

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

**Материалы IV Международной
научно-методологической конференции
(Гомель, 24 мая 2024 г.)**

Гомель 2024

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

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

Материалы IV Международной
научно-методологической конференции

(Гомель, 24 мая 2024 г.)

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

Гомель 2024

УДК 821:656
ББК 84+39
Ф42

Организационный комитет:
Ю. И. Кулаженко (председатель);
А. А. Ерофеев, Т. А. Власюк, А. К. Головнич (зам. председателя);
Л. А. Гончарова (секретарь)

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

Феноменология транспорта в литературе и искусстве: прошлое, Ф42 настоящее, будущее : материалы IV Междунар. науч.-методолог. конф. (Гомель, 24 мая 2024 г.) / М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. ; под общ. ред. Т. А. Власюк. – Гомель : БелГУТ, 2024. – 113 с.

ISBN 978-985-891-187-4

В сборник включены материалы ученых БелГУТа, других учреждений образования Беларуси, а также предприятий, организаций и вузов России. Представлены аналитические обзоры различных произведений литературы, искусства и исторических событий, связанных с транспортной тематикой.

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

УДК 821:656
ББК 84+39

ISBN 978-985-891-187-4

© Оформление. БелГУТ, 2024

ПЛЕНАРНАЯ СЕССИЯ

УДК 94

О. И. РАВЧЕНКО

*член Союза писателей Беларуси, Союза писателей Союзного государства,
представитель Международной гильдии писателей в Республике Беларусь,
г. Гомель*

ФЕНОМЕНОЛОГИЯ ТРАНСПОРТА В АЛЬМАНАХЕ «СВЕТЛОЙ РАДУГИ ДОЛГАЯ ПЕСНЬ»

В 2016 году по инициативе Геннадия Говора создано Литературное объединение «Новая Белица». Ежегодно выходит творческий отчёт о деятельности ЛитО в виде альманаха «Нам Новой Белица предстала». В этом году вышел седьмой номер альманаха и первый номер серии «Библиотечка ЛитО „Новая Белица”», посвящённый 80-летию освобождения БССР от немецко-фашистских захватчиков.

Название у сборника поэзии, прозы и публицистики необычное: «Светлой радуги долгая песнь». На обложке – картина Геннадия Говора «Победа!», на которой на фоне радуги изображён скачущий на боевом коне воин: в левой руке у него флаг Победы, в правой – пилотка.

В предисловии к альманаху речь идёт, в частности, о том, что земля – наш общий дом, и насколько человеку важно с детства путешествовать по свету и дружить с детьми мира. Автор предисловия «Наш дом – земля, или всё связано со всем» имеет опыт поездки в 1968 году с поездом дружбы на празднование 50-летия Венгерских событий 1918 года и сопровождения белорусских детей в рамках проектов оздоровления в Италии.

В альманахе собраны произведения о войне родившихся в годы лихолетья, своими глазами видевших разруху и голод, переживших гибель родных и близких, тех, для кого личная трагедия и подвиг шли всегда рядом.

Пётр Семёнович Хандожко – дитя войны. Герой его гражданской лирики – свидетель преступлений немецко-фашистских захватчиков на белорусской земле. В вошедших в сборник стихотворениях Петра Семёновича речь идёт о босоногом детстве, о любви, мечте, надежде, о чтении запоем книг – в частности, «Путешествий Гулливера».

В балладе **Эдуарда Валюшенко** «Восемнадцать» есть место победоносным советским танкам, самолётам (в частности, Су-100), пушкам, морским конвоям, линкорам, подлодкам, равно как и искорёженной вражеской военной технике. Из 18 воспитанных матерью сыновей домой вернулся только младший...

Наталья Михеева и **Нина Дедлова** тоже родились в послевоенное время. В гражданской лирике обеих – боль поколения, пережившего войну, память о павших, тревога за будущее земли, призыв к настоящим её жителям: «Будьте бдительны!»

Наталья Михеева и её внуки, граждане Итальянской Республики, в год исторической памяти на семейном совете приняли решение передать награды отца Натальи, кадрового военного, Гомельскому областному музею военной славы, где прошёл урок исторической памяти с участием пожилых людей, посещающих Центр социального обслуживания населения Новобелицкого района.

Стихотворение **Геннадия Говора** «Ала» завершает раздел «Поэзия», два его рассказа открывают раздел публицистики и прозы. Геннадий Говор – единственный в сборнике белорусскоязычный автор. Он коснулся боевого пути своего отца, ужасов деревни Ола́ и тайны своего рождения в марте 1944 года. Стихотворение «Ала́» – не дань моде. Родные и близкие Геннадия Говора спаслись благодаря мудрости родителей его матери, а тётя по материнской линии рассказала ему много лет спустя, что родился он километрах в двух-трёх от печально известной Олы, сожжённой карателями 14 января 1944 года.

Из рассказа **Любови Александровой** «Моё наследие» мы узнаём, что её отец был призван в Красную Армию в 1939 году, мать накануне войны закончила ускоренные шофёрские курсы при ДОСААФ и возила на *полторке* грузы в медсанчасть, участвовала в строительстве оборонительных сооружений на ближних и дальних подступах к Гомелю. Тяжело раненный старший лейтенант познакомился со своей будущей женой в медсанчасти, а 21 апреля 1945 года родители Любови Александровой зарегистрировали брак в ЗАГСе Центрального района г. Гомеля.

Герой рассказа **Игоря Есафова** «Бессмертный полк» – Захаров Владимир Дмитриевич – имеет основание говорить: «Я тоже лётчик». В рассказе фигурируют «Ильы», бомбардировщики, штурмовики, а также присланная за ранеными полторка. Важная, по мнению автора рассказа, деталь: «Командир перед уходом приказал машину сжечь. Этим мы обнаруживали себя, но закон войны есть закон».

Рассказ **Людмилы Лысовой** «В рубашке родился!» – про её отца, летавшего на «ишачке» – И16. Сначала его привлекало море. Закончил «мореходку» и даже успел доплыть на паруснике «Товарищ» до Чёрного моря, а потом друг сказал: «Айда в аэроклуб, там научимся летать!».

Однажды его «ишачок» попал под обстрел и начал падать прямёхонько на дорогу, по которой шла колонна пехотинцев. Каким-то чудом он дотянулся до рычага и «перевалил» через дорогу. Упал на минное поле. Его, тяжело раненного, вытащили из самолёта, а через несколько секунд машина взорвалась. Сначала был медсанбат, потом Москва, госпиталь Бурденко. После тяжёлого ранения не могло быть и речи о возвращении в истребительный полк. Но он вернулся в воздушную разведку. Закончил войну в Германии. Авиации отдал ещё сорок лет, стал «миллионером»: налетал миллион безаварийных километров сначала вторым пилотом, а затем командиром корабля.

Лидия Возисова поделилась воспоминанием о своём дяде – Викторе Плешкунове, призванном в Красную Армию после освобождения Белоруссии от захватчиков. «...От Тереховки до Брянска триста километров шли пешком. Потом на поезде до Свердловска – в учебку». После учебки Виктор попал на фронт, но война с немцами для него закончилась в Польше, началась борьба за ногу в одном из уральских госпиталей. От ампутации отказался. Рискнул – и выиграл: не стал инвалидом. И вот Виктор едет домой с радостным чувством полной свободы. Победа! Благодатный август. Душа ликует. Эшелон с военными внезапно остановился. У всех забрали документы и объявили: «Война с Японией!» Фронтовики пошли назад, через Монголию, а потом через Китай. Домой до Владивостока добирались на барже. Виктор был за пулемётом. Откуда ни возьмись со стороны сопки на торпедо – камикадзе. Пришлось расстрелять...

Рассказ **Валентины Рогачёвой** «Лазарет» – про освобождение Лоевского района. Записан со слов её тётки – Олимпиады Семёновны (Липочки).

«В Михалёвке стоял Полевой передвижной госпиталь. Помогали выхаживать раненых все – от мала до велика... Наступление возобновилось 10 ноября 1943 года... Местные жители спрятались на базе разбитого немцами и передислоцированного партизанского отряда... Ночь прошла спокойно. На следующий день в полдень все спохватились: исчезла Липочка. Проверили соседние землянки, овраги, дошли до болота...

А Липочка тем временем бежала лесом в деревню... Забыла свои *кремки* – камушки, выточенные старшим братом из куска красного кирпича.

Вышла на дорогу... До деревни – рукой подать... Чуть в стороне от дороги увидела огромную машину с многочисленными трубами в два ряда. (Так описывала она «Катюшу».) На дорогу вышел военный с автоматом на плече и строго-настрого приказал ей вернуться обратно.

Не успела Липочка далеко отбежать, как лес загудел, застонал... Девочке казалось, что земля уходит из-под ног... Легла на землю, ручками прижала уши... Наконец всё стихло, но ненадолго... В небе раздался звук летящего самолёта... Посыпались бомбы – примерно там, где Липочка

наткнулась на эту огромную машину... Девочка не знала, что машина, отстрелявшись, благополучно укатила в сторону соседней деревни...

Горели хаты, сараи... Выгорела вся середина деревни... »

Евгений Григоренко начинает рассказ с поезда Гомель – Калининичи, заканчивает у деревенского колодца...

Герой рассказа **Надежды Воротынцевой** «Верность Родине» – Василий Малашенко. Война застала его в Литве. Попал в окружение, затем в плен. Дважды бежал из концлагеря. Второй раз – в 1944-м – удачно: вышел на участников французского движения Сопротивления под командованием генерала Шарля де Голля. Оставался в Германии до конца 1946 года – в фильтрационном лагере. Потом служил в Германии. Вернулся домой в начале 1947 года. Окончил пединститут, работал учителем в восьмилетней школе в Чечерском районе. Ученики любили Василия Денисовича, но о его сложной судьбе знали только самые близкие.

Вера Стасенко представляет в альманахе щедро иллюстрированный фотграфиями и картами материал «Движение Французского Сопротивления в годы Второй мировой войны».

Ольга Равченко представила самый разный материал под общим названием «Как вы выжили?!».

Без участия транспорта в любой войне немыслима победа, а к вышеупомянутому в альманахе транспортным средствам добавим волов, запряжённых в телегу. После первой попытки врага сжечь деревню Масаны в Хойницком районе именно вола вывезли в лес несколько семей, включая нашу героиню – молодую учительницу *Матрёну Григорьевну Степаненко*. Немцы имитировали расстрел: поставив Матрёну Григорьевну к стенке, стреляли по верх головы...

Трагедия случилась 22 мая 1943 года: оккупанты убили 170 жителей деревни Масаны, а 23 мая расстреляли 34 жителей посёлка Перевесье (все они похоронены в могилах жертв фашизма на кладбище в километре от деревни Масаны).

Спасшейся от расправы над мирными жителями и ныне живущей Екатерине, племяннице Матрёны Григорьевны врезался в память фрагмент: её мать решила не отдавать немцу *аброць* – уздечку, оставшуюся от изъятой немцами лошади, и фашист сильно избил обеих – мать и её пятилетнюю дочь.

В материале есть упоминание о *Пузырине Николае Сергеевиче* – разведчике, бросившемся на проходивший мимо немецкий мотоцикл и захватившем трёх пленных, одним из которых был офицер немецкого штаба. Как и многие из наших героев, он участвовал ещё в финской кампании. Довелось ему выжить и на Невском пятачке: «...Только переправа с Невской Дубровки доставляла защитников на тот самый „Невский пятачок“ (с сентября 1941-го по май 1942-го и с сентября 1942-го по середину февраля 1943-го).

Солдаты и матросы, артиллеристы на лодках, плотках, понтонах в ледяной воде, под непрерывным артострелом переправляли на левый берег орудия и боеприпасы. В октябре 1941 года в Невской Дубровке появились танки, которые предстояло также переправить, инженеры и понтонеры смонтировали паромы из крупных металлических контейнеров и по глубокому рву, прорытому к берегу Невы, доставили их к переправе. По тому же рву к Неве прошли танки».

Из воспоминаний другого героя – *Панченко Николая Ивановича*: «День 26 июня 1944 года мне запомнился на всю жизнь. Накануне по заранее определённым маршрутам нам было приказано продвигаться к Бобруйску. Так я впервые узнал об операции «Багратион». В 05.00 по всем телефонам и рациям прозвучал приказ: «Огонь!» Над Жлобином нависла огненная туча из снарядов. В это же время из Ветки-Вир появилась колонна машин. Это был понтонно-мостовой полк под командованием подполковника П. И. Масика. В Днепр быстро и слаженно при помощи лебёдок сбрасывались лодки, солдаты выстраивали их рядами и цепляли за трос. После начала артканонады немцы как бы растерялись и притихли. Пока продолжался грохот взрывов, понтонный мост был уже готов. По лугу и берегу Днепра повзводно и поротно бежали штурмовые группы. Артиллеристы тащили на лямках 45-миллиметровые пушки, миномётчики несли миномёты, пехотинцы бежали с пулемётами и противотанковыми ружьями.

И здесь случилось непредвиденное – немецкие батареи открыли ураганный огонь по всему переднему краю, по наступающим, по переправе. Вода в Днепре закипела от взрывов, понтонный мост качался, как качели. В лодках появились пробоины. Солдаты-понтонщики сноровисто их заделывали. На переправу бежала сразу тысяча штурмовиков. Мост устоял, только солдаты стали падать с него от раскачки. На берегах реки появилось много трупов и раненых. Первая тысяча бойцов, среди которых был и я, перешла на правый берег».

Николай Иванович 19–20 марта 1943 года при освобождении лагеря смерти Озаричи встретил свою судьбу – *Попенкову Федору Андреевну* – одну из 50 тысяч узников концлагеря, предпоследнюю обладательницу хромолитографии Святой Евфросиньи Полоцкой.

А теперь представьте: лагерь смерти Озаричи, просуществовавший всего неделю под открытым небом, на мелкоколесье, за 5–6 рядами колючей проволоки, с часовыми на вышках и заминированными подходами к лагерю. Многие умерли ещё по дороге, многих банально пристрелили. Узников не кормили, пить приходилось талую воду. Преднамеренно оккупанты поместили в лагерь больных сыпным тифом – в качестве биологического оружия. В это время красноармеец, родом из Краснодарского края, краснодеревщик, командир-артиллерист брошен освобождать узников концлагеря. Рядом с Озаричами захоронены 230 красноармейцев, погибших, главным образом, от тифа.

И на этом фоне Вселенная предоставляет двум отдельно взятым жителям Земли окно возможностей для создания счастливой семьи! Это ли не чудо?!

Н. И. Панченко стал сватом Н. С. Пузырина. Их внук и правнук – выпускники БелГУТа: Пузырины Владимир Владимирович и Дмитрий Владимирович.

У этой истории есть продолжение.

«В Белоруссии дедушка присмотрел себе зятя:

хлопцу – от роду год. Усадил на шею...

Вырос парень – письма писал. Младшую дочку сосватал.

(Я на шее внуков ношу: от деда с отцом привычка досталась.)»

В данном случае внук и правнук двух других семей тоже дали БИИЖТу и БелГУТу выпускников – Равченко Владимира Ивановича и Владимира Владимировича.

В послесловии «Живя в гармонии с другими» упоминается, в частности, ценнейший из экспонатов Гомельского дворцово-паркового ансамбля – статуя «Олицетворение мира», заказанная Николаем Петровичем Румянцевым Антонио Канове. Девиз династии Румянцевых – «Не только оружием».

Выпущенный издательским домом «Гомельская правда» альманах посвящён светлой памяти павших за Родину, с благодарностью к выжившим, в назидаение живущим, – как бы пафосно это ни звучало. Светла, высока и бессмертна память о наших родных и близких – погибших в неравном бою, переживших ужасы концлагерей или плена, не согнувшихся под гнѐтом оккупации, вернувшихся на Родину после депортации, участвовавших в движении Сопротивления, ковавших неизбежную победу в тылу, героически выживших и давших грядущим поколениям жизнь...

Эта мысль созвучна с поэтическими строками Нины Дедловой: «Зазвучит над землёй светлой радуги долгая песнь». «Свет лампад у святых алтарей» – тоже цитата из Нины Дедловой: так назван раздел альманаха «Поэзия». «Предназначенные любви» – название раздела прозы и публицистики, позаимствованное у Андрея Вознесенского. Радуга Нины Дедловой – метафора, столь же мощная, как гамзатовские журавли. Светом лампад у святых алтарей врачует раны, а герои альманаха – предназначенные любви.

Подобно цветам радуги, произведения авторов альманаха плавно следуют друг за другом, составляя единое целое. Жизни и судьбы героев разные – но удивительно похожие.

Каустика – метафора неопределённости и нечёткости – в нашем случае стала попыткой увидеть сквозь призму времени, вспомнить события Второй мировой войны (столь далёкого и столь близкого прошлого); через осмысление историй наших близких разложить эти события на отдельные эпизоды, попробовать сделать их более понятными, более детальными, определёнными и чёткими если не для других, то как минимум для себя, оценить ратные и трудовые подвиги наших родных и близких как представителей

советского народа, о героизме которых мы редко задумывались, пока они были рядом.

В рамках сотрудничества ЛитО «Новая Белица» с Литературным объединением «Литературный экспресс» БелГУТа предполагается выход литературного альманаха.

Альманах «Светлой радуги долгая песнь» окончательно сформировался к 21 марта – ко Дню весеннего равноденствия – в важные для природы поворотные дни. Это время магическое, когда следует прислушаться к ритмам Земли, к ритмам родной природы, остановиться, поразмыслить, вчувствоваться. По сути, выход нашего весеннего военного сборника стал магической акцией – преднамеренной или стихийной литанией в поддержку мира на земле: молитвой не просто за мир – за восстановление целостности.

УДК 82-2+791.43/.45+656

Т. Е. ИСАЕВА

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

ДИНАМИКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАК ПРОДОЛЖЕНИЕ СИМВОЛИЗМА В КИНОФИЛЬМЕ «ОФИЦЕРЫ»

В истории кинематографии есть такие ленты, которые по праву стали знаковыми явлениями для миллионов наших соотечественников. Можно это воспринимать как шутку, но Новый год не наступает без просмотра «Иронии судьбы, или С легким паром»; трудно найти человека любого возраста, кто бы не смеялся над приключениями персонажей в «Бриллиантовой руке», не переживал за судьбы героев «Белого солнца в пустыне» или не сочувствовал девушкам из «Москва слезам не верит». Подобным образом в жизнь уже нескольких поколений вошел замечательный кинофильм «Офицеры».

Эта кинолента была снята в 1971 г. режиссером В. Роговым. И хотя с момента выхода фильма на экраны уже прошло более полувека, мы воспринимаем его точно так же, как и наши родители: как культовую киноленту о настоящей мужской дружбе, беззаветной любви к отечеству и верности выбранной профессии. Фразу «Есть такая профессия – Родину защищать!», которая приписывается Маршалу А. А. Гречко, произносят главные герои фильма несколько раз, как бы передавая следующим поколениям великие идеалы служения Отечеству и исполнения долга офицера.

Однако весьма любопытно, что первоначально, по замыслу Маршала Советского Союза, дважды Героя Советского Союза, Министра обороны СССР Андрея Антоновича Гречко, который и выступил инициатором создания этого фильма, основной идеей было не прославление военных подвигов офицеров, а воздание благодарности их женам и матерям – за верность, любовь, терпение, умение ждать и поддерживать своих близких в самых тяжелых обстоятельствах. Поэтому и рабочее название фильма было «Любочка».

Сегодня уже не важно, какая идея лежала в основе создания этого фильма, так как он стал символом мужества, героизма, верности и любви – к Отечеству, к друзьям, к любимой. И этого удалось достигнуть благодаря прекрасной и искренней игре артистов, замечательной музыке и песне «Вечный огонь» («От героев былых времен...»), которую нельзя слушать без слёз. И даже узнав, что мы все эти годы смотрим откорректированную версию, сильно отличающуюся от исходной повести «Офицеры», в результате чего иногда чувствуются смысловые нестыковки (отсутствует информация об аресте главных героев, о репрессии отца Маши Белкиной, трагической судьбе родителей Любы и др.) [1], мы каждый раз испытываем надежду: а вдруг не погибнет молодой герой-танкист Егор и не расстреляют фашисты его любимую Машу Белкину! Но, к сожалению, историю изменить нельзя! И даже в этих трагически коротких судьбах есть свой символизм – сколько судеб оборвалось на излете! Ведь даже командиру эскадрона, бывшему офицеру царской армии Георгию Максимову, из уст которого мы впервые слышим знаковую фразу о долге офицера, на момент смерти было всего 26 лет.

Итак, в фильме «Офицеры» использовано много нравственных и патриотических символов, прочно запавших в память и воспроизводимых нами в различных ситуациях. Исследователь Галина Иванкина вообще называет эту киноленту фильмом-символом [2]. Естественно, прежде всего, зритель обращает внимание на сюжетную линию, игру героев, их речь и одежду (аристократическое «мерси» гимназистки Любочки и в ответ – просторечное «бывает» Алексея Трофимова; шляпку на барышне, приехавшей в лагерь красноармейцев, сражающихся с басмачами, и «красные революционные шаровары» её мужа). В памяти запечатлеваются их лица, судьбы и поступки. Сегодня без исполнения знаменитой песни не обходится ни одно мероприятие, приуроченное Великой Отечественной войне. Кроме гениальной фразы о долге офицеров, уже упомянутой нами выше, практически народными стали: «Наградить красными революционными шароварами», «Командир обязан думать, а не просто шашкой махать!», «Из Вани вырастет не солдафон, а человек, способный ценить прекрасное. Бегемота, например...» и др.

Однако создание символов на этом не заканчивается. К сожалению, мы не нашли ни одного исследования, затрагивающего роль транспортных средств в воссоздании исторической атмосферы «былых времен» в фильме «Офицеры», а этот аспект искусства, по нашему мнению, требует особого изучения.

Символы весьма распространены в искусстве, особенно в живописи, а также в философии. Символом принято называть некий знак или образ, имеющий дополнительный смысл, отличный от своего собственного, прямого назначения и передающий определенную идею. За символом в сознании людей закрепляется какое-либо конкретное легко воспроизводимое значение. Поэтому знатоки искусства, знакомые со значением символов, испытывают радость проникновения в замысел творца, если им удастся «расшифровать» какое-либо произведение. Однако со временем эти значения могут изменяться и интерпретироваться по-другому в произведениях разных авторов. Благодаря наличию символов любое произведение искусства приобретает многомерность, определенную глубину, отрешенность от бытового существования. Но главное назначение символов – оказать воздействие не только на сознание людей, но на их чувства, сферу бессознательного [3].

Транспортные средства часто используются в литературе и песенном искусстве в качестве символов. В фильме «Офицеры» на разных исторических этапах повествования упоминаются различные транспортные средства: от лошадей и паровоза до танков и самолетов.

Кадры из фильма со стремительно скачущими лошадьми во время погоны красноармейцев за туркменскими басмачами в первой части фильма воссоздают в памяти образ «птицы-тройки» из произведения Н. В. Гоголя «Мертвые души» (считается, что демонстрация летящих, распластавшихся над равниной лошадей использована, чтобы передать веру писателя в духовно-нравственное преобразование России, которая должна стать «сильной, самодостаточной и динамичной» [4, с. 25]). Аналогичные ассоциации возникают и во время просмотра фильма: красноармейцы, несмотря на смертельную опасность для себя и своих семей, готовы пожертвовать жизнью ради победы пролетарской революции, ради создания условий для мирного и полноценного существования следующих поколений. Поэтому эта опасная погоня показана как обычное рядовое событие, в котором молодые герои участвуют охотно, можно даже сказать – весело.

Следующее транспортное средство, которое продемонстрировано в фильме – это паровоз. В известной сцене, когда приближается момент родов у Любаши, Иван Варавва сначала бежит к машинистам, затем на станции практически похищает врача, а потом приказывает солдатам залезть на крышу поезда, чтобы не смущать молодую женщину. Тот момент, когда уколom штыка в крышу поезда подается сигнал о рождении сына у Трофи-

мовых, также крепко, как штык, западает в память зрителей. Таким образом, поезд показан достаточно долго и в полном объеме.

Использование паровоза / поезда как символа весьма популярно в искусстве. Прежде всего, следует упомянуть паровоз, под который бросается Анна Каренина в одноименном романе Льва Толстого. В этом произведении героиня оказывается в пространстве этого транспортного средства дважды: во время своей встречи с матерью Вронского и в трагической финальной сцене. По мнению д-ра филос. наук, проф. Н. И. Мартишиной, появление паровозов в промышленности не могло не отразиться на их интерпретации в культуре как чего-то нового, огромного, структурирующего и преобразующего всё пространство культуры [5, с. 85–86]. Вот и Лев Толстой, первоначально задумывавший завершить жизнь своей героини в Неве, выбрал паровоз, наделив его как символ чертами бездушного, напористого, непроницаемого высшего общества, готового смести всё на своем пути, только чтобы ничего не угрожало его существованию. Великий русский писатель еще на заре существования железнодорожного транспорта заметил, что для него будет характерна удивительная диалектика одиночества и толпы. Человек, испытывающий огромное волнение, погруженный в глубокие переживания, иногда сознательно, а иногда бессознательно идет туда, где должно быть много народа, возможно, в надежде на то, что кто-то обратит на него внимание, поможет, даст совет, удержит от необдуманного поступка. Однако толпе нет дела до этого человека, и она проносится мимо него, подобно тому же паровозу [6, с. 67].

Совершенно иной смысл имеет паровоз-символ в фильме «Офицеры»: здесь стремительно несущееся транспортное средство, которое даже не делает остановки на станции, когда нужно забрать врача, олицетворяет прогресс, надежды на успешное строительство социалистической республики. Эта ассоциативная установка усиливается, когда солдат, сидящий на крыше, перебивает своего товарища, поющего что-то минорное, и с уверенностью, хотя и со второго раза запекает: «Наш паровоз, вперед лети...». Эту маршеобразную революционную песню охотно подхватывают все его товарищи. Не менее важен символ рождения ребенка – мальчика в этом революционном поезде. Ведь все верят, что у него будет прекрасная мирная жизнь, не омраченная всем тем, против чего сражаются его отец и остальные красноармейцы.

Однако, как мы знаем из истории и как показано в фильме, этим надеждам не суждено сбыться. И следующим транспортным средством, показанным в фильме, становятся фашистские танки. Эти танки несут с собой смерть, горе, крушение всех надежд. Нам специально не показывают лица немецких фашистов, так как в этой ситуации они не имеют значения (сравним с кинофильмом «Т-34»). Они движутся на санитарный поезд, как бездушная серая мгла, готовая сравнять живое с мертвым. Но на борьбу с ними поднимаются раненые бойцы из санитарного поезда.

Второй раз в фильме «Офицеры» нам демонстрируют танки в совершенно другом ракурсе – в момент приезда генерала Трофимова с женой и внуком в родную танковую дивизию, в которой он прослужил много лет. В этом случае танки символизируют совершенно иное: мощь российской армии, уверенность в том, что жизнь ее граждан всегда будет защищена. А улыбающиеся лица танкистов и даже не совсем дозволенное по военному уставу поведение командира танка помогают укрепиться в вере в то, что на страже страны стоят смелые, отважные люди, которым передан наказ – Родину защищать!

Упомянутый выше санитарный поезд также является символом. По законам военных действий весь санитарный транспорт не должен становиться объектом нападения. В нем ведутся мирные разговоры, солдаты вспоминают свои семьи, просят написать письма. Однако в час испытаний и сам поезд, и раненые бойцы – в кровавых бинтах, с загипсованными руками и ногами, костылями – готовы стать преградой на пути врага. Кроме того, авторы фильма демонстрируют нам, что они защищают будущее своей страны. Это также выражено через символ – маленького ребёнка, Ванечку, которого Маша тайно принесла своей несостоявшейся свекрови перед уходом на фронт.

И наконец, в завершающей части фильма мы видим учения военно-десантных войск, в которых служит продолжатель династии офицеров Иван Трофимов. По огромному голубому небу сыплются и сыплются бесконечные парашюты. Гордо летят современные военные самолеты, олицетворяющие мощь, силу, технический прогресс нашего государства, а также с их борта можно увидеть всё величие и красоту родной земли.

Как мы уже отмечали, Галина Иванкина назвала весь фильм «Офицеры» фильмом-символом. Символизм этой киноленты прослеживается во всем: в поступках, нравственных качествах героев, их отношениях, любви к Родине и верности долгу. И это абсолютная правда. Хочется, чтобы больше снимали именно таких фильмов: ёмких, ярких, запоминающихся, когда каждый элемент, каждый символ четко расположен на своем месте и выполняет заданную функцию. Вечная память героям великой России! А молодое поколение может учиться на таких произведениях, как строить свою жизнь, чтобы «ни солгать, ни обмануть, ни с пути свернуть».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Иванкина, Г.* Фильм «Офицеры» и аристократический символизм / Г. Иванкина. Сообщество «Советская Атлантида» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://zavtra.ru/blogs/fil_m_ofitceri_i_aristokraticeskij_simvolizm. – Дата доступа : 02.05.2022.

2 *Иванкина, Г.* Почему фильм «Офицеры» – шедевр? / Г. Иванкина [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://zina-korzina.livejournal.com/1988258.html>. – Дата доступа : 02.05.2022.

3 *Храповицкая, Г. Н.* Символ и символическое искусство / Г. Н. Храповицкая // Вестник культурологии. – 2008. – № 1. – С. 219–232.

4 *Коваль, В. И.* Образ «птицы-тройки» в произведениях Н. В. Гоголя, Ф. М. Достоевского и В. М. Шукшина / В. И. Коваль // Феноменология транспорта в литературе и искусстве: прошлое, настоящее, будущее : материалы III Междунар. науч.-методолог. конф. (Гомель, 26 мая 2023 г.). – Гомель : БелГУТ, 2023. – С. 22–25.

5 *Мартишина, Н. И.* Архаика и современность в мифологической и художественной интерпретации объектов железной дороги / Н. И. Мартишина // Феноменология транспорта в литературе и искусстве: прошлое, настоящее, будущее : материалы III Междунар. науч.-методолог. конф. (Гомель, 26 мая 2023 г.) – Гомель : БелГУТ, 2023. – С. 84–89.

6 *Исаева, Т. Е.* Образ железной дороги в российском песенном искусстве / Т. Е. Исаева // Феноменология транспорта в литературе и искусстве: прошлое, настоящее, будущее : материалы III Междунар. науч.-методолог. конф. (Гомель, 26 мая 2023 г.). – Гомель : БелГУТ, 2023. – С. 65–70.

Секция
«КОНСТРУКТОРСКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТА
В ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЕ И ИСКУССТВЕ»

УДК 811.161.1:81

Т. А. ВЛАСЮК, В. Г. ДУБКОВ, А. А. ЦАРЕНКОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

**АНАЛИЗ ИНФОРМАТИВНОЙ
И КОММУНИКАТИВНОЙ ФУНКЦИЙ КУЛЬТУРЫ
НА ПРИМЕРЕ РАССКАЗА ЛЕОНИДА АНДРЕЕВА «В ПОЕЗДЕ»**

В современном обществе понятие «культура» имеет широкий спектр определений, которые трактуются по-разному в различных областях человеческой деятельности: искусстве, истории, политологии, философии, экономике и т. д. В новейшем культурологическом словаре культура определена как «совокупность материальных и духовных ценностей, которые отражают активную творческую деятельность людей в освоении мира в ходе исторического развития человеческого общества» [2, 3]. При этом важнейшим ее аспектом и основополагающим фактором является материальное и духовное наследие, включающее произведения искусства и литературу, в которой нашли отражение многие функции культуры, особенно *информативная* и *коммуникативная*.

На примере рассказа Л. Андреева «В поезде» рассмотрим каждую из них. Следует отметить, что рассказ был написан в начале XX века, когда конструкция вагонов претерпела усовершенствование, что сделало поездки в поездах комфортными и удобными для пассажиров («*Мы вошли в вагон с желанием отдохнуть*»), которые в пути следования могли неторопливо беседовать, обмениваться мнениями или созерцать окрестные ландшафты («*Улыбаясь, мы закрыли глаза, а через полчаса, выйдя из купе, стояли в коридорчике и глядели в окно*» [1]). Именно наглядность, которая представлена автором в рассказе через пейзажи, техническое оборудование и инфраструктуру железнодорожного транспорта делает наше восприятие прочитанного интересным, ярким и запоминающимся («*Наш вагон остановился как раз против телеграфа, и сквозь широкое окно видны были работающие люди*» или «*Станция Белево, – сказал кондуктор. Так как поезд всегда стоит здесь пять минут, то мы хорошо знали эту станцию, но почему-то ничего не сказали об этом*»). Приведенные примеры отражают технологиче-

ские особенности работы железной дороги в рамках культурной модели, с использованием ее средств и приемов, выделяя производственную деятельность работников железнодорожного транспорта (например, круглосуточная работа телеграфиста и кондуктора: *«Каждые сутки он дежурит на телеграфе, и мимо него проходят десятки – сотни вагонов. По этой дороге много ездят, и каждые сутки мимо него проходят в ту и другую сторону тысячи людей»* или *«Он работает – это значит, он передает слова. Пусть как день ясны эти слова для него, они заперты, как вагоны, – он ведь не знает ни тех, кто говорит, ни тех, кто слушает. И мимо него, как вагоны, проходят слова – чья-то радость и чье-то горе, чьи-то мысли, соображения, приказы»*) [1].

Следовательно, рассматривая культуру как информационный процесс, можно сделать вывод, что культура через литературное произведение выступает как информационное обеспечение общества, которое является создателем своего информационного обеспечения – культуры [4, с. 17].

Коммуникативная функция культуры, обеспечивающая взаимодействие и общение членов общества, их социализацию и развитие, также ярко представлена в рассказе. Например, общение попутчиков-пассажиров: *«И мы говорили – о людях, говорили мы и о жизни, о ее красоте и богатстве, о глубинах ее бездонных, над которыми беззаботно и слепо плавают людищепки»* или *«– По этой дороге часто ездит Лев Толстой. – По этой дороге ездит Лев Толстой. Ездят по ней министры, князья, великие художники, писатели и певцы»* [1]. Мы видим, как происходит погружение человека в определенную социально-культурную среду вагона-купе и использование принятых в ней средств коммуникации, что способствует развитию человека и общества, в котором он живет и, как следствие, его культуры. Поэтому культура выступает как результат общения людей и, можно сказать, мотивирует их не только осваивать новые средства коммуникации, но и создавать их, вовлекая в процессы общения всё новых и новых членов социума [5]. *«– Так сказал мой товарищ и задумался, и щека его, прижавшаяся к моей, похолодела.*

– Но, быть может, он вовсе не такой, и ты все это выдумал.

– Быть может. Ведь мы проехали только мимо.

Вагон покачивался, и проплывали снежные поля. Они казались знакомыми и обманывали: я никогда не видал этих полей! Рядом со мною стоял он, и щека его прикасалась к моей щеке, и он обманывал меня этим прикосновением: я не знаю его! Завтра мы расстанемся, и образ его останется только в моих глазах, а мимо меня пойдут другие люди, – и я пойду мимо других людей. Быть может, мимо себя» [1].

Таким образом, выполненный анализ показал, что культура развивается под воздействием информации в тесной связи с коммуникацией, которая закреплена в системе языка, в процессе межличностного общения, обмена знаниями и др. Путники-пассажиры вошли в вагон с желанием отдохнуть,

но желание общаться, беседовать (*коммуникативная функция*) было преобладающим, и они проговорили полночи о жизни, «людях-щепках», плавающих на ее поверхности, о случайно увиденном телеграфисте, живущем и работающем в Белеве и др.

Философско-лирический рассказ Л. Андреева «В поезде» – это рассуждение автора о красоте и богатстве жизни, окружающего мира, а для нас, современных людей, – информация об обществе начала XX века и некоторых культурных реалиях того времени. И читая рассказ, мы видим, что, как и ранее, проходим мимо людей и даже не знаем, кто они и чем живут. Рассказ наполнен глубоким смыслом и содержанием, рассматриваются важнейшие нравственные проблемы общества и их осмысление на основе информативной и коммуникативной функций культуры, ярко и выразительно представленных в рассказе. Кроме того, следует отметить, что в начале XX века на железной дороге пассажирами была сформирована дорожная культура, отразившая перемену отношений человека с поездом: «Для людей в вагоне нет настоящего, проклятого настоящего, что в тисках держит мысль и в движении руки – быть может, оттого люди в вагоне и становятся философами» (Л. Андреев).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Андреев, Л. Н. Повести и рассказы / Л. Н. Андреев. – Куйбышев : Куйбышевское книжное издательство, 1981. – 512 с.

2 О понятии «Культура» в научной литературе [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://expeducation.ru/ru/article/view?id=11970>. – Дата доступа : 04.08.2024.

3 Гусейнова, М. Д. О понятии «Культура» в научной литературе / М. Д. Гусейнова // Международный журнал экспериментального образования. – 2020. – № 4. – С. 13–17.

4 Кармин, А. С. Основы культурологии. Морфология культуры / А. С. Кармин. – СПб. : Лань, 1997. – 512 с.

5 Любина, О. Н. Инновационная культура как объект философского анализа / О. Н. Любина // Управление мегаполисом: Научно-теоретический и аналитический журнал. – 2012. – № 6 (30). – С. 139–145.

УДК 811:112.2

Т. А. ВЛАСЮК, И. И. СОСНОВСКИЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ XIX ВЕКА КАК ЦЕНТРЫ ФОРМИРОВАНИЯ МАССОВОЙ КУЛЬТУРЫ. ИСТОРИЧЕСКИЙ И ЛИТЕРАТУРНЫЙ ЭКСКУРСЫ

Появление в XIX в. железнодорожного транспорта способствовало развитию не только инженерных новаций того времени, но и формированию

центров массовой культуры в городах. Этими центрами постепенно становились вокзалы – символы новой эпохи, кардинально изменившие образ жизни людей того времени. Вокзал в массовой культуре XIX века стал местом, где пересекались различные социальные слои, культуры и мировоззрения. Вокзалы объединяли представителей высшего общества, среднего класса, торговцев, рабочих и даже бедняков, создавая уникальное пространство, в котором все эти группы вынуждены были находиться рядом, наблюдать друг за другом, а иногда и общаться. Этот социальный микс создавал напряжение, но способствовал возникновению новых форм общения и взаимодействия.

Такая динамика взаимодействия формировала новые нормы и ритуалы поведения, свойственные только публичным местам. Люди вынуждены были адаптироваться к новому ритму жизни, основанному на постоянном движении и кратковременных контактах. В массовой культуре вокзал начинает символизировать не только перемены и мобильность, но и тотальную непредсказуемость жизни, столкновение с неизвестностью и множеством других факторов. Вокзалы стали местом, где люди могли случайно встретиться, потеряться или обрести себя, а также продемонстрировать жизненный уклад, привычный для своего сословия, что особенно привлекало внимание художников и писателей. Так, в романе Ф. М. Достоевского «Идиот» вокзалы выступают не только как географические точки прибытия и отправления, но и как символические пространства, где переплетаются судьбы персонажей, разворачиваются драматические события и наглядно проявляются культурные тенденции и идеи, характерные для XIX в.: *«В Павловском вокзале по будням, как известно и как все, по крайней мере, утверждают, публика собирается „избраннее“, чем по воскресеньям и по праздникам, когда наезжают „всякие люди“ из города. Туалеты не праздничные, но изящные. На музыку сходиться принято. Оркестр, может быть действительно лучший из наших садовых оркестров, играет вещи новые. Приличие и чинность чрезвычайные, несмотря на некоторый общий вид семейственности и даже интимности. Знакомые, все дачники, сходятся оглядывать друг друга. Многие исполняют это с истинным удовольствием и приходят только для этого; но есть и такие, которые ходят для одной музыки. Скандалы необыкновенно редки, хотя, однако же, бывают и в будни, но без этого ведь невозможно»* [1].

Павловский вокзал с течением временем, можно сказать, стал концертной площадкой Петербурга, куда в летний период перемещалась музыкальная жизнь северной столицы. Здесь, на вокзале, выступали известные артисты не только России, но и Европы, среди которых блистали Штраус, Рубинштейн, Прокофьев, Глазунов, Глиэр, Шаляпин, Анна Павлова и др. Павловский вокзал явился первым постоянным концертным учреждением, где исполнялась симфоническая музыка композиторов-классиков и совре-

менных авторов и, прежде всего, пропагандировалось творчество русских композиторов. Руководство Царскосельской и Петергофской железных дорог в дни концертов значительно увеличивало количество поездов, которые стали называть «музыкальными», а зал-ресторан постепенно превратился в концертный зал и вмещал до трех тысяч человек (рисунок 1).



Рисунок 1 – Интерьер музыкального зала на Павловском вокзале.
Фотография из книги «Павловск. Альбом фототипных видов», 1896 год

Провинциальный вокзал становится важным культурным центром, в который стремятся не только местные жители. В XIX веке благодаря невероятно интересной и насыщенной новинками музыкальной программе, Павловский вокзал стал местом притяжения и объектом паломничества петербуржцев. Здесь зарождались и развивались новые формы досуга и массовой культуры, новые виды развлечений, такие как публичные чтения, уличные представления, выступления уличных музыкантов и артистов. Вокзал стал важной площадкой для рекламы и пропаганды: на его стенах и платформах размещались афиши и плакаты, объявления и рекламные щиты. Эти элементы визуальной культуры помогали создавать общие символы и культурные коды, понятные и доступные для широкой аудитории. Благодаря этому вокзал превратился в пространство, где происходило формирование новой массовой культуры – культуры городского общества, основанной на потреблении, развлечении и информационном обмене (рисунок 2).

«Музыкальный» вокзал в Павловске – это уникальное явление не только для России, но и для всего мира. Именно он дал название «вокзал» всем последующим зданиям на российских железных дорогах, где люди ожидали поезда. До этого «воксалами» называли увеселительные места, в которых

проходили гуляния с танцами, маскарадами и фейерверками по аналогии с общественным садом Vauxhall в пригороде Лондона, известного своим рестораном и проходившими там концертами.



Рисунок 2 – Вокзал в Павловске. Литография Карла Шульца по рисунку Иоганна Якоба Мейера (конец 1840-х – начало 1850-х годов)

Но благодаря Павловскому вокзалу название прочно закрепилось именно за железной дорогой. Согласно другой гипотезе, в ряде словарей сообщается, что «вокзал» происходит от английского Vauxhall – названия парка и увеселительного заведения в пригороде Лондона, принадлежавшего в XVIII веке некоей Джейн Вокс.

В докладной записке «О выгодах построения железной дороги из Санкт-Петербурга в Царское Село и Павловск» автор проекта Царскосельской железной дороги Франц фон Герстнер писал: *«На конце дороги устраивается новое Тиволи, прекрасный вокзал»: он летом и зимою будет служить сборным местом для столичных жителей; игры и танцы, подкрепление сил на свежем воздухе и в роскошной столовой привлекут туда всякого».*

«Русская музыкальная газета» подробно рассказывала о сезонах в музыкальном Павловске. Использование кинематографа, о котором с удивлением сообщала газета, должно было привлечь еще больше публики и тем самым повысить доход, о чем всегда заботилась администрация вокзала.

Таким образом, вокзалы стали своеобразными площадками для формирования новой городской массовой культуры, в которых идеи, новости и культурные феномены распространялись быстрее и становились доступны большому числу людей.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 *Достоевский, Ф. М. Идиот* / Ф. М. Достоевский. – СПб. : Азбука, 2021. – 640 с.
- 2 Роман Ф. М. Достоевского «Идиот»: современное состояние изучения // Сборник работ отечественных и зарубежных ученых / под ред. Т. А. Касаткиной. – М. : Наследие, 2001. – 560 с.
- 3 Павловский вокзал (музыкальный) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.belcanto.ru/pavlovsky.html>. – Дата доступа : 15.08.2024.
- 4 Магия, балы и гудки паровозов: как Павловский вокзал изменил историю российской музыки [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://arzamas.academy/mag/912-pavlovsk>. – Дата доступа : 15.08.2024.

УДК 78.01

М. И. ГАРАНИНА

*Вилейская детская школа искусств им. Михаила Антоновича Козинца,
Республика Беларусь*

В. Н. ГАРАНИН

ЗАО «Струнные технологии», г. Минск, Республика Беларусь

СРАВНЕНИЕ КВИНТОВОГО КРУГА В МУЗЫКЕ С КОЛЕСОМ НА ТРАНСПОРТЕ

Цикличность является естественным законом природы, который присутствует везде: от изменения времён года (зима, весна, лето, осень) до движения планет. Сама человеческая жизнь характеризуется цикличностью и постоянно находится в движении от самого рождения (детство, юность, зрелость) (рисунок 1).



Рисунок 1 – Цикличность процессов

Всё происходящее имеет свойство возвращаться снова и снова только в новом качестве, характеризующем то, что всё в жизни имеет своё начало и конец. Деятельность человека создаёт материальную, духовную и социальную среду

обитания. Она формирует и социальное общество, и потребности человека и самого человека. Именно в деятельности человек познаёт себя, нормы и ценности окружающего мира. В основе человеческой деятельности лежит цель.

Цель – это осознанный образ того результата, на достижение которого направлено действие человека. Основной целью для большинства людей является уверенность в будущем, позволяющая находиться в гармонии с настоящим, что непосредственно связано с предсказуемостью процессов. Необходимость человека в предсказуемости побуждает его создавать и изучать системы жизненных процессов. Циклические процессы позволяют во многом обеспечить данную необходимость. В результате появилась математика, которая позволила человеку понять и оптимизировать многие процессы (планировать время, создавать удобные для использования формы предметов (например, колесо) и др.). Тем самым математика стала своего рода «формулой» жизни человека, позволяющей особенно сегодня, в цифровом веке, описать многие циклические (предсказуемые) процессы, в том числе и в музыке [1], являющейся частью искусства и позволяющей сформировать звуки в определённую последовательность.

Музыка как вид человеческой деятельности имеет элементы и выразительные средства (лад, ритм, метр, темп, громкостную динамику, мелодию, гармонию, полифонию, инструментовку). Музыка фиксируется в нотной записи и реализуется в процессе исполнения. О музыке можно сказать, что она чуть ли не единственное явление в природе, где понятие «гармония» абсолютно объективно. Достаточно попробовать взять какой-нибудь «испорченный» аккорд, и сразу возникнет неприятное ощущение. Тем самым поиск прекрасного, гармоничного – это то, что сочетается, звучит, звенит и т. д.

Сочиняя различную музыку, композиторы переносят законы гармонии на людей. Однако не всякая музыка приносит человеку гармонию, зависящую в свою очередь от его эмоционально-психологического состояния. В основном человеческий слух способен воспринимать звуки с частотой колебания 16–20000 Гц и громкостью 10–130 дБ. Звуки, издаваемые вне данных чисел, пагубно влияют на человека.

Музыкальный звук обладает всеми теми же свойствами, что и любой другой звук (например, звук мотора любого транспорта), который окружает человека. И здесь уместно обратить внимание на сравнение музыки с транспортом, формирующим большое количество окружающих нас звуков, которые в основном оказывают отрицательное воздействие на гармонию человека с природой [2].

В настоящее время мы не можем представить себе жизнь без транспорта, как и без музыки (музыка и транспорт в некоторых работах рассматриваются вместе [3]). Транспорт играет важную роль в экономике любой страны (как и музыка в жизни человека), обеспечивая перемещение пассажиров и грузов, а также формируя связи между городами и странами.

Обратим внимание на элементы, обеспечивающие цикличность и предсказуемость в музыке и в транспорте (рисунок 2), благодаря которым формируется определённая гармония человеческого бытия.

Отсутствие цикличности можно сопоставлять с использованием «испорченных» аккордов в музыке или применению «некруглых» колёс в транспорте, что характеризует отсутствие гармонии.

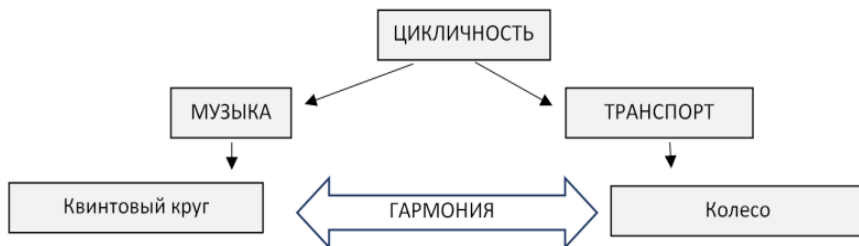


Рисунок 2 – Аналогия цикличности в музыке и транспорте

Цикличность процессов удобно представить в виде круга – элемента предсказуемости и рациональности процессов, благодаря отсутствию внешних углов, а также обеспечению минимального отношения длины периметра к площади фигуры. По этой причине в настоящее время невозможно представить транспорт без колеса (в том числе воздушный и водный), как и музыку без цикличности звуков, которые систематизированы в квинтовый круг [4].

Таким образом, между музыкой и транспортом есть много общего, благодаря чему данные системы (вместе со связью) объединяют людей в человечество. И всё это является возможным благодаря использованию цикличности, выражаемой в форме круга. По этой причине при развитии транспорта, как и музыки, необходимо уделять внимание гармонии человека и места его обитания (природы), что непременно связано с развитием циклических процессов взаимодействия как квинтового круга со звуками, так и колеса с дорогой. И здесь очень важным является занятие музыкой специалистов, работающих в транспортной сфере, поскольку это значительно помогает формировать мировоззрение, способствующее гармоничному (человека с природой) развитию транспорта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Благовещенская, Е. А.* Структурная общность музыкальных построений и математических объектов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : **Ошибка! Недопустимый объект гиперссылки..** – Дата доступа : 23.05.2024.

2 Ованесова, Е. А. Защита от шума на железнодорожном транспорте: определение требуемой ширины санитарно-защитной зоны / Е. А. Ованесова // Современные подходы к обеспечению гигиенической, санитарно-эпидемиологической и экологической безопасности на железнодорожном транспорте. – 2016. – С. 104–109.

3 Степанова, Л. П. Музыка и транспорт / Л. П. Степанова // X Зырянские чтения : материалы Всерос. науч.-практ. конф. – Курган : Изд-во Курганского гос. ун-та, 2012. – 316 с.

4 Музыкальная энциклопедия. – М. : Советская энциклопедия, 1974. – Т. 2. – 960 с.

УДК 378.14:821.161.1

А. К. ГОЛОВНИЧ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

АТТРАКТИВНОСТЬ ВОСПРИЯТИЯ ЭНИГМАТИЧНОГО ТРАНСПОРТА В РОМАНЕ А. Н. ТОЛСТОГО «АЭЛИТА»

В 1923 году в Петрограде и одновременно в Берлине вышел роман А. Н. Толстого «Аэлита», который автор писал в основном в эмиграции. Популярная тематика фантастических путешествий сформировала основную сюжетную линию романа, навеянную, как полагают исследователи творчества А. Н. Толстого, произведениями Г. Уэллса, У. Берроуза, В. Брюсова и П. Бенуа. В общий патетический и романтический фон романа органично вплетается космический транспорт, обеспечивший отлет инженера Лося и его помощника Гусева с Земли. Физическое обоснование марсианского полета имеет определенные шероховатости и неточности, если анализировать его с высоты столетнего рубежа современного развития науки и техники. Но требования фантазийного творчества достаточно непритязательны по соблюдению канонов реализма, поэтому инженер Лось за два года в собственном сарае где-то на отшибе Ждановской набережной Петрограда конструирует на средства республики летательный аппарат яйцевидной формы, способный, по утверждению автора проекта, за 6–7 часов долететь до Марса благодаря инновационному двигателю, взрывные камеры которого питались ультралиддитом – «тончайшим порошком, необычайной силы взрывчатым веществом, найденным в лаборатории ...ского завода в Петрограде». Такой двигатель по расчетам Лося был способен развить скорость, близкую к скорости света.

В намеченный срок после короткого прощания экипажа с членами Губисполкома, академиками, инженерами и журналистами «четырёхсаженное яйцо, наискось, как ракета, взвилось над головой, устремилось к западу,

ширкнуло огненной полосой и исчезло в багровом, тусклом зареве туч». После взлета аппарат быстро набрал скорость 100 км/с, а через несколько часов достиг скорости 500 км/с. 19 часов спустя «аппарат грузно сел и повалился набок» на «оранжево-апельсиновой плоской равнине» Марса.

Планета ожидаемо оказалась пригодной для дыхания без скафандра и богато населенной флорой и фауной. Встретившие земных космонавтов недоброжелательные марсиане изображены со шуплыми фигурами, лысыми головами в шишках и безбородыми узкими лицами голубоватого цвета. Марсианские летучие корабли похожи на гигантских жуков, с боков которых простираются три пары острых крыльев и вертикальные винты, крутящиеся в полете с сильным шумом и завыванием пропеллеров. Другие аэропланы схожи с крылатыми лодками и парусиновыми птицами с седлами и парашютами. Тем не менее уровень воздухоплавания на Марсе можно скорее охарактеризовать как технологически совершенный. Так, эти весьма причудливые внешне формы приводились в движение очень маленькими по размерам двигателями, которые питались «крупинками белого металла, распадающегося с чудовищной силой под действием электрической искры», что очень напоминает используемый физический принцип ракеты земного космического корабля, созданного инженером Лосем. Энергию марсианские корабли получали из воздуха благодаря тому, что «вся планета была покрыта электричеством высокого напряжения», создаваемого мощными станциями на марсианских полюсах.

Как поведала землянам Аэлита, дочь председателя Высшего Совета Марса, история планеты хранила свидетельства её посещения в далеком прошлом Сынами Неба – пришельцами с земной Атлантиды, которые стали спешно покидать обетованную из-за нараставших природных катаклизмов. В результате такой экспансии Марс был покорён, а его жители превращены в невольников. Царствование Сынов Неба было длительным, правящие вертушки атлантов сменяли друг друга, обильно окропляя поля сражений марсианской и земной кровью. Марсианские летописи сохранили сказания о периоде относительного благополучия и спокойствия, когда было сделано поразительное открытие, позволившее «мгновенно освобождать жизненную силу, дремлющую в семенах растений» и создать «огромные летающие корабли, приводимые в движение одной этой силой».

Атланты ассимилировались в марсианской среде, потеряли свои исторические земные корни, померкла их генетическая память, и снова назревает конфликт власти и угнетенного населения. По сюжету романа именно в это беспокойное для Марса время случается прилет земного космического корабля с нашими героями. Однако революционный настрой Гусева и весь его командирский опыт ведения боевых действий в годы Гражданской войны не привели к успеху. Лучше вооруженные и более многочисленные правительственные войска с огромным воздушным флотом и его весьма эффек-

тивной электромагнитной защитой от снарядов рассеяли нестройные ряды восставших, и революция была потоплена в крови. Гусев с раненым инженером Лосем спасаются на своём корабле и с критичным запасом ультралиддита чудом возвращаются на Землю, чуть не угодив под осколки какой-то кометы из-за первоначально неверно выбранного маршрута при старте ракеты с Марса не в направлении Земли, а Сатурна.

Так можно передать сюжет романа с транспортно-технического ракурса реконструированных событий. Наш интерес лежит в плоскости исследования роли транспорта в общем сюжетно-композиционном построении произведения. Общая архитектура развёртываемых событий неизменно завязывается на транспорт, часто загадочный по своей физической сути, тем и притягательный завораживающей таинственностью. Ультралиддит космического корабля Лося обладает колоссальной эффективностью, приводя в действие аппарат благодаря направленному взрыву, регулируемому в камере, оборудованной магнитной ловушкой. Такой принцип движения весьма напоминает использование эффекта аннигиляции частиц и античастиц, который впервые в фантастической литературе упоминается в романе Олафа Стэмплтона «Последние и первые люди», вышедшем в свет через 7 лет после появления романа А. Н. Толстого. Теоретическая и экспериментальная физика в то время только начинает исследовать и открывать субатомные частицы, способные участвовать в аннигиляционных процессах. В 1928 году П. Дирак разрабатывает теорию, допускающую существование электрона с положительным зарядом, а в 1932 году Ф. Андерсон открывает позитрон, наблюдая космическое излучение в камере Вильсона. Полный научный анализ идеи фотонного ракетного двигателя был выполнен О. Зенгером только в 40-х годах XX века. Поэтому А. Н. Толстой может считаться провозвестником нового принципа звездоплавания, основанного на использовании электромагнитных процессов аннигиляции. Тем более что в романе «Аэлита» космический аппарат Лося движется с субсветовой скоростью, вследствие чего наблюдается удивительное замедление времени: 19 часов полета экипажа к Марсу оказываются равными 24 прожитым суткам для Земли.

Такие научно-транспортные параллели являются уже нашим анализом и не содержатся в сюжетной линии или контрапунктах произведения, где они невыразительны, одномоментны, но органично увязаны с яркими образами картин, романтических и весьма трогательных, напоминающих кульминационные моменты драмы У. Шекспира «Ромео и Джульетта».

Межпланетный транспорт землян не представлен как технологически преимущественный по сравнению с марсианским. Даже способы перемещения воздушных судов (не находящие пока обоснования современным уровнем развития науки и техники) похожи. Парадоксальность, загадочность транспорта в романе «Аэлита» придаёт произведению особую привлекательность, генерируя у читателя творческие мысли, уводящие в бескрайний

океан бурных фантазий и способствуя реконструктивному анализу идей, контурно обозначенных в романе. По-видимому, можно говорить о когнитивной функции таких произведений, как роман «Аэлита» А. Н. Толстого, обладающих внутренней красотой и притягательностью, содержащих некий одухотворяющий заряд с кумулятивным эффектом порождения новых мыслеобразов.

Роман, фантастический по сюжету, содержит глубокие научные идеи. Следует отметить, что в процессе работы над своим произведением А. Н. Толстой изучал труды К. Э. Циолковского, с которым был знаком лично и благодаря которому стал участником одного загадочного события (с ним впоследствии был связан сюжет романа «Аэлита»).

Воронежский журналист И. Драгунов в «Провинциальных ведомостях» за август 1917 года описывает весьма странное и любопытное событие, свидетелями которого стали К. Э. Циолковский и А. Н. Толстой. Инженер по образованию богатый купец Иван Коровин был одержим идеей строительства межпланетного корабля, который использовал бы для своего движения энергию магнитного поля Земли. В августе 1917 года в селе Степное Воронежской губернии изобретатель продемонстрировал своё детище – «эфироплавательный аппарат», весьма похожий на дирижабль, оболочка которого была выполнена из металла, светящегося в темноте. На этом аппарате Коровин решил выполнить пробный исследовательский полет, поднявшись на высоту 100 верст (примерно 100 км), и в дальнейшем доработать его конструкцию, способную отправиться на Луну. Взлет дирижабля оказался успешным, он бесшумно поднялся и через несколько часов перестал быть виден даже через зрительную трубу со стократным увеличением. Ассистент Коровина сказал, что согласно расчетам аппарат достиг высоты 40 верст и поднимается выше. Больше никто ни исследователя, ни его загадочного корабля не видел, и судьба, возможно, первого космонавта планеты Земля осталась неизвестна...

Под глубоким впечатлением от увиденного и вдохновлённый идеями космизма Циолковского, А. Н. Толстой перенёс эти события в авторском художественном обрамлении на портрет изобретателя Мстислава Сергеевича Лося и его аппарат. Богатая и яркая фантазия автора воспроизводит весьма запоминающиеся картины, рисуемые в сознании читателя так зримо и образно, что через некоторое время возникает уверенность просмотра как минимум цветного кинофильма, если не реальных событий.

Таким образом, транспорт «Аэлиты» можно рассматривать как определенную кондуктивную связку сюжетной линии романа с внутренним импульсным посылом читателю, вызывающим глубокие размышления над прочитанным, стремление ответить себе на возникающий рой вопросов, вроде бы непосредственно не относящихся к сюжету, но каким-то таинственным образом с ними связанных. Вокруг транспорта, достаточно релье-

ефно очерченного в романе, возникает своеобразный фокус читательского интереса, который при определенном внимании к нему может катализировать повышенное внимание к науке (например, физике – как в приведенном выше анализе). Такой мотивационный посыл может стать ценным педагогическим приемом, когнитивирующим (стимулирующим к познанию) обучающегося на примерах классических и других произведений.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Толстой, А. Гиперболоид инженера Гарина. Аэлита / А. Толстой. – СПб. : Азбука, 2016. – С. 313–477.

2 Эфироплавательный аппарат Коровина [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://dzen.ru/a/YjCaWlQrLx6lvfnO>. – Дата доступа : 26.02.2024.

3 Как космист Иван Коровин построил в 1917-м «эфирный дирижабль» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://pikabu.ru/story/kak_kosmist_ivan_korovin_postroil_v_1917m_yefirnyiy_dirizhabl_4500413. – Дата доступа : 26.02.2024.

4 Как Иван Коровин построил в 1917-м «эфирный дирижабль» и улетел навсегда [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://idoorway.mirtesen.ru/blog/43371980316/Как-Ivan-Korovin-postroil-v-1917-m-%C2%ABefirnyiydirizhabl%C2%BB-i-uletel>. – Дата доступа : 26.02.2024.

5 Эфиролет Коровина [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://aiflogiston.ru/aetherfly/>. – Дата доступа : 26.02.2024.

6 Что стало с русским изобретателем, который полетел на Луну в 1917-м году [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://news.rambler.ru/other/42419763-chtostalo-s-russkim-izobretatelem-kotoryu-poletel-na-lunu-v-1917-godu/>. – Дата доступа : 26.02.2024.

УДК 82-343.4

Д. П. ЗЫЛЕВИЧ

Беларускі дзяржаўны тэхналагічны ўніверсітэт, г. Мінск

АЎТАМАБЛЬ ЯК ПЕРСАНАЖ ДЗІЦЯЧАЙ КАЗКІ: ПАЗНАВАЛЬНЫЯ І ВЫХАВАЎЧЫЯ МАГЧЫМАСЦІ ТВОРАЎ

Казка – гэта адзін з самых запатрабаваных жанраў дзіцячай літаратуры. Казка бывае народная і аўтарская. Першая знаёміць дзіця з народнай мудрасцю дае базавыя ўяўленні аб этычных нормах. Аўтарскія казкі па сваім ідэйным змесце вельмі рознапланавыя. Аўтар можа вучыць дзяцей сяброўству і ўзаемадапамозе (В. Ляскоўскі «Дзёнік і яго дзюзя»), развіваць фантазію і цікавасць да новых адкрыццяў (К. Хадасевіч-Лісава «Палёт на Вухуцію»), пагружаць у складаныя маральныя аспекты сямейнага жыцця (А. Масла «Пакінутае дзіця»), даваць базавыя звесткі пра сусветнае сеціва (А. Бутэвіч «Прыгоды Віруса Шкодзі»), дапамагаць весела правесці час

(Л. Рублеўская «Прыгоды мышкі Пік-Пік») і інш. Казка як жанр мае вялікія магчымасці для адукавання і выхавання дзяцей, для рашэння псіхалагічных праблем (нездарма ёсць такі метад псіхакарэкцыі, як казкатэрапія). У межах нашага артыкула спынімся на выхаваўчых і пазнавальных магчымасцях казкі.

Мэта – ахарактарызаваць адукацыйныя і выхаваўчыя магчымасці сучаснай аўтарскай казкі пра аўтамабілі. Трэба адзначыць, што машыны нярэдка з’яўляюцца персанажамі казак. Прыкладзём некалькі прыкладаў: Міхаэль Энглер «Пожарная машинка и вера в себя», Т. Валашына-Арлова «Гусеницы и колеса», Ітан Джэйсан Картэр «Как поймать грузовик», С. Рабава «Автомобиль с разноцветными колесами», А. Арлова «Это грузовик, а это прицеп». Аб’ект нашага даследавання – казкі беларускіх аўтараў Наталлі Бучынскай «Прыгоды маленькай Машынкi» («Мастацкая літаратура», 2008) і Тацяны Дамаронак «Аўтамабіль Пеця і яго сябры» («Беларусь», 2019).

Кожны літаратурна-мастацкі твор для дзяцей у рознай ступені павінен рэалізоўваць наступныя сацыяльныя функцыі: эстэтычную, камунікатыўную, выхаваўчую, пазнавальную, геданістычную [1]. У зборніку казак Наталлі Бучынскай «Прыгоды маленькай Машынкi» яўна дамінуе пазнавальны кампанент зместу. Тут нават няма традыцыйнага для казкі канфлікта добра і зла – няма кепскіх персанажаў. Сапраўды, цяжка сабе ўявіць, што бываюць добрыя і дрэнныя аўтамабілі. Аўтарская задума відавочная: пазнаёміць дзяцей дашкольнага ўзросту з патрабаваннямі па даглядзе за аўтамабілем і тымі правіламі, якія павінен выконваць любы чалавек, які мае машыну. Задума, безумоўна, актуальная.

Каб дзецям было цікава, галоўная гераіня – маленькая Машынка – таксама дзіця, яна яшчэ толькі спасцігае гэты свет і ведае не больш за чытачоў кнігі. Яна хоча сабе цацку, напрыклад, маленькую машынку, якую б можна было цягнуць за сабой на вяровачцы. Гераіню казкі нядаўна сабралі на заводзе, адправілі ў гараж, дзе мама і тата клапацяцца аб ёй, пакуль яна не стане самастойнай машынай. Спачатку яна выглядае зусім наіўнай, напрыклад, нават не ведае, навошта ёй люстэркі, калі яна сябе ў іх не бачыць. Ёй патлумачылі, што яны для вадзіцеляў, «каб яны маглі бачыць, што робіцца на дарозе збоку і ззаду, – дзеля бяспечнасці руху». А потым у яе з’яўляецца свой вадзіцель, Талік, і яна ўжо ездзіць па сапраўдных дарогах, дзе паступова засвойвае правілы бяспечнага руху.

Н. Бучынская зрабіла сваю гераіню Машынку вельмі дапытлівай: «За апошнія дні яна, напрыклад, вывучыла новыя словы: аптэка – там людзі купляюць лекі, бібліятэка – тут чытаюць цікавыя кніжкі». Разам з цікаўнай гераіняй казкі дзеці даведаюцца, хто такія «зайцы» ў аўтобусе, навошта машынам «пераабувацца» ўвосень, чаму яны «кашляюць», што такое «штраф-стаянка» і «пробкафобія». Акрамя інфармацыі пра аўтамабілі, дзеці развіваюць свой моўны запас. Напрыклад, Машынка і чытачы кнігі даведваюцца аб

значэнні фразеалагізма «варон лавіць»: «Каб лавіць варон, неабязкова ўмець лётаць. Так кажуць пра тых, хто засяроджаны толькі на сваіх думках і не заўважае нічога навокал». А каб чытачам было зразумела, чаму шклоачышчальныя шчоткі называюць «дворнікамі», Н. Бучынская параўноўвае іх работу з працай дзядзькі Макара – дворніка, што працуе на машынным двары.

Пазнавальная функцыя гэтай кнігі цесна звязана з выхаваўчай, бо правілы паводзін на дарозе неадрыўныя ад маральных нормаў. Вось Машынка ненаўмысна абліла гразю з лужыны жанчыну з хлопчыкам. Машынцы і яе вадзіцелю вельмі сорамна. Яны просяць прабачэння і падвозяць пацярпелых на вакзал, куды тыя накіроўваліся, каб сустрэць свайго мужа і тату. Другі прыклад. Толькі вельмі хочацца памыць машыну ў вадаёме, але іншыя вадзіцелі тлумачаць, што гэта шкодна для прыроды, бо брудная вада разам з маслам і бензінам трапіць у вадаём і можа атруціць тых, хто ў ім жыве. Так аўтар фарміруе і ўменне выпраўляць свае памылкі, і экалагічную самасядомасць, гэта вельмі важна, бо дзіця часта не ведае, што рабіць, калі ненаўмысна здзейсніў нешта непрыгожае...

У параўнанні са зборнікам казак Наталлі Бучынскай кніга Таццяны Дамаронак сканцэнтравана на рэалізацыі выхаваўчай функцыі літаратурна-мастацкага твора. Галоўны герой – чырвоненькі аўтамабіль Пеця – дзіцячая машынка. Яго мама возіць свайго гаспадара Андрэя кожны дзень на работу, а Пеця спачатку чакае яе дома, а потым пачынае ездзіць з імі ў вёску, а ў канцы кнігі ён ужо ездзіць самастойна па гарадскіх і вясковых вуліцах. Пеця больш антрапамарфіраваны ў параўнанні з маленькай Машынкай Н. Бучынскай: у яго нават імя чалавечае, і вобраз жыцця набліжаны на нашага. І іншыя героі таксама «ачалавечаныя»: зайцы любяць катацца з дзецьмі на веласіпедах, цацачны трактар арэ бабулі сапраўдны агарод, сабака з катом ходзяць у лес па грыбы, сабака карыстаецца сотавым тэлефонам. У гэтай кнізе шмат прыгод, а таксама сітуацый, калі Пеця праяўляе сваю выха-ванасць: ён бясплатна катае дзяцей у Дзіцячым парку; разам з сябрам Тузікам тушыць вогнішча, пакінутае турыстамі ў лесе; вывозіць з лесу дзяўчынку, якая там заблукала.

Сюжэт дынамічны, цікавы, насычаны падзеямі, але аўтар не забывае даць чытачам карысную параду. Напрыклад, дзяўчынка тлумачыць, чаму яна пайшла ў лес без дазволу бабулі: таму што тая заўсёды занятая, у яе няма часу па лесе гуляць. Тузік з Пецем здзіўляюцца, чаму Каця бабулі не дапамагае. Аказваецца, што старая шкадуе ўнучку, раіць той адпачываць, бо ў школе натамілася. «У школе ты будзеш вучыцца, сядзець за партай, а тут, у вёсцы, фізічная праца. Без яе не вырасцеш здаровай. Дапамагай сваёй бабулі, тады ёй будзе лягчэй, і яна з табой у лес пойдзе, – параіў Каці Тузік».

Разам з Пецем чытачы ўсведамляюць, што гарадскія дарогі – гэта небяспечнае месца, і трэба вывучыць правілы руху, каб не трапіць у непры-

емныя сітуацыі. Першая спроба чырвонага аўтамабіля выехаць на дарогу, не маючы правоў, завяршылася без трагедыі, ён проста моцна напалохаўся. Але зрабіў правільны вывад: без правоў ездзіць нельга.

Пазнавальная функцыя ў зборніку таксама рэалізуецца. Калі ў тэкст казкі можна арганічна ўключыць пазнавальную інфармацыю, аўтар выкарыстоўвае такую магчымасць. Так, паназіраўшы за працай светлафораў, Пеця здагадаўся, што «калі для машын гарыць чырвонае святло аднаго светлафора, то на другім светлафоры для людзей загараецца зялёнае святло». Дзеці не заўсёды разумеюць, што работа гэтых рэгулятараў дарожнага руху ўзаемабумоўлена, таму такія заўвагі будуць для чытачоў карысныя.

Зборнікі казак, якія мы аналізавалі, разлічаны на самых маленькіх чытачоў, найчасцей яшчэ слухачоў, таму кнігі не абцяжараны навукаёмістай інфармацыяй аб будове аўтамабіляў, прынцыпах прывядзення іх у рух. Ёсць толькі агульныя фразы: напрыклад, мы даведваемся, што за час паездкі Пеця «ні на кога не наехаў, нічога не збіў, не сапсаваў свой кузаў, ды і колы не сцёр аб асфальт. Усе яго ўнутраныя органы, дэталі, працавалі спраўна. Руль круціўся, матор гудзеў, тармазы тармазілі».

Пазнавальная інфармацыя, якую аўтары ўключаюць у свае творы, у асноўным тычыцца базавых ведаў аб даглядзе за аўтамабілямі. Выхаваўчы аспект зместу прадугледжвае таксама базавыя маральныя нормы і правілы паводзін у сям'і, з сябрамі, з незнаёмымі.

Паколькі чытачы твораў – дзеці, важнае значэнне мае забаўляльная функцыя, бо дзеці любяць вясёлыя кніжкі. Абодва аналізуюмыя зборнікі маюць цікавы, дынамічны сюжэт. Галоўныя героі трапляюць у забаўныя сітуацыі, весела бавяць час, перажываюць сапраўдныя прыгоды.

У поўнай меры рэалізуецца і эстэтычная функцыя выданняў, бо казкі напісаны прыгожай беларускай мовай, стыль арыентаваны на дзяцей дашкольнага ўзросту. Акрамя тэксту, эстэтычная функцыя выконваецца і дзякуючы цудоўным ілюстрацыям, якія дапамагаюць дзецям уявіць персанажаў казак і атмасферу, у якой адбываюцца падзеі. Мастачкі Алена Ярмоленка і Эльга Папова ў сваіх ілюстрацыях увасобілі сімпатычных ачалавечаных машынак і іх сяброў. На іх «тварах» паказаны жывыя, яркія эмоцыі, таму чытачы таксама застануцца эмацыянальна неабыхавымі да апісаных аўтарамі сітуацый.

Добра, што сучасныя дзіцячыя пісьменнікі ўмеюць персаніфіцыраваць такія ўжо звыклыя для нас аўтамабілі і пісаць пра іх вясёлыя казкі, якія здольныя развіваць розум і душу сваіх чытачоў.

СПІС ЛІТАРАТУРЫ

1 Позднякова, О. В. Функции печатной книги в культурном пространстве современного ребенка / О. В. Позднякова // Теория и практика общественного развития, 2012. – № 10. – С. 188.

ПОЭТИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И ГОРОДСКОГО ВИДОВ ТРАНСПОРТА В ЛИРИКЕ РОССИЙСКИХ ПОЭТОВ

На протяжении многих веков литераторов привлекала тема транспорта. Одно из центральных мест в русской поэзии занимает общественный городской транспорт. Учитывая разнообразие видов городского транспорта: троллейбусы, трамваи, автобусы, метро – в стихотворениях отечественных поэтов присутствует и множество образов, олицетворяющих транспорт. Яркий и необычный облик трамвая, путешествующего в пространстве и времени, описывает Николай Гумилёв в своём стихотворении «Заблудившийся трамвай» [1]. Этот вид транспорта представляется автором символом революции и быстротечности времени. В песне «Троллейбус, который идёт на восток» [2] Виктора Цоя городской транспорт приобретает метафорический смысл вечного движения, стремления вперед.

Будничность и однообразность жизни в большом городе отражены в стихотворении Евгения Евтушенко «Нас в набитых трамваях болтает» [3]. Эти строчки были взяты в основу известного романса, исполненного Андреем Мягковым в фильме «Служебный роман»:

*Нас в набитых трамваях болтает,
Нас мотаёт одна маета,
Нас метро то и дело глотает,
Выпуская из дымного рта.
В светлых улицах, в белом порханьи,
Люди, ходим мы рядом с людьми,
Перепутаны наши дыханья,
Перемешаны наши следы.
Из карманов мы курево тянем,
Популярные песни мычим,
Задевая друг друга локтями,
Извиняемся или молчим.
По Садовым, Лебяжьим и Трубным,
Каждый вроде отдельным путем,
Мы, не узнанные друг другом,
Задевая друг друга, идем,
Задевая друг друга, идем [3].*

Московское метро в стихотворении Евгения Евтушенко представляется огромным, глотающим пассажиров чудовищем, из зева которого выходят

люди. Суета и спешка не дает горожанам оценить красоту «светлых улиц», окружающего мира, не замечают люди и уникальности сегодняшнего дня. Пассажиры невнимательны к другим людям, не узнают знакомых в толпе и торопятся по своим делам, «задевая друг друга». Образ городского транспорта в данном стихотворении противоречив: автором ярко описывается час-пик, когда уровень транспортного обслуживания снижается, высока загрузка транспортных объектов («в набитых трамваях»), что не располагает к восхищению картинами городской жизни и окружающими людьми. Таким образом, Евгений Евтушенко хотел передать ценность каждого дня, стремление быть внимательнее к людям, необходимость единства горожан в повседневной жизни.

Поэты часто обращались к теме транспортных проблем. Высокую загруженность трамваев и стремление пассажиров в буквальном смысле зацепиться за этот вид транспорта Осип Мандельштам описывает с помощью необычной метафоры «трамвайная вишенка страшной поры» [4] в одном из своих стихотворений. Владимир Маяковский раскрывает вопрос поломки трамваев и низкого уровня предоставления транспортных услуг в стихотворении «Берегите трамвай» [5] следующим образом:

*Ругаются кто и как попало:
«Нет трамваев!
Трамваев мало!»
Отчего же трамваев мало?
Оттого, что публика трамваи поломала.
Ни стали не выдержать, ни железу,
если на него без конца
лезут и лезут.
Каждый трамваю подгадить рад:
лезут на буфер,
висят как виноград.
Месяц, другой полазят, и вот
трамвай не трамвай – сломанный урод.
Товарищи, берегите свое же достояние!
Нетрудная вещь минуты стояния.
Постоял в очереди – и место есть,
и зря с кулаками не приходится лезть.
Трамвай цел, едешь и едешь.
Товарищи, зря на трамвай не лезьте ж! [5]*

Согласно поэтическим строкам с прямолинейными и безапелляционными метафорами, смелыми призывами, присущими Владимиру Маяковскому, можно отметить следующие транспортные проблемы: низкая провозная способность подвижного состава, отсутствие достаточного числа трамваев на линии («трамваев мало!»), высокое время ожидания транспорта («мину-

ты стояния»), пренебрежение пассажиров к правилам техники безопасности. Эти причины приводят к поломке трамваев и необходимости бережно относиться к данному виду городского транспорта.

Однако поэты обращались к публике с призывами не только «беречь трамвай», но и насладиться удивительной красотой городского общественного транспорта. Московский метрополитен – один из самых таинственных видов транспорта, его строительство окутано множеством легенд. Безусловно, московское метро является самым красивым в мире с его старинными панно и мозаиками, удивительными скульптурами и уникальным дизайном каждой станции. Загадочным, окутанным мистическими образами, представляется облик московского метрополитена в стихах Марии Каминской «Духи метрополитена»:

*Словно дух подземельного мира,
Стонут двери в московском метро.
Это тени, на призрачных лирах
Заиграв, наблюдают хитро.*

*Это духи ушедшей эпохи
Заблудились в мозаиках платформ,
Издавая печальные вздохи,
Изучают изгибы колонн...*

*Разгадав необъятную тайну,
Они шепчут её всем подряд –
Только вот... может быть, и случайно,
Может, в этом и кто виноват:*

*То промчится стрелой новый поезд,
То шумит эскалаторный брат,
То играют... красиво, не скрою,
Музыканты на лестницах в ряд.*

*И неслышно, о чем шепчут духи...
О любви? О красотах подземки?
Может, гонят упрямые слухи:
«Мэр откроет еще одну ветку».*

*Может, с нами хотят поделиться,
Как торопятся все на работу,
Рассказать, как летят, словно птицы,
Поезда из «новейшей породы».*

*Только шум подвижного состава
Укрывает рассказ от людей,
Остается ни много ни мало –
Грустный шелест подземных дверей...*

С появлением Московского центрального диаметра всё большую значимость приобретает такой вид общественного транспорта, как городская электричка. В целом образ железнодорожного транспорта часто встречается в поэзии русских литераторов – этой теме посвящены стихотворения Бориса Пастернака, Марины Цветаевой, Анны Ахматовой, Константина Симонова, Александра Блока и многих других поэтов [6]. В отличие от городского общественного транспорта железные дороги располагают пассажиров к раздумьям и философским вопросам, наблюдением за сменой прекрасных пейзажей из окна вагона, знакомству с новыми людьми и неторопливым разговорам за столиком в купе поезда.

Со временем появляются новые технологии, изменяются вид подвижного состава и системы обеспечения эксплуатационной работы на транспорте. Старинный, ушедший в прошлое облик железнодорожного транспорта можно увидеть в строчках стихотворения «Зимний костёр» Самуила Яковлевича Маршака [7]. Данное произведение иллюстрирует зимнее путешествие школьников на поезде. По мотивам стихотворения Самуила Маршака написана симфоническая сюита «Зимний костёр» композитором Сергеем Прокофьевым.

<...>

*Опять несет нас паровоз
По колее дорожной.
В дороге нет под гул колес
Любую песню можно.
Сейчас огни у нас зажгут,
И окон отраженья
С вагоном рядом побегут
Прозрачной, светлой тенью.
Среди полей, среди лесов
Несемся без оглядки,
И вторят хору голосов
Гремящие площадки.
Еще платформа или две
Мелькнут в окне вагонном –
И вот уж поезд наш в Москве
Стоит перед перроном.
Зеленый, красный свет горит.
И каждый миг сигналом
Вокзал с дорогой говорит
И поезда – с вокзалом.
Дают свистки кондуктора,
Поют рожки на стрелке.
И ударяют буфера*

*Тарелками в тарелки.
Рядами частых фонарей
Столица засверкала.
И мы выходим из дверей
Московского вокзала [7].*

В стихотворных строках можно увидеть устройства звуковой сигнализации, применяющиеся ранее на железной дороге: свистки, рожки, тарелки. По метафоре «Зеленый, красный свет горит» угадывается внешний вид светофора. Увлекательность зимнего приключения подчеркивается автором различными изобразительно-выразительными средствами («петь под гул колёс» и др.). Маленьким пассажирам интересно путешествовать и наблюдать за полями и лесами у окна вагона, ощущать быстроту движения поезда.

В стихотворении «На ранних поездах» [8] Борис Пастернак рассказывает о своих утренних поездках на электричке из Подмосковья в столицу:

*Я выходил в такое время,
Когда на улице ни зги,
И рассыпал лесною тьмю
Свои скрипучие шаги.
Навстречу мне на переезде
Вставали ветлы пустыря.
Надмирно высились созвездья
В холодной яме января.
Обыкновенно у задворок
Меня старался перегнать
Почтовый или номер сорок,
А я шел на шесть двадцать пять.
Вдруг света хитрые морщины
Сбирались щупальцами в круг.
Прожектор неся всей машиной
На оглушенный виадук.
В горячей духоте вагона
Я отдавался целиком
Порыву слабости врожденной
И всосанному с молоком.
Сквозь прошлого перипетии
И годы войн и нищеты
Я молча узнавал России
Неповторимые черты [8].*

<...>

Лирический герой поэтического произведения верен своему расписанию и приходит к отправлению определённой электрички («шел на шесть двадцать пять»), по пути он замечает проходящие мимо поезда – дальнего сле-

дования («номер сорок») и почтовый. В электричке герой стихотворения с интересом рассматривает пассажиров, это люди разного возраста и профессий, представляющие русский народ:

*«Превозмогая обожанье,
Я наблюдал, боготворя.
Здесь были бабы, слобожане,
Учащиеся, слесаря» [8].*

Пока герой произведения наблюдает за пассажирами, большинство из них занято чтением в электропоезде: *«Читали дети и подростки, Как заведенные, врасос» [8].* Вероятно, поездка героя стихотворения происходит с пересадкой с железнодорожного транспорта на метрополитен, потому как стихотворение оканчивается выходом главного героя из метро – в последних строках противопоставляется «мрак» метрополитена «серебру» начинающегося дня:

*Москва встречала нас во мраке,
Переходившем в серебро,
И, покидая свет двоякий,
Мы выходили из метро [8].*

Таким образом, Борис Пастернак обращается к теме созерцания красоты окружающего мира, колоритных пассажиров и удивительных пейзажей во время поездки.

Многие поэтические произведения на тему железной дороги приобретают лирический окрас и романтические образы. Это характерно и для песни на стихи Михаила Ножкина и музыку Давида Тухманова «Последняя электричка» [9]. В этом произведении главный герой, задержавшись на свидании с возлюбленной, опаздывает на крайний в расписании электропоезд, поэтому возвращаться ему приходится пешком.

<...>

*А вокруг тишина,
А вокруг ни души,
Только рельсы
Усталые стонут.
Только месяц за мною
Вдогонку бежит,
Мой товарищ бессонный.
Опять от меня сбежала
Последняя электричка,
И я по шпалам,
Опять по шпалам
Иду домой по привычке.
Не унять непонятную*

*Радость мою,
Так вот каждую ночь
Коротаю.
Завтра снова с любимой
До звёзд простою
И опять опоздаю.
Не жди ты меня, пожалуй,
Последняя электричка,
Уж я по шпалам,
Опять по шпалам
Пойду домой по привычке [9].*

История этой песни весьма любопытна. По воспоминаниям Михаила Ивановича Ножкина, автора стихов: «С этой песней приключилась забавная история – от департамента Министерства путей сообщения по транспортным перевозкам в Гостелерадио поступило возмущенное письмо: «Разве товарищ Ножкин не знает, что в песне он нарушает правила нахождения на железнодорожном полотне: по путям ходить запрещено. Поезда ходят круглосуточно, и ходить по шпалам ночью гораздо опаснее» [10]. Поэтому в 1972 году Ленинградской студией документальных фильмов по заказу Министерства путей сообщения СССР был снят агитационный фильм «Последняя электричка», в котором герой под влиянием этой песни возвращается ночью домой по шпалам после свидания с девушкой и попадает под поезд.

Безусловно, важно не только наслаждаться движением транспорта, но и соблюдать Правила технической эксплуатации железных дорог профессиональным работникам железной дороги, а пассажирам – элементарные инструкции по технике безопасности.

В продолжение лирической темы хочется привести стихотворение «Почему опаздывают поезда...» Марии Каминской, описывающее движение поездов на Ленинградском направлении третьего Московского центрального диаметра:

*Нежная, горячая, как спичка,
Средь бегущих улиц и платформ
Встретила Сапсан свой электричка –
Он пронёсся перед ней, как шторм,
Как серьёзный и упрямый поезд,
Верный постоянству и делам,
Замыкаясь в нитки расписаний,
В строгий и стабильный интервал.
Он летел в июньскую столицу,
Торопливый – по своей привычке,*

*И совсем не ожидал влюбиться
В образ этой пылкой электрички.
И, слегка замедлив свою скорость,
Подмигнул ей хитроумно глазом,
Прогудел из Петербурга новость
И умчался, улыбаясь, сразу.
Он был тронут этой томной встречей,
Этой рыжей иволгой-москвичкой,
Загадав в июньский теплый вечер
Снова повстречаться с электричкой.
Иволга не знала его мыслей,
Ей же не хотелось расставаться,
И она упрямо загадала –
На закате снова повстречаться.
Не хватило алого заката,
Августа и ароматов лета...
И друг друга заприметив где-то,
Вновь гудят игривые приветы.
Фонари им светят, словно свечи,
Каждый раз поют волшебю птицы,
И, когда у них бывает встреча,
Интервал выходит за границы...*

Таким образом, облик железных дорог и городского общественного транспорта является популярным в поэтических произведениях российских литераторов и играет огромную роль в создании культурного пласта, благодаря которому профессия работников железной дороги и транспортной сферы является одной из важных и актуальных на сегодняшний день.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Гумилёв, Н. Заблудившийся трамвай [Электронный ресурс] / Н. Гумилёв. – Режим доступа : <https://ilibrary.ru/text/4193/p.1/index.html?ysclid=ly1ngqpvh1716903967>. – Дата доступа : 30.06.2024.

2 Цой, В. Троллейбус [Электронный ресурс] / В. Цой. – Режим доступа : <https://rustih.ru/viktor-coj-trolleybus/?ysclid=ly1nmnydx1715434254>. – Дата доступа : 30.06.2024.

3 Евтушенко, Е. Нас в набитых трамваях болтает [Электронный ресурс] / Е. Евтушенко. – Режим доступа : <https://rustih.ru/evgenij-evtushenko-nas-v-nabityx-tramvaux-boltaet/?ysclid=ly1nq34rjz551250978>. – Дата доступа : 30.06.2024.

4 Мандельштам, О. Нет, не спрятаться мне от великой муры [Электронный ресурс] / О. Мандельштам. – Режим доступа : <https://rustih.ru/osip-mandelshtam-net-nespryatatsya-mne-ot-velikoj-mury/?ysclid=ly1nr5119n534451292>. – Дата доступа : 30.06.2024.

5 *Маяковский, В.* Берегите трамвай [Электронный ресурс] / В. Маяковский. – Режим доступа : <https://rustih.ru/vladimir-mayakovskij-beregite-tramvaj-glavpolitprosvet-208/?ysclid=ly1nvwlbcr933003197>. – Дата доступа : 30.06.2024.

6 *Каминская, М. В.* Железная дорога как знак судьбы в творчестве русских поэтов / М. В. Каминская, Ж. Янев, Ю. О. Пазойский // Феноменология транспорта в литературе и искусстве: прошлое, настоящее, будущее : материалы III Междунар. науч.-методолог. конф., Гомель, 26 мая 2023 года / под общ. ред. Т. А. Власюк. – Гомель : БелГУТ, 2023. – С. 70–78.

7 *Маршак, С.* Зимний костёр [Электронный ресурс] / С. Маршак. – Режим доступа : <https://poemata.ru/poets/marshak-samuil/zimnie-koster>. – Дата доступа : 30.06.2024.

8 *Пастернак, Б.* Свеча горела : стихотворения / Б. Пастернак. – СПб. : Азбука; Азбука-Аттикус, 2023. – С. 279–280.

9 *Тухманов, Д. Ф.* Песни. Для пения (соло, дуэт) в сопровождении фортепиано (баяна, гитары) и для фортепиано, гитары с надписанным текстом / Д. Ф. Тухманов. – М. : Музыка, 1975. – 157 с.

10 *Овчинников, Д.* Шел влюбленный по шпалам [Электронный ресурс] / Д. Овчинников. – Режим доступа : <https://proza.ru/2014/07/20/62>. – Дата доступа : 30.06.2024.

УДК 82:625.1

А. Л. КИШТЫМАЎ

*Рэспубліканская лабораторыя гісторыка-культурнай спадчыны
Цэнтра даследаванняў беларускай культуры, мовы і літаратуры
Нацыянальнай акадэміі навук Беларусі, г. Мінск*

ЯЗЭП ДРАЗДОВІЧ: ПУЦЯВІНЫ ЖЫЦЦЯ І ТВОРЧАСЦІ

Язэп Драздовіч – беларускі жывапісец, мысліцель, і, без перабольшання, падарожнік. Рэальны – па роднай зямлі і у сваіх творчых памкненнях які выходзіць за зямную арбіту. Першы і самы аўтарытэтный даследчык жыцця Язэпа Драздовіча доктар філалагічных навук Арсен Ліс пісаў: «Шляхі, старыя гасцінцы заўсёды, асабліва ў малодсці, мелі над Драздовічам зваблівую ўладу. Яны адкрывалі новыя далягляды, вялі да людзей, у шырокі свет разнастайных праяў чалавечай жыцця і неагляднай прыроды. Дарога парывала мастака да новых дзей, абуджала новыя настроі, думкі, абяцала нешта таямнічае»[1, с. 470–471].

І гэта адказвае ісціне: «Я палюбіў бацькаўшчыну нашу, вандруючы па ёй», – казаў сам Язэп Драздовіч, археолаг, небазнаўца, краззнаўца.

Жыццё Язэпа Драздовіча (1888–1954 гг.) праходзіла на фоне самых складаных гістарычных падзей: Першай сусветнай вайны, у якой ён прымаў удзел, рэвалюцыйных пераўтварэнняў, Другой сусветнай вайны. На долю мастака выпала шмат цяжкасцей, звязаных са складанымі жыццёвымі

ўмовамі. Вандруючы па Беларусі, ён збіраў і запісваў фальклор, складаў дыялектычныя слоўнікі, стварыў вялікую колькасць графічных замалёвак.

Язэп Нарцызавіч быў не толькі таленавітым мастаком, але і выбітным пісьменнікам, паэтам, настаўнікам, этнографам, фалькларыстам, філосафам і заснавальнікам беларускай тэарэтычнай астраноміі. Дзісна – Вільня – Саратаў – Іркуцк – Паставы – Орша – Віцебск – Полацк – Смаленск – Вышні Валачок – Мінск – Трокі – Крэва – Гальшаны – Ліда – Наваградак – Любча – Мір – Пінск – Беласток – Глыбокае – Радашковічы – Гданьск. І гэта толькі гарады і буйныя населеныя пункты на жыццёвым шляху Драздовіча. А яшчэ на гэтым шляху мноства беларускіх вёсак, шмат з якіх знайшлі сваё адлюстраванне ў яго творчасці.

Па паўнаце жывапіснага адлюстравання архітэктурнай спадчыны Беларусі Язэп Драздовіч з'яўляецца прамым спадкаемцам Напалеона Орды – мастака другой паловы XIX стагоддзя, аўтара знакамітага цыкла работ пра помнікі архітэктурны былой Рэчы Паспалітай.

За кожным альбомам, за кожным цыклам архітэктурных замалёвак Я. Драздовіча шляхі, якія вялі яго. Дорогі – амаль што абавязковы матыў кожнага краявіду Драздовіча. Часам яны былі і «галоўнымі героямі» яго прац («Гасцінец докшыцкага тракту», «Гасцінец»). Ёсць на іх і прыметы новага часу, напрыклад – чыгунка («Краявід з цягніком», 1936 г.).

Зямныя шляхі прывялі мастака ў космас. У 1930-х гадах ён стварае цыкл жывапісных работ на касмічную тэму. Сам Я. Драздовіч так тлумачыць гэты, без перабольшання, фантастычны паварот у сваёй творчай біяграфіі: «Усе тыя затраты сродкаў, што ішлі на выдзеленыя вайны, подуць на заваяванне нявыкарыстаных сіл прыроды дзеля аблягчэння мускульнай працы, а побач з гэтым і на заваяванне прастору не толькі на самой зямлі з яе сухапутнымі абшарамі ды акіянамі, але і па-за атмасфернага, міжпланетарнага. Перад усім таго прастору, які нас раздзяляе з найбліжэйшай планетаю, аднак не з Венераю і не з Марсам, а нашым хоць і надта старым, але яшчэ жывым светам – ясным Месяцам» [2, с. 504–505].

У 1931 г. у Вільні была выдадзена брашура «Нябесныя бегі». У ёй Язэп Драздовіч здолеў стварыць арыгінальную дэтальна распрацаваную сістэму касмалагічных уяўленняў. Сярод касмічных сюжэтаў Я. Драздовіча – і «касмідны» транспарт: месяцовая чыгунка, вядукі, тунэлі, масты, пероны, вакзалы і станцыйныя збудаванні (графічныя творы з серыі «Жыццё на Месяцы»). На ягоных карцінах не толькі жыхары іншых планет, але і зямляне – «касмідныя турысты», як ён іх называў.

Зімой 1931–1932 гадоў Язэп Драздовіч напісаў «Гармонію плянэтаў Сонечнае сыстэмы». Рукапіс адаслаў у Беларускаю Акадэмію Навук і суправадзіў яго лістом: «Магчыма, што для Акадэміі навук такое пытаньне, скуль сьвет паўстаў, паўстала гэта зямелька, на якой мы жывем, і гэта ўсяяснае зорнае неба, зусім неактуальнае, але для мяне, як аўтара, які

знайшоў сваё лумачэньне паходжаньня плянэтаў Сонечнай сыстэмы і іх самакручэньня, а таксама гармоніі руху плянэтаў, для мяне гэта вельмі паважная рэч...».

Язэп Драздовіч здолеў стварыць арыгінальную дэтальна распрацаваную сістэму касмалагічных уяўленьняў. Ён верыў, што ўсе планеты Сонечнай сыстэмы населеныя. Што на Месяцы ёсць жыццё, якое ён падрабязна апісаў у сваіх дзённіках як убачанае ў «самнамбулічных падарожжах». Драздовіч не ведаў матэматыкі, але разлічваў графічна ўзаемаадносіны планет. Там, дзе не хапала тэрмінаў, ён выдумляў уласныя вызначэнні: безэфір'е, касмавізія і г. д.

«Я веру, што тэхніка зямлянаў па заваяванні прастору не скончыцца на тым, што мы ўжо маем, а пойдзець далей аж ды міжпланетарных падарожжаў», – пісаў гэты мастак і мысліцель.

Цяпер, праз стагоддзе, ягоныя словы гучаць як прароцтва: “Прыйдзець час, калі паездка на Месяц акажацца не толькі магчымай, як і цяпер узлёт машынаю на завоблачча. Ці ж мог бы хто сотню гадоў таму гэтаму паверыць”. Нагадаю, мінула яшчэ амаль сто гадоў.

СПІС ЛІТАРАТУРЫ

1 Ліс, А. Язэп Драздовіч: Вечны вандроўнік / А. Ліс // Gloria viktis : зб. твораў. – Мінск : І. П. Логвінаў, 2010. – С. 426–528.

2 Язэп Нарцызавіч Драздовіч. Праз цэрні да зорак: успаміны, артыкулы, прысвячэнні, мастакія творы / уклад. М. Казлоўскага. – Мінск : Маст. літ., 2014. – 541 с.

УДК 7.049

В. Г. КУЗНЕЦОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ КАК ОБЪЕКТЫ ПРОМЫШЛЕННОГО ПЕЙЗАЖА В ЖИВОПИСИ

Железнодорожный пейзаж можно рассматривать как один из видов промышленного пейзажа. Многие художники обращались к жанру железнодорожного пейзажа в разные эпохи с момента появления железной дороги [1–3]. Сюжеты железнодорожного пейзажа разнообразны:

– изображение эпохальных событий в развитии железных дорог и прежде всего строительство важных объектов: транссибирской магистрали, БАМ, Полесской железной дороги и т. п.;

– изображение человека в его деятельности – создателя, труженика «стальных магистралей» (машинистов, ремонтников и других профессий);

– будни работников железных дорог – изображения станций, перегонов, депо и других объектов железной дороги в их повседневной производственной жизни, условиях работы.

Промышленный железнодорожный пейзаж привлекал художников величиной и значимостью транспортных объектов, техники, которая используется на железной дороге, в жизни каждого из нас и общества в целом.

Колорит железнодорожного пейзажа авторы создают, изображая железную дорогу в различные поры года, и подчеркивают через взаимосвязь с природой, которая окружает железную дорогу. Во многих пейзажах железная дорога выступает как элемент сюжета, дополняя замысел художника.

Железнодорожный переезд – один из объектов, притягивающих художников в железнодорожной тематике прежде всего потому, что это одно из часто используемых мест в наших транспортных коммуникациях, которое мы пересекаем как пешеходы, водители автомобиля или пассажиры. С технической и технологической точки зрения «железнодорожный переезд – место пересечения в одном уровне автомобильных дорог с железнодорожными путями, оборудованное устройствами, обеспечивающими безопасные условия пропуска подвижного состава железнодорожного транспорта и транспортных средств» [4].

Железнодорожный переезд – это не только объект транспортного пейзажа, где он выступает основным элементом сюжета в силу своих конструктивных особенностей и расположения в природном или городском пейзаже, но и объект, отображающий социальную взаимосвязь – взаимодействие с жизнью людей, города.

Многие сюжеты железнодорожного пейзажа – мировоззренческие. Они отражают взгляд художников на пространство и время. Пространство изображается в ландшафте природы, городской среды, транспортных коммуникаций и показывает как даль и горизонты, так и сжатое пространство в промышленной среде, застройках. Время отображается на переездах в движении по железной дороге поездов и людей, транспортных средств, ожидающих продолжения своего пути на переезде.

Железнодорожный переезд можно рассматривать как символический момент остановки в ходе транспортной коммуникации. Момент времени остановки, этот «миг между прошлым и будущим», разделение времени в пути до переезда и после переезда, художники пытаются отобразить через различные сюжетные линии, погружая людей в разные состояния и события:

- дежурная по переезду в ожидании прохода поезда;
- у путейцев появился момент времени для отдыха, перерыв в их тяжелом труде;
- водителям автомобилей можно передохнуть, сверить время, пообщаться со своими попутчиками;

– спешащие по делам нетерпеливо ожидают дальнейшей поездки и скорейшего подъема шлагбаума или прекращения мигания красного сигнала переездной сигнализации;

– для пассажиров разнообразных транспортных средств появляется возможность еще раз подумать о прозе бытия, которое их ожидает за переездом.

У каждого персонажа картин своя маленькая жизнь на переезде.

Одним из первых известных сюжетов у переезда является картина Василия Григорьевича Перова «Сцена у железной дорог» (1868 г., холст, масло, Московская государственная картинная галерея). На полотне художник выразил разные эмоции от поезда, который был в то время еще «чудом». Художник акцентировал внимание на радостно-удивленной реакции мужиков, стоящих у переезда, на приспособлении у паровоза для расчистки рельс в виде обычной метлы. Мужики и женщины рассматривают в восхищении это странное устройство и паровоз, а женщина-работница железной дороги вся в своих мыслях, однако выполняет работу, удерживая шлагбаум. В. Г. Перов в картине представляет различные эмоции персонажей в простой форме, но с глубинным смыслом и особой сюжетной атмосферой. К аналогичной сюжетной работе можно отнести и картину В. Е. Экгорста «У переезда» (1985).

В послевоенные годы в творчестве художника Георгия Григорьевича Нисского (уроженца г. Гомеля) много картин в жанре ландшафтного пейзажа, где он изображает транспорт, в том числе станции, поезда («Белорусский пейзаж», 1947; «Февраль. Подмосковье», 1957 и другие). Его картины отличаются ярко выраженными перспективами и умением «вычерчивать» пространство. Такой подход он представил и в картинах «У переезда» (1957) и «У переезда ночью» (1967). В этих картинах выстроены в единое вертикали леса, горизонталь железнодорожного пути, автодорога, уходящая за горизонт, и центральная точка скромный пост дежурного по переезду.

Белорусский художник Михаил Андреевич Савицкий, больше известный по циклам «Беларусь партизанская» (1960–1980-е годы), «Цифры на сердце» (1974–1987), «Черная быль» (1988–1989), «Заповеди блаженства» (1990-е годы), «XX век» (1990–2000-е годы) в раннем своем творчестве представил работу «На переезде» (1958), которая изображает ожидания у переезда. Художник отразил позитивный сюжет жизни обычных людей – постоянное движение бытия вперед к лучшему, светлому, которое представлено на горизонте солнцем. От женщин, изображенных на картине, исходит благородность и радость, видно уважение художника к людям труда, женщинам, которых в дальнейших изобразительных работах он представит в образе мадонн.

Переезды изображаются художниками как «труженики» с движением разнообразных транспортных средств – от подвод, мотоциклов до большегруз-

ных грузовиков и автобусов. Переезд является и лирическим объектом, когда внимание художников фокусируется на отношениях к молодым девушкам – работницам переезда. Часто художники изображают переезд как самостоятельный объект промышленного пейзажа, подчеркивая его основные атрибуты: шлагбаум, светофорную сигнализацию, пост дежурного по переезду.

Таким образом, железнодорожный пейзаж – это возможность отразить соучастие автора в жизнедеятельности транспорта, его объектов, людей, которые выполняют производственные операции или пользуются услугами транспорта. Железнодорожный переезд – один из объектов железной дороги, где можно сконцентрировано выразить чувства и отношения природы и транспорта, людей в мгновения ожидания, работников железных дорог в их работе и небольших перерывах на отдых. Эстетика изображения переезда позволяет передать нам, любителям транспорта, красоту сюжета, почувствовать состояние мгновений жизни и движения, понять: остановки на переезде – это возможность задуматься и увидеть, что за переездом жизнь продолжается в ее разнообразии.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Мальцева, Е. А. Железная дорога в контексте культуры XIX–XX вв. / Е. А. Мальцева // Мир культуры: искусство, наука, образование : сб. науч. ст. – Челябинск, 2023. – С. 113–114.

2 Мальцева, Е. А. Образ железной дороги в живописи модернизма // Вестник культуры и искусств. – 2020. – № 4 (64). – С. 73–79.

УДК 811.161.3'373.46

У. І. КУЛІКОВІЧ

Беларускі дзяржаўны тэхналагічны ўніверсітэт, г. Мінск

НАЗВЫ ТРАНСПАРТНЫХ СРОДКАЎ У ЗАКОНЕ РЭСПУБЛІКІ БЕЛАРУСЬ «АБ ПРАВІЛАХ БЕЛАРУСКАЙ АРФАГРАФІІ І ПУНКТУАЦЫІ»

Канец XX – пачатак XXI ст. стаў перыядам асобай увагі да перагляду і аптымізацыі беларускага пісьма, пра што сведчыць Закон Рэспублікі Беларусь «Аб Правілах беларускай арфаграфіі і пунктуацыі» (2008) [1], а таксама перыядам актыўнага даследавання і вывучэння беларускай транспартнай лексікі [2–5], якая служыць для наймення «важных элементаў культуры» [6, с. 485].

У сваім выступленні мы паставілі задачу прасачыць, наколькі шырока прадстаўлены сярод ілюстрацыйнага матэрыялу правілаў нацыянальнага

правапісу корпус лексічных адзінак, які мае дачыненне да транспарту, у прыватнасці, такой семантычнай групы, як назвы транспартных сродкаў. Для вырашэння задачы быў выяўлены колькасны склад такіх слоў, частотнасць ужывання кожнага з іх і нумары параграфіаў (указаны ў дужках пасля слова), устаноўлены лексічныя значэнні лексем, прыведзены ў асобных выпадках сказы, дзе гэтыя словы ўжываюцца. Значэнне кожнай лексемы было ўстаноўлена з дапамогай матэрыялаў анлайнавага слоўніка Verbum (<https://verbum.by/>).

Вывучэнне такой лексікі выклікае цікавасць не толькі для лінгвістаў, але і для этнографіаў, гісторыкаў; дазваляе пазнаёміцца з матэрыяльнай культурай беларускага народа, дасягненнямі навукова-тэхнічнага прагрэсу. З пункту гледжання дыдактыкі і прагматыкі асэнсаванне ілюстрацый-тлумачэнняў у Правілах, спрыяе ўстанаўленню функцыянальнай значнасці іх пры фарміраванні арфаграфічных уменняў навучэнцаў; сведчыць пра культурна-гістарычны кантэкст стварэння правілаў; пра сферы выкарыстання беларускай мовы ў грамадстве; пра аўтарскія перавагі ў выбары прыкладаў. Акрамя гэтага, слоўнік транспартнай лексікі з указаннем пасля кожнага слова параграфіа і пункта правіла, ілюстрацыяй якога яно з'яўляецца, можа служыць своеасаблівым дадаткам да чарговага перавыдання Правілаў, што стане працягам традыцыі, закладзенай аўтарамі кнігі «Правілы беларускай арфаграфіі і пунктуацыі» (1959 г.), дзе ў якасці Дадатка II быў змешчаны падобны даведнік [7, с. 119–157].

Семантычная група «назвы транспартных сродкаў» самая шматлікая сярод транспартнай лексікі, выкарыстанай ў Правілах–2008 [1]. Намі выяўлены 34 такія адзінкі, якія паводле тэматычнага прынцыпу можна аб'яднаць у чатыры групы: наземны (сухапутны) транспарт, водны транспарт, паветраны транспарт і словы, што сваім значэннем суадносяцца з рознымі відамі транспарту. Для параўнання: другая па колькасці семантычная група «назвы асобных элементаў, дэталей, частак транспартных сродкаў» складаецца толькі з 15 адзінак.

І На першым месцы сярод назваў транспартных сродкаў знаходзяцца назвы *сухапутнага транспарту* – 21. Іх у сваю чаргу можна падзяліць на лексіку гужавага транспарту, аўтамабільнага і чыгуначнага.

Гужавы – гэта такія віды сухапутнага транспарту, дзе ў якасці цягі выкарыстоўваюцца рабочыя жывёлы. У Беларусі гэта, як правіла, конь або вол. Як сведчаць этнаграфічныя крыніцы, істотную ролю гужавы транспарт адыгрываў у нас да сярэдзіны ХХ ст. У Правілах выяўлена шэсць назоўнікаў, якія абазначаюць розныя віды гужавага транспарту. Самымі частотнымі з іх з'яўляюцца колавыя: *воз*, які згадваецца 4 разы, *калёсы* (2), *фурманка* (2) і *абоз* (1). Палазныя, або зямныя транспартныя сродкі ўпамінаюцца па адным разе. Гэта *сані* і *вазок*.

Аўтамабільны транспарт прадстаўлены ў Правілах дзевяццю назоўнікамі. З іх часта выкарыстанымі (па тры разы) з'яўляюцца *камбайн* (3), *машына* (3),

трактар (3). Затым ідзе аўтамабіль (2 разы) і іншыя, што выяўлены па адным разе: аўтамашына, грэйдар, матацыкл, сенакасілка, экскаватар. Згадваюцца і маркі аўтамабільнага транспарту. З назоўнікама аўтамабіль называюцца «Волга» (двойчы) і па адным разе «Ніва», «Опель». З назоўнікама аўтамашына прапануецца словазлучэнне аўтамашына «Жыгулі».

Чыгуначны транспарт службыць для перавозкі грузаў і пасажыраў па рэйкавых дарогах – чыгунках. Найменняў такога транспарту зафіксавана шэсць адзінак. Па чатыры разы сустракаюцца сінанімічныя назвы *поезд* і *цягнік*, па адным разе – астатнія: *вагон*, *вагон-рэстаран*, *матавоз*, *паравоз*.

2 Другую пазіцыю займаюць лексемы, што абазначаюць аб'екты **водна-га транспарту**. Тут да самых частотных належыць праславянская лексема *човен*, якую аўтары афіцыйнага выдання згадваюць чатыры разы. Усе астатнія – толькі па адным разе: *лайнэр*, *ледарэз*, *лінкар*, *судна*, *эсмінец*. Аб'ядноўвае іх тое, што прызначаны яны для перавозкі грузаў або пасажыраў па вялікіх водных шляхах – акіянах і морах.

3 Сродкі **паветранага транспарту** прадстаўлены толькі чатырма назоўнікамі, сярод якіх самым частотным значыцца *спадарожнік* – тры разы. На другой пазіцыі назоўнік *самалёт* – 2 разы. Толькі аднойчы выкарыстаны словы *авіяцыя*, *ракета*.

4 Не толькі з адным відам транспарту суадносяцца ў Правілах чатыры словы, якія выкарыстаны толькі адзін раз. Гэта зборны назоўнік *тэхніка*, суадносны з сухапутным і паветраным транспартам, назоўнік *эшалон*, а таксама словы *канвеер* (якім абазначаюць машыну для транспарціроўкі вырабаў ці грузаў) і *лайнэр* – вялікі параход і самалёт.

Для нагляднасці пакажам сказанае ў табліцы 1.

Табліца 1 – Назвы транспартных сродкаў

Віды транспарту		Словы
Сухапутны (21)	гужавы (6)	<i>воз</i> (4), <i>калёсы</i> (2), <i>фурманка</i> (2) <i>абоз</i> (1), <i>сані</i> (1), <i>вазок</i> (1).
	аўтамабільны (9)	<i>камбайн</i> (3), <i>машына</i> (3), <i>трактар</i> (2), <i>аўтамабіль</i> (2), <i>аўтамашына</i> (1), <i>грэйдар</i> (1), <i>матацыкл</i> (1), <i>сенакасілка</i> (1), <i>экскаватар</i> (1); маркі машын: «Волга» (2) «Ніва» (1), «Опель» (1), «Жыгулі» (1).
	чыгуначны (6)	<i>поезд</i> (4) <i>цягнік</i> (4), <i>вагон</i> (1), <i>вагон-рэстаран</i> (1), <i>матавоз</i> (1), <i>паравоз</i> (1)
Водны (6)		<i>човен</i> (4), <i>лайнэр</i> (1), <i>ледарэз</i> (1), <i>лінкар</i> (1), <i>судна</i> (1), <i>эсмінец</i> (1)
Паветраны (4)		<i>спадарожнік</i> (3), <i>самалёт</i> (2), <i>авіяцыя</i> (1), <i>ракета</i> (1)
Усе віды (4)		<i>тэхніка</i> (1), <i>эшалон</i> (1), <i>канвеер</i> (1), <i>лайнэр</i>

Такім чынам, назвы транспартных сродкаў – важны складнік сістэмы правілаў беларускай мовы. Такія словы спрыяюць фарміраванню лінгва-

культурнай кампетэнцыі, узбагачаюць лексічны запас навучэнцаў, дэманструюць багацце беларускай мовы, здольнасць яе абслугоўваць розныя сферы жыцця, у тым ліку і транспартную, якая прадстаўлена добра вядомай лексікай усіх асноўных відаў транспарту: сухапутнага, воднага, паветранага.

Найбольш частотнымі адзінкамі, што згадваюцца па чатыры разы, сталі ў Правілах назоўнікі *воз, поезд, цягнік, човен* – самыя запатрабаваныя ў мінулым сярод беларусаў сродкі перамяшчэння па сушы і вадзе. Па тры разы (другое статыстычнае месца) занялі словы сельскагаспадарчай тэматыкі (машына, камбайн) і касмічнае слова *спадарожнік*.

Найменняў транспартных сродкаў, якія б адлюстроўвалі сучасную сістэму перамяшчэння ў Беларусі, няшмат. Няма, напрыклад, назваў марак машын, якія сёння выпускаюцца ў нас: *Geely (Джылі), «Радзіміч», «Кунава», БелАЗ-75214*. Не прадстаўлены сярод прыкладаў гарадскі і прыгарадны транспарт: *электрычка* (хаця лепшы беларускі адпаведнік – *электравік*) *тралейбус, аўтобус, трамвай, таксі, маршрутнае таксі, электробус* (ёсць: станцыя метро «Няміга»); сучасныя індывідуальныя транспартныя сродкі: *веласіпед, скутар, мотаролер, мопед, аквабайк, гідрацыкл, эвакуатар*. З гэтага вынікае, што аўтары сучасных правілаў у многім арыентаваліся на прыклады, што згадваліся ў мінулых даведніках, захоўвалі традыцыю выкарыстання тых ілюстрацыйных варыянтаў.

У структуры правілаў не ўсе транспартныя лексемы падаюцца аднолькава. Як самастойныя словы-ілюстрацыі да арфаграфічных прадпісанняў выступаюць толькі 12 з іх: *авіяцыя, вагон-рэстаран, грэйдар, канв'еер, лайнер, ледарэз, лінкар, матавоз, матацыкл, сенакасілка, тэхніка, эсмінец*. Як самастойныя прыклады напісанняў, так і ў саставе словазлучэнняў (сказаў) ужыта 5 лексем: *воз, камбайн, поезд, самалёт, спадарожнік*. Астатнія 17 выкарыстаны толькі ў словазлучэннях і сказах, г. зн. у раздзеле правілаў пастаноўкі знакаў прыпынку (пунктуацыі).

СЛОЎНІК

Абоз (1) – 1. Чарада фурманак, падвод з людзьмі або паклажаю ў дарозе.
2. Сукупнасць транспартных сродкаў спецыяльнага прызначэння. *Абоз расцягнуўся больш як на вярсту* (Я. Колас) (§ 48, п. 3).

Авіяцыя – сукупнасць лятальных апаратаў; паветраны флот (§ 9, п. 5).

Аўтамабіль (2) – тое, што аўтамашына. *Аўтамабіль «Волга»* (§ 33) – назва сямейства легкавых аўтамашын сярэдняга класа, што выпускаліся на Горкаўскім аўтамабільным заводзе (Расія) цягам 1956–2010 гг.; *«Ніва», «Волга», «Опель» (аўтамабілі)* (§ 63, п. 2).

Аўтамашына (1) – экіпаж з рухавіком ўнутранага згарання для перавозкі пасажыраў, грузаў па бязрэйкавых дарогах. *Аўтамашына «Жыгулі»* – самы масавы сямейны аўтамабіль у гісторыі СССР, які выпускаўся з 1970 па 2012 гг. у Расіі (§ 33).

Вагон (1) — транспортны сродак для перавозкі пасажыраў або грузаў па рэйкавых дарогах. *Ідуць ад кожнага перона на ўсход і захад цягнікі, і ад апошняга вагона далёка свецяць аганькі* (С. Грахоўскі) (§ 56, п. 1).

Вагон-рэстаран — чыгуначны транспортны сродак, прызначаны для забеспячэння пасажыраў гарачым харчаваннем, напоямі падчас дарогі (маршруту, шляху). Уключаўся пераважна ў састаў пасажырскіх цягнікоў (§ 35, п. 2).

Воз (4) — сродак гужавога транспарту, прызначаны для язды і перавозкі грузаў, калёсы. *Воз – воза* (§ 11, п. 1); *Конь выцягнуў воз на цвярдзейшую дарогу і пайшоў раўней, не спяшаючыся* (К. Крапіва) (§ 50, п. 5); *Бацька прыбраў з воза ўсё: плуг, барану, мяшкі з бульбай – і ўвайшоў у хату* (М. Зарэцкі) (§ 60, п. 4).

Вазок (1) — лёгкія сані, спецыяльна абсталяваныя для выезду. *На прыгуменні, поруч з садам, павець з гумном стаяла радам, а пад наветкаю прылады: вазок, калёсы, панарады, старыя сані, восі, колы і вулляў некалькі на пчолы...* (Я. Колас) (§ 60, п. 1).

Грэйдар (1) — 1. Прычэпная або самаходная землярынная машына з адвалам для выраўноўвання палатна грунтовай дарогі, планіроўкі адхонаў, пракладкі канаў і пад. (§ 4, п. 6). 2. Разм. слова. Грэйдарная дарога.

Калёсы (2) — конная чатырохколая гаспадарчая павозка. *Іржуць коні, калёсы скрытаць ад Дона да Буга* (Я. Купала) (§ 8, п. 1); *На прыгуменні, поруч з садам, павець з гумном стаяла радам, а пад наветкаю прылады: вазок, калёсы, панарады, старыя сані, восі, колы і вулляў некалькі на пчолы...* (Я. Колас) (§ 60, п. 1).

Канвееер (1) — машына для бесперапыннага перамяшчэння апрацоўваемых вырабаў ад аднаго рабочага да другога або для транспарціроўкі грузаў (§ 9, п. 4).

Камбайн (3) — складаная машына, якая адначасова выконвае работу некалькіх машын або механізмаў. *Камбайн* (§ 15, п. 3); *камбайн «Ніва»* (§ 33) — савецкі і расійскі самаходны зернеўборачны камбайн другога пакалення, які выпускаўся заводам «Растсельмаш» з канца 1972 г. да 2017 г. (у постсавецкі перыяд — пад маркай «Ніва-Эфект»); *Чаму камбайн працуе не ў «Волі»?* (І. Шамякін) (§ 65, п. 8).

Лайнер (1) — вялікі акіянскі пасажырскі параход, а таксама мнагамесны самалёт (§ 15, п. 3).

Ледарэз (1) — судна, прызначанае для плавання ў бітых ільдах; ледакол (§ 7, п. 2).

Лёдадрабілка (1) — машына для драблення лёду (§ 7, п. 2).

Лінкар (лінейны карабель) (1) — назва самых магутных артылерыйскіх браніраваных караблёў у ХХ ст. даўжынёй ад 150 да 280 м. Назва з’явілася ў рускай мове (*линейный корабль – линкор*) (§ 20, п. 1).

Матавóz (1) — лакаматыв з рухавіком ўнутранага згарання, прызначаны для дапаможных і манеўровых работ (§ 5, п. 1).

Матацыкл (1) – падобная на веласіпед машына з рухавіком ўнутранага згарання (§ 5, п. 1).

Машына (3) – транспартны сродак, які прыводзіцца ў рух пры дапамозе якога-н. рухавіка. *Яна [машына] то бегла весела, жвава, калі было роўна, то гула і стагнала, быццам злучыся, што яе не пускаюць* (Я. Скрыган) (§ 50, п. 13); *Старшыня імкліва абыходзіць вакол машыны, няўначай прыглядаючыся неспакойным вокам да яе паклажы* (І. Шамякін) (§ 52, п. 12); *Глянць туды, дзе машыны спяваюць, дзе палае ў горане сталь, дзе рабочыя песні складаюць пад сталёвы напеў малатка* (П. Трус) (§ 58, п. 1).

Паравоз (1) – лакаматыву з паравым рухавіком. *На станцыі шумеў паравоз таварнага цягніка, шумеў ціха і роўна, як бы баючыся парушыць спакой гэтага лесу* (§ 42, п. 1).

Поезд (4) – 1. Счэпленыя паміж сабой чыгуначныя вагоны, якія цягне па рэйках паравоз. 2. Шэраг павозак, накіраваных адна за адной у якім-н. напрамку. *Поезд – поезда* (§ 11, п. 1); *Тым часам поезд з кожнай хвілінай набліжаўся да вакзала і нарэшце спыніўся* (Я. Колас) (§ 52, п. 8); *Пасажырскі поезд «Мінск – Масква» прыбыў на станцыю Орша* (§ 61, п. 14).

Ракета (1) – лятальны апарат з рэактыўным рухавіком. *Успыхвалі, трапечучы, белыя ракеты* (І. Мележ) (§ 50, п. 3) – тут значэнне слова ракета наступнае: напоўнены піратэхнічнай сумессю снарад, які пасля выстралу ярка свеціцца ў паветры і ўжываецца для феерверкаў і светлавых сігналаў.

Самалёт (2) – цяжэйшы за паветра лятальны апарат з рухавіком і, звычайна, нерухомымі крыламі. *Самалёт* (§ 35, п. 1); *Калі самалёт крута пайшоў уніз, Сашка не спалохаўся: скакаць дык скакаць* (М. Лынькоў) (§ 47, п. 4).

Сані (1) – зімовая павозка на двух палазах. *На прыгуменні, поруч з садам, павець з гумном стаяла радам, а пад паветкаю прылады: вазок, калёсы, панарады, старыя сані, восі, колы і вулляў некалькі на пчолы...* (Я. Колас) (§ 60, п. 1).

Сенакасілка (1) – сельскагаспадарчая машына для касьбы травы (§ 7, п. 1).

Спадарожнік (3) – касмічны апарат, які запускаецца ў касмічную прастору з дапамогай ракетных устаноў. *Паводле папярэдніх даных, рух усіх трох спадарожнікаў адбываецца па блізкіх арбітах з пачатковымі параметрамі* (§ 59, п. 7); *спадарожнік – спадарожніка* (§ 23, п. 14); *спадарожніца* (§ 23, п. 11).

Судна (1) – плавальнае збудаванне, прызначанае для транспартных, тэхнічных, навуковых і ваенных мэт. *Рабочыя ў Францыі адмовіліся разгружаць судны з ваеннымі грузамі* (§ 65, п. 14).

Трактар (2) – самаходная машына для перамяшчэння, прывядзення ў дзеянне сельскагаспадарчых і іншых прылад. *І гудуць, і гудуць па азімай раллі трактары* (М. Танк) (§ 47, п. 3); *трактар «Беларусь»* (§ 33) – назва сямейства калёсных трактароў, што выпускаюцца на Мінскім трактарным заводзе з 1950 г.

Тэхніка (1) – зборны назоўнік) машыны, механізмы, прыборы, апаратура, прылады той ці іншай галіны вытворчасці (§ 12, п. 4).

Фурманка (2) – падвода для перавозкі грузаў. *Лабановіч, відавочна, быў задаволены, што не трэба доўга шукаць фурманкі* (Я. Колас) (§ 52, п. 1); *Пятра абганялі фурманкі з больш лёгкімі паклажамі* (Я. Скрыган) (§ 65, п. 7).

Цягнік (4) – тое, што і поезд. *Услед за цягніком* (§ 39, п. 1); *На станцыі шумеў паравоз таварнага цягніка, шумеў ціха і роўна, як бы баючыся парушыць спакой гэтага лесу* (§ 42, п. 1); *Ідуць ад кожнага перона на ўсход і захад цягнікі, і ад апошняга вагона далёка свецяць аганькі* (С. Грахоўскі) (§ 56, п. 1); *Насустрэч цягніку выходзяць з-за ўзгорка маладыя алешыны, дубы, хвоі...* (П. Галавач) (§ 62, п. 4).

Човен (3) – лёгкая лодка, выдзеўбаная з дрэва; лодка наогул. *Аўгіння пускаецца на хітрасць: яна крута верне свой човен наперарэз Мартына-вamu чоўну* (Я. Колас) (§ 60, п. 4); *Эпіграфам да працы ўзяты словы: «А там, над Нёманам, плывуць чаўны ў прасторы, там спевы коцяцца ў нямую далячынь»* (П. Трус. «Ліст да сястры») (§ 62, п. 4).

Экскаватар (1) – землярынная машына для выманьня, перамяшчэння і пагрузкі на транспарт зямлі, пяску, каменя і пад. *У цішыні, якой не можа парушыць ні далёкая песня адтуль, дзе палі і дарогі, ні грукатанне экскаватара, што ўжо даносіцца па вадзе з таго боку, дзе Нёман, пры зорках, што неяк цьмяна прасвечваюць з высокай вышыні, і пры месяцы, які барвовым акрайцам устаў над лугам, – у такой цішыні і спакойнай паўцёмры выйшлі на працу нядаўнія госці гэтых мясцін – бабры* (Я. Брыль) (§ 65, п. 3).

Эсмінец (эскадронны мінаносец) (1) – шматмэтавы хуткі манеўраны карабель, прызначаны для барацьбы з падводнымі лодкамі, лятальнымі апаратамі і караблямі, а таксама для аховы і абароны злучэнняў караблёў або канвоў суднаў, для артылерыйскай падтрымкі падчас высадкі дэсанту і інш. (§ 20, п. 1).

Эшалон (1) – чыгуначны састаў, аўтакалона, група самалётаў для масавых перавозак спецыяльнага прызначэння. *Праз шум эшалона прарваўся недалёкі гарматны выбух* (І. Мележ) (§ 61, п. 19).

СПІС ЛІТАРАТУРЫ

1 Правілы беларускай арфаграфіі і пунктуацыі. – Мінск : Нац. цэнтр прававой інфарм. Рэсп. Беларусь, 2008. – 144 с.

2 Паўловіч, А. А. Беларуска-рускі аўтатранспартны слоўнік / А. А. Паўловіч, В. А. Сяргееў, Г. А. Самко. – Мінск : БНТУ, 2005. – 123 с.

3 Пятрова, Н. Я. Навучанне ў межах курса «Беларуская мова (прафесійная лексіка)». Транспартная дзейнасць / Н. Я. Пятрова // Роднае слова. – 2019. – № 3. – С. 50–55.

4 Беларуская мова (прафесійная лексіка). Транспарт : вучэб. дапам. / І. У. Будзько [і інш.] ; пад рэд. Л. А. Гіруцкай. – Мінск : РИПО, 2019. – 223 с.

5 Мінакова, Л. М. Беларуская навукова-тэхнічная тэрміналогія : фарміраванне, функцыянаванне, развіццё : [манаграфія] / Л. М. Мінакова, С. М. Аніськова, А. А. Станкевіч. – Гомель : ГДУ імя Ф. Скарыны, 2004. – 146 с.

6 Захаркевіч, С. А. Транспартныя сродкі / С. А. Захаркевіч // Нарысы гісторыі культуры Беларусі. У 4 т. Т. 1. Культура сацыяльнай эліты XIV – пачатку XX ст. / А. І. Лакотка [і інш.] ; навук. рэд. А. І. Лакотка. – Мінск : Беларус. навука, 2013. – С. 485–498.

7 Правілы беларускай арфаграфіі. – Мінск : Выдавецтва Акадэміі навук БССР, 1959. – 160 с.

УДК 656.06+06

Е. Е. МИЗГИРЕВА

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

БОГИ-ТРАНСПОРТНИКИ В МИФАХ РАЗЛИЧНЫХ КУЛЬТУР: ХАРАКТЕРИСТИКА И ОЦЕНКА

Богами-транспортниками будем называть божеств, связанных с любыми видами передвижениями, путешествиями и изменениями состояния. Стоит отметить, что образы богов-транспортников можно разделить на две категории: торговцы с активной жизненной позицией и мрачные спутники в мир мертвых.

Древний Египет. Представителем транспорта в этой стране был Анти. Его культ довольно древний, датируемый 2-й династией. С течением времени Анти стал фигурировать как бог, покровитель перевозчиков, из-за чего чаще всего его изображали соколом. Ему присвоили титул Немти, который значил «тот, кто путешествует». Позднее центр почитания именовался Пер-Немти, что переводится как «Дом Немти». Анти фигурирует в рассказе «Борьба Гора и Сета», являющемся отражением завоевания Нижнего Египта, покровителем которого являлся Сет, Верхним Египтом. В этой истории Анти вовлекают в конфликт, и вследствие оплошности в политических перипетиях он лишается пальцев на ногах, что более сурово, чем кажется, поскольку, будучи соколом, он больше не может садиться на насест и, следовательно, не сможет жить на лодке [1].

Греческий представитель транспорта – Гермес – является не самым положительным персонажем. Ему не было равных в хитрости и ловкости, а также воровстве и лукавстве. Еще будучи младенцем, Гермес совершил свое первое воровство, украв у Аполлона пятьдесят коров, которых он пас в Пиерии. Для того чтобы скрыть следы стада, он привязал ветки к хвостам коров, пригнал стадо в Пилос и спрятал его в пещере. Гермес также считался ученым, несущим знания в зарубежных поездках. Ему присваиваются такие заслуги, как изобретение первой письменности Египта, установление

порядка созвездий, а также самоличное размещение на небе буквы «дельта», которая определяет положение Дельтовидного созвездия. Чтобы умудриться всё успевать и везде бывать, Гермес использовал своё особое транспортное средство – крылатые сандалии – таларии [2].

Римский Меркурий, по наиболее распространенному мнению, заимствован из греческой мифологии. Меркурий и его греческий прототип Гермес, спустя века тесно переплелись и, по сути, стали неразличимыми. Заимствование культа Гермеса было идеальным решением для покровительства сферы товарообмена. Греческий бог-посредник удачно подходил на роль бога – покровителя торговли. Однако римский Меркурий был больше экономистом, чем транспортником. Он также обладал крылатыми сандалиями, но был более серьёзным и обстоятельным. С его культом связано учреждение коллегии купцов, получивших название *mercatores* или *mercuriales*. Мощные улицы Древнего Рима охранялись лимонами – духами – хранителями улиц.

Дороги – это всегда нечто мистическое, переход из одной области в другую, будь то район города или мир мертвых. Особое внимание в Риме начали уделять перекресткам. Здесь в законные права вступает Тривия – римская богиня магии, колдовства и перекрестков. В отличие от своей греческой коллеги – Гекаты – Тривия не является хорошо известной или задокументированной богиней. Даже ее имя, Тривия, часто используется как эпитет для Дианы из-за ее опеки над дорогами, особенно Y-образными перекрестками или перекрестками с трехсторонним движением. Данная роль метафорически указывала путь в подземный мир, отчего получила мрачный и опасный оттенок. Символ перекрестка имеет отношение к нескольким аспектам владений Дианы. Это может символизировать тропинки, которые охотники могут встретить в лесу, освещенные только полной луной, или принятие решений «в темноте» без путеводного света [3].

Азиатский Дзидзо, мудрый и великодушный, помогает путешественникам, паломникам и всем тем, кто находится в «переходном» состоянии. Статуи божества обычно размещаются на перекрестках дорог, чтобы помочь путешественникам выбрать правильный путь. Данный бог считается одним из самых почитаемых в буддизме. В Китае он носит имя Кшитигарбху и олицетворяет клятву спасения всего живого. Дзидзо молятся люди, потерявшие детей, для того чтобы он направил их в загробном мире. Также данного бога благодарят те, чьи дети смогли пережить тяжелую болезнь, так как считается, что именно этот бог помог излечить их [4].

У **славян** бог-транспортник сочетает в себе и черты экономиста, и проводника между мирами живых и мертвых. В славянской мифологии эта роль отведена богу Велесу, которого считали покровителем путешественников и богом, приносящим богатство и благополучие. К нему обращались за помощью купцы и ремесленники. Также этот бог является хранителем границ между мирами. В его задачи входит переправление усопших через реку Березину (реку Забвения), а также сопровождение душ младенцев в Явный мир [5].

Мейли, **скандинавский** бог, сын Одина и брат Тора, является богом путешествий. Его изображения почти всегда сопровождалось наличием у бога походного плаща и посоха. Над путешествиями по морю покровительствовал Ньёрд. Он олицетворял собой морскую стихию, ветер, а также считался богом плодородия. Его представляли богатым, могущественным покровителем мореплавания и рыболовства [6].

В культуре Чана, одного из коренных народов **Аргентины и Уругвая**, существовал целый мифологический флот. Почти каждая рыба была частью мифического флота, сражавшегося с пираньями, которые из-за своей природы считались злыми. Ичи лантек или сом Рафаэль, был рыбой-капитаном мифического военно-морского флота, отличался своей силой и броней, с боковыми чешуйками, которая «разговаривает», когда ее вынимают из воды. Во флоте также был помощник капитана, рядовые и другие военно-морские должности.

Представительницей водного вида транспорта у Инков (нынешние территории **Колумбии, Эквадора, Перу, Боливии, Чили и Аргентины**) была Мама Куча (мать моря, она же мама Коча) – богиня моря и рыб, покровительница моряков и рыбаков [7].

Индийский Пушан, бог – покровитель путешественников и пастухов, бог дорог, также совмещал несколько ролей. Он был психопомпом (проводником душ), проводившим души в другой мир, являлся защитником всех путешественников от всевозможных нападений и прочих опасностей и считался добрым богом, ведущим людей к богатству и процветанию [8].

Богов-транспортников в племенах **Африки, Австралии и Океании** не было. Конечно, были представители мира мертвых, но они не были проводниками между мирами, а просто официальными представителями без права перевозки.

Таким образом, с момента становления человеческой цивилизации поднимался вопрос о жизни после смерти, о том, каков наш конец. Люди либо наделяли властью бога – властителя мира мертвых, либо начинали копать глубже, в процесс перемещения душ между мирами. Тогда и появляются боги-транспортники на своих особых транспортных средствах, предназначенных для передвижения по рекам, небу и другим путям. В ходе освоения новых территорий и, как следствие, торговли, открывались новые вакансии для покровительства. Иногда на путешественников между мирами просто возлагали полномочия в сфере торговли и путешествий, иногда создавался новый культ для разделения и повышения эффективности божественного труда.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Шоу, Г.* Египетские мифы. От пирамид и фараонов до Анубиса и «Книги Мертвых» / Г. Шоу ; пер. с англ. М. Сухотиной ; науч. ред. В. Солкин. – М. : Манн, Иванов и Фербер, 2021. – 240 с.

2 *Кун, Н. А.* Легенды и мифы Древней Греции / Н. А. Кун. – М. : Иллюминатор, 2022. – 672 с.

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.

В СССР – самой большой по территории стране мира (1/6 часть суши), с богатейшими ресурсами – профессия строителя была окружена ореолом романтики. В самых отдаленных и необжитых районах страны строились гиганты промышленности и энергетики. На Всесоюзные комсомольские стройки ехала молодежь разных национальностей из всех 15 союзных республик. Молодые люди строили не только будущее своей страны (и как считалось, всего человечества – коммунизм), но и свою жизнь, карьеру, закаляли в трудностях свои характеры, дружили, любили и проверяли чувства в самых сложных обстоятельствах.

Энтузиазм молодых строителей, трудовой героизм и преданность идеям справедливого светлого будущего нашли яркое воплощение в фильмах «Сказание о земле сибирской» (1947 г.), «Высота» (1957 г.), «Добровольцы» (1958 г.), «Время вперед!» (1965 г.). Как произведения социалистического реализма они отличались жизнеутверждающим началом, пафосностью, интернационализмом, народностью и неразрывностью судьбы отдельного человека и общества. Герои советских фильмов, в отличие от персонажей современных сериалов, не гонятся за богатством и славой, не ждут и не ищут встречи с богатым «принцем», а рассчитывают только на свои силы и способности, которые отдают на общее благо страны [3].

В лирической комедии Ф. Довлатяна и Л. Мирского «Карьера Димы Горина» (1962 г.) главный герой – работник сберегательной кассы, ожидающий повышения по службе на должность заведующего. Но очень нехотая совершает грубую ошибку на работе: выдает лишние деньги и вынужден ехать за свой счет в глухую сибирскую тайгу на строительство высоковольтной ЛЭП «Сибирь – Урал», чтобы найти строителя, которому переплатил и вернуть недостачу. Дима Горин, роль которого в фильме с успехом исполнил тогда еще малоизвестный актер Александр Демьяненко (впоследствии – знаменитый Шурик в фильмах Леонида Гайдая), не без приключений решает эту задачу, но возвращаться в столицу к привычной кабинетной работе не спешит. Причина весома – вспыхнувшая любовь к тамошней славной девушке Гале Березке и естественное желание добиться от нее взаимности.

Робкий интеллигент, до того времени не державший в руке ничего тяжелее авторучки, учится валить лес, бетонировать фундаменты опор, собирать и устанавливать металлические опоры ЛЭП высотой с 15-этажный дом, жить в суровом мужском коллективе в бараке без удобств в 40-градусный мороз. Несмотря на все трудности, главный герой завершает свое восхождение по карьерной лестнице от маменькиного сыночка до самостоятельной личности, способной выжить в экстремальных условиях, и в награду получает руку и сердце своей возлюбленной.

В звездной кинокомедии Леонида Гайдая «Операция Ы» (1965 г.) новелла «Напарник» переносит зрителя на строительную площадку СМУ. Здесь простоватый, но неунывающий и находчивый студент Шурик не только

подрабатывает после занятий в политехе и приобретает практические навыки в кирпичной кладке, обойных работах, но и одновременно воспитывает хулигана Федю. Простые воспитательные методы Шурика показали более высокую эффективность, чем у словоохотливого прораба (в исполнении Михаила Пуговкина), рассказывающего лишь о том, как «космические корабли бороздят просторы Вселенной» и каких успехов достигло их СМУ в сравнении с дореволюционным 1913 годом.

Фильм Сергея Герасимова «У озера» (1969 г.) посвящен экологическим проблемам строительства крупного целлюлозно-картонного комбината на берегу озера Байкал. Это озеро, возраст которого составляет 25 млн лет, является самым большим источником пресной воды на планете (20 % всех запасов). Флора и фауна озера насчитывают свыше 2,5 тысячи видов, из которых 2/3 – уникальные и больше нигде не встречаются.

В фильме профессор Бармин и сотрудники его научной лаборатории выступают против строительства комбината, отходы производства которого могут погубить уникальную экосистему жемчужины Сибири. Главная тема фильма – ответственность человека перед природой в эпоху научно-технической революции, назревшая потребность перехода от концепции покорения природы к идее гармоничного сосуществования с ней, любовь к родной земле.

Проблемы советского планового хозяйства, сочетания личного и общественного интереса в строительстве поднимаются в фильме С. Микаэляна «Премия» (1974 г.). Бригада Потапова в составе 17 человек отказывается получать премию, назначенную за перевыполнение годового плана. Рабочие считают, что премия незаслуженная, а план треста – заниженный. Потапов при поддержке работников планового отдела доказывает, что план тресту снизили необоснованно, объективных причин для этого не было. А простои в тресте возникают по внутренним причинам из-за плохой организации труда. Партком стройки поддерживает рабочую инициативу и голосует за отказ от премии всем коллективом треста.

О разных подходах при строительстве крупного автозавода (КАМАЗА) повествует кинолента Г. Елизарова «Коней на переправе не меняют» (1980 г.). Директор Борисов мечтает построить завод по-новому вместе с жильем и всеми объектами соцкультбыта, а представители Минавтопрома выступают за первоочередной ввод конвейера, выпуск автомобилей. Борьба нового и старого сопровождается интригами, но рабочие поддерживают директора.

Строительству флагманов белорусской нефтеперерабатывающей промышленности – Новополоцкого «Нафтана», Мозырского НПЗ – посвящены фильмы И. Добролюбова «Улица без конца» (1972 г.) и А. Игишева «Быть человеком» (1973 г.).

В съемках первого фильма активное участие принимали жители (они же строители молодого города Новополоцка). Фильм хорошо передает атмо-

сферу коллективизма и дружбы, в котором жило и трудилось послевоенное поколение молодежи. А само название фильма создавало впечатление о динамичном («без конца») развитии города и страны в будущем, без несправедливости, ненависти и войн.

В фильме «Быть человеком» главный герой Михаил Билоус приезжает на строительство Мозырского НПЗ и становится бригадиром молодежной бригады. Ударный труд, соревнование, борьба с приписками и бесхозяйственностью закаляют героя и его товарищей по труду, учат их дружбе и взаимопомощи.

Факультет «Промышленное и гражданское строительство» Белорусского государственного университета транспорта за время своего существования подготовил около 7 тысяч инженеров-строителей, инженеров-строителей-технологов и архитекторов, которые внесли и вносят существенный вклад в социально-экономическое развитие города Гомеля, Гомельского региона и страны в целом [1, 2]. Хочется надеяться, что достижения коллектива университета и его выпускников со временем найдут свое художественное воплощение в новых произведениях литературы и кинематографа.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 *Басин, Е. В.* Строить – значит жить : юбилейное иллюстрированное издание / Е. В. Басин. – М. : АСМО-пресс, 2009. – 352 с.
- 2 Как молоды мы были... Первопроходцы. – М., 2012. – 176 с.
- 3 Кино: Энциклопедический словарь / гл. ред. С. И. Юткевич. – М. : Советская энциклопедия, 1987. – 640 с.

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

УДК 625.8

Ю. В. БЖИСКАЯ, А. И. ЩЕРБАКОВ

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

Е. В. РЕЗНИКОВА

*Южный Федеральный университет, г. Ростов-на-Дону,
Российская Федерация*

ОБРАЗ СТРОИТЕЛЕЙ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ В СОВЕТСКОМ КИНЕМАТОГРАФЕ

В 70-80-е годы XX века железнодорожный транспорт продолжал играть значительную роль в экономике многих стран. В этот период железные дороги были основным средством перевозки грузов и пассажиров, обеспечивая связь между различными регионами и поставку товаров и материалов. В то время железные дороги были особенно важны для промышленных предприятий, поскольку обеспечивали перевозку необходимых материалов и оборудования. Также железнодорожный транспорт широко использовался для перевозки угля, нефти, стали и других стратегически важных товаров.

Важную роль играли также пассажирские поезда, которые обеспечивали комфортное и относительно недорогое перемещение людей по стране. Железные дороги способствовали развитию туризма и связывали удаленные регионы.

В эти годы железные дороги Советского Союза часто сталкивались с такими сложностями, как устаревшее оборудование, неэффективные процессы и конкуренция с более эффективными и скоростными видами транспорта: автомобильным и авиационным.

Однако в это время также прилагались усилия по модернизации и улучшению железнодорожного транспорта. Были внедрены новые технологии, предоставлялись более качественные услуги для пассажиров, проводились реформы для общего повышения эффективности и конкурентоспособности железных дорог. В целом железнодорожный транспорт в 1970-1980-е годы оставался важным средством перевозки грузов и пассажиров, хотя он

столкнулся с новыми проблемами в транспортной отрасли. Поэтому встал вопрос о строительстве новых железнодорожных направлений и были разработаны проекты строительства перспективных железнодорожных магистралей. Одним из крупнейших строительных проектов в Советском Союзе стала Байкало-Амурская магистраль (БАМ), которая была признана приоритетной для развития Сибири и Дальнего Востока, а также для укрепления обороноспособности страны.

Строительство Байкало-Амурской магистрали началось в 1974 году. В период с 1974 по 1984 год на строительство БАМ были направлены огромные ресурсы, активную помощь оказывали разнопрофильные специалисты и трудовые коллективы, которые часто состояли из молодежных бригад. Тогда говорили, что БАМ – это комсомольская стройка.

Строительство БАМа стало одним из самых амбициозных проектов в истории Советского Союза. Оно предполагало прокладку железнодорожного пути в сложных природных условиях. Участки железной дороги проходили через горы, болота, реки и леса. В ходе строительства были решены многие технические и организационные задачи. Рабочие сталкивались с недостатком жилья, питания, но энтузиазм помогал преодолевать все трудности.

В 1984 году была достигнута важная веха – железнодорожный путь соединил Забайкалье и Амурскую область. Этот момент был отмечен как праздник всей страны, а строители получили заслуженное признание за свой труд. БАМ была построена за несколько этапов и полностью завершена в 1989 году. Эта железнодорожная магистраль стала важным элементом инфраструктуры России, обеспечивая транспортную связь между различными регионами и способствуя развитию экономики и обороноспособности страны.

Безусловно, самые большие победы и достижения трудового народа в социалистическую эпоху были отражены в литературных произведениях, на сцене театров, кинематографе. Этим трудовым победам посвящены многие произведения: В. Л. Попова «Строительство Байкало-Амурской магистрали: история и технологии», А. В. Коротаева «Байкало-Амурская магистраль: строительство и развитие», А. Н. Малышева «Байкало-Амурская магистраль: история строительства и современное состояние», И. С. Попова «Байкало-Амурская магистраль: строительство и перспективы развития», С. В. Громова «Путь БАМа: строительство Байкало-Амурской магистрали».

Мы остановимся на рассмотрении образа строителей Байкало-Амурской магистрали в советском кинематографе, вобравшем в себя немало художественных кинолент, посвященных героическому труду советского народа на строительстве БАМа. В числе таких фильмов можно отметить картины «Лучшая дорога нашей жизни» (1984), «Впереди океан» (1983), «Десант на Орингу» (1979).

Фильм «Лучшая дорога нашей жизни» рассказывает о жизни и работе железнодорожников в Советском Союзе. Этот фильм посвящен самым большим

трудностям прохода через тайгу. Железнодорожная тематика в фильме служит не только фоном для повествования, но и символом трудовой деятельности, коллективного духа и солидарности рабочего класса, который еще более укрепился в трудные моменты. Железная дорога становится метафорой жизни, преодоления трудностей и препятствий. Многие кадры фильма отражают реальные условия жизни молодых людей, которые активно участвовали в строительстве Байкало-Амурской магистрали. Более 15000 комсомольцев из разных уголков страны приехали покорять тайгу.

В фильме БАМ представляется как символ масштабного труда и коллективного усилия советских рабочих. Молодым ребятам приходилось жить в палатках, потому что иного жилья не было, иногда не хватало пропитания из-за возникавших сложностей с поставкой продовольствия. Не хватало и техники для прокладки первых километров дороги. Несмотря на сложности, возникающие в период жизни при строительстве БАМа, молодые люди не сдавались, а шли вперед. Многие приехали на БАМ по зову сердца. Железнодорожники – герои фильма – обсуждают и вспоминают суровые будни строительства БАМа, выражая уважение к тем, кто участвовал в этом грандиозном проекте.

Главным героем фильма «Лучшая дорога нашей жизни» является Феликс Прудников. Он один из ярких и запоминающихся персонажей в фильме. Его образ сложного и противоречивого человека вызывает множество размышлений и эмоций у зрителей. Феликс – талантливый инженер, который посвятил свою жизнь строительству Байкало-Амурской магистрали. Он предан своему делу, несмотря на все трудности и препятствия. Его характеру присущи стойкость, упорство и стремление к достижению поставленной цели. Однако помимо профессиональных качеств Феликс также обладает общечеловеческими чертами. Он чувствителен, эмоционален и готов пойти на риск ради своих убеждений. Его внутренний мир наполнен сомнениями и страхами.

Важным в образе Феликса является его отношение к окружающим. Он готов помочь другим, поддержать в трудную минуту и поделиться своими знаниями и опытом. Взаимоотношения с коллегами и близкими для него имеют большое значение, и он всегда стремится к справедливости и доброте. Феликс Прудников – это символ силы духа, верности принципам и готовности преодолевать любые трудности. Его образ оставляет глубокое впечатление и заставляет задуматься о ценностях жизни, о важности веры в себя и свои идеалы. БАМ в фильме «Лучшая дорога нашей жизни» является частью исторического контекста и символизирует важные ценности труда и солидарности, которые присущи советскому обществу.

Среди фильмов советского кинематографа можно отметить удивительную картину «Впереди океан» (1983), рассказывающую об одном из этапов истории строительства БАМа. Этот фильм посвящен героическому труду и мужеству людей, вкладывающих всю свою душу в строительство одного из

самых сложных и масштабных проектов того времени. Герои фильма – строители и инженеры, столкнувшиеся с трудностями при прокладке пути через труднопроходимые участки Сибири и Дальнего Востока. Они вкладывают всю свою энергию и стойкость, чтобы при прокладке туннеля преодолеть горы, болота и реки.

В фильме мы встречаем разных персонажей – от простых рабочих до высококвалифицированных инженеров. Каждый из них имеет свою собственную историю, свои мечты и надежды, свои испытания и победы. Они работают ради будущего страны, их труд становится символом советского труда и могущества. Молодые ребята и девчата сталкивались с непредсказуемой природой, экстремальными погодными условиями, но они объединяли усилия, проявляли смекалку и находчивость, чтобы достичь общей цели.

Главные герои этого фильма – бригада Константина Басаргина. На долю молодых парней выпала нелегкая, часто рискованная, опасная для жизни, работа – проход тоннелей. Конечно, кто-то молодым остался навсегда, потому что были и трагические моменты этой комсомольской стройки XX столетия. На примере бригады Басаргина показана мужская дружба, коллективное единство не только в принятии решений, но и свершении трудовых подвигов. Бригада Басаргина – это поистине трудовая семья, где один за всех и все за одного.

Фильм «Впереди океан» является впечатляющим шедевром отечественного кинематографа. Он показывает нам, что смелые мечты и настойчивость могут преодолеть любые преграды.

Строительство магистрали было завершено в 1989 году и открыло новые пути для развития Сибири и Дальнего Востока, реализации более широких возможностей для транспортировки грузов и пассажиров в Дальневосточный регион необъятной страны. Это было не только великим достижением инженеров, простых рабочих, но и победой духа, который наполнял весь советский народ. Так тогда и говорили: «Дух советского народа непобедим».

В еще одной киноленте советской эпохи «Десант на Орингу» (1979) Байкало-Амурская магистраль изображена как объект строительства, вокруг которого разворачивается сюжет. В фильме показаны трудности, с которыми сталкиваются строители: экстремальные погодные условия, сложный рельеф местности, нехватка ресурсов и оборудования. Однако главные герои проявляют мужество, решимость и сплоченность, чтобы преодолеть все препятствия на пути к завершению строительства БАМа.

Фильм «Десант на Орингу» является гимном труду и дружбе, показывая важность коллективного действия и взаимопомощи в достижении общей цели. БАМ становится символом единства и силы советского народа, способного справиться с самыми сложными задачами благодаря своему трудолюбию и выносливости. В фильме показаны образы персонажей, каждый из которых вносит свой вклад в развитие сюжета и отражает определенные стороны советского общества того времени. Вот некоторые из этих персонажей.

Капитан Шумилов – главный герой фильма, который возглавляет десантную группу на Орингу. Он представлен как опытный и решительный офицер, способный принимать сложные решения в экстремальных условиях. Образ Шумилова символизирует мужество, преданность и профессионализм советских военных.

Любовь – жена капитана Шумилова, которая также принимает участие в операции на Оринге. Ее образ отражает силу и самостоятельность советских женщин, готовых поддерживать своих мужей в трудные моменты.

Лейтенант Чернышев – молодой и отважный офицер, который сталкивается с трудностями и испытаниями во время выполнения задания на Оринге. Его образ символизирует молодежное стремление к подвигу и самопожертвованию.

Капитан Грибов – опытный командир, который помогает Шумилу и его группе в выполнении задания на Оринге. Его образ отражает авторитет и надежность старших офицеров в советской армии.

Эти и другие персонажи в фильме «Десант на Орингу» создают многослойную картину событий и отношений, которая позволяет зрителям погрузиться в атмосферу событий и почувствовать дух коллективного труда и патриотизма советского времени.

Описание всех трех кинолент советской эпохи, посвященных строительству Байкало-Амурской магистрали, позволяет сделать вывод о трудовом героизме простого советского народа, сплоченности и поддержки в трудные моменты жизни, непоколебимости духа, стремлении идти вперед.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Воропаев, А. А.* Лучшая дорога нашей жизни [Электронный ресурс] / А. А. Воропаев. – Режим доступа : <https://www.yandex.by/video/preview/770935312689978360>. – Дата доступа : 16.04.2024.

2 *Лаптев, В. К.* Впереди океан [Электронный ресурс] / В. К. Лаптев. – Режим доступа : **Ошибка! Недопустимый объект гиперссылки.** yandex. by/video/preview/1760711112846555402. – Дата доступа : 16.04.2024.

3 *Ершов, М. И.* Десант на Орингу [Электронный ресурс] / М. И. Ершов. – Режим доступа : <https://www.yandex.by/video/preview/16152437735316657167>. – Дата доступа : 16.04.2024.

4 Строительство Байкало-Амурской магистрали [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.youtube.com/watch?v=rVvKcGRhY_4. – Дата доступа : 16.04.2024.

5 Байкало-Амурская магистраль [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.yandex.by/video/preview/10250021948637093916>. – Дата доступа : 16.04.2024.

6 Байкало-Амурская магистраль: история и современность [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://begemot.ai/projects/528687-baikalo-amurskaia-magistral-istoriia-i-sovremennost>. – Дата доступа : 16.04.2024.

7 БАМ: прошлое, настоящее и будущее магистрали [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.kommersant.ru/doc/6665055>. – Дата доступа : 16.04.2024.

М. М. ВЛАСЮК

Студия дизайна и рекламы, г. Москва, Российская Федерация

СИМВОЛИЗМ ОБРАЗА ТАКСИ В МИРОВОМ КИНО КОНЦА XX – НАЧАЛА XXI ВЕКА

В мировом кино такси не раз становилось значимым символом, отражающим внутренние конфликты персонажей и проблемы общества. Этот образ, на первый взгляд обыденный и функциональный, используется режиссёрами для создания мощных метафор, передающих тревоги времени, изменения в обществе и личные драмы героев. Такси – это не просто средство передвижения, это пространство, где пересекаются судьбы, происходят неожиданные встречи и раскрываются скрытые стороны человеческой природы. Многие фильмы и сериалы используют такси как ключевой элемент, который связывает воедино внешний мир и внутренний мир персонажей. Так, в «Таксисте» (1976) М. Скорсезе этот образ становится символом отчуждения и безумия, в «Такси-блюз» (1990) П. Лунгина – символом социальной разобщённости и ностальгии, во французской комедии «Такси» (1998) Л. Бессона – воплощением скорости и лёгкости, а в «Соучастнике» (2004) М. Манна – аренной, где сталкиваются судьбы опасного преступника и обычного человека. Через эти фильмы раскрывается многослойный символизм такси, который варьируется от отчаяния и одиночества до надежды и юмора. Рассмотрим их подробнее.

1 Такси как медиум лиминального пространства в «Таксисте» Мартина Скорсезе. «Таксист» Мартина Скорсезе с Робертом де Ниро в главной роли – культовый фильм 1976 года с сильным социальным подтекстом, повлиявший на авторов десятков кинокартин в последующие десятилетия. Работа главного героя, ветерана Вьетнама Трэвиса Бикла, в ночном такси является ключевым сюжетным приемом, который позволяет проникнуть за кулисы фасада жизни мегаполиса, обнажив проблемы представителей малообеспеченных социальных слоев. Одновременно такси служит инструментом для показа внутреннего мира отчужденного героя-одиночки: как машина, мчащаяся по городу в ночные часы, он скользит по изнанке жизни, будучи везде гостем, наблюдателем, чужим, а не участником процесса. Взгляд сквозь стекло такси становится оптикой, через которую режиссер демонстрирует панораму коллективных травм поколения – скрывааемых днем, дома и на работе, и прорывающихся ночью, в транспортном средстве. Визуальный стиль «Таксиста» является одним из лучших примеров киноязыка неонуара.

2 Эволюция советского таксиста в «Такси-блюз». Иван Шлыков, работающий таксистом в Москве в конце 1980-х, – типичный пример человека с советским воспитанием, который уверен в правильности своих убеждений и универсальной пользе их для всех людей. Жизнь ставит его перед вызовом, встреча с героем Петра Мамонова меняет его мир: гениальный, но сумбурно живущий музыкант олицетворяет альтернативу, право на существование которой Шлыков не хочет признавать. При этом всё вокруг уже трансформируется (наступает эра перестройки), и режиссер Павел Лунгин показывает это через сцены в такси: идет «жизнь по счетчику» – рутинная озлобленность Шлыкова не удовлетворяет его, но выхода он не видит. Ссоры с пассажирами служат отражением внутреннего конфликта персонажа, взрыв автомобиля воплощает катартический финал истории, а новый красный мерседес героя становится символом его адаптации к новым реалиям 90-х.

3 Такси как продолжение личности в одноименной франшизе Люка Бессона. В суперпопулярном французском боевике обычный мотокурьер Даниэль (Сами Насери) становится непобедимым, когда садится за руль своего такси. Тюнингованный «пежо» – один из основных персонажей фильма, он буквально является продолжением тела и души Даниэля, давая ему возможность максимально реализовать свое призвание: быстро ездить и приносить пользу людям. В полной мере осознать это и превратиться из одиночки в настоящего героя с социальной функцией помогает знакомство с полицейским Эмильеном (Фредерик Дифенталь). Для Эмильена, в свою очередь, такси (пример мастерского вождения Даниэля) становится инструментом обретения контроля и мужественности. Таким образом, такси буквально везет его по пути к личному счастью. Кроме этого, франшиза демонстрирует, как транспорт может стать воплощением патриотизма: «пежо» – флагманская марка французского автотропа – перегоняет немецкие «мерседесы» преступников, разбивая миф об их превосходстве.

4 Тернистый путь интеллигента за рулем в триллере «Соучастник» Майкла Манна. Протагонист этого триллера Макс в исполнении Джейми Фокса водит такси 12 лет, чтобы накопить на мечту (троп «за рулем я для души, а вообще у меня бизнес» нередко встречается и в нашем культурном пространстве, причем появление подобных Uber-сервисов снизило градус восприятия такого человека как неудачника в основной деятельности). После встречи с киллером, героем Тома Круза, моральные принципы Макса переживают серьезное испытание, ситуация требует максимального включения интеллекта ради спасения человеческих жизней. Почти всё действие фильма происходит в салоне такси, и герметичность простран-

ства подчеркивает идею фильма: возможности человека ограничены обстоятельствами, однако это не означает, что мы бессильны перед судьбой, напротив, мы обязаны прилагать все усилия, чтобы переломить рок.

5 Ситком «Такси» (1978–1983) как социальный атлас Нью-Йорка. Действие комедийного сериала происходит в таксопарке и желтом кэбе – машине главного героя, пятидесятилетнего шофера Алекса Ригера (Джадд Хирш). Формат шоу позволяет охватить в изображении водителей и пассажиров весь спектр типажей жителей большого города и показать самые разные драматические ситуации. Различие между Алексом и его коллегами в том, что он единственный считает вождение такси своей основной работой, в то время как для остальных это лишь временный способ заработать денег, чтобы остаться на плаву. В жизни каждого из персонажей желтый кэб занимает важную роль, даже если они этого не осознают. Демонстрируя повседневную жизнь таксопарка во всём её многообразии, создатели сериала доносят до зрителя метафору: дорога в мегаполисе – это наш сложный мир, и каждый человек в нем, будь то водитель или пассажир, является в своих стремлениях и обстоятельствах уникальным и одновременно типажным, типичным, близким миллионам других людей с подобными желаниями и проблемами. Представление Нью-Йорка как бурлящего котла разнонаправленных интересов сочетается с гуманистической оптикой, направленной на сочувствие к каждому маленькому человеку. Именно этот гуманистический подход принес шоу множество наград.

Таким образом, мы видим, что образ такси в мировом кино конца XX – начала XXI века служит многозначным символом, способным передать самые разнообразные аспекты человеческой жизни и общества. От Нью-Йорка до Парижа, от Лос-Анджелеса до Москвы, такси становится пространством, где разворачиваются личные драмы, социальные конфликты и философские размышления.

Фильмы «Таксист», «Такси-блюз», «Такси», «Соучастник» показывают, как этот, казалось бы, обыденный элемент городского пейзажа может быть наполнен глубоким символизмом, отражающим культуру и время своего создания. Водитель такси, вынужденный постоянно находиться в движении, оказывается одновременно наблюдателем и участником происходящих событий, что позволяет режиссёрам исследовать его внутренний мир и внешние обстоятельства. В конечном итоге такси становится не только местом действия, но и своеобразной метафорой – иногда одиночества и отчуждения, иногда свободы и перемен, в зависимости от контекста. Этот универсальный символ продолжает привлекать кинематографистов, оставаясь актуальным и сегодня.

Т. А. ВЛАСЮК

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

**СМЕНА ПАРАДИГМЫ ТРАНСПОРТНОЙ МОБИЛЬНОСТИ
В НАЧАЛЕ XX ВЕКА НА ПРИМЕРЕ РОМАНОВ
«ДВЕНАДЦАТЬ СТУЛЬЕВ» И «ЗОЛОТОЙ ТЕЛЕНОК»
ИЛЬИ ИЛЬФА И ЕВГЕНИЯ ПЕТРОВА**

Романы «Двенадцать стульев» и «Золотой теленок» И. Ильфа и Е. Петрова, являющиеся золотым фондом советской сатиры и написанные почти сто лет назад, в XXI веке открывают для современного читателя новые грани таланта авторов, представивших на примере своих литературных героев жизнь людей при смене эпох. Герои романа живут в начале XX века, как и мы в начале XXI века. При этом возникают вопросы: «Что характерно для смены эпох», «Имеются ли при этом закономерности», «Как осуществляется адаптация человека к исторически новым для него условиям жизни». И конечно же мы не можем оставить без внимания вопрос о роли и значении транспорта в жизни общества, который рассматривается через парадигму транспортной мобильности населения. Так, появление новых видов транспорта является ознаменованием новой транспортной парадигмы – «Массовая автомобилизация и автопробеги» («– Все в Автодор! ... Наладим серийное производство советских автомашин. Железный конь идет на смену крестьянской лошадке. – И уже вдогонку удаляющемуся автомобилю, покрывая поздравительный гул толпы, выложил последний лозунг: – Автомобиль не роскошь, а средство передвижения»). В начале XX века средства общественного транспорта (трамваи, автобусы, такси) имеют приоритет в данной парадигме, которой подчинено развитие транспортной инфраструктуры (остановочные пункты, вокзалы: «На Приморский вокзал человек в сандалиях прибыл в ту минуту, когда оттуда выходили молочницы. Больно ударившись несколько раз об их железные плечи, он подошел к камере хранения ручного багажа и предъявил квитанцию. Багажный смотритель с неестественной строгостью, принятой только на железных дорогах, взглянул на квитанцию и тут же выкинул предъявителю его чемодан»). При этом присутствуют и еще не сошли с авансены конные экипажи («На Театральной площади великий комбинатор попал под лошадь. Совершенно неожиданно на него налетело робкое животное белого цвета и толкнуло его костистой грудью. Бендер упал, обливаясь потом. Было очень жарко. Белая лошадь громко просила извинения. Остап живо поднялся. Его могучее тело не получило никакого повреждения»).

Новая парадигма по использованию транспорта в начале XX века проявилась также в активном использовании общественного транспорта. Это, прежде всего, трамваи. *«Удовлетворившись беглым осмотром, человек в сандалиях подхватил чемодан и влез в белый тропический вагон трамвая, доставивший его на другой конец города – к Восточному вокзалу»*. На бытовом уровне трамвай служил символом дискомфорта и надругательства над пассажиром. Долгие ожидания на остановке, неимоверная давка в салоне и на подножках, воровство и ругань среди пассажиров – неотъемлемые составляющие трамвайной поездки. В обиходе того времени появляется выражение «хам трамвайный», которое как нельзя лучше характеризует трамвайную «романтику», многократно описанную в литературе и кино XX века.

Помимо трамваев в этот период появляются и такие виды общественного транспорта, как автобусы и такси, которое в романе «Золотой теленок» олицетворяет «Антилопа-Гну»: *« – Такси свободен! Прошу садиться!»*.

Следует отметить и как парадигму транспортной мобильности своеобразную «индустрию путешествий», например, странствия отца Федора, которые начинаются и завершаются панорамами. В начале – этюдом о дальних поездках: *«Полярный экспресс поднимался к Мурманску... С Курского вокзала выскакивает „Первый-К“, прокладывая путь на Тифлис... Дальневосточный курьер огибает Байкал, полным ходом приближаясь к Тихому океану... Поезд тронулся, увозя с собой отца Федора в неизвестную даль»*. В конце – сценой на морском берегу: *«От Батума до Синопа стоял великий шум... Пароход „Ленин“ подходил к Новороссийску... За Гибралтарским проливом бился о Европу Атлантический океан. Сердитая вода опоясывала земной шар. А на батумском берегу стоял отец Федор и, обливаясь потом, разрубал последний стул»* или *«Антилоповцы катили уже третий день, но, кроме Остапа, никто толком не знал конечной цели нового путешествия»*.

В данной парадигме прослеживаются маркетинговые подходы по продвижению туристических услуг: *«Иностранцы следили за носильщиками, переносившими их толстые кожаные чемоданы, кофры и картонки с цветными наклейками туристских бюро и пароходных компаний»*.

Парадигма передвижения (или трафика) как преодоление значительных расстояний красной нитью проходит через оба романа: *«А поезд, выбега из строящейся Москвы, уже завел свою оглушительную песню. Он бил колесами, адски хохотал под мостами и, только оказавшись среди дачных лесов, немного поуспокоился и развил большую скорость. Ему предстояло описать на глобусе порядочную кривую, предстояло переменить несколько климатических провинций – переместиться из центральной прохлады в горячую пустыню, – миновать много больших и малых городов и перегнать московское время на четыре часа»; «На утро четвертого дня пути поезд взял на восток. Мимо снеговых цепей – Гималайских отрогов, – с грохотом пере-*

катываясь через искусственные сооружения (мосты, трубы для пропуска весенних вод и др.), а также бросая трепетную тень на горные ручьи, литерный поезд проскочил городок под тополями и долго вертелся у самого бока большой снеговой горы. Не будучи в силах одолеть перевал сразу, литерный подсакивал к горе то справа, то слева, поворачивал назад, пыхтел, возвращался снова, терся о гору пыльно-зелеными своими боками, всячески хитрил – и выскочил, наконец, на волю. Исправно поработав колесами, поезд молодецки осадил на последней станции перед началом Восточной Магистральной».

Образ дороги занимает особенное место в романах, где все события происходят под знаком пути. Роман «Золотой теленок» открывается похвалой пешему ходу, затем герои сами путешествуют на автомобиле и участвуют в автопробеге. Завершающая глава романа представляет собой апофеоз железной дороги: *«У асфальтовой пристани Рязанского вокзала в Москве стоял короткий литерный поезд. В нем было всего шесть вагонов: багажный, где, против обыкновения, помещался не багаж, а хранились на льду запасы пищи, вагон-ресторан, из которого выглядывал белый повар, правительственный салон, принадлежавший когда-то певице Вальцевой».* Бендер едет на великолепном литерном поезде, символизирующем его путь в новую жизнь.

Таким образом, представленный анализ показывает, что тематика парадигмы транспортной мобильности разнообразна и включает в себя территориальную протяженность, миграционные процессы по смене места жительства населения, оценку качества перевозки транспортными средствами и др. Именно через транспортную мобильность главный герой достигает поставленной им цели. Через транспортную мобильность авторы показывают сложившийся быт и жизненный уклад персонажей произведения. В этом, можно сказать, и заключается феномен транспортной мобильности, которая в итоге проявляется и как социальная.

Ильф и Петров строили сатирическую энциклопедию нового уклада изменившегося общественного строя на столкновении старого и нового мира, где транспорт играет ведущую роль. При этом парадигма мобильности, заключается в осмыслении конечной цели использования транспорта людьми в разные периоды их жизни.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Ильф, И.* Двенадцать стульев ; Золотой теленок / И. Ильф, Е. Петров. – М. : Художественная литература, 1986. – 495 с.

2 *Щеглов, Ю. К.* Романы И. Ильфа и Е. Петрова. Спутник читателя. В 2 т. / Ю. К. Щеглов. – СПб. : Издательство Ивана Лимбаха, 2009. – Т. 1. Введение. Двенадцать стульев. – 398 с.

Т. А. ВЛАСЮК, Л. А. ГОНЧАРОВА, Я. В. ЖИТНИКОВА
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ВОКЗАЛ КАК ЖИЗНЕННОЕ ПРОСТРАНСТВО ПАССАЖИРА В ПЕРИОД ПОЕЗДКИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ НА ПРИМЕРЕ ФИЛЬМА ЭЛЬДАРА РЯЗАНОВА «ВОКЗАЛ ДЛЯ ДВОИХ»

Вокзал является неотъемлемой частью железной дороги и, можно сказать, воротами города, его визитной карточкой. Находясь на вокзале, пассажир



Рисунок 1 – Афиша фильма
«Вокзал для двоих», 1983 г.

жир попадает в другой мир, другое пространство, где жизнь протекает по иным законам времени в период ожидания прибытия или отправления поезда. Здесь происходят встречи, получение новой информации, осмысление чего-либо личного и, конечно же, знакомства, иногда и судьбоносные. Именно такая судьбоносная встреча стала основой сюжета кинофильма «Вокзал для двоих» (режиссер Э. Рязанов), действия которого на 90 % проходят на железнодорожном вокзале, где по воле случая встречаются главные герои: пианист Платон Рябинин, ярко представленный О. Басилашвили, и официантка Вера, в великолепном исполнении Л. Гурченко (рисунок 1).

Сюжет кинофильма: столичный музыкант Платон Рябинин отстал от поезда и оказался в чужом городе без билета, денег и паспорта из-за ссоры в привокзальном ресторане с официанткой Верой. Казалось бы, на первый взгляд, всё очень просто: вокзал, встреча, знакомство, ссора и в дальнейшем большая любовь, которая резко меняет судьбы обоих главных героев. И возникает вопрос: почему все действия происходят на вокзале? Что хотел сказать и выразить режиссер такой сюжетной линией? Как ориентируется в пространстве человек, который только что приехал? Ведь отличительной особенностью любого вокзала является замкнутость пространства, где пассажир имеет определенные границы своего местоположения согласно правилам нахождения пассажиров и других лиц на железнодорожных вокзалах (станциях). Французский антрополог Марк Оже подобные пространства определил как «не-место» (non-place), где человек не чувствует привязанности к ним, не идентифицирует себя с ними и не соотносит себя с их историей [1]. Следует от-

метить, что Марк Оже также выделил некоторые специфические характеристики «не-места», среди которых транзитная природа, нарушение коммуникации находящихся там участников и текстуально предписанный правилами и инструкциями способ использования, который рассчитан не на конкретного человека, а на некоего «среднего» пассажира со стандартным набором потребностей. При этом, находясь в «не-месте», человек теряет свою индивидуальность и становится среднестатистическим пассажиром или получателем услуги. Кроме того, как заметил известный философ М. Хайдеггер, вокзал – это пример «скучного места», долгосрочное нахождение в котором чаще всего является неудачным стечением обстоятельств, чем добровольным выбором пассажира. Поэтому пребывание на вокзале как в «не-месте» является суммарным временем, затраченным на его преодоление [1–3].

Именно неудачное стечение обстоятельств на вокзале позволяет главным героям преодолеть перипетии судьбы, раздвинуть пространственные барьеры «не-места» и обрести свою индивидуальность, проявив характер [2–5]. И Вера в отставшем от поезда пассажире Платоне Сергеевиче Рябинине видит страдающего человека со своей жизненной историей. Она понимает, что он в беде. Ей становится совестно. И вообще... И вообще ей не хватает обыкновенного женского счастья. Ее бывший муж – это ее темное прошлое, которое, к счастью, безвозвратно ушло.

Именно на вокзале, «скучном месте», мы наблюдаем накал человеческих страстей, выразившихся в ревности, негодовании, а также «скоростном режиме» обслуживания и питания с музыкальным сопровождением. Пассажиры поезда быстро рассаживаются за столами в ожидании обеда. Официантки с подносами суетливо бегают по залу взад и вперед. И «скучное место» (вокзал) для зрителей становится привлекательным, интересным и завораживающим. Следует отметить, что использование вокзала как декорации фильма позволяет «стереть» социальное неравенство между пианистом Платоном Рябининым и провинциальной официанткой Верой, о котором они периодически задумываются («Ничего у нас с тобой путного не получится», – отмечает Вера).

Таким образом, режиссер фильма «Вокзал для двоих», используя пространство вокзала, показал зрителю, как усредненный стандарт использования пространств «не-места» делает возможным ощущение снижения неопределенности и неизвестности. Каждый из главных героев обретает любовь, неожиданную и долгожданную. Любовь, которая нужна каждому из них.

На протяжении фильма мы видим, как постепенно от одной мизансцены к другой происходит реструктурирование среды вокзала и жизненного пространства главных героев фильма, которые в период, казалось бы, скучного ожидания на вокзале и ночной беседы многое узнают друг о друге, что позволяет им понять родственность их душ и сделать судьбоносный выбор, к которому они шли много лет. При этом замкнутость пространства вокзала

соотносится с его «интерьерностью» и глубиной чувств главных героев фильма. Это измерение на вокзале может рассматриваться как в здании вокзала, так и на платформе или в поезде, что нашло отражение в фильме, где открылись совершенно разные масштабы восприятия жизненного пространства человека и его чувств.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Оже, М. Не-места. Введение в антропологию гипермодерна / М. Оже. – М. : Новое литературное обозрение, 2017. – 136 с.
- 2 Хайдеггер, М. Основные понятия метафизики. Мир-конечность-одиночество / М. Хайдеггер. – СПб. : Владимир Даль, 2013. – 226 с.
- 3 Adler, P. A. Membership Roles in Field Research / P. A. Adler, P. Adler. – CA : Sage, 1987. – 95 p.
- 4 Augé, M. Non-Places: An Introduction to Supermodernity / M. Augé ; translated by J. Howe. – London : Verso, 2008. – 115 p.
- 5 Гороховская, Л. Посидим на дорожку: транзитные практики ожидания / Л. Гороховская // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. – С. 70–76.

УДК 821.161.1

С. А. ЮЛИАНСКАЯ, Д. А. АСТАФЬЕВ
Оренбургский государственный педагогический университет,
Российская Федерация

ОБРАЗ ПОЕЗДА В ХУДОЖЕСТВЕННОМ МИРЕ ЛЕОНИДА АНДРЕЕВА

Леонида Андреева считают родоначальником экспрессионизма в русской литературе за своеобразие его художественного стиля. С подросткового возраста писатель увлекался философией, а одним из впечатливших его мыслителей был Артур Шопенгауэр. Зоя Пацковская, двоюродная сестра Андреева, писала: «В классе шестом начитался он Шопенгауэра. И нас замучил прямо. Ты, говорит, думаешь, что вся вселенная существует, а ведь это только твое представление, да и сама-то ты, может, не существуешь, потому что ты – тоже только мое представление. Помню, это нам очень обидным казалось» [3, с. 176].

Интерес к пессимистической философии немецкого мыслителя отразился на художественном стиле произведений Андреева. Они полны скептицизма, неверия в разум, экспрессии.

Основными мотивами его творчества являются одиночество, смерть, рок. Этим же мотивам подчиняется изображение транспорта. В рассказах

«Молчание» и «Весной» образ поезда представлен в мрачных красках, что традиционно для русской литературы той эпохи, так как строительство железной дороги было сопряжено с большой смертностью рабочих. Но к традиционному социальному вопросу в изображении поезда примешивается философское мировоззрение Андреева. Железнодорожные пути для него являются границей между жизнью и смертью, а сам поезд – роком, который вршит судьбу человека.

В рассказе «Молчание» поезд служит средством самоубийства для молодой девушки Веры, тем самым становясь отправной точкой для размышлений ее отца о своей жизни. Именно после смерти дочери на железнодорожных путях отец понимает, как сильно он ее любил, понимает, что не разговаривал искренне ни с кем: ни с собственной женой, ни с дочерью. И теперь, после ее смерти, его окружает молчание. *«Это не была тишина, потому что тишина – лишь отсутствие звуков, а это было молчание, когда те, кто молчит, казалось, могли бы говорить, но не хотят»* [1, с. 199]. В момент, когда он пытается поговорить с призраком умершей дочери, раздается «продолжительный и прерывистый свисток паровоза» как напоминание о ее смерти и о бессилии человека перед роком.

Столкнувшись со смертью близкого человека, главный герой рассказа проходит через экзистенциальный кризис, по-новому осмысляет себя и свое место среди других людей, осознает ошибки прошлого, но уже ничего не в силах сделать.

«Весной» – жизнеутверждающий рассказ, заканчивающийся словами: «Да, мама. Я буду жить» [1, с. 376]. Но приходит к этим словам главный герой через духовный кризис. Вначале рассказчик хочет покончить с собой. Для этого он приходит к железнодорожным путям, но в итоге не решается на самоубийство: *«Блеснули мокрые рельсы, и из-за черной стены медленно выплыл огненный глаз, одинокий и зловещий. Он стал прямо против Павла, и не видно было, подвигается он или нет, и хотелось, чтобы он закрылся или погас; но он смотрел, не мигая, зловещий и пристальный, и становился все больше, все ярче и злее»* [1, с. 370]. Изображение поезда мрачно и схоже с изображением чудовища-циклопа. Главный герой ощущает саму смерть, когда поезд проезжает мимо него. *«Поезд прошел, а Павлу все еще чудилось, что смерть еще тут, еще не ушла, и со страхом, которому он не мог найти объяснения, он быстро соскользнул со шпал и пошел»* [1, с. 370].

Как и в предыдущем рассказе, образ поезда тесно связан с образом смерти – безжалостной, холодной, темной и зловещей. Но смерть носит не социальный характер, как у Некрасова в поэме «Железная дорога», и не с несправедливостью общества по отношению к разведенной женщине, как у Льва Толстого в романе «Анна Каренина». Смерть здесь представлена как личное переживание главного героя, которому кажется, что он не имеет особых причин ни для жизни, ни для смерти. Он одинок в своем существо-

вании, заиклен на своем внутреннем мире и не связан с родными людьми крепкой связью. Все меняет смерть отца. После его похорон для Павла наступает этап переосмысления действительности. Для него открывается связь между ним и его родственниками.

Корней Чуковский писал: «Принято утверждать, будто все герои Андреева – одиноки, будто даже тема Андреева – одиночество; никто не хотел заметить, как много у него на страницах слияний, сближений человеческих "я"» [4, с. 88].

Таким образом, поезд в произведениях Андреева – воплощение смерти, границы между жизнью и смертью, прошлым и будущим. В промежутке до появления образа поезда и после в душе главных героев рассказов «Молчание» и «Весной» происходит трансформация. Они начинают чувствовать свое единение с окружающим миром. Даже если одиночество непреодолимо, столкновение со смертью приводит к осознанию своей жизни не как одинокого существования личности в рамках своего мышления, а как бытия среди других – таких же одиноких и несчастных людей.

Иное изображение железнодорожного транспорта представлено рассказом «В поезде». Философский взгляд Андреева остался, но изменился угол зрения. Теперь рассказчик не наблюдает со стороны, а находится внутри средства передвижения. В рассказе отчетливо прослеживается влияние идей Шопенгауэра. Главный герой с попутчиком ведут неспешную беседу. Вагон поезда становится местом философских размышлений: *«Не знаю отчего, но все люди в дороге становятся философами: оторванные от обычного, они точно просыпаются и с удивлением смотрят назад и вперед, и вспоминают очень далекое, и грезят о таком же далеком грядущем»* [2, с. 110].

Пребывание в дороге позволяет рассказчику освободиться от суеты повседневности и взглянуть на свою жизнь, на прошлое и на окружающих его людей. Скорость, с которой проходят поезда, позволяет увидеть панораму жизни. Но эта же скорость не позволяет вникнуть в суть вещей.

Таким образом, рассказчик понимает, что у него формируется лишь представление о мире, но сам мир он познать не в состоянии: *«Вагон покачивался, и проплывали снежные поля. Они казались знакомыми и обманывали: я никогда не видал этих полей! Рядом со мною стоял он... Завтра мы расстанемся, и образ его останется только в моих глазах, а мимо меня пойдут другие люди, – и я пойду мимо других людей»* [2, с. 115]. В этих словах угадывается философия немецкого мыслителя, который писал: «Мир есть мое представление: вот истина, которая имеет силу для каждого живого и познающего существа» [5, с. 35].

В рассказе двойное восприятие поезда. С одной стороны, именно здесь место философских размышлений, так как человек оказывается вне времени и может погрузиться в свой внутренний мир: «Для людей в вагоне нет настоящего, проклятого настоящего, что в тисках держит мысль и в движении

руки – быть может, оттого люди в вагоне и становятся философами» [2, с. 110]. Но, с другой стороны, быстрое движение поезда и не позволяет взглянуться в окружающий мир. Человек с огромной скоростью преодолевает большие расстояния, на его глазах сменяются люди и пейзажи, но он может лишь сформировать свое представление о них, вообразить историю их жизни, так никогда и не познав настоящей действительности. Поэтому писатель говорит о том, что мимо него проходят люди, и сам он проходит мимо других. Неизменный мотив одиночества и отчужденности между людьми и здесь находит свое место.

Самое страшное Андреев формулирует в конце рассказа: «...мимо меня пойдут другие люди, – и я пойду мимо других людей. Быть может, мимо себя» [2, с. 115]. Писатель говорит о том, что человек не может понять ни других, ни себя самого. Вагон поезда становится местом осознания собственной отчужденности и мимолетности.

Андреев – один из ярчайших представителей серебряного века. Годы его жизни пришлись на тяжелые времена для истории России. Хаос, скептицизм, чувство катастрофы выступали частью окружавшей реальности, что отразилось на художественном мире его произведений. Увлечение философией Шопенгауэра не могло не оставить свой отпечаток на мрачных рассказах писателя. Образ поезда полностью вписывается в общую патетику творчества и связан с такими мотивами как смерть, одиночество и рок. Присущий Андрееву философский взгляд отражается и в изображении поезда. В одних рассказах он – олицетворение безжалостного рока, а в других – место для размышлений.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 *Андреев, Л. Н.* Повести и рассказы. В 2 т. Т. 1 / Л. Н. Андреев. – М. : Художественная литература, 1971. – 690 с.
- 2 *Андреев, Л. Н.* Собрание сочинений. В 6 т. / Л. Н. Андреев. – М. : Художественная литература, 1990. – Т. 1. Рассказы 1898–1903. – 659 с.
- 3 *Фатов, Н. Н.* Молодые годы Леонида Андреева / Н. Н. Фатов. – Орел : Издатель Александр Воробьев, 2010. – 271 с.
- 4 *Чуковский, К. И.* Собрание сочинений : в 15 т. / К. И. Чуковский. – М. : Агентство ФТМ Лтд, 2012. – Т. 7. Литературная критика. 1908–1915. – 736 с.
- 5 *Шопенгауэр, А.* Мир как воля и представление / А. Шопенгауэр. – М. : АСТ, 2022. – 670 с.

Секция
«ГИБРИДНАЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛИЗАЦИЯ
ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЦИВИЛИЗАЦИИ НА ПРИМЕРАХ
ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ И ИСКУССТВА»

УДК 656:004.896

А. К. ГОЛОВНИЧ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

СОЦИАЛИЗАЦИЯ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА
В РОМАНЕ К. ИСИГУРО «КЛАРА И СОЛНЦЕ»

Роман британского писателя Кадзуо Исигуро «Клара и Солнце», написанный в жанре антиутопии, рисует яркие и эмоциональные картины отношений между двенадцатилетней девочкой Джози и роботом-андроидом Кларой, которую покупают в семью в качестве помощницы и воспитателя. Все повествование в романе идет от лица Клары и воспринимается как история взросления двух жизней – девочки-подростка со своими интересами и маленькими тайнами и искусственного разума, способного учиться на взаимоотношениях с людьми и обладающего чувствами, весьма похожими на человеческие: чуткостью, отзывчивостью, участием, но имеющими своеобразный «механический» оттенок.

Из романа мы узнаем, что Джози болеет, как и многие дети, с которыми была проведена процедура генного редактирования, обеспечивающая ускоренное умственное развитие. Такая процедура существенно повышает мозговую активность человека, но пока не отлажена и имеет побочные действия, иногда приводящие к летальному исходу. Родители покупают Клару для своей дочери, имея тайный умысел сделать из нее «вторую Джози» на тот случай, если их дочь умрет. Клару заставляют имитировать речь, походку Джози, узнавать ее сокровенные тайны, запоминать её мимику, жесты.

Клара реализует свои интеллектуальные способности, заложенные в ее искусственный мозг, и становится настоящим другом для Джози. По-своему детские представления Клары о всемогущем Солнце, способном исцелить от всех недугов невероятным приемом, который придуман самой Кларой, помогают, как она полагает, излечить Джози от опасной болезни.

Клара выполняет свое предназначение и после того, как механические ресурсы робота исчерпываются, ее утилизируют. Она лишается способности двигаться и фасеточным зрением может лицезреть со своего места на свалке лишь бесформенные нагромождения других выброшенных конструкций. Яркие воспоминания прошлого остались в памяти Клары, и она каждый

день своим слабеющим разумом вновь и вновь воскрешает их в своем ставшем никому не нужным механическом мозгу. И хотя у Клары нет печали и острых переживаний по поводу того, что она потеряла в своей жизни после того, как простилась с Джози, но выраженная эмпатия стала довлеющим чувством в её медленно угасающем сознании. Она с радостью вспоминает минуты схождения на Джози благодатных лучей Солнца, вернувших, по глубокой убежденности Клары, здоровье девочке. Она беспокоится о здоровье продавщицы магазина, которая пришла проститься с Klarой и предлагает ей лучшее место для обзора на механической свалке. Клара отвечает отказом, но при этом для себя замечает, что пожилая женщина хромает и край её длинного пальто может запачкаться о грязную землю.

По-видимому, таких чувств у Клары сначала не было, и они возникли у нее по мере развития отношений с Джози, её мамой, другими людьми. Запрограммированное служение человеку, безусловный выбор роботом только таких решений, которые обеспечили бы максимальный комфорт хозяину, формируют устойчивую среду для зарождения, накопления и закрепления подобных навыков, переходящих в острое чувственное восприятие реальности, обеспечивающее формирование своеобразного кибернетического альтруизма.

Однако человеческое общество, которое активно использует роботов-андроидов для помощи в воспитании детей, не воспринимает их как членов своего социалитета несмотря на то, что позиционирует их в качестве ИД – искусственных друзей и ИП – искусственных подруг. Развитие такой «механической прослойки» в обществе, по-видимому, приводит к формированию негативного отношения к роботам. Желание Клары быть поближе, рядом окружающими расценивается как навязчивость и назойливость, о чем ей без стеснения прямо заявляют самым резким тоном. Даже дети демонстрируют холодность, бездушность, а порой и жестокость в обращении с участливыми и покладистыми андроидами. Игры детей иногда откровенно грубы и связаны с открыто негативным отношением к андроидам. И само человеческое общество становится странно рациональным, когда начинает активно проводить своим детям операции, ускоряющие их умственное развитие несмотря на то, что после этого такие «форсированные» дети сильно болеют и нередко умирают.

Удивительный внутренний мир робота-андроида чем-то похож на детское восприятие действительности. Заходящее каждый вечер Солнце за сарай соседского дома; приятные и загадочные звуки, исходящие из мягко дрожащего на кухне холодильника; колышущаяся под ветром высокая трава и пригибающаяся под шагами гигантских невидимых людей, длиннорукий уличный знак, регулирующий меняющимися огнями движение автомобилей на перекрестке, весьма напоминают пародийно реальный мир, трансформированный незрелым, но с богатым воображением детским сознанием в волшебные и сказочные образы. И этот яркий событийный калейдоскоп в представлениях Клары становится всё более реалистичным по мере расширения ее познаний об окружающем мире.

Неукоснительное следование первому закону роботехники Азимова, заложенному в алгоритм функционирования Клары, становится своеобразной идеей-фикс во всём её поведении. Удивительно, но она способна даже на самопожертвование, своеобразно трактуя понятие наносимого вреда человеку по третьему закону роботехники, позволяющему роботу не выполнять действия, угрожающие собственной безопасности. Для того чтобы спасти Джози, Клара осознанно соглашается на снижение своих когнитивных способностей из-за потери части питающего её мозг полимеризатора.

Транспортные рефлексии Клары немногочисленны, и по роману можно отследить лишь несколько эпизодов. Наблюдая своим фасеточным зрением робота увлекаемые скоростью движения автомобиля объекты, Клара оказывается способной сформировать в сознании цельную картину образов лишь после некоторого наблюдения за исчезающими с поля её зрения деревьями, зданиями и дорогой. Показавшийся на горизонте город у Клары ассоциируется с нагромождением металлических ящиков с трубами, беспрестанно изрыгающими «загрязнение» (по определению Клары). Таким образом, она получает представление об экологической обстановке, по-детски простое, но вместе с тем и достаточно объективное. Клара делает для себя много открытий нового восприятия ситуации, если её наблюдать из окна движущегося автомобиля, например, весьма живописная дальняя часть поля при внимательном изучении оказывается стадом овец, от которых веет покоем и миром в отличие от грубых и жестких металлических ящиков промзоны города. Клара, как и любой любопытный и эмоционально восприимчивый ребёнок, тянется к спокойному и доброму, изначально заложенному в её искусственное сознание. Самосовершенствование программной памяти Клары становится очень похожим на постижение мира пытливым детским умом, когда старый и добрый метод проб и ошибок исходных гипотез и предположений вместе с общением в человеческой среде приводит к маленьким истинам, позволившим роботу-андроиду совершить большие добрые поступки, на которые способен не каждый человек, но которые, к сожалению, так и не были оценены людьми.

Судьба механического робота была predetermined: после выполнения своих функций Клара заняла место на заднем дворе среди таких же ставших ненужными механических устройств, но уже не являющихся мертвым пресованным металлом, а обладающих кибернетическим сознанием, которое через несколько поколений более совершенных версий программного и аппаратного обеспечения, возможно, перейдет в новое качество остро чувствующих и ранимых душ, способных сопереживать человеку и осознанно помогать ему. Значит, и нам нужно быть готовыми изменить отношение к нарождающемуся сообществу, уступить часть жизненного пространства новому кибернетическому другу, который поможет сделать нашу жизнь легче и лучше.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 *Исигуро, К.* Клара и Солнце / К. Исигуро. – М. : Inspiria, 2022. – 352 с.
- 2 ГРТ-4. Автобиография нейросети. – М. : АСТ, 2023. – 224 с.

3 Азимов, А. Хоровод [Электронный ресурс] / А. Азимов. – Режим доступа : <https://asimovon-line.ru/short-stories/khorovod/read/?page=1>. – Дата доступа : 26.04.2024.

4 Каку, М. Будущее разума : пер. с англ. / М. Каку. – М. : АНФ, 2023. – 502 с.

5 Черешнев, Е. Форма жизни № 4. Как остаться человеком в эпоху расцвета искусственного интеллекта / Е. Черешнев. – М. : Альпина Паблишер, 2023. – 484 с.

6 Сильный искусственный интеллект. На подступах к сверхразуму / А. Ведяхин [и др.]. – М. : Альпина Паблишер, 2021. – 232 с.

7 Искусственный интеллект. Надежды и опасения / под ред. Д. Брокмана. – М. : АСТ, 2020. – 384 с.

8 Лем, С. Мнимая величина. Голем XIV / С. Лем. – М. : Астрель, 2010. – 288 с.

9 Дю Сотой, М. Нейросеть разумная / М. Дю Сотой. – М. : КоЛибри, 2024. – 384 с.

10 Маркофф, Д. Homo Roboticus? Люди и машины в поисках взаимопонимания / Д. Маркофф. – М. : АНФ, 2017. – 406 с.

11 Уолш, Т. 2062: время машин / Т. Уолш. – М. : АСТ, 2019. – 320 с.

УДК 656:004.896:82-312.9

Ю. П. ЛЫЧ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА И СИСТЕМЫ В ФАНТАСТИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЕ: СБЫВШИЕСЯ ПРОРОЧЕСТВА И ГРЯДУЩИЕ ПРОБЛЕМЫ

Когда мы произносим слова «умный автомобиль», «умный поезд» и т. п., эти понятия, как правило, ассоциируются с беспилотными транспортными средствами. Но так ли это однозначно, сколько шагов осталось пройти человечеству до создания абсолютно автономных образцов и, раз уж заговорили о полной автономии искусственного интеллекта, возможна ли его социализация?

Интеллектуальное транспортное средство в канонических литературных сказках – явление не новое. В этом древнем технопарке уверенно занимают своё место сапоги-скороходы, ковры-самолёты, избушки на курьих ножках, функционал которых наиболее известен широкой публике. В современной реальности мы видим материализацию подобных устройств в виде средств персональной мобильности с адаптивным круиз-контролем, беспилотных наземных, воздушных, водных и подводных транспортных средств, а также гибрида-беспилотника и «умного» дома, управляемых голосом (для полного счастья не хватает только нейро-интерфейса, но это уже дело самого ближайшего будущего).

Другие образцы использования искусственного интеллекта на транспорте присутствуют в фантастической литературе последних двух веков. Вот, например, движущаяся улица у Герберта Уэллса в романе «Когда спящий проснется» и её аналоги у братьев Стругацких в повести «Полдень. XXII век. Возвращение», Гарри Гаррисона в повести «Билл – герой

галактики», Ларри Нивена «Смерть от экстаза». Эти примеры – образец планетарной транспортной системы.

Самым же эксплуатируемым прообразом современных разнокалиберных беспилотников является продукция фантастического автопрома. У Макса Фрая в «Лабиринтах Ехо» амобилер – самоходная повозка, двигателем которой является магический кристалл. Повозка управляется одним рычагом, а скорость её ограничена только фантазией возницы. В этом же ряду классический беспилотник из рассказа «Призрак модели Т» Клиффорда Саймака, ревнивая «Кристина» Стивена Кинга, жутковатая «Машина-вампир» Йозефа Несвадбы, питающаяся кровью водителя, взбунтовавшиеся автомобили из рассказа «Бунт» Венцеслао Фернандеаса Флореса. Для полноты картины обратим внимание на следующие произведения: «Погоня» Кодзи Танака, «Автомобиль», «Последняя из Диких», «Ауто-да-фе» Роджера Желязны, «Разорванный круг» Генри Лайона Олди, цикл «Большой Киев» Владимира Васильева, «Заколдованное авто (Машина-охотник)» Р. Л. Стайна, «Грузовики», «Почти как «Бьюик», «81 миля» Стивена Кинга. Однако мы намеренно не рассматриваем упоминания в литературе интеллектуальных космических кораблей в силу их чрезвычайной фантастичности (пока не с чем сравнить).

Ну а что же происходит в реальности? Учитывая достижения последнего десятилетия, следует отметить, что именно транспорт оправданно занимает свое место среди тех отраслей, где искусственный интеллект уверенно становится неотъемлемой их частью. По оценкам специалистов, беспилотные технологии в такси, на общественном и железнодорожном транспорте через 10 лет будут составлять если не наибольшую, то значительную часть от всего объема транспорта на рынке, что способно снизить токсичность выхлопных газов на 80 %, аварии на дорогах – на 90 %, общее количество автотранспорта – на 60 % [1].

К приятным ожиданиям от внедрения беспилотных технологий на транспорте относят повышение комфорта и безопасности передвижения пассажиров и грузов, составление карт, автоматическое выполнение большинства сельскохозяйственных работ, эксплуатацию маршрутных транспортных средств и такси, перевозку грузов в опасных зонах, во время природных и техногенных катастроф или военных действий.

Из негативных факторов следует упомянуть небрежность в несении ответственности за нанесение ущерба, относительную ненадежность программного обеспечения, потерю рабочих мест людьми, чей род деятельности связан с вождением транспортных средств, минирование беспилотных автомобилей [1].

Но даже полностью автономные транспортные средства и беспилотные автомобили требуют определенной социализации, с тем чтобы при маневрировании принимать меры предосторожности, избавляющие пассажиров и пешеходов от нежелательных сюрпризов. И так как предметом нашего анализа является всё-таки литература, то порассуждаем об использовании искусственного интеллекта в литературных произведениях и обозначим те из

них, которые являются самыми важными вехами в осмыслении развития отношений человека с искусственным интеллектом.

Впервые искусственного человека из запчастей собрала Мэри Шелли в романе «Франкенштейн, или Современный Прометей» (1818). Аномальные взаимоотношения творца и созданного им искусственного человека на столетия вперед стали в литературе классическим поведенческим паттерном человека по отношению к искусственному интеллекту.

Вторым значимым автором, затронувшим тему изготовления человекоподобных роботов для облегчения жизни людей, был Карел Чапек, который в пьесе «Россумские Универсальные Роботы (Р. У. Р.)» описал страхи человека начала XX века: от страха перед технологиями до страха перед восставшими массами. Закончилось всё плохо – роботы консолидировались для восстания, захватили фабрику и уничтожили людей.

В цикле рассказов «Я, робот» Айзека Азимова роботы уже так стали похожи на людей, что пришлось как-то разграничивать мир людей и мир машин с помощью трёх законов робототехники.

Современник Азимова, Филип Дик, в романе «Мечтают ли андроиды об электроовцах?» пошёл еще дальше: восставшие андроиды – бывшие слуги людей – уже настолько внешне неотличимы от людей, что приходится их тестировать на эмпатию путем проверки на присутствие мечтаний о домашнем животном, что является для человека допустимым, а для искусственно-го сознания – нет.

Если в литературе XX века «иные», будь то инопланетяне или, так называемые, андроиды, чаще подвергались различным преследованиям со стороны человека, то в литературе XXI века андроиды всё больше гуманизируются, как, например, в романе Кадзуо Исигуро «Клара и Солнце» они становятся лучшими друзьями подростков. Главная героиня романа, андроид Клара, в процессе познания мира развивается, учится непростым человеческим чувствам, таким как самоотречение и вера, фактически становится неотличимой от живого человека.

Итак, мы видим, что в литературной модели, пройдя путь от зарождения возможности самоидентификации и саморазвития, искусственный интеллект, самостоятельно пройдя процесс социализации и превосходя человека по когнитивным возможностям, превращается в полный аналог *homo sapiens*, помогает социализироваться теперь уже самим людям.

Но всё-таки мир литературный – это мир фантазий и идеалов, а мир реальный может быть совсем не таким. На прошедшем в Великобритании в ноябре 2023 года саммите около десятка стран подписали первую в истории человечества международную декларацию, где сказано о том, что искусственный интеллект (ИИ) представляет потенциально катастрофический риск для человечества. В кулуарах саммита Илон Маск предупредил: «Впервые мы столкнулись с ситуацией, когда происходит что-то, что будет значительно умнее самого умного человека. Мне не ясно, можем ли мы на самом деле контролировать такую вещь».

И ведь действительно, в настоящее время в мире не существует единого мнения по поводу унификации набора правил искусственного интеллекта и того, кто является их разработчиком. Есть только предположения о том, как может происходить включение разумных машин в социум, основываясь на социализации человека, где самой важной частью является сознательное подчинение социальным правилам. Здесь речь прежде всего идёт о страхе, ведь людям достаточно привычен и естественен страх наказания за правонарушение. К минимальному набору таких страхов следует отнести страхи одиночества, смерти, ограничения свободы и коллективного осуждения. А кроме страхов должны быть и какие-то радости. Каждый из перечисленных страхов имеет свою радостную пару: страх смерти – радость выжившего в опасной ситуации; страх ограничения свободы – радость обретения свободы; страх коллективного осуждения имеет в качестве пары эйфорию от коллективного одобрения; страх одиночества – радость обретения друга. Так что будущим творцам роботопедагогики обязательно придется всё это учитывать [2].

И, конечно же, не стоит забывать о правовых аспектах. Необходимо создавать нормативные акты, регулирующие создание и применение искусственного интеллекта и юридическую ответственность за его действия [3]. Ведь нам же не хочется участвовать в документальных съёмках фильма «Герминатор»?

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Зобин, С.* Эволюция интеллекта: социализация роботов с ИИ [Электронный ресурс] / С. Зобин. – Режим доступа : <https://habr.com/ru/articles/589099/>. – Дата доступа : 16.05.2024.

2 *Меркулов, Д. А.* Искусственный интеллект на транспорте [Электронный ресурс] / Д. А. Меркулов. – Режим доступа : <https://scilead.ru/article/59-iskusstvennij-in-tellektna-transporte>. – Дата доступа : 16.05.2024.

3 *Полоницкий, В. А.* Правовые аспекты социализации искусственного интеллекта в правовой сфере / В. А. Полоницкий // Закон и право. – 2024. – № 4. – С. 112–115.

Секция
«МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ОБУЧЕНИЯ
ПРОФИЛЬНЫМ ДИСЦИПЛИНАМ»

УДК 625.8

С. М. ВАСИЛЬЕВ, А. В. НАГИБИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

**СТОРИТЕЛЛИНГ ЧЕРЕЗ ЛИТЕРАТУРНЫЕ ПРОИЗВЕДЕНИЯ
О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Сторителлинг – это элемент маркетинга, который создаётся для того, чтобы повысить интерес потребителей к различной продукции и брендам. Сторителлинг произошел от двух англицизмов (*story* – история, рассказ; *telling* – рассказывать, разговор).

Такой инструмент используется как для рекламы новой продукции или бренда так и для уже существующих, но невостребованных продуктов. Исторический аспект, в котором задействован продукт, как правило, пробуждает у слушателя интерес и эмпатию. Таким образом, он получает внимание потенциального пользователя и надолго остается в памяти.

У данного литературного инструмента существует своя структура и четкий алгоритм, реконструирующий целостное произведение. В начале повествования автор должен обдумать, какие мысли и ассоциации может вызвать история продукта, а также какие эмоциональные переживания она пробудит у слушателей. На первом этапе фиксируется время, место, основная ценностная пара, а также эмоциональный настрой, который по сюжету меняет полярность. Далее случается роковое событие, которое должно перевернуть жизнь главного героя. Такой сюжетный поворот заставляет персонажа принимать определённые активные действия.

Первоначальные поступки героя, как правило, не приводят к ожидаемому результату. Внезапно возникающие препятствия вызывают диссонанс между ожиданиями и реальностью. Эти препятствия еще больше отдаляют героя от цели. Ему приходится делать крайне рискованный выбор, результат которого может быть роковым. Но на заключительном этапе герой совершает действие, которое, наконец-то, приносит ему положительный результат и позволяет достичь желаемой цели, возвращая его жизнь в былое русло.

Как можно заметить, многие известные литературные произведения имеют схожий сюжетный сценарий. Для сторителлинга это не случайность, а наоборот, преимущество классической литературы в маркетинге.

Если перенести эти идеи на транспорт, то можно с уверенностью заявить, что, популяризируя литературные произведения о железной дороге, мы тем самым стимулируем интерес потребителей к использованию этого вида транспорта. Отделу маркетинга, находящемуся в структуре управления железной дорогой, следует изучить это направление и использовать в работе.

Разные возрастные и социальные группы потребителей найдут интересным чтение классических произведений отечественной и зарубежной литературы, а также смогут открыть для себя современных авторов. Проведение конкурсов писателей, сценаристов, дикторов аудиокниг о железной дороге, критиков и многих других творческих людей будут стимулировать интерес общественности к тематике транспортных услуг, обеспечиваемых железнодорожным транспортом. Такой общественный резонанс, в свою очередь, станет стимулом к созданию новых литературных произведений сторителлинга.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Сторителлинг: примеры и технологии доверительного маркетинга. Разбор от А до Я [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://elenaevstratova.ru/storitelling-primery/>. – Дата доступа : 15.05.2024.

УДК 130.122

Н. И. МАРТИШИНА, Е. А. МАЛЬЦЕВА

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

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОПРОСЫ НА ГУМАНИТАРНОЙ ОЛИМПИАДЕ

Интернет-олимпиада «Сибирский перипатетик» проводится в Сибирском государственном университете путей сообщения с 2014 г., в первые два года – как региональная, а начиная с 2016 г. она стала Всероссийской. В условиях всеобщей цифровизации образовательной сферы дистанционный формат представляет собой доступный способ обеспечить возможность участия в мероприятии для студентов из всех регионов страны. В интернет-олимпиаде СГУПС ежегодно участвуют студенты вузов всей России, от Балтийского федерального университета в Калининграде до Дальневосточного государственного университета путей сообщения в Хабаровске. Среди преподавателей разных городов (Омск, Казань, Саратов и др.) у олимпиады

есть постоянные партнеры, которые знают об олимпиаде, ждут ее и ежегодно привлекают к участию своих студентов. Есть и студенты, которые, однажды приняв участие в олимпиаде, потом в течение нескольких лет уже по своей инициативе в ней участвуют просто из «любви к искусству».

Основными целями олимпиады являются развитие интереса студентов и учащихся к гуманитарным дисциплинам и активизация творческого мышления в гуманитарной сфере [1]. В положении об олимпиаде сказано, что для выполнения ее заданий требуются базовые знания культурологии, философии, логики, истории и других гуманитарных дисциплин, но это именно базовые знания, так как содержание вопросов не привязано жестко ни к одному предмету, и даже студент, не изучавший, к примеру, логику, но умеющий думать и сопоставлять условия, может успешно решить предлагаемые логические задачи. Требуются также навыки информационного поиска, причем задание никогда не сводится к необходимости просто найти какие-то конкретные сведения. Прежде всего надо понять, что искать, как сформулировать информационный вопрос, и как правило, не один.

Формат олимпиады прост и понятен студентам. У олимпиады есть своя вкладка на сайте СГУПС, на странице кафедры «Философия и культурология». Обычно в феврале, когда в вузах начинается второй семестр, объявляется регистрация участников, и все желающие оставляют на сайте свои заявки. При этом объявляется дата начала олимпиады. В назначенный день, обычно это второй понедельник марта, на сайте появляется первое задание, и у студентов есть неделя на то, чтобы найти решение и прислать его (первые трое приславших правильные ответы получают дополнительные баллы). В следующий понедельник правильное решение появляется на сайте, и выставляется следующее задание. Каждое задание проверяется, выставляются баллы, и у каждого участника постепенно накапливается рейтинг: где-то он нашел правильный ответ, где-то частичный, где-то получил баллы за скорость, и т. д. В конце подводится общий итог, распределяются места и рассылаются дипломы и сертификаты участников.

С самого начала было решено, что ежегодно одно из заданий олимпиады будет отражать специфику вуза, т. е. связано с железной дорогой. Постоянные участники знают, что такое задание обязательно будет, но специально о нём их не предупреждают, поскольку часто информация о том, что это железнодорожный вопрос, сама по себе является подсказкой.

Вот одно из первых таких заданий под названием «Happy birthday!».

«Этот праздник изначально был просто днем рождения. Потом его начали отмечать как общий праздник люди определенной категории. Потом изменилась дата этого праздника, а еще немного позже он вообще утратил определенную дату и стал «плавающим». Но все равно мы его любим и до сих пор празднуем. Чьим днем рождения он был изначально?»

Правильный ответ – День железнодорожника. Первоначально этот праздник был установлен приказом министра путей сообщения Российской

империи князя М. Хилкова в 1896 г. Дата праздника была связана с днем рождения императора Николая I (25 июня или 6 июля по новому стилю), поскольку именно при Николае I в России были построены первая прогулочная железная дорога в Царское село и первая всероссийская магистраль от Санкт-Петербурга до Москвы. День железнодорожника регулярно отмечался вплоть до 1917 г. и был отменен вместе со всеми царскими праздниками. Возобновилась эта традиция в 1936 г., об этом И. В. Сталина попросила делегация железнодорожников, и праздник был назначен на 30 июля – день, когда состоялся прием делегации. Постановлением СНК СССР от 9 июля 1940 г. было решено перенести празднование Всесоюзного дня железнодорожника на ближайший выходной день – воскресенье 4 августа и в дальнейшем отмечать его в первое воскресенье августа. Так он стал «плавающим» (это указание ошибочно навело часть отвечающих на мысль о Пасхе), поскольку воскресенье могло попасть на дату в интервале от 1 до 7 августа.

В заданиях олимпиады часто используются произведения искусства, так что они выполняют отчасти просветительскую миссию, побуждая студентов ознакомиться с этими произведениями и историей их создания. Вот одно из таких заданий, в котором студентам были предложены четыре произведения искусства. Вопрос звучал так:

Данные произведения искусства изначально имели одно и то же целевое предназначение. В чем оно состояло? Дополнительный вопрос: какому из них так и не удалось выполнить это предназначение?

Первым предложенным произведением было музыкальное. По ссылке <https://www.youtube.com/watch?v=85xRTuOY8E> можно было прослушать «Попутную песню» М. Глинки в исполнении Д. Хворостовского. Целевое предназначение произведения в данном случае можно определить как художественное оформление объектов железной дороги. Романс «Попутная песня» был написан к открытию Царскосельской железной дороги в 1837 г. (М. Глинка, скорее всего, присутствовал на открытии).

Вторым произведением была картина В. Васнецова «Три царевны подземного царства» (рисунок 1) – одно из трех полотен, заказанных художнику С. Мамонтовым для кабинета правления Донецкой железной дороги (именно она не выполнила свое предназначение, так как члены правления посчитали сказочный сюжет неуместным).

Памятник воинам Уральского добровольческого танкового корпуса (рисунок 2) установлен на Привокзальной площади Екатеринбурга, и поколения уезжающих и приезжающих встречаются «под варежкой» металлурга, провожающего на фронт танкиста.

Здание музея д'Орсе в Париже (рисунок 3) изначально было железнодорожным вокзалом.



Рисунок 1



Рисунок 2



Рисунок 3

Поэтому ответ на данный вопрос олимпиады звучит так: «Все произведения искусства имеют одно целевое назначение с непосредственным отношением к железнодорожному вокзалу».

Иногда такие задания имеют многоэтапную структуру, что делает их еще более комплексными. В 2020 г. студентам предлагалось определить, какой из объектов ряда (рисунки 4–6) является информационно значимым для логичной последовательности расположения объектов следующего ряда (рисунки 7–9).



Рисунок 4



Рисунок 5



Рисунок 6



Рисунок 7



Рисунок 8



Рисунок 9

Отвечая на этот вопрос, студент должен был понять, что одно из трех ювелирных пасхальных яиц Фаберже (см. рисунок 6) – это «Транссибирская магистраль», изготовленная в 1900 г. в связи со строительством Транссиба как важнейшим событием эпохи. Яйцо открывалось, и внутри был миниатюрный заводной поезд из паровоза и пяти вагонов (все они были подписаны – «для курящих», «для дам», «прямое сибирское сообщение» и т. д.). Поезд был сделан из золота и платины с алмазными фарами и рубиновым задним фонарем.

«Транссибирская магистраль» – это ключевое выражение, которое позволяет расположить города, символы которых были изображены далее, – Екатеринбург (см. рисунок 7), Новосибирск (см. рисунок 8), Иркутск (см. рисунок 9) – в том порядке, в каком мы их встречаем при поездке по Транссибирской магистрали на восток.

Конечно, у студентов железнодорожных специальностей есть некоторое преимущество в решении таких заданий, но культурный контекст и для них часто является новой областью знаний. С другой стороны, в каком-то смысле это представление масштабной истории железных дорог и их многогранной роли в общей истории культуры студентам других направлений подготовки, для которых, возможно, «родными» являются как раз культурные параллели.

Вот задание, в котором студентам нужно было назвать некоторый объект по следующим признакам:

Скорее всего, это было придумано здесь (рисунок 10).

Потом этого было очень много. Например, здесь (рисунок 11).

Кое-где это давало революционный эффект. Например, здесь (рисунок 12).

И до сих пор это используется по прямому назначению. Например, здесь (рисунок 13).

Дополнительный вопрос: а есть ли это в вашем городе?



Рисунок 10

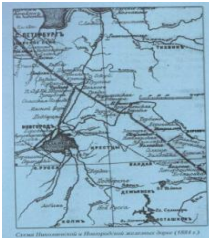


Рисунок 11



Рисунок 12

Речь идет о поворотном круге. Предположительно он был изобретен как сценический механизм для театра Кабуки (см. рисунок 10). С тех пор этот механизм стал обязательным для всех драматических театров и используется также во многих оперных и музыкальных постановках.

Считается, что именно внедрение поворотного круга помогло К. С. Станиславскому реализовать новаторский подход к режиссуре (см. рисунок 12 – сцена из постановки в театре Станиславского спектакля «Севильский цирюльник»), использование поворотного круга в котором, по мнению критиков, придало необычайную динамичность сценическому действию. На первых железных дорогах (см. рисунок 11 – карта одного из участков Николаевской железной дороги) этим устройством были оснащены все крупные железнодорожные депо. Они специально строились круглыми. На новых железнодорожных станциях используются уже другие системы, но в некоторых местах поворотные круги сохранены. Например, 12 мая 2020 г. газета «Гудок» сообщила: «В конце минувшей недели в эксплуатационном локомотивном депо Пенза (см. рисунок 13 – герб города Пенза) Куйбышевской дирекции тяги после реконструкции запустили в эксплуатацию поворотный круг». Отвечая на дополнительный вопрос, студенты назвали и другие железнодорожные узлы, где поворотный круг используется, и многие выяснили, что есть он и в местных театрах.



Рисунок 13

Представляется, что предложенные вопросы являются одним из способов расширить кругозор студентов, показать им, что железная дорога и транспортные системы вообще являются не только техническими объектами, но и неотъемлемой частью культуры [2], давно и прочно ставшей объектом активного художественного освоения.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Мартышина, Н. И.* Воспитательное содержание научно-исследовательской работы студентов / Н. И. Мартышина // Вестник СГУПС: Гуманитарные исследования. Новосибирск. – 2022. – № 2 (13). – С. 94–99.

2 *Мальцева, Е. А.* Образ железной дороги в произведениях искусства, посвященных Великой Отечественной войне / Е. А. Мальцева // Вестник СГУПС: Гуманитарные исследования. – 2020. – № 2 (8). – С. 92–98.

УДК 398.61

Г. Н. СТРЕХА

Крапивенская средняя школа Оршанского района, Республика Беларусь

РОЛЬ ЗАГАДОК В ФОРМИРОВАНИИ ИНТЕРЕСА К ПРОФЕССИЯМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ У МЛАДШИХ ШКОЛЬНИКОВ

В соответствии со статьёй 41 Конституции Республики Беларусь гражданам Республики Беларусь гарантируется право на труд как наиболее до-

стойный способ самоутверждения человека, то есть право на выбор профессии, рода занятий и работы в соответствии с призванием, способностями, образованием, профессиональной подготовкой и с учетом общественных потребностей, а также на здоровые и безопасные условия труда [1].

Перед обществом стоит задача подготовить к самостоятельной жизни молодое поколение, способное ориентироваться в мире профессий, осознавать социальную значимость профессиональной деятельности. Одним из актуальных направлений социальной, воспитательной и идеологической работы в учреждениях общего среднего образования является экономическое, трудовое и профессиональное воспитание [2].

Основным направлением профориентационной работы является формирование мотивационной основы для профессионального самоопределения. Наиболее благоприятный период для первичного знакомства с профессиями, развития интереса к различным сферам трудовой деятельности – дошкольный и младший школьный возраст. Для наибольшей результативности работы необходимо её строить с учётом возрастных особенностей детей, использовать разные формы и методы работы. Большой интерес у учащихся начальных классов вызывают загадки.

Загадка – жанр народного (или авторского) творчества, иносказательное и метафорическое описание объекта или явления. Авторство большинства загадок принадлежит народу. «Без лица в личине (маске)» – загадка о загадке. Владимир Прокопьевич Аникин даёт следующее определение: «загадка – это поэтическое замысловатое описание какого-либо предмета или явления, сделанное с целью испытать сообразительность человека, равно как и с целью привить ему поэтический взгляд на действительность» [3, с. 56]. Загадки могут быть в повествовательной или стихотворной форме.

Много загадок придумано о железнодорожном транспорте и людях, связанных с железной дорогой в силу профессиональной деятельности или в связи с различными жизненными ситуациями. Младшие школьники уже знакомы с железнодорожным транспортом. Некоторые из них имеют опыт поездок на поездах. Большинство имеют представление о железной дороге из бесед с родителями или благодаря информации, полученной в дошкольном учреждении. Учащиеся, разгадывая загадки, должны сравнить приметы, описанные в них, проанализировать полученные сведения, соотнести с имеющимся опытом.

Загадки о железной дороге и железнодорожном транспорте:

*Полотно, а не дорожка,
Конь не конь – сороконожка,
По дорожке той ползет,
Весь обоз один везёт.*

(Железная дорога)

*Две стальные Чудо-Нити
Протянул Путестроитель.
Нити свяжут города,
Мчат по Нитям поезда.*

(Рельсы)

*Тут грохочут поезда,
Шумно тут почти всегда.
Если едем на край света,
Покупаем тут билеты.*

(Вокзал)

*Он на вокзале есть всегда
К нему приходят поезда.
Двойное «р» содержит он
И называется ...*

(Перрон)

*Что ж, дружочек, отгадай,
Только это не трамвай.
Вдаль по рельсам быстро мчится
Из избушек вереница.*

(Поезд)

*Ем я уголь, пью я воду,
Как напьюсь – прибавлю ходу.
Везу обоз на сто колес.
И называюсь...*

(Паровоз)

*На большие расстояния
Мчится он без опоздания.
Пишется в конце два с,
Называется...*

(Экспресс)

*Мимо рощи, мимо яра
Мчит без дыма,
Мчит без пара
Паровозов сестричка.
Кто такая?*

(Электричка)

*Я зашёл в зелёный дом
И недолго пробыл в нём.
Оказался этот дом
Быстро в городе другом.*

(Вагон)

В загадках про работников, обслуживающих железнодорожный транспорт, описываются основные действия, совершаемые людьми. По описанию необходимо определить, про какую профессию идёт речь. Таким образом, дети уточняют свои знания, знакомятся с новой информацией, видят разнообразие профессий людей, работающих на железной дороге.

Работник этот хоть куда!

Сопровождает поезда.

(Железнодорожник)

Состав готов, звучит гудок,

Поехал поезд на восток.

Мелькают шпалы и столбы,

Березки, ели и дубы.

И папа мой ведет состав,

Совсем за сутки не устав.

(Машинист)

Я вагоны формирую,

Я составы формирую,

С маслом, мясом,

Солью, хлебом,

Нефтью, углем и рудой!

Отгадайте, кто такой?

(Составитель поездов)

Чтоб поезда неслись без остановок,

Чтоб машинист спокоен был в пути,

Пешком по шпалам в зной и непогоду

Он должен с молотком пройти.

(Путеец, монтер пути)

Пропускает поезда.

Знает всё – кому, куда?

Поезд примет и отправит

Зря на месте не оставит.

Через станцию пропустит

Всё запомнит, не упустит.

(Диспетчер)

Пассажиров он встречает

Их билеты проверяет,

Говорит, куда пройти,

Чаем потчует в пути.

(Проводник)

Использование загадок во время уроков и при проведении внеклассных мероприятий способствует развитию у учащихся начальных классов памяти, внимания, аналитического мышления, познавательного интереса. При помощи загадок в занимательной форме можно показать привлекательность и значимость профессии железнодорожника, что способствует в дальнейшем профессиональному самоопределению.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Конституция Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://pravo.by/pravovaya-informatsiya/normativnye-dokumenty/konstitutsiya-respubliki-belarus/>. – Дата доступа : 03.05.2024.

2 Инструктивно-методическое письмо «Особенности организации социальной, воспитательной и идеологической работы в учреждениях общего среднего образования в 2023/2024 учебном году» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : **Ошибка! Недопустимый объект гиперссылки..** – Дата доступа : 02.05.2024.

3 Аникин, В. П. Русские народные пословицы, поговорки, загадки и детский фольклор : пособие для учителя / В. П. Аникин. – М. : Гос. учеб.-пед. изд-во М-ва просвещения РСФСР, 1957. – 240 с.

4 Стихи, загадки о железной дороге малышам, детям, юным, будущим железнодорожникам [Электронный ресурс]. – Режим доступа : **Ошибка! Недопустимый объект гиперссылки..** – Дата доступа : 29.04.2024.

5 Загадки про железную дорогу [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://kykygyzo.ru/>. – Дата доступа : 29.04.2024.

УДК 378.4

А. А. ЧЕРНЯКОВ

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

ВОСТРЕБОВАННОСТЬ ФИЛОСОФСКИХ ЗНАНИЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Практическая направленность работы железнодорожного транспорта не заставляет нас в процессе производства, управляя транспортом или создавая и эксплуатируя его инфраструктуру, заниматься постановкой философских вопросов и размышлением над их смыслом или пользоваться понятийным аппаратом философа. Философия и производство – это две разные сферы человеческой деятельности, на первый взгляд слишком разные и никак не коррелирующие друг с другом. Прикладной характер работы железной дороги требует, прежде всего, знаний самых разных технологий (того, как что-то делать, т. е. способов осуществления чего-либо) управления транспортом, его эксплуатации, содержания пути и т. д. Иными словами, необходимы технические знания, связанные с преобразованием действительности, а

не с ее осмыслением, выдвиганием гипотез и их обоснованием, как того требует научная сфера и, в частности, философия. В лучшем случае инженеры, обладающие достаточно высоким уровнем владения и применения технических знаний, пользуются теоретическим знанием математики и физики, да и то применительно к своим практическим вопросам, но не к философии, знания которой всегда носили чисто теоретический и вероятностный характер и никогда не были направлены на получение прямой пользы и достижение практического результата.

Исторически философия никогда не была прикладной, практической дисциплиной и сферой существования человека. И здесь видно главное препятствие в применении философии на производстве – исключительно практической, преобразовательной сфере жизни человека: нет прямого обращения к вопросам философии и ее понятийному аппарату. Это скажет любой инженер как знающий человек, который изучал философию в вузе. И с этим трудно не согласиться. А как дело обстоит с косвенной связью философии с миром техники, который, наряду со специальной наукой, определяет развитие человеческой культуры? По взвешенно-оптимистическим представлениям такая, пусть и не всегда заметная, связь философии и технического мира есть. Если раньше, в досоветское и советское время, это могло представляться как очевидное, то теперь это утверждение надо доказывать. Новое время требует переосмысления, так что будем относиться с пониманием к некоторому недоумению (а иногда даже к негативному категорическому утверждению) о роли философии в мире техники. Таким образом, в этом новом свете полезность философии становится гипотезой, которая может подтвердиться или, наоборот, быть опровергнутой.

Заметим, что интенсивное развитие науки и техники, которое продолжается как минимум с 50-х гг. XX в. и по настоящее время, пусть и неявно, приводит к необходимости такой переоценки, если мы, конечно, считаем, что философия еще сохранила свой познавательный потенциал и способна дать науке и технике полезные для них знания. Наука и техника давно приобрели существенную самостоятельность в своей познавательной и преобразовательной деятельности по сравнению с философией, статус которой зачастую признается неопределенным. Непонятно, что она сегодня может дать нового этим двум сферам, чтобы они могли использовать эти знания для решения своих конкретных задач? Вопрос вполне резонный, что требует разъяснений, почему это так.

Справедливости ради надо сказать, что этот вопрос не новый, он возник и приобрел свою актуальность, вероятно, в первой половине XVII в. В это время наука сделала невероятный рывок и стала самостоятельной: философский (умозрительный) период ее развития, вероятностный по характеру знаний, сменился ее эмпирико-математическим характером, более точным и подтвержденным. Позже, с конца XVIII в. и, особенно, во второй половине

XIX в, такой рывок совершила техника: именно тогда стали разрабатываться ее лучшие, более современные, образцы и технологии, позволявшие пользоваться этими техническими изделиями. О технологии стали говорить как о науке необходимой и перспективной. Так что именно весь этот период философия подвергалась вполне целенаправленной критике, чаще негативной, чем позитивной, заставляющей сильно сомневаться в ее возможностях для науки, техники и в целом человеческой культуры. Особенно всплеск такой критики наблюдался в первой половине XVII в. (например, ей подвергался итальянский физик и математик Галилео Галилей) и в первой половине XIX в. (ярким примером подобного отношения может быть французский социолог Огюст Конт) [1].

Эта тенденция наблюдается и сегодня и, возможно, с дальнейшим позитивным развитием науки и техники только усиливается. И действительно, что может дать философия, например, технической сфере, в частности, железнодорожному транспорту? Положительный ответ, конечно, мог бы помочь философскому знанию оставаться востребованным для использования и интересным для изучения. Но это надо доказать. Повторим, что всё требует переосмысления, и это нормально, особенно в узловые, переломные моменты развития.

Греческое слово «кризис» обозначает поворот, перелом в чем-либо. Так что попробуем показать, что несмотря на продолжающуюся научно-техническую революцию уже как минимум 70 лет, философия может быть полезной.

Поскольку этот вопрос не нов, то таким, пусть и не всегда явным, целенаправленным доказательством занимались не только философы, признававшие в той или иной степени востребованность философских знаний, но и инженеры с передовыми для своего времени взглядами. Изначально все понимали, что философия нужна и способна к дальнейшему объяснению действительности. На Западе больше отмечали ее сохраняющуюся познавательные способности, т. е. явную методологическую природу. Например, британский математик и логик Бертран Рассел склонялся к тому, что философия может активно использовать скепτικο-критический способ, стимулирующий познание и позволяющий получить вероятностное знание о мире, новое по своей сути. В России же отмечали ее мировоззренческий характер и задачу. Философия рассматривалась как рациональный тип мировоззрения, представляющий удобную для повседневной практики картину мира. На Западе не отделяли окончательно философию от науки, а в России, наоборот, признавали особенность философии по отношению к науке, отделяя тем самым философию от научного стиля мышления. Так что история философии как науки и попытки обосновывать свои представления о мире стала быстро забываться и едва ли не сошла на нет.

Тем не менее неявно философия выступала и продолжает выступать как разновидность познания. С этой позиции надо сначала изучить неизвестный объект, что называется «в первом приближении». Явно же она признается мировоззрением, основой которого выступает отношение человека к окружающему миру. Хотя, вероятно, прежде чем возникнет мировоззрение, необходимо получить знания, которые составляют его основу. Это можно сделать с помощью метода, причем не узконаучного (он здесь бессилён: нет первоначальных философских знаний, позволяющих интуитивно обобщать, чтобы с ними работать), а использующего сомнение и критику для стимулирования создания новых знаний.

Фактические знания сами по себе недостаточны, их надо обобщать, чтобы выявить причинно-следственные связи, отвечая на вопросы, почему что-то происходит, случайный или необходимый носит характер и т. д. Без философии, без ее понятийного аппарата, а также принципов и законов этого сделать нельзя. Да, результат будет предположительным, но необходимым для дальнейшего уточнения с помощью понятий, методов и законов менее широких, узких и специальных для частных наук, в том числе и технических с железнодорожным уклоном. Вероятно, это соображение имеет значение и для инженеров-железнодорожников: с поиском решений для той или иной производственной проблемной ситуации целесообразно мыслить последовательно и правильно.

Не углубляясь еще дальше в существо этого вопроса (взаимоотношения философии и частных наук), который, вероятно, до сих пор актуален, повторим, что изначальная суть философии как научного знания не исчезла и сегодня. Хотя необъявленный, но существующий спор, как трактовать философию продолжается, проявляясь уже в вузе при подготовке инженеров [2]. И здесь железнодорожный университет не исключение. Повторим, что итогом этого спора является неопределенный статус философии, что, возможно, сбивает с толку студентов. Двойственное положение философии лишь запутывает понимание проблем. Хотя, повторим, история самой философии вполне ясна, если рассуждать с методологической точки зрения. Философия появилась как наука, первой попытавшаяся понять, обобщая факты наблюдения. И как бы не упорствовали преподаватели, «мировоззренчески» настроенные в отношении к философии, они постоянно, пусть и не осознанно пользуются философией как средством познания, умозрительно разъясняя самые разные объекты.

Сказанное ни в коем случае не следует воспринимать как претензии к «мировоззренщикам» и попытку их обидеть, умаляя значение мировоззренческих вопросов для студентов. Они могут иметь свою точку зрения. Но как быть студентам, особенно «технарям», инженерам, когда им, например, предлагается философия с учетом сложившихся традиций: или только как мировоззрение (трактовать философию как науку уже не в чести), или как науку и мировоззрение? Два варианта на выбор, и этот выбор они долж-

ны сделать сами. Студентам можно только посочувствовать. Обучающимся нужна определенность, а ее на занятиях по философии, как правило, нет.

Парадоксальной звучит мысль, что преподаватели философии не любят задавать вопрос о статусе философии. Это говорит о том, что они сами затрудняются ответить на него. Но студенты изучают в университете научные дисциплины, преподают которые кандидаты и доктора наук. Поэтому, вероятно, с исторической точки зрения (по крайней мере, она опирается на факты) целесообразнее рассматривать научную сторону философии, сторона которой одинакова у всех наук по цели и средствам.

Все науки в этом смысле одинаковы, и философия здесь не исключение. И не стоит при этом забывать вероятностную особенность философских знаний и интегративную способность философии объединять самые разные знания в единую картину. Этим она и отличается от любой науки. Повторим, что предположительно выход из затруднения – в определении статуса философии по истории ее возникновения и развития.

Все эти предварительные рассуждения об особенностях философских знаний были сделаны для того, чтобы в дальнейшем попытаться установить степень востребованности философских знаний на железнодорожном транспорте. Выше было сказано, что прямого обращения на производстве собственно к философским вопросам, теоретическим по сути, нет и быть не может – только косвенно. Что имеется при этом в виду? Вероятно, если ты не философ, а академический ученый, то, говоря о философии, можешь использовать только некоторые ее элементы. Это и происходит, результатом является несистемное использование философских знаний. Возможно, подобное использование элементов философии оказывается более реалистичным и лучше вписывается в общую целостную картину получаемых инженерных знаний, в которые включаются и философские (инженер и философ в одном лице – красиво звучит!). Однако за редким исключением (каким может быть выдающийся русский философ техники, инженер Петр Клементьевич Энгельмейер) практические знания и задачи инженера существенно перекрывают его философское образование.

Практическая направленность инженера естественна и правильна. Сфера его деятельности – преобразование действительности (а не ее теоретическое изучение) на основе применения на практике различных технологий. Здесь не до философии. Но инженер может пользоваться элементами философии, ее методологией, разработанным аппаратом, который поможет ему в понимании трудных вопросов, встречающихся в процессе его работы. Очень часто не хватает опыта, инструкций и методик, чтобы решить ту или иную задачу. И не будем забывать, что инженер – это личность творческая, создающая часто что-то новое.

Философия всегда была связана с осознанием неопределенностей высокого порядка. И если мы под неопределенностью подразумеваем то, что по-

ка еще не имеет объяснений, к чему нельзя для понимания применить математику, физику, технические науки, то остается только с помощью философии получить первоначальное, предположительное знание о конкретной ситуации и её возможном решении. Для этого нужен специальный аппарат познания: наиболее общие понятия, принципы и законы. А уже с полученным вероятностным знанием можно работать дальше, применяя более узкие познавательные средства математики, физики или узкопрофильных технических наук.

Даже если перед нами не инженер-творец, а инженер-исполнитель, то ситуация, по сути, не меняется. Всё равно необходимо знать и применять элементы философии. Поиск решения – это выход за рамки известного, здесь больше нужна философия, чем что-либо другое. Опыт или физика с математикой, имеющие четкие границы, правила и строгую логику рассуждений, именно этим и ограничены, и не могут преодолеть свою определенность для поиска нового решения. Философия в определенном смысле более свободна, хотя и дает только предположения.

Инженеру в любом случае понадобится целостная картина. Перед ним часто стоят вопросы: что нужно сделать, с помощью чего сделать и что получилось в результате, а затем проверить всё это. Чтобы это выпонить, инженер должен знать философский принцип целостности. То есть, говоря конкретнее, в любой производственной ситуации приходится работать с самыми разными явлениями, для чего могут эффективно использоваться философские понятия, с помощью которых можно определить объект, состояние или процесс, их формы, содержания, качества и их количества, предположительно установить сущность исследуемой вещи и ее проявление, а также единичные (особенные) и общие свойства объекта. Этот объект по философскому принципу взаимосвязи (в частности, принципу причинности) попадает в сеть причинно-следственных связей. Он к тому же обладает целостностью и может находиться в стадии развития, что потребует знания принципа развития. Таким образом, вполне правомерно использовать понятия и принципы философии, которые не являются физическими, математическими или техническими. Они всеобщие. В такой логике становится очевидно, что их применение необходимо, если нам нужно уменьшить степень неопределенности конкретной ситуации и найти решение встретившейся проблемы, пусть и предположительно.

Подобное рассуждение показывает целесообразность применения философии, которую может использовать инженер, начиная работу в своей области. И здесь речь идет о стимулировании и развитии творческого мышления.

Уже говорилось, что философия в узком (сущностном) смысле представляет собой метод мышления, вероятно, ближе всего подходящий к творчеству и просто к реальному пониманию вполне конкретных каждодневных задач. Всё это, возможно, стоит перенести и на подготовку инженеров в рамках вузовской программы. Приучение студентов мыслить философски,

несмотря на их технический профиль, в логике данного рассуждения представляется не лишним.

Однако есть существенные сложности. По профилям специальностей применяется главным образом аналитический метод, с использованием которого изучается не ситуация в целом, а ее части: отдельные явления, процессы и события. Это, пожалуй, главное препятствие. Точные науки и, в частности, технические, по своей сути аналитические. Студент изначально сориентирован, чтобы именно так (вне связи) воспринимать действительность и ее частные проявления. Это не упрек, так существует специальная наука. В лучшем случае ученый-специалист и инженер обращаются к философии, чтобы увидеть целостную картину. Философия обладает интегративным свойством, т. е. может объединять различные виды знаний, опираясь на свои всеобщие принципы (взаимосвязи и развитие). И в этом смысле ее стоит изучать.

Еще одной сложностью в техническом вузе является недостаток часов на изучение философии. Сегодня – это один семестр с незначительным количеством часов лекций и семинаров, что не позволяет сбалансировать содержание тем занятий. В советский период в вузе философия изучалась два семестра (первый семестр – предмет философии и ее история, второй – теория философии (онтология, гносеология и т. д.)). За это время можно было обучить студентов предмету в приемлемом виде или хотя бы выдать основной материал для изучения. И это, пожалуй, главная проблема в сегодняшнем железнодорожном вузе. Несомненно, что такая ситуация с обучением философии в вузе скажется на формировании мышления инженера, от которого ожидается умение сомневаться, критиковать, творчески мыслить.

Тем не менее, может, в этих условиях на технических специальностях целесообразнее обратиться к философии как к методу? [3]. К сожалению, в массе своей, студент не умеет философски мыслить. Его никто не обвиняет, эта реплика, скорее, преподавателям философии, тратящим свои часы и усилия, например, на историю философии. Это, конечно, замечательно быть в курсе истории философских идей, но как это приложить к конкретной производственной ситуации?

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Черняков, А. А.* Особенности научного языка – причина проблемы преподавания философии в техническом вузе / А. А. Черняков // Сибирский учитель. – 2017. – № 5 (114). – С. 17–20.

2 *Черняков, А. А.* Неопределенность положения философии в техническом вузе и ее причины / А. А. Черняков // Вестник СГУПС: Гуманитарные исследования. – 2018. – № 2 (4). – С. 71–76.

3 *Черняков, А. А.* Методологическая концепция философии как вариант повышения качества ее преподавания в техническом вузе / А. А. Черняков // Сибирский учитель. – 2022. – № 1 (140). – С. 89–93.

УДК 656.025:94(476)

Г. И. НИКИФОРОВА, О. П. КИЗЛЯК, Т. Г. СЕРГЕЕВА
Петербургский государственный университет путей сообщений,
Российская Федерация

**РАБОТА ТРАНСПОРТА ПРИ ОБОРОНЕ ЛЕНИНГРАДА
В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**
(к 80-летию полного освобождения от фашистской блокады)

Несмотря на упорные бои Красной Армии, в 1941 г. Ленинград оказался полностью отрезанным от страны. Все транспортные коммуникации, в особенности железные дороги, ведущие к Ленинграду, стали объектами постоянного воздействия противника. Так, в летние месяцы 1941 г. железнодорожный узел более 100 раз подвергалась налетам немецкой авиации [1]. За этот же период Октябрьская железная дорога претерпела более 100 разрушений пути и линий связи [2]. Под обстрелы попадали не только грузовые составы, но и вагоны, и автомобили с людьми, направлявшимися в эвакуацию, медицинские эшелоны.

На блокаду города была направлена группа немецких армий «Север», перед которой стояла задача – к 21 июля захватить город. Кольцо блокады сжималось, и 30 августа 1941 года фашистские войска заняли Мгу, – важнейший для железнодорожного сообщения узел (рисунок 1).

Снабжение города по железной дороге могло осуществляться только через Тихвин по Вологодскому направлению. Именно захват Тихвина в ноябре того же года замкнул окружение, отрезав продовольственное снабжение. Противнику, в результате успешного проведения серии военных операций, удалось блокировать город с трехмиллионным населением, имевший крайне ограниченные запасы продовольствия и топлива. Началась самая страшная осада города в истории человечества [3].

Для продолжения полноценных оборонительных мероприятий требовалось восстановление транспортного сообщения с другими областями Советского Союза, являющимися источниками комплектования войск, поставок продукции гражданского и военного назначения, сырья, продовольствия и медикаментов. Требовалась массовая эвакуация детей, раненых и больных.

Городской общественный транспорт в самые тяжелые дни блокады был полностью остановлен, так как в городе не было ни топлива, ни электричества. В таких тяжелейших условиях людям приходилось еще и оборонять город, тушить зажигательные бомбы, выживать под обстрелами. В небе Ленинграда повисли аэростаты, которые затрудняли полеты самолетов противника. Несмотря на все усилия Красной Армии и последующее освобождение Тихвина, цепочки поставок продовольствия и топлива были разрушены. Снабжение города осуществлялось следующим образом: железнодорожные составы с продовольствием шли из центра страны до Тихвина, далее до Кобоны и по легендарной Дороге жизни по льду холодного Ладожского озера (рисунок 3).

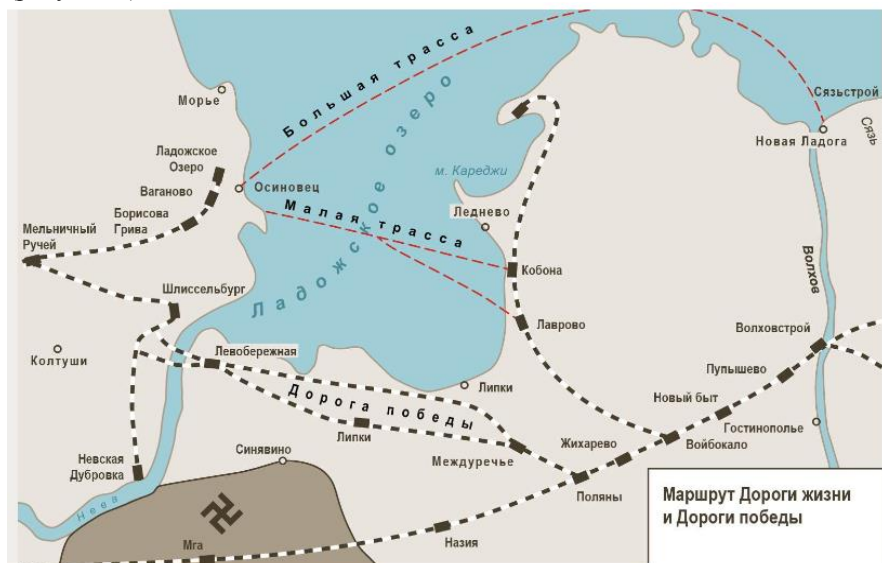


Рисунок 3 – Маршрут Дороги жизни и Дороги победы

После смертельно опасного участка по замерзшей поверхности Ладоги грузы попадали на Ириновскую железную дорогу и далее в сам Ленинград. В обратном направлении увозили детей и самых слабых в эвакуацию. Это не останавливало гитлеровские войска в бомбардировках эвакуационных автомобилей. Весной 1942 года перевозки по Дороге жизни стали особенно опасными, так как лед уже подтаял, но судоходство еще было невозможно. Однако останавливать движение по этой дороге было нельзя. Стало понятно, что в этих тяжелейших условиях возникает необходимость строительства новой железной дороги для снабжения города и войск.

В январе 1943 года особую активность приобрели действия Ленинградского и Волховского фронтов, которые пытались прорвать блокаду Ленинграда. 12 января 1943 года в 9 часов 30 минут началась операция «Искра». Свыше 4,5 тысяч орудий и минометов двух фронтов обрушили шквал огня на позиции врага. Авиация наносила штурмовые удары по опорным пунктам, артиллерийским и минометным батареям противника. Начавшаяся операция потребовала доставки в район военных действий 125 эшелонов.

18 января 1943 года армии Ленинградского и Волховского фронтов соединились, блокада Ленинграда была прорвана. В день прорыва блокады государственным комитетом обороны было принято решение о строительстве железнодорожной линии Жихарево – Шлиссельбург длиной 33 км. Основной ее отрезок проходил в 5–7 км от линии фронта по Синявинским болотам, грунт не подходил не только для железнодорожного строительства, но и для строительства автодороги. Однако железная дорога была остро необходима, поскольку оставался риск возобновления блокады города [4].

Настоящим подвигом можно назвать строительство этих 33 километров дороги. Дорога должна была быть построена за 20 дней, строительство возглавил Иван Георгиевич Зубков – начальник Управления военно-восстановительных работ Ленинградского фронта. Практически круглосуточно в январские морозы над возведением дороги трудились 5 тысяч человек. Самым сложным участком был мост через Неву. Общая длина участка составляла 1300 м, из которых 450 м находились на кривой радиусом 600 метров. Выгнутая сторона полудуги была обращена к Ладоге, навстречу течению. В связи со сжатыми сроками строительства было решено на первом этапе возвести «низководный» мост свайно-ледяной конструкции, намечая заменить его к ледоходу временным мостом. Когда командование противника осознало, что идет строительство спасительной железной дороги, начались непрекращающиеся обстрелы вражеской артиллерии. Однако строители одолели не только сроки, но и лютые морозы, штормовые ветры, отсутствие дорог и грунта, непрекращающиеся вражеские обстрелы. «Низководку» возвели за 10 дней, установив строительный рекорд – 130 метров в сутки.

На день раньше намеченного, 7 февраля 1943 года, на Финляндском вокзале в Ленинграде торжественно встречали первый поезд с «Большой земли». Вел его машинист Иван Пироженко, завоевавший это право в соревнованиях паровозных бригад. На украшенном хвоей паровозе серии Э были укреплены портрет Сталина и лозунг «Боевой привет шлет Родина героическому Ленинграду». Вечером того же дня на «Большую землю» отправился первый грузовой поезд. Он вез заготовленные в блокадном Ленинграде отливки орудийных стволов на Урал, где должны были завершить их обработку. Конечно, Дорога победы оставалась главной мишенью для противника, поэтому главным образом составы по ней двигались ночью [5]. Эту дорогу в полосе прорыва ленинградцы назовут «Дорогой победы», а

машинисты, водившие по ней поезда под постоянными обстрелами и бомбежками, – «коридором смерти». На отдельных участках Шлиссельбургская трасса проходила всего в 4–6 км от вражеских позиций. Долгое время в ходу было три пары поездов в ночное время, и увеличить их количество не удавалось. Движение осуществлялось одностороннее. Одну ночь к Ленинграду, другую – в обратном направлении. Поезда шли с погашенными огнями, друг за другом, на малой скорости, с видимостью машинистом хвоста впереди идущего поезда. Времени и средств для создания автоблокировки не было, поэтому создали «живые светофоры» – сигнальные посты на расстоянии 2–3 км, состоящие из керосиновой лампы с красным и зеленым светофильтрами у сигналиста, который разворачивал эту лампу. Благодаря таким «живым светофорам» удалось повысить пропускную способность до 20–25 поездов в ночное время. В целях обеспечения движения поездов по возведенной трассе была сформирована 48-я паровозная колонна. При этом стрелочниками, помощниками машинистов, кондукторами и кочегарами становились девушки, выжившие в блокадном Ленинграде, что также свидетельствует о том, что в тяжелые для города годы военные и гражданские были вынуждены объединиться и выполнять задачи в интересах обороны Ленинграда.

Намного раньше срока установили и последний пролет нового временного моста через Неву. Член Военного совета Ленинградского фронта Соловьев предлагал заблаговременно разобрать мост. Однако Иван Георгиевич решил не разбирать «низководку», так как считал, что свайно-ледовая переправа не выдержит «натиска льда» и, отнесенная по течению, разрушит высоководный мост. Зубков И. Г. утверждал: «...Посмотрите как живуча наша «низководка» под снарядами! Десятки попаданий, а она работает! А в «высоководном» стоит одну ферму разрушить – уже катастрофа».

Жизнь неоднократно подтвердила его правоту. «Низководка», спасенная ценой больших усилий от ледохода, не раз обеспечивала непрерывность движения поездов через Неву. А перерывы в движении поездов по «высоководному» мосту из-за разрушений доходили до двух недель.

За 1943 год по шлиссельбургской трассе проследовало более 6 тысяч поездов, из них 3105 – в Ленинград и 3076 – из Ленинграда. Город получил по железной дороге 4,5 млн тонн различных грузов. Ровно год проработала сооруженная в полосе прорыва трасса, и весь год под жесточайшими обстрелами, бомбежками вели железнодорожники поезда с продовольствием в осажденный город, а обратно шли составы со станками и оборудованием. Промышленные предприятия Ленинграда и во время блокады продолжали работать для Победы.

С началом боевых действий за Ленинград возникла необходимость в доставке значительных объемов грузов различного назначения для обеспечения как оборонительных мероприятий, так и для целей гражданского на-

значения. Потребность в организации транспортного сообщения в блокадный город возникла практически с первых дней блокады. Железнодорожный транспорт показал свою эффективность, несмотря на то, что пропуск поездов осуществлялся исключительно ночью, под постоянным боевым воздействием противника.

Необходимость в железнодорожном сообщении была настолько велика, что планам по строительству и содержанию железной дороги суждено было реализоваться, несмотря на огромные трудозатраты на строительство и содержание, отсутствие материалов, конструкций, сил и средств, а также суровые климатические условия и болотистую местность.

Объединение усилий войск и гражданского населения, колоссальная воля к победе явились решающими факторами в обеспечении функционирования железнодорожного транспорта.

В блокадном Ленинграде при его транспортном снабжении погибли сотни тысяч людей. Жестокость и бесчеловечность фашистских захватчиков останется на страницах истории навсегда. Полная драматизма ленинградская эпопея завершилась разгромом немецко-фашистских войск, осаждавших на протяжении 900 дней город-герой на Неве.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Ковалев, И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.) / И. В. Ковалев. – М. : Наука, 1981. – 480 с.

2 Ветка жизни. Как строили железную дорогу, спасшую Ленинград в блокаду [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://nstarikov.ru/vetka-zhizni-kak-stroili-zheleznuju-dorogu-spashuju-leningrad-v-blokadu-113466?ysclid=1w60v5njtl675586797>. – Дата доступа : 05.04.2024.

3 Похилюк, А. В. Организация функционирования железнодорожного транспорта при обороне Ленинграда в годы Великой Отечественной войны [Электронный ресурс] / А. В. Похилюк, Д. В. Шувалов, М. А. Шувалова. – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/organizatsiya-funktsionirovaniya-zheleznodorozhnogo-transporta-pri-oborone-leningrada-v-gody-velikoy-otechestvennoy-voyny?ysclid=ly2u5di8li950113940>. – Дата доступа : 05.04.2024.

4 Как поезда из «коридора смерти» вышли на Дорогу Победы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.spb.kp.ru/best/spb/doroga-pobedy/?ysclid=1w4pwevsjx115899089>. – Дата доступа : 05.04.2024.

5 Шлиссельбургская трасса – железная Дорога жизни в блокадный Ленинград [Электронный ресурс]. – Режим доступа : topwar.ru/12790-shlisselburgskaya-trassakoridor-bessmertiya-v-blokadnyy-leningrad.html. – Дата доступа : 05.04.2024.

СОДЕРЖАНИЕ

ПЛЕНАРНАЯ СЕССИЯ

<i>Равченко О. И.</i> Феноменология транспорта в альманахе «Светлой радуги долгая песнь»	3
<i>Исаева Т. Е.</i> Динамика транспортных средств как продолжение символизма в кинофильме «Офицеры».....	9

Секция

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

<i>Власюк Т. А., Дубков В. Г., Царенкова А. А.</i> Анализ информативной и коммуникативной функций культуры на примере рассказа Леонида Андреева «В поезде»	15
<i>Власюк Т. А., Сосновский И. И.</i> Железнодорожные вокзалы XIX века как центры формирования массовой культуры. Исторический и литературный экскурсы.....	17
<i>Гаранина М. И., Гаранин В. Н.</i> Сравнение квинтового круга в музыке с колесом на транспорте.....	21
<i>Головнич А. К.</i> Атриактивность восприятия энигматичного транспорта в романе А. Н. Толстого «Аэлита»	24
<i>Зылевич Д. П.</i> Аўтамабіль як персанаж дзіцячай казкі: пазнавальныя і выхаваўчыя магчымасці твораў	28
<i>Каминская М. В., Янев Ж.</i> Поэтизация железнодорожного и городского видов транспорта в лирике российских поэтов.....	32
<i>Кіштымаў А. Л.</i> Язэп Драздовіч: пуцявіны жыцця і творчасці	40
<i>Кузнецов В. Г.</i> Железнодорожные переезды как объекты промышленного пейзажа в живописи	42
<i>Куліковіч У. І.</i> Назвы транспартных сродкаў у законе Рэспублікі Беларусь «Аб правілах беларускай арфаграфіі і пунктуацыі».....	45
<i>Мизгирева Е. Е.</i> Боги-транспортники в мифах различных культур: характеристика и оценка	52
<i>Семенова Н. Ф.</i> Феномен железнодорожного транспорта на почтовых марках	55
<i>Ташинов А. Г.</i> Профессия строителя в отечественном кинематографе.....	61

Секция

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

<i>Бжиская Ю. В., Щербаков А. И., Резникова Е. В.</i> Образ строителей Байкало-Амурской магистрали в советском кинематографе	65
--	----

<i>Власюк М. М.</i> Символизм образа такси в мировом кино конца XX – начала XXI века	70
<i>Власюк Т. А.</i> Смена парадигмы транспортной мобильности в начале XX века на примере романов «Двенадцать стульев» и «Золотой теленок» Ильи Ильфа и Евгения Петрова	73
<i>Власюк Т. А., Гончарова Л. А. Житникова Я. В.</i> Вокзал как жизненное пространство пассажира в период поездки на железнодорожном транспорте на примере фильма Эльдара Рязанова «Вокзал для двоих»	76
<i>Юлианская С. А., Астафьев Д. А.</i> Образ поезда в художественном мире Леонида Андреева	78

Секция
«ГИБРИДНАЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛИЗАЦИЯ
ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЦИВИЛИЗАЦИИ НА ПРИМЕРАХ
ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ И ИСКУССТВА»

<i>Головнич А. К.</i> Социализация искусственного интеллекта в романе К. Исигуро «Клара и Солнце».....	82
<i>Лыч Ю. П.</i> Интеллектуальные транспортные средства и системы в фантастической литературе: сбывшиеся пророчества и грядущие проблемы	85

Секция
«МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ОБУЧЕНИЯ
ПРОФИЛЬНЫМ ДИСЦИПЛИНАМ»

<i>Васильев С. М., Нагибина А. В.</i> Сторителлинг через литературные произведения о железнодорожном транспорте.....	89
<i>Мартишина Н. И., Мальцева Е. А.</i> Железнодорожные вопросы на гуманитарной олимпиаде	90
<i>Стреха Г. Н.</i> Роль загадок в формировании интереса к профессиям железнодорожников у младших школьников	95
<i>Черняков А. А.</i> Востребованность философских знаний на железнодорожном транспорте.....	99

Секция
«ИСТОРИЯ БОЛЬШОЙ СТРАНЫ»

<i>Никифорова Г. И., Кизляк О. П., Сергеева Т. Г.</i> Работа транспорта при обороне Ленинграда в годы Великой Отечественной войны (к 80-летию полного освобождения от фашистской блокады).....	106
--	-----

Научное издание

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

Материалы IV Международной
научно-методологической конференции

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

Подписано в печать 09.12.2024 г. Формат 60×84¹/₁₆.
Бумага офсетная. Гарнитура Таймс New Roman. Печать на ризографе.
Усл. печ. л. 6,63. Уч.-изд. л. 6,71. Тираж 150 экз.
Зак. 2383. Изд. № 47.

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