для соединения группы параллельных путей
Дистанция пути	Расстояние	Структурный промежуток между чем-нибудь
Башмак	Обувь	Приспособление для снижения скорости или остановки движущихся групп вагонов (отцепов) и других видов подвижного состава, а также закрепления стоящего подвижного состава от самопроизвольного и несанкционированного ухода с железнодорожного пути

Безусловно, в данной работе приведены только отдельные примеры развития терминологии железнодорожного транспорта, которые можно много-

кратно дополнять. Однако они наглядно показывают, что развитие науки неразрывно связано с терминологической основой. Поэтому введение нового термина (при условии, что он воспринят научным сообществом и производством) является важным научным результатом труда ученого. Хотя зачастую именно термины из «народа», становятся более наглядными и употребимыми по сравнению с придуманными в «кабинетах».

УДК 656:82-1(476)

Д. В. КАПСКИЙ

Белорусский национальный технический университет, г. Минск

ВЗГЛЯД НА ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ И УРБАНИСТИКИ В БЕЛОРУССКОЙ ПОЭЗИИ

«Я боюсь смерти. Боюсь самолетов, автомобилей...»

Сальвадор Дали

«Люди – социальные существа, стремятся в города, как правило, для того, чтобы взаимодействовать с себе подобными. В агломерациях, ориентированных на практически полное преобладание автомобильных поездок, общественная жизнь намного ограниченнее, чем в городах, где сосуществуют различные виды транспорта. Применение смешанной модели землепользования, гуманитарно-ориентированных планировочных решений для жилой и деловой застройки, создание пешеходных зон стимулируют активизацию общественной жизни» [Holtzclaw, 1995]. Поэтому проблемы транспортных систем и мобильности часто рассматриваются поэтами. Причем ими отмечен тот факт, что компактное расселение жителей города, близкое расположение точек преломления труда и отдыха, исключают излишнюю мобильность, являются более продуктивными и способствуют развитию городов и стран:

*...Не ищи ты счастья-доли
На чужом, далёком поле,
За морским ли тем простором
...Ты найдёшь его так близко,
Там – где мать, клоняся низко,
Колыбель твою качала,
Песню сыну напевала,
Лишь умей искать ты близко!*

Янка Купала

К сожалению, автомобиль только поощрял разрастание городских агломераций, не приблизил к жилью места приобретения товаров и услуг, а уда-

лил их, сделал движение к месту работы длительным «удовольствием» только для тех, кто может «с толком» проводить каждую секунду своей жизни через призму транспортной инфраструктуры городов, осознавая свою второстепенность («тень») по сравнению с вождленным (главным) автомобилем:

*...На шэра-жоўтым сухім асфальце
Ляжыць мой сіні вільготны цень.
Празрыстыя доўгія цэневя пальцы
Дрыжаць, як дарэмна пражыты дзень.
У цень залятае сухое лісце,
Гарыць блакітна-зялёным агнём;
І думкі, што дымам сплылі калісьці,
Вяртаюцца ўсёдаравальным днём...*

Василь Витка

Автомобиль оптимален при некоторой средней плотности населения, в городах малого и среднего размера, в срединных и пригородных зонах, при расселении малыми поселками или хуторами, при умеренном климате, чтобы «не плавился» асфальт. Автомобилю нельзя находиться в центрах больших городов, на вечной мерзлоте и болотах, в горах и в естественных ареалах (в том числе и природных), он разрушает среду обитания, отделяя человека друг от друга улицами:

*...Ноч. Цішыня.
На вулцы – ні душы.
Стаю і слухаю, як у цішы
Зрываецца з галінкі яблык.
Ударыўшыся аб здранцвелы сук,
Ён глуха, мякка жвякне ў баразну.
На сенавал пайду, крыху азяблы...*

Нил Гилевич

*...Як вадаспад, пясок сыпучы
Цурчыць струменем пад адхон...
Ён выбег з лесу, стаў над кручай
І так стаіць, усім відзён.
Пад ім шаша няспынным рухам
Шуміць, машынамі гудзе.
– Глядзіце, лось! – А ён і вухам
Не варухне, не павядзе...*

Василь Витка

Налицо захват и оскудение земли, вырубка леса для освоения новых городских территорий, всё то же экстенсивное развитие, расточение невозоб-

новляемых природных ресурсов, сгоняются с земель прежние пользователи. Это иллюстрирует и то, что разрушение ландшафта в процессе строительства транспортной системы – большое зло, которое задевает местных жителей, но не волнует водителей транзитного транспорта и их пассажиров : это всего лишь красивая картинка бегущего лося... В городах из-за «лишних» автомобилей людям тесно, возникают стрессы, автомобилизация приближает такую катастрофу. Мы перестаем видеть прекрасное, проводя все больше времени в автомобиле. Идеал «вещника» – каждой семье коттедж с земельным участком, каждому взрослому – один автомобиль – просто неосуществим, поэтому надо изменить ментальность людей, выйти из «гробов на колесах» и стать более живыми. Как сказал Урхо Кекконен, «будущее нации зависит не от числа автомобилей, а от числа детских колясок». Известно, что «автомобиль сильно сокращает время, отпущенное человеку на «спокойную» жизнь» (крылатая фраза неизвестного автора), именно поэтому во многих произведениях поэтов дороги (транспортные артерии) олицетворяют преодоление постоянных проблем, которые победить не в силах в рамках существующих транспортных систем:

*...В жизни нашей немало дорог,
Но ведут они все нас к могиле.*

Максим Богданович

Автомобилизация калечит людей физически и морально – как тех, кто сидит за рулем, и пассажиров, так и пешеходов, прохожих, ведь участие в одном и том же дорожном движении людей, находящихся в автомобиле с высокими скоростями, и безоружных, незащищенных и неподготовленных пешеходов, – безнравственно и противозаконно, порождает неравенство по отношению к праву на жизнь. Перегруженность транспортных систем городов в утренние часы пик, возникновение пробок, невозможность комфортного движения по пешеходным путям городов, особенно в центральной их части, показывает, насколько город не приспособлен для жизни, даже имея красоты, которыми любят люди в определенное, отведенное автомобилем время:

*...Цяпер гасцей убачыш рэдка
І тыя, змораныя сном, –
А вераснёвай зорнай сеткай
Зацягнена ў тоні дно.
І пакідаць на вецер бага
Такую музыку без слоў,
Не пырснуць серабраных ягад
Пявучым у руках вяслom, –
Пакуль яшчэ паэты дома,
Турысты спяць да дзесяці...*

Максим Танк

Характеристика исторически сложившейся застройки, которая усугубляет «тяжелое» восприятие города, отягощённое улицами, захламленными автомобилями, показывает ущербность концепции, когда город и его транспортная система предназначается для автомобиля:

*...Звон кафедральны кліча на Ave.
З цесных завулкаў злева і справа...*

Максим Танк

В завершении хочется сказать, перефразируя транспортника и урбаниста Вукана Вучика, что надо осознать – симбиоз человека и автомобиля возможен и необходим, даже в городе, где для жизни человека есть место и автомобилю, который незаменим для комфортного проживания и устойчивого развития городов:

*...Ад сівых гадоў, ад дзядоў...
Не згублю яе ў тлуме дарог,
Дзе маторам вясяла грукоцацца...*

Рыгор Барадулін

УДК 656.22:94(100)«1914/19»:82

А. Л. КИШТЫМОВ

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

ЛИТЕРАТУРНЫЙ СЛЕД ВОЕННО-САНИТАРНЫХ ПОЕЗДОВ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Современниками достаточно быстро было осознано военно-стратегическое значение железных дорог и железнодорожного транспорта. Конечно, первостепенную роль играли коммуникационные возможности нового вида путей сообщения – быстрая и бесперебойная переброска войск и их снабжение на театрах военных действий. Довольно скоро пришли к идее использования железных дорог и для непосредственного ведения боевых действий. Так появились первые прообразы будущих бронепоездов. Практически одновременно стали создаваться и госпитали на колесах – военно-санитарные поезда.

Царское правительство никогда не скрывало, что при проектировании и строительстве железнодорожных магистралей оно руководствовалось в первую очередь соображениями военно-стратегического характера. В железнодорожный комитет с правом решающего голоса обязательно входил военный министр, а решения этого комитета утверждал сам государь-император.

С открытием сквозного движения между Москвой и Санкт-Петербургом уже 24 ноября 1852 г. последовало циркулярное распоряжение Военного министерства об использовании железнодорожного транспорта для воинских перевозок. По мере расширения масштабов воинских железнодорожных перевозок от Генерального штаба и его 1-го отделения потребовалось развернуть работу по их регламентации. В 1854 году было выпущено «Положение о перевозке патронов, зарядов и пороху», которое представляло собой первые постоянные правила безопасности перевозок боеприпасов.

В 1860 году был учрежден Особый комитет, основной задачей которого была выработка руководящих документов по перевозке воинских грузов. В состав комитета вошли представители от военного ведомства, Главного управления путей сообщения и публичных зданий, а также от управлений железнодорожных обществ. В своей работе комитет использовал опыт и материалы 1-го отделения департамента Генерального штаба и Главного управления путей сообщения и публичных зданий. В результате проделанной работы было составлено «Положение о перевозках по железным дорогам войск», которое было введено в действие в 1862 году. Оно предусматривало организацию перевозок «как разных частей войск, штатных и нештатных команд и отдельно следующих военных чинов, так и воинских тяжестей». Оно вводилось «в виде опыта на три года, для руководства по перевозке войск по всем железным дорогам Империи».

Так возникла служба военных сообщений на железных дорогах, при этом Россия опередила в этом отношении целый ряд государств Западной Европы.

Появился и специальный железнодорожный транспорт военно-медицинской службы. Железнодорожные поезда для перевозки раненых широко использовались в ходе Гражданской войны в Америке 1861–1865 гг. и Франко-прусской войны 1870–1871 гг.

В Российской империи 4 декабря 1876 года вышел императорский указ о формировании 14 санитарных поездов «на случай войны». В соответствии с указом такой поезд состоял из 17 шестиколесных или 12 восьмиколесных санитарных вагонов, 2 пассажирских – для медицинского персонала и прислуги и 3 товарных: кухонного, вагона-кладовой и вагона для грязного белья и умерших в пути.

13 июня 1878 года было утверждено Положение о военно-санитарных железнодорожных поездах. Каждый поезд, формируемый только в военное время, предназначался для одновременной перевозки не менее 250 раненых и больных. Всего предполагалось сформировать 14 таких поездов. Уже в ходе Русско-турецкой войны 1877–1878 годов санитарные поезда русского Красного Креста перевезли свыше двухсот тысяч больных и раненых.

Большое количество санитарных поездов в России было сформировано в период Русско-Японской и Первой мировой войн. Во время войны с Японией санитарные поезда эвакуировали 87 тысяч больных и раненых.

Положение о военно-санитарных поездах 1912 года предусматривало разделение их на две группы: полевые и тыловые. Первые предназначались для эвакуации больных и раненых военнослужащих в ближайшие тыловые лечебные учреждения; вторые, оборудованные перевязочными и операционными, предназначались для перевозки на дальние расстояния.

К началу Первой мировой войны был создан хорошо оборудованный железнодорожный санитарный транспорт: в сентябре 1914 г. на фронте было задействовано 74 военно-санитарных поезда, а к в декабрю 1916 года их было уже около 400. В соответствии с мобилизационным планом они разделялись на полевые и тыловые военно-санитарные поезда. В ходе войны число их возросло, дополнительные поезда были сформированы за счет частных лиц, дворянских и общественных организаций, Российского общества Красного Креста (РОКК).

Военно-санитарные поезда имели в своем составе вагоны, специально оборудованные для перевозки и лечения пострадавших, а также вспомогательные вагоны: операционные, кухни, аптеки, вагоны для персонала, и даже вагоны-мorgи.

Первая мировая война оставила свой след не только в истории человечества, но и в истории литературы. Военные испытания, неизвестная ранее концентрация человеческих сил и страданий, жизнь и смерть, идущие рядом, стали основой многих литературных произведений. Именно на фронтах Первой мировой войны рождался талант таких будущих классиков мировой литературы, как Эрих Мария Ремарк, Анри Барбюс, Эрнест Хемингуэй и мн. др.

Не была исключением и русская, и белорусская литература. В окопах сражались Михаил Зощенко, Николай Гумилев, Валентин Катаев, Кондрат Крапива, Максим Горький. На тыловых работах были заняты Александр Блок, Янка Купала. Военными корреспондентами были Алексей Толстой, Александр Куприн.

Можно сказать, что военно-санитарные поезда собирали кровавый урожай с полей сражений. И здесь мы тоже видим известные литературные имена. Муж Марии Цветаевой, начинающий поэт Сергей Эфрон, в чине уряд-прапорщика с марта по июль 1915 года служил на военно-санитарном поезде № 187 Всероссийского земского союза помощи больным и раненым воинам.

В конце апреля 1916 года, вскоре после призыва на военную службу, санитаром в шестой вагон полевого Царскосельского военно-санитарного поезда № 143 Императорского величества Государыни императрицы Александры Федоровны был назначен Сергей Есенин. В его обязанности входило поддержание чистоты и порядка в вагонах, переноска на носилках тяжелораненых и больных и размещение их, погрузка и выгрузка имущества, получение продуктов, раздача пищи и мн. др.

Первая поездка Есенина к линии фронта в составе поезда № 143 началась 27 апреля 1916 года. Это была 30-я поездка поезда. На этот раз он двигался по маршруту Царское Село – Москва – Курск – Симферополь – Евпатория, доставив раненых из Петрограда и Царского села в Крымские лазареты. 28 мая 1916 года поезд отправился по маршруту: Царское Село – Петроград – Москва – Курск – Конотоп – Киев – Шепетовка – Киев – Могилев – Тула – Царское Село. Эта была вторая и последняя поездка поэта на военно-санитарном поезде. С июня 1915 году он продолжил службу в Царском Селе, в штабе лазарета.

Дочь знаменитого миллионера и мецената Саввы Морозова, Мария Савишна Морозова, организовала санитарный поезд на свои личные деньги. Он подчинялся «Союзу городов России». В его составе на передовую в 1914 году отправился будущий великий русский поэт-певец Александр Вертинский. Санитарная служба в этом поезде приравнивалась к действительной, солдатской. Вертинский прослужил до 1916 года и был отправлен в тыл по ранению. Будущий всемирно признанный шансонье сделал более 35 тысяч перевязок.

С 1914 по 1917 год военно-санитарным отрядом Московской железной дороги руководил Викентий Викентьевич Вересаев, врач по профессии, русский советский писатель, переводчик, литературовед.

С 1915 по 1918 год работал вместе с женой в госпитале на санитарных поездах Земского союза писатель-маринист Алексей Силыч Новиков-Прибой.

Пожалуй, самый яркий след военно-санитарных поездов Первой мировой войны оставили в жизни и творчестве Константина Георгиевича Паустовского. Для нас это примечательно и тем, что основные события происходили на белорусской земле.

Молодой Паустовский (ему тогда было 22 года) служил санитаром тылового военно-санитарного поезда Всероссийского союза городов. Осенью 1914 года началось формирование тыловых санитарных поездов, и будущий писатель добровольно начинает работать санитаром на одном из них, развозя раненых из Москвы по глубоким тыловым городам. В рассказе «Санитар» Паустовский вспоминает со свойственной ему удивительной искренностью: «Я боялся первого рейса. Я не знал, справлюсь ли с тем, чтобы обслужить сорок человек лежащих раненых. Сестер на поезде было мало. Поэтому мы, простые санитары, должны были не только обмыть, напоить и накормить всех раненых, но и проследить за их температурой, за состоянием их перевязок и вовремя дать всем лекарства». Он стойко и честно выполнял тяжелую и грязную работу. Еще более страшной она стала, когда его перевели в хирургический блок, где Паустовский выносил ампутированные руки и ноги: «Каждые четверть часа у себя в операционном вагоне я смывал с полов... кровь, убирал заскорузлые повязки, потом меня звали к операци-

онному столу, и я, плохо соображая, что делаю, держал ногу раненого, стараясь не смотреть, как Покровский пилит белую сахарную кость стальной цепкой пилкой. Внезапно нога делалась очень тяжелой, и сквозь какую-то муть в сознании я соображал, что операция окончена, и относил отрезанную ногу в цинковый ящик...» (рассказ «За мутным Саном»).

Из тылового санитарного поезда Паустовского перевели в полевой, который находился непосредственно у линии фронта. С октября 1915 года и всю зиму этот поезд стоял на станции Замирье – ныне это станция Городея. Эта, по выражению самого писателя, «гнилая зима» с 1915 на 1916 год в Замирье и окрестностях, включая Несвиж, находится в центре повествования нескольких книг, повестей и рассказов К. Паустовского. Она послужила сюжетным фоном повести «Романтики» и второй в трилогии «Повесть о жизни» книги «Беспокойная юность».

УДК 811.161.3'373

У. І. КОВАЛЬ

Гомельскі дзяржаўны ўніверсітэт імя Ф. Скарыны, Рэспубліка Беларусь

СРОДКІ МАСТАЦКАЙ ВЫРАЗНАСЦІ

Ў АПАВЯДАННІ МІХАСЯ ЛЫНЬКОВА “АНДРЭЙ ЛЯТУН”

Невялікае апавяданне Міхася Лынькова “Андрэй Лятун” – прыклад твора, у якім лёс канкрэтнага чалавека непарыўна звязваецца з лёсам чыгункі, а светаадчуванне галоўнага героя цесна пераплятаецца з нібы жывымі, але такімі рознымі лакаматывамі – “кукушкай”, кур’ерскім і шчукінскім. Найбольшую цікавасць выклікае ў чытача невялікі манеўровы паравоз, на якім працуе машыністам ужо састарэлы Андрэй і якога ў самым пачатку твора ён крыху насмешліва называе “кукушкай-свістушкай”. Праз усё апавяданне праходзіць матыў проціпастаўлення двух паняццяў (фактычна – канцэптаў): “кукушка” і “кур’ерскі”. На кур’ерскім пасажырскім цягніку “праездзіў Андрэй палавіну свайго жыцця”, і гэта, безумоўна, былі яго самыя шчаслівыя гады, бо менавіта таму і атрымаў ён прозвішча *Лятун*, што “калісьці меў славу адважнага, смелага машыніста”, што “яго цягнікі не хадзілі, а ляталі”, што “ён любіў пад’язджаць да кожнай станцыі з уласціваю толькі яму пыхаю і смеласцю”. Кур’ерскі цягнік для Андрэя Летуна – гэта вялікая хуткасць, няспынны рух, рамантычнае імкненне да чагосьці далёкага, новага, нязведанага. “Кукушка” ж успрымаецца старым машыністам не толькі як увасабленне статыкі, адсутнасці руху, але і як сімвал непазбежнай смерці (*Стоі, гібей са сваёю “кукушкай-свістушкай”*); гэты паравоз выклікае такія негатыўныя для машыніста асацыяцыі, як “гнілыя

шпалы”, “платформа”, “паўсотня сажняў”. Невыпадкова пры гэтым (як абагульненне) ўжываецца надзвычай песімістычная метафара: *Не жыццё, а маслёнка мазутная*. “Мазутная маслёнка” ў дадзеным выпадку – вельмі выразны і трапны аўтарскі вобраз, які перадае даволі сумную карціну свету прафесійнага машыніста, сімвалізуе адсутнасць руху, прыземленасць, будзённасць жыцця. Такое шэрае, нецікавае, пазбаўленае рамантыкі руху жыццё проціпастаўляецца далёкаму і яркаму, незабыўнаму часу, калі Андрэй Лятун кіраваў хуткасным кур’ерскім цягніком, які немагчыма ўявіць без такіх слоў і выразаў, як *раздолле, жазлы, пуцёўкі, пары наддаць, поўны ход, семафоры крылатыя, рэйкі бліскучыя*.

Абвострана-балюча ўспрымае Андрэй і насмешкі свайго старога сябра Івана, які, адказваючы на жартаўлівую пагрозу (*Калі-небудзь нападзеіся, гад, прышчамлю буферамі, як жабу – не піснеш*), выказвае такое ж жартаўлівае сумненне: “*Кукушкай*” прышчэміш? Андрэй не паглыбляе такую крыўдную для яго амаль канфліктную сітуацыю і не адказвае на знявагу таварыша па працы; наадварот, ён, разумеючы сяброўскія “намёкі”, у душы ўсё ж адстойвае “годнасць” свайго старога, як і ён сам, паравоза: *Ці можна адказаць чалавеку, які так зняважліва ставіцца да паравоза? Хоць гэта і паравоз не паравоз, а так сабе, непаразумеенне нейкае, але ўсё ж такі машына, і павінна яна павагу мець і пашану належную. А то нà табе, “куку-у-шка”*.

Крыху сумным зместам пранізаны дыялог Андрэя Летуна з яшчэ адным ягоным калегам па працы – Каўтуном, машыністам магутнага шчукінскага паравоза. Відавочна, што тэхнічная перавага ў гэтым выпадку не на баку Андрэя, і ён сам гэта прызнае, пачуўшы паравозны гудок: *Яго паравоза голас за дваццаць вёрст чуваць, не мая “кукушка”...* У размове з Андрэем Каўтун дэманструе свой больш высокі прафесійны статус праз выкарыстанне дзеяслова *кукаваць*, па-першае, у прафесійным, вядомым толькі машыністам сэнсе – ‘працаваць машыністам “кукушкі” па ўзросце, на схіле гадоў’: *Здароў, Каўтун! – А, Андрэй, вось не пазнаў, браце, цемь, бачыш. Ну, як “кукуеш”? – Кукую, нічога, браток, не папішаеш... – Кукуй, кукуй*.

Па-другое, важна падкрэсліць, што слова *кукушка* (бел. *зязюля*) ўвогуле звязваецца з комплексам негатыўных асацыяцый перш за ўсё таму, што гэтая птушка падкладвае свае яйкі ў гнёзды іншых птушак, з-за чаго гэтая намінацыя ўжываецца ў гутарковай сферы з ацэначным пераносным значэннем ‘жанчына, якая пакідае народжанае дзіця ў радзільным доме, на ўтрыманне дзяржавы’. Са зместам вядомай усходнім славянам і літоўцам легенды пра жанчыну, з-за якой загінуў муж-вуж, а яна сама ператварылася ў зязюлю-адзіночку, звязана і семантыка дзеяслова *кукаваць* – ‘жыць самотна, без сям’і’ [1, с. 478]. Такім чынам, можна меркаваць, што слова *кукаваць* у вышэй прыведзеным дыялогу рэалізуе таксама (ў дачыненні да

машыніста Андрэя Летуна) значэнне ‘жыць (часова) без сям’і’. На карысць гэтага меркавання сведчыць і працяг дыялога паміж Андрэем і Каўтуном, які з’едліва-іранічна падсмейваецца наконт часовага “халасцяцкага” статусу старога машыніста і магчымай нявернасці ягонай жонкі: *Кукуй, кукуй. А да жонкі калі? – У панядзелак з’езджу. Калі ўбачыш часам, скажы, хутка прыеду. – Дзе ж ёй сумаваць там. Нябось, маладога знайшла, ці ж ты ёй нара... – Ну, ты ўжо сказаў. Табе б толькі зубы скаліць. Хадзі вось шклянку чаю перахваці...*

Відавочна, Міхась Лынькоў імкнуўся стварыць не вельмі прывабны вобраз машыніста “шчукінскага” цягніка Каўтуна, проціпастаўляючы яго Андрэю Летуну ў чалавечых, маральных якасцях. Так, размаўляючы з маладымі калегамі па працы, Андрэй далікатна, асцярожна, але ўсё ж асуджае Каўтуна, у якога трагічна, падчас аварыі, загінуў сын-качагар, за неберажлівых адносінаў да тэхнікі: *А што Каўтун – даездзіца і да майго: стары ўжо, ды на сэрцы гарачы, не шкадуе паравозаў, толькі ведае: паддай пары, паддай. А так і да бяды можна хутка. А чаму не шкадуе? За сына помсту мае, за сына злое на машыну.* Тут і ў іншых выпадках Андрэй Лятун выступае як тыповы філосаф-фаталіст, які неаднаразова падкрэслівае, што жыццё чалавека прадвызначана яго лёсам, а сам лёс – гэта нейкая неадчэпная антрапаморфная істота: *На ўсё свой лёс; Такі лёс, каму як...; Ды лёс, браткі, – ад яго не ўцячэш. І на рэйках наш лёс, усю дарогу так і бяжыць за табою на рэйках, адстаць баіцца.*

Акрамя таго, “негатыўна-гаворачым” з’яўляецца і само прозвішча *Каўтун* (дарэчы, пра імя гэтага персанажа нам нічога не вядома), якое мае відавочную сувязь з апелятывам *каўтун* ‘збітыя, зблытаныя ў адзін ком валасы’. У сферы народнай духоўнай культуры *каўтун* успрымаўся як захворванне, звязанае не толькі з адсутнасцю належнай гігіены, але і з сурокамі (рус. *сглазом*), увогуле “са злымыснымі дзеяннямі чарадзея” [2, с. 232].

У цэлым трэба адзначыць, што апавяданне “Андрэй Лятун” пранізана песімістычным настроем. З сумных разважанняў галоўнага героя пра “кукушку-світушку” яно пачынаецца, і на працягу ўсяго тэкста стары машыніст гэтак жа сумна разважае, выкарыстоўваючы спецыяльную тэрміналогію для апісання свайго фізічнага і псіхалагічнага стану: *Так, браце Андрэй, сядзі цяпер і не рыпайся. А чаму? Таму што слабыя мы сталі, а віною ўсяму: годы точаць падшыпнікі, не разгонішся цяпер, не раз’едзешся... А іначай кажучы, старасць – не радасць. Баста! Годзе! Ад’ездзіўся!; Старасць. Немач. Вочы сталі нязоркія, вушы нячуткія, слабая рука – трасецца на рэгулятары; Калі б то мне вашы гады, здаецца б, плячом паравоз з дэпо выштурхнуў. Стары я, браткі, недалугай раблюся. Што год, то горш. Але не шкада, сваё адгуляў, сваё адмазліў...*

Паказальна між тым, што ў фінальнай частцы гэтага твора мы бачым ужо іншага галоўнага героя – сапраўднага Андрэя Летуна, які, не зважаючы на

сталы ўзрост, з хваляваннем і радасцю кіруе (няхай хоць і не працяглы час) хуткасным цягніком. Як у далёкай маладосці, стары Андрэй – сапраўдны Лятун! – перажывае, нібы птушка, шчаслівае адчуванне палёту: *І ляцім жа, браткі! Э-эх ляцім!.. Даганяй – не дагоніш...*

Такі аптымістычны, жыццясцвярджальны фінал твора вельмі важны як мастацкі прыём: гэтым самым пісьменнік падкрэсліў думку пра тое, што жыццё не спыняецца, што ўсё добрае і карыснае, набытае працавітым і гаспадарлівым, смелым і дасціпным, разважлівым і мудрым Андрэем Летуном, знойдзе ўвасабленне і працяг у справах яго маладых паплечнікаў.

Рамантычны характар галоўнага героя, яго любоў да прафесіі праяўляюцца таксама ў тым, што для Андрэя Летуна вельмі блізкімі, дарагімі, нават узнёслымі з’яўляюцца не вельмі прыемныя для звычайных пасажыраў пахі: *Над лініяй водар ад палыну і мазуту. І пахне яшчэ перагарам вугалю і газавым курывам; І коцяцца думкі-словы ў начную цемрадзь, дзе пах вугалю і дыму.*

У разглядаемым мастацкім тэксце актыўна выкарыстоўваюцца тэхнічныя тэрміны, без якіх немагчыма апісанне паўсядзённага жыцця чыгуначніка: *стрэлачнік, лінейны, буфер, стрэлкі, тэндэр, дэпо, кастылі, буксы, рэгулятар, поршань, цыліндр* і інш. Разам з тым, у апавяданні ўжываюцца шматлікія вобразныя сродкі, якія дапамагаюць рэалістычна перадаць маўленчыя асаблівасці персанажаў, у першую чаргу – галоўнага героя. Вельмі трапным з’яўляецца, напрыклад, вобразнае прэдыкатыўнае выказванне *годы точаць падшыпнікі*, якое, з аднаго боку, абазначае тэхнічную з’яву – непазбежнае псаванне металу з-за трэння, а з другога боку, пад “падшыпнікамі” можна разумець чалавечы арганізм у цэлым, які на схіле гадоў таксама непазбежна “сточваецца”, “прыходзіць у непрыдатнасць”.

Важную эстэтычную ролю ў творы адыгрываюць і фразеалагічныя звароты, якія маюць выразную эмацыянальна-экспрэсіўную афарбоўку. Параўн.: *зубы скаліць ‘кпіць, падсмейвацца’. Табе б толькі зубы скаліць; даць лататы ‘хутка пабегчы’. Некаторыя лататы хацелі даць, ды пасажыры скемілі, у чым справа.* Выкарыстоўваючы агульнавядомае ўстойлівае словаазлучэнне *вадой не разальеш* ‘вельмі дружныя, неразлучныя, заўсёды разам’, аўтар апавядання наўмысна “пашырае” яго, дадаючы ўстойліваму словазлучэнню “чыгуначны каларыт”. На гэты выпадак звярнуў у свой час увагу вядомы беларускі фразеалаг І. Я. Лепешаў: “У аснове фразеалагізма – вобраз, звязаны са спробай, разліваючы вадой, разняць, разгнаць жывёл, калі яны б’юцца. Параўн. ужыванне фразеалагізма з ажыўленнем яго ўнутранай формы шляхам далучэння да яго ў якасці аднароднага члена структурна-аднатыпнага свабоднага словазлучэння: “Не, гэта старыя прыяцелі, спрадвечныя дружбакі, якіх *не разальеш вадой, не разгоніш парай*” (М. Лынь-

коў)» [3, с. 64]. Не меншай выразнасцю вызначаецца аўтарскае выкарыстанне яшчэ аднаго агульнапашыранага фразеалагізма – *не фунт ізюму* <каму> ‘не дробязь, не пусцяковіна; справа сур’ёзная’ [3, с. 257]: назоўнік *ізіом* у гэтым выпадку заменены словам *гайкі*: *Вы паспрабавалі б вось папрацаваць у дзевятнаццацім, у дваццатым годзе, даведаліся б, пачым фунт гаек*.

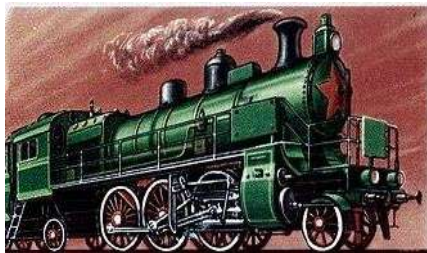
У заключэнне звернем увагу на паходжанне слоў-прафесіяналізмаў, што выкарыстоўваюцца ў творы для абазначэння паравозаў – *шчукінскі* і “*кукушка*”. Паходжанне першай намінацыі пазбаўлена нейкага загадкавага, рамантычнага арэолу: яно звязана з прозвішчам вядомага рускага інжэнера, канструктара паравозаў прафесара Мікалая Леанідавіча Шчукіна (1848–1924 гг.), які распрацаваў “новы тып таварнага паравоза для дзяржаўнай чыгункі” [4, с. 168].

Што датычыць назвы “*кукушка*”, то паводле яе ўзнікнення існуе некалькі версій. Згодна з найбольш пашыранай з іх, гэтая назва была ўтворана ад абазначэння асобнай серыі паравозаў – К^у (каломенскі ўзмоцнены). Параўн.: *кукушка* ‘небольшой маневровый паровоз’ (от буквенного обозначения его серии – К^у) [1, с. 479]. Па дадзеных В. А. Ракава, паравоз “кукушка” пачаў вырабляцца на Каломенскім машынабудаўнічым заводзе яшчэ ў 1911 годзе, эксплуатаваўся на чыгунцы да 1962 года і характарызаваўся як “даволі ўдалы тып хуткаходнага паравоза”, як “дастаткова эканамічны, просты ў рамонце, але саступаючы па магутнасці іншым паравозам” [4, с. 230–231]. Лічыцца таксама, што назва “*кукушка*” з’явілася “з-за падабенства гучання паравоза з гукамі, якія выдаюцца кукуючай птушкай”. Такія паравозы валодалі слабым свістком, і іх сігналы больш былі падобныя на “кукаванне”, чым на стандартнае паравознае “ту-ту” [5] (рысунак 1).

а)



б)



Рысунак 1 – Паравозы пачатку XX веку:

а – манеўровы паравоз серыі К^у (“Кукушка”); б – кур’ерскі пасажырскі паравоз серыі С^у

Аляксей Вульфай, старшыня Усерасійскага таварыства аматараў чыгункі, выказваючы сумненне наконт гукавага падабенства паравознага свістка і голасу зязюлі, бачыць у гэтым іншы метафарычны перанос – на падставе

знешняга падабенства: «Самый простой вариант, как бы логичный – ассоциация с птицей, но в чем она, мне лично непонятно. Кукующий поезд я себе не представляю, пение кукушки совершенно не похоже на гудок паровоза. «Куку» и гудок паровоза – какая тут связь? Кукушка в лесу и этот поезд в лесу маленький идет? Но поезд-кукушонок – вроде как что-то маленькое, милое, но кукушонок-то ведь и сама кукушка не самые симпатичные птички... В общем, тут тайна какая-то!» [6].

Можна, аднак, сцвярджаць, што незалежна ад самых розных асацыяцый і меркаванняў слова “кукушка” замацавалася ў жывым маўленні для абазначэння невялікага працавітага манеўровага паравоза, які, незважаючы ні на што, паважаў і шанавалі Андрэй Лятун – галоўны персанаж аднайменнага апавядання Міхася Лынькова.

СПІС ЛІТАРАТУРЫ

- 1 Большой толковый словарь русского языка / сост. и гл. ред. С. А. Кузнецов. – СПб. : Норинт, 2000. – 1536 с.
- 2 Валодзіна, Т. Міфалогія беларусаў : энцыкл. слоўн. / склад. І. Клімковіч, В. Аўтушка ; навук. рэд. Т. Валодзіна, С. Санько. – Мінск : Беларусь, 2011. – С. 232.
- 3 Лепешаў І. Я. Этымалагічны слоўнік фразеалагізмаў / І. Я. Лепешаў. – Мінск : БелЭн, 2004. – 448 с.
- 4 Раков, В. А. Локомотивы отечественных железных дорог 1845–1955 / В. А. Раков. – М. : Транспорт, 1995. – 564 с.
- 5 Поезд «Кукушка». Почему так называется [Электронный ресурс]. – Режим доступа : znachenie.mozaiyka.ru/articles/poezd-kukushka-pochemu-tak-nazyvaetsya.html. – Дата доступа : 01.05.2022.
- 6 Вульффов, А. Что такое поезд-кукушка? / А. Вульффов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://yandex.ru/q/question/chto_takoe_poezd_kukushka 81708291/?. – Дата доступа : 01.05.2022.

УДК 82:656

Н. А. КУЛИЕВ

Институт телекоммуникаций и информатики Туркменистана,
г. Ашхабад

ТРАНСПОРТ В МОТИВАЦИОННОМ БЕСТСЕЛЕРЕ РИЧАРДА БРЭНСОНА «БЕРИСЬ И ДЕЛАЙ!»

Ричард Брэнсон – легендарный британский предприниматель, один из самых богатых людей планеты, основавший корпорацию Virgin, которая сегодня объединяет под своим брендом почти 400 компаний в самых разных

сферах – от издательской деятельности и авиаперевозок до космического и подводного туризма. Брэнсон – яркая, нестандартная личность. Его кредо – брать от жизни все. Это значит не бояться делать то, что хочешь. При этом совершенно неважно, достаточно ли у тебя знаний, опыта или образования. Если есть голова на плечах и достаточно задора в душе, любая цель будет по плечу. Жизнь коротка, чтобы тратить ее на вещи, которые не приносят удовольствия. Если что-то нравится – делай. Не нравится – бросай, не раздумывая. В расширенной версии своего бестселлера Брэнсон предлагает правила жизни, которые должны помочь каждому на пути к творчеству, духовному росту и самовыражению. Его произведение несет огромный заряд оптимизма, мудрости и веры в возможности человека, для всех, кто ищет вдохновения и хочет зарядиться жизненной энергией, смелостью и оптимизмом. Это бестселлер, от чтения которого получаешь настоящее удовольствие. Он заряжает и мотивирует.

Практически ни одно произведение не обходится без транспорта. Таким образом, транспорт – неотъемлемая часть в жизни каждого человека, так же, как и героя данного произведения.

Жизнь Ричарда Брэнсона была тесно связана с разными видами транспорта. Он ездил на скоростных поездах, вёл переговоры на яхте, плавал под парусником, летал на самолётах, на стратосферном воздушном шаре. Различные интересные истории из его жизни тоже тесно связаны с транспортом. Вот некоторые из них: *«Если вам не доводилось бывать на стратосферном воздушном шаре, вы даже представить себе не можете его размеров – в сравнении с размерами тех монгольфьеров, что используются для рекламы или полчасовых развлекательных полетов. Это как сравнивать автобус с велосипедом. Казалось невероятным, что я всерьез собираюсь сделать то, что еще не делал ни один человек... Мы должны были экономить топливо, летя со скоростью двести миль в час и подогревая воздух днем с помощью энергии Солнца. Мы располагались бы в герметичной капсуле, а не в обычной плетеной корзине. Все это было новинкой.*

– *А что помешает стратосферным ветрам порвать шар в клочья?* – спросил я.

– *Я разработал двойную оболочку,* – ответил Пьер. Его ответы были серьезными, научно обоснованными, и я постепенно укреплялся во мнении, что если кому-то такой полет и удастся, то именно нам. Поскольку ветры и струйные течения дуют от Америки к Европе, мы стартовали из Америки ранним утром. Двадцать девять часов спустя мы были над Ирландией, став первыми, кто пересек Атлантику на монгольфьере».

Как видно из этого отрывка, Ричард решил на это доселе неизведанное путешествие, полное неизвестности и опасности, на стратосферном воздушном шаре со скоростью двести миль в час. Это подчеркивает смелость,

решимость его характера, который подталкивает на испытание новых видов транспорта.

«...Невероятная скорость нашего перелета стала для нас неожиданной проблемой: у нас еще оставалось три полных бака с горючим, а они вполне могли взорваться при приземлении. Мы решили спуститься пониже и сбросить баки в открытом поле. Внезапно ветер взвился вокруг нас с силой, которой мы не ожидали. Земля понеслась навстречу. Мы ударились о землю и отскочили от нее, как мячик. Баллоны с топливом сорвались от удара, а вместе с ними слетела и радиоантенна. Без веса баллонов нас тут же понесло вверх. Мы чудом не задели дом и линию электропередачи.

Теперь, без топлива, мы не могли управлять полетом. Монгольфьер летел вверх как ракета. Мы видели, что движемся в сторону океана, и Пер стравил горячий воздух из оболочки, чтобы хоть как-то снизиться. Но приземный ветер снова оказался сильнее, чем мы думали, – и нас вынесло в море. Монгольфьер летел на северо-восток, а без радио и электричества в капсуле мы полностью зависели от направления и силы ветра.

– Держись крепче, – сказал Пер. Мы промахнулись, не достигнув берега. Мы слишком быстро двигались. Монгольфьер поволок нас по поверхности моря, капсулу било о каждую волну.

– Выбираемся! – крикнул Пер. – Ричард, нам нужно выбираться!

– А где твой спасательный жилет? – заорал я.

Похоже, Пер меня не услышал. Он выбросился из люка прямо в холодную темную воду. Высота падения была, по меньшей мере, метров тридцать. Я был уверен, что он разбился. Лишенный его веса, шар резко взмыл, и прыгать стало уже невозможно. Рассчитывать мне было не на кого.

Я поднимался все выше и выше – уже летел в облаках. Ветер нес меня на север, по направлению к Шотландии. Я был один на самом большом воздушном шаре из когда-либо существовавших. Топлива у меня оставалось примерно на час. Когда оно кончится, то оболочка, тяжелая капсула, а вместе с ними и я просто рухнут в море. У меня был выбор: можно попробовать прыгнуть с парашютом или оставаться в корзине. Оба варианта казались крайне опасными. Похоже, пришел мой последний час. Я взял блокнот, с которым не расстанусь никогда, и написал: «Джоан, Холли, Сэм, я вас люблю!» Внезапно ко мне вернулись оптимизм и решимость. «Что я себе позволяю, – подумал я, – сдаваться без боя? Пока жив, ты можешь что-то сделать, – сказал я себе. – Что-нибудь да подвернется». Топливо кончалось, и монгольфьер летел вниз в гущу облаков. И тут я увидел вертолет. Он искал меня! Я понял, что спасен. Оказавшись ближе к волнам, я прыгнул в море, подальше от монгольфьера. Он сразу же взлетел и исчез из виду. Теперь можно было не бояться, что он рухнет на меня. Экипаж вертолета выловил меня из ледяной воды.

Все то время, что я летел на север с умолкнувшей рацией, мне не давала покоя мысль о том, что случилось с Пером. Он находился в море уже несколько часов, и нам нужно было срочно найти его. Я показал спасателям, где примерно он выпрыгнул из монгольфьера, и Пера спасли прежде, чем он погиб от переохлаждения.

Весь этот полет – удивительное приключение. Я вынес из него целый ряд уроков. Делай что-то не тогда, когда тебе просто хочется это сделать, но готовься, как следует, верь в свои силы, помогай другому и, самое главное, никогда не сдавайся. Все эти уроки могут оказаться полезными в жизни. Вы не обязательно должны заправлять огромным бизнесом, летать на воздушном шаре или бить рекорды скорости на моторной яхте, чтобы усвоить те уроки, которые усвоил я. Ваша цель может быть совсем небольшой. Если вы действительно хотите добиться чего-то – беритесь и делайте. Какой бы ни была цель, ее не достичь до тех пор, пока человек не отбросит страх – и не взлетит.

Как только какое-то дело перестает доставлять радость, я начинаю подумывать о переменах. Жизнь слишком коротка, чтобы проживать ее с кислой физиономией. Просыпаться со стрессом, чувствуя себя несчастным – это не жизнь. Поэтому я говорю: никогда не старайтесь просто заработать деньги. Настоящий успех, счастье и чувство удовлетворения никогда не придут, если ваша единственная цель – погоня за прибылью».

Как видно из этого отрывка, жизнь автора полна опасных приключений. Он был оптимистом, и его оптимистические взгляды на жизнь всегда помогали ему справляться со всеми опасностями. Транспорт влияет на формирование личности Ричарда и его дальнейшую жизнь.

«Одно решение, о котором я никогда не сожалел, касалось предложения, поступившего в 1984 году от молодого американского адвоката. Он хотел, чтобы я инвестировал капитал в новую трансатлантическую авиалинию.

Я могу принять решение относительно людей и идей за шестьдесят секунд. Я больше полагаюсь на свой инстинкт, чем на пухлые тома отчетов. Уже через минуту я знал, что это – мое. Я летал самолетами самых разных авиакомпаний и не могу сказать, что мне это нравилось. Я мог бы все сделать лучше. Это был дерзкий, смелый шаг, но его стоило сделать. Без всякой спешки мне следовало изучить проблему и взвесить степень риска – а для этого необходимо было оценить ситуацию на рынке. Я всегда говорю, что, если у вас есть хорошая рабочая идея, то совершенно необязательно проводить дорогостоящие исследования и выдавать на-гора тонны отчетов и графиков. Самое главное – здравый смысл и умение смотреть вперед. Я чувствовал, что должен принять этот вызов судьбы и воплотить задумку в жизнь наперекор всему. В конце концов, мои партнеры согласились –

но крайне неохотно. Я решил сохранить имя нашей компании и назвал авиалинию *Virgin Atlantic*».

Авиаперевозки – это один из самых серьезных и важных видов бизнеса. Как видно из этого отрывка, он хотел усовершенствовать условия полета этого вида транспорта. И это подтолкнуло его к этому виду бизнеса. Он наперекор всему принял этот вызов судьбы и воплотил задумку в жизнь.

«Моей следующей большой авантюрой стал запуск Virgin Trains в 1991 году. Идея родилась, когда я был в Японии, где один из университетов присвоил мне почетную степень доктора. Во время этой поездки я присматривал в Киото площадку для строительства нового магазина нашей сети Virgin Megastore. Когда мы ехали на сверхскоростном поезде Shinkansen – который здесь называют «поезд-пуля» – из Токио в Киото, я пришел в полный восторг: поразительный футуристический дизайн, мягкость движения, скорость, чистота – словно летишь в самолете. «Почему бы таким поездам не быть и в Великобритании?» – подумал я и тут же, чтобы не забыть, сделал несколько пометок в блокноте. Это была судьба. Через неделю правительство Великобритании заявило, что начинает демонтаж старой системы управления железными дорогами British Rail и приглашает новые компании участвовать в тендере за право пустить свои поезда. Я мгновенно отреагировал, выразив свою заинтересованность. И даже представить не мог, насколько молниеносно откликнется на это пресса. В газетах появились заголовки: «Virgin нацеливается на железнодорожный бизнес». Пресса писала, что это был смелый шаг! Как всегда, нашлись и те, кто уверял, что я потерплю крах. Работа заняла пять лет, но мы справились. Мы создали самый современный поезд в мире – Pendolino. Момент торжества наступил, когда моя жена дала ему название Virgin Lady. Мы снова оказались впереди всех, и я был страшно горд, когда во всех теленовостях говорили, что наша компания выполнила взятые на себя обязательства.

С раннего детства родители учили меня, что дать слово – серьезное дело, а данное слово ты обязан сдерживать. Если не можешь выполнить обещанное, говорили они, не давай обещаний. Благодаря их воспитанию всегда стараюсь сдерживать свое слово. Я ставлю перед собой цели и не отступаю от них. И я убежден, что успех – это нечто большее, чем просто удача. Нужно верить в себя и воплощать задуманное в жизнь. Тогда и другие начинают верить в тебя».

Комфортабельная поездка на сверхскоростном поезде в Токио вдохновило Ричарда Брэнсона на улучшение качества инфраструктуры железнодорожного транспорта. Его упорство и дальновидность помогала ему в достижениях поставленных целей. Тема транспорта нашла яркое отражение в этом произведении. Она вдохновляла его на совершение безумных идей и поступков, чем сделала это произведение незабываемым и мотивирующим.

«...очень важно оставить мир лучшим, чем он был до тебя. Каждому нужно учиться. Каждому нужна цель в жизни. Кем бы мы ни хотели стать, что бы ни хотели делать – мы можем добиться цели. Так что вперед. Главное – первый шаг. Берись и делай!»

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Branson, Richard. Screw it, Let's do it. Expanded / R. Branson. – М. : Манн, Иванов и Фербер; Эксмо, 2014.

УДК 811.161.1:81

Н. А. ЛЮБОЧКО, Н. В. КУЛАЖЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

РАБОТА С ПРОИЗВЕДЕНИЯМИ РУССКОГО ФОЛЬКЛОРА НА УРОКАХ РУССКОГО ЯЗЫКА КАК ИНОСТРАННОГО

Славяне имеют богатое лингвокультурное и духовно-историческое наследие, которое проявляется в языке (звуки, слова и их значение, символы и знаки и др.). Сформировавшаяся за многие века уникальная мифологическая система дошла до наших дней, при этом русский язык является ключом к восстановлению и развитию русско-славянской мифологии и хранилищем лексико-семантических пластов. Научить иностранных студентов понимать русскую речь – это значит приблизить к пониманию культурных ценностей наших народов и национальной специфики. В этой связи большое значение в обучении имеет использование на уроках по русскому языку как иностранному художественной литературы. Художественные тексты стимулируют мыслительную деятельность студентов, помогают развитию чувства языка, обогащают речь, наполняя её выразительными средствами и пониманием их функциональных особенностей.

К произведениям художественной литературы, наполненным лингвострановедческим материалом, относятся и произведения устного народного творчества. Сказка является сокровищницей народной мудрости, универсальным средством передачи национальных представлений об окружающем мире. Именно в сказках отображаются многообразные формы коммуникации представителей определённой национально-культурной среды, национальная психология, формы поведения, национально-культурные ценности.

По мнению Н. П. Серовой, среди жанров русского фольклора сказка является самым оптимальным материалом для изучения в иноязычной аудитории. Она имеет занимательный сюжет, не привязана к определённым историческим или политическим событиям, содержит однозначность психо-

логических характеристик персонажей, лаконичность изображаемых деталей, синтаксически построена на общеязыковых и разговорно-бытовых конструкциях, удовлетворяет познавательный, эмоциональный и эстетический интерес.

Для методики преподавания русского языка как иностранного основное значение имеет смысловая многоплановость такого текста. Нужно отметить, что большинство произведений этого жанра уместно подключать к процессу обучения только тогда, когда студенты достигли определённого уровня коммуникативной и языковой компетенции. Для оптимального освоения текста сказок необходима максимальная организация гармоничного взаимодействия различных принципов, приёмов, методов и типов упражнений. Преподавателю необходимо создать такую модель работы, которая будет способствовать правильному пониманию русской культуры иностранцами. Работа должна строиться по алгоритму: от значения к смыслу и представлению.

Первоначально студентов необходимо познакомить со сказкой как жанром (литературным и устного народного творчества), рассказать об особенностях малых фольклорных жанров (загадка, пословица и др.), дать сведения об авторе, писателе. Далее в процессе работы студенты получают представления об особенностях выразительных средств языка (метафоре, сравнении, олицетворении и др.). Текст произведения необходимо адаптировать (сократить, упростить синтаксические конструкции). Работа с самим текстом предполагает ещё один важный аспект обучения – работу над ударением и интонацией. Послетекстовая работа содержит задания обобщающего характера, чтобы студенты могли выказать своё понимание прочитанного, собственное мнение. Языковой материал должен сопровождаться иллюстрациями, видеофрагментами, которые активизируют накопленный ранее лексико-грамматический материал, расширяют зрительный ряд, развивают языковую догадку.

Определённые сказки можно использовать при изучении лексической группы «Транспорт» и глаголов движения. Герои отечественных сказок имеют в своём арсенале огромное разнообразие способов и средств передвижения (ступа, метла, печь, сапоги-скороходы, сани, карета, бочка и др.), которые могут быть соотнесены с современными транспортными средствами. Так, ступу Бабы Яги из «Василисы Прекрасной» можно сравнить с флайбордом; сани самоходные из сказки «Морозко» – со снегоходом; печь из сказки «По щучьему веленью» – с паровозом (тепловозом, локомотивом); ковёр-самолёт из «Старика Хоттабыча» – с аэропланом (самолётом); сапоги-скороходы из сказки «Вещий сон» – с роликами; бочку из «Сказки о царе Салтане» – с лодкой; даже Конька-Горбунка из одноименной сказки можно сравнить с мотоциклом. В одной сказке могут быть использованы несколько волшебных средств передвижения, что делает её более интересной для изучения. В качестве примера можно рассмотреть структуру работы с текстом

сказки «По щучьему веленью». Подготовительный этап начинается со знакомства с новой лексикой. На данном этапе выполняются упражнения на снятие лексических трудностей:

– переведите слова с помощью словаря: *старик, неохота, изба, печь, невестка, топор, прорубить, лёд, щука, пригодиться, расплескаться, лавка, запрягать, сани, дубинка, царь, царевна, посулить, затужить* и т. д.;

– проанализируйте значимые части слова (корень, приставку, суффиксы), объясните, чем отличаются данные слова: *дурак – дурачок, печь – печка, дрова – дровишки, река – речка* и т. д.;

– прочитайте слова и словосочетания в левом столбце и соедините их с близкими по значению в правом:

<i>Неохота</i>	<i>Приказ</i>
<i>Гостинцы</i>	<i>Ещё сильнее</i>
<i>Невестка</i>	<i>Сильный ветер</i>
<i>Веленье</i>	<i>Нет желания что-то делать</i>
<i>Уха сладка</i>	<i>Колоть дрова</i>
<i>Ступайте</i>	<i>Жена брата</i>
<i>Рубить дрова</i>	<i>Подарки</i>
<i>Ветер буйный</i>	<i>Идите</i>
<i>Ещё пуце</i>	<i>Вкусная уха</i>

– прочитайте следующие глаголы, выделите приставки, объясните значение, найдите видовую пару, проспрягайте: *сходить, привезти, понести, полезть, выскочить, вылететь, догнать*;

– проанализируйте значения фразеологизмов, найдите соответствия в родном языке:

<i>По щучьему веленью, по моему хотенью</i>	<i>По волшебству, чудесным образом</i>
<i>Обломать бока</i>	<i>Побить</i>
<i>Много ли, мало ли (долго ли, коротко ли)</i>	<i>Через некоторое время</i>
<i>Писанный красавец</i>	<i>Очень красивый</i>

Следующий этап предполагает работу с текстом. Студентам предлагаются следующие виды заданий:

– прочитайте текст;

– разбейте текст на смысловые части, составьте план текста;

– дополните словосочетания глаголами из текста в правильной форме;

– найдите в тексте глаголы движения и скажите, к какому персонажу они относятся, в какой форме употреблены (ступайте – указание вёдрам, пошёл за вёдрами – к Емеле, с базара воротятся – к братьям, поди, наколи дров – указание топору, сами в избу ступайте – указание дровам, ступайте в лес, поезжайте домой – указание саням, сами валитесь в сани – указание дровишкам, сама пошла по улице – к печи) и т. д.;

– найдите в тексте слова, которые указывают на средства передвижения главного героя (*печь, сани, бочка*), опишите материал, из которых они сделаны, размеры (габариты), каким способом они приводятся в движение, найдите подтверждение своим словам предложениями из текста.

После выполнения вышеперечисленных заданий целесообразно предложить студентам просмотр мультипликационного фильма «В некотором царстве», что позволит осмысленно переработать материал, обобщить его.

Завершающим этапом работы станут творческие задания, направленные на выработку навыков и умений извлекать смысл произведения, понимать подтекст:

– опишите характер героев сказки, как он влияет на их поведение, речь (*Емеля – ленивый, ловкий, смекалистый, упрямый, добрый, весёлый; царь – грозный, строгий, властный, справедливый; Марья-царевна – своенравная, капризная, избалованная, ласковая, воспитанная; офицер – серьёзный, грубый, бесцеремонный; вельможа – хитрый, дипломатичный, внимательный*); расскажите, какой вы человек по характеру;

– с какими реальными транспортными средствами можно соотнести средства передвижения из данной сказки. Проанализируйте их внешние характеристики: общие части устройства, габариты, принцип работы, материал, вместимость пассажиров, способы положения человека в транспорте, скорость, мобильность, сложность управления (например, *печь можно сравнить с паровозом (тепловозом, локомотивом), т. к. они имеют сходства по габаритам, принципу работы (на топливе), изготовлены из прочного материала, пассажир может принимать различные позы (сидеть, лежать, стоять), что позволяет перемещаться на дальние расстояния; сани можно сравнить со снегоходом, т. к. они мобильные, скоростные, не требуют специальной подготовки для управления, но могут использоваться только зимой; бочку можно сравнить с лодкой, т. к. перемещается по воде, сделана из дерева, маловместима*), в чем заключаются различия (например, *сказочный транспорт не требует технического обслуживания, бесплатный, не зависит от границ государства, может перемещаться хоть в Тридевятое царство и т. д.*).

Таким образом, работа с оригинальными литературными текстами имеет многоаспектный характер, учит ориентироваться и использовать языковой материал для самостоятельного высказывания, полноценно воспринимать художественное произведение, эмоционально откликаться на прочитанное, понимать изобразительно-выразительные средства языка, развивает ассоциативное мышление, способствует накоплению эстетического опыта, создаёт условия для формирования лингвокультурологической и коммуникативной компетенций.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Русские народные сказки / сост. Ю. Г. Круглов. – М. : Просвещение, 1983.
- 2 Бордовская, А. В. Методика работы с русскими народными сказками в иностранной аудитории / А. В. Бордовская // Русский язык как иностранный: Теория. Исследования. Практика. Вып. 6. – СПб. : Сударыня, 2003. – С. 312–317.

УДК 008:14

Е. А. МАЛЬЦЕВА

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

АНТИНОМИИ ОБРАЗА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ЛИТЕРАТУРЕ

Создание железных дорог оказало большое влияние на культуру в целом и на отдельные ее компоненты. В художественной культуре появились новые образы, которые постепенно наполнялись определенными смыслами, символами, значениями. Особенно ярко и многозначно образ железной дороги представлен в литературе. Новый и совершенно необычный вид транспорта побуждал авторов к его художественному осмыслению с момента своего возникновения. Сначала это было удивление, восторг, далее – понимание угрозы, которую потенциально несет в себе железная дорога, затем, по мере освоения, наделение ее особыми культурными смыслами. Анализ «железнодорожных» литературных произведений, написанных в XIX–XX вв., показывает сложность и неоднозначность образа железной дороги, позволяет выявить противоположные характеристики, а в результате сделать вывод о его антиномичности.

Антиномичность является неотъемлемым свойством культуры и ее отдельных феноменов. Внутренняя сложность и противоречивость, порождающая противоположные характеристики, характерна для образа железной дороги в художественной культуре. Рассматривая его в данном ключе, можно выделить несколько основных групп антиномий.

Железная дорога, будучи, прежде всего, техническим объектом, получала противоположные оценки с точки зрения влияния техники на человека, общество, культуру. Идеи *технизма* и *антитехнизма*, сложившиеся в философской традиции, наложили свой отпечаток и на восприятие железной дороги.

Одно из первых поэтических произведений, посвященных строительству железной дороги, стала ода С. Швырева, выражающая восторг и ликование:

*Думой сильного владыки –
Волей рока самого*

*Совершайся, труд великий,
Света знаний торжество!
Лягте, горы! Встаньте, бездны!
Покоряйся нам, земля!
И катися, путь железный,
От Невы и до Кремля.*

(С. Швырев. Железная дорога, 1842 г.)

Подробное восхищение обнаруживаем и в более поздних работах, например, у Алексея Гастева: «...из глубин бешено вырывается неугомонный поезд, дышит пламенем, поет сталью, колотит и режет камни, врывается прямо в утесы, сверлит их грудью» («Экспресс. Сибирская фантазия», 1916 г.).

Однако в то же время в литературу приходит и противоположная оценка технического новшества. Авторы пишут о бездушности нового вида транспорта, о гордыне, которая овладевает человеком и ведет его к гибели:

*В этой гонке, в этой скачке –
Всё вперед, и всё спеша –
Мысль кружится, ум в горячке,
Задышается душа.*

(П. А. Вяземский. Ночь на железной дороге
между Прагою и Веною, 1853 г.)

Подобные рассуждения о потере духовности, о порабощении человека техникой – в творчестве М. Волошина:

*Свист, грохот, лязг, движение – заглушили
Живую человеческую речь,
Немыслимыми сделали молитву,
Беседу, размышленье; превратили
Царя вселенной в смазчика колес.*

(М. Волошин. Пар, 1922 г.)

Железная дорога в литературе – не только образ технический. Достаточно часто ее объекты наделяются характеристиками живого существа. Здесь также присутствует полярность характеристик. В частности, поезд – самый динамичный и яркий железнодорожный объект, представляется то как *зооморфное существо*, то как *антропоморфное*. Сравнение со змеем, конем, драконом встречается достаточно часто. С. М. Степняк-Кравчинский описывает железнодорожный состав как черную змею, которая мчится «то извиваясь и распуская свой длинный, сияющий хвост, то влетая, как стрела, в темный туннель, пыхтя и завывая в своей борьбе с пространством» («Андрей Кожухов», 1888 г.). А. П. Чехов наделяет его звериными характеристиками: «Локомотив свистит, шипит, пыхтит, сопит... Вагоны дрожат и свои-

ми неподмазанными колесами воют волками и кричат совами» («В вагоне», 1881 г.).

Такому сравнению поезда со зверем-чудовищем противостоит уподобление его человеку. Так, М. Герасимов приписывает паровозу анатомию человека:

*Мудрый лоб
Сморщен гарью,
Вылезли темные кудри дыма.
Дышла – вывихнутые руки,
Бессильные на гулком
Ржавом животе кожуха.
Выпавшие суставы – втулки –
Притулились жалко
К обнаженным сухожилиям
Медных трубок.*

(М. Герасимов. О паровозе, 1919 г.)

А. Соболев о сломавшемся поезде пишет как о больном человеке: «Вскоре вагон заболел – заболел, как болеют люди: подался, где-то лопнули какие-то пружины, дававшие жизнь, где-то что-то свернулось. Как уносят больного человека, так увели и его лечить: выстукивали, щупали, возились с ним, царапали потрескавшуюся голубую кожу, поднимали, вновь опускали» («Салон-вагон», 1921). Для героя А. П. Платонова паровоз – член семьи: «Семья Петра Савельича была небольшая: она состояла из него самого, его жены и паровоза серии «Э», на котором работал Петр Савельич» («Жена машиниста», 1940).

Образ железной дороги в литературе наполнен определенной символикой, подчас противоположной по смыслу. «Жизнь» и «смерть» – темы вечные для литературы, они подвергаются новому осмыслению через новый образ.

С одной стороны, железнодорожный состав, будучи мощным механизмом, способен разрушить хрупкую человеческую жизнь. Таких сюжетов в литературных произведениях немало. Это и железнодорожные катастрофы, результатом которых становится гибель множества людей, и собственный выбор человека, решившего проститься с жизнью:

*Железнодорожные рельсы!..
И насыпь!.. И стрелки сигнал!
Как в глину размытую поезд
Слетел, низвергаясь со шпал.
Картина разбитых вагонов!..
Картина несчастных людей!..*

(А. Белый. Петербург, 1913)

*На рельсах железнодорожных
Зоя под встречный паровоз,
Ты манишь их, неосторожных,
Что б головой под треск колес.*

(В. Шершеневич. Реминисценция, 1931)

С другой стороны, железная дорога в литературе стала устойчивым символом жизненного пути. Такую трактовку образа дает М. Алигер: «Жизнь моя – железная дорога, вечное стремление вперед» («Железная дорога», 1934). Р. Рождественский, размышляя о жизненном пути, использует тот же образ, он пишет о метафорическом выборе между двумя возможностями – сойти с поезда, убежать от «грязи», «тряски», «плача ребенка в соседнем купе» или продолжить путь, чтобы «за ветром продолжить погоню» («Выбор», 1956). Выбор делается в пользу дороги.

Смысловая оппозиция «дорога» и «дом» также нашла свое воплощение в исследуемом образе. Железная дорога – это, прежде всего, именно «дорога», «путь», ведущий к изменениям в судьбе, уводящий в неизвестность. Кому-то она позволяет покинуть места, принесшие страдания, кому-то – влиться в общее движение, забыв о покое

*Город душу обрѣк страданью,
Город душу мою связал.
Потому нет прекрасней зданья
В каждом городе, чем вокзал.*

(И. Северянин. Гимн вокзалу, 1935)

*Вместе с ним и я в просторе мгlistом
Уж не смею мыслить о покое, –
Мчусь куда-то с лязганьем и свистом,
Мчусь куда-то с грохотом и воем.*

(Н. М. Рубцов. Поезд, 1969)

С путешествием по железной дороге связывают надежды на счастливое будущее, на достижение мечты, зачастую эти надежды тщетны: «Поезда, поезда, человеческой тоской гонимое железо! С грохотом проносились они мимо, в бесплодной попытке достигнуть края земли и мечты» (Л. М. Леонов «Вор», 1927).

Мотив дома в «железнодорожных» сюжетах обычно связан с описанием вагона, становящимся пусть временным, но пристанищем для человека. В этом временном доме может быть спокойно и тепло, здесь ведутся неспешные душевные беседы, всплывают воспоминания, рождаются мечты. Так в XIX в. описывал железнодорожный вагон князь П. А. Вяземский:

*Когда, как будто вихрь попутный,
Приспосаблия крылья нам,*

*Уносит нас вагон уютный
По русским дебрям и степям, –
Благословляю я чугунку!*

(П. А. Вяземский. На железной дороге, 1867)

Иначе воспринимает вагон литературный герой XX в.: «Вагон сильно качало; лампочка под потолком горела в четверть силы; стоял дурной запах от портянок и ног; эти разнокалиберные ноги торчат с каждой полки, босые, в дырявых носках, из которых вылезают пальцы; на одной полке две пары ног: одни большие, мужские, а другие – женские, в чулках. На узлах впопалку спят бабы, детишки. Душно и мутно...» (А. В. Кузнецов «Продолжение легенды», 1956), однако и такое пространство через какое-то время ощущается человеком как дом: «мы с бешеной скоростью едем, и едем, и едем. Поезд уже стал домом родным» (там же).

Литературные образы вокзала, вагона содержат в себе еще одну пару антиномий – «толпа» и «одинокчество». Железная дорога – это всегда скопление людей, случайным образом оказавшихся рядом, это смешение характеров, судеб. Образующаяся толпа может вызывать к жизни отрицательные качества человека: «Огромная толпища стояла у всех дверей, ведущих на платформу, – едва-едва ее сдерживали железнодорожные сторожа. И уже чувствовалась между этими людьми та беспричинная взаимная ненависть, которую можно наблюдать только в церквях, на пароходах и на железной дороге» (А. И. Куприн «Начальница тяги», 1911). Но она же может порождать особое возбуждение, предвкушение предстоящей поездки: «Вокзал с его разноголосю сутолокою, грохотом приходящих поездов, свистками паровозов... торопливыми пассажирами, которые все идут и идут, точно им и конца нету, – впервые предстал перед оторопелыми глазами Петьки и наполнил его чувством возбужденности и нетерпения» (Л. Н. Андреев «Петька на даче», 1988).

На том же вокзале человек может быть одиноким:

*В железном сумеречном зале,
Глотая паровозный дым
Сидит Мадонна на вокзале
С ребенком маленьким своим.
Вокруг нее кульки, баулы,
Дорожной жизни суета.
В блестящих бляхах вельзевулы
Тележку гонят в ворота...
И лишь на бедной той скамейке,
Превозмогая боль и страх,
Мадонна в шубке из цыгейки
Молчит с ребенком на руках.*

(Н. Заболоцкий. На вокзале, 1958)

Железнодорожный вагон в отечественной культуре традиционно – место душевных разговоров, калейдоскопа лиц, историй. Но и в этой людской круговерти человек может остаться наедине с собой:

*В вагоне шаркают и шамкают
и просят шумно к шалашу.*

*Слегка пошатывает шахматы,
а я тихонечко пишу.*

(Е. Евтушенко. В вагоне шаркают и шамкают..., 1961)

Итак, образ железной дороги в литературе раскрывается через ряд антиномий, таких как жизнь – смерть, дорога – дом, технизм – антитехнизм, зооморфное – антропоморфное, толпа – одиночество, что свидетельствует о сложности и динамичности данного образа, о его многозначности, о сложной включенности в мир культуры.

УДК 130.122

Н. И. МАРТИШИНА

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

ИСТОРИЧЕСКАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ АКСИОЛОГИИ ОБРАЗА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В РОССИЙСКОЙ ПОЭЗИИ

В настоящее время в философской теории познания утвердилось концепция многообразия видов познания, в рамках которой обыденное, религиозное, научное, философское, художественное познание рассматриваются как относительно самостоятельные способы познания, дополняющие друг друга в общей системе познавательной деятельности коллективных и индивидуальных субъектов. С точки зрения этой концепции, искусство представит не только одной из важнейших сфер культуры, но и способом познавательного освоения реальности. Художественная литература, в частности, выполняет все основные функции познания: движение мысли от явлений к сущности, обнаружение и фиксация общих закономерностей, экстраполяция тенденций развития и прогнозирование перспективных изменений и др. Специфическими чертами и когнитивными преимуществами художественного познания являются наглядно-образный характер, позволяющий выражать общие идеи через локализованные, наблюдаемые, конкретные представления единичных объектов; авторский принцип организации, создающей пространство для концептуализации и обобщения индивидуального опыта; эмоционально-ценностная окрашенность гносеологических образов,

в построении которых посредством использования соответствующих языковых средств напрямую сопрягаются репрезентативный и оценочный аспекты отражения, что обеспечивает приоритет художественного познания в фиксации эмоционального опыта. Именно художественное познание наиболее полно и точно выражает эмоционально-ценностную составляющую понимания социального мира и отдельных его сторон.

Традиция изображения железной дороги в российской поэзии, таким образом, имеет не только самостоятельную художественную ценность. Рефлексия над ее исторической трансформацией позволяет зафиксировать изменения формирующегося в массовом сознании ценностно-смыслового образа железной дороги как части социального мира. На наш взгляд, в истории поэтического осмысления железной дороги и ее объектов можно выделить следующие ключевые этапы.

В XIX в., в период строительства первых железных дорог в России, достаточно отчетливо господствует негативное поэтическое уmonoстроение по отношению к этому масштабному техническому новшеству. В знаменитом стихотворении Н. А. Некрасова железная дорога выступает символом безжалостного угнетения трудящихся, вдоль нее стоят призраки погибших при ее строительстве; тем не менее, строго говоря, здесь нет ничего специфического, на месте железной дороги могла быть и другая грандиозная стройка, государственный проект, потребовавший, как водится, некоторых жертв со стороны населения. В метафизическом плане русская поэзия видит в железной дороге более общую опасность. Во-первых, железная дорога воплощает в себе дух искусственного, механически-бездушного процесса, и противопоставляется в этом качестве природному, естественному началу:

*С призраком дыхания паровоз докучный
Мчится и грохочет мертвыми громами,
А душа природы с ласкою беззвучной
В неподвижном блеске замерла над нами.*

(В. С. Соловьев. На поезде утром)

Во-вторых, железная дорога становится предельным выражением неумолимости потока бытия. Поезд мчится своей дорогой, подчиняясь исключительно собственному графику движения, и увлекает пассажиров:

*Мчится, мчится железный конек,
Подхватил, посадил да и мчит...
Заглянул бы я к ней в уголок,
Отдохнул бы в тени тех берез,
Где так много посеяно грез.
Мчится, мчится железный конек
И, свистя, катит сотни колес.*

(Я. Полонский. На железной дороге)

Лирический герой этого стихотворения в результате несется, не имея возможности остановиться, мимо всего, что ему дорого – друга, которому нужна помощь, старушки-матери, возможной любви. Зеркальной является ситуация, также многократно описанная в русской поэзии, когда герои наблюдают за проходящим поездом, уносящимся куда-то к настоящей жизни, в то время как они остаются на ее обочине:

*Так мчалась юность бесполезная,
В пустых мечтах изнемогая...
Тоска дорожная, железная
Свистела, сердце разрывая...*

(А. А. Блок. На железной дороге)

Представляется, что по крайней мере отчасти эта негативная линия определяется превращением дороги – традиционного для российской культуры царства свободы, спонтанности, поиска – в железную дорогу с ее размеренностью и механической организацией: этот переход переживается культурой как утрата традиционного пространства, в котором человек был волен и властен над самим собой. Это и порождает образ железной дороги как бездушного чудовища, навязывающего людям собственный, чуждый им способ существования.

В ранний советский период российской истории в культуру возвращается, уже в новом обличье, ожидание перемен и открытость по отношению к ним (поскольку они обязательно должны быть позитивными). Во многих случаях железная дорога становится в самом буквальном смысле «локомотивом истории»: вместе с железной дорогой в провинциальные городки и отдаленные села приходит новый образ жизни, новый быт; строящиеся железнодорожные ветки ведут к новым промышленным центрам, разработкам, пространствам роста; герои советской литературы уезжают по железной дороге на работу, учебу, к местам нового назначения. И образ железной дороги приобретает позитивный характер, сплетаясь с идеей достижений, роста, развития:

*Есть в движенье сладость и тревога.
Станция, внезапный поворот –
Жизнь моя – железная дорога,
вечное стремление вперед.*

(М. Алигер. Железная дорога)

В постсоветский период, перемен в котором оказалось, возможно, больше, чем ожидало общество, поэтический образ железной дороги, сохраняя позитивный настрой, неожиданно оказался связанным с прямо противоположным основанием этого настроения. Железная дорога, с ее регулярностью и организованностью, сохраняющей даже в самые сложные периоды, становится, наоборот, символом постоянства, регулярности, стабильности. Ко-

гда момент иррациональности, хаотичности, непредсказуемости превращается в постоянный фон социального бытия, а опыт существования в потоке перемен накапливается до критических пределов, идея устойчивости, повторяемости, организации, воплощенной в материальной структуре, становится все более привлекательной для массового сознания. И железная дорога, которая продолжает работать при любых социальных изменениях, где поезда ходят по расписанию и прибывают в места следования, становится островком надежности в стихии бытия:

*Даже в самом пустынном отрезке,
Где уж хочется выть захолустью,
Звуки в рельсах так бодры и резки,
Так не вяжутся с тягостной грустью!
...Есть железная логика – рельсы.
Есть надежная истина – шпалы.*

(Н. Матвеева. Шпалы)

Г. Зиммель написал в свое время: «Люди, первыми проложившие дорогу между двумя местами, совершили величайший подвиг. Перемещаясь между двумя точками, они могли соединять их... но объективно эти места оставались несвязанными, пока на земной поверхности не была запечатлена Дорога: воля к соединению стала формой вещей» [1, с. 146]. Дорога вообще – и железная дорога в максимальной степени, как наиболее устойчивое воплощение Дороги – формирует основу социального пространства, первичную структуру культурного ландшафта, на которой только и могут выстраиваться социальные связи и отношения. Этим и определяется значимость аксиологического аспекта в ее художественном образе; исследование модификаций последнего открывает для нас реальную динамику представлений людей о себе и своем жизненном мире.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Зиммель, Г. Мост и дверь / Г. Зиммель // Социология власти. – 2013. – № 3. – С. 145–150.

УДК 656.346: 821.161.1

Б. Б. МЕРЕТДУРДЫЕВА

*Институт телекоммуникаций и информатики Туркменистана,
г. Ашхабад*

ОБРАЗ ТРАМВАЯ В РУССКОЙ ЛИТЕРАТУРЕ

Практически ни одно литературное произведение не обходится без транспорта. Авторы используют разные виды транспортных средств, изоб-

ражая их в разном ключе. В литературе, песнях, устном творчестве, кинематографе трамвай не только служит частью антуража, но выделяется в отдельную тему. Часто трамваю в произведениях искусства приписывается некая одушевлённость, он обладает своим собственным характером: от задушевного, доброго до зловещего, сатанинского.

В произведениях начала XX века трамвай часто является символом прогресса, нередко бездушно вытесняющим дорогу сердцу автора лошадь. В произведениях же середины и второй половины XX века роли меняются, трамвай часто является символом чего-то устаревшего, дорогой сердцу деталью повседневной жизни, уступающей место чему-то более современному (автомобилю, автобусу), но в то же время – более бездушному.

Трамвай часто используется как стереотипная площадка для разворачивающегося действия жанровой бытовой сценки, или с ним связываются какие-либо переживания и размышления. Нередко встречаются малые архитектурные формы, выполненные в виде трамваев или перекликающиеся с темой трамваев.

Стремительно трамвай ворвался в культуру XX века, став символом новой, быстро развивающейся эпохи, прогресса и, как ни странно, смерти. Для людей он являлся чем-то неизведанным, и у них были все основания воспринимать этот вид транспорта как предмет опасный. Плакат с изображением режущего рельс колеса и черепа, имеющий название «Помни о колёсах!» (1925) и сообщающий о том, что в 1925 году под колёсами трамваев пострадало 200 человек, напоминает нам об одной из символических функций и поезда – носителя смерти, и наследующего эту функцию трамвая как орудия казни – гильотины, отбирающей жизнь. Поэтому неудивительно, что для русской литературы он оказался чем-то вроде современной лодки Харона.

Одним из авторов, в текстах которого часто упоминается трамвай, является Владимир Владимирович Набоков. Франц, герой романа «Король, дама, валет» (1928), по номеру трамвая гадает, умрет ли его возлюбленная – Марта. Это роман, в котором присутствует символика игры, нетрудно догадаться, какой. При чтении романа приходит осознание того, что неважно, какая именно эта карточная игра. Важен тот факт, что в жизни судьба, воля, случай – как угодно – занимает одно из самых важных мест. Если не самое важное. Но по иронии судьбы мимо пронесется трамвай без номера и с заколоченными окнами.

В рассказе «Сказка» чёрт, принявший облик госпожи Отт, уговаривает своего клиента, маленького служащего Эрвина:

«...А если вы еще не верите в мою силу... Видите, вон там через улицу переходит господин в черепаховых очках. Пускай на него наскочит трамвай.

Эрвин, мигая, посмотрел на улицу. Господин в очках, дойдя до рельс, вынул на ходу носовой платок, хотел в него чихнуть – и в это мгновение

блеснуло, грянуло, прокатило. Люди в кафе ахнули, повскачили с мест. Некоторые побежали через улицу. Господин, уже без очков, сидел на асфальте. Ему помогли встать, он качал головой, тер ладони, виновато озирался.

– Я сказала: наскочит, – могла сказать: раздавит, – холодно проговорила госпожа Отт. – Во всяком случае, это пример...»

Именно в трамвайном вагоне совершает свою последнюю поездку шахматист Лужин (роман «Защита Лужина», 1929) за несколько часов до самоубийства. В текстах Набокова метафорический образ трамвая почти всегда соседствует с мотивом смерти и неизменно включен в мистический контекст.

В рассказе Евгения Замятина «Дракон» (1918) трамваи уносятся вон из земного мира. Сам же «дракон» (маленький озлобленный красноармеец), которого автор со злой иронией называет «проводником в Царствие Небесное», временно «существовал» на трамвайной площадке. Именно в этой точке, на площадке, герой вершит судьбы живых существ: спасает от лютой смерти в мороз воробушка и рассказывает о том, что недавно отправил на тот свет человека с «интеллигентной мордой». В крошечном метафоричном рассказе Замятин показал трагедию революционного города, который, подобно упомянутому в тексте трамваю, несется в неизвестное.

Трамвай изображён и в стихотворении Николая Гумилёва «Заблудившийся трамвай» (1921). Само название несёт в себе, во-первых, тяжесть и бездушность, выражаемые образом трамвая, который не разбирает своего пути, тяжело разгоняется и с трудом способен затормозить. Во-вторых, заблудившийся трамвай – своего рода оксюморон, поскольку трамвай передвигается по проложенным рельсам, то есть он либо сошел с рельс и мчит, не разбирая дороги, либо все проложенные пути кажутся ему неверными и тупиковыми, и поэтому он мечется в поисках. Лирический герой стихотворения сам вскочил на подножку вагона, который «через Неву, через Нил и Сену» увезет его в край, где «...вместо капусты и вместо брюквы / Мертвые головы продают».

«Заблудившийся трамвай» – стихотворение, ставшее знаменитым после смерти поэта. Что же касается самого Гумилёва, то стихотворение было воспринято современниками как пророческое. Ирина Одоевцева вспоминает, что Гумилёв рассказывал о его создании: «Поздравить вы меня можете с совершенно необычайными стихами, которые я сочинил, возвращаясь домой. И так неожиданно. – Он задумался на мгновение. – Я и сейчас не понимаю, как это произошло. Я шёл по мосту через Неву – заря, и никого кругом. Пусто. Только вороны каркают. И вдруг мимо меня совсем близко пролетел трамвай. Искры трамвая, как огненная дорожка на розовой заре. Я остановился. Меня что-то вдруг пронзило, осенило. Ветер подул мне в лицо,

и я как будто что-то вспомнил, что было давно, и в то же время как будто увидел то, что будет потом».

В литературе первым делом вспоминается отрезанная трамваем голова булгаковского Берлиоза. Разлитое Аннушкой масло и отрезанная голова стали культовыми образами в литературе. «Трамвай на Патриарших появился как “Летучий голландец” – предвестник несчастья». Выехал он бесшумно, неожиданно и «внезапно осветился изнутри электричеством», а через несколько секунд всегда осторожный Берлиоз вдруг оказался под его колесами. Это не просто несчастный случай: трамвай наделён мистическими, даже демоническими чертами. Но почему для обезглавливания Берлиоза писатель выбрал именно трамвай, а не какой-либо другой вид транспорта (не говоря уже о другом способе казни). Зачем он притащил на Патриаршие пруды именно трамвайный вагон, как мальчик тащит за верёвочку игрушечную машину? Несколько лет подряд Михаил Афанасьевич жил на Большой Пироговской в доме № 35А. Неподалеку от дома находился трамвайный парк, и дважды в день, рано утром и после полуночи, вереницы трамваев проезжали мимо, своим грохотом сотрясая стены писательской квартиры. В романе его неприязнь к «железным хищникам города» проявляется отчётливо.

Еще один литературный герой, для которого возникающий в тексте образ трамвая связан со смертью, – это доктор Живаго в одноимённом романе Бориса Пастернака. Постоянно ломающийся трамвай в буквальном смысле везёт Живаго в последний путь. Доктор всё-таки успевает выскочить из своего метафорического гроба на мостовую, но еще внутри вагона он понимает, что «сорвал что-то в себе, что он наделал что-то роковое». Сломанный трамвай, в котором нечем дышать, – последний символ, характеризующий взаимоотношения Живаго с миром. Сердце не выдержало, но физическая смерть героя не означает прекращения существования. По мысли самого героя, никто не исчезает в мире. Остаются стихи доктора Живаго – а это новая форма жизни.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Булгаков, М. А. Белая гвардия. Мастер и Маргарита : романы. / М. А. Булгаков. – Ташкент, 1990.

2 Гумилёв, Н. С. Письма о русской поэзии : сб. / Н. С. Гумилев. – М. : Современник, 1980.

3 Замятин, Е. И. Мы. Рассказы / Е. И. Замятин. – М. : Эксмо, 2009.

4 Набоков, В. В. Король, дама, валет. Защита Лужина. Рассказы. Стихотворения. Драма. Эссе. Рецензии : сб. / В. В. Набоков. – М.: Огни, 2008.

5 Пастернак, Б. Л. Доктор Живаго / Б. Л. Пастернак. – М. : АСТ, 2010.

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ОТРАЖЕНИЕ РОЛИ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В СУДЬБЕ ЛИТЕРАТУРНЫХ ГЕРОЕВ

Городской транспорт нашёл широкое отражение в судьбе литературных героев в различных произведениях эпохи его развития. До создания трамвая основным транспортным средством, которое воспето во многих литературных произведениях, была пролётка – конная упряжка. Она отражена как в стихах, так и в прозе русских писателей.

Развитие общественного городского транспорта в XIX в. оказало большое влияние на события, описанные в литературных произведениях российских и зарубежных писателей. Наиболее частой является ссылка на события литературных героев, которые связаны с трамваем. С учётом того, что первые трамваи были пущены в Москве и Киеве, этот транспорт нашел отражение в литературных произведениях российских писателей, проживающих как в Москве, так и в Киеве.

В произведении «Вечер на Владимирской горке» И. С. Нечуй-Левицкий описал все страхи местного населения при движении первого трамвая по центру Киева. Грохот трамвая будил воображение присутствующих, но желание прокатиться преодолевало страх и он двигался, «...облепленный во круг людьми, которые толпой хватились за любой поручень этого чудовища...» [1].

Этим автором описывается ночной трамвай и поведение героев его литературных произведений: *«легким покато́м вагоны трамвая шли Александровским спуском на Подол. Там под деревьями уже сливается ночью, словно в тот закоулок внизу в глубине уже черной полосой наступает ночь. Там то и дело непрестанно бегают сцепленные вместе двойные вагоны трамвая. Одни спускаются вниз, другие сдвигаются вверх с Подола на Царский плац уже в конце Крещатики, где стоит трамвайная станция, за большим ледяным сквериком и фонтаном»*. Учитывая то, что вагоны первого трамвая в Киеве имели электрический прожектор, гуляющие вдоль линии трамвая дамы и кавалеры невольно заглядывались на это мерцание огней. При этом взгляд литературного героя был прикован к тому, как длинный двойной вагон неожиданно скатывается на место скопления любопытных зевак, весь в огнях и ясном блеске из окон, засияет, закрутится и быстро уйдёт куда-то вниз, в бездну.

О киевском трамвае и истории литературных героев, связанных с ним, писал М. Рыльский. Все литературные герои в его произведениях популяризируют трамвай как важную часть городской инфраструктуры. Его, как и

других авторов, удивил свет от трамвая в темноте киевских улиц. Он отметил следующее: *«При этом трамвайный спуск ударил мне в глаза своим ярким миром, глаза ослепил. Смотрю я, от темной трамвайной станции на самом краю обрыва протянулось шесть широких арок с столбиками, закругленными сверху, словно в широкой галерее. Эти все арки галереи были покрыты как узорами из рам и застеклены, и мне издалека показалось это все какой-то оранжевой, которая светилась насквозь»*.

Описание трамвая в литературных произведениях автора в 20-е годы XX в. заинтересовало правительство СССР. За цикл литературных произведений, в которых хорошо отражено состояние общественного транспорта и фантазии литературных героев, которые воплощались в жизнь народа, автору была присвоена Сталинская премия второй степени. Это событие было связано с тем, что устами его литературных героев в непростое для страны время в условиях глобального бездорожья в большинстве городов, в том числе и в центральной их части, трамвай был единственным транспортным средством для решения проблемы. Можно сказать, что через литературное отражение глобальной для страны проблемы быстрого развития транспортных коммуникаций доводилось для общественности её решение. Важно отметить для данного литератора важность опыта других государств, в литературе которых отражено использование рельсового транспорта и его важность для жизни народа. М. Рыльскому за отражение в литературе немецкого трамвая в Баварии присвоено звание иностранного члена Баварской академии искусств.

Киевскому трамваю в советский период посвящено много произведений украинского поэта и переводчика А. Малышко. За прославление киевского трамвая при переводе с украинского языка знаменитых авторов ему присвоено две Сталинские премии, Государственная премия УССР им. Тараса Шевченко и Государственная премия СССР [2].

Во многих городах Украины, в которых жили литературные герои, трамвай оказывался единственным транспортным средством, доступным для населения. Это подтверждают заслуги данного литератора. По материалам литературных героев автора, практически во всех городах, которых коснулась индустриализация, был проложен трамвай. Необходимо отметить, что с трамваем связана жизнь литературных героев, которые на работу и на праздник использовали трамвай и других вариантов не представляли.

При появлении автобусов, конкурентов трамваев в Киеве, в художественной литературе нашла отражение любовь народа к ним. В нескольких произведениях В. П. Подмогильного такая ситуация отражена следующим заключением: *«Движение на Крещатике большое. Ползут трамваи с их желтыми фонарями, и мчатся, ослепляя ярко-белыми глазами, автобусы. Это плохая новость для Киева: их раньше не было. Автобусы, по-видимому,*

недурные, с внешней стороны темно-красные, чистенькие, но имеют запах бензина, дымят несусурно».

Вторым направлением по отражению общественного транспорта можно отметить его прославление в произведениях, связанных с Москвой. В произведениях М. А. Булгакова, посвященных московскому периоду, нашло отражение значение общественного транспорта в жизни героев произведений «Собачье сердце» и «Мастер и Маргарита». В этот период главным транспортом Москвы был трамвай. Герои названных произведений в своей жизни решали все транспортные проблемы, которые возникали у них по сюжету.

Значительное внимание уделено московскому трамваю в сатирических произведениях советских авторов И. Ильфа, Е. Петрова, А. Зощенко. Герои их произведений попадают в различные истории, связанные с их передвижениями в московском трамвае. Много произведений, в которых отражён общественный транспорт Москвы, размещено в сатирическом журнале «Крокодил» в 30-е годы XX в. Сатириками устами литературных героев отражены имеющиеся недостатки общественного транспорта Москвы, на которые обращалось внимание советских чиновников. Для того времени это имело существенное значение, так как наземные транспортные коммуникации в Москве и Киеве играли важную роль для рабочих передвижений населения.

В других городах СССР в литературных источниках общественный транспорт практически не отражён, хотя в их жизни играл важную роль. В литературных произведениях для промышленных городов Донбасса, Кривбасса, Урала авторы косвенно отражают использование общественного транспорта литературными героями. Во всех случаях для литературных произведений, посвящённых воспеванию трудовых подвигов рабочего класса, общественный транспорт рассматривается как рабочий фон произведения: поездки на работу и с работы, передвижение влюблённых парочек, цивилизация в транспорте.

Следует отметить казусы в литературе, которые происходили с литературными героями на объектах общественного транспорта. По ходу сюжетной линии были придуманы ситуации для её усиления, как в известном произведении М. А. Булгакова «Мастер и Маргарита». Старожилы Патриарших прудов в Москве с полной уверенностью свидетельствуют: не было на Патриарших трамваев никогда! Юрий Ефремов, живший в 1931 году в Большом Патриаршем, уверяет: *«Никакие трамваи у ограды сквера на Патриарших никогда не ходили»*. Категорически отрицает движение трамвая у Патриаршего пруда и Наталья Кончаловская, которая жила с родителями с 1912 года в том самом доме на Садовой, где в начале двадцатых годов поселился и Булгаков. При этом первая жена Булгакова, Татьяна Лаппа,

в беседе Леонидом Паршиным прямо заявляла: «...Трамвай там не ходил. По Садовой ходил, а у Патриаршего нет. Мы там несколько лет жили... Трамвая там никогда не было. Это я вам ей-богу говорю, что трамвая не было».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Нечуй-Левицький, П. В. Вечір на Володимирській гірці : повісті / П. В. Нечуй-Левицький. – К. : Веселка, 1988. – 84 с.
- 2 Костенко, А. Андрій Малишко : біографічна повість / А. Костенко. – Київ : Дніпро, 1987. – 411 с.

УДК 656.346:821.133

А. Р. МУХАММЕДОВА

Институт телекоммуникаций и информатики Туркменистана,
г. Ашхабад

РОЛЬ ТРАНСПОРТА В РОМАНЕ «ВОКРУГ СВЕТА ЗА 80 ДНЕЙ»

Тема транспорта в литературе чрезвычайно интересна и актуальна. Благодаря этому транспорт в современной цивилизации олицетворяет собой саму жизнь во всем ее многообразии, что особенно полно отражается в художественных произведениях разных эпох, благодаря которым возможен исторический анализ развития транспорта как инженерной мысли, так и выявления отношения к нему человека.

Такие технические объекты, как, например, локомотивы, вагоны, мосты и т. д., как и произведения искусства, обладают и красотой, и гармонией, формируют у людей высокие эстетические представления, воодушевляют их, вызывают чувство гордости за людей, создавших эту красоту, за свою профессию. Помимо этого, культурологическая функция технических дисциплин состоит и в том, что она помогает раскрыть вклад транспорта в формирование социальной инфраструктуры общества, в развитие экономики, культуры и образования. Этот вклад настолько значим, что он серьезно влиял и влияет на развитие не только самой отрасли, но и общества в целом.

С середины XIX века транспорт стал быстрее и доступнее, и общество охватила волна интереса к дальним странам. Для тех, кто не мог никуда уехать, выходом была литература: яркие приключения, экзотические народы и их обычаи и, конечно, обаятельные герои очаровывали читателей разных возрастов и сословий.

Одним из тех, кто покорила публику своими приключенческими историями, был Жюль Верн. Его произведения до сих пор не теряют своей популярности.

лярности, а имена Филеаса Фогга и Паспарту, персонажей романа «Вокруг света за 80 дней», давно стали нарицательными. Я решила рассмотреть некоторые интересные факты об этой книге, ибо невозможно представить себе классической литературы без имени Жюль Верна.

Жюль Верн был необычайно прозорливым специалистом в области технологического прогнозирования. Он предвидел появление подводных лодок и авиации, звукового кино и дальноточной артиллерии, полётов на луну и путешествий в глубь земли. И вместе с тем он признавал: *«Чтобы я не сочинял, чтобы я не выдумывал – всё это будет уступать истине, ибо настанет время, когда достижения науки превзойдут силу воображения»*. Его романы живут и ещё долго будут жить потому, что писатель впервые ввёл в литературу нового героя – человека, для которого главной целью жизни является научное познание и поиск истины. Ради этого герои Ж. Верна преодолевают тысячи препятствий, демонстрируя на этом пути необыкновенную творческую изобретательность и мужество, являя собой пример людей, чуждых корысти и лицемерия. Герои Ж. Верна будут жить в нашем сознании до тех пор, пока люди будут стремиться к познанию неизведанного.

Наверное, трудно найти ребёнка, который не смотрел бы мультфильм «Вокруг света за 80 дней». Я не являюсь исключением, хотя хочу заметить, что по мере взросления он по-разному производил на меня впечатления: от восторга до осмысления происходящего. Посмотрев в очередной раз мультфильм, захотела выяснить, отличается ли сюжет мультфильма от подлинника. Затем, читая роман, я обратила внимание на то, какие средства передвижения использовали герои, чтобы выиграть пари, а так как в век научно-технологического прогресса появились суда, которые значительно отличаются своей мощностью и скоростью, то решила заняться исследованием и поставила перед собой цель: выяснить, сколько времени потребуется человеку для кругосветного путешествия, используя современный транспорт.

Для реализации данной цели необходимо было выполнить следующие задачи:

- 1 Выяснить, как возник замысел романа «Вокруг света за 80 дней».
- 2 Подробно изучить маршрут героев романа.
- 3 Рассчитать время, затраченное на прохождение пути.
- 4 Вычислить, сколько времени было затрачено на пересадку с одного вида транспорта на другой.
- 5 Определить, сколько времени потребуется человеку на путешествие вокруг света современным транспортом.

В своей работе применяла следующие методы исследования:

- работа с первоисточником;
- измерение;

– вычисление.

В предисловии к роману Ж. Верна «Вокруг света за 80 дней» я прочитала, что замысел этого замечательного романа был навеян, как утверждают биографы, статьёй в «Живописном журнале» («Le Magasin pittoresque»), появившейся в 1870 году, вскоре после торжественного открытия Суэцкого канала, значительно сократившего путь из европейских морей в Индийский и Тихий океаны.

В статье доказывалась возможность кругосветного путешествия именно за 80 дней, если к услугам путешественника будут входить хорошие транспортные средства и ему не придётся тратить на ожидание ни одного лишнего часа. Жюль Верн тщательно проверил расчёты и пришёл к выводу, что даже в пределах установленного срока путешественнику можно дать день или два на всякие непредвиденные задержки.

Напомню кратко сюжет романа, основными героями которого являются: Филеас Фогг, эсквайр, член лондонского Реформ-клуба, его слуга Жан Паспарту и сыщик Фикс. Всё началось с того, что Филеас Фогг заключил пари с шестью членами Реформ-клуба на 20 тыс. фунтов, что объедет вокруг земного шара не больше чем за 80 дней, то есть в 1920 часов, или в сто пятнадцать тысяч двести минут (ещё недавно, до открытия Суэцкого канала, на это уходило 7–8 месяцев при использовании пакетбота и поезда).

«Итак, – добавил он, взглянув на карманный календарь, – сегодня у нас среда, второе октября. Я должен вернуться в Лондон, в этот самый зал Реформ-клуба, в субботу, двадцать первого декабря в восемь часов сорок пять минут вечера; в противном случае двадцать тысяч фунтов стерлингов, которые лежат в настоящее время на моём текущем счёте в банке братьев Бэринг, будут по праву и справедливости принадлежать вам, господа. Вот чек на эту сумму». Протокол пари был составлен и тут же подписан шестью заинтересованными лицами.

В своё путешествие Филеас Фогг берёт слугу Жана Паспарту, не подозревая о третьем путешественнике сыщике Фиксе, который на протяжении всего пути старается помешать, остановить мнимого преступника (по его мнению, обокравшего Лондонский банк) на подвластных Британии территориях. Изначально Фогг воспользовался расчетом, составленным компанией «Морнинг кроникл»:

Маршрут следования	Количество дней
Из Лондона в Суэц, через Мон-Сенис и Бриндизи поездом и пакетботом	7
Из Суэца в Бомбей пакетботом	13
Из Бомбея в Калькутту поездом	3
Из Калькутты в Гонконг (Китай) пакетботом	13
Из Гонконга в Иокогаму (Япония) пакетботом	6

Маршрут следования	Количество дней
Из Иокогамы в Сан-Франциско пакетботом	22
Из Сан-Франциско в Нью-Йорк поездом	7
Из Нью-Йорка в Лондон пакетботом и поездом	9
Итого	80

Путешественники даже представить не могли, какие трудности им встретятся в пути, и кроме поезда и пакетбота, небольшого двух- или трехмачтового почтово-пассажирского судна, распространенного в XVII–XVIII вв. в некоторых странах Европы, они будут вынуждены использовать сани под парусом и слона. На карте мира были указаны ключевые точки и составлена таблица, в которую поместили:

- пункты маршрута;
- дату, а также время прибытия и отправления транспорта, который использовали герои романа;
- часовой пояс станции или порта;
- время, затраченное на прохождение пути и время, необходимое для пересадки с одного вида транспорта на другой;
- указал вид транспорта на каждом участке пути;
- с помощью карты определил расстояние между пунктами.

Работая над данной темой, я погружалась в мир научной фантастики и следила за развитием сюжета, восхищаясь при этом находчивостью Фогга, его благородством. Роман «Вокруг света за 80 дней» помог расширить мой кругозор в области географии и физики. Считаю, что для меня он имеет не только художественно-познавательное, но и в известном смысле практическое значение.

Результаты работы показали, что в век высоких скоростей такое путешествие можно совершить за 27 дней.

Таким образом, как было отмечено в анализе романа «Вокруг света за 80 дней», транспорт обладает особым онтологическим статусом, специфическими функциями, закономерностями развития и функционирования, и поэтому сегодня заслуживает глубокого осмысления не только исходя из технических условий, но и культурологических аспектов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Верн, Ж.* Дети капитана Гранта; Вокруг света в 80 дней : романы / Ж. Верн ; пер. с фр. А. Бекетовой и Н. Габинского ; предисл. и коммент. Е. Брандиса. – М. : ТЕРРА, 1995. – 734 с.

2 Sea Rates by DP Word (Сайт расчета расстояний между морскими портами мира) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.searates.com/ru/reference/portdistance>. – Дата доступа : 17.04.2022.

А. Б. НЕВЗОРОВА, В. В. НЕВЗОРОВ, С. В. СКИРКОВСКИЙ
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ПОЗНАВАТЕЛЬНАЯ И ВОСПИТАТЕЛЬНАЯ РОЛЬ ПОСЛОВИЦ И ПОГОВОРК ПРИ ИЗУЧЕНИИ ТЕХНИЧЕСКИХ ДИСЦИПЛИН

Современная потребность в мобильности и быстром перемещении в пространстве является жизненно необходимой, особенно в мегаполисах. Исторически сложилось, что различные виды транспорта и их инфраструктура сформировали пространственный и социокультурный каркас современных городов.

И естественным образом культурное пространство не может существовать без народного творчества, когда сама жизнь преподносит типичные каверзные ситуации, которые имеют многократное повторение в нашей жизни с разными людьми. Так возникают и афоризмы, пословицы и поговорки на тему транспортных средств и дорожного движения. Пословицы и поговорки представляют собой суть выражения вековой народной мудрости, заключающей в себе ту или другую истину. Особенность всех этих произведений народа заключается в том, что они живут в его устной речи, передаются от человека к человеку в устной форме.

Пословицы занимают особое место в языковой картине мира, обладают яркой национально-культурной спецификой и выражают целый комплекс культурных смыслов, играют особую роль в сохранении духовной и интеллектуальной составляющей этноса. Они очень четко отражают сформулированные мысли в разные годы становления транспорта. Поэтому очень важно в наше время, когда идет гуманитаризация технического образования, формировать у студентов поликультурную личность, понимание границ предметной области, в том числе и используя в преподавательской деятельности методические приемы с введением в речь пословиц и поговорок, которые направлены на развитие воображения, языковой смекалки, лингвистической сообразительности у студентов.

Цель работы – провести лингвокультурологический анализ познавательной и воспитательной роли пословиц про транспорт при изучении специальных дисциплин в университете транспорта.

В толковом словаре В. И. Даля есть следующее определение: «Пословица – краткое изречение, поученье, более в виде притчи, иносказания или в виде житейского приговора; пословица есть особь языка, народной речи, не сочиняется, а рождается сама; это ходячий ум народа; она переходит в поговорку или простой оборот речи». С. И. Ожегов определяет пословицу как

краткое народное изречение с назидательным содержанием, народный афоризм. Поговорка – это такой оборот речи или словосочетание, которое отражает какое-то явление жизни. В отличие от пословицы, поговорка не содержит никакого поучительного обобщающего смысла. Это просто образ, который замещает обычное слово или определяет какое-то явление.

Пример пословицы: *Езжай куда думаешь и думай куда едешь.*

Пример поговорки: *Паровоз ушел.*

Источники пословиц и поговорок самые разные. Чтобы стать пословицей, высказывание должно быть воспринято и усвоено простыми людьми. При этом кто именно придумал ее, уже не имело значение. Поэтому правильнее будет сказать, что пословицы и поговорки имеют народное происхождение, что их первоисточник находится в коллективном разуме народа.

Используя народную дидактику в виде пословиц и поговорок на своих занятиях, преподаватель обычно не задумывается, это происходит как само собой разумеющееся, логично вплетающееся в изложение материала лекции или занятия. В них в основном он использует свой богатый опыт из повседневных жизненных практик. Наблюдения показывают, что в ходе обсуждения каких-либо профессиональных проблем обычно для разрядки или более точной оценки у преподавателя возникает естественная потребность высказать свое отношение к ним в оригинальной форме, т. е. употребить выразительные народные средства языка. И чаще всего непроизвольно используют какую-либо пословицу и поговорку соответствующей текущей ситуации.

Изучая используемые поговорки и пословицы, пришли к выводу, что их можно условно разделить на две группы. К первой относятся пословицы и поговорки, которые воспринимаются студентами однозначно и имеют одно лингвокультурологическое значение, например, обобщение пословиц с точки зрения использования их для разных видов транспорта:

Одни живут на тормозах, другие не имеют тормозов. Кому нужны рычаги управления, если у них нет тормозов. У хорошего пилота не бывает плохого самолета. Без работы и машина ржавеет. Машина любит ласку, уход, чистку и смазку. Мощный комбайн – в поле хозяин. На авто надейся, а сам не плошай. Авто овладеешь – легче путь одолеешь. Техника любит разум и умелые руки.

Ко второй группе относят пословицы, которые студенты не сразу воспринимают в силу отсутствия богатого жизненного опыта и не всегда понимают смысл:

Ум слабый не желает науки, а хочет век прожить без скуки. Повторенье – мать ученья (Нужно не лениться, а учиться и повторять пройденное).

Век живи – век учись. Не всякий, кто читает, в чтении силу знает. Читает – летает, да ничего не понимает. Не на пользу книги читать, коли

только вершки в них хватать. Без муки нет науки. Грамоте поучиться, как камешки поглотать (Говорится про непонимание ими прочитанного и трудности учения).

Ученые лучшие богатства. За ученого двух неученых дают, да и то не берут. Корень учения горек, да плод его сладок. Ученый водит, неученый следом ходит (Говорится о значении научного образования).

Алкоголь с бензином образуют крайне опасную смесь. Едешь быстро, едешь медленно – все равно все шансы уравнивает светофор. Сел за баранку, будь трезв спозаранку. Автомобиль не роскошь, а средство передвижения. Бампер твердый, нервы ни к черту. Больше скорость – меньше ям. Быстро поедешь – тихо понесут. Любишь кататься – люби и саночки возить. Как не перестраивайся, а соседний ряд быстрее. Не торопись, а то успеешь... Не тот лох, кто у светофора заглох, а тот дятел, кто назад попятил. Не уверен не обгоняй. Тише едешь, дальше будешь от того места куда едешь! Кто знает дорогу, тот не спотыкается. Осторожность – мать безопасности. Прежде чем войти, подумай о выходе. Не ищи пути с непутёвым. Знай правила движенья как таблицу умножения (Говорится о правилах дорожного движения, советах профессионала и поведении на дорогах).

Перечень пословиц и поговорок можно и дальше продолжать. Часто и студенты дополняют свою мысль поговорками из жизни. Ведь это действительно устное народное творчество, которое не только учит внимательно относиться к метким, образным выражениям, интересоваться народной мудростью, но и позволяет различать в пословицах прямой и иносказательный смысл, выражать скрытую мысль словами, осознать и переносить усвоенный смысл на другой текст или жизненную ситуацию. Поэтому использующие в своей речи пословицы и поговорки преподаватели и студенты обогащают свою речь, делают ее более красивой и сохраняют народную мудрость.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Даль, В. И. Пословицы русского народа / В. И. Даль. – М. : Эксмо; ННН, 2003.
- 2 Хе, А. В. Сравнительный анализ русских и английских пословиц, поговорок / А. В. Хе, Н. А. Овчинникова // Юный ученый. – 2018. – № 1.1 (15.1). – С. 91–94. – Режим доступа : <https://moluch.ru/young/archive/15/1177/>. – Дата доступа : 05.05.2022.
- 3 Большой сборник пословиц [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://poslovic.ru/>. – Дата доступа: 05.05.2022.
- 4 Иллюстров, Иакинф. Жизнь русского народа в его пословицах и поговорках. Сборник русских пословиц и поговорок / И. Иллюстров ; сост., предисл. и алфавит. указ. И. Н. Кузнецов ; отв. ред. О. А. Платонов. – М. : Русская цивилизация, 2019. – 912 с.

О. В. НИЗОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ФЕНОМЕН ИНЖЕНЕРНОГО ТВОРЧЕСТВА В РАССКАЗЕ Н. Г. ГАРИНА-МИХАЙЛОВСКОГО «ВАРИАНТ»

В успешном функционировании и развитии железнодорожного транспорта решающая роль принадлежит человеческому капиталу, то есть людям, владеющим передовыми знаниями и навыками работы в сложных условиях, исполнителем и одновременно способным проявлять творческую инициативу. Прекрасным подтверждением слов о развитии личности, о её моральном и профессиональном совершенствовании (в частности, при решении инженерных задач по проектированию и строительству железнодорожных путей) служит биография знаменитого русского инженера и писателя Н. Г. Гарина-Михайловского, 170-летие которого отмечается в этом году. Об интересных фактах его жизни можно узнать из его рассказа «Вариант», где описаны некоторые обстоятельства строительства железнодорожного пути на сложном участке дороги «Уфа – Златоуст» между Вязовой и Яхино и вызванные ими управленческие коллизии 1887 года. (Отметим, что за решение инженерных и инженерно-экономических задач на данном направлении Н. Г. Гарин-Михайловский был удостоен правительственной награды, а на станции Златоуст в его честь воздвигнута мемориальная доска). Очерченный автором круг проблем актуален и сегодня, когда перед инженерами разных стран встают амбициозные задачи, подобные проекту Великого шелкового пути.

Главный герой рассказа, тридцатипятилетний инженер Василий Яковлевич Кольцов, начальник строящегося участка пути Западно-Сибирской железной дороги, по возрасту, двенадцатилетнему опыту работы, изобилию энергии и инициативности является alter ego автора на момент создания этого произведения. Он предстаёт перед читателями в ответственный момент, предшествующий окончанию двухлетних изыскательских работ, во время проведения которых он неоднократно предлагал варианты изменения проекта прокладки пути в целях миллионной экономии казённых денег при последующем строительстве, не жалея при этом собственные силы и средства. Сюжет рассказа будет разворачиваться вокруг внедрения его очередной инициативы, инновационного варианта строительства пути.

В экспозиции рассказа содержится описание трудных условий полевой и камеральной работы изыскателей: вместо десяти положенных по штату инженеров задействовано всего два человека, совмещавших дневную работу по разметке пути при неблагоприятных погодных условиях (снег, метель, лёд

и т. п.) с вечерней работой над корректировкой чертежей изношенными инструментами в отсыревшем арендованном помещении, служившем ранее кладовой. Временное жильё как самих инженеров, так и их начальника не отличается удобством. Все это контрастирует с размером казённых средств, сэкономленных благодаря проектам. При трехчасовом режиме сна, отсутствии отпуска из-за появления «вариантов» Кольцова, а также недостаточного денежного обеспечения сотрудники изнурены и недовольны. Инженер Татищев рассуждает, что экономия для казны – это, с одной стороны, их прямая обязанность, а с другой – каторжный неоплачиваемый труд в отличие от концессионных работ, где по рассказам Кольцова, положены премиальные, и он не очень верит в возможность начальника «выхлопотать им награды» [1, с. 14–48].

Завязка сюжета происходит ранним утром, когда инженерная группа продолжает начатую вечером разметку пути в районе Герасимова утёса. Автор описывает местность: крутой берег реки, её «острый поворот на протяжении пятидесяти сажен» – и делает объективное заключение о необходимости постройки двух мостов, тем самым совершая предварительный анализ, а творческая интуиция инженера озвучивается далее мыслями Кольцова: «Что, если обойтись без мостов и речку отвести тоннелью под этой горой?.. Здравая или сумасшедшая эта мысль?... Надо спокойно обдумать» (Если обратиться к инженерной задаче, возникшей перед Н. Г. Гарин-Михайловским при разметке пути «Уфа – Златоуст», то она состояла в преодолении мощных скальных утёсов и получила решение в соответствующем возведении опорных стен, отведении вод реки Юрюзань в другое русло и постройке длинного железнодорожного моста через неё [21]).

Замерив шагами длину воображаемого тоннеля, герой производит экономический расчёт: «длина тоннеля получается около 30 сажен; считая по 2 тысячи погонных сажен, выходило всего 60 тысяч, тогда как 10 сажен высоты моста стоили 250 тысяч рублей». Видя огромную экономию для казны и учитывая усталость и недоверие подчинённых к его инициативам, Кольцов принимает решение действовать самостоятельно; предложив десятнику вознаграждение за совместную работу, он занимается разметкой новой линии по реке, а его подчиненные продолжают линию по утвержденному плану. В свободной обстановке, за завтраком, он уточняет у инженеров оставшийся им по плану объём работ и приходит к выводу, что для обхода Герасимова утёса выгодно использовать радиус не в 200 сажен, а в 150, как это делают за границей, тогда экономия на выемке скалы составит 132 тысячи рублей. И если зарубежные варианты прокладки пути возможны за счёт конструктивной особенности вагонов, то в данной местности сокращение радиуса обхода возможно за счёт ее естественного уклона. Введение такого радиуса на протяжении линии гористой части дороги, по расчётам Кольцова, даст миллионную экономию. Его идея состоит в том, чтобы на

первоначальном этапе добиться разрешения на внедрение инновации на этом участке. Писателю хорошо удается запечатлеть важный момент обсуждения и принятия управленческого решения: при напряженной работе любая инициатива, связанная с дополнительными трудностями, вызывает отторжение. Оба помощника Кольцова напоминают о необходимости срочной сдачи объекта до начала торгов с подрядчиками. Героя выручает его оптимизм, способность смотреть в будущее: «интересно же сделать так дело, чтоб не стыдно было на него посмотреть. Ведь обидно же даром бросать сотни тысяч. Вы представьте себе, куда мы с Вами денемся, когда дорога выстроена, и кому-нибудь из комиссии придет мысль в голову об радиусе стог пятьдесят? Ведь тогда это будет как на ладони» [1, с. 153–154]. Осторожные возражения Стражинского о предстоящем в связи с новым радиусом согласовании изменений в технические условия проекта, одобренного Временным управлением и министром, отступают на задний план в процессе увлеченной дискуссии о самих этих инновациях. Он и Татищев становятся соучастниками творческого процесса: если Стражинский благодаря новому радиусу замечает возможность переноса станции, то радостный Кольцов, похвалив подчиненного и одобрив его идею после собственной сверки с условиями местности, догадывается о сокращении расходов путём строительства одной станции вместо двух других; когда Татищев высказывает опасения в связи с тем, что использование нового русла реки в целях прокладки железной дороги затронет коммерческие интересы завода, использующего барж, ему тут же приходит в голову мысль о вовлечении завода в железнодорожный подряд, которую положительно оценивает его начальник, сразу начинающий обдумывать предстоящие переговоры с польскими горными инженерами из заводской администрации. Мы почти ощущаем, как энтузиазм Кольцова создаёт атмосферу коллективного творчества, которая способствует последующей реализации его варианта.

Интересна тактика героя в его деловых переговорах с заводской администрацией. Завод обладал монопольным правом на землю, лес, воду, песок, камень на той территории, которую должна была пересечь дорога, и проявлял «непомерный аппетит», завышая цены на эти ресурсы любым «пришлым контрагентам». Для убеждения своих будущих подрядчиков Василию Яковлевичу пришлось сначала объяснить, что при продолжении заводом этой ценовой политики железнодорожные агенты проложат временную ветку для поставок более дешёвого материала, и указать на возможные убытки завода из-за оттока рабочей силы ввиду более высоких цен на неё у железнодорожных агентов, а затем привлечь собеседников возможностью получения 25 % прибыли в случае участия завода в подряде. В разговоре он упомянул о строительстве тоннеля, и в связи с этим возник вопрос польского инженера об обосновании цены за погонную сажень тоннеля. Выяснилось, что польские инженеры, внедряя на своём заводе инновационные ме-

тоды, изучали все их особенности по последней технической литературе, выписанной из-за рубежа, поэтому выразили готовность вникнуть в тонкости вопросов прокладки тоннеля с целью его удешевления, а Кольцов испытывал неловкость от неумения читать на иностранных языках и осознал, что для развития своих дальнейших творческих инициатив ему необходимо повысить свой теоретический уровень (он был «обычным» студентом, но вырос за счёт многолетней практики, а теперь пришло время для более тщательной теоретической подготовки, на что ему позднее шутя намекнули другие инженеры). Данный пример является поучительным для современных студентов и практикующих специалистов.

Если Кольцову относительно легко удалось достичь успехов в переговорах с заводской администрацией, то процесс продвижения его варианта у начальника работ Елецкого оказался сложнее в связи с последними днями перед началом торгов. Следует отметить, что он давно заручился поддержкой молодых инженеров из окружения Елецкого благодаря своему таланту, честности и порядочности, однако, чтобы доказать начальнику работ необходимость внедрения нового радиуса обхода, герою пришлось сначала обострить ситуацию своей возможной отставкой в случае неприятия его варианта (мотив – избежать нерационального строительства под его руководством), а затем вместе с убежденным Елецким в оставшиеся до торгов дни побывать и в министерстве, и во Временном управлении в Санкт-Петербурге. Финал рассказа – это диалог между Кольцовым и инженером из Временного управления Никольским, в котором заостряются проблемы, возникшие в результате неправильной организации труда в казённом учреждении: экономия на штате инженеров-изыскателей и отмена премиального фонда, ведущая к оттоку хороших специалистов в коммерческие структуры, отсутствие оперативной взаимосвязи между «штабом» и «армией» при принятии технических решений имеют следствием убытки казны при строительстве дороги и рост численности административных подрядчиков. В качестве примера решения подобных вопросов Кольцов использует свой опыт работы концессионера и предлагает усилить штат изыскателей специалистами из Временного управления, вернуться к практике начисления 5 % премий из сэкономленных ими вследствие изысканий расходов на строительстве пути.

Таким образом, Н. Г. Гарин-Михайловский, используя собственный опыт, с тонким юмором описал феномен инженерного творчества на всех его этапах: анализ ситуации, работа пространственного воображения, интуиции, формулировка технических задач, последовательное их решение, включающее экономическое обоснование, – а также указал на управленческие особенности внедрения инноваций. Эпизоды рассказа – прекрасный материал для обучения спектру инженерных наук и освоения бизнес-технологий. При всем многообразии современных технических средств

творческая часть в их применении – самая важная. Кроме того, рассказ проникнут оптимизмом в отношении будущего всего российского народа и готовностью к самопожертвованию ради общего дела: главный герой думает о масштабности инженерно-строительных решений по прокладке железнодорожного пути на территории Сибири, об ответственности инженера перед жителями этого региона и связанной с этими обстоятельствами адаптацией западных технологий к местным условиям.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Гарин-Михайловский, Н. Г.* Собрание сочинений : в 5 т. – Т. 3: Очерки и рассказы / Н. Г. Гарин-Михайловский. – М. : Художественная литература, 1957. – 657 с.

2 *Пудовкин, Н.* Прошло 125 лет с того момента, как была проложена магистраль Уфа – Златоуст / Н. Пудовкин [Электронный ресурс] // Стальная искра. – Режим доступа : <https://si74.ru/proshlo-125-let-s-togo-momenta-kak-byila-prolozhena-magistral-ufa-zlatoust/7262/>. – Дата доступа : 21.04.2022.

УДК 625:821.161.1

А. А. ПОДДУБНЫЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

МОТИВ ПУТИ-ДОРОГИ В РАССКАЗАХ А. П. ЧЕХОВА

Мотив (от франц. *motif* – мелодия, напев) в современной интерпретации имеет несколько значений, одно из которых – мельчайший элемент сюжета, простейший значимый компонент повествования, например, мотив пути и дороги. Именно с мотивом пути-дороги прочно связаны многие произведения А. П. Чехова. Особенно следует отметить рассказы «На подводе» и «Степь», где представлены очень разные пути-дороги, насыщенные различными жизненными перипетиями героев. Как отмечает М. О. Горячева, «Дорога и путь – это важнейшие элементы пространственного мира Чехова: появившись в ранних произведениях, этот мотив проходит через все его творчество».

В аспекте «дорожной» темы особый интерес представляет рассказ «На подводе», где пространственная организация повествования, обозначенная двумя точками: «выехали – приехали» является сюжетообразующей линией мотива дороги и пути. *«В половине девятого утра выехали из города. Шоссе было сухое... Весна пришла вдруг, но для Марьи Васильевны, которая сидела теперь в телеге, не представляла ничего нового и интересно-го... Вот уж тринадцать лет, как она учительницей, и не сочтешь, сколько раз за все эти годы она ездила в город за жалованьем; и была ли весна, как теперь, или осенний вечер с дождем, или зима, – для нее было все равно, и*

всегда неизменно хотелось одного: поскорее бы доехать. У нее было такое чувство, как будто она жила в этих краях уже давно-давно, лет сто, и казалось ей, что на всем пути от города до своей школы она знала каждый камень, каждое дерево. Тут было ее прошлое, ее настоящее; и другого будущего она не могла представить себе, как только школа, дорога в город и обратно, и опять школа, и опять дорога...» [1].

Бесконечно тянется грязная и «отвратительная дорога», как в прямом, так и переносном смысле, отражая скучную и бедную жизнь учительницы Марьи Васильевны. Главная героиня рассказа ощущает все неприятности пути, где она испытывает постоянное чувство одиночества и где жизнь проходит без ласки, без дружеского участия, без интересных знакомых.

Метафора пути-дороги охватывает весь текст в рассказе «С шоссе свернули на проселочную дорогу: Ханов впереди, Семен за ним. Четверка ехала по дороге, шагом, с напряжением вытаскивая из грязи тяжелый экипаж. Семен лавировал, объезжая дорогу, то по бугру, то по лугу, часто спрыгивая с телеги и помогая лошади... А дорога все хуже и хуже... Въехали в лес. Тут уж сворачивать негде, колеи глубокие, и в них льется и журчит вода. И колючие ветви бьют по лицу. – Какова дорога? – спросил Ханов и засмеялся» [1].

«Какова дорога?» – этот вопрос не единожды задается автором: «Крутой подъем на гору, по глине; тут в извилистых канавах текут с шумом ручьи, вода точно изгрызла дорогу – и уж как тут ехать! Лошади храпят. Ханов вылез из коляски и идет по краю дороги в своем длинном пальто. Ему жарко.

– Какова дорога? – сказал он опять и засмеялся. Этак экипаж сломать недолго.

– А кто ж вам велит в такую погоду ездить! – проговорил Семен сурово. – И сидели бы дома» [1].

Этим вопросом А. П. Чехов акцентирует внимание на образе дороги как жизненного пути, полного драматизма и безысходности.

Аналогичная рассказу «На подводе» пространственная организация повествования, обозначенная также двумя точками «выехали – приехали», представлена и в рассказе «Степь» А. П. Чехова: «Из N., уездного города Z-ой губернии, ранним июльским утром выехала и с громом покатила по почтовому тракту безрессорная, ошарпанная бричка, одна из тех допотопных бричек, на которых ездят теперь на Руси только купеческие приказчики, гуртовщики и небогатые священники. Она тарыхтела и взвизгивала при малейшем движении; ей угрюмо вторило ведро, привязанное к ее задку, – и по одним этим звукам да по жалким кожаным тряпочкам, болтавшимся на ее облезлом теле, можно было судить о ее ветхости и готовности идти в

слом». Так начинается повествование о поездке мальчика Егорушки из родного дома в большой город, где ему предстоит поступить в гимназию учиться: *«Кроме только что описанных двух и кучера Дениски, неутомимо стегавшего по паре шустрых гнедых лошадок, в бричке находился еще один пассажир – мальчик лет девяти, с темным от загара и мокрым от слез лицом. Это был Егорушка, племянник Кузьмичова. С разрешения дяди и с благословения о. Христофора он ехал куда-то поступать в гимназию»* [2].

Его дорога по степи – это своего рода инициация, благодаря которой происходит его посвящение во взрослую жизнь. *«Мальчик всматривался в знакомые места, а ненавистная бричка бежала мимо и оставляла всё позади»*. Егорушка покидает родной дом ребенком, а в конце рассказа становится юношей, который должен учиться жить вдали от дома, усваивать законы взрослой жизни. Для этого становления он проходит ряд испытаний через голод, жажду, омовение, страшную грозу, болезненную слабость, вызванную духовным состоянием и бесследно исчезнувшую на следующий день, когда Егорушка проснулся к новой жизни: *«Дрожь от холода и брезгливо пожимаюсь, Егорушка стащил с себя промокнутое пальто, потом широко расставил руки и ноги и долго не двигался. Каждое малейшее движение вызывало в нем неприятное ощущение мокроты и холода. Рукава и спина на рубашке были мокры, брюки прилипли к ногам, с головы текло...»* [2].

А. П. Чехов лаконично отразил полную психологическую перестройку личности героя, которая необходима ребенку для вступления в новую жизнь: *«Егорушка почувствовал, что с этими людьми для него исчезло навсегда, как дым, всё то, что до сих пор было пережито; он опустил в изнеможении на лавочку и горькими слезами приветствовал новую, неведомую жизнь, которая теперь начиналась для него...»* [2]. Мы видим, как в конце дороги, в новом городе, Егорушка оказывается не таким, каким был в начале пути. Степь, по которой он ехал, изменила его, и поступать в гимназию приехал другой человек. А. П. Чехов, не говоря этого прямо, показал, что дорога по степи стала инициацией, в результате которой, пройдя через ряд испытаний, мальчик становится юношей.

Таким образом, путь-дорога в рассказе «Степь» – это магическое соединение двух сфер: жизни и смерти, а также восприятия своего и чужого. Можно сказать, что путь-дорога представляет собой один из «магистральных» и сквозных образов в литературе и является комплексом связанных друг с другом мотивов, имеющих метафорические значения, которые проявляются как в художественных произведениях, сюжетное развитие которых зависит от тех дополнительных значений, которые важны для конкретного автора, но есть и общие закономерности, возникающие у разных писателей при обращении к теме дороги.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Чехов, А. П. На подводе / А. П. Чехов // Полное собрание сочинений и писем : в 30 т. Сочинения : в 18 т. / АН СССР. Ин-т мировой лит. им. А. М. Горького. – М. : Наука, 1974–1982. Т. 9. [Рассказы. Повести], 1894–1897. – М. : Наука, 1977. – С. 335–342.

2 Чехов, А. П. Повести и рассказы / А. П. Чехов. – М. : Правда, 1981. – С. 106–200.

УДК 656.25

Н. Ф. СЕМЕНЮТА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ФЕНОМЕН ТРАНСПОРТА ПЕРЕДАЧИ СООБЩЕНИЙ: ОТ ФАКЕЛЬНОГО ДО ОПТИЧЕСКОГО ТЕЛЕГРАФА

Феномен транспорта передачи сообщений (телекоммуникаций) проявляется как в многообразии систем (телеграф, телефон, передача данных, телевидение и др.), так и способов передачи и воздействия информации на человека (общество) [1, 2]. Цель настоящей работы – показать феномен начального периода становления старейшего вида транспорта сообщений – телеграфа.

Впервые на проблему передачи сообщений как систему транспорта обратил внимание великий немецкий философ Карл Маркс (1818–1883). Вот что он писал: «Существуют самостоятельные отрасли промышленности, где продукт производства не является новым вещественным продуктом, товаром. Из этих отраслей важна в экономическом отношении только промышленность сообщений, будет ли то собственно транспортная промышленность по перевозке товаров и людей или промышленность по передаче только сообщений, писем, телеграмм и т. д.» [3].

Первыми решениями проблем передачи сообщений было использование для передачи звука и света, огня и дыма костров. Прием сообщений при этом осуществлялся органами человека – ушами и глазами. Звук – основа нашего естественного общения, и он как наиболее простой носитель сигналов (крик, барабаны, рожки, петарды) получил широкое применение в коммуникации. Однако дальность передачи сообщений была ограничена небольшим расстоянием. Причинами этого были как небольшая мощность звуковых сигналов человека, так и относительно низкая чувствительность приемника звуковых сигналов – ушей. Для увеличения дальности передачи сообщений использовались звуковые сигналы, создаваемые рожками трубы и боевыми трубами, барабанами, гонгами и др. Для увеличения разнообразия передаваемых сообщений (количества передаваемой информации) при-

меняли многозвучные барабаны, трубы и др. Например, барабаны индейцев Южной Америки очень многозвучные, и с их помощью стало возможным передавать сообщения и о вторжении врага, и о прибытии корабля, и об удачной охоте. Об этом же писал древнегреческий государственный деятель и полководец Юлий Цезарь (102–44 до н.э.): «Когда случается важное событие, то галлы сообщают о нем посредством пронзительного крика другим, которые таким же путем передают его далеко» [3].

С древних времен для передачи сообщений применялся и свет. До нас дошла легенда трехтысячелетней давности о том, что огнями костров, зажженных на вершинах гор, за ночь донесли Клитемистре, супруге микенского царя Агамемнона, предводителя греков в Троянской войне, весть о падении Трои (1250 до н. э.). За 250 лет до нашей эры в походах карфагенского полководца Ганнибала (247–183 до н. э.) сигнальные огни уже не были чем-то необычным, и даже сегодня, в наш технический и информационный век, мы не можем от них отказаться и широко используем в нашей жизни. Вот как об использовании сигнальных огней пишет «Всеобщая история» знаменитого греческого историка и полководца Полибия (около 201–120 г. до н. э.): «Последний способ, изобретенный Клеоксеном и Демоклитом (V век до н. э.) и усовершенствованный нами, отличается наибольшей определенностью и может доставлять точные сведения обо всех нуждах, но применение его требует старания и неослабленного внимания».

Весьма распространенными способами транспортировки сообщений были голуби и гонцы. Один греческий историк отзывался о гонцах так: «Никто в мире не может спорить с ними в быстроте; голуби и журавли едва поспевают за ними. На каждой почтовой станции сменяются лошади и всадник; ни дождь, ни снег, ни мороз, ни жара, ни тьма ночная не могут остановить их стремительного бега». Такая оценка гонцов как средств доставки сообщений соответствовала тому далекому времени.

Однако человечество продолжало искать и мечтать об общении на дальние расстояния, когда со «скоростью света» они будут получать сообщения, происходящие «за тридевять земель в тридесятом царстве». Вот как эти мечтания были воплощены в самоуверенные и смелые слова шаловливого духа Пэка в комедии Вильяма Шекспира «Сон в летнюю ночь» (1564–1596). Получив от своего повелителя Оберона (короля эльфов и фей) приказание разыскать волшебное растение, затратив на поиск время не больше того, которое потребно Левифану для преодоления одной мили пути, Пэк, не задумываясь, обещает опоясать землю за 40 минут. Вкладывая в уста Пэка этот ответ, гениальный английский поэт едва ли подозревал, что эта мечта в скором времени начнет сбываться. Мечта сбылась после изобретения оптического телеграфа французским изобретателем Клодом Шаппо (1753–1806).

Изобретение оптического телеграфа оказало сильное влияние на широкую научную и культурную общественность. В России это изобретение было отмечено началом издания первого научно-литературного журнала «Московский телеграф» (1825) с нацеленностью на новые знания и на их практическое применение. Эта нацеленность нашла отражение как в названии журнала, так и на обложке журнала. На рисунке обложки первого номера журнала (1825) была изображена башня телеграфа с сигнальным устройством. Первое практическое применение оптического телеграфа в России было воплощено на Царскосельской (1837) и Варшаво-Венской (1839–1848) железных дорогах как средство сигнализации и управления движением поездов [5].

В художественной литературе, пожалуй, первое упоминание об оптическом телеграфе мы находим в романе Александра Дюма «Граф Монте-Кристо»: «Мне иногда приходилось, в ясный солнечный день, видеть на краю дороги, на пригорке, эти вздымающиеся кверху чёрные суставчатые руки, похожие на лапы огромного жука, и, уверяю вас, я всегда глядел на них с волнением. Я думал о том, что эти странные знаки, так чётко рассекающие воздух и передающие за триста лье неведомую волю человека, сидящего за столом, другому человеку, сидящему в конце линии за другим столом, вырываются на серых тучах или голубом небе только силою желания этого всемогущего властелина; и я думал о духах, сильфах, гномах – словом, о тайных силах, – и смеялся. Но у меня никогда не являлось желания поближе рассмотреть этих огромных насекомых с белым брюшком и толстыми чёрными лапами, потому что я боялся найти под их каменными крыльями маленькое человеческое существо, очень важное, очень педантичное, напичканное науками, кабалистикой или колдовством».

Оптический телеграф был началом передачи информации на дальние расстояния. Но, как всякое начало, наряду с положительными имели место и отрицательные качества. Появились новые проблемы, которые и мы наблюдаем в широких масштабах и современной цифровой сети Интернет. В том же романе Александра Дюма приведен



случай применения оптического телеграфа для передачи ложного сообщения – дезинформации. Граф Монте-Кристо подкупил телеграфиста одной из станций оптического телеграфа, который передал искаженное сообщение. Это искаженное сообщение поступило в министерство внутренних дел, и злейший враг Монте-Кристо, барон Данглар, принял неверное решение, что привело его к значительным финансовым убыткам. Таким образом, с момента появления первых средств передачи сообщений на далекие расстояния возникла проблема несанкционированного вхождения в тракт передачи сообщений. Эти проблемы остаются актуальными и сегодня.

В оптическом телеграфе многие люди того времени видели таинственность и даже сакральность. К телеграфу не допускали посторонних людей, а знание его фигур составляло величайшую тайну. Этим оптический телеграф хорошо согласовывался с эпохой романтизма того времени как что-то странное, фантастичное, живописное. На почве романтизма возникла также идея создания музыкального телеграфа, перевода словесного языка на язык музыкальный. В 1833 году в Петербурге вышло сочинение с пространным названием «Опыт о Музыкальном языке, или Телеграфе, могущем посредством музыкальных звуков выражать все то, что выражается словами, и служить пособием для различных сигналов, употребляемых на море и на сухом пути».

Популярность оптического телеграфа с момента его появления была столь велика, что ему нашлось место даже в соннике, весьма популярном в те времена. Так к чему снится телеграф?

– Увидеть во сне телеграф – вас ждут волнующие и очень приятные новости. Если вам приснилось, что вы пошли на телеграф для того, чтобы дать телеграмму, то это свидетельство того, что что-то тщательно скрываемое вами станет известно всем, даже вашим недоброжелателям.

– Быть во сне работником телеграфа – знак того, что в реальной жизни вы слишком много и напряженно работаете. Если так будет продолжаться и дальше, то это может привести к резкому ухудшению вашего здоровья.

– Наблюдать во сне за работой оптического телеграфа – это стремление к запретным удовольствиям. Если такой сон видит женщина, то ее ждет безответная любовь к женатому мужчине.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Семенюта, Н. Ф.* От телеграфа до Интернета – история становления цифровых телекоммуникаций / Н. Ф. Семенюта. – М. : Горячая линия – Телеком, 2017. – 228 с.

2 *Семенюта, Н. Ф.* Безопасность прежде всего / Н. Ф. Семенюта // Вестник Белорусского Государственного университета транспорта: Наука и транспорт. – 2001. – № 1. – С. 54–57.

3 *Семенюта, Н. Ф.* История электрической связи на железнодорожном транспорте (прошлое, настоящее, будущее) / Н. Ф. Семенюта, И. А. Здоровцов. – М. : Учебно-

методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2008. – 324 с.

4 Промышленность и техника. Энциклопедия промышленных знаний : в 11 т. – Т. 10. – СПб. : Просвещение, 1900. – 720 с.

5 Каргин, Д. И. Начало сигнального дела на наших железных дорогах / Д. И. Каргин. – М. : Транспечать, 1922. – 65 с.

УДК 656:004.5

Н. Ф. СЕМЕНЮТА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ФЕНОМЕН ТРАНСПОРТА ПЕРЕДАЧИ СООБЩЕНИЙ: ОТ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТЕЛЕГРАФА ДО ИНТЕРНЕТА

С появлением первых химических источников тока возникла идея использовать их для передачи сообщений. В 1773 году известный немецкий ученый Луис Одиер (Odier) (1748–1817) высказывает мысль о возможности создать способ отношений между странами, разделенными друг от друга морем при помощи электрической энергии. В письме к одной даме он пишет следующее: *«Быть может, вас обрадует известие о том, что я занят в настоящее время некоторыми опытами, благодаря которым возможно будет вести беседу с китайским бохдыханом, с англичанами или с каким-нибудь другим народом и притом с такой скоростью, что вы без труда будете в состоянии передать за 5000 миль вашему корреспонденту все, что угодно, менее чем за полчаса»* [1].

Но не суждено было Одиер осуществить свою идею. Идею электрического телеграфа практически реализовал российский дипломат и филолог Павел Львович Шиллинг (1786–1837), который 21 октября 1832 года произвел публичную демонстрацию первого в истории человечества электромагнитного телеграфного аппарата с передачей сообщений равномерным цифровым кодом. Несколько позже, в 1837 г., был создан электромагнитный телеграф американским художником Самуэлем Морзе (1791–1872). В обоих случаях электричество и электромагнит были теми революционными началами, которые привели к изобретению телеграфа, а потом и других видов телекоммуникаций. С этих исторических для нас дат – 1832 и 1837 года – началось единение, казалось бы, изолированных друг от друга судеб людей.

Современники Шиллинга высоко оценили его изобретение. Так, о нем писали: *«Это Калиостро или что-либо приближающееся. Он и чиновник нашего министерства иностранных дел, и говорит, что знает по-китайски, что весьма легко, ибо никто ему в этом противоречить не может... Он играет в шахматы две партии вдруг, не глядя на шахматную доску... Он сочинил для министерства такой тайный алфавит, то есть так называемый шифр, что*

даже австрийский так искусный тайный кабинет и через полвека не успеет прочесть! Кроме того, он выдумал способ в удобном расстоянии посредством электричества произвести искру для зажигания мин. В шестых, – что весьма мало известно, ибо никто не есть пророком своей земли, – барон Шиллинг изобрел новый образ телеграфа... Это кажется маловажным, но со временем и усовершенствованием оно заменит наши теперешние телеграфы, которые при туманной неясной погоде или, когда сон нападает на телеграфщиков, что так же часто, как туманы, делаются немymi» (имеются в виду оптические телеграфы Н. Ф. С.).

Очевидно, А. С. Пушкин (1799–1837), был первым поэтом, кто оценил изобретение телеграфа П. Л. Шиллингом. А. С. Пушкин был дружен с Шиллингом и в 1932 г. присутствовал при демонстрации телеграфного аппарата. По этому поводу А. С. Пушкин написал известные строки: «О сколько нам открытий чудных / Готовят просвещения дух / И опыт, сын ошибок трудных, / И гений, парадоксов друг, / И случай, бог изобретатель». После А. С. Пушкина многие поэты обращались к теме телеграфа. Это его современники – Тютчев, Полонский, Одоевский, Вяземский и др.

Таким образом, мечта о дальней и быстрой передаче сообщений свершилась. Радости свершения мечты не было предела. Вот как восторженно писала «Энциклопедия промышленных знаний» о том далеком времени: «Удивительна та глубокая таинственная связь, которая существует между нашими крупными изобретениями и развитием мировых отношений. Благодаря этим изобретениям самые смелые мечты поэтов былых времен превращаются в действительность, нередко даже реальные факты этой действительности оставляют далеко за собой самую пылкую фантазию» [3]. Первое практическое применение оптического телеграфа как средства передачи сообщений и управления движением поездов было на Санкт-Петербурго-Московской железной дороге (1842).

Феномен телеграфа как средства управления движением поездов был высоко оценен современниками. На цоколе храма Воскресения Христова (Санкт-Петербург) установлено 20 памятных гранитных досок, на которых золотыми буквами увековечены основные исторические вехи в развитии России. На одной из них как важное государственное достижение отмечено: «1862–1866. Развитие сети железных дорог и телеграфов».

Новую бурю восторга и ликования в обществе вызвало появление телеграфной связи между Европой и Америкой, положившей начало формирования всемирной проводной телеграфной сети (1870) (аналог Интернета), объединившей страны и континенты. В прозе на это событие откликнулись писатели Стефан Цвейг, Томас Манн, Лев Толстой, Антон Чехов, Михаил Зощенко, Александр Куприн, Андрей Белый, Михаил Булгаков и мн. др. Появился даже кинофильм «Телеграфист» (Дания, Норвегия, 1993). Вот как писал Цвейг в своей новелле «Первое слово из-за океана» (1858): «В тече-

ние тысяч, а может быть и сотен тысяч лет, прошедших со времени появления на земле удивительного существа, именуемого человеком, мерилом скорости была скорость бегущей лошади, катящегося колеса, корабля, идущего на веслах или под парусами. Все вместе взятые технические открытия, сделанные за весь тот короткий, освещенный сознанием промежуток времени, который мы называем мировой историей, не привели к сколько-нибудь значительному ускорению ритма движения. И только девятнадцатый век коренным образом меняет ритм и мерило скорости на земле. За первые два десятилетия страны и народы сблизилась теснее, чем за все прошедшие тысячелетия; железные дороги и пароходы свели к одному дню многодневные путешествия прошлого, превратили в минуты бесконечные часы, проводимые доселе в пути. Но какими поразительными ни казались современникам скорости железных дорог и пароходов, они все-таки не выходили из пределов, доступных пониманию. Их скорости в пять, десять, двадцать раз превосходили ранее известные, однако все же было возможно следить за ними взглядом и постигать умом разгадку кажущегося чуда. Но уже первые успехи электричества, этого Геркулеса еще в колыбели, производят настоящий переворот, опрокидывают все ранее установленные законы, отбрасывают все принятые меры».

Во второй половине XX века человечество подошло к революционным изменениям в области телекоммуникаций, в том числе и телеграфе. Телеграф уже не мог удовлетворить потребности общества. Объективной причиной этого явилось становление информационного общества, развитие экономики на базе свободной конкуренции и рынка. Причиной неудовлетворенности телеграфом был также рост оборонного военно-промышленного комплекса, который в конечном итоге и привел к появлению сетей передачи цифровой информации (передачи данных), а затем и всемирной цифровой сети Интернет. Лёгкость в использовании возможностей сети, простота в общении, нахождении новых собеседников, доступность к хранившейся там информации, возможность посещения магазина через Интернет, большой каталог развлечений становятся основными причинами его популярности. За небольшой промежуток своего существования Интернет довольно ощутимо повлиял на литературу и сознание человека, его отношение к реальности, взаимодействие с другими. Однако при развитии Интернета возникал ряд сложных социальных и философских проблем. Особой проблемой стало влияние Интернета на общество [5, 6]. На начальном этапе Интернет, как и телеграф, был средством общения и объединения людей, сегодня Интернет часто не сближает, а разъединяет людей и народы. В целом феномен Интернета требует глубокого философского осмысления, особенно в связи с новым этапом развития Интернета – Интернет вещей.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Семенюта, Н. Ф. Безопасность прежде всего / Н. Ф. Семенюта // Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт. – 2001. – № 1. – С. 54–57.
- 2 Семенюта, Н. Ф. История цифровой телекоммуникации – от телеграфа до Интернета / Н. Ф. Семенюта. – Минск : Колорград, 2017. – 162 с.
- 3 Семенюта, Н. Ф. От телеграфа до Интернета (философский аспект) / Н. Ф. Семенюта // Интеллектуальная культура Беларуси: методологический капитал философии и контуры транснационального синтеза знаний : материалы III Междунар. науч. конф. – Минск : Институт философии НАН Беларуси, 2018. – С. 260–261.
- 4 Семенюта, Н. Ф. От телеграфа до Интернета – история становления цифровых телекоммуникаций / Н. Ф. Семенюта. – М. : Горячая линия – Телеком, 2017. – 228 с.
- 5 Вишневский, Я. Одиночество в сети / Я. Вишневский. – М. : АСТ, 2017. – 448 с.
- 6 Войскунский, А. Е. Феномен зависимости от Интернета / А. Е. Войскунский // Гуманитарные исследования в Интернете. – М. : Можайск-Терра, 2000. – С. 100–131.

УДК 656: 821.133.1

Ч. Ш. СОЮНОВА, Дж. А. КУРБАНОВА

*Институт телекоммуникаций и информатики Туркменистана,
г. Ашхабад*

ТРАНСПОРТ ПРОГНОСТИЧЕСКОЙ ФУНКЦИИ В ПРОИЗВЕДЕНИЯХ ЖЮЛЬ ВЕРНА

8 февраля 1828 года родился великий французский писатель, основоположник научной фантастики Жюль Верн – автор около 100 книг, множества стихов, пьес, рассказов, порядка 70 повестей и романов. Помимо этого Жюль Верн был ещё и гениальным предсказателем. Практически все технические фантазии, которые он описывал в своих произведениях, уже являются реальностью. Из 108 его прогнозов сбылось 98. Это космические путешествия, подводные лодки, искусственные спутники земли, реактивные ракеты и др... Он предсказал искусственное оплодотворение и генную технологию, появление ядерного реактора и генномодифицированных продуктов, использование трансплантатов, телевидение и интернет. Многие из предметов, которые сегодня являются неотъемлемой частью нашей реальности, появились в его романах более чем 100 лет назад: космический корабль, самолёт, вертолёт, субмарина, электрический стул, акваланг, скафандр, электромобиль, компьютер и др.

Удивительным образом башня в центре Европы похожа по описанию на Эйфелеву башню, а Париж XX века – на современную столицу Франции.

Создаётся впечатление, что великий фантаст каким-то чудесным образом побывал в будущем.

Всем известно, что герой романа Жюль Верна «Вокруг света за 80 дней», англичанин Филеас Фогг, совершил кругосветное путешествие за 80 дней. Однако в романе не единожды говорится о том, что придет время, и Землю можно будет объехать всего за 80 часов! Что ж, фантаст был не так далек от истины: сейчас минимальное время кругосветного путешествия составляет около 72 часов (трое суток). Хотя в марте 2010 года швейцарский летчик поставил рекорд, преодолев это расстояние за 58 часов на пассажирском самолете бизнес-класса.

Первый в мире самолет братьев Райт поднялся в воздух еще при жизни Жюль Верна, в 1903 году, и естественно, что споры о будущем авиации не могли не захватить писателя. Размышления об этом нашли отражение в романе «Робур-Завоеватель» (1886) о непризнанном гении, покорившем воздух так же, как капитан Немо подчинил себе море. «Альбатрос» Робура-Завоевателя походит на обычный корабль, но поднимается в воздух с помощью пропеллеров, что позволяет считать его прообразом вертолётов, и заряжается от атмосферного электричества.

В продолжении истории Робура – «Властелин мира» (1904) – изобретатель создает машину-универсал, которая с одинаковой лёгкостью перемещается по воздуху, земле, воде и даже под водой. Впрочем, возможность создания именно такого аппарата сейчас весьма сомнительна. «Соединить воедино те транспортные средства, которыми мы пользуемся сейчас, – значит объединить и присущие каждому из них особенности конструкции. Но то, что является достоинством конструкции автомобиля, будет мешать летательному аппарату, а необходимые для последнего детали окажутся совершенно лишними для движения по воде. Поэтому аппарат-вездеход будет уступать на земле автомобилю, в воздухе – самолету, на воде – катеру», – отмечали авторы научного комментария к 12-томному собранию сочинений писателя.

История подводного кораблестроения началась еще в XVII веке. Уже тогда британский механик и физик Корнелиус Дреббель сконструировал и построил гребное судно, способное погружаться под воду. А во времена Гражданской войны в США субмарина была впервые успешно применена как оружие. Так что у Жюль Верна было много поводов придумать «Наутилус».

Однако писатель в романе «20 000 льё под водой» сумел предсказать и то, как будут развиваться подлодки. Корабль капитана Немо погружается на многие километры, развивает скорость до 50 узлов, позволяет проводить исследования морского дна и эффективно воевать. По правде сказать, многие из показателей «Наутилуса» и сейчас выглядят крайне фантастически.

Но наука не стоит на месте, и мы все это знаем. С другой стороны, у современных подводных лодок есть то, что Жюль Верн и вообразить себе не мог, например – атомный двигатель и способность находится под водой без всплытия на поверхность несколько месяцев подряд.

Приключенческий роман «Клодиус Бомбарнак», написанный в 1893 году, рассказывает об открытии большой Трансзиатской магистрали Россия – Пекин. Знаменитого фантаста вдохновило начавшееся строительство Транссибирской магистрали, которое многие в Европе считали авантюрой. Тем не менее к 1916 году дорога была достроена, а в 2015 году было анонсировано строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали протяжённостью 7 тысяч километров, соединяющей Пекин и Москву: маршрут трассы будет включать проектируемую при участии Китая высокоскоростную магистраль Москва – Казань, проходя через Урал, Сибирь и Казахстан. Время в пути составит примерно 32 часа вместо нынешних пяти суток: сообщается, что проект может быть реализован в течение 8–10 лет.

Идея пушки, снаряд которой мог бы после выстрела достигнуть Луны, не прижилась как средство запуска космических кораблей, но неожиданным образом откликнулась в 1960-х. В 1961 году министерства обороны США и Канады запустили совместный проект HARP, целью которого были пушки, позволяющие выводить на низкую орбиту научные и военные спутники. К 1967 году команда во главе со специалистом по баллистическому оружию Джеральдом Буллом научилась запускать снаряды на высоту в 180 километров, однако политические разногласия между США и Канадой привели к закрытию проекта. Дальнейшая его судьба, увы, неизвестна.

Еще одним поразительным совпадением стала история корабля «Аполлон-8», который в 1968 году совершил первый пилотируемый полет вокруг Луны: его одиссея почти совпадала с историей снаряда «Колумбиады» в дилогии Верна. В качестве стартовой площадки для лунной экспедиции Верна была выбрана местность Стоунз-Хилл во Флориде – неподалеку от знаменитого ныне мыса Канаверал, оба корабля вышли на окололунную орбиту, вернулись на обратный курс с помощью ракетной силы и приводнились в одном и том же районе Тихого океана с разницей в расстоянии всего в 4 километра! А попутно Жюль Верн предсказал широкое использование алюминия при создании летательных и космических аппаратов – в его время производство это было крайне дорогостоящим, но какой же писатель-фантаст обойдется без дерзких мечтаний, которым, быть может, однажды предстоит стать реальностью?

21 января 1968 года стартовал американский космический корабль «Аполлон-8». Впервые в истории человечества был совершён пилотируемый полёт к Луне с тремя астронавтами на борту. Не обошлось, однако, без непредвиденных осложнений. Уже при выходе корабля на околоземную орбиту, при отделении ступени ракетоносителя, она так приблизилась к ко-

раблю, что возникла опасность столкновения. Были включены резервные двигатели, что, в свою очередь, вызвало изменение орбиты – космонавты могли пролететь мимо Луны и погибнуть в космическом вакууме. Члены экипажа обратились к ответственному за экспедицию Фрэнку Борману с тем, чтобы прервать полёт и возвратиться на Землю, но Борман настаивал на продолжении полёта. Тогда астронавты потребовали объяснений его уверенности в благополучном исходе, и он ответил, что они их получают после возвращения на Землю. Борман оказался прав, корабль несколько раз благополучно облетел Луну и успешно приземлился. На праздничном вечере в честь этого великого события он открыл секрет – прочитал выдержки из романов Жюль Верна «Из пушки на Луну» и «Вокруг Луны». В романах были обнаружены поразительные совпадения в описании полёта: точно указана масса корабля – 30 тонн, количество членов экипажа – три, и даже место взлёта – штат Флорида. Сбылось и то, что корабль успешно вернулся на Землю. Один из гостей подошёл к Фрэнку и попросил у него почитать книги Верна. Этим человеком был Нил Армстронг – тот самый астронавт, который год спустя первым ступил на поверхность Луны.

Предвидения писателя поражают воображение своей смелостью и точностью. В книге «Вокруг Луны» была изложена идея реактивного движения в пустоте, впоследствии развитая в теориях Константина Циолковского. Основоположник космонавтики не раз повторял: «Стремление к космическим путешествиям заложено во мне Жюлем Верном. Он пробудил работу мозга в этом направлении».

Поэт и ученый В. Я. Брюсов пропел писателю восторженный гимн как фантасту, предугадавшему грядущие пути научного и технического прогресса:

*Я мальчиком мечтал, читая Жюль Верна,
Что тени вымысла плоть обретут для нас;
Что поплывет судно громадней «Грейт Истерна»;
Что полюс покорит упрямый Гаттерас;
Что новых ламп лучи осветят тьму ночную;
Что по полям пройдет, влекомый паром Слон;
Что «Наутилус» нырнет свободно в глубь морскую;
Что капитан Робюр прорежет небосклон.
Свершились все мечты, что были так далеки.
Победный ум прошел за годы сотни миль:
При электричестве пишу я эти строки,
И у ворот, гудя, стоит автомобиль...*

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Верн, Жюль. Собрание сочинений : в 12 т. / Ж. Верн. – Л. : Лениздат, 1954–1957.
- 2 Брюсов, Я. В. Избранные стихотворения / Я. В. Брюсов. – Л. : – Лениздат, 1960.

БУДУЩЕЕ ГОРОДОВ И ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЕ XX ВЕКА

Литература для школьников, потенциальных абитуриентов учебных заведений может быть общедоступным средством для выбора будущей профессии, поскольку она погружает читателя в реальность той или иной сферы деятельности. Помимо познавательной функции, книга является еще и средством нравственного и эстетического воспитания. Это выгодно отличает литературу от популярной среди нынешней молодежи, видео-, аудио- и полиграфической продукции коммерческо-развлекательного характера, затрагивающей самый поверхностный уровень эмоций и почти не требующей усилий для восприятия. Хорошая книга должна прежде всего увлечь воображение читателя, быть занимательной.

Занимательности произведений способствуют фантастические сюжеты, приключения, тайны, подвиги, острые конфликты героев. К числу таких увлекательных произведений для школьников можно, без сомнения, отнести книги Н. Носова «Незнайка в Солнечном городе» и К. Булычева «Сто лет тому вперед» («Гостя из будущего»). Эти книги написаны весело, интересно и поучительно. Вымысел в них строится на достижениях науки и техники, в том числе в сфере строительства и городского транспорта.

Название книги Н. Носова является аллюзией на книгу-утопию Томаззо Кампанеллы «Город Солнца», также описывающую путешествие в идеальный город. Много внимания в книге уделено описанию устройства и принципа действия различных машин, механизмов, что способствует формированию интереса к технике у подрастающего поколения.

По дороге в Солнечный город перед главным героем – Незнайкой – и его спутниками – Кнопочкой и Пестреньким – разворачивается своеобразный парад различных видов транспорта в действии. Путешественники встречают на своем пути железнодорожный состав с паровозом, пароход, автомобили самых причудливых конструкций и даже автоматически управляемые комбайны (Циркулина, Планетарка и Радиоряля) для комплексной обработки почвы. С юмором и в доступной для школьников форме (как в хорошей политехнической энциклопедии) с элементами научности и реализма в книге описывается работа и самых фантастических машин, и вполне реального автомобильного поршневого двигателя. В городе всегда солнечно (отсюда и вторая версия его названия). Тучи разгоняют, посыпая их специальным по-

рошком. Чтобы вызвать дождь (а делается это только ночью, чтобы не создавать неудобства жителям), используют другой порошок. Этот прогноз автора из далекого 1958 года (года написания книги) по управлению погодой сбился (хотя еще и не стал повсеместным), как и другие предвидения:

- вращающиеся дома (пока в основном для привлечения туристов);
- картины в общественном транспорте (тематические троллейбусы есть и в нашем городе);
- видеосвязь;
- аудиогиды и навигаторы;
- пункты проката велосипедов и самокатов (сейчас – шеринг);
- подсветка зданий в ночное время (сейчас – светодиодная, вместо светящейся краски в книге);
- беспилотное такси;
- дома с фотоэлементами на крышах;
- светящиеся картины на домах (сейчас в виде рекламных экранов, вместо светящейся краски в книге).

В повести К. Булычева «Сто лет тому вперед» московский школьник Коля из привычного 1976 года с помощью случайно обнаруженной машины времени, переносится в Москву 2082 года. Прогуливаясь по будущему, Коля видит много удивительных вещей, некоторые из которых уже стали (или становятся) реальностью для нынешнего поколения читателей:

- управление погодой;
- возведение домов из «коралловой бактерии» (аналогично росту коралловых рифов, только гораздо более быстрому);
- электронные книги и «умные» часы;
- летающие такси-флипы (летающие авто уже серийно производятся);
- неподвижные автобусы, перемещение пассажиров методом телепортации;
- чтение мыслей на расстоянии прибором-миелофоном;
- автоматы, предлагающие напитки, мороженное и бутерброды.

Заглядывать в завтрашний день необходимо, если не хотим оказаться во вчерашнем. Интерес к будущему подвигает человека к новым свершениям и открытиям, которые могут сделать жизнь лучше. В основе прогноза писателей-фантастов лежит гипотеза о том, что любое рациональное предположение имеет шанс на реализацию в будущем.

С точки зрения архитектуры, главное в прогнозировании городов будущего – не поиск новых технологий строительства, а предвидение социальных сдвигов, изменение условий жизни, быта и отдыха людей. Увлечение архитекторов-футурологов безграничными возможностями новой техники может порождать каменные джунгли из «машинообразной» архитектуры,

впечатления о которой хорошо выразил В. Брюсов в сатирической поэме «Замкнутые»:

*И, как кошмарный сон, виденьем беспощадным,
Чудовищем размеренно-громадным,
С стеклянным черепом, покрывшим шар земной,
Грядущий Город-дом являлся предо мной.
Приют земных племен, размеренный по числам,
Обязан жизнью (машина из машин!)
Колесам, блокам, коромыслам...*

К такому же результату приводят «чудовищные» проекты, созданные с главной целью удивить и поразить всех своей непохожестью и «оригинальностью», оторванные от реальных потребностей людей.

Нередко прогнозы будущего у писателей-фантастов (в книгах которых возможно все даже невозможное с существующей точки зрения) оказываются более достоверными, чем у профессиональных футурологов. В футурологии часто экстраполируют современные научно-технические и социальные тенденции, полагая, что они в будущем будут развиваться такими же темпами. Однако качественные изменения со временем приводят к скачкам в развитии тенденций и ошибкам в прогнозах.

Люди любят свои города, независимо от их величины и возраста. С гордостью они называют себя по их именам – минчане, москвичи, гомельчане. Нам интересно, как изменится город в будущем. Может быть, в его силуэте кроме «Дворцово-паркового ансамбля» появятся и другие символы? Это зависит от всех нас, нашего творческого труда, нашей заботы о будущих поколениях горожан. Ведь города XXII века создаются уже сегодня, в будничной суете каждого дня.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Носов, Н. Незнайка в Солнечном городе / Н. Носов. – М. : Эксмо, 2020. – 320 с.
- 2 Булычев, К. Сто лет тому вперед / К. Булычев; ил. Е. Мигунова. – М. : Армада-пресс; Дрофа, 2002. – 299 с.
- 3 Брюсов, В. Замкнутые. Избранные сочинения / В. Брюсов. – М. : Художественная литература, 1980. – С. 116.
- 4 Рагон, М. Города будущего / М. Рагон ; пер. с французского В. Г. Калиш, Ж. С. Розенбаум ; под ред. Д. Б. Хазанова. – М. : Мир, 1969. – 296 с.

С. Л. ШАТРОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

С. П. ВАКУЛЕНКО, П. В. КУРЕНКОВ

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

ОБРАЗ ЛОДКИ В ЛИТЕРАТУРЕ

Сколько нас было, сколько осталось.
Бьет нас волной возле причала.
Старые лодки на верёвке.
Кто-то сверкает свежее краской,
Кто-то застыл, зачерпнул под завязку.
Все мы, как лодки на веревке.
Григорий Лепс. Лодка

Этнографический материал и мировой фольклор создают возможность представления образа лодки как транспортного средства, предназначенного для перемещения между мирами, разными духовными и психологическими состояниями героев произведений, их основой для достижения желаемого.

Лодка – широко используемый глубокий и трагичный литературный образ. Авторы часто пользуются этим образом олицетворения личности, попадающей в неумный, многогранный и бурный мир (событий и нестандартных ситуаций, в море жизни). Образ лодки содержит определенные элементы трагичности, что является в целом характерным для романтических произведений. Этот эффект достигается за счет противостояния личности и окружающей действительности и создает конфликт, напряжение, притягивающее внимание читателя с самого начала и до окончания произведения.

С давних времен образ лодки является фигурантом русских классических фольклорных текстов, где он используется в разнообразных жанрах: начиная с виноградий и заканчивая былинами. К примеру, в виноградьях и колядках лодка сохраняет архаичную космологическую символику, представляющую собой основу ритуального пространства – путь в потусторонний мир. В былинах же она является основой свершения как ратных, так и подвигов, связанных с дальними путешествиями.

Нередко лодка становилась связью разбойников с водным пространством, к примеру, в «разбойничьей» драме «Лодка» (по легенде «разбойники» имели чудесные «глухие лодки»: наполнив их добычей, они могли по подземным водам выплыть у «Бездонной ямы» в Казанском лесу). Лодка упоминается в фольклорном сюжете о разбойнике Кудеяре. Здесь она выступает в качестве волшебного предмета (Кудеяр, увидев погоню, бросал свой полушубок в воду, и тот превращался в лодку). В пьесе «Шлюпка»,

выросшей из разбойничьих песен, лодка рисуется на полу для обозначения сценического пространства.

Проанализировав содержание русского классического фольклора, можно сделать вывод о том, что ладьи и корабли, на которых изображаются разбойники и участники народных восстаний, сохранили традиционный смысл кораблей, плывущих от жизни к смерти. Этот образ хорошо просматривается в волшебных сказках, где лодка чаще всего выполняет две функции: волшебное средство, попадающее в распоряжение героя (интересен пример не совсем обычной лодки – «летучего корабля», по замыслу автора, как эволюция птицы) или средство передвижения, перехода от одной ипостаси к другой (часто в лодке спускали младенца на воду, а к берегу приплывал уже окрепчавший молодец).

Интересно наблюдать генезис образа лодки через произведения таких авторов, как М. Ю. Лермонтов, Ф. М. Достоевский, М. Горький, В. Маяковский, Э. Хемингуэй и др.

В романе М. Ю. Лермонтова «Герой нашего времени» Печорин, сталкиваясь с бандой контрабандистов, вступает в состязание с девушкой в лодке. Предложение «покататься в лодочке» наполнено сакральным обрядовым смыслом (момент сакрального посвящения/непосвящения Печорина в тайну «честного круга контрабандистов: «кому услышать, тот услышит, а кому не должно слышать, тот не поймет»).

Обрядовый смысл образа лодки видится и в романе Ф. М. Достоевского «Бесы», когда Верховенский предлагает покататься Ставрогину в несуществующей лодочке: «Мы, знаете, сядем в ладью, веселки кленовые, паруса шелковые, на корме сидит красна девица, свет Лизавета Николаевна... или как там у них, черт, поется в этой песне...»

На трагичный лад настраивает начальный фрагмент в рассказе М. Горького «Однажды осенью»: *«Небо тяжело и мрачно, с него неустанно сыпались еле видные глазом капельки дождя; печальную элегию в природе вокруг меня подчеркивали две обломанные и уродливые ветлы и опрокинутая вверх дном лодка у их корней»*. Это расширение смыслового содержания текста за счет образов-символов, лодки и ветел (вновь отмечается сакральное содержание).

Со временем в литературе появляются произведения, воплощающие человека в лодку, бьющуюся по волнам в бушующем море. К примеру, у В. Маяковского, казалось бы, наблюдается более простой взгляд на образ лодки, который просматривается в поэме «Владимир Ильич Ленин» (люди – лодки, хотя и на суше). Однако это только на первый взгляд образ прост: в нем представляется сам человек с его бурей эмоций, страстей и мыслей; кормчий, который может управлять своей судьбой.

Подобная аллегория как мотив встречается в «Письме к женщине» С. Есенина, где сама Земля представляется в виде корабля: «Земля – корабль! Но кто-то вдруг за новой жизнью, новой славой. В прямую гущу бурь и выюг ее направил величаво...»

Для Э. Хемингуэя в повести «Старик и море» лодка стала символом жизни, единственным шансом к спасению, как бы частью самого человека, его неотъемлемой основой существования.

Каждый читатель и ценитель литературных произведений старины и современности сам вправе увидеть в образе лодки тот смысл, что ему ближе. Анализ текстов как русской, так и зарубежной литературы показывает актуальность символа лодки, которая в основной массе связана с символами жизни и смерти и представляется проводником (у Н. А. Некрасова дед Мазай собирал зайцев в лодку, спасая их от смерти, а для Муму И. С. Тургенева она стала последней ступенькой в загробный мир) в потусторонний мир, выполняя свою роль мистического транспортного средства.

УДК 930.85:654.029

В. Г. ШЕВЧУК

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ЛЕГЕНДЫ ТРОИ И ТРАНСПОРТ ИНФОРМАЦИИ

Поскольку данные от природы человеку визуально-кинестический и ортотелефонный каналы обмена информацией работают, соответственно, на расстояниях «прямой видимости» и «прямой слышимости», то с древних времен человечество решало непростые задачи увеличения дальности, скорости и объема передачи сообщений. Предполагались различные способы транспортировки сообщений, позволяющие обеспечить как оперативность их получения, так и их конфиденциальность. Об этом повествуют дошедшие до нас письменные исторические источники: древнегреческий историк Геродот Галикарнасский (V в. до н. э.), автор первого полномасштабного исторического трактата «История», писал, что эллины, находясь на северной оконечности острова Эвбеи, получили с расположенного напротив острова Скиатос сообщение при помощи огня о захвате персами двух греческих кораблей; знаменитый историк и стратег Полибий (II в. до н. э.) приводил подробное техническое описание сигнального телеграфа, изобретенного александрийскими инженерами Клеоксеном и Демоклетом и усовершенствованного им самим, и др. [2].

Имеются описания устройств связи и в известных литературных произведениях. Так, великий русский поэт А. С. Пушкин в «Сказке о царе Салтане, о сыне его славном и могучем богатыре князе Гвидоне и о прекрасной царевне Лебеди» описал передачу информации на расстояние посредством выстрелов пушек:

*Пушки с пристани палят,
Кораблю пристать велят* [3].

Описание линии связи с ретрансляцией сообщения при помощи сигнальных огней имеется в драме «Агамемнон» Эсхила, величайшего поэта-драматурга древнегреческой эпохи (V в. до н. э.), «отца» трагедии, родоначальника жанра трилогии и тетралогии. Агамемнон был царем Микен. Он женился на дочери царя Спарты Тиндарея Клитемнестре, а его брат Минейлай взял в жены ее сестру Елену Прекрасную, после похищения которой Парисом, сыном троянского царя Приама, и началась Троянская война. Пока Агамемнон во главе войска осаждал Трою, Клитемнестра жила и правила в Микенах вместе со своим любовником Эгисфом. Чтобы Агамемнон не застал изменницу врасплох, она решила воспользоваться костровым телеграфом для оперативного получения сообщения о возвращении в Микенский замок после падения Трои Агамемнона.

Хор спрашивает Клитемнестру, жену царя Агамемнона: когда же пала Троя? Царица отвечает:

В ночь самую, родившую день этот.

Хор:

Кто ж из гонцов пройти так скоро мог бы?

Клитемнестра:

Гефест сам с Иды яркий свет послал.

Костры же, меж собой передаваясь,

Несли сюда тот вестовый огонь.

Тот свет костра, придя, сигнал приносит

Для сторожей. Те тоже засветили

И дальше весть послали, разведя

Огонь там кучей вереску сухого.

Он, разгоревшись, не ослабевая

Перескочил долину всю Асопа,

Как ясный свет луны, и Киферона

Достиг высот, где новую уж смену

Огня посыльного он пробудил...

Такой порядок бага был огней.

Один другому свой черед вручал...[1].

В монологе Клитемнестры в поэтической форме описан древний оптический телеграф, который наиболее быстро по тем временам на расстояние примерно в 200 км передал вест о победе над Троей. Линия связи пролегла от горы Иды через остров Лемнос на Афон, затем на юг через Эвбею и Беотию, Киферон, далее через гору Ист до Арахнейских высот и, наконец, Микейский замок.

Поскольку приведенный текст Эсхила порою трудно воспринимается нынешними студентами, автор доклада предлагает на занятиях студентам свою поэтическую трактовку этих событий:

*Когда-то на «заре времен»,
Как из истории известно,
Обманут был Агамемнон
Женой коварной Клитемнестрой.
Ну, а оружием обмана,
Что тут скрывать, скажу Вам прямо,
Был ноу-хау той поры:
Связи канал. Зажгли костры...
А в темноте, перед рассветом,
Ну, кто оспорить может это,
Костер, зажженный на горе,
В носу сродни полной луне.
Как и луна, он светит ясно
И виден издали прекрасно,
И, увидав огонь, наемник,
Так называемый «приемник»,
Костер свой тоже зажег
И тем сигнал передавал
Он дальше словно по «цепочке».
И так, всего за одну ночь,
Узнали – пал Приамов град,
Агамемнон спешит назад...
С тех пор немало лет минуло
И техника вперед шагнула.
И телеграф тот костровой
Лишь вспоминается порой,
Как иллюстрация на тему
«Командировки и измены»,
А информации потоки
Давно уж переносят токи...*

Описанная «цепочка костров» является историческим прообразом современных радиорелейных линий связи, представляющих собой «цепочки» активных УКВ-ретрансляторов.

Иконография развития технических систем информационного обеспечения транспортных технологических процессов показывает, что был пройден долгий и сложный путь от простейших устройств связи в древности до аппаратно-программных и программно-аппаратных комплексов в настоящее время. Цифровизация связи изменила ее парадигму. Цифровая связь сегодня – это новый вид транспорта: транспорт информации.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Античный телеграф [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http:// xlegion.ru/throwingmachines/antiquity/antike-technik/antike-telegraphie.html](http://xlegion.ru/throwingmachines/antiquity/antike-technik/antike-telegraphie.html). – Дата доступа : 22.03.2022.

2 Какая связь была в древности? [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [https //slavikap.livejournal.com/16714220.html](https://slavikap.livejournal.com/16714220.html). – Дата доступа : 22.03.2022.

3 Пушкин, А. С. Сказка о царе Салтане, о сыне его славном и могучем богатыре князе Гвидоне и о прекрасной царевне Лебеди / А. С. Пушкин. – М. : Акварель, 2019. – 56 с.

4 Шевчук, В. Г. Иконография в лекционном курсе «Введение в специальность» для студентов специальности «Автоматика, телемеханика и связь» / В. Г. Шевчук // Современные средства связи : материалы XX Междунар. научн.-техн. конф. – Минск, 2018. – С. 297–298.

УДК 81'271.2 : 378

С. Н. ШМАЛЬ

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

КАНЦЕЛЯРИТ В КУЛЬТУРЕ РЕЧИ И НАУЧНОМ ТЕКСТЕ СТУДЕНТОВ И ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗОВ

Писательское ремесло, как и всякая иная деятельность, требующая умения подобрать точные, уместные и в то же время нужные слова, – подчас мучительное испытание не только для студентов и аспирантов, но и для опытных научных работников. Пишут ли они статью, сочиняют ли монографию, или готовятся выступить на конференции, сталкиваются с трудностями выбора: на каком слове или обороте остановить выбор? Как выстроить текст таким образом, чтобы не говорить подобно роботу?

Каждый год, на репетиции студенческих защит дипломных проектов (да и на самих защитах), после произнесенного доклада, руководитель или кто-то

из присутствующих обязательно заметит: «Доклад у вас хороший – по делу. Если бы вы еще не бубнили как дьяк в церкви». Всё так: монотонная и чеканная речь – едва ли не лучшая форма для обоснования мысли. Она невыразительна, суха, безличностна, бесцветна для слуха, будто докладчик не писал, а составлял ее, вырывая «куски» текста из формальных источников: учебников и учебных пособий, статей и записей лекций. Слушатели такую речь воспринимают тяжело, ибо она скорее напоминает математическую формулу – через которую требуется продираться, чтобы понять смысл, – чем живой рассказ о проделанной работе. Пусть даже формальная сторона доклада и заслуживает внимания. Если студентам такие огрехи еще можно простить (сославшись на волнение, незнание, отсутствие опыта выступать публично), то старшему поколению вполне справедливо высказать претензию (в доброжелательной форме, конечно): а где же сила голоса, темп речи, интонация, артикуляция? И неужели нельзя обойтись без этих режущих ухо слов-паразитов, вроде «типа», «короче», «как бы», «ну», «так сказать» и др.?

Масла в огонь раздражения подливает канцелярит – бюрократический стиль речи, деформирующий разговорную речь и литературный язык. Он немало попортил и нанёс культурный ущерб нашему родному языку, внёс в него слова «пустые, порожние, ничему не обучающие, ничего не сообщающие и, уж конечно, никого не способные взволновать, взять за душу» [1, с. 24].

На заседании кафедры разгорается спор по какому-то важному делу. Профессорско-преподавательский состав с азартом в него включился, и беседа ушла настолько далеко, что и о теме ее, кажется, позабыли. Сотрудник кафедры пытается побудить коллег воротиться к началу: «Коллеги, предлагаю минимизировать непродуктивные коммуникации и нивелировать полемику по тривиальным вопросам». Кажется, ему и в голову не могло прийти сказать просто и понятно: «Давайте не будем спорить и вернёмся к теме разговора». Студент готовит статью в научный журнал, пишет: работники сортировочной станции ведут борьбу за повышение показателей ее работы. (Заметьте, не борются, а именно ведут борьбу!). Показывает ее научному руководителю, который уточняет: участвуют в борьбе за повышение. Вторая правка заходит ещё дальше: принимают активное участие в борьбе за повышение...

В банкетном зале, полном гостей, пожилая сотрудница кафедры поздравляет юбиляра: «Я испытываю искреннее чувство радости, глядя на нашего дорогого Иван Ивановича!» Должно быть, одному юбиляру и известно, чувствует ли он эту искренность, полную канцелярских нагромождений. Разве не теплее и доверительнее будет звучать: «Я искренне радуюсь нашему дорогому Иван Ивановичу!» Подобные недостатки культуры речи встречаются повсюду и в транспортных вузах. Преподаватель на лекции произносит: «Автомобиль обладает ярко выраженной склонностью к заносу»

(вместо – «легко заносит»). Или – «В час пик передвижение на автомобиле в условиях города затруднительно» (вместо «В час пик в Москве можно попасть в пробку»). Или – «Перевозчик оказывает услуги по доставке грузов клиентуре» (вместо «Перевозчик доставляет грузы клиентам»). И всё это слушают, впитывают студенты – носители, так сказать, культурного кода страны. Печально, что они не в силах воспринять и очистить канцелярскую шелуху, лишь подхватывают эту болезнь и вводят в свою повседневную речь безграмотные обороты. Вряд ли педагогика и наука обеднеют или проиграют, если лектор или автор будут выражаться простым и доступным языком, когда они будут обращаться не к ограниченному кругу посвящённых, а к обычным людям любого социального статуса.

Вспомнить слова одного из величайших физиков XX века Ричарда Фейнмана, которые особенно актуальны для молодых научных работников и преподавателей: *«Множество людей склонны использовать сложные слова и профессиональный жаргон, когда не понимают чего-то. Проблема в том, что мы сами себя дурачим, потому что не осознаём, чего именно мы не понимаем»* [2]. Выдающийся советский переводчик и редактор Нора Галь (1912–1991), автор «Слова живого и мертвого», высказалась о канцелярите так: *«Слишком много пустых, бессодержательных, мертвых слов. А от них становится неподвижной фраза: тяжеловесная, застойная, она прямо противоположна действию, о котором говорит, чужда борьбе, движению, содержательности, экономности. Суть ее можно выразить вдвое, втрое короче – и выйдет живей и выразительней»* [1, с. 23]. Чтобы улучшить разговорную и письменную речь, филологи советуют читать больше классиков русской и зарубежной литературы: Пушкина, Достоевского, Толстого, Чехова, Солженицына, Гранина, Брэбери, Саймака, Э. Уайта и др. Именно классики не собирают в своих произведениях глаголов, если возможно их сократить (отглагольные существительные), преимущественно не заменяют их причастиями, деепричастиями или существительными, не используют страдательных залогов, штампованных фраз, не употребляют пассивных оборотов вместо активных, не расщепляют сказуемое.

Классическая литература – великий помощник научному работнику, аспиранту, студенту и всякому, кто стремится обогатить свой язык, речь, культуру, мировоззрение, мышление и личность.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Гальперина, Э. Я. Слово живое и мертвое / Э. Я. Гальперина. – М. : АСТ, 2021. – 480 с.
- 2 Фейнман, Р. Вы, конечно, шутите, мистер Фейнман / Р. Фейнман. – М. : АСТ, 2019. – 480 с.

М. И. ШМУЛЕВИЧ

ЗАО «ПромтрансНИИпроект», г. Москва, Российская Федерация

«СТАНЦИОННЫЙ СМОТРИТЕЛЬ» А. С. ПУШКИНА И ТЯГОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПОЕЗДОВ

Одна из «Повестей Белкина» А. С. Пушкина, повесть «Станционный смотритель», посвящена событиям, происходящим на почтовой станции, и судьбам станционного смотрителя и его дочери. Почтовые станции располагались на основных дорогах России и были предназначены для организации перевозок почты, передачи правительственных указаний и обслуживания господ, проезжающих либо с государственными поручениями, либо просто путешествующих.

Перевозки обычно выполнялись на всем пути следования в одном и том же «подвижном составе» – собственной карете пассажира или дилижансе, а при перевозке почты или посылок – в сменном тарантасе с запряженной в него тройкой с колокольчиками. В этой структуре основная функция станции и ее смотрителя состояла в смене уставших от предыдущего перегона лошадей другими, отдохнувшими и накормленными, то есть в обеспечении транспортного средства *«тяговым подвижным составом»*. При этом тяговое обслуживание перевозок станция совмещала с гостиничным сервисом, обеспечивая проезжающих ночлегом и горячим питанием, что вполне соответствует современным тенденциям к обеспечению максимальных удобств для пассажиров и развитию транспортного бизнеса.

Помещение станции состояло из двух частей: «чистой» (для путешествующих господ) и «ямщицкой» (для пребывания ямщиков). Транспортные вузы и техникумы, готовящие станционных смотрителей и ямщиков высокой квалификации, в то время в России отсутствовали. В этих условиях, учитывая необходимость обеспечения станций персоналом ямщиков, достаточным для выполнения перевозок государственных грузов и должностных лиц, для части населения до XVIII века существовала «ямская повинность», что решало кадровые проблемы простейшим путем.

Документальное оформление перевозок и в настоящее время во многом восходит к временам почтовых станций. Так, обязательным документом для получения казенных лошадей при проезде через станцию являлась «подорожная грамота», ныне – «подорожная карта», обязательная для водителей грузовых и легковых служебных автомобилей. И, хотя в современной подорожной отсутствуют слова, с которых она раньше начиналась: «По Государеву Цареву и Великого Князя указу...», в составе документа сохранились

те же реквизиты: пункт отправления, пункт назначения, промежуточные остановки. В современный документ добавлены показания спидометра при выезде из гаража и возвращении в гараж, в старой подорожной не фиксировалось количество съеденного лошадей овса, возможно, ямщикам больше доверяли. Еще одно удобство старой подорожной: грамота предписывала в обязательном порядке в пунктах остановки предоставлять ее владельцу «верховых лошадей с седлом и уздой», что обеспечивало приезжающих транспортным средством для выполнения своих функций при длительной остановке в промежуточных пунктах и в пункте назначения. На каждой станции имелись «шнуровые книги», и в эту базу данных вносились подорожные документы, необходимые для проезда по почтовой дороге. А с выездом за рубеж уже тогда было не просто: зарубежные подорожные подписывались только самим императором или назначенным им сенатором.

Поскольку тогда, как и теперь, далеко не все пассажиры были довольны оказанными им услугами, в частности продолжительностью ожидания и качеством предоставленных им лошадей, было найдено решение, вероятно, забытое в ОАО «РЖД»: специальным указом императрицы Анны Иоановны было запрещено «непристойно ругать» работников станций (правда, в указе не разъяснено понятие «непристойно», что оставляет место для его широкой трактовки и ущемления прав пассажиров). В любом случае следует иметь в виду, что в списке нормативных документов, действие которых прекращено приказом Минтранса РФ от 22.05.2019 № 152, этот указ отсутствует.

В 1783 г. было принято решение, позволявшее частным лицам содержать станции и использовать по своему усмотрению получаемую ими плату за проезд по почтовым дорогам. Видимо, этот год можно считать началом затянувшегося процесса *перехода российского транспорта к рыночным отношениям*. При этом те, кто содержит станции, были обязаны использовать такое количество лошадей, которое обеспечивало бесперебойную доставку почты и пассажиров. Как видим, возможность «бросания» поездов из-за отсутствия тяговых средств в те годы даже не рассматривалась. Количество лошадей, необходимых каждой станции для обеспечения перевозок, определялось почтовым ведомством. Эксплуатационные затраты станций рассчитывались в зависимости от числа верст («длины участка») и числа лошадей («парка подвижного состава») и составляли 3 копейки за версту и лошадь для ведомственных станций и 4 копейки для государственных. Метод учета инфляции, как и влияние санкций на работу почтового ведомства, в литературе не отражены.

Количество и оснащенность станций росли. В конце XIX в. (1896 г.) их число в России превышало 4 тыс., число единиц тягового подвижного состава (лошадей) на станциях – 35,4 тыс., при этом часто использовалась тройная тяга (коренник в оглоблях и две пристяжные) без модной сейчас

виртуальной сцепки. Со временем структура системы тягового обслуживания существенно изменилась: в настоящее время на Московской железной дороге работают 15 (а с учетом подразделений – 31) эксплуатационных локомотивных и 15 моторвагонных депо. Остальные депо выполняют не свои собственные почтовым станциям функции: ремонт (15 депо) и эксплуатацию грузовых (9 депо) и пассажирских (еще 7 депо) вагонов; это новая функция, ремонт и содержание карет, телег и дилижансов почтовыми станциями не выполнялись. Что же касается 11 (а с подразделениями – 19) *локомотиворемонтных* депо, работающих на Московской ж. д., то, применительно к эпохе почтовых станций, это вообще ближе к функциям ветеринаров (не будем вспоминать вышедший в 1969 году фильм Поллака «Загнанных лошадей пристреливают, не правда ли?»). Все это демонстрирует тенденцию к значительному расширению функций, связанных с тяговым обеспечением перевозок, и вызванной этим расширением специализации объектов.

Следует обратить внимание на значительный рост тягового плеча (участка обращения тяговых средств): до 800–1000 км с первоначальных 20 км (такое было среднее расстояние между станциями, так как лошадь может пройти за сутки 40 км и, пройдя 20 км до соседней станции, должна была в те же сутки вернуться, т. е. пройти расстояние от основного депо до обратного и обратно). По этой причине между Москвой и Тулой были размещены шесть почтовых станций. Иногда между станциями были постоянные дворы, где можно было отдохнуть (аналогично пунктам отдыха локомотивных бригад) или накормить лошадей, т. е. выполнить экипировку непосредственно на приемоотправочных путях при перевозке транзита без переработки.

Выполненный анализ позволяет оценить не только описанные А. С. Пушкиным личные качества, но и производственную сторону деятельности персонажей «Станционного смотрителя».

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Аннаева О. Г.</i> Транспорт в художественной литературе	3
<i>Аширова Г. Н.</i> Отражение темы транспорта в туркменской поэзии XX века	6
<i>Батурина Е. Л.</i> Путешествие как ключевой мотив немецкой литературы эпохи романтизма	9
<i>Беркелиева М. Д.</i> Актуализация транспорта и технологий в романе В. Одоевского «4338-й год: Петербургские письма»	13
<i>Боголюбская В. С.</i> Потенциал научно-фантастических произведений Жюль Верна в построении интегрированных занятий в техническом вузе	16
<i>Булавина О. Н.</i> Автомобильный транспорт в романе Фрэнсиса Скотта Фицджеральда «Великий Гэтсби»	18
<i>Васильев С. М., Нагибина А. В.</i> Особенности табакокурения в России XIX века в быту и на транспорте в литературных произведениях и воспоминаниях современников	22
<i>Власюк Т. А.</i> Фольклорный образ поезда на примере романа Н. Островского «Как закалялась сталь»	26
<i>Вольская И. И., Вольская Е. А.</i> Тема транспорта в одном из романов Жюль Верна.....	30
<i>Головнич А. К.</i> Интерес как мотивация процесса обучения (на примерах литературного творчества и инженерной деятельности Н. Г. Гарина-Михайловского).....	36
<i>Гончарова Л. А.</i> Тема железной дороги в русской поэзии XIX–XX веков	40
<i>Гришанкова Н. А.</i> Железнодорожные магистрали на страницах литературных произведений немецких писателей	47
<i>Ерофеев А. А.</i> Терминология железнодорожного транспорта: от сленга к терминам	52
<i>Капский Д. В.</i> Взгляд на проблемы транспортных систем и урбанистики в белорусской поэзии.....	56
<i>Киштымов А. Л.</i> Литературный след военно-санитарных поездов в годы Первой мировой войны	59
<i>Коваль У. І.</i> Сродкі мастацкай выразнасці ў апавяданні Міхася Лынькова “Андрэй Лятун”	63
<i>Кулиев Н. А.</i> Транспорт в мотивационном бестселлере Ричарда Брэнсона «Берись и делай!»	68
<i>Любочко Н. А., Кулаженко Н. В.</i> Работа с произведениями русского фольклора на уроках русского языка как иностранного	73
<i>Мальцева Е. А.</i> Антиномии образа железной дороги в литературе	77
<i>Мартишина Н. И.</i> Историческая трансформация аксиологии образа железной дороги в российской поэзии	82
<i>Меретдурдыева Б. Б.</i> Образ трамвая в русской литературе.....	85
<i>Михальченко А. А.</i> Отражение роли городского транспорта в судьбе литературных героев.....	89
<i>Мухаммедова А. Р.</i> Роль транспорта в романе «Вокруг света за 80 дней»	92

<i>Невзорова А. Б., Невзоров В. В., Скирковский С. В.</i> Познавательная и воспитательная роль пословиц и поговорок при изучении технических дисциплин	96
<i>Низова О. В.</i> Феномен инженерного творчества в рассказе Н. Г. Гарина-Михайловского «Вариант».....	99
<i>Поддубный А. А.</i> Мотив пути-дороги в рассказах А. П. Чехова	103
<i>Семенюта Н. Ф.</i> Феномен транспорта передачи сообщений: от факельного до оптического телеграфа.....	106
<i>Семенюта Н. Ф.</i> Феномен транспорта передачи сообщений: от электрического телеграфа до интернета.....	110
<i>Союнова Ч. Ш., Курбанова Дж. А.</i> Транспорт прогностической функции в произведениях Жюль Верна.....	113
<i>Ташикинов А. Г.</i> Будущее городов и городского транспорта в отечественной литературе XX века.....	117
<i>Шатров С. Л., Вакуленко С. П., Куренков П. В.</i> Образ лодки в литературе	120
<i>Шевчук В. Г.</i> Легенды Трои и транспорт информации	122
<i>Шмаль С. Н.</i> Канцелярит в культуре речи и научном тексте студентов и преподавателей транспортных вузов	125
<i>Шмулевич М. И.</i> «Станционный смотритель» А. С. Пушкина и тяговое обслуживание поездов	128

Научное издание

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

Материалы II Международной
научно-методологической конференции

Издается в авторской редакции

Технический редактор В. Н. К у ч е р о в а
Корректор Т. Л. Ф е д ь к о в а

Подписано в печать 16.11.2022 г. Формат 60×84 1/16.
Бумага офсетная. Гарнитура Таймс New Roman. Печать на ризографе.
Усл. печ. л. 7,91. Уч.-изд. л. 7,81. Тираж 80 экз.
Зак. 2360. Изд. № 49.

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