

3 Кун, Н. А. Легенды и мифы Древней Греции и Рима / Н. А. Кун ; под ред. И. М. Вострышева. – М. : Эксмо, 2020. – 762 с.

4 Хэдленд, Д. Мифы и легенды Японии / Д. Хэдленд ; пер. с англ. О. Сидоровой ; под ред. Л. И. Глебовской. – М. : Центрполиграф, 2020. – 380 с.

5 Шеппинг, Д. О. Мифы славянского язычества / Д. О. Шеппинг. – М. : Амрита, 2022. – 172 с.

6 Ларрингтон, К. Скандинавские мифы. От Тора и Локи до Толкиена и «Игры престолов» / К. Ларрингтон ; пер с англ. О. Чумичева ; под ред. И. В. Мокина. – М. : Манн, Иванов и Фербер, 2022. – 240 с.

7 Спенс, Л. Мифы инков и майя / Л. Спенс ; пер. с англ. Л. А. Карповой. – М. : Центрполиграф, 2021. – 333 с.

8 Девдатт, П. Индийские мифы. От Кришны и Шивы до Вед и Махабхараты / П. Девдатт ; пер. Д. Смирновой ; под ред. Е. Костиной. – М. : Манн, Иванов и Фербер, 2022. – 224 с.

УДК 656.835

*Н. Ф. СЕМЕНЮТА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

## **ФЕНОМЕН ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА ПОЧТОВЫХ МАРКАХ**

Ни одно изобретение промышленной революции не поражает воображения так, как железная дорога: свидетельством является тот факт, что это единственное достижение XIX века, продукт индустриализации, который стал поэтическим и фольклорным образом.

*Эрик Хобсбаум (1917–2012)*

Промышленная революция XIX века (в частности, одно из величайших изобретений этой эпохи – железная дорога) оказала влияние на многие направления искусства, в том числе на миниатюрную живопись – почтовые марки. Некоторые из них являются настоящими шедеврами, так как они создавались художниками, в том числе знаменитыми.

Предшественником железнодорожного транспорта был транспорт на конной тяге. Первая в мире конная дорога начала действовать в Уэльсе с использованием специально разработанных вагонов и линии, построенной для грузовых перевозок. Первые городские конки появились в США: в Балтиморе (1828), Нью-Йорке (1832) и Новом Орлеане (1835). В России конки были построены в большинстве крупных городов. Первые – в Санкт-Петербурге, Москве, а затем Минске. Использование конки в Москве продолжалось до 1912 года, в Минске она действовала с 1892 по 1928 год.

На смену конной тяге пришли железные дороги с паровой тягой. В некоторых странах это событие было отмечено пышными прощаниями с конками (рисунки 1).



Рисунок 1 – Конка на почтовых марках

Первым паровозом, предназначенным для железнодорожной колеи, был паровоз инженера-изобретателя Ричарда Тревитика (1771–1839). Его паровоз был официально запатентован в Великобритании 24 марта 1802 года. Первая в мире железная дорога общего пользования с паровой тягой протяжностью 40 км была построена в Англии Джорджем Стефенсоном (1781–1848) в 1825 году между Стоктоном и Дарлингтоном. На дороге был построен также и один из первых железнодорожных мостов.

Эти события открыли новую эру в индустрии железнодорожного транспорта и стали отправной точкой для увлекательной истории паровозов во многих странах мира. Через тридцать лет после патентования первого паровоза в Нижнем Тагиле появились уральские мастера – отец и сын Черепановы. Они создали свой собственный паровоз и построили железную дорогу (рисунок 2).

Первой почтовой миниатюрой с изображением паровоза стала марка британской колонии Нью-Брансуик (Канада), выпущенная в 1860 году, второй – марка США, которая появилась в 1869 году (рисунок 3).

В России первая Царскосельская железная дорога (рисунок 4) была открыта в 1837 году для перевозки пассажиров и грузов между Петербургом и Царским Селом.



Рисунок 2 – Марки с изображением первых паровозов на железной дороге



Рисунок 3 – Первые марки с изображением паровоза

Строительство железной дороги началось под руководством австрийского инженера Франца Антона Герстнера (1795–1840), известного как автор проекта и строителя конной железной дороги между Молдовой и Дунаем протяженностью около 200 км.



Рисунок 4 – Почтовая марка с изображением первой железной дороги в России

В 1851 году в рамках Санкт-Петербургско-Варшавской магистрали началось строительство железнодорожного участка Гродно – Поречье. Движение на нем было открыто 15 (27 по новому стилю) декабря 1862 года. Это событие стало началом истории Белорусской железной дороги, которой в 2012 году исполнилось 150 лет. Основным паровозом железнодорожной сети России и Советского Союза долгие годы были паровозы серии Ов, получившие в народе ласковое название «овечка» и паровоз Ща – «щука» (рисунок 5).



Рисунок 5 – Первые паровозы на Белорусской железной дороге

С развитием железных дорог получила развитие также инфраструктура железных дорог: путь, вагонное хозяйство, строительство и др. Тяжелому труду работников, занятых на строительстве, ремонте и содержании пути железной дороги, посвящены многие марки, в том числе использовавшие фрагмент картины известного русского художника К. А. Савицкого «Ремонтные работы на железной дороге» (1874) и другие (рисунок 6).



Рисунок 6 – Тяжелый труд железнодорожников на почтовых марках

Одним из основных фондов железных дорог являются разного типа вагоны: грузовые, пассажирские, полувагоны, платформы, цистерны, почтовые и другие (рисунок 7).

Развитию железнодорожных станций и узлов посвящены почтовые марки ряда стран: Великобритании, Венгрии и др. (рисунок 8).

С развитием железных дорог получило развитие также промышленное строительство вокзалов. В начальный период вокзалы строились в архитектурном стиле соответствующей эпохи, что наглядно изображено на почтовых марках с изображением Брест-Литовска, Минска и многих других вокзалов (рисунок 9).



Рисунок 7 – Подвижной состав на почтовых марках



Рисунок 8 – Железнодорожные станции на почтовых марках



Рисунок 9 – Железнодорожные вокзалы на марках

С открытием новых железных дорог и развитием железнодорожной сети для организации движения поездов были введены сигналы для приема и отправления поезда. На начальном этапе для этого применялись станционные колокола, сигнальные флажки, фонари и семафоры. Фуражка с красным верхом также являлась сигналом. Семафоры были только входными и служили лишь для того, чтобы показать машинисту, что путь свободен и можно заезжать на станцию. На смену семафорам пришли светофоры и различные системы блокировки (рисунок 10).

Фуражка с красным верхом также являлась сигналом. Семафоры были только входными и служили лишь для того, чтобы показать машинисту, что путь свободен и можно заезжать на станцию. На смену семафорам пришли светофоры и различные системы блокировки (рисунок 10).



Рисунок 10 – Устройства сигналов на почтовых марках

До 1883 года организация движения поездов регулировалось только по телеграфу посредством азбуки Морзе. Дежурные по станции вели журнал поездных телеграмм, где фиксировали согласия отправления и прибытия. Таким образом поддерживалась безопасность движения (рисунок 11).



Рисунок 11 – Организация движения поездов на почтовых марках

В 1886 году в Англии инженеры *Вебб* и *Томпсон* изобрели электрожелезные аппараты для регулирования движения поездов на участках железных дорог: для разрешения на занятие поездом перегона использовался жезл, вручаемый машинисту на станции отправления. Аппараты также широко



использовались в России. В 1924 году надсмотрщик службы телеграфа паровозного депо Красноярска Даниил Трегер (1883–1961) создал электро-железловой аппарат, применявшийся на железных дорогах России и Советского Союза до конца 60-х годов прошлого столетия.

Одной из проблем, возникших в начальный период организации движения на железнодорожном транспорте, была проблема времени, когда началось применение телеграфной связи для управления движением поездов. Дальность движения поездов увеличилась, а поезда двигались настолько быстро, что для них стало трудно составлять точные расписания. Выход нашел канадский инженер-строитель железных дорог и телеграфных линий Сэндфорд Флеминг (1827–1915). Он предложил разделить земной шар на 24 сектора по 15 градусов, установив в каждом из них собственное единое время (часовые пояса). При переходе через границу часового пояса время изменялось на один час. Это решение позволяло значительно упростить расчет временных поправок, разница между часовыми поясами всегда оставалась кратной целому часу. Заслуги Флеминга отмечены почтовой маркой 1977 года, на которой инженер изображен на фоне железнодорожного моста, выполненного по его проекту (рисунок 12).



Рисунок 12 – С. Флеминг и введенное им поясное время на марках

В России решение проблемы единого времени на железных дорогах было начато на Санкт-Петербургско-Варшавской железной дороге. В соответствии с «Положением о часах станций электромагнитного телеграфа» (1854) проверка времени производилась «каждодневно» в 8 часов утра под наблюдением начальников станций.

Проблемам безопасности людей на железных дорогах также посвящен ряд марок. На марке ГДР отмечено: «Остерегайтесь железнодорожных переездов», а на марке железной дороги Филадельфии – SAFETY FIRST («Безопасность прежде всего») – призыв «Думай об опасности». Европейский союз проводит международные конференции по безопасности движения транспорта в городах и населенных пунктах. Эти события также отмечены почтовыми марками Египта и других стран (рисунок 13).



Рисунок 13 – Безопасность движения поездов на марках

В заключение немного личного. Для меня железная дорога начиналась с далекого детства, когда я наблюдал за работой паровозов на станции Днепрострой в 1935–1939 гг. при строительстве ДнепроГЭС в Запорожье и восхищался этим чудом техники, клубами дыма и пара и загадочными буквами на паровозах Ов и Ща. С этого и началось моё увлечение железнодорожным транспортом.

Свое восхищение паровозами того времени отметил также советский писатель Николай Островский. В романе «Как закалялась сталь» (1934–1939 гг.) он писал: «Медленно подходил мощный паровоз «щука», окутанный клубами шипящего пара». У меня и сегодня на письменном столе стоит макет паровоза серии Ов. И еще. После окончания Харьковского техникума железнодорожного транспорта (1949 г.), мне, электромеханику связи Приднепровской железной дороги, пришлось обслуживать первые системы управления движением поездов на железных дорогах – телеграфные аппараты Морзе и жезловые аппараты Трегера (1950–1951 гг.).

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Хобсбаум, Э.* Век революции. Европа 1789–1848 / Э. Хобсбаум. – Ростов н/Д : Феникс, 1999. – 480 с.

2 *Каргин, Д. И.* Начало сигнального дела на наших железных дорогах / Д. И. Каргин. – М. : Транспечать, 1922. – 84 с.

3 *Семенюта, Н. Ф.* Безопасность прежде всего / Н. Ф. Семенюта // Вестник БелГУТа: Наука и транспорт, 2001. – С. 54–57.

4 *Семенюта, Н. Ф.* Как формировалось поясное время / Н. Ф. Семенюта // Автоматика, связь, информатика. – 2017. – № 8. – С. 46–47.

УДК [69:778.5]-057

*А. Г. ТАШКИНОВ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

#### **ПРОФЕССИЯ СТРОИТЕЛЯ В ОТЕЧЕСТВЕННОМ КИНЕМАТОГРАФЕ**

Традиционно в транспортных учебных заведениях ведется подготовка по специальностям строительного профиля, что отражает тесную взаимосвязь на практике между двумя важными отраслями экономики. Строительство обеспечивает транспорт необходимыми зданиями и сооружениями, поддерживает их в требуемом техническом состоянии, и в свою очередь пользуется услугами транспорта для перевозки строительных материалов, изделий и конструкций, на долю которых приходится до 70 % стоимости возводимых объектов.