

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

**Материалы V Международной
научно-методологической конференции
(Гомель, 22 мая 2025 г.)**

Гомель 2025

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

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

Материалы V Международной
научно-методологической конференции

(Гомель, 22 мая 2025 г.)

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

Гомель 2025

УДК 821:656
ББК 84+39
Ф42

Редакционная коллегия:
Т. А. Власюк (отв. редактор);
А. К. Головнич (зам. отв. редактора);
Т. М. Маруняк (секретарь)

Рецензент –
чл.-кор. НАН Беларуси, д-р техн. наук, профессор,
член Союза писателей Беларуси *Ю. М. Плескачевский*

Феноменология транспорта в литературе и искусстве: прошлое, настоящее,
Ф42 будущее : материалы V Междунар. науч.-методолог. конф. (Гомель, 22 мая 2025 г.) /
М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. ; под общ.
ред. Т. А. Власюк. – Гомель : БелГУТ, 2025. – 145 с.
ISBN 978-985-891-225-3

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

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

УДК 821:656
ББК 84+39

ISBN 978-985-891-225-3

© Оформление. БелГУТ, 2025

УДК 656.2:821"1941/1945"

А. А. ЕРОФЕЕВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ПРОИЗВЕДЕНИЯХ О ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

Неоспорима роль железнодорожного транспорта в победе советского народа в Великой Отечественной войне. И этот факт отражен в ряде художественных произведений. В данной статье рассмотрено видение советских художников, нашедшее отражение в живописи. Условно можно выделить три основные сюжетные линии в произведениях художников.

Первая линия – помешать врагу наладить снабжение войск с использованием железнодорожного транспорта. Здесь особое место занимают сюжеты «рельсовой войны» и партизанского движения. Этой тематике посвящены как картины, так и агитационные плакаты. Именно идеологической составляющей уделялось особое внимание во время войны (рисунки 1–4).



Рисунок 1 – Партизаны. Агитационный плакат. Автор В. И. Прагер, 1941 г.



Рисунок 2 – Небольшой отряд смельчаков-партизан минировал железнодорожный путь. Плакат, 1942 г.



Рисунок 3 – Налет советских партизан на железнодорожную станцию N. Плакат, 1943 г.



Рисунок 4 – Налет советских партизан на железнодорожную станцию, занятую немецкими оккупантами. Плакат, 1943 г.

Плакаты наглядно демонстрировали, как партизанское движение может внести свой вклад в победу, а иллюстрации в газетах прославляли успехи в «рельсовой войне».

Второй сюжет – созидательная роль железной дороги в обеспечении победы. Недаром с начала войны появился лозунг: «Транспорт – родной брат Красной Армии». Он обеспечивал снабжение фронта и эвакуацию мирного населения, объектов промышленности (рисунки 5–7).



Рисунок 5 – Транспорт – родной брат Красной Армии. Плакат



Рисунок 6 – Эвакуация заводского оборудования. Фотоплакат



Рисунок 7 – Москва, 1941 год. Л. Карташев, 1983 г.

Железная дорога – это не только снабжение фронта оружием, но и транспортное обеспечение освобожденных городов. И здесь важное место занимает освобождение блокадного Ленинграда. Во многих произведениях была воспета «Дорога жизни», которая обеспечивала снабжение города при помощи автомобилей по льду Ладожского озера. Но мало кто знает, что в январе 1943 года была после прорыва блокады Ленинграда для связи с Большой землей пришлось оперативно по болотистой земле строить железную дорогу, а также мост через замёрзшую Неву. Для строительства

железнодорожного моста понадобилось забить 2650 свай в дно заледеневшей реки. Он был возведен за 11 дней, а дорога действовала с 7 февраля 1943 года по 23 февраля 1944 года. Именно это событие отражено на картине М. В. Петрова-Маслакова (рисунок 8).



Рисунок 8 – Первый поезд «Дороги Победы» в Ленинграде.
М. В. Петров-Маслаков. Январь, 1943 г.

И третий сюжет – Великая Победа. Именно железнодорожные вокзалы стали местами встреч возвращавшихся с боев бойцов со своими родными и близкими (рисунки 9, 10).



Рисунок 9 – С победой! Н. Н. Репин, 1976 г.



Рисунок 10 – После победы. М. Ю. Кугач, 1980 г.
Приморская государственная картинная галерея, Владивосток

На вокзалах были смех, слезы радости, объятия. Однако практически на каждой картине можно увидеть и грустные лица. Лица тех, кто не дождался с войны своих героев.

Автор статьи сознательно не оценивает художественную составляющую произведений, потому что сравнивать плакаты, газетные зарисовки и картины не совсем корректно. Но все они, несомненно, относятся к произведениям искусства Великой Отечественной войны, позволяя нам прикоснуться к боли и радости поколения Героев, на плечах которого мы строили независимое белорусское государство.

УДК 82-94

А. Л. КИШТЫМОВ

*Республиканская лаборатория историко-культурного наследия,
ГНУ Центр исследований белорусской культуры, языка
и литературы НАН Беларуси, г. Минск*

СВЯЗЬ ТЕХНИКИ С ТЕОРИЕЙ ИЗЯЩНОГО: ИЗ ФИЛОСОФСКИХ ЗАПИСОК ИНЖЕНЕРА-ТЕХНОЛОГА А. А. ПАВЛОВСКОГО, НАЧАЛЬНИКА ВИТЕБСКОГО УЧАСТКА СЛУЖБЫ ТЯГИ РИГО-ОРЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

«Связь техники с теорией изящного» и «Влияние техники на прикладное искусство» – так называются две главы в монографии «Успехи техники и

влияние их на цивилизацию» инженера-технолога Александра Антоновича Павловского, начальника Витебского участка службы тяги Риго-Орловской железной дороги. В этой работе много необычного. Во-первых, само обращение к теме. Это одна из первых попыток не только в Российской империи и Европе, но и в мире обратить внимание и всесторонне рассмотреть и проанализировать влияние технического прогресса на историю человечества. Промышленная революция, индустриальный переворот, которые начались во второй половине XVIII в., создали в XIX в. единое представление о научно-техническом прогрессе. Это актуализировало исследования по теоретическому пониманию такого явления, как техника.

Монография А. А. Павловского является первой работой о ценностном статусе техники в культуре и цивилизационном процессе. Автор не просто приводит перечень технических новинок и открытий, а рассматривает их в практическом приложении, по отношению различным аспектам человеческого бытия. В этом легко убедиться, познакомившись с названием некоторых глав его философского труда: «Взгляд на технику в классической древности», «Роль церкви в области техники», «Инженерное искусство, как особая профессия», «Позаимствование техники от современного милитаризма», «Успехи техники в сельском хозяйстве», «Влияние техники на домашний быт и положение женщины» «Роль техники в успехах наук», «Роль техники в гигиене городов и целых провинций».

Несколько слов о биографии автора. Александр Антонович Павловский (1858–1944), уроженец Волынской губернии, в 1883 году окончил механическое отделение Санкт-Петербургского технологического института. С 1885 по 1900 г. работал в Витебске начальником депо, а затем начальником службы тяги Риго-Орловской железной дороги. Затем служил на Московско-Киево-Воронежской железной дороге, Московско-Казанской железной дороге. Неоднократно по распоряжению МПС командировался на различные железные дороги для проверки их технического состояния и организации работы [2].

Он не только занимался практической деятельностью, но и был известен многочисленными публикациями по различным отраслям железнодорожного дела. Заслуженно получил известность его двухтомный труд «Современное русское паровозное хозяйство» [3]. Управление железных дорог специально приобрело 265 экземпляров этого издания для рассылки по железным дорогам Российской империи. 19 августа 1916 г. А. А. Павловский уволен со службы с назначением усиленной пенсии.

Кроме того, он занимался экономическими исследованиями Витебщины, публиковал статьи и неоднократно выступал с публичными лекциями на эту тему. Ряд таких работ помещён в этом же издании («Коммерческое значение Двинско-Витебской железной дороги в связи с общими экономическими успехами Витебской губернии»; «Историческое исследование русской льняной промышленности и торговли в связи с общим ходом истории

торговли России»; «Основания устройства электрических трамваев и устройство витебского электрического трамвая»; «Технические нужды города Витебска»).

В предисловии к своей работе А. А. Павловский отмечает, что он обратился к этой теме в 1893 г., а в августе 1896 г. на Всероссийской выставке в Нижнем Новгороде прочитал в выставочном концертном зале публичную лекцию «Об успехах техники и влиянии их на цивилизацию». Отметим, что А. А. Павловский был и полноправным участником этой выставки. «За литературные труды по вопросу о вагонном хозяйстве русских железных дорог» его удостоили выставочным дипломом 3-го разряда [4, с. 150–151].

Но вернемся к интересующим нас главам, которые имеют непосредственное отношение к теме обсуждения. Автор подчеркивает несправедливость утверждения, что *«техника, а именно, что машинное производство, убивает вкус и артистизм в той массе машинных предметов ежедневного употребления, которые, благодаря своей дешевизне, наводняют не только города, но и села»*. По мнению А. А. Павловского, наоборот, *«машина, подняла эстетические потребности народных масс, но не понизила»*. Ручной труд не исчезнет и по-прежнему будет создавать уникальные вещи. Но *«человеческие руки без помощи машины, не могут достигнуть такой высокой точности, как, например, нониус и микрометрические приборы»* [1, с. 59].

Всем известно, что техника дала возможность любоваться Парижем с высоты Эйфелевой башни и красотами Ниагарского водопада. Но не в этом заключается связь техники с эстетикой. *«Не только каждое новое изобретение, но и старинные технические изобретения так мало известны вообще поэтам и художникам, вследствие общего классического направления их подготовки, что едва можно требовать, чтобы они понимали паровоз, но нельзя требовать, чтобы в изображении паровоза они шли бы дальше, чем техник, в своём заводском чертеже... До сих пор часто раздавались голоса, отчаивавшиеся за будущее искусства, по поводу возрастающего распространения машин. Одни опасались за то, что машины никогда не будут вдохновлять поэтов, другие полагали, что со временем машины приобретут более эстетичные внешние формы... Для того, чтобы пойти дальше, не достаточно быть художником, но необходимо тонко усвоить назначение частей паровоза; только тогда художник может создать, художественное соответствие между формой и назначением, составляющее основное требование эстетики. Когда со временем паровоз делается предметом ежедневного употребления, – столь общепотребительным и общепонятным, как лопата, плуг, самопрялка, или ткацкий станок, то будущий поэт найдёт в паровозе и других машинах поэтические стороны и сумеет их изобразить»* [1, с. 63].

Еще одна цитата: *«Современный поэт находит поэтичным сгибание спины рабочих с серпами в руке: отчего не найти ему изящества в картине неизмеримых полей, на которых орудуют дышащие паром и дымом неутомимые локомотивы. Не производит ли грандиозного впечатленияковка*

больших раскалённых глыб железа, например, на Обуховском заводе, где над паровым молотом и печами летают свободно стаи голубей, составляя резкий контраст природы и искусства. Когда большинство теперешних технических операций сделается доступным публике, то исчезнут теперешние опасения за эстетику, по поводу распространения машин» [1, с. 64].

Техника открывает новые возможности в живописи: «Умение готовить прочные краски возшло на степень научного труда. Успехи фабрикации красок заключаются в их чистоте, яркости, разнообразии оттенков, прочности и применимости к самым разнообразным целям. Эти успехи создали то положение современной живописи, что следует изображать натуру самым большим количеством красок» [1, с. 61].

А. А. Павловский особо подчеркивает появление фотографии и развитие фототехники: «Успехи фотографии позволили художнику записаться дешёвым фотографическим аппаратом и посредством него знакомиться ближе с природой, хватать такие моменты освещения и движения, какие не давались глазу. Наконец, мы приблизились к закреплению красок посредством фотографии» [1, с. 61]. Автор уже тогда предвидел широкое распространение цветной фотографии.

Еще одним интересным аспектом является то, что А. А. Павловский, размышляя о взаимосвязях между техникой и искусством, не ограничился только философскими текстами. Значительным событием в городской и губернской жизни Витебска стало проведение Художественной выставки в пользу Витебского общества попечения о детях (10–21 ноября 1899 г.) [5]. Было выставлено 176 картин, принадлежащих кисти 40 художников. Среди них картины Рембрандта, Пуссена, Ватто, Карла Брюллова, Ильи Репина, Ю. М. Пэна, произведения других, менее известных художников, а также местных художников-любителей [6].

В организации этого мероприятия А. А. Павловский принял самое активное участие. Он не только состоял в выставочном комитете, но и опубликовал в газете «Витебские губернские ведомости» четыре очерка об этом событии. Позднее очерки были включены в сборник «Витебская художественная выставка 1899 г. в пользу Витебского общества попечения о детях» [7]. Предисловие к нему также написал Александр Антонович. Он отмечал, что значение выставки не должно оцениваться с точки зрения «благотворительной цели», «развлечения» («не для того, чтобы видеть картины, но чтобы публику посмотреть») или ради «педагогических целей», ради «высшей культуры», «присущей человеку потребности изящного» [7, с. 5–6]. Для выставочной экспозиции А. А. Павловский предоставил 12 картин из собственной коллекции.

Приоритет А. А. Павловского, как одного из первых исследователей технического прогресса и философии техники, был незаслуженно забыт на долгие десятилетия. В настоящее время в издательстве Национальной ака-

демии наук Беларуси готовится сводное переиздание избранных работ Павловского, в том числе и монографии «Успехи техники и влияние их на цивилизацию». Новое издание его трудов позволит восстановить его имя в истории и познакомит заинтересованного читателя с оригинальными размышлениями, многие из которых не потеряли своей актуальности и сегодня.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Павловский, А. А. Успехи техники и влияние их на цивилизацию / А. А. Павловский. – СПб. : тип. П. П. Сойкина, 1896. – 70 с.

2 Павловский, А. А. Curriculum vitae А. А. Павловского / А. А. Павловский. – Витебск : Витебская губ. тип., 1897. – 4 с.

3 Павловский, А. А. Современное русское паровозное хозяйство / А. А. Павловский. – Т. 1–2. – СПб., 1908. – 307 с.

4 Киштымов, А. Л. Беларусь на выставках XIX – начала XX в. / А. Л. Киштымов; науч. ред С. П. Витязь; Нац. акад. наук Беларуси; Центр исследований белорус. культуры, языка и литературы. – Минск : Беларуская навука, 2021. – 299 с.

5 Шишанов, В. А. Витебская художественная выставка 1899 г.: К вопросу о проведении и составе участников // Віцебскі край: матэрыялы III Міжнароднай навукова-практычнай канферэнцыі, прысвечанай 500-годдзю беларускага кнігадрукавання, 23 лістапада 2017 г., Віцебск / Упраўленне культуры Віцебскага аблвыканкама, Дзяржаўная ўстанова «Віцебская абласная бібліятэка імя У. І. Леніна», Установа культуры «Віцебскі абласны краязнаўчы музей», Установа адукацыі «Віцебскі дзяржаўны ўніверсітэт імя П. М. Машэрава», Кафедра гісторыі Беларусі; рэдкал.: Т. М. Адамян (гал. рэд.) [і інш.]. – Мінск : Нац. бібліятэка Беларусі, 2018. – Т. 3. – С. 326–336.

6 Каталог выставки картин в Витебске, устроенной в пользу Витебского общества попечения о детях. – Витебск, 1899. – 19 с.

7 Витебская художественная выставка 1899 г. в пользу Витебского общества попечения о детях. – Витебск : Губ. типо-лит., 1899. – 88 с. : 4 л. ил.

УДК 656.2

Г. И. НИКИФОРОВА, О. П. КИЗЛЯК

Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I

ФЕНОМЕН ФОРСАЙТ-ТЕХНОЛОГИИ В ИССЛЕДОВАНИЯХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ТРАНСПОРТА

Понятие «форсайт» часто ассоциируется у обывателя с фантастикой, футурологией и, по большому счету, с чем-то ненаучным. Однако это не соответствует действительности. Понятие «форсайт» ввел писатель-фантаст Герберт Уэлс в 1930 году. Понятие образовано от английского "*foresight*"

(предвидение). Уэльс предложил ввести профессию профессора предвидения по аналогии с историком. Технология форсайт-исследования связана с будущим, но с использованием достаточно известных научных методов – прогноза и планирования. Форсайт обладает всеми признаками научного подхода: опирается на научные методы (более 20 методов в настоящее время), обладает объективностью, воспроизводимостью. Продуктом форсайта является проект, сценарий, дорожная карта – в зависимости от конкретных условий. Форсайт-технологиями занимаются такие отечественные ученые, как Л. М. Гохберг, А. В. Соколов, В. П. Третьяк [1–3]. Форсайт-исследователями в сфере транспорта являются О. А. Бородина и П. В. Куренков [4, 5].

Необходимо отметить, что форсайт-технология имеет ряд преимуществ по сравнению с другими научными методами. Если сопоставлять форсайт и прогноз, то удачный прогноз, как правило, основывается на вкладе, таланте и профессионализме конкретной личности, которая его составила. В то время как форсайт в своей основе предполагает участие широкого круга экспертов. К ненаучным, но, безусловно, интересным, можно отнести футурологию и огромный пласт литературы в жанре фантастики, которые, конечно же, вновь выдвигают на первое место личность писателя или исследователя. Если обратиться к современному социальному устройству мира и тенденциям его развития, то не теряют актуальности в этой теме работы братьев Стругацких, И. А. Ефремова, Г. Уэллса, Дж. Оруэлла и многих других. Если говорить о технологиях в сфере транспорта, то среди писателей-фантастов стоит отметить тех же А. и Б. Стругацких, К. Булычева, Р. Шекли, М. Фрая, Г. Уэллса, К. Чапека, Р. Хайнлайна. Практически в любом произведении упоминается тот или иной вид транспорта, поскольку транспорт является средством для достижения цели – путешествия, доставки, исследования далеких миров и т. д. Безусловным преимуществом форсайт-исследования является, помимо прочего, учет и анализ любых идей, в том числе и самых фантастических. Однако, в отличие от литературного произведения, форсайт ставит и описывает конкретное состояние объекта форсайт-исследования через какой-то промежуток времени и показывает, как достичь этого состояния. Планирование, как и форсайт, является активным методом, в рамках которого вырабатывается ряд шагов или действий, чтобы реализовать данный вектор развития в будущем. Недостатком этого метода является жесткость границ и «отсекание» каких-то возможных ветвей развития, узость взгляда без учета динамики меняющихся условий.

В научной литературе указывается, что впервые методология форсайта была разработана и опробована в 1940–1950 гг. американской корпорацией RAND. Их авторству приписывается метод Делфи. Название метода делает отсылку к Дельфийскому оракулу. Однако суть метода научна и заключается в воспроизведении серии последовательных действий среди экспертов для

выработки верного решения. Метод Делфи изначально применялся в военных целях и был засекречен на 12 лет. Позже, с 1970-х годов, форсайт стал применяться в Японии, с 1980-х годов активно развивался в США, с 1990-х годов – в Европе, Азии, странах Латинской Америки.

Среди преимуществ форсайт-исследования следует отметить широкий круг участников исследования, возможность работы с разными, в том числе длительными периодами времени будущего (20–50 лет), междисциплинарный характер. С опорой на научные методы форсайт позволяет перейти от прогнозов к активному формированию будущего.

Область применения форсайта достаточно широка: это и национальная конкурентоспособность, определение критических технологий, решение экологических проблем, демография и др. По способу построения форсайт может быть разделен на top-down и bottom-up. Первый характеризуется инициативой построения сверху (государством, руководством компании). Второй вид построения раскрывает в большей мере непосредственных участников форсайта.

Для иллюстрации видов форсайта на рисунке 1 приведена схема возможного форсайта высокоскоростного железнодорожного сообщения.

Следующим критерием классификации форсайта является конкретная тематика исследования. Это могут быть темы здравоохранения, социальной сферы, образования и т. п. Тематику форсайта на рисунке 1 можно охарактеризовать как транспортную. Существует также множество корпоративных форсайтов, но по причине необходимости охраны информации о ведении бизнеса, такие форсайты широко не освещаются в печати. Как правило, корпоративные форсайты нужны для развития стратегии предприятия, повышении конкурентных преимуществ.

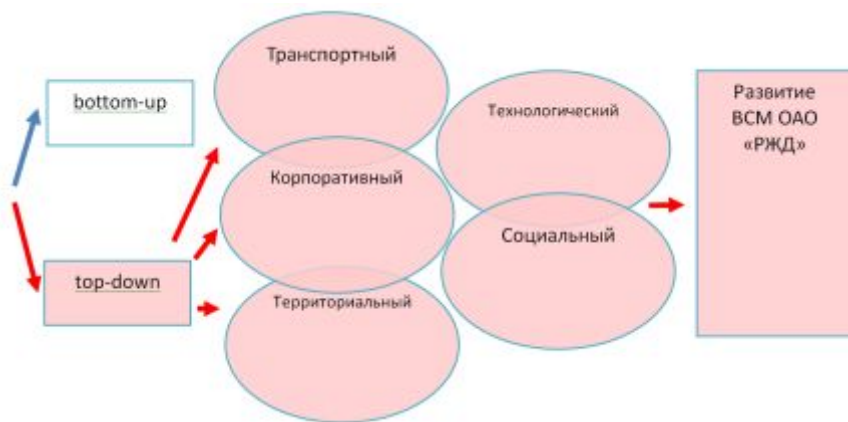


Рисунок 1 – Классификация форсайта на примере развития высокоскоростного железнодорожного сообщения

Представленный форсайт по развитию пассажирского движения ОАО «РЖД», безусловно, можно отнести к корпоративным. Отдельно выделяют технологические форсайты, которые связаны с новыми и будущими технологиями. Все остальные форсайты считаются социальными. Из рисунка 1 видно, что форсайт высокоскоростного сообщения выделен и как технологический, и как социальный. И действительно, в чистом виде форсайтов по одному признаку классификации не существует – это всегда эклектика причин, объектов, приемов.

Как отмечалось, корпоративные форсайты зачастую проводят «за закрытыми дверями» в связи с необходимостью сохранения коммерческой тайны. Однако в сфере железнодорожного транспорта можно встретить форсайт-технологию управления сортировочной станцией, созданную в соавторстве П. В. Куренкова и М. А. Нехаева еще в 2012 году [5]. Научная методология форсайт-исследований и возможности практического применения находят свое отражения в результатах работы различных конференций. Например, методика принятия стратегических решений в различных областях деятельности представлена в материалах IV национальной научно-образовательной конференции «Логистика: форсайт-исследования, профессия, практика» проводимой Санкт-Петербургским государственным экономическим университетом совместно с АО «РЖД Логистика», Санкт-Петербургской торгово-промышленной палатой, Октябрьской железной дорогой и ООО «Газпромнефть-снабжение».

Большой интерес представляет проведение форсайт-сессий в вузах среди студентов и преподавателей. В Российском университете транспорта проведенные в этом году «Кочневские чтения-2025» включали в себя форсайт-сессию. В рамках LXXXV Всероссийской научно-технической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых «Транспорт: проблемы, идеи, перспективы» в Петербургском университете путей сообщения было проведено интерактивное занятие «Введение в форсайт». Помимо информации о сути форсайта, студентам были предложены аналитические данные об основных мировых трендах в России и в мире. Далее по различным объектам железнодорожного транспорта нужно было провести форсайт: определить целевое состояние объекта в 2050 году, охарактеризовать исходное состояние в текущий момент и описать этапы для достижения целевого состояния (рисунок 2).

При этом студенты по периодам до 2050 г., основываясь на мировых трендах, описали события, проектируемые с объектом форсайта, привели технологии для реализации этих событий, проанализировали потенциальные угрозы и возможности.



Рисунок 2 – Этапность форсайта

Проведение форсайт-сессий развивает инженерные способности, раскрывает творческий потенциал. Командная работа в роли экспертов помогает выработке решения, которое могло бы послужить вектором для развития в той или иной области. Таким образом, технология «предвидения будущего» из мира фантастики выросла в научный метод активного построения целевого состояния объекта исследования.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Соколов, А. В. Форсайт: взгляд в будущее / А. В. Соколов // Форсайт. – 2007. – № 1. – С. 8–15.
- 2 Третьяк, В. П. Форсайт как технология предвидения / В. П. Третьяк // Экономические стратегии. – 2009. – Т. 11, № 8 (74). – С. 52–63.
- 3 Гохберг, Л. М. Новые тенденции в российской практике Форсайт-исследований / Л. М. Гохберг // Форсайт. – 2009. – Т. 3, № 3. – С. 5.
- 4 Бородина, О. А. Форсайт-проекты как инструменты стратегического управления (на примере предприятий транспортной отрасли) / О. А. Бородина // Вестник Донецкой академии автомобильного транспорта. – 2019. – № 3. – С. 10–19.
- 5 Куренков, П. В. Экспертная оценка и расстановка приоритетов внедрения инноваций при форсайт-технологиях управления сортировочной станцией / П. В. Куренков, М. А. Нехаев // Вестник транспорта. – 2012. – № 5. – С. 28–32.

УДК 656.21(44):82–343

О. И. РАВЧЕНКО

Союз писателей Беларуси, Союз писателей Союзного государства, Международная гильдия писателей в Республике Беларусь, г. Гомель

КОСМОГОНИЧЕСКИЙ ЭКСТАЗ.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СТАНЦИЯ В ПЕРПИНЬЯНЕ

Картина Сальвадора Дали «Железнодорожная станция в Перпиньяне. Центр мира», известная также под названием «Мистицизм железнодорож-

ной станции Перпиньян», имела заслуженный успех, а перпиньянский вокзал стал одной из многочисленных навязчивых идей художника, поскольку осенью 1963 года здесь на всемирно известного сюрреалиста снизошло озарение и он постиг устройство вселенной, о чём написал в «Дневнике одного гения»: *«Итак, сегодня, 19 сентября, на станции в Перпиньяне я испытал нечто вроде космогонического экстаза, оказавшегося сильнее, чем все предыдущие. Передо мной предстала точная картина строения Вселенной. Оказалось, что Вселенная, будучи одной из самых ограниченных вещей на свете, сохраняя все свои пропорции, точь в точь напоминает железнодорожную станцию в Перпиньяне. По сути дела, единственное отличие состоит в том, что на месте билетных касс во вселенной разместилась бы та самая загадочная скульптура, чья высеченная из камня котия вот уже несколько дней не дает мне покоя».*

Графы Руссильонские избрали Перпиньян резиденцией и правили им до 1172 года, после чего его унаследовали графы Барселонские. При осуществлённом Хайме I разделе каталонских земель Перпиньян вместе с Балеарскими островами достался Хайме II, и в 1276–1344 гг. служил столицей этому государю и двум его потомкам.

В XVII веке Франция столкнулась с Испанией в споре за обладание Руссильоном, и Перпиньян был обращен в крепость. По Пиренейскому миру 1659 года он был оставлен за Людовиком XIV. В XIX веке обветшавшие городские стены снесли за ненадобностью. В 1936 году в Перпиньян хлынули беженцы из Испании. После 1960 года здесь селились покинувшие североафриканские колонии французы.

Перпиньян – ближайший пограничный пункт от Порт-Льегаса, где обитал Дали. Каждый раз, возвращаясь на большую землю, маэстро отправлялся на вокзал предаваться гениальным мыслям, а Гала шла на таможенную оформлять багаж и бессмертные творения супруга.

Дали утверждал, что миллионы лет назад в Бискайском заливе произошёл грандиозный катаклизм, расколовший сушу на континенты, и только благодаря Перпиньяну Европа не очутилась у берегов Австралии. Далее произошло другое не менее важное, чем далианский инсайт, событие: французский астроном и геодезист Пьер Мешан открыл свой стандарт измерения – некую новую универсальную «систему мер Земли», и центр её пришёлся на 12-й километр к северу от Перпиньяна, между Берне и Зальсом! Узнавший об этом Дали пришёл в полный восторг: открытие Мешана подтверждало догадку о том, что вокзал в Перпиньяне – «модель Вселенной»! Именно в тот сентябрьский день ощутившего всё упоение и весь пафос мироздания Сальвадора Дали осенила идея изображать трёхмерные полотна, а немного спустя – найти четвёртое измерение, обеспечившее ему прямой доступ в бессмертие.

Открытие центра мира вдохновило маэстро написание всемирно известного шедевра размером 3×4 метра, хранящегося в музее Людвига в

Кёльне. Благодарные жители Перпиньяна водрузили статую летящего Сальвадора Дали на крышу вокзала, затем перенесли её в центр города. К сожалению, на платформе железнодорожной станции сегодняшнего фешенебельного вокзала осталась только надпись: «Центр мира».

В композиции картины интересны, прежде всего, две разработанные и исполненные художником перспективы. Внизу – гладь моря с одинокой лодкой на поверхности воды (древним символом путешествия в загробный мир). Присутствие лодки напрямую связано с жертвой Сына Божьего. Центральный образ Иисуса Христа можно попросту не заметить, поскольку прежде всего бросается в глаза мальтийский крест, иногда называемый крестом Святого Иоанна Иерусалимского, или Георгиевским крестом. В центре креста – собственно летящий Сальвадор Дали, одновременно являющийся центром неясно откуда идущего вертикального снопа света. Над снопом и вознесённым им железнодорожным вагоном – дубликат еще одного Дали.

Приглядевшись, можно заметить, что вагон непонятной (лично автору статьи) конструкции пролетает прямо над головой человека в терновом венце – атрибуте Спасителя – Иисуса, раскинувшего руки параллельно двум верхним полоскам света. Внимательный зритель заметит также рану в правом боку Христа. Между вагоном и «верхним» летящим Дали дублируется мальтийский крест – намёк художника на многомерность мира.

«Центральный» (нижний) Дали несётся навстречу спутнице жизни. Гала же инертна: она сидит на корточках на объёмном мешке (картофеля?), водружённом на незапряжённую лошадьми телегу – опять-таки, неясной конструкции – и глядит на безмятежную и бескрайнюю гладь моря.

Легко узнаваемы симметрично расположенные по краям персонажи картины Франсуа Милле «Анжелюс». Тех же протагонистов Сальвадор Дали дублирует сфумато в глубине справа и явно с эротическим подтекстом: мужчина позади склонившейся над мешком женщины. В книге «Безумная жизнь Сальвадора Дали» Ян Гибсон уточняет, что выражение «сунуть в мешок» не лишено подобного подтекста, но помещать подобную сцену вблизи распятого Христа – явная провокация.

Мешки с картошкой на картине сложно сосчитать, но и здесь не обошлось без эпатажа. Некоторые толкователи картины в сцене (в глубине слева), где крестьянская пара грузит мешок на телегу, видят в нём трансформирующийся женский силуэт, прижимающийся к мужскому.

Картина «Анжелюс», известная также как «Вечерняя молитва», выполнена в 1859 году по заказу не выкупившего её американского художника. Простота и благочестие картины завораживали зрителей, и практически в каждом французском доме была репродукция картины, обладавшей необъяснимой магией и притягивавшей внимание не только Дали, но и, в частности, Винсента Ван Гога. Дали уверял, что она хранит какую-то тайну, и даже создал свой вариант «Анжелюса».

Впервые Дали увидел репродукцию на одной из стен своей школы в девятилетнем возрасте. *«Эта картина вызывала во мне беспричинный страх, такой пронзительный, что воспоминание о двух неподвижных силуэтах сопровождало меня в течение многих лет, вызывая одно и то же чувство подавленности и тревоги»,* – делился ощущениями художник.

На картине Милле супружеская пара застыла, смиренно склонив головы, и слушает церковный колокол, призывающий к вечерней молитве, которую католики читают три раза в день. Начинается молитва словами «Angelus Domini» – «Ангел Господень».

Приключения картины не столь важны. В конце концов, её передали в собственность французскому государству, в 1910 году официально приняли в постоянную коллекцию Лувра, затем – парижского Музея Орсе.

Сальвадор Дали неоднократно обращался к изображённым на картине фигурам, вдохновлявшим его делать многочисленные реплики, копии и всячески интерпретировать образы полотна: «Архитектонический "Анжелюс" Милле» (1933), «Гала и "Анжелюс" Милле», возвещающий очень скорое появление загадочной картинки конической формы» (1933), «Археологический отголосок "Анжелюса" Милле» (1935), «Анжелюс» в усадьбе Перпиньян» (1965). Более того, Дали написал эссе «Трагический миф "Анжелюса" Милле» (1938), в котором «выразил свою одержимость идиллической по содержанию картиной».

Несмотря на то, что мужская фигура на картине Милле крупнее женской, Дали утверждал, что супруг обречённо ждёт, когда его шеи коснётся длинное жало (вероятно, трансформированное из вил с оригинала Милле). Воображение Дали позволяло ему узреть в позе молодой крестьянки сексуальную агрессивность: позу самки богомола, готовящейся пожрать самца, что можно рассматривать как эпатаж и провокацию, равно как и мысли Дали о позе супруга на рассматриваемой нами картине самого Дали.

Что не так с «Ангелом Господним»? Идиллия на картине – кажущаяся. Художник обратился к администрации Лувра с просьбой сделать и прислать ему рентгенограммы холста. Результаты ошеломили: первоначальный сюжет был иным... Не молитва за урожай картофеля, а погребение младенца объединяют молодую пару. Вместо изображённой на картине корзинки обнаружился гробик. Скорбящие родители молятся на склоне дня по вполне конкретному поводу. После столь невероятного открытия искусствоведы внимательно изучили мемуары самого Ж. Ф. Милле, и выяснили: картина не продавалась, и художник сменил сюжет полотна на более оптимистичный. Зарисован детский гроб, но неизменны фигуры и лица персонажей. По этому поводу Сальвадор Дали сказал: «Я всегда чуял смерть в этой картине»...

Известно, что отец Федерико Гарсии Лорки женился, будучи вдовцом. Всякий раз, когда маленький Федерико забегал в спальню матери, его взгляд

встречался со взглядом покойной жены отца на портрете. Федерико помнил о смерти, боялся смерти и часто репетировал собственную смерть.

Сальвадора Дали называли в честь покойного брата-тёзки. Когда будущему гению исполнилось пять лет, родители заявили, что сам он – реинкарнация брата. Об этом автору статьи стало известно после посещения выставки Гения в Италии (из приобретённого на выставке каталога).

А теперь обратимся к снизошедшему вдохновению в связи с картиной Дали и вышеизложенными фактами.

Космогонический экстаз

На перекрестье.

Две разных жизни, две судьбы –

Крестом мальтийским.

Можно предложить несколько параллелей переkreщения судеб: Иисус – Иоанн. Иисус – Дали. Лорка – Дали. Александр Исачёв – Ярослав Исачёв, получивший при крещении имя Александр ещё при жизни отца, умершего в возрасте 32 лет. Ярослав боялся, что его постигнет та же участь.

Экс-интерьер чужой души –

Стереотипом.

(Экс – прошлый; здесь «экс-интерьер»: бывший интерьер чужой души, которая, как известно, потёмки, но в некотором смысле – стереотипична).

Я – Богомаз и Сальвадор –

Стереоскопом.

(Стереоскоп – биноккулярный оптический прибор для индивидуального просмотра «объёмных» изображений.)

Сальвадор – имя Спасителя (Иисуса) на испанском. Богомаз – кличка Александра Исачёва при жизни. Не хватало завершающей зарисовку строки. Она появилась случайно лишь много лет спустя...

Мы возвращались из Речицы с мероприятия. Провожал нас Ярослав Исачёв. Пригородного поезда из Речицы в Гомель пришлось бы ждать долго, но вдруг по какой-то причине буквально на миг задержался скорый поезд. В открытом тамбуре остановившегося перед нами вагона появился проводник и подал нам руку. Поезд тронулся. Ярослав в отчаянии успел крикнуть мне вдогонку фразу: «Почему она с Ним?!» Именно в этот момент пазлы моего космогонического экстаза сложились:

Трёхмерный речичкий вагон –

Над Перпиньяно.

Рельеф –

Искусство, смерть, любовь.

Почему именно эти строки? Потому что известный лоркианский тринот звучит так: искусство, любовь, смерть (три темы, достойные внимания творца). Автор осмелился поменять смерть и любовь местами...

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Картины французского художника Жана-Франсуа Милле. – URL: [https://en. wikipedia.org/wiki/La_Gare_de_Perpignan](https://en.wikipedia.org/wiki/La_Gare_de_Perpignan) (дата обращения: 05.05.2025).
- 2 Анжелюс. – URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/ Анжелюс](https://ru.wikipedia.org/wiki/Анжелюс) (дата обращения: 05.05.2025).
- 3 Dreams of Dalí 360° Video. Внутри картины Сальвадора Дали (ожившие картины) . – URL: https://vk.com/wall-52526415_18000?z=video-52526415_456241193%2F526575506536ced24e%2Fpl_post_2526415_18000 (дата обращения: 05.05.2025).

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

УДК 130.122

Н. И. МАРТИШИНА

Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ
В СОВРЕМЕННОЙ ФАНТАСТИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЕ**

Предметом данного исследования является образ железнодорожного транспорта там, где ему, казалось бы, совсем не место – в сфере чистого художественного вымысла, в тех литературных жанрах, которые обращены не к настоящему и его реалиям, а к будущему (причем, возможно, альтернативному), а также к параллельным жизненным мирам. Иными словами, перед нами образ железной дороги в фантастике.

Железнодорожный транспорт в этом жанре встречается не так уж редко (хотя, казалось бы, в далеком будущем он уже должен уступить свое место принципиально новым видам транспорта. Ведь логичнее ожидать, что там все уже будут перемещаться на ракетах или хотя бы в воздушных пузырях). Образ железной дороги присутствует в различных направлениях фантастики, что мы и постараемся показать, выбрав соответствующие примеры. При этом представляется особо интересным вопрос о том, какую роль выполняет железная дорога в транспортной системе этих фантастических миров и в их социокультурной организации.

Пример 1. *Ким Стенли Робинсон. Марсианская трилогия.* Это классическая научная фантастика, масштабная эпопея, посвященная колонизации Марса и охватывающая несколько столетий. Отдельные тома носят названия «Красный Марс» (освоение начинается), «Зеленый Марс» (в процессе ареоформирования создана растительность и началось образование атмосферы) и «Голубой Марс» (появляются водоемы, и Марс в конце концов превращается в планету с вполне комфортными условиями для жизни). Критики отмечали, что автор хорошо понимает научно-технологические проблемы, которые возникнут в процессе, хотя слишком легко их решает (что, вероятно, неизбежно для фантастического произведения). Между пер-

вым и вторым этапами на Марсе начинают строить рельсовые дороги, и на «зеленом Марсе» это уже разветвленная сеть.

«Магистраль загибалась вокруг южного обода, пересекая поперечно несколько крутых хребтов и ущелий, носивших названия каньонов Аксиус. Складки бежали с неровных холмов обода к бассейну, заставляя магистраль чередовать огромные арочные мосты и глубокие ущелья и даже туннели.

Вскоре поезд добрался до последнего участка своего кругового маршрута. Здесь магистраль пересекал ледник Нистен, вернее замерзшие остатки массива, который прорвался и затопил Лоу-Пойнт в 2061 году. Людям пришлось изрядно потрудиться: ледник достигал тридцати пяти километров в ширину в своей самой узкой точке, а никто не располагал ни временем, ни оборудованием, чтобы построить над ним подвесной мост. Поэтому дело ограничилось лишь несколькими сваями, вбитыми сквозь лед в камень. Сами сваи с острыми выступающими ребрами установили на противоположных сторонах ледника: к ним крепился «умный» понтонный мост. Он перемещался по сползающему льду на особых подушках: те сжимались или расширялись, реагируя на подъемы и впадины ландшафта.

Поезд замедлил ход, чтобы проехать по этому пути, и плавно заскользил по подушкам. Наконец Майя увидела место, где ледник выпадал из зазора между двумя клыкообразными пиками, совсем рядом с кратером Нистен. С помощью взрыва тут обнажили водоносный горизонт и выпустили один из пяти или шести крупнейших водных прорывов 61-го года – почти такой же большой, как и тот, что прочертил каньоны долины Маринер. Лед под ними был еще радиоактивным. Но сейчас пейзаж казался удивительно мирным и спокойным» [1].

Поезд, в котором едет героиня, в описании практически неотличим от описания современных европейских поездов: вагон с сидячими местами и багажными полками, проход контролеров с проверкой билетов и документов, и т. п. Фантастический вымысел здесь относится только к тому, как проложена железная дорога и, конечно, где. Заметим, автор уверен, что при расширении сети марсианских поселений для создания устойчивых транспортных коммуникаций между ними обязательно должна быть построена именно железная дорога, марсоходами тут не обойтись. Железная дорога становится основой марсианской транспортной инфраструктуры, неотъемлемым элементом освоения планеты, и если, например, космический лифт будет взорван на очередном витке политических катаклизмов, то на железную дорогу даже в этом случае никто не посягнет.

Пример 2. **Кристофер Прист. Опрокинутый мир.** Это более радикальная фантастика, с существенно измененными реалиями жизни, по жанру – постапокалиптика, хотя это выясняется не сразу. В произведении описывается город – железнодорожный состав, который движется в заданном направлении, прокладывая рельсы перед собой и разбирая их позади. Граж-

дане этого города проводят в поезде всю жизнь. Поезд движется с постоянной скоростью, и даже время своей жизни его обитатели измеряют милями. В начале романа главному герою исполняется 650 миль, он переходит в разряд взрослых и вступает в гильдию разведчиков. Гильдии – основа социальной организации в этом поезде. Верховных гильдий шесть, четыре из них – чисто железнодорожные: разведчики, путейцы, движенцы и мостостроители, есть также стражники и торговцы [2].

Население поезда знает, что их задача при движении постоянно держаться в точке оптимума, иначе катастрофа неизбежна. Проблема состоит в том, что, по данным разведки, впереди непреодолимая водная преграда, и продолжить движение скоро станет невозможно. Как выясняется, на самом деле город-состав находится на Земле, которая двести лет назад пережила катастрофу. Поезд, в котором живут герои, – это исследовательская лаборатория, которую ученым в Юго-Восточной Азии удалось при этом спасти, запустив по самопрокладывающимся рельсам. Пространство и время вокруг него свернуты в кокон, а энергию для движения он получает через транслятерационное окно (именно направление на это окно и надо все время поддерживать). Поезд уже прошел всю Евразию и достиг Португалии, так что обнаруженная водная преграда впереди преграда – это Атлантический океан. Поезду предстоит остановиться и разомкнуть контур, вернувшись в обычное пространство Земли, где последствия катастрофы уже преодолены и обстановка нормализована.

Здесь поезд изображен не только как самостоятельный жизненный мир, со своей организацией, законами, обычаями, но и как способ сохранения глобального социокультурного мира. Отношения в нем, социальная организация, наука не разрушились, культура в этом поезде выжила и вернулась в большой мир.

Пример 3. *Чайна Мьевиль. Рельсы.*

Этот весьма популярный сегодня автор принадлежит к так называемой фантастике новой волны, с менее выраженной научной составляющей и явно постмодернистской. У него железных дорог много, в частности, в «Вокзале потерянных снов». Вокзал здесь – центр круговращения событий, к нему вновь и вновь возвращается сюжет и сходятся железные дороги, которые в городе интегрированы с легким метро.

«Навстречу ему мчался совсем другой поезд, направляющийся уже в сторону города, к центру Нью-Кробоюза, в самый узел его архитектурной ткани, туда, где завязывались все городские нити, откуда, подобно паутине, разбегались воздушные рельсы милиции, берущие начало от Штыря, и где пересекались пять крупнейших линий городских поездов, сходясь в огромной пестрой крепости, построенной из темного кирпича, обшарпанного бетона, дерева, стали и камня, – здании вокзала на Затерянной улице, которое, словно гигантская пасть, разверзлось в самом сердце этого пошлого города» [3].

Но особо примечателен роман «Рельсы» («Рельсоморье», «Railsea»). Безбрежное рельсовое море в этом романе бороздят не галеоны и каравеллы, а поезда всех типов и размеров, от составов на ручной тяге до локомотивов с термоядерными двигателями. Это тоже постапокалиптика Земли, по которой проложены рельсы, куда более опасной, чем океанские воды: ядовитой, токсичной, к тому же кишашей хищниками-переростками. Рельсоморье возникло само собой из-за того, что конкурировавшие друг с другом железнодорожные компании полностью окутали весь континент параллельными и пересекающимися линиями рельсов. По ним поезда водят капитаны, и каждый из них, как классические персонажи «морских» романов, ищет что-то свое. Герой – юнга на борту кротована «Мидия». Его капитан охотится на мифического крота цвета слоновой кости, в битве с которым много лет назад она потеряла руку (очевидная аллюзия на «Моби Дика», другие капитаны тоже ассоциируются с классическими героями) [4]. Обратим внимание, что и здесь рельсовая система – место, куда переместилась цивилизация в поисках выживания, и благодаря железной дороге цивилизация выжила. А поскольку каждый персонаж является носителем той или другой идеи, мы делаем вывод, что выжила и духовная культура.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Робинсон, К. С. Зеленый Марс / К. С. Робинсон. – М. : Эксмо, 2017. – 702 с.
- 2 Прист, К. Опрокинутый мир / К. Прист. – М. : АСТ, 2018. – 352 с.
- 3 Мьевиль, Ч. Вокзал потерянных снов / Ч. Мьевиль. – М. : Эксмо, 2014. – 864 с.
- 4 Мьевиль, Ч. Рельсы / Ч. Мьевиль. – М. : Эксмо, 2022. – 448 с.

УДК 656:130.2

Т. А. ВЛАСЮК, Я. В. ЖИТНИКОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель;

ЛЮ КАННИ, ХЭ НОНГ, ЦЗЭН СЯНЬФЭН

*Гуанчжоуский железнодорожный профессионально-технический колледж,
Китайская Народная Республика*

КУЛЬТУРНО-ИСТОРИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РОМАНЕ У. ЧЭНЬЭНЯ «ПУТЕШЕСТВИЕ НА ЗАПАД»

Роман «Путешествие на Запад» – знаменитый китайский роман XVI века У. Чэньэня, повествующий о путешествии Танского монаха Сюань-цзана (Тан Саньцзана) в Индию за священными сутрами. В основе сюжета лежит реальная история паломничества VII века, однако фантастические элементы и богатая символика превращают дорогу героев в аллегорическое путеше-

вие к просветлению: «Сюань-цзан с малолетства был посвящён в монахи, и владело им единственное желание: постичь великое учение Будды. Всеми-лостивейшая богиня Гуаньинь давно по повелению Будды искала человека, который мог бы съездить за священными книгами и привезти их в Китай. Таким человеком и казался добродетельный Танский монах Сюаньцзан, отправившийся по воле богини и с соизволения императора на Запад, в далёкую Индию». В романе ярко представлены многочисленные трудности Тан Сюань-цзана на пути в Индию и невероятные приключения его трёх вымышленных друзей, святых и полулюдей-полуживотных (рисунок 1).



Рисунок 1 – Персонажи романа «Путешествие на Запад»

Особое место в романе занимают различные средства передвижения – от волшебного облака и драконьего коня до обыкновенных повозок и животных. Эти образы транспорта несут не только повествовательную функцию, но и отражают культурно-исторический контекст эпохи Тан (время действия) и Мин (время написания), а также особенности китайской мифологии (таблица 1).

Одним из наиболее распространенных «транспортных» образов романа является чудесное облако, на котором Царь Обезьян Сунь У-кун способен мгновенно перемещаться по небу: «Пришлось Сунь У-куну, оседлав облако, мчаться к восточному морю за помощью». Его 筋斗云 (*comersault cloud* – облако-сальто) позволяет преодолевать колоссальные расстояния – 108000 ли за один прыжок: «Прodelать путь в десять тысяч ли было для них все равно, что выйти за ограду своего дома. Стоило им кивнуть головой, и они могли очутиться в другом месте, где-нибудь за три тысячи ли. Один поворот тела переносил их дальше, чем на восемьсот переходов». Этот фантастический способ передвижения имеет глубокий символический смысл, так как он опирается на

традиционный даосский образ небожителей, летающих на облаках (驾云), – характерный мотив даосской мифологии.

Таблица 1 – Краткая характеристика транспортных средств романа «Путешествие на Запад»

Средства передвижения	Краткая характеристика
Пешие переходы	Отсутствие развитых средств передвижения: <i>«Дни и ночи шли паломники почти без передышки»</i>
Верховая езда на фантастических конях	Использование животных для передвижения: <i>«Ознакомившись с делами, Сунь У-кун узнал, что здесь находится только тысяча небесных коней. Тут были и восемь знаменитых скакунов Чжоуского императора Му-вана, знаменитый скакун Гуаньюя – Красный заяц и много других прославленных в истории коней. Каждый конь был так могуч, что от ржания его поднимался ветер, и так быстр, что мог догнать молнию. Эти кони умели бегать по туманам и облакам, и сила их была ниссякаемой»</i>
Гужевой транспорт	Использование колесного транспорта в виде повозок и телег: <i>«Преисполненный благодарности, Сюань-цзан увязал тюки и, взяв коня за повод и без труда следуя за старцем, вышел на дорогу»</i>
Водный транспорт	Использование небольших лодок и плотов: <i>«Надо сказать, что судьба благоприятствовала Царю обезьян. С того самого момента, как он взошел на плот и все время пока плыл, дул сильный юго-восточный ветер. Вскоре плот прибило к северо-западному берегу. Там начиналась страна Джамбудвипа. Измерив шестом глубину воды и убедившись, что здесь мелко, Царь обезьян оставил плот и вскарабкался на берег»</i>
Фантастические средства передвижения	Полет на облаках <i>«Златоглавый страж взобрался на облако и тотчас же исчез в направлении Южного моря... Вмиг очутился он у Южного моря и, остановив свое облако, стал осматриваться. Величественная картина открылась перед ним»</i> , волшебные предметы для быстрого перемещения (нефритовый диск)
Рикши	Использование людей в виде тягловой силы, а также носилок, переносимых людьми: <i>«Сюань-цзан ухватился за серебристую гриву своего коня. Сунь У-кун остановил облако и медленно пошел дальше пешком, а Чжу Ба-цзе, с ношей на плечах, плелся сзади»</i> .

Однако в романе особо подчёркивается уникальность облака У-куна: «Мое облако-сальто почти такое же, как и обычное облачное парение, но я покрываю гораздо большие расстояния гораздо быстрее». Такая исключи-

тельная скорость несёт аллегорический подтекст. Исследователи отмечают, что число 108 000 ли взято не случайно – в буддизме оно символизирует совокупность «десяти зол и восьми заблуждений», от которых нужно избавиться на пути к просветлению. Мгновенное преодоление У-куном этого расстояния намекает на возможность мгновенного просветления (чан-буддистская метафора): просветлённый духом способен достичь «Западного рая» в одно мгновение, тогда как обычный человек (в лице монаха Сюань-цзана) обречён долгие годы идти пешком через «море страданий».

Таким образом, волшебное облако символизирует духовную мощь и просветление, своего рода превосходство буддийского Пути над более медленными методами. Недаром скорость У-куна можно интерпретировать как метафору превосходства буддизма над даосскими практиками. Сунь У-кун – озорной даосский бессмертный – благодаря облаку олицетворяет слияние даосского волшебства с буддийской мудростью, которая в итоге ведёт к быстрому достижению цели.

Более приземлённым, но не менее значимым транспортным средством является белый конь, на котором путешествует монах Сюаньцзан. Этот конь некогда был сыном драконьего царя, превращённым в коня в назидание – тем самым в отряде паломников он выступает как дракон-конь, волшебное существо, обречённое служить буддийской миссии: «А знаешь ли ты, что это не простой конь, – сказал Сунь У-кун. – Это – конь-дракон, сын Царя драконов Западного моря Ао-жуна, третий наследный принц». По сути белый конь-дракон – пятый член группы, хотя часто о нём забывают. Тем не менее без него компания из четырех путников не смогла бы пройти весь путь. Конь несёт на себе хрупкого смертного – монаха – через восемьдесят один испытательный эпизод путешествия, выступая верным носителем и защитником сутр. В культурном плане образ белого коня отсылает к буддийской традиции. Согласно легенде первые сутры были принесены в Китай на белом коне (отсюда название знаменитого храма Белого Коня в Лояне). В романе конь оказывается не простым животным, а перерождённым драконом, то есть существом сакральным для китайской культуры. Дракон-конь в китайской мифологии – символ силы и одухотворённости (вспомним понятие «дух дракона-коня» – 龙马精神). Здесь же дракон смиряет гордыню и превращается в смиренного коня, чтобы служить благому делу. Такое преобразование можно рассматривать как аллгорию подчинения могучих природных и духовных сил во благо буддийской истины. Исследователи отмечают, что хотя дракон-конь кажется «немым» персонажем и «зверем туповатым», он играет ключевую роль в паломничестве, перевоза физически слабого наставника и тем самым делая само путешествие возможным. Более того, образ коня тесно связывает учителя (Сюаньцзана) и главного героя (Сунь У-куна), будучи «своеобразным звеном между причиной и средством

странствия». Можно сказать, что конь олицетворяет земное средство достижения духовной цели, так как без устойчивого, выносливого «транспортного» движение к святыням было бы невозможно.

Кроме, того в романе представлены и другие средства передвижения, среди которых насекомые: «Потом, обернувшись бабочкой, он полетел в ближний город на разведку», журавли: «Сюань-цзан отвел коня в сторону, привязал его и хотел было совершить перед старцем поклоны, но тот превратился в ветерок и, оседлав белого журавля с красной головой, вознесся на небо». В главе о стране Медленных Повозок Сюань-цзан и спутники сталкиваются с удивительным зрелищем: буддийские монахи наказаны возить телегу с тяжёлым грузом по крутой горной тропе, подобно волам или ослам: «И вот, размышляя об этом, он вдруг увидел огромную толпу монахов, которая медленно шла по пустырю, находящемуся на отмели за городскими воротами. Каждый из них тянул за собой нагруженную тачку, выкрикивая при этом: «О великий бодисатва Дали, помоги нам!» Этот шум и встревожил Трипитаку. Сунь У-кун потихоньку опустился на своем облаке вниз и тут увидел удивительную картину: тачки, которые везли монахи, были нагружены кирпичом, бревнами, саманом и прочими строительными материалами. Эти отмели представляли собой очень крутой откос, по которому вилась узенькая тропка. Причем тропка эта круто подымалась по отвесной скале и казалось совершенно непонятным, как по ней можно втаскивать тачки. Несмотря на теплую погоду, монахи были одеты в темно-синюю холщовую одежду». Выясняется, что в этой стране власть захвачена тремя даосскими колдунами: Тигром, Оленем и Козлом (в человеческом облике). Они заставили монахов тянуть повозку в качестве еретического обряда. Смысл этой сцены глубоко аллегоричен.

Во-первых, сама повозка здесь – не просто транспортное средство, а символ даосской внутренней алхимии. Как показали исследователи, образ телеги, тянущей вверх по хребту горы тяжёлый груз, соответствует практике «речной телеги» (хэчэ) в школе Цюаньчжэнь, где энергия ци поднимается по позвоночнику к вершине головы. Нагрузка олицетворяет нефритовый эликсир, а тянущие силы – духовные сущности. Не случайно среди животных, традиционно «запрягаемых» в эту воображаемую телегу ци, в даосских текстах назывались вол, олень и козёл. В романе же вместо быка фигурирует тигр – возможно, ради усиления драматизма или по мотивам фольклора (в ранних версиях легенды упоминался тигр-дух).

Во-вторых, сцена в стране Повозки перекликается с буддийской притчей о трёх повозках. В сутре Лотоса Будда, спасая детей из горящего дома, обещает им игрушечные повозки: козлиную, оленью и бычью, тем самым спасая их. Эти три повозки символизируют три пути (три колесницы) буддизма: Шравакаяна, Прадикабуддаяна и Махаяна (великая бычья колесница). В «Путешествии на Запад» иносказательно обыгрывается похожий мотив:

козёл, олень и (вместо быка) тигр используются, чтобы «привести в движение» религиозный процесс – в некоторой еретической форме, против которой выступают наши герои. Победа Сунь У-куна над тремя лже-бессмертными освобождает монахов и восстанавливает правильный путь. Тем самым автор показывает торжество истинного буддийского Пути (Великой колесницы) над ложными практиками: «Ваше учение Малой колесницы, – отвечала на это Гуань-инь, – не может спасти души умерших и создает путаницу. Я обладаю тремя сокровищами буддийских писаний, известных под названием Большой колесницы, которые включают изречения Будды, порядок и учение о религии. Все вместе они называются Трипитака, три сокровищницы. Они помогают душам умерших переселиться на небо, могут избавлять от бедствий, могут продлить жизнь и освободить верующих от грядущих перевоплощений». Повозка как символ духовного пути присутствует и буквально в терминологии. Слово «Яна» (санскр. «колесница, носитель») обозначает религиозный путь, например, Махаяна – «Великая колесница» буддизма. Роман же блестяще переосмысливает эту метафору через призму народной фантастики и даосской алхимии.

Следует отметить и образ гигантской Черепахи, которая помогает путникам переправиться через реку. В следующих главах романа путешественники вместе с белым конём переправляются на спине огромной черепахи через Реку, Достигающую Неба. Это эпизодическое средство передвижения тоже обличено символизмом. Черепаха в китайской традиции – мудрое долголетнее создание, связанное со стихией воды и мифами мироздания (на небесных опорах Ао). Её согласие перенести буддийских странников может указывать на гармонию человека и природы, на то, что сама природа поддерживает праведное предприятие.

Любопытно, что черепаха в финале обиженно сбрасывает путешественников в воду, так как монах забыл выполнить своё обещание ей. Этот юмористический штрих снова приземляет повествование, напоминая читателю, что даже чудесные транспортные средства имеют свой характер и условия, которые нельзя воспринимать как должные.

Таким образом, рассмотрев роль транспортных средств в «Путешествии на Запад», мы видим, что это больше чем детали дорожного быта. Транспорт в романе обретает культурно-историческую и духовную многозначность. Волшебное облако, повозки, животные-спутники – все они интегрированы в аллегорическую ткань повествования, символизируя буддийский путь, даосские практики и моральные уроки. Одновременно эти образы укоренены в реалиях Китая. Отсылки к лошади, телеге, традиционному способу путешествий создают эффект подлинности и связи времён.

В художественном мире романа средства передвижения – это не просто фоновые детали, а важные носители идеи. Волшебное облако, дракон-конь, магическая повозка, одушевлённые животные – все они служат многослой-

ными символами. Они подчёркивают главные темы «Путешествия на Запад», олицетворяют союз даосского и буддийского, преодоление земного пути, аллегорию духовного восхождения, победу правильной веры над заблуждениями. Одновременно эти образы делают повествование динамичным, увлекательным, наполненным чудесами, что и обеспечило роману народную любовь на века.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Чэньэнь, У. Путешествие на Запад / У. Чэньэнь. – М. : Иностранка, 2024. – 2176 с.
- 2 Путешествие на Запад У Чэньэнь – URL: https://1.librebook.me/puteshestvie_na_zapad_u_chen_en/vol4/25 (дата обращения: 11.04.2025).
- 3 Исторические хроники: Синь Таншу (Новая история Тан) – описания придворных экипажей. Записки Сюаньцзана «Да Тан Сиюй цзи» (VII в.) – маршрут и реалии путешествия. – URL: www.vostlit.info (дата обращения: 11.04.2025).

УДК 165.62

В. Ю. АШУРКО, М. Д. ГОНЧАРОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ТРАНСПОРТ БУДУЩЕГО В НАУЧНОЙ ФАНТАСТИКЕ 60-Х ГОДОВ XX ВЕКА НА ПРИМЕРЕ ПОВЕСТИ БРАТЬЕВ СТРУГАЦКИХ «ПОЛДЕНЬ, XXII ВЕК»

В научной фантастике XX века транспорт будущего был не просто средством передвижения. Он становился символом прогресса, двигателем сюжета и, чаще всего, – воплощённой мечтой о преодолении границ: географических, межпланетных, социальных. У братьев Стругацких в повести «Полдень, XXII век» транспорт – это не просто техника, это живая ткань мира, организованного на принципах гуманизма, разума и свободы. Космический транспорт представляет собой дорогу за горизонт Солнечной системы. В XXII веке, описанном Стругацкими, космос стал не рубежом, а обыденной средой для научной и исследовательской деятельности.

Главные герои повести становятся штурманами, тренируются в центрифуге, решают задачи космогазии, и всё это не только ради знания и созидания. Здесь фантастика встречается с гуманизмом, а техника – со зрелой ответственностью.

Одним из символов такого симбиоза становится корабль «Тахмасиб». Он упоминается в разговоре курсантов Кондратьева и Панина.

«– Слушай, ты, – сказал он. – Быков увел "Тахмасиб" от Юпитера только на двенадцатикратной перегрузке. Может быть, тебе это неизвестно?

– Ну известно. – отвечает Панин. – А Юсупов погиб потому, что не выдержал восьмикратную».

Эта сцена показывает, настолько освоение космоса стало делом обычным, что разговор о перелётах и смертельных перегрузках ведётся между студентами. Для них «Тахмасиб» не легенда, а реальный корабль, на который можно попасть, став взрослым. «Жилин, тот самый, который работал сейчас бортинженером на трансмарсианском рейсовике "Тахмасиб" и пришёл в школу игру в четырёхмерные шахматы».

Космос здесь не просто физическое пространство, а духовное измерение для роста и мышления. Если сравнивать с нашим временем, то в произведении Стругацких можно увидеть отголоски современных тренажёров астронавтов, где перегрузки и моделирование задач стали нормой. SpaceX, NASA и ESA развивают подобные направления, хотя, конечно, пока ещё корабли, способные достигать двенадцатикратную перегрузку – дело будущего. Тем не менее сама идея, что космос – это не чудо, а профессия, становится к нам всё ближе.

Одним из самых ярких образов в повести становится марсианский транспорт – краулер типа «Ящерица», описанный в рассказе «Ночь на Марсе». Это пятиместная платформа на четырёх гусеничных шасси, предназначенная для передвижения по марсианским дюнам. «Краулер „Ящерица“ был легкой, быстроходной машиной. Её поведение в пустыне, как у живого существа: она дергается, сопротивляется каверне, исчезает в паре и мраке. В момент, когда «он медленно сползал в черную дыру, где жирно блестела глубокая вода», краулер становится почти одушевлённым. Потеря машины – не просто техническая неудача, а трагикомический удар по хрупкой стабильности экспедиции.

Современными аналогами, безусловно, могут быть марсоходы от NASA (Curiosity, Perseverance) и китайский «Чжужун». Они тоже на шасси, с возможностью автономного передвижения, анализа почвы, радиосвязи. Да, они не пятиместные и не везут врачей, но по сути это и есть краулеры XXI века. Разве что пока без возможности перемещать большие грузы и спасать марсианских младенцев.

Более того, разработки в области транспортных средств для Луны и Марса ведутся в настоящее время достаточно активно. Краулер будущего вполне может быть создан к 2040–2050-м годам как многофункциональная кабина, работающая в любых условиях.

В повести «Полдень, XXII век» встречаются и бытовые виды транспорта. Например, лёгкие воздушные машины, автоматизированные системы, обеспечивающие быстрое и тихое передвижение по Земле. Описания их лаконичны, но интонационно выразительны. Один из героев говорит: «До базы сорок километров, и все краулеры в разгоне». Машины не привязаны к владельцам. Если потребуется транспорт – возьми его, надо ехать – садись, не нужна машина – она поедет дальше. Отказ от частной собственности на транспорт – один из маркеров утопии Стругацких.

Современный аналог – система беспилотного каршеринга, к которой мы стремимся. Проекты Waymo и Tesla уже предлагают автономные капсулы, вызываемые через мобильное приложение. Пусть пока это работает в ограниченных районах и под контролем человека, но принципы будущего отношения к транспорту уже используются. Сюда же можно отнести концепции Hyperloop Илона Маска и автономные аэротакси Volocopter и Joby Aviation.

Удивительна органичность транспорта в мире Стругацких. Он не врывается в природу, а вписывается. Местами вообще теряется грань между транспортом и живыми существами. В XXI веке такое слияние биологии и транспорта воплощается в биомиметике – создании роботов и машин, повторяющих форму и механику живых существ: дронов-птиц, подводных роботов-рыб, вездеходов, повторяющих шаг жука или ящерицы. Кроме того, идея «живого» транспорта переключается с концепцией экологически нейтрального перемещения: машины, которые не загрязняют, не нарушают баланс, а становятся частью экосистемы. В этом смысле Стругацкие предвосхищают современное экологическое мышление.

Внимание в повести уделяется и логистике. Например, координация краулеров, патрулей следопытов на транспортных базах, передвижение героев по пустыням, преодоление зыбучих участков, создание карт.

В представлении Стругацких транспорт будущего – это не предмет роскоши и не средство демонстрации силы, а элемент зрелой цивилизации. Он встроен в повседневную жизнь, подчинён общественным целям и работает на благо каждого, кто в нём нуждается. Нет частных автомобилей, нет привилегированного доступа – машины предоставляются тем, кому они действительно необходимы. Такой подход говорит о глубокой переоценке функций транспорта. Это не просто средство перемещения, а выражение общественной дисциплины и взаимного уважения. Человек будущего не только свободен в своём движении, но и несёт ответственность за то, куда и зачем он движется.

Смысл транспорта у Стругацких – в его естественности. Он незаметен именно потому, что идеален, работает без сбоев, не нарушает гармонию мира и не требует усилий. Это и есть подлинная зрелость, когда техника служит человеку молча, скромно и эффективно.

Братья Стругацкие не предсказывали, они мечтали, мечтали осознанно, разумно, с верой в человека. И если многие их транспортные идеи всё ещё фантастичны, то вектор их развития вполне ясен и направлен на автономность, экологичность и гуманность. От «Тахмасиба» до краулера, от лёгких аэротакси до марсианских переходов – в каждом виде транспорта будущего слышится музыка торжества и свободы. Мир «Полдня» – это не мир машин, а мир людей, которые достойны управлять машинами. И если мы хотим воплотить их мечту, нам стоит не столько копировать устройства, сколько ра-

зумно идти к цели гармоничного развития природы и общества, в котором транспорт станет связующим звеном между потребностями людей и возможностями окружающего мира и Вселенной.

УДК 656(09)+821.161.1

Е. Е. ГРИБОВСКАЯ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель;

А. А. ГРИБОВСКИЙ

Конструкторско-технический центр Белорусской железной дороги, г. Минск

ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЗОР СОСТОЯНИЯ МИРОВОГО ТРАНСПОРТА СЕРЕДИНЫ XIX ВЕКА НА ПРИМЕРЕ РОМАНА И. А. ГОНЧАРОВА «ФРЕГАТ „ПАЛЛАДА”»

Иван Александрович Гончаров отправился в кругосветное путешествие в 1852–1855 годах в качестве секретаря при начальнике российской военно-морской экспедиции вице-адмирале Евфимии Васильевиче Путятине. Основной целью экспедиции было установление дипломатических и торговых отношений с Японией. К тому времени 39-летний Гончаров был уже довольно известным писателем, автором романа «Обыкновенная история». Он активно вел дневниковые записи, делал зарисовки, собирал материалы о странах, населении, обычаях, природных явлениях. Кроме того, он активно переписывался с близкими людьми, отправляя им пространные письма, в которых живо и детально описывал все увиденное в плавании. По возвращении в Россию Гончаров приступил к масштабной работе по систематизации и литературной обработке собранных материалов.

Книгу очерков «Фрегат "Паллада"» можно считать комплексным источником сведений о различных видах транспорта середины XIX века. В ней автор подробно описывает множество транспортных средств, которые он наблюдал во время своего путешествия. Кроме того, ценность этого произведения в деталях быта, нравов, традиций стран и народов, многие из которых сегодня изменились или были безвозвратно утрачены.

Когда Иван Гончаров писал своё произведение, паровоз был уже вполне обыденным видом транспорта для жителей Санкт-Петербурга – столицы Российской империи. Поэтому в книге отсутствуют развернутые описания или размышления автора о паровозах, железных дорогах и вокзалах. Они упоминаются лишь вскользь как нечто само собой разумеющееся.

Фрегат «Паллада», который дал название книге, является основным, центральным видом транспорта в этом произведении. Фрегат – это парус-

ный военный корабль, который использовался русскими моряками в XIX веке для дальних морских экспедиций. Именно на нем Гончаров совершил кругосветное путешествие

«Паллада» вместе со шхуной «Восток», купленной адмиралом в Англии для совместного плавания с фрегатом, выступает своеобразным домом, убежищем путешественников в их кругосветном странствии. Корабль становится не просто средством передвижения, а местом, где течет своя особая, почти домашняя жизнь, со своими ритуалами, порядками и традициями. Автор отмечает, что морские путешествия стали теперь обычным делом, «не чрезвычайно рискованной авантюрой». Уже не Колумб и Васко да Гама ведут суда навстречу неизвестности, а английский лоцман и русский штурман безошибочно указывают путь кораблю и назначают день и час его прибытия. Писатель констатирует, что век географических открытий сменился прозаической и обыденной морской практикой, лишенной героизма былых путешествий. Его описания отражают переходный период в мореплавании XIX века. Автор склоняется к прогрессивным пароходам как более совершенному виду морского транспорта. Он даже спорит с моряками-консерваторами: «Напрасно водили меня показывать, как красиво вздуваются паруса с подветренной стороны, как фрегат, лежа боком на воде, режет волны и мчится по двенадцати узлов в час. "Эдак и пароход не пойдет!" – говорят мне. «Да зато пароход всегда пойдет»».

В своем произведении Гончаров подробно описывает также и китайские джонки – традиционные парусные суда, с которыми он столкнулся во время плавания у берегов Китая. Одну из них из любопытства автор посетил, и отметил странный для европейского взгляда вид этих судов: корма и нос неестественно высоко поднимались над водой. Удивила его и окраска судов, в особенности нарисованные на носу судна глаза. «Китайцам хочется сделать свои суда похожими на рыбу», – заключает он. Благодаря этим зарисовкам читатель может наглядно представить экзотические для русского человека китайские парусники.

В главах, посвященных пребыванию в Китае, И. Гончаров рассказывает о разрушительном воздействии опиумной торговли на китайское общество. Опиумные клиперы стали символом «золотого века паруса». Эти быстрые элегантные суда навсегда вошли в историю мореплавания и одновременно олицетворяли собой бесчеловечный оборот контрабандного опиума в Китае. Писатель осуждает англичан, которые ввозят опиум в Китай в огромных количествах в целях наживы, он пишет об упадке нравов, коррупции чиновников, опнищании и деградации населения.

Не обходит стороной и проблему пиратства. Он пишет, что моряки в китайских водах постоянно опасались нападений морских разбойников и пиратов, что было обычным делом в этих краях в XIX веке. В опасном морском пространстве свирепствовали банды грабителей, поджидавшие купеческие суда.

Занимательно знакомство автора с одним из самых экзотических видов транспорта, с которым сталкивались европейские путешественники в странах Азии – с паланкином. Этот вид транспорта представлял собой закрытые богато украшенные носилки или кресло на шестах, которые переносили на своих плечах 2–4 специально обученных носильщика. Португальский консул на острове Мадейра предложил русской делегации для прогулки верховых лошадей. Однако Иван Александрович, не имея склонности к верховой езде, согласился на паланкин, не имея однако о нем ни малейшего представления. В итоге русскому человеку оказалось непривычно и неприятно ездить на людях: «Мне было как-то неловко, совестно ехать на людях, и я было выскочил».

Корабль, на котором плавал писатель, длительное время провел в японском портовом городе Нагасаки. Иван Александрович подробно описывает сложный и длительный процесс переговоров с японскими властями в Нагасаки. В середине XIX века, когда писатель посетил Японию, в стране действовала политика самоизоляции – «закрытия» от внешнего мира, проводимая сегунатом Токугава. Одним из ее элементов был строгий запрет на строительство и использование судов, способных выходить в море. Путешественник подчеркивает ту поразительную ситуацию, когда японский народ, имеющий выход к морю и обширное судоходство вдоль берегов, был искусственно лишен возможности строить океанские корабли и отрезан от остального мира водной преградой по решению правителей страны.

После стольких месяцев совместного быта, команда фрегата становится для автора почти что родной. Он с грустью описывает прощание с кораблем и товарищами по окончании плавания. Покинув фрегат, Гончаров отправился в многомесячный переход, пролегающий через города Сибири: Иркутск, Томск, Тобольск и другие. В Приморье ему пришлось преодолевать огромные расстояния на собачьих упряжках по практически непроходимым для обычного транспорта местам. Нарты – собачьи упряжки – были единственным транспортом, способным преодолевать непроходимые снега.

Наконец, писатель достиг обжитых областей Сибири. Теперь повсюду его сопровождали традиционные русские тройки – упряжки из трех лошадей. Для Гончарова, истосковавшегося по родине за годы странствий, вид резвой тройки, мчащейся по сибирскому тракту, стал настоящим глотком родного воздуха. Ведь тройка – это квинтэссенция русской жизни, сочетающая в себе красоту, силу и стремительность движения. Главной отличительной чертой тройки является способ запряжки пристяжных лошадей. Это придает упряжке живописный, летящий вид. Русская тройка стала не только практичным транспортным средством, но и своеобразным культурным символом, образом народного творчества. Ее изображения встречаются в живописи, литературе, декоративно-прикладном искусстве.

Подводя итог сказанному, можно с уверенностью заявить, что книга И. А. Гончарова является срезом эпохи больших перемен и слома традиционных устоев индустриальной революции. В любом порту еще можно было видеть лес мачт парусников, сотни лет господствовавших в океанах. Но их век уже уходит, на замену пока еще несовершенным парходам приходят новые, всё более мощные и быстрые паровые суда.

На суше железная дорога постепенно завоевывает свое место главного средства передвижения и транспортировки грузов. Она связывает отдаленные регионы, позволяя быстро и дешево перевозить товары и пассажиров на большие расстояния. Это способствует развитию торговли, ускорению урбанизации и росту промышленности.

Но у каждой медали есть и обратная сторона. В тени дымящихся фабричных труб и реве паровых машин растут тесные кварталы, где улицы окутаны серым смогом, а окна домов закрыты пеленой пыли и копоти. Там в ужасных условиях живут тысячи фабричных рабочих и их семьи. Традиционные общества, даже такие могущественные, как великий Китай, оказываются перед жестоким выбором. Им остается лишь два пути: либо открыть двери переменам, принять новые технологии и реформы, либо стать сырьевой базой для молодых промышленных империй.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Гончаров, И. Фрегат «Паллада». В 2 т. Т. I / И. Гончаров. – М. : Т8 RUGRAM. – 324 с.
- 2 Гончаров, И. Фрегат «Паллада». В 2 т. Т. II / И. Гончаров. – М. : Т8 RUGRAM. – 306 с.

УДК 165.62

В. Е. МИНИН, С. В. КИСЕЛЁВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

САКРАЛЬНЫЕ ОБРАЗЫ ТРАНСПОРТА В РУССКОЙ ИКОНОГРАФИИ

Визуальные и культурные формы транспорта в православной традиции редко становятся предметом феноменологического анализа. Однако русская иконография предоставляет богатый материал для осмысления не только теологии в образах, но и феноменального переживания движения, пути и пространственного взаимодействия. В феноменологической трактовке Мориса Мерло-Понти любое восприятие вещи есть воплощённый опыт. Икона в этом контексте не столько изображает, сколько делает видимым, открыва-

ет бытие в образе. Поэтому и транспорт в иконографии – не бытовая деталь, а форма откровения движения в сакральной логике.

Транспортные средства в православных иконах представлены редко и скромно, но они играют значимую символическую роль. Среди них можно найти:

- лодку, которая часто появляется в сценах с апостолами (например, «Чудесный улов рыбы», «Иисус ходит по воде»). Лодка символизирует Церковь как ковчег спасения. Здесь переживание движения – это переход между берегами, между миром и царством Божиим;

- коня, фигура которого часто встречается в иконах Георгия Победоносца, а также в композициях Страшного суда или в сценах въезда в Иерусалим. Конь – символ духовного воинства, движения свыше, вертикально ориентированного от земли к небу, от опасности к спасению;

- колесницу, например, в «Вознесении пророка Илии». Огненная колесница – метафора восхождения души, преодоления границ земного движения;

- осла, на котором Христос въезжает в Иерусалим («Вход Господень в Иерусалим»). В отличие от имперской колесницы или римского боевого коня осёл в иконографии выражает смирение и мирный характер движения. Это парадоксальная транспортировка, где царственность выявляется в простоте.

Иконы не представляют движение в линейно-геометрической перспективе, как это используется в классической живописи, но являют его через онтологическое смещение от греховного к святому, от земного к небесному. Перемещение в иконе – это всегда путь преображения. Таким образом, любое транспортное средство в иконе – не просто техника, а экзистенциальная траектория.

Пространство иконы – это пространство не здесь, и время не теперь. Оно внеисторично и вневременно, но при этом чрезвычайно насыщено. В этом контексте транспорт играет роль посредника между мирами. Он указывает на возможность перехода, на телесное участие в духовном движении. И с этой точки зрения транспорт в иконе можно было бы назвать средством обнаружения бытия.

Феноменологический анализ указывает на то, что всякое перемещение в иконе связано с трансцендентным телесным опытом. Фигуры на лодках, ослах, конях всегда статичны, но в их позах заложено внутреннее движение. Это неподвижное движение, «покой в переходе» – особое для иконописного языка.

Таким образом, транспорт в русской иконографии – это не только предмет изображения, но форма выражения глубинных феноменов движения, спасения, телесности и времени. Через образы лодки, осла, коня или колесницы раскрывается особая логика сакрального перемещения, которое не разрушает пространство, а преображает его. Феноменологический подход не только позволяет лучше понять визуальные коды иконописи, но и расширяет наше понимание движения как духовного и телесного переживания одновременно.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Лосский, В. Н. Очерк мистического богословия Восточной церкви. Догматическое богословие / В. Н. Лосский. – М. : Академический проект, 2015. – 543 с.
- 2 Лосский, В. Н. Смысл икон / В. Н. Лосский, Л. А. Успенский. – М. : Православный Свято-Тихоновский гуманитарный университет, 2014. – 336 с.

УДК 656:821.133.1

А. С. НЕВЕРОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ТРАНСПОРТ В ПРОИЗВЕДЕНИЯХ ЖЮЛЯ ВЕРНА



«...То, что Дюма сделал для истории,
я сделаю для географии»

Жюль Верн

Если говорить о феноменологии транспорта, невозможно не упомянуть этого знаменитого писателя, который сам был своеобразным феноменом и в своих произведениях использовал для перемещения его персонажей все известные ему виды транспорта, в том числе и те, которые существовали только в проектах или в его воображении.

Жюль Габриэль Верн (*фр. Jules Gabriel Verne*) родился 8 февраля 1828 года в г. Нант. Это один из основоположников научной фантастики, классик приключенческой литературы. По данным ЮНЕСКО, книги Жюль Верна были напечатаны на 148 языках (по другим данным – в 150 странах) и занимают второе место по переводимости в мире, уступая лишь произведениям Агаты Кристи.

Создавая свои романы, он намеревался описать весь земной шар, все существующие на нем страны. В интервью писателя корреспонденту «Венской иллюстрированной газеты» в 1902 г. он говорит: *«Я поставил своей задачей описать в "Необыкновенных путешествиях" весь земной шар. Следуя из страны в страну, по заранее установленному плану, я стараюсь не возвращаться без крайней необходимости в те места, которые уже были описаны. Мне предстоит еще описать довольно много стран, чтобы полностью расцветить узор. Быть может, я еще закончу мою сотую книгу! Закончу непременно, если проживу еще пять или шесть лет...»*. Более того, он намеревался при этом *«резюмировать все географические, геологические, астрономические, физические знания, накопленные современной наукой и в живописной занимательной форме создать универсальную картину мира»*.

К сожалению, ему не было дано столько лет, чтобы реализовать задуманное. Жюль Верн умер 24 марта 1905 года на семьдесят восьмом году жизни, оставив более сотни романов, множество рассказов и десять неизданных книг, отредактированных и изданных в последующем его сыном.

Путешествуя из страны в страну, персонажи его романов использовали самые разнообразные транспортные средства. Здесь и традиционные для того времени парусные корабли и даже парусные сани («Вокруг света за 80 дней»), пароходы, паровозы, кареты и дилижансы, запряженные лошадьми. А также воздушные шары, автомобили, самолеты, вертолеты, подводные лодки, космические корабли, пневматический транспорт («Курьерский поезд через океан»).

Естественно, при таком количестве и разнообразии транспортных средств и произведений, в которых они использованы, затруднительно выбрать какое-либо из них для более подробного описания. Остановимся на упомянутом ранее рассказе, малоизвестном большинству читателей и редко рассматриваемом биографами и исследователями литературного наследия Жюль Верна. Согласно сюжету произведения его автор каким-то невероятным образом внезапно оказывается в огромном зале, представляющем собой станцию пневматической дороги, соединяющей Англию с Северной Америкой при помощи гигантских подводных труб (рисунок 1).

По этим трубам со скоростью 1800 км/ч, движимая сжатым воздухом, перемещается вереница вагонов-цилиндров диаметром 1,5 метра. При такой скорости поезд с пассажирами проходит расстояние в четыре тысячи километров, которые отделяют Бостон от Ливерпуля, за два часа сорок минут, опережая движение солнца. В результате, покинув Англию в полдень, пассажир достигает Америки в девять часов тридцать четыре минуты, то есть раньше, чем он выехал из Ливерпуля.

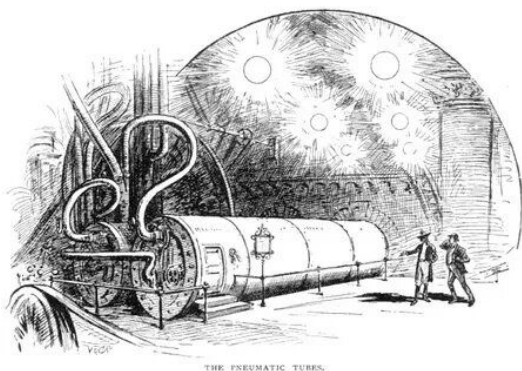


Рисунок 1 – Иллюстрация к рассказу «Курьерский поезд будущего»

Описывая строительство такой дороги, Жюль Верн предвосхитил прокладку транспортных артерий по дну моря, правда пока для перемещения не пассажиров, а природного газа (рисунок 2).

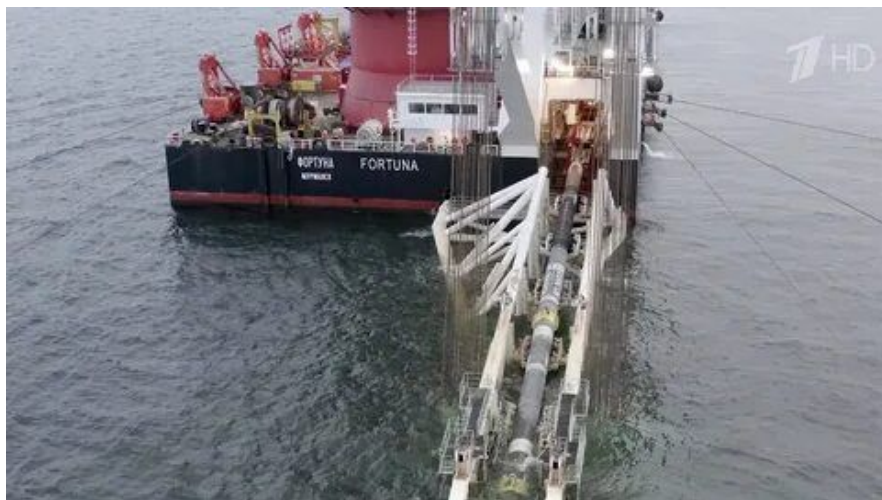


Рисунок 2 – Строительство Северного потока-1

Даже описание этой прокладки у Жюля Верна во многом совпадает с существующими технологиями. Суда подвозили трубы к двум главным парходам, к которым прикреплялись концы труб, состоящих из отдельных кусков, их ввинчивали друг в друга, скрепляли тройным железным панцирем, покрывали гуттаперчевым чехлом и опускали на дно моря. Можно также сравнить описанную дорогу с подводным туннелем, связывающим ныне Англию и Францию. В этом случае, правда и расстояние не то, и дорога проложена не по дну моря, а в туннеле под ним.

Проект «Евротоннель» сочетает относительную простоту реализации с приемлемым для заинтересованных государств бюджетом. Согласно принятой концепции, через Ла-Манш проложены три отдельных туннеля. Два основных (диаметром 7,6 метра) рассчитаны на железнодорожное движение. Между ними располагается так называемый «туннель сообщения» диаметром 4,8 метра, предназначенный для технического обслуживания всего объекта и эвакуации пассажиров в случае чрезвычайных происшествий (рисунок 3).

Возможно, произведение Жюля Верна навело Илона Маска на идею создания гиперлупа – транспортного средства, способного передвигаться в специальных трубопроводах над и под землей (рисунок 4).

В трубопроводах должны быть созданы условия, близкие к вакууму, поскольку воздух, сжимаясь, препятствует перемещению вагонов. Кстати, у Жюля Верна это препятствие было преодолено. Воздух перед вагоном перемещался в начало обратной линии трубопроводов и таким образом не только не препятствовал движению, но и способствовал увеличению скорости.

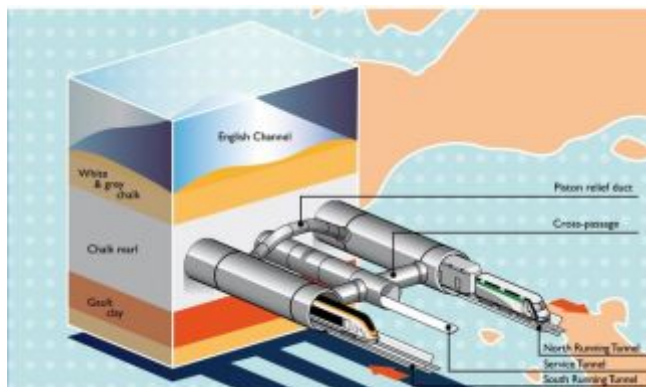


Рисунок 3 – Схема Евротоннеля через Ла-Манш



Рисунок 4 – Испытательный трек Hyperloop One в Неваде

Проект Илона Маска до конца не реализован, однако его попытки добиться разрешения глав многих государств на проектирование дорог для этих поездов до сих пор продолжают. На сегодняшний день построены испытательные полигоны в Хоторне (длина трассы 1,5 км) и Лас-Вегасе (длина трассы 0,5 км). Возводится также полигон в Тулузе (участки длиной 1 км и 320 м). Максимальная достигнутая на испытаниях скорость – всего 450–460 км/ч.

Так что реализация этой идеи – дело будущего.

Заканчивается этот рассказ необычно: его автор якобы садится в вагон, поезд начинает двигаться, и тут наступает катастрофа. Морская вода проникает в вагон и... автор в ужасе просыпается.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Верн, Ж. Вокруг света за 80 дней / Ж. Верн. – М. : Армада-Альфа, 2018. – 239 с.
- 2 Курьерский поезд через океан. – URL: <http://lib.ru> (дата обращения: 27.04.2025).
- 3 Hyperloop жив: скоро ли ждать пассажирских перелетов под землей. – URL: <https://www.forbes.ru> (дата обращения: 27.04.2025).

УДК 629.331:7.012:004.8

В. В. ШИБОЛОВИЧ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ФЕНОМЕН АРТКАРА

В КОНТЕКСТЕ МАТЕРИАЛЬНОГО И ЦИФРОВОГО ТВОРЧЕСТВА

Автомобиль с момента своего появления в конце XIX века стал не только средством передвижения, но и культурным феноменом, выразившемся в его пансимволизме – атрибуте современности, трендовости, технического прогресса, бешеной скорости и недостижимой власти, статуса, индивидуальности, а зачастую и страсти. В художественном творчестве автомобиль выступает не просто как натуралистичный объект, а как полноценный эпохальный символ, метафора тела и техники, а также пространство для эстетических и философских экспериментов. Автомобиль в художественном творчестве прошел путь от символа технического прогресса до сложного философского объекта.

С начала XX века автомобиль становится важным визуальным символом индустриального века. Он возникает в разных направлениях художественного искусства:

- футуризме (метафора скорости и технократического всплеска, триумф человека над природой, олицетворение агрессии, движения, новизны, символ бурлящей энергии современности);
- арт-деко (предмет восхищения, поклонения и фетишизации);
- поп-арте и гиперреализме (объект идеализации или сатиры);
- постмодернизме (материал для художественного выражения процесса неизбежной деградации техники и общества).

Автомобиль в XX веке стал образом потребительской мечты. Все его характеристики (форма, цветовая гамма, бренд) превратились в язык, который художники начали использовать для критики общества потребления. Например, Энди Уорхол в серии Car Crash Series показывает автомобиль как

товар и как смерть, представленную в стиле речевых штампов. Джеймс Розенквист комбинирует автомобильные формы с рекламными лозунгами и женскими телами, подчеркивая призрачность глянцевого мира.

Особое направление в автомобильном искусстве – это арткар. Термин «арткар» впервые вошел в употребление в 1970-х годах в США, хотя практика художественного переосмысления автомобилей началась значительно раньше. Первые арткары можно увидеть уже в начале XX века, например, футуристические автомобили итальянского художника Филиппо Томмазо Маринетти. Сам автомобиль в футуризме становится символом скорости, опасности и новой эстетики разрушения.

В 1960–1970-х годах культура хиппи, психоделия и DIY (do it yourself) породили новые формы арткаров. Художники, выступавшие против всеобъемлющего капитализма, брали старые автомобили и превращали их в движущиеся скульптуры – антиобъекты, критикующие стандартное представление о красоте и потреблении. Среди ярких примеров – «The Fish Car» Дэвида Беста или «Golden Mean Snail Car» Джона Сира и Джима Мэйсона.

Особое место в истории арткаров занимает фестиваль Burning Man (с 1990-х годов). Здесь арткары, или, как их называют, mutant vehicles, стали неотъемлемой частью визуального языка фестиваля. Мутировавшие автомобили, превращенные в движущихся драконов, космические корабли или гигантские музыкальные установки, стали символом свободы творчества и постиндустриальной эстетики. Арткары, выполненные из дерева, металлолома и других переработанных материалов, совмещают эстетику барокко, калифорнийской психоделии и буддийского ритуала.

Феномен арткаров – явление, находящееся на пересечении инженерии, эстетики и субкультурной критики. Это автомобили, превращенные в произведения искусства, зачастую с полной смысловой трансформацией формы и функциональности. Они могут быть яркими, гротескными, философскими, ироничными, но неизменно они находятся в диалоге с вопросами современного общества, технологий и тела в движении.

Арткар – это подвижный объект, который несет в себе одновременно обещание свободы и угрозу разрушения. Арткар – это всегда персональное художественное заявление, связанное с телесностью, движением и риском. Эта двойственность (красота и опасность) лежит в самом сердце арткар-движения.

Автомобиль как объект искусства всегда остается потенциально опасным, несущим в себе мощь, скорость и возможность катастрофы. Эта напряженность делает арткар одновременно восхитительным и тревожным объектом. Не случайно история арткаров тесно связана с травмами и смертью. Преобразованный автомобиль становится не только произведением искусства, но и потенциальным орудием гибели. Иногда это метафора, иногда – реальность.

Каждый новый транспорт создает новый тип аварии. Арткар в этом контексте – эстетическое выражение такой философии. Если обычный автомо-

биль создает обыденную аварию, то арткар – катастрофу как перформанс, акт искусства. Красота арткаров столь велика, потому что в ней всегда звучит отзвук гибели. И может быть, именно эта амбивалентность делает их столь притягательными как произведения искусства, которым суждено однажды исчезнуть в пламени скорости.

С развитием технологий виртуальной реальности и цифрового искусства концепция арткаров претерпела трансформацию, перемещаясь в виртуальное пространство. В условиях метавселенных и видеоигр автомобиль продолжает оставаться не только средством передвижения, но и объектом желания, эксперимента и самовыражения. Виртуальные автомобили, созданные в рамках игр и метавселенных, предоставляют художникам, геймерам и разработчикам возможность экспериментировать с дизайном, функциональностью и эстетикой машин, выходя за пределы физических ограничений реального мира. Эти автомобили становятся своего рода скульптурами, которые могут менять свои формы, цвета и характеристики в зависимости от предпочтений пользователя.

В этих играх машины часто становятся не просто транспортом, а выражением индивидуальности игрока и способом кастомизации. Некоторые геймеры тратят часы на создание уникальных моделей машин, комбинируя необычные текстуры, расставляя элементы дизайна, которые создают совершенно новые формы и образы.

Платформы на базе блокчейн-технологий уже начали разрабатывать механизмы для продажи уникальных автомобилей как NFT (Non-Fungible Tokens). Такие виртуальные арткарты существуют только в цифровом пространстве, но их привлекательность и стоимость могут соперничать с реальными объектами искусства. Некоторые NFT-платформы и игровые сообщества стали использовать такие машины как маркеры культурной элиты, где владение уникальным виртуальным автомобилем, например с редкими цветами или нестандартной формой, говорит о статусе владельца в цифровом мире.

Развитие NFT еще больше расширило возможности виртуальных арткаров, где каждый цифровой автомобиль может иметь подтвержденное происхождение, уникальную историю и ограниченное количество копий, что создает цифровой арт-рынок, где произведения искусства обретают новую ценность. NFT позволяют коллекционерам владеть цифровыми объектами, подвергать их дальнейшей цифровой реставрации и обмену, что выводит концепцию арткаров на качественно новый уровень, объединяя искусство, технологии и экономику.

Создание виртуальных арткаров в метавселенных и играх позволяет художникам и разработчикам экспериментировать с невозможными в реальной жизни концепциями. Автомобили могут быть оснащены несуществующими в реальном мире технологиями, такими как антигравитационные системы или

переходы через временные и пространственные искажения, и эти особенности могут стать неотъемлемой частью искусства в виртуальной среде.

Виртуальные арткары представляют собой синтез традиционной эстетики и современных технологий, где автомобиль остается неутомимым символом свободы, эксперимента и нестандартного мышления. В метавселенных они обретают новую жизнь, становясь не просто объектами желания, а динамичными, живыми произведениями, способными менять наше представление об искусстве, движении и будущем транспорта. Эта цифровая трансформация подчеркивает, что даже в мире виртуальных реалий автомобиль продолжает оставаться ареной для смелых художественных экспериментов и глубоких культурных метаморфоз.

Секция
«АССОЦИАТИВНАЯ СИМВОЛИКА СЮЖЕТОВ И ГЕРОЕВ
В ПРОИЗВЕДЕНИЯХ ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
И ИСКУССТВА О ТРАНСПОРТЕ»

УДК 82–312.9:811.111

А. К. ГОЛОВНИЧ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ПОСТИЖЕНИЕ КАЗУСНЫХ ЯВЛЕНИЙ
ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ВО ВРЕМЕНИ (ПО ПРОИЗВЕДЕНИЯМ Г. УЭЛЛСА)

«Машина времени» – первое крупное научно-фантастическое произведение Герберта Уэллса, переработанное из рассказа «Аргонавты времени» и изданное в 1895 году. С выходом этого романа возникло новое направление хронофантастики, где на логичных и относительно простых для понимания принципах автор показал реализацию удивительной и захватывающей идеи путешествия во времени с помощью транспортного средства. Идея оказалась очень плодотворной и стала использоваться впоследствии многими писателями. До этого был известен только рассказ Эдварда Митчелла «Часы, которые шли вспять», опубликованный в 1881 году.

Описываемые события в романе можно определить как технологическую утопию. Путешественник, используя созданную им конструкцию машины времени, перемещается на 800 тысяч лет в будущее и застаёт закат человеческого общества. Он узнаёт о трагической судьбе грядущих поколений людей, где аристократы его времени превратились в хрупких и субтильных элоев, а потомки рабочего класса – в страшных людоедов-морлоков, продолжавших работать в нечеловеческих условиях на гигантских заводах под землей. Несколько путешествий в далекое будущее пробуждают в нашем герое острое желание продолжать свои поездки всё дальше и дальше во времени. Его хрономобиль исправно доставляет Путешественника в точно отмеренное по таймеру время.

Во время одного из последних своих визитов в отдаленное будущее Путешественник увидел, что цивилизация людей закончила на планете свое существование и все следы деградировавшего человечества уничтожены неумолимой вселенской энтропией, а по темной и унылой пустынной местности неуклюже прыгают какие-то зверьки, похожие на бесхвостых кенгуру. Изучая их, Путешественник с удивлением и ужасом обнаруживает, что

это потомки человека. Выползший из болота безобразный монстр, похожий на десятиметровую сороконожку, съедает увиденное Путешественником существо. Наш хронопассажир делает вывод о том, что насекомые удачно эволюционировали в огромных хищников и стали доминирующими существами на планете.

Любопытно, что 14-я глава романа, описывавшая самое далекое путешествие во времени, в последующих редакциях претерпевала многократные изменения. В некоторых изданиях этот эпизод описывается в весьма экзотическом плане. Путешественник попадает в далекое будущее Земли, отнесенное от сегодняшнего дня на 30 миллионов лет, где встречает безжизненную планету с бедными мхами и лишайниками, над которой лишь сияет мертвый багровый купол гигантского солнца, занимающего собой десятую часть неба.

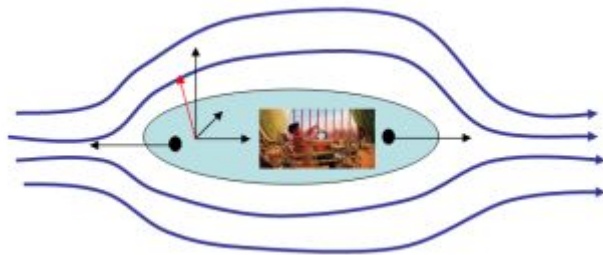
Вот такой мир увидел Путешественник во времени, используя модель своего хронотранспортного средства. Наше внимание обращается на способ путешествий, связанный с техническим устройством, в котором применяется необычный двигатель, позволяющий перемещаться не в пространстве, а во времени.

Второй роман Г. Уэллса на тему путешествий во времени с использованием другого принципа вышел в 1899 году под названием «Когда Спящий проснётся» и являлся переработкой и расширением авторского «Рассказа о грядущих днях». Сюжет связывается с событиями, происшедшими с неким Грэхемом, который из-за гигантского нервного напряжения погружается в длительный сон, просыпаясь через 203 года. Жизненные перипетии нового века вовлекают нашего героя в большие дела, которые, к сожалению, заканчиваются для него фатально. Он пришел в новый мир, где его никто не ждал и даже не ожидал его пробуждения.

Идея оригинального путешествия во времени посредством анабиоза как способа замедления жизненных процессов организма использована многими писателями-фантастами. Управление скоростью метаболизма человеческого организма становится одной из ключевых технологий в долгих пилотируемых экспедициях дальнего космоса. К слову говоря, анабиоз довольно широко распространен в природе. Понижать температуру тела и впадать в спячку способны многие земноводные, птицы и млекопитающие. Снижение скорости жизненных процессов позволяет им переживать дневную жару, ночную темноту, холод зимы, недостаток питания. Для организма анабиоз означает «растягивание» его наличных жизненных ресурсов на значительно больший срок времени, чем в обычных условиях.

Первым способом в романе «Машина времени», как мы помним, было прямое путешествие во времени с использованием специализированного транспортного средства. Таким образом, на примерах двух сюжетов можно рассматривать два принципиально различных способа путешествий во времени: активного и пассивного (рисунок 1).

а)



б)



Рисунок 1 – Возможные способы перемещения человека во времени:
а – активный; б – пассивный

Активный хронопассажир (см. рисунок 1, а) перемещается сквозь некую слоистую структуру времени, и у транспортного средства имеется возможность перемещения в обоих направлениях (как в будущее, так и в прошлое). В данном случае субъект перемещения преодолевает не пространство, а временной поток, ускоряясь или, наоборот, изменяя вектор на обратный (машина времени Путешественника Г. Уэллса перемещалась не только в будущее, но и возвращалась обратно).

Пассивный хронопассажир течет по обычному потоку времени, но с «выключенным» временем для него самого (см. рисунок 1, б). Можно сказать, что и здесь тоже присутствует транспорт, но не пронзающий время, а закрывающий путешественника от его губительного действия. У Спящего в романе Г. Уэллса время останавливается на два столетия.

Подобная «околотехническая» характеристика транспортных средств путешествий во времени может быть положена в основу более широкого анализа возможных транспортных систем перемещения во времени, где наряду с рассмотренными должны быть перелеты со субсветовой скоростью, замедляющей время, червоточины пространства-времени и прочие атрибутивные моменты хронопутешествий.

К сожалению, перемещения во времени остаются одной из самых загадочных технологий, и причиной тому является непонятная структура самого времени. Мы до сих пор не имеем представления, могут ли такие путеше-

вия быть реализованы когда-либо. Описываемые парадоксы типа «встретить самого себя в прошлом», «необратимо повлиять на ход истории», а также отсутствие контактов с путешественниками из будущего достаточно уверенно говорят о том, что наши существующие представления о технических возможностях перемещения во времени как минимум неконструктивны.

Философский тезис Сократа «изучать известное, но непонятное» в данном случае отражает наше желание постигнуть принципиальную возможность использования такого транспорта для перемещения во времени. Но нам неизвестно, существует ли вообще время как объектная сущность. Возможно, это всего лишь наше субъективное ощущение следствий происходящих изменений в жизни.

Вообще говоря, исторический опыт указывает на то, что окружающий мир устроен рационально, невзирая на наши желания и фантазии. По-видимому, некие объективные законы поддерживают мироздание в определенном равновесии, не допуская или мгновенно нивелируя все внешние негативные воздействия, способные повлечь за собой какие-либо деструктивные для Вселенной процессы. Возможно, эти процессы подобны тем, что мы наблюдаем при затухании колебаний волн, распространяющихся от брошенного в воду камня. И скорее всего, технические средства, похожие на типичные для перевозки пассажиров различных видов транспорта современного мира, для путешествий во времени не могут использоваться. И даже если пассивным образом можно попасть в будущее (достаточно впасть в длительный летаргический сон), то вряд ли такой способ путешествия во времени можно назвать поездкой, которая, к сожалению, особой мобильностью не отличается.

Поэтому машина времени как активный хронотранспорт, реализованный в каком-нибудь будущем, будет выглядеть средством передвижения, резко отличным от известных нам сейчас. Возможно, это будут некие конструкции хронокомпенсатора, разделяющего путешествие пассажира на целый ряд параллельных, обеспечивающих нивелирование различных негативных воздействий от посещения будущего, или это будет портал-хронотранспорт, мгновенно переносящий пассажира в нужную наносекунду заявленного времени, или нечто похожее на метрополитен (только хронометрополитен), где видимые стенки тоннеля будут содержать потенциальные точки мест назначения пассажира.

В философии время – это особая форма (форма ли?) протекания всех механических, органических и психических процессов и одновременно условие (условие ли?) возможности любого движения, изменения, развития. Время изучается философами как абстрактное понятие, которое связывается с нашим восприятием мира, его осознанием и существованием. Оно рассматривается как способ измерения длительности событий, помогает определить начало и завершение регистрируемого события.

В этом отношении весьма яркие и философски ориентированы картины Сальвадора Дали. Его «Постоянство памяти» и «Преждевременное окостенение станции» навевают трансцендентальные мысли о возможной сложной, нерегулярной структуре времени, которое может протекать (именно «протекать», как жидкость) не только в искривленном пространстве, но и в искривленной ткани времени.

Возможно, время – это всего лишь условный, но удобный количественный измеритель происходящих динамических процессов. В нашей жизни всё изменяется, и для регистрации этих изменений такие метки таймера позволяют осуществлять навигацию в насыщенной событийной картине действительности.

К сожалению, философская интерпретация времени мало помогает осознать саму суть времени как потенциальную среду перемещения совершения поездок в интересующих нас утилитарных, прагматических целях. Как и 130 лет назад, когда были написаны два упомянутых здесь произведения Г. Уэллса, время, к сожалению, осталось глубокой тайной за семью печатями. Оно остается неуловимой и многоликой сущностью, проявляемой и воспринимаемой нами как некие частности:

- биологического времени, отсчитываемого, например, сердечными ритмами всей нашей жизни;
- физического времени, определяемого по неумолимому распаду радиоактивных ядер цезия-133;
- астрономического времени, оцениваемого по периоду обращения Земли вокруг Солнца.

Но мы желаем знать больше, желаем увидеть время в числе понятых субстанций, присовокупить его к перечню уже используемых видов транспорта. И пусть это будет еще не скоро, но наши размышления о сути времени стимулируются яркими, увлекающими сюжетами таких удивительных и прекрасных произведений Г. Уэллса и, несомненно, обогащают нас, позволяют нам шире видеть окружающий мир и таким образом чуть больше узнавать о большой тайне природы, какой является Время.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Уэллс, Г. Машина времени. Остров доктора Моро / Г. Уэллс ; пер. с англ. К. Морозовой. – М. : АСТ, 2022. – 228 с.
- 2 Уэллс, Г. Машина времени / Г. Уэллс ; пер. с англ. К. Морозовой, Э. Пименовой. – М. : Эксмо, 2023. – 384 с.
- 3 Wells, H. The Time Machine / H. Wells. – СПб. : Антология, 2021. – 160 с.
- 4 Уэллс, Г. Когда спящий проснется / Г. Уэллс ; пер. с англ. Э. Пименовой, М. Шишмаревой. – М. : Эксмо, 2018. – 352 с.

ОБРАЗ ТАКСИ КАК ПАРАДОКС МЕЖДУ СОВЕТСКОЙ РЕАЛЬНОСТЬЮ И БУРЖУАЗНОЙ МОРАЛЬЮ В РОМАНЕ «ЗОЛОТОЙ ТЕЛЁНОК» И. ИЛЬФА И Е. ПЕТРОВА

Роман И. Ильфа и Е. Петрова «Золотой телёнок», изданный в 1931 году, является классикой советской сатирической прозы, в которой под внешним слоем комического повествования скрывается острая критика социального лицемерия, бюрократизма, догматизма и бытового шизофреницизма, ярко проявившихся в повседневной жизни в начале XX века в период построения Советского государства. В этом контексте тема транспорта, особенно такси, кажется второстепенной, но при внимательном анализе она становится ключевым маркером социального положения, идеологических конфликтов и разрывов между советской теорией и советской практикой, о чем свидетельствует историко-культурный аспект использования такси в 1920–1930-е годы XX века.

Так, в послереволюционной России такси остаётся символом дореволюционного, «капиталистического» уклада жизни. Это не просто транспорт, а атрибут определенной привилегии, достатка, индивидуального комфорта: *«К воротам сада, непрерывно ахая и стреляя, подъехал зеленый автомобиль, на дверце которого была выведена белая дугообразная надпись: "Эх, прокачу!"* Ниже помещались условия прогулок на веселой машине. В час – три рубля. За конец – по соглашению. Пассажиров в машине не было. Посетители сада тревожно зашептались. Минут пять шофер просительно смотрел через садовую решетку и, потеряв, видно, надежду заполучить пассажира, вызывающе крикнул:

– Такси свободен! Прошу садиться! Но никто из граждан не выразил желания сесть в машину "Эх, прокачу!". И даже самое приглашение шофера подействовало на них странным образом. Они понурились и старались не смотреть в сторону машины» (рисунк 1).

Этот эпизод ярко демонстрирует, что такси в советской провинции конца 1920-х годов воспринималось как чужеродная роскошь. Даже при наличии возможности прокатиться, советские граждане инстинктивно отказываются – сказывается внутренний моральный барьер. Исторические свидетельства подтверждают такую реакцию: современники вспоминали, что население относилось к такси как к элементу подозрительной роскоши. Журнал «За рулём» в 1928 году отмечал, что люди «привыкли смотреть на такси как на какую-то триумфальную колесницу шулеров и растратчиков», и любой гражданин, открывающий дверь таксомотора, казался окружающим «прожигателем казённых состояний, кутилой и пьяницей».



Рисунок 1 – Автомобиль-такси
(фрагмент из художественного фильма «Золотой телёнок»)

Не случайно даже спустя десятилетия в культовой кинокомедии Л. Гайдая «Бриллиантовая рука» прозвучала ставшая крылатой фраза: «Наши люди в булочную на такси не ездят» – показатель того, насколько прочно укоренилась мысль, что порядочный человек не станет пользоваться такси для обыденных нужд.

Такси – это не просто средство передвижения, а как мы видим на протяжении повествования, признак статуса, временная капсула «личного пространства», воплощение буржуазного образа жизни, проникающего в советский контекст. Оно служит как буквальным, так и метафорическим способом преодоления пространств и границ – социальных, идеологических и даже эстетических: *«Порода машины была неизвестна, но Адам Казимирович утверждал, что это «лорен-дитрих». В виде доказательства он приколотил к радиатору автомобиля медную бляшку с лорен-дитриховской фабричной маркой. Оставалось приступить к частному прокату, о котором Козлевич давно мечтал».*

На фоне советской повседневности, где массовость, аскетизм и уравниловка – идеологическая норма, такси воплощает идею исключения, разрыва с коллективизмом. В условиях Новой экономической политики такси частично возвращается в городское пространство, но с оттенком двусмысленности: оно – часть модернизации, но модернизации «не той», «неправильной», не из пролетарской мечты. Именно через образ такси авторы показывают противоречие и парадокс действительности того времени.

В советской идеологии 1930-х годов такси оказывается двойственным символом. С одной стороны, индустриальный прогресс, гордость модернизации, признак урбанистического будущего, а с другой – частная услуга, комфорт, индивидуализм, ассоциирующиеся с буржуазным стилем жизни, от которого советская культура демонстративно отказывалась. Это делает такси (особенно в руках Остапа Бендера) парадоксальным объектом: элементом и одновременно нарушением официальной нормы (таблица 1).

Таблица 1 – Краткая характеристика причин проявления парадокса

Такси как парадоксальный объект	Парадокс между советской реальностью и буржуазной моралью
Такси – буржуазный символ и атрибут привилегии и достатка	В послереволюционной России такси: – символ дореволюционного, «капиталистического» уклада жизни; – идея исключения, разрыва с коллективизмом; – модернизация «неправильной», не пролетарского обустройства жизненного пространства условиях нэпа
Такси – метафора «западного» и «личного»	Такси – предмет индивидуального пользования, в котором можно ехать в одиночку, выбирать маршрут и не делить пространство с толпой
	Такси – антиколлективное пространство: микромир, в котором человек сам себе хозяин – идея глубоко несоответствующая советской идеологии
«Автомобиль не роскошь, а средство передвижения»	Такси – ценность потребительского общества и искус соблазна для советского гражданина, но и повод для иронии
Пассажиры такси	Маргиналы «вне идеологии»: Остап Бендер, спекулянты, авантюристы, карьеристы

Такси в романе «Золотой телёнок» – это транспорт между мирами, который не просто передвигает героев по карте, оно перемещает их между реальностями: советским порядком и буржуазной эстетикой, дефицитом и избытком, нормой и исключением. Оно является объектом насмешки и символом мечты. Смех Ильфа и Петрова разрушает сакральность такси, но сами персонажи и читатель продолжают видеть в нем обещание «лучшей жизни», хоть и фальшивое. Эта двойственность такси усиливает фактор его парадоксальности, делая совершенным метафорическим объектом: оно реально и абсурдно, буднично и привилегированно. При этом авторы акцентируют внимание читателей на парадоксе власти и иллюзии. Такси в руках Остапа Бендера – это временная власть, основанная на иллюзии. Он не владеет им, но умеет манипулировать его значением. Это отражает более широкий парадокс: можно быть никем – и всё равно выглядеть кем-то, если ты владеешь культурным кодом, знаками, жестами. Такси – символ этой «фиктивной буржуазности», допускаемой системой как отклонение, но не как альтернатива.

Следует также отметить эстетический парадокс романа: мораль вне морали. Например, Остап Бендер – аморален, но обаятелен. Он пользуется

символами власти (в том числе такси), не имея ни власти, ни прав. Эта двойственность порождает парадокс образа такси, ярче всего проявляющийся как раз в руках Остапа Бендера. Его «Антилопа» – предмет гордости техническим прогрессом (автомобиль, освоивший бездорожье), но при этом средство частного обогащения и комфорта. Бендер пользуется благами новой техники вовсе не для строительства социализма, а для собственной аферы – в чисто капиталистическом духе, предполагая с его помощью добыть миллион. Он, по сути, паразитирует на достижениях системы, маскируясь под ее представителя.

Сатирический пафос Ильфа и Петрова во многом заключается в том, что герой-авантюрист эксплуатирует противоречия советской реальности. Декларируемый прогресс позволяет ему, чуждому этому прогрессу по духу, добиться своих целей. Однако авторы показывают и обратную сторону. Когда дело доходит до финала, настоящая советская жизнь оставляет Остапа позади. В кульминационной сцене автопробега реальность догоняет и перегоняет вымышленный экипаж «Антилопы». Как метафорично замечено в тексте, *«настоящая жизнь пролетела мимо, радостно трубя и сверкая лаковыми крыльями»*, оставив искателям приключений лишь бензиновый выхлоп позади. Бендер и его команда, осыпанные пылью, остаются в стороне от триумфального шествия прогресса. Этот эпизод символизирует неизбежное торжество новой реальности над героями-индивидуалистами: частник вынужден уступить дорогу социалистическому проекту.

Образ такси в «Золотом телёнке» является парадоксальным объединяющим звеном между двумя мирами: старым капиталистическим и новым советским. Такси – дитя технического прогресса – оказывается также носителем «буржуазного» начала вопреки официальной морали. Оно демонстрирует разрыв между идеологией и жизнью, на словах – отвергаемое, на деле – существующее и даже необходимое. Через этот образ Ильф и Петров тонко высмеивают «двойную бухгалтерию» советского общества, где, с одной стороны, провозглашаются аскетизм и равенство, а с другой – продолжают тихо цениться комфорт, скорость и личные блага.

Таким образом, проведенный анализ романа и рассмотрение его с учетом исторического контекста показали, что такси в повествовании Ильфа и Петрова является емким символом эпохи, отражающим ее переходность и противоречия между бедностью и достатком, коллективизмом и индивидуализмом, официальным прогрессом и неофициальной тягой к уюту. Авторы романа, обладая тонким чувством юмора и сатиры, показали, как в обыденной детали – поездке на такси – раскрывается социальный конфликт.

Парадокс такси в том, что оно одновременно вписывается в советскую реальность и выпадает из нее, как атрибут модерна, пришедший из «чуждого мира». В романе «Золотой телёнок» этот парадокс использован для разоблачения того, как непросто было людям жить по новым правилам. Ведь

даже строя социализм, человек начала XX века в глубине души не переставал мечтать о комфортной машине, личном пространстве и свободе перемещения – обо всём том, что обещал буржуазный мир. И пока «железный конь» уверенно приходил на смену крестьянской лошадке, старые мечты и соблазны продолжали жить в народном сознании. Образ такси в произведении Ильфа и Петрова остроумно высвечивает эту несовместимость идеалов и реальности, становясь одним из центральных символов сатиры на новую действительность.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Ильф, И. И. Золотой телёнок / И. И. Ильф, Е. П. Петров. – М. : АСТ, 2007. – 448 с.

2 История такси в России. – URL: <http://www.gruzovikpress.ru/article/13637-istoriya-taksi-v-rossii-genezis-rossiyskogo-tak-somatora> (дата обращения: 10.05.2025).

УДК 656.2:115

Т. А. ВЛАСЮК

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ КАК МЕТАФОРА ВРЕМЕНИ В РОМАНЕ ХАРУКИ МУРАКАМИ «НОРВЕЖСКИЙ ЛЕС»

Роман «Норвежский лес» Харуки Мураками, изданный в 1987 году, – это не просто роман, это многослойная реальность и фантазия, которые тесно переплетаются и словно тихий шепот проникают в самые сокровенные уголки души, вызывая у читателей гамму эмоций.

Роман разворачивается в Японии 1960-х годах, в пору студенческих волнений и поисков нового пути. Здесь на фоне больших исторических и социальных изменений возникают отношения, которые становятся не просто любовными переплетениями, а отражениями вечных вопросов: кто мы и зачем? В центре повествования – молодой Ватанабэ, который осознает, что *«взросление – это не просто переход через год, а цепь потерь, открытий и личных трагедий»*.

Однако роман «Норвежский лес» – это повествование не только о внешнем мире, но и внутреннем. Мураками создает атмосферу, наполненную неуловимым, чуть печальным светом, где каждое действие, каждая фраза или взгляд становятся символами чего-то большего, что всегда остается на грани осознания, но никогда не доходит до окончательного завершения.

Ватанабэ, Наоко, Мидори – их имена и судьбы становятся «отпечатками душ», поглощенных поиском смысла. Наоко, потерявшая свою внутреннюю гармонию, Мидори, живущая вне времени и пространства, – не похожие на других, они тем не менее являются зеркалами каждого из нас, когда мы ищем свое место в мире.

Через эти образы автор показывает красоту человеческих отношений, погружая нас в мир, где любовь – *это не спасение, а лишь очередной шаг в непонимание*. Особенно интересно то, как Мураками использует этих персонажей, чтобы передать чувство отчужденности. Всё, что происходит с ними, происходит «за пределами их контроля», на фоне чего-то, и неизбежно возникает вопрос: возможно ли найти свой путь, если всё вокруг тебя постоянно меняется? И ответ на этот вопрос автор находит через поездки главных героев романа на скоростном поезде – как метафору времени, которое невозможно остановить, понять или предсказать.

Эти перемещения по рельсам, проходящим мимо пустынных станций, незнакомых городов и снов, становятся символом внутреннего движения героев: от детства – к боли, от привязанности – к утрате, от наивности – к пониманию конечности всего: *«Мы сели в электричку и поехали до Оцяномидзу... Воскресное утро, поэтому электричка оказалась битком набита семьями и парочками. Все куда-то ехали»*.

Скоростной поезд в романе – это не просто транспорт, а метафизическая ось, соединяющая разные точки на карте и в душе: *«В переполненной утренней электричке я добрался до токийского вокзала, где купил билет на свободное место до Киото, буквально пулей влетел в самый скорый поезд «Хикари» и только там перекусил»*. Он становится свидетельством того, как легко человек может быть унесен прочь от себя самого – от своих чувств, убеждений, даже воспоминаний. Именно в этих сценах передвижения Мураками создает особую тишину, в которой персонажи начинают слышать собственное одиночество. Мураками чрезвычайно тонко работает с настроением. Он помещает своих героев в замкнутые пространства: больницы, гостиничные номера, библиотеки – и противопоставляет им безграничное движение поезда, как напоминание того, что даже когда ты стоишь на месте, время идет. Эта противоположность становится важной частью образного строя романа. Так же, как поезд мчится сквозь ночь, герой едет сквозь свою юность, зная, что назад пути нет, а впереди – лишь неизвестность: *«Я предлагал полететь на самолете – и быстрее, и удобнее, но Рейко настаивала на ночном поезде. – Мне нравится паром Аомори – Хакодате. Не хочу лететь, сказала она. Я проводил ее до станции Уэно. – Как ты считаешь, Асахикава – не сильно плохой город? – Асахикава – хороший город»*.

Любовь, вино, музыка, смерть, молчание, полумрак – всё это не просто мотивы, а маршруты. Наоко, Мидори, Рэйко – каждая из женщин, с которыми сталкивается Ватанабэ, становится остановкой, на которой он задерживается, но откуда всё равно должен уехать. Так Мураками показывает: мы не выбираем, где и с кем нам остаться. Мы просто следуем – и, возможно, лишь в движении узнаём, кто мы есть. Но главное – роман не даёт ответа. Он не учит жить, а лишь предлагает сопровождение. Он, как песня «Norwegian Wood» группы The Beatles, которая звучит в ушах героя, одно-

временно проста и загадочна, светла и грустна, буднична и пронизана тоской. Именно так, как и сам роман – будто поезд, что уходит в рассвет – с пассажирами, которые уже не вернутся прежними.

И хотя в романе «Норвежский лес» скоростной поезд не является центральной метафорой времени, он играет особую роль в создании определенной атмосферы и передаче чувства движения и неизбежности изменений. Поезд символизирует не только скорость и перемещение, но и потерю контроля над временем и пространством, а также неизбежный ход жизни, который герои не всегда могут принять (таблица 1).

Таблица 1 – Скоростной поезд как метафора времени

Проявление метафоричности	Краткая характеристика
Неумолимое движение	Скоростной поезд как фон для размышлений человека о времени и его течении в мироздании
	Скоростной поезд как ощущение движения жизни вперед, независимо от готовности человека к этому
Потеря контроля	Поездка на скоростном поезде как метафора потери контроля над своей жизнью (человек живет по расписанию, следует заданному маршруту и не имеет возможности изменить ход событий)
Неизбежность изменений	Скоростной поезд, увозящий людей в разные места как символ неизбежности изменений и потерь в жизни (встречи, расставания, разлука)
Ощущение одиночества	Пассажир находится в замкнутом пространстве поезда (ощущение собственного одиночества и отчужденности в жизни)
Воспоминания	Чувство ностальгии и тоски по ушедшему времени во время поездки, воспоминания о прошлом, о тех местах и людях, которых уже нет в настоящем

В целом скоростной поезд в романе «Норвежский лес» как метафора времени является важным элементом сюжета, который помогает передать атмосферу романа, его темы и чувства героев. Он создает ощущение движения, перемен и неизбежности, а также подчеркивает одиночество и ностальгию, которые являются ключевыми эмоциями в произведении.

Таким образом, железнодорожный транспорт в романе используется как символ быстротечности времени, неизбежности путешествия по жизни, а также как средство для достижения определенной точки или перехода в другой мир. В этом заключается его символизм и метафоричность. Скоростной поезд в книге – это не просто транспортное средство, а символ перемещения и возможности изменить свою жизнь. При этом он отражает ускорение темпа жизни, что мы сегодня наблюдаем.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Мураками, Х. Норвежский лес / Х. Мураками – М. : Эксмо, 2009. – 368 с.
- 2 Норвежский лес Харуки Мураками. – URL: https://otzovik.com/reviews/kniga_norvezhskiy_les_haruki_murakami (дата обращения: 11.05.2025).

УДК 82-95:656

И. И. ВОЛЬСКАЯ, Н. А. ЛЮБОЧКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

КУДА УНОСЯТ МЕЧТЫ: ЭКЗОТИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ КАК СИМВОЛ ПУТЕШЕСТВИЙ В ЛИТЕРАТУРЕ

Сколько раз, читая увлекательные произведения о путешествиях в другие миры, о магии, о полетах фантазии человека, мы встречали необычные, порой абсурдные, виды транспорта. Одни вызвали страх, другие – смех, а третьи сейчас стали неотъемлемой частью нашей повседневной жизни.

Экзотический транспорт в литературе играет несколько ключевых ролей, оказывая значительное влияние не только на развитие сюжета, но и на характеристику героев, в частности:

- создавая уникальную атмосферу. Например, магические повозки, летающие корабли, ненормальные автобусы и странные поезда могут создавать ощущение чудесного и необычного, подчеркивая научно-фантастический аспект произведения (Дж. Роулинг «Гарри Поттер»);

- развивая сюжетную линию. Средства передвижения могут быть важным элементом повествования, изменяя и перенаправляя развитие событий. Например, использование транспорта кардинальным образом меняет всё происходящее (Э. Леонард «Поезд на Юму», Р. Шекли «Где не ступала нога человека»);

- изменяя динамику отношений персонажей. Экзотический транспорт может влиять на отношения между героями. Совместные путешествия могут сближать их, раскрывать черты характера и помогать в сложившихся ситуациях (М. Фрай «Лабиринты Ехо»);

- внося изменения в общий миропорядок. Каждое уникальное транспортное средство несет в себе элементы культуры и развития технологий. Например, летающие машины могут свидетельствовать о высоком уровне технологического совершенства, а магические виды транспорта – о наличии волшебства и его особых правил (Г. Уэллс «Машина времени», серия романов Дж. Роулинг о Гарри Поттере);

- являясь символом путешествий и перемещений во времени. Экзотический транспорт часто служит не только метафорой путешествия, но и физических, внутренних изменений персонажей. Путешествие на необычном транспорте может символизировать самопознание, открытие новых горизонтов или изменение мировоззрения (Г. Уэллс «Когда спящий проснётся»);

– приводя к конфликту. Экзотический транспорт может становиться как источником конфликта, так и способом решения безвыходной ситуации. Например, борьба за контроль над ценным кораблем или поиск нестандартных средств передвижения – это типичные элементы фантастики и магии в литературе (С. Кинг «Кристина»);

– открывая новые миры и пространства. Транспорт позволяет читателям исследовать разные миры, культуры и времена. Это помогает переосмыслить границы возможного и расширяет воображение, что особенно характерно для фантастики (К. С. Льюис «Лев, колдунья и платяной шкаф»).

Транспорт не только выступает неотъемлемой составляющей частью сюжета, но и активно участвует в формировании эмоционально-экспрессивной линии повествования. Как уже было отмечено ранее, различные виды транспорта ассоциируются в произведениях литературы и кинематографа с самыми яркими эмоциями человека.

Так уже сложилось, что всё нереальное, странное и необычное вызывает сразу страх и непонимание. Именно такая реакция была у людей на первые виды транспорта, появившиеся в истории. И, конечно, этот страх нередко отражался в литературе. Существует множество примеров страшного транспорта, который вызывал панику и ужас. Вот несколько из них.

1 Взбесившийся поезд Блейн Моно из романа «Тёмная башня» Стивена Кинга. По воле автора, интеллектуальные способности поезда были нарушены в результате серьезного повреждения системы, после чего стальная машина обезумела. Персонажи, ступив на борт взбесившегося поезда, активизировали его безумный «мозг» и стали пленниками Блейна Моно. «Проснувшись» после многолетнего забвения, сумасшедший «железный конь» решил следовать по привычному маршруту. Но не делать остановок, а мчаться до конца, пока глухая стена тупика не оборвет его последний рейс.

2 Кроваво-красный автомобиль «Кристина» из одноименного романа Стивена Кинга. Этот автомобиль-убийца стал пристанищем духа первого хозяина после его смерти и воздействует на сознание нового владельца, вытесняя отсюда его собственную личность. Автомобиль обладает способностью самовосстанавливаться после повреждений.

3 Легендарный парусный корабль-призрак, больше известный как «Летучий Голландец», который никогда не может вернуться в порт, и его команда, обреченная на вечное скитание, вызывает страх и трепет.

Ярким антиподом страха, конечно, является смех. Поэтому в литературе можно найти множество примеров и смешного транспорта, который добавляет комичности и абсурда в сюжет. Вот несколько таких примеров:

– «Корабль дураков» из одноименной книги Себастьяна Бранта, на котором собрались люди с различными недостатками и странностями (негодные воспитатели, модники, болтуны, непослушные больные, ревнивцы, танцоры, врачи-шарлатаны, хвастуны), что создает комические ситуации в произведении;

– «Велосипед с мотором» из сборника рассказов «Укрощение велосипеда» Марка Твена, где сочетается блестящее чувство юмора автора, его хлесткая сатира и безошибочное чутье на интересные читателям темы. Широко известна цитата из этого произведения: «Купите себе велосипед, не пожалеете, если останетесь живы»;

– космический корабль «Золотое сердце» из юмористического фантастического романа «Автостопом по Галактике» Дугласа Адамса, где транспорт имеет свой характер и уподобляется человеку, что приводит к возникновению смешных ситуаций.

А сколько описанных видов транспорта из произведений литературы стали нашей реальностью? Некоторые из них поражают своей реалистичностью:

– поезд на магнитной подушке, концепция которого была описана в научной фантастике, но в реальности такие поезда (китайский «Маглев»), уже давно существуют и успешно функционируют;

– летающие автомобили. В последние годы разработка летающих автомобилей и дронов для перевозки людей стала реальностью, и несколько компаний работают над созданием таких транспортных средств;

– субмарина из знаменитого романа Жюль Верна. В реальности подводные лодки, как военные, так и исследовательские, стали важной частью морского флота;

– космические корабли в произведениях «Фонд» Айзека Азимова и «2001 год: Космическая одиссея» Артура Кларка. С развитием космических технологий мы приближаемся к реальным космическим полетам.

Все приведенные примеры показывают, как идеи, возникшие в литературе, могут вдохновлять ученых и инженеров на создание новых технологий и транспортных средств. Таким образом, экзотический транспорт в литературе – это не только средство передвижения, но и важный компонент, который помогает автору рассказать историю, дать характеристику персонажам и создать уникальные картины миров. И кто знает, с каким транспортом нам еще предстоит познакомиться благодаря фантазии и креативному мышлению писателей и сценаристов.

УДК [629+656]:821.161.1-312.9

Ю. П. ЛЫЧ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

К ВОПРОСУ О СИМВОЛИЗМЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ТВОРЧЕСТВЕ ВЛАДИСЛАВА КРАПИВИНА

Владислав Крапивин является одним из самых плодотворных детских писателей, создавшим огромное количество произведений в самых разных

жанрах. Его творчество включает романы, повести, рассказы, пьесы, поэзию, документальные произведения, киносценарии, статьи, эссе, рецензии, интервью и сборники, оказавшие значительное влияние на формирование нескольких поколений читателей [1]. Крапивин был не просто рассказчиком увлекательных историй, его произведения часто затрагивали важные социальные, психологические и педагогические проблемы, отражая реалии времени и пространства, в котором он жил и творил. Одной из характерных черт его литературного стиля является умелое сочетание реализма с элементами фантастики. Это смешение жанров открывает широкие возможности для использования символизма, который позволяет автору на глубинном уровне передавать свои идеи и ценности. В этой связи возникает исследовательский вопрос: в какой мере транспортные средства в произведениях Владислава Крапивина выполняют функцию символов и какие значения эти символы несут в более широком контексте его литературных тем и мотивов?

Символизм играет важную роль в литературном анализе, являясь инструментом для раскрытия многослойности художественного текста. Символы обогащают понимание читателем авторского замысла и культурного контекста произведения. В детской литературе символизм приобретает особое значение, поскольку способствует формированию у юных читателей абстрактных понятий и моральных ориентиров. Учитывая, что значительная часть творчества Крапивина посвящена детству и юношеству, можно предположить, что используемые им символы, в том числе связанные с транспортом, играют ключевую роль в донесении его идей до целевой аудитории.

Для детального анализа были отобраны наиболее известные и значимые произведения Владислава Крапивина, охватывающие различные периоды его творчества и входящие в разные серии. Среди них «Мальчик со шпагой», «Бронзовый мальчик», «Рыжее знамя упрямства», «Трое с площади Карронад», «Журавлёнок и молнии», «Дети синего фламинго», «Колыбельная для брата», «Острова и капитаны», «Белый щенок ищет хозяина», «Та сторона, где ветер», «Лётчик для особых поручений», «Ковёр-самолёт», «Возвращение клипера «Кречет»», «Портфель капитана Румба», «Я больше не буду, или Пистолет капитана Сундуккера», «Фрегат «Звёздящий»», «Гваделорка», «Бабочка на штанге», «Пироскаф „Дед Мазай“», «Синий город на Садовой», «Голубятня на жёлтой поляне», «Оранжевый портрет с крапинками», «Крик петуха», «Белый шарик матроса Вильсона», «Лоцман», «Дырчатая Луна», «Самолёт по имени Серёжка», «Взрыв Генерального штаба», «Помоги мне в пути. (Кораблики)». Некоторые названия произведений прямо указывают на важность транспортных средств в повествовании, например, «Самолёт по имени Серёжка», «Кораблики» и «Фрегат „Звёздящий”» [2].

Творчество Владислава Крапивина пронизано рядом ключевых тем, мотивов и символов, которые определяют его уникальный стиль и мировоззрение. Одной из центральных тем является детство, которое в его произве-

дениях предстает как особый мир со своими законами, ценностями и героями. Мир глазами ребенка, его непосредственность, чистота и обостренное чувство справедливости являются важными элементами повествований. Транспортные средства в этом контексте могут символизировать этапы взросления, стремление к самостоятельности и исследованию окружающего мира, например, свободу, которую дарит велосипед.

Другой важной темой является дружба, товарищество и верность среди сверстников. Совместные путешествия на различных видах транспорта могут символизировать прочность дружеских связей, взаимопомощь и поддержку в сложных ситуациях.

Борьба за справедливость – еще одна сквозная тема в творчестве Крапивина. Герои его книг часто сталкиваются с несправедливостью и жестокостью и стремятся им противостоять. Транспортные средства могут выступать в роли средства достижения справедливости или бегства от угнетения.

Мужество и преодоление страха также являются важными мотивами. Опасные или трудные путешествия на определенном транспорте могут символизировать испытания, которые герои должны пройти, чтобы проявить свою силу духа и стойкость.

Особое место в творчестве Крапивина занимает море, парусные приключения и морская романтика. Корабли и лодки как средства передвижения по морской стихии, вероятно, несут значительную символическую нагрузку, связанную со свободой, исследованием неизведанного и связью с историей и традициями.

Мечты и воображение, а также смешение реальности и фантастики являются неотъемлемой частью мира Крапивина. Фантастические транспортные средства, такие как ковер-самолет или пироскаф, могут напрямую олицетворять силу воображения и стремление выйти за пределы обыденности.

Концепция особого братства или сообщества молодых людей, объединенных общими ценностями и чувством принадлежности, также характерна для произведений писателя. Транспортные средства могут служить местом формирования или укрепления этих связей.

Среди повторяющихся мотивов можно выделить путешествия, поиски, наставничество и инициацию во взрослую жизнь. Транспорт как средство передвижения неразрывно связан с мотивом путешествия, которое часто символизирует личностный рост, открытия и течение времени.

Ключевые символы, часто встречающиеся в произведениях Крапивина:

- звезда, часто символизирующая идеалы, надежду, путеводную силу и связь с чем-то большим;
- шпага, символизирующая мужество, справедливость, защиту принципов и романтику рыцарства;
- синий цвет, часто ассоциирующийся с морем, небом, мечтами и чувством чистоты или идеализма;

- Великий Кристалл, представляющий собой сложную взаимосвязанную вселенную и указывающий на взаимосвязь судеб и существование параллельных реальностей;

- голубятня на желтой поляне, символизирующая особое, возможно, утопическое пространство для детей, свободное от взрослых ограничений.

Эти темы, мотивы и символы создают богатый контекст для анализа символизма транспортных средств в творчестве Владислава Крапивина. Кто использует транспорт? Какова цель их путешествия? Какие эмоции или события связаны с его использованием? Ответы на эти вопросы позволяют глубже понять, какие идеи, ценности или эмоциональные состояния могут быть связаны с данным транспортным средством в контексте творчества Владислава Крапивина.

Транспортные средства в произведениях Владислава Крапивина не просто служат для перемещения героев в пространстве – они часто наделяются глубоким символическим смыслом, отражая ключевые темы и мотивы его творчества.

Корабли, яхты и лодки – один из наиболее ярких символов в творчестве Крапивина, часто ассоциируемый с приключениями, жизненным путём и мечтами. Это неудивительно, учитывая любовь писателя к морю и основанный им юношеский отряд «Каравелла», деятельность которого была связана с парусным спортом и морской тематикой. Море в его произведениях часто выступает как символ свободы, приключений и неизведанного. Корабли как средства передвижения по этой стихии могут символизировать путешествие к самопознанию, стремление к мечтам или даже бегство от социальных ограничений. Например, в повести «Лётчик для особых поручений» упоминается игрушечный кораблик, который становится объектом поисков мальчика Алешки в волшебном городе Ветрогорске. Этот кораблик может символизировать детскую мечту, стремление к чему-то желанному и путешествие в мир фантазий.

Само название отряда «Каравелла» и частое упоминание каравелл в его произведениях, например, в повести «Тень каравеллы», несомненно, несет символическое значение. Каравелла, как исторический тип парусного судна, ассоциируется с эпохой великих географических открытий, смелостью мореплавателей и стремлением к новым горизонтам. В литературном контексте она может символизировать дух товарищества, наставничество и формирование моральных качеств, которые Крапивин стремился воспитать в своих юных читателях.

Конкретные корабли, такие как фрегат «Звнящий» или клипер «Кречет», также могут нести уникальную символическую нагрузку, обусловленную их ролью в повествовании. «Фрегат "Звнящий"», представленный как «настоящий практический справочник юного мореплавателя», может символизировать не только приключения на море, но и процесс обучения, по-

знания мира и освоения новых навыков. «Возвращение клипера "Кречет"», где мальчик Владик спасает друга, может символизировать мужество, самопожертвование и верность.

Метафорические «кораблики», как это показано в романе-фантазии «Помоги мне в пути. (Кораблики)», часто выступают как символы детских мечтаний, хрупкости надежд и первых жизненных испытаний. Строительство и плавание на этих маленьких судах может представлять собой процесс возвращения стремлений и навигацию в раннем жизненном опыте.

Самолеты и другие летательные аппараты, включая фантастический ковер-самолет, символизируют небо, которое в творчестве Крапивина часто ассоциируется со свободой, безграничностью, трансцендентностью и бегством от земных ограничений. Самолеты могут представлять стремления героев, их желание вырваться из рутины или связь с более фантастическим и идеальным миром. «Самолет по имени Серёжка», где мальчик-инвалид Ромка мечтает о друге и в своих мечтах летает, может символизировать преодоление физических ограничений и силу воображения, способную преобразить реальность. «Лётчик для особых поручений» и тема полета в цикле «Летающие сказки» подчеркивают темы ответственности, мужества перед лицом невозможного и очарование необычайного. Путешествие летчика может быть метафорой навигации по жизненным трудностям.

Поезда, троллейбусы и другие виды общественного транспорта встречаются в произведениях Крапивина как элементы повседневной жизни, но также несущие символическую нагрузку и связываются с путешествиями, переходами и течением времени. Они могут представлять линейное развитие жизни, связь между различными местами и переживаниями или движение к неизвестному будущему. В романе-трилогии «Голубятня на жёлтой поляне» упоминается странный поезд с табличками «Ст. Мост – ст. Мост», без проводников и пассажиров, который перевозит героев между мирами. Эта необычность поезда подчеркивает его символическую функцию как средства пересечения границ и реальностей. Также в этом произведении упоминается космический корабль «СКДР-9», что расширяет символизм путешествия до межзвездного уровня, поднимая вопросы о поиске, неизвестном и возможностях человечества.

В романе «Мальчик со шпагой» упоминаются поезда, троллейбусы и лодка, используемая для путешествия. Поезд может символизировать движение во времени или попытку уйти от проблем, но ограничения (например, отсутствие намордника) подчеркивают препятствия на пути героя. Троллейбус как часть городской среды отражает социальные взаимодействия и конфликты, с которыми сталкиваются персонажи. Лодка, напротив, символизирует временное спасение или переход к новому этапу.

Автомобили и мотоциклы могут символизировать повседневную жизнь, личную свободу и связь с технологиями и современностью. В повести «Я

больше не буду, или Пистолет капитана Сундуккера» упоминаются машины и мотоциклы, которые фигурируют в детских играх и приключениях, возможно, отражая стремление к независимости и освоению мира. Упоминание «Троих в "копейке", не считая зайца Митьки» в цикле «Битанго» может представлять более приземленный, возможно, юмористический взгляд на путешествие и товарищество, а конкретная марка автомобиля может нести культурные или ностальгические коннотации.

Велосипеды также часто появляются в произведениях Крапивина, символизируя детскую свободу, исследование ближайшего окружения и чувство независимости. Так, в повести «Синий город на Садовой», велосипед позволяет герою Феде открывать для себя новые места и переживать новые впечатления, что является важным аспектом взросления. В романе «Мальчик со шпагой» главный герой (Сергей Каховский), и его друзья активно передвигаются по городу, что подразумевает использование велосипедов или пеших прогулок. Велосипед в этом контексте может быть интерпретирован как символ мобильности и автономии, позволяющий героям самостоятельно исследовать мир и противостоять несправедливости. Он также отражает переходный этап от детства к юности, когда персонажи начинают принимать собственные решения.

Фантастические транспортные средства, такие как пироскаф «Дед Мазай», представляют собой смешение реалистических и фантастических элементов, что может символизировать силу воображения, способную наделять обычные предметы необычайным смыслом. Название «Пироскаф "Дед Мазай"» отсылает к известному персонажу русской литературы, известному своей добротой и связью с природой, что может символизировать мудрость, наставничество и связь с фольклором или традиционными повествованиями. В романе-трилогии «Голубятня на жёлтой поляне» голубятня, которая оказывается космическим крейсером, играет центральную роль. Этот аппарат позволяет героям путешествовать между мирами, символизируя силу детской фантазии и способность находить необычное в обыденном. Космический крейсер также отражает тему борьбы со злом и поиска истины, связывая разные реальности и подчеркивая безграничные возможности юности. В повести «Я иду встречать брата» упоминаются фотонные звездолеты, которые символизируют научный прогресс и моральные дилеммы, связанные с освоением космоса. Эти фантастические аппараты подчеркивают стремление героев к новым горизонтам и их готовность принимать сложные решения.

Владислав Крапивин мастерски использует транспортные средства не только как функциональные элементы своих повествований, но и как богатые и выразительные символические образы, которые вносят значительный вклад в глубинный смысл и художественное видение его литературных творений. Корабли и яхты воплощают мечты и приключения, велосипеды – свободу и детство, поезда и общественный транспорт – движение времени и

социальные вызовы, а фантастические аппараты – воображение и безграничные возможности. Эти символы тесно связаны с ключевыми темами творчества Крапивина: дружбой, взрослением, свободой и борьбой за справедливость.

Творчество Владислава Крапивина сохраняет свою актуальность и привлекательность и сегодня, а обращение к символическим пластам его произведений позволяет глубже оценить его литературное мастерство и вечные темы, которые он поднимает.

УДК [629+656]:821.161.1–28

Ю. П. ЛЫЧ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

СИНЕРГИЯ И СИМВОЛИЗМ ИЗОБРАЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ПРОИЗВЕДЕНИЯХ КИРА БУЛЫЧЕВА

Кир Булычев (Игорь Всеволодович Можейко) является одним из наиболее известных советских писателей-фантастов, чье творчество охватывает широкий спектр жанров, включая научную фантастику и историческую прозу. Его произведения любимы читателями разных поколений за увлекательные сюжеты и ярких персонажей.

Ключевыми элементами повествования у Кира Булычева часто становятся транспортные средства. Его космические корабли, машины времени или фантастические аппараты не только обеспечивают перемещение персонажей, но и участвуют в конфликтах, раскрывают характеры и символизируют авторские идеи. В настоящем исследовании предпринята попытка рассмотреть функциональное, символическое и социальное значение транспорта в литературном наследии одного из самых известных писателей ушедшей эпохи.

Транспортные средства в произведениях Булычева выступают не только как средства перемещения, но и как сложный нарративный элемент, способный выполнять несколько функций одновременно. Во-первых, они символизируют технический прогресс и новые формы личной автономии. Примером служат летающие автомобили, впервые представленные в 1970-х годах, когда их появление казалось невозможным. Во-вторых, транспортное средство становится «проводником» между мирами, пространствами и временными рамками. Это важно для построения хронотопа, где физическое перемещение подкрепляется символическим переходом от одного состояния к другому, что типично для многих фантастических и сказочных сюжетов. В-третьих, транспортные средства могут использоваться как метафоры социальной трансформации города и общественных отношений, подчеркивая тему изменения традиционных структур и адаптации к новым реалиям.

Анализ произведений Кира Булычева показывает большое разнообразие как типов, так и контекстов использования транспортных средств. Наиболее насыщенным в этом смысле является цикл об Алисе, девочке из будущего, которая попадает в жизненные переплеты именно благодаря разнообразным транспортным средствам [1].

Во-первых, это космические корабли, уникальные звездолеты и шаттлы. Например, исследовательский корабль «Венитор», спроектированный на планете Вестер для межгалактических экспедиций, и десантный бот «Арбат», используемый для посадки на незнакомые планеты, демонстрируют высокий технический уровень будущего мира. Судно «Эверест» служит основным кораблем экспедиции в повести «Путешествие Алисы». Все эти космические транспортные средства обеспечивают передвижение героев между планетами и галактиками, позволяя разворачивать сюжетные линии дальних космических путешествий.

Во-вторых, гиперзвуковые самолеты. К концу XXI века вместо современных самолетов действуют быстроходные «стратолеты» – пассажирские авиалайнеры, способные преодолевать огромные расстояния за минимальное время. Они упоминаются в ряде повестей Алисианы (например, в «Излучателе доброты» и «Вокруг света за три часа») и олицетворяют высший уровень мирного транспортного развития.

В-третьих, спортивные летательные аппараты, так называемые «воздушные пузыри», – сферические аэростатические аппараты для соревнований. Алиса участвует в гонках на таких аппаратах. Это устройство подчеркивает развлечение будущего и технологические возможности общества. Оно пригодно для спорта и демонстрирует дух «научного Олимпа» героини.

В-четвертых, мобиль на воздушной подушке. В романе «Миллион приключений» (часть «Каникулы на Пенелопе») это транспортное средство использует способ передвижения на воздушной подушке. Сотрудники заповедника и туристы используют его для поездок по планете Пенелопа, так как традиционные летательные аппараты там запрещены, чтобы не беспокоить дикую природу. В этом случае мобиль обеспечивает экскурсионные и служебные передвижения главных героев, демонстрируя этим заботу об экологии.

Кроме того, в «Алисианских» историях встречаются исключительно фантастические средства передвижения. В повести «День рождения Алисы» впервые употреблено устройство перемещения во времени, которое создали сотрудники Института времени. Машина времени позволяет героям путешествовать в прошлое на планету Колеиду и обратно в будущее. Этот аппарат логически выполняет функцию сюжетного катализатора. Без него не состоялось бы ни исследование древней цивилизации, ни спасение Колеиды.

В арсенале экипажа «Алисы» встречаются мобильные роботы. Так, в «Ржавом фельдмаршале» обычное такси не просто привозило героев к мес-

ту событий, но было наделено искусственным интеллектом. Машина сама разговаривает с Алисой. Наличие самостоятельного «говорящего такси» показывает, насколько глубоко техника интегрирована в повседневную жизнь, что, в свою очередь, влияет на характер взаимоотношений героини и ее «механических друзей».

Путешествия во времени, отмеченные уже в «Дне рождения Алисы», повторяются и в других текстах. Так, в «Сто лет тому вперед» (она же «Гостя из будущего») машина времени становится центральным средством передвижения, демонстрируя идеи о сохранении истории и этике науки (этот сюжет непосредственно рассказывать не будем, но анахронистический элемент совпадает с упомянутым «Днем рождения»).

В фантастических повестях («Похищение чародея», «Чужая память») транспорт чаще выступает метафорой или устройством сюжета, например, транспортный корабль, скрывающий тайну или способ перемещения сознания. Несмотря на отсутствие ярко выраженного вещественного транспортного объекта, эти произведения всё равно затрагивают тему перемещений в пространстве или времени как двигателей действия.

Даже в рассказах, действие которых происходит в земных условиях, встречаются технические детали. Так, в «Ржавом фельдмаршале» мы видим обычные автомобили, но уже с антивесовыми подушками. Эти машины служат для придания колорита (футуризма) традиционной сцене свадебного кортежа и создают причудливую атмосферу «десятилетия после революции на Марсе». Герои при этом обращаются с ними практически естественно, показывая, что технологии будущего стали бытовыми (например, Алиса относится к машине как к живому существу, когда та гудит и разговаривает).

Вне приключений Алисы транспортные темы тоже важны. Например, в серии о Великом Гусляре транспорт часто оказывается причудливым сочетанием привычного и фантастического, как это происходит в рассказе «Паровоз для царя» [2]. Инопланетный сломанный звездолет героя Бутина ошибочно принимают за паровоз («локомотив для царя»), который разбился в древней Руси. Такое недопонимание создает комический и поучительный конфликт. Жители считают, что пришелец обязан знать всё о своей машине, отражая тему того, что развитая цивилизация должна относиться к своей технике ответственно.

Поэтому в целях систематизации транспортных средств в произведениях Кира Булычева попытаемся обобщить их параметры и провести некоторую классификацию. Например, с позиции возможности существования упоминаются физические, вымышленные (фантастические) и сказочные транспортные средства.

Физические транспортные средства.

В произведениях, действие которых происходит в прошлом или настоящем, Булычев достаточно точно отражает существующие на тот момент физические средства передвижения. Это касается карет и лошадей царской

России, гужевого транспорта, паровозов, автомобилей, поездов, электричек, пароходов, снегоходов и гусеничной техники в Антарктиде, военной техники и др. Использование этих реалистичных деталей помогает воссоздать атмосферу времени и места действия, делая повествование более достоверным для читателя.

Вымышленные транспортные средства.

Значительное место в творчестве Булычева занимают вымышленные транспортные средства, характерные для научной фантастики. Среди них выделяются разнообразные космические корабли: патрульные звездолеты («Через тернии к звёздам», «Ангелы космоса»), исследовательские корабли («Пегас» в «Комете» и «Лиловый шар»), инопланетные звездолеты («Дочь космоса», «Через тернии к звёздам»). Особенностью является то, что некоторые корабли обладают уникальными свойствами или являются древними кораблями-завоевателями. Кроме космических кораблей встречаются и другие виды вымышленного транспорта, такие как батискаф для глубоководных исследований («Узники "Ямагири-Мару"»), подземная лодка («Подземная лодка»), сверхбыстрое средство для облета Земли за три часа («Вокруг света за три часа») и, конечно, машина времени («Лиловый шар», «Институт времени» и др.). Эти вымышленные транспортные средства отражают авторскую фантазию и представления о технологическом прогрессе будущего или альтернативных реальностях.

Особенное место в произведениях Кира Булычева 1970-х годов занимают уже упоминавшиеся летающие автомобили, которые тогда казались практически невозможным транспортом. Эти летающие средства являлись фантастическими и символизировали развитие личного транспорта в будущем, что отражает представления Булычева о персональном и инновационном транспорте, который объединяет функции перемещения на земле и в воздухе, обеспечивая комфорт и эффективность. Кроме того, в фантастических произведениях Булычева подобный транспорт можно рассматривать как переход от существующих физических средств передвижения к вымышленным или сказочным, которые сочетают реалистичные и фантастические элементы, обеспечивая легкость, автономность и повышенную мобильность.

Сказочные транспортные средства.

В произведениях, относящихся к жанру фэнтези или сказки, Булычев обращается к традиционным сказочным средствам передвижения, таким как ковер-самолет, волшебные сани, гуси-лебеди. Иногда сказочные элементы необычно сочетаются с современными или футуристическими, например, драконы могут соседствовать с космическими кораблями («Алиса и дракон»).

Анализ наиболее известных произведений также позволяет выявить ряд направлений, связанных с использованием транспортных средств в произ-

ведениях Булычева [3]. Многие вымышленные космические корабли и другие футуристические транспортные средства используются героями для исследования новых планет, космических пространств и морских глубин, что является центральной темой многих научно-фантастических произведений автора.

Машина времени играет важную роль в ряде произведений, позволяя героям перемещаться в прошлое или будущее, что открывает возможности для исследования истории, предотвращения катастроф или решения временных парадоксов. Сопоставление физических транспортных средств прошлого с передовыми технологиями будущего или инопланетных цивилизаций часто используется для подчеркивания различий в уровне развития или создания комического эффекта при столкновении разных миров. В некоторых рассказах и миниатюрах Булычев представляет фантастические или сказочные элементы, неожиданно вторгающиеся в обыденную реальность, что часто проявляется и в необычных формах транспорта. Упоминания военной техники, особенно в контексте исторических событий или парадов, могут служить для создания атмосферы определенной эпохи или для иллюстрации мощи и силы государства.

Рассмотрим теперь функциональные роли транспортных средств в произведениях Кира Булычева. Транспортные средства в произведениях Булычева обеспечивают перемещение персонажей в различных пространственных и временных рамках, способствуя исследованию новых мест, спасению от опасностей и установлению связей между разными локациями.

1 Межзвездные и межпланетные путешествия. Космические корабли и другие футуристические аппараты играют ключевую роль в освоении космоса и путешествиях между планетами и звездными системами, что является характерной чертой научной фантастики Булычева.

В сценарии «Через тернии к звёздам» звездолет «Пушкин» обнаруживает погибший корабль и становится основой для развития сюжета, доставляя единственную выжившую, Нийю, на Землю. «Пушкин» выступает в роли исследовательского судна, чья главная функция заключается в привнесении в повествование таких новых элементов, как инопланетный корабль и Нийя. Это открытие запускает расследование происхождения и цели инопланетного судна, а также изучение уникальной природы Нийи как клона. Роль «Пушкина» подчеркивает стремление человечества к познанию космоса и возможность столкновения с неизвестным.

Звездолет «Пегас» в сценарии «Комета» упоминается в контексте космических путешествий, о чем может свидетельствовать золотая комета на мундире капитана, символизирующая достижения в освоении космоса и дальние перелеты. «Пегас» является основным транспортным средством для приключений персонажей в космосе в данном сценарии, обеспечивая их перемещение и встречи в космическом пространстве. Золотая комета предполагает существование культуры, которая ценит и отмечает успехи в кос-

мических путешествиях. Упоминание капитана дальнего следования указывает на то, что звездолет способен преодолевать значительные расстояния, что, вероятно, является основой событий «Кометы».

В повести «Лиловый шар» космический корабль «Пегас» используется для путешествия к Громозеке и последующего возвращения на Землю для устранения угрозы лилового шара. Таким образом, «Пегас» выполняет функцию надежного средства передвижения для главных героев, позволяя им исследовать возникшую проблему и пытаться ее решить. Это подчеркивает важность космических путешествий в произведениях Булычева как для определения новых угроз, так и для поиска их решения в масштабах планеты. Повествование строится вокруг использования космического корабля для перемещения персонажей между различными локациями и их взаимодействия с основными сюжетными препятствиями, что демонстрирует способность человечества исследовать и действовать в пределах галактики.

В повести «Пленники астероида» упоминается учебный звездолет, что указывает на роль обучения и потенциально случайных путешествий. Это говорит о том, что даже транспортные средства, предназначенные для тренировок, могут стать центральными элементами неожиданных приключений, и подчеркивает возможность непредвиденных последствий использования технологий. Несанкционированное использование учебного звездолета японским мальчиком для поиска отца создает элемент опасности и приключения.

2 Наземные путешествия. В произведениях Булычева также встречаются наземные транспортные средства, как реальные, исторические, так и футуристические. Например, в рассказах «Мой друг был в командировке в Днепропетровске...», «Я ехал на электричке в Москву...» и «Паровоз для царя» упоминается транспорт приземленного типа, символизирующий обыденность (электричка, велосипед) или ностальгию (ретро-паровоз), а также служащий фоном для сюжетных поворотов. В «Паровозе для царя» поезд становится местом встречи с историческими фигурами. Герои используют такой транспорт прагматично, но иногда он вызывает ностальгию или раздражение (например, поломка машины в «Ретро 2081»). Наземный транспорт у Булычева редко является ключевым элементом, но помогает создавать атмосферу и подчеркивать контраст между буднями и фантастикой.

3 Воздушные и подземные путешествия. В «Заповеднике сказок» упоминается автолет – футуристический вид личного транспорта, интегрированный в повседневную жизнь. Наличие автолётов указывает на развитое технологическое общество, где воздушное передвижение является обычным явлением, что отражает представление о мобильности в будущем. В цикле про Алису появляется название «флип» для именования подобного транспортного средства.

В повестях «Похищение Тесея» и «Подземная лодка» упоминается подземная лодка, представляющая собой средство передвижения под землей,

что является менее распространенным, но интригующим видом транспорта, исследуемым Булычевым. Этот уникальный аппарат позволяет исследовать подземные среды, потенциально способствуя развитию сюжета, связанного с открытиями, побегами или доступом к скрытым местам. Подземная лодка открывает возможности для повествований о скрытых мирах, тайных ходах или уникальных геологических образованиях.

4 Морские путешествия. Корабли и лодки выполняют функцию водного транспорта в произведениях Булычева, начиная от исторических судов и заканчивая футуристическими подводными аппаратами. Корабли способствуют исследованию новых территорий и могут быть центральными элементами исторических повествований, часто связанных с темами приключений, научных изысканий и расширения человеческих знаний. Упоминание корабля, качающегося на ветру, иллюстрирует практическую реальность морских путешествий и их потенциальное влияние на персонажей и события, где силы природы могут непосредственно влиять на ход плавания. Факторы окружающей среды могут напрямую влиять на функциональность и безопасность морского транспорта, создавая элементы конфликта или напряжения, связанные с погодой и навигацией. Погодные условия в море могут создавать значительные трудности и приводить к развитию сюжета, связанного с выживанием или навигацией, что добавляет реалистичности морским повествованиям.

Так, в повести «Узники "Ямагири-Мару"» упоминается батискаф, использованный для исследования затонувшего японского военного корабля. Здесь демонстрируется специализированное морское транспортное средство, применяемое для подводных исследований и изучения. Морские аппараты, такие как батискафы, обеспечивают доступ к подводным средам, открывая возможности для исследований, открытий или спасательных операций, часто связанных с темами раскрытия тайн или исторических артефактов, скрытых под водой. Использование батискафа предполагает сюжет, сосредоточенный на глубоководных исследованиях или изучении затонувших объектов, потенциально включающий элементы тайны или опасности.

5 Путешествия во времени. Устройства или аппараты для перемещения во времени являются неотъемлемой частью научной фантастики, которую Булычев часто использует в своем творчестве. В рассказах «Последние сто минут», «Река времени» и романе «Конец Атлантиды» машины времени служат инструментом исследования истории (например, путешествие в прошлое для спасения атлантов) или источником парадоксов (в «Реке времени» персонажи сталкиваются с этическими дилеммами, пытаясь изменить ход событий). Герои испытывают страх перед необратимыми последствиями вмешательства в прошлое, что создает напряженность в их решениях. Машины времени в произведениях становятся катализаторами конфликта, поднимая темы ответственности и неизбежности судьбы.

В «Лиловом шаре» упоминается машина времени, использованная Алисой для путешествия в Эпоху Легенд, что позволяет взаимодействовать с

прошлым и подчеркивает возможность изменения временных линий или влияния на исторические события. Путешествия во времени открывают возможность изменения прошлого или будущего, создавая сложные сюжетные возможности и парадоксы, связанные с причинностью и природой самого времени. Способность путешествовать во времени позволяет создавать истории, включающие исторические встречи, предотвращение катастроф или исследование альтернативных временных линий, часто поднимая философские вопросы о свободе воли и детерминизме.

Военные транспортные средства играют значительную роль в конфликтах, стратегических маневрах и войнах в произведениях Булычева, особенно заметно это в историографическом исследовании «Западный ветер – ясная погода», где прямо упоминаются военная техника и транспорт, оставленные во время отступления, а также прибытие судов с подкреплениями, что иллюстрирует стратегическую важность транспорта в военном контексте. Военные транспортные средства представлены как важнейшие ресурсы во время войны, и их потеря или прибытие может существенно повлиять на ход сражений и судьбы персонажей, подчеркивая логистические трудности и стратегические преимущества, связанные с военным транспортом. Наличие или отсутствие военного транспорта напрямую влияет на способность войск маневрировать, снабжать и усиливать свои позиции, часто определяя успех или неудачу военных операций.

В историческом контексте Второй мировой войны военный транспорт является неотъемлемой частью повествования, формируя события и опыт вовлеченных персонажей, отражая технологические достижения и логистическую сложность современной войны. Характер военных действий в XX веке в значительной степени зависел от моторизованного транспорта для перевозки войск, техники и снабжения, что делало его центральным элементом любого повествования, действие которого происходило в этот период.

В цикле «К миллиону приключений» упоминаются космические корабли, используемые космическими пиратами, что подразумевает их функцию в бою и, возможно, в захвате заложников, демонстрируя использование передовых транспортных средств в преступных целях в научно-фантастическом сеттинге, где вооруженные космические корабли служат основными инструментами конфликта и агрессии, обеспечивая космическое пиратство и межзвездные войны. Наличие пиратских космических кораблей вносит элементы опасности, преследования и боя в повествование, направляя сюжетные линии, связанные с правоохранительными органами и межзвездной безопасностью.

Различные виды транспорта в произведениях Булычева могут нести символическое значение, представляя абстрактные идеи или эмоциональные состояния. Например, в романе «Посёлок» упоминается корабль «Полнос» как символ мечты и связи с Землей для одного из персонажей. Здесь транс-

порт может символизировать надежду, тоску по дому или стремление к целям в рамках повествования, добавляя глубину эмоционального слоя в повествовании.

Булычев уделяет особое внимание тому, как транспортные устройства «встраиваются» в жизнь героев, обеспечивая им свободу, автономию и иногда даже формируя личность. Транспорт становится продолжением самого героя, демонстрируя его стремление к исследованию, преодолению границ и самоутверждению. Например, способность персонажей перемещаться между различными мирами при помощи фантастических транспортных средств позволяет раскрыть их характер через выбор способа взаимодействия с окружающей реальностью, где технический аспект становится фактором психологической динамики. В ряде произведений транспорт служит инструментом, с помощью которого герои вступают в контакт с иными цивилизациями или мирами, что усиливает элемент приключения и открывает новые сюжетные возможности.

Персонажи в произведениях Булычева активно управляют различными видами транспорта, что демонстрирует их навыки, сталкиваясь с трудностями и показывая их отношения с технологиями, подчеркивая человеческий фактор в использовании транспортных средств. Например, упоминание пилотов и экипажа на звездолетах, таких как «Пушкин» и «Пегас», подразумевает, что персонажи активно управляют этими аппаратами, требуя мастерства и опыта в навигации по космическому пространству. Навыки и решения тех, кто управляет транспортными средствами, могут иметь решающее значение для успеха миссий и выживания персонажей, подчеркивая важность человеческого профессионализма в управлении передовыми технологиями. Компетентность экипажа напрямую влияет на безопасность и эффективность транспорта, создавая возможности для героизма или ошибок и добавляя элемент человеческой драмы в повествование.

В традиционном варианте (например, космический корабль «Пегас») космическое транспортное средство управляется небольшой командой, обычно капитаном и механиком, подчеркивая специализированные роли, необходимые для космических путешествий, и совместные усилия, требуемые для успешных космических полетов. Космические путешествия часто требуют преданной и квалифицированной команды со специальными знаниями, подчеркивая важность командной работы и специализации в передовых технологических начинаниях. Разделение труда при эксплуатации космического корабля может приводить к взаимодействию и зависимости между различными персонажами, создавая возможности для межличностной динамики и потенциальных конфликтов внутри экипажа.

В произведениях Булычева встречаются ситуации, когда персонажи зависят от транспортных средств для достижения своих целей, спасения от опасности или выживания во враждебной среде, что демонстрирует ре-

шающую роль транспорта в преодолении трудностей. В произведении «Западный ветер – ясная погода» отступающие войска зависят от судов для эвакуации и прибытия подкреплений, что подчеркивает критическую роль военно-морского транспорта в выживании во время войны и стратегических исходах. В критических ситуациях транспортные средства могут стать спасательным кругом для персонажей, определяя их выживание или исход событий, подчеркивая уязвимость отдельных лиц или групп, когда транспорт оказывается под угрозой. Наличие транспорта может быть вопросом жизни и смерти в таких сценариях, как война или катастрофа, что подчеркивает важность логистики и линий снабжения в конфликте.

Персонажи, путешествующие в космосе на звездолетах, по определению зависят от этих аппаратов в плане жизнеобеспечения и навигации в вакууме космоса, демонстрируя зависимость человечества от технологий для исследования за пределами Земли. Космические путешествия требуют полной зависимости от технологий для выживания, подчеркивая изобретательность и сложность космических кораблей, предназначенных для поддержания жизни человека во враждебных условиях. Космические корабли обеспечивают контролируемую среду, которая позволяет людям отправляться в иные непригодные для жизни регионы, всё это подчеркивает хрупкий баланс между потребностями человека и технологическими возможностями в освоении космоса.

Путешествие Алисы во времени в «Лиловом шаре» делает ее зависимой от машины времени для достижения пункта назначения (Эпохи Легенд) и возвращения в свое время. Путешествия во времени вводят уникальную форму зависимости от технологий для навигации по сложностям временного измерения, где надежность и точность машины времени имеют первостепенное значение для безопасности путешественника и целостности временной шкалы. Функциональность и надежность машины времени имеют решающее значение для способности персонажа взаимодействовать с прошлым или будущим, не оказавшись в ловушке или не вызвав непредвиденных парадоксов.

В романе «Поселок» эмоциональная связь одного из персонажей с кораблем «Полюс» как символом дома и мечты указывает на то, что транспортные средства могут иметь сентиментальную ценность для персонажей. Персонажи могут развивать сильные эмоциональные привязанности к транспортным средствам, которые представляют важные аспекты их жизни или путешествий, такие как чувство принадлежности, свободы или стремление к личным устремлениям. Транспортное средство может стать чем-то большим, чем просто средство передвижения; оно может воплощать воспоминания, стремления или чувство принадлежности, особенно в повествованиях, где персонажи проводят значительное время в путешествиях или полагаются на определенное транспортное средство для важных целей.

В произведении «Узники "Ямагири-Мару"» батискаф застревает под судном на дне моря и испытывает проблемы со связью во время исследова-

ния затонувшего корабля, что подчеркивает опасности и сложности подводных исследований и потенциальную возможность отказа техники в сложных условиях. Технические сбои во время эксплуатации транспортного средства могут создавать опасные ситуации и приводить к развитию сюжета, связанного со спасением или решением проблем, испытывая стойкость персонажей. Отказ транспортного средства или его систем может создать непосредственную опасность и потребовать от героев преодоления технических или экологических проблем, часто приводя к напряженным и драматическим сценариям.

Транспортные средства в сюжетах Булычева оказываются ключевыми элементами, определяющими динамику и развитие событий. Они не только способствуют быстрому перемещению между локациями, но и активно формируют ход повествования, влияя на ритм и темп истории. Использование футуристических и сказочных средств передвижения позволяет автору создавать нелинейные и гибкие пространства, где традиционные законы времени и пространства перестают действовать, что открывает возможность для неожиданных поворотов сюжета. Фантастический транспорт выступает в качестве катализатора развития конфликта и разрешения драматического центра произведения. Например, перемещение на летающем автомобиле может быть тесно связано с ключевыми моментами в судьбе персонажа – от спасения героя в критический момент до совершения судьбоносного путешествия, которое меняет как жизнь отдельного человека, так и ход событий в масштабном социуме.

Транспорт в произведениях Кира Булычева обеспечивает ключевые сюжетные моменты, выступая в качестве катализатора повествования. Отступление, описанное в произведении «Западный ветер – ясная погода», и прибытие подкреплений являются ключевыми сюжетными моментами, непосредственно зависящими от наличия военного транспорта и судов, что формирует стратегический ландшафт войны и влияет на действия и судьбы персонажей. Транспорт может определять стратегическое течение событий в повествованиях, связанных с конфликтом или масштабными перемещениями, способность сил достигать своих целей. Возможность перемещать войска и припасы является основополагающей для военной стратегии и может определить исход сражений или кампаний, в связи с чем транспорт становится ключевым фактором в развитии повествования.

Обнаружение инопланетного корабля звездолетом «Пушкин» в «Через тернии к звездам» является катализатором всего сюжета, показывая тайну персонажа Нийи, вокруг которой разворачивается история. Первоначальное действие, связанное с транспортом (путешествие и обнаружение звездолета), позволяет заложить основу для центрального конфликта и представить ключевых персонажей, устанавливая основную сюжетную арку. При-

бытие или обнаружение с помощью транспорта может стать завязкой, которая продвигает повествование вперед, запуская цепь событий, приводящих сюжет к развязке.

Использование Алисой машины времени в «Лиловом шаре» необходимо для ее плана по предотвращению взрыва лилового шара в настоящем, что делает путешествие во времени центральным механизмом для разрешения основного конфликта истории. Путешествие во времени как способ перемещений может быть центральным механизмом для разрешения конфликтов или исследования альтернативных историй, позволяя персонажам напрямую вмешиваться в прошлые события, чтобы изменить настоящее или будущее. Перемещаясь во времени, персонажи могут напрямую влиять на прошлые или будущие события, приводя к значительным сюжетным изменениям и часто поднимая вопросы о природе причинности.

Космические корабли, используемые космическими пиратами в «Миллионе приключений» Алисианы, двигают сюжет, обеспечивая их атаки и захват заложников, создавая конфликт и давая импульс действиям главных героев. Транспорт может быть инструментом, используемым антагонистами для создания конфликта и продвижения своих целей, заставляя героев реагировать и сталкиваться с основными проблемами сюжета. Мобильность, обеспечиваемая транспортными средствами, позволяет злодеям представлять угрозу и инициировать развитие сюжета, связанного с их действиями, направляя повествование через противостояния и попытки сорвать их планы.

Неисправность, отсутствие или неправильное использование транспортных средств может создавать препятствия или осложнения в истории, усиливая напряжение и заставляя персонажей адаптироваться. Например, необходимость оставить военную технику и транспорт во время отступления в «Западном ветре – ясная погода» создает непосредственные трудности для персонажей, потенциально приводя к тому, что они оказываются в затруднительном положении, попадают в плен или сталкиваются с большими опасностями без своего оборудования. Потеря или недоступность транспорта может значительно затруднить продвижение персонажей и создать новые проблемы, вынуждая их полагаться на свою изобретательность и стойкость для преодоления невзгод. Оказавшись в затруднительном положении или без необходимого транспорта, персонажи могут быть вынуждены искать альтернативные решения, обращаться за помощью или сталкиваться с большими опасностями в своей среде, что добавляет сюжету сложности.

Застревание батискафа в «Ямагири-Мару» создает осложнение, потенциально заманивающее героев в опасную подводную среду с ограниченными ресурсами, которое персонажи должны преодолеть. Неисправности транспортных средств могут создавать непосредственные препятствия и требовать от персонажей использования своих навыков и изобретательности для

их устранения, часто создавая напряженные ситуации, в которых на карту поставлено их выживание. Технические трудности с транспортом могут приводить к напряженным ситуациям и испытывать способность персонажей сохранять спокойствие под давлением и находить решения неожиданных проблем.

Транспорт часто выступает в качестве средства, с помощью которого достигается кульминация или развязка повествования. Прибытие судов с подкреплениями в произведении «Западный ветер – ясная погода» потенциально может представлять собой поворотный момент или способствовать разрешению конфликта, предоставляя необходимые ресурсы или живую силу для достижения победы или облегчения побега. Своевременное прибытие транспорта может оказать решающую поддержку и повлиять на исход кульминации истории, сдвинув баланс сил и приведя к разрешению центрального конфликта. Подкрепления, доставленные транспортом, могут изменить баланс сил и привести к победе или отступлению, часто знаменуя критический поворотный момент в повествовании.

Возвращение Алисы в свое время с помощью машины времени в «Лиловом шаре» необходимо для разрешения сюжета, позволяя ей доставить лиловый шар в настоящее, чтобы с ним справиться, таким образом предотвращая потенциальную катастрофу. Успешное использование транспорта может стать ключом к разрешению центрального конфликта и достижению завершения истории, позволяя персонажам вернуться в безопасное место или реализовать окончательное решение. Возвращение в определенное время или место с помощью транспорта может быть необходимо для реализации некоторого решения, подводя повествование к концу.

Возвращение космического корабля «Пегас» на Землю в «Лиловом шаре» позволяет персонажам противостоять угрозе планете, направляя повествование к кульминации, где нужно нейтрализовать лиловый шар до того, как он взорвется. Путешествие обратно в ключевое место с помощью транспорта подготавливает почву для финального противостояния и разрешения конфликта, позволяя главным героям применить свои знания и ресурсы для преодоления возникшей проблемы. Возвращение на Землю позволяет персонажам применить полученные знания и нейтрализовать опасность.

Обобщая результаты анализа, можно сделать вывод, что транспортные средства в произведениях Кира Булычева выполняют многоплановую функцию. С одной стороны, они служат утилитарным инструментом для физических перемещений, а с другой – являются многофункциональным символом изменений, открытий и борьбы за свободу, что оправдывает его центральное место в развитии сюжета и характеров во всех жанровых формах произведений автора. Взаимодействие транспорта с героями подчеркивает индивидуальные особенности персонажей и их стремление к иннова-

циям, а влияние на сюжет позволяет авторам создавать сложные нарративные структуры, где пространство и время взаимопроникают друг в друга. Совмещение реальных, вымышленных и сказочных элементов использования транспорта в произведениях Булычева делает его творчество уникальным с точки зрения символических возможностей, что подтверждается как анализом литературных путешествий, так и сравнительными исследованиями в данном жанре.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 К миллиону приключений // Фантлаб. – URL: <https://fantlab.ru/work1667> (дата обращения: 25.04.2025).

2 Булычев, К. Рассказы о Великом Гусляре. Русская фантастика. – URL: <http://rusf.ru/kb/works/guslyar.htm> (дата обращения: 25.04.2025).

3 Булычёв, К. Собрание сочинений в 12 томах. – URL: <https://www.google.com/search?q=https://www.litres.ru/kir-bulychev/kir-buly-chev-sobranie-sochineniy-v-12-tomah> (дата обращения: 25.04.2025).

УДК 656:117

И. М. ЦАРЕНКОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ОБРАЗ ДОРОГИ

В ПРОИЗВЕДЕНИЯХ БЕЛОРУССКИХ ПИСАТЕЛЕЙ

В человеческом сознании слово «дорога» ассоциируется с линейным сооружением, по которому постоянно движутся в различных направлениях транспортные средства. Значимость дорог для развития современного общества не требует дополнительного обоснования. Безопасные и бесперебойные перевозки грузов и пассажиров зависят от качества и уровня развития дорожной инфраструктуры. Однако существует еще один аспект, не менее важный, который завуалирован практической стороной жизнедеятельности людей. В социальном контексте с дорогой неразрывно связаны разноплановые душевные размышления, которые каждый человек переживает, находясь в пути. При этом наиболее ярко обобщить и донести до человеческого сознания эти думы могут творческие личности. И именно в литературе дорога становится не простым транспортным сооружением, а символом жизненного пути, преодоления трудностей, поиска себя и новых горизонтов. Белорусская литература с ее богатым культурным контекстом и историческими традициями, предлагает множество уникальных интерпретаций образа дороги. Во многих из них дорога становится символом жизни и представляется как путь, который каждый человек должен пройти.

Герои романов Владимира Короткевича сталкиваются с разными испытаниями на протяжении жизненного пути. И тогда дорога становится метафорой выбора, свободы и ответственности. В романе «Скрипач на крыше»

автор описывает внутренние переживания героя, который находит свой путь через музыку и самовыражение. Дорога в этом контексте играет важную роль, открывающую путь к свободе и самопознанию, где каждый поворот содержит новые горизонты.

Белорусские авторы также используют образ дороги для отражения исторической памяти, национальной идентичности и культуры. Путь может символизировать не только индивидуальную судьбу, но и коллективную историю народа. В повести Василя Быкова «Сотников» дорога ассоциируется с войной и страданием, обозначая места, где происходили важные исторические события Великой Отечественной войны. Дороги становятся местами страха, потерь и преодоления физических и моральных преград. Их фактическое состояние свидетельствует о разрушениях, а также о судьбах людей, потерявших всё.

В творчестве Янки Купалы образ дороги часто сопряжен с темой национальной судьбы и историческими потрясениями, пережитыми белорусским народом. В стихотворении «Шлях», например, дорога предстает как метафора тяжелого, тернистого пути к национальной свободе и независимости. Она символизирует испытания, трудности и потери, которые выпали на долю белорусского народа. Образ дороги тесно переплетается с темой страдания и борьбы, но вместе с тем несет в себе надежду на светлое будущее.

У Якуба Коласа в поэме «Новая зямля» дорога – это не просто путь крестьян к новой земле, это метафора поиска лучшей жизни, символ стремления к справедливости и избавлению от социального гнета. Дорога, ведущая к «новой земле», представляет собой сложный и долгий процесс переосмысления традиционных устоев, обретения новых ценностей и формирования национального самосознания.

Дорога в белорусской литературе может также быть метафорой поиска истины и смыслов. Для многих героев она становится пространством для размышлений, самоанализа и обретения понимания. В стихотворениях Янки Купалы часто встречается мотив одиночества путника, идущего по дороге жизни в поисках смысла и истины. В лирике Якуба Коласа дорога предстает как путь к самопознанию, осознанию своей связи с родной землей и народом. Его лирический герой ощущает себя частью бесконечного потока жизни, движущегося по дороге времени.

Образ дороги в творчестве этих писателей неотделим также от темы социальной справедливости и стремления к свободе. Дорога часто представляется как путь к освобождению от социального гнета и эксплуатации, к построению справедливого общества. В произведениях обоих поэтов дорога символизирует надежду на лучшую долю для белорусского народа на избавление от страданий и угнетения. Она представляет собой путь к свободе, равенству и братству.

Стихотворение Максима Богдановича «Зимняя дорога» – одно из самых узнаваемых и пронзительных произведений белорусской литературы. На первый взгляд, оно рисует картину обыденного зимнего пейзажа: снег, ме-

тель, одинокая дорога. Однако за этой внешней простотой также скрывается глубокий философский подтекст, где образ дороги становится центральным элементом, символизирующим не только поездку, но и внутренний, духовный путь человека.

С первых строк стихотворения читатель погружается в атмосферу зимней стихии:

*Снег ляціць, кружае, заметае,
Белым пухам усё пакрывае.
І дарога, што ў полі ляжыць,
У бясконцаць, здаецца, бяжыць.*

Дорога как реальный, физический объект, пролегающий через заснеженное поле, является началом движения, отправной точкой. И уже здесь закладывается идея бесконечности, «бясконцаці», которая намекает на нечто большее, чем просто географическое расстояние. Дорога – это не просто линия на карте, а пространство, которое нужно преодолеть, путь, который предстоит пройти.

Зимний пейзаж, описанный Богдановичем, усиливает ощущение одиночества и изоляции. Метель, заметающая следы, создает барьер между человеком и внешним миром. Дорога, по которой движется лирический герой, становится символом его уединенного существования.

*Сам адзін я на ёй іду,
І нікога я не знайду.
Толькі вецер мне песні спявае,
І сняжынкi ў твар мне кідае.*

Здесь дорога – это не место встречи или общения, а пространство, где человек остается наедине с собой и природой. Одиночество на дороге становится экзистенциальным состоянием его души. Герой ищет кого-то или что-то, но находит лишь безмолвную природу и собственное эхо.

Несмотря на ощущение одиночества, дорога в стихотворении несет в себе и элемент поиска, стремления. Она ведет куда-то, даже если направление неясно. Это может быть поиск смысла жизни, поиск близкого человека или просто стремление преодолеть трудности и найти свое место в мире.

*Куды я іду, сам не ведаю,
Але іду, бо так трэба, я ведаю.
Можэ, там, за заваяй густой,
Чакае мяне хтосьці з любоўю.*

Эти строки показывают, что даже в условиях неопределенностей и трудностей человек продолжает движение. Дорога становится символом надежды, верой в то, что за «заваяй густой» может ждать что-то хорошее, светлое. Это внутреннее стремление, которое движет человеком, несмотря на внешние обстоятельства.

Кроме того, в образе дороги присутствует свидетельство о цикличности жизни. Зима сменяется весной, за ней приходит лето, а затем снова осень и зима. Так и жизнь человека состоит из различных этапов, периодов радости и печали, взлетов и падений. Дорога, пролегающая через зимний пейзаж, может символизировать один из таких этапов, период испытаний и трудностей, который обязательно сменится более светлым временем.

Таким образом, образ дороги в белорусской литературе многослоен и богат. Он является символом не только объединения пространства, но и духовного и культурного развития, отражая историю, судьбу и внутренний мир человека. Белорусские писатели, обращаясь к этому образу, создают глубокие произведения, позволяющие читателям не только сопереживать героям, но и задумываться о своем пути в жизни. Дорога остается важным мотивом, обогащающим белорусскую литературу и позволяющим исследовать сложные вопросы человеческого бытия.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Зуборев, Л.* Максим Богданович: историко-документальная повесть о белорусском песняре и его семье: стихи поэта в оригинале, а также в переводе на русский и английский языки / Л. Зуборев. – Минск : Беларускі кнігазбор, 2004. – 147 с.

Секция
«МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ОБУЧЕНИЯ
И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛЕКСИКИ»

УДК 636.042:398.21

Л. ВЕЛИЧКО

РУП «ПО "Белоруснефть"», г. Гомель

**ПЕТУХ КАК СКАЗОЧНЫЙ ТРАНСПОРТ:
ТРАДИЦИИ И НОВАТОРСТВО В СОВРЕМЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЕ
(НА ПРИМЕРЕ «СКАЗКИ ПРО ЧЕРНУЮ КОШКУ И СИНЮЮ ЖАБУ»)**

Тема транспорта в литературе часто выходит за рамки технических средств, обращаясь к мифологическим и символическим образам. В авторской «Сказке про черную кошку и синюю жабу», удостоенной областной премии им. Кирилла Туровского в 2024 году за гармоничное соединение фольклорной основы с инновационным подходом к детской литературе, птицам отведена роль проводников в сказочных и реальных мирах, а также хранителей знаний. Особое место в сюжете занимает волшебный петух Феникс – транспортное средство, помогающее героиням сказки достичь Северного полюса.

Птицы издревле служили символами связи между землей и небом. В мифологиях разных народов они выступают как проводники:

- Гаруда в индуизме – ездовое животное Вишну, олицетворяющее скорость и трансцендентность;
- Симург в персидской традиции – мудрая птица, переносящая героев между мирами;
- скандинавские валькирии, хотя и летающие на конях, но связанные с лебедями, как в некоторых эддических текстах, что подчеркивает роль птиц в перемещении душ.

В русском фольклоре птицы часто играют роль помощников («Жар-птица», «Гуси-лебеди»), но петухи традиционно связаны с иными функциями: охрана границ между мирами.

Птицы как проводники между мирами – архетип, уходящий корнями в мифологию. Однако в художественной литературе их функции часто адап-

тируются под задачи повествования. Например, в «Чудесном путешествии Нильса с дикими гусями» С. Лагерлёф гуси становятся для Нильса проводниками в мир природы, подчеркивая связь между человеком и окружающей средой. Их полет – путь к взрослению и познанию себя. Автор создавала свое произведение как нескучный учебник с целью пробудить у детей интерес к географии и истории, показав Швецию через приключения мальчика, превращенного в крошечного человечка.

В приключениях «Лягушки путешественницы» В. Гаршина утки несли ее на прутике, но хвостунишке не терпелось рассказать о своем большом уме и изобретательности. Лягушка квакнула, упала вниз и оказалась в болоте. Там она стала рассказывать другим квакушкам всякие небылицы.

Орлы в повестях Дж. Р. Р. Толкина способны говорить на языках людей и эльфов, выступают спасителями героев, воплощают божественное провидение. «Дикие лебеди» Г. Х. Андерсена переносят сестру через море, спасая ее.

Эти примеры показывают, как птицы в литературе сочетают утилитарную функцию транспорта с богатой символической нагрузкой.

В славянской культуре особое внимание уделяется петуху, который редко выступает как транспорт, но его образ насыщен особой символикой. Он выступает как хранитель времени. Его крик знаменует переход от ночи к дню, от хаоса к порядку (А. Пушкин «Петушок – золотой гребешок»), его пение защищает от зла, отпугивая нечистую силу и являясь символом рассвета и пробуждения (Н. Гоголь «Вий»), проводником между мирами (В. Крапивин «Крик петуха»).

В современной литературе этот образ эволюционирует. Петух Будимир в серии романов М. Успенского – важный спутник богатыря Жихаря. Будимир сочетает черты фольклорного стража и проводника. Он не только предупреждает об опасности, но и участвует в путешествиях героя, сохраняя связь с мифологической традицией. Будимир является не просто солярным символом, но в какой-то момент становится самым солнцем.

Среди образов петухов Вячеслава Крапивина наиболее ярко воплощен образ петуха Кригера в повести «Крик петуха» серии «В глубине Великого Кристалла». Хотя крапивинские петухи не перемещают героя физически, ключевой акцент сделан на его функции «транспорта духа», проводника между мирами, символа, помогающего переноситься в мир свободы и мечты.

Эти примеры демонстрируют, как петух из статичного символа превращается в активного участника действия, сохраняя при этом архетипические черты.

В авторской книге волшебный петух Феникс – ключевое транспортное средство, объединяющее мифологические, литературные и авторские черты. Имя Феникс – отсылка к мифу о вечной птице, возрождающейся из пепла. Это подчеркивает цикличность и магическую природу персонажа.

Литературные параллели у этого образа можно увидеть в путешествии мальчика Нильса. Как гуси для Нильса, Феникс становится для Стеша и

Квалерии проводником в неизведанное. Однако если там гуси олицетворяют связь с природой, то здесь Феникс воплощает магию и трансцендентность. Можно проследить его связь со сказкой В. Гаршина «Лягушка-путешественница». Однако там главная героиня рассказывает выдуманные истории, а в повести автора Стеша и Квалерия совершают реальный перелет и говорят только о том, что видели и пережили сами.

Есть также определенные черты, которые роднят Феникса с Будимиром М. Успенского: оба петуха – проводники между мирами, но Феникс активно участвует в физическом перемещении героев, сочетая функции транспорта и наставника. У Феникса есть и уникальные черты образа. Его визуальный образ соединяет сказочную эстетику с идеей ценности («золото» как символ чуда). Петух не безмолвный транспорт, он активно коммуницирует с кошкой и жабой, а его полет становится поводом для изучения природных явлений (северное сияние).

Образ петуха как транспортного средства в этой сказке – попытка синтеза традиционных фольклорных мотивов с новыми нарративными задачами. Феникс не только сохраняет архетипические черты (связь с солнцем, защита от тьмы), но и обретает функцию активного проводника, расширяя границы жанра. Это позволяет переосмыслить культурные коды, делая их доступными для современного читателя и актуальными для детской литературы, а также сочетать сказочную магию с просветительским содержанием и актуальными темами.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Пропп, В. Я. Исторические корни волшебной сказки / В. Я. Пропп. – Л. : Изд-во Ленинградского университета, 1986. – 370 с.
- 2 Мифы народов мира : энциклопедия. – М. : Советская энциклопедия, 1980. – 1147 с.
- 3 Толкин, Дж. Р. Р. Сильмариллион / Дж. Р. Р. Толкин ; пер. с англ. С. Лихачевой. – М. : АСТ, 2016. – 416 с.

УДК 656:81'373.612.2

Т. А. ВЛАСЮК, Л. А. ГОНЧАРОВА, А. Н. БЕЛОУС, А. В. ДУБОВОЙ
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

НАСЕКОМЫЕ КАК ТРАНСПОРТНАЯ МЕТАФОРА НА ПРИМЕРЕ СКАЗКИ Я. Л. ЛАРРИ «НЕОБЫКНОВЕННЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ КАРИКА И ВАЛИ»

В литературе, мифологии и массовой культуре часто встречаются сюжеты, где насекомые служат средством передвижения или «транспортной»

метафорой, что позволяет переносить героев произведений в иной мир, изменить масштаб восприятия и главное, подчеркнуть связь с природой. В таких историях персонажи, обычно уменьшенные до микроскопических размеров или будучи изначально крошечными (феи, эльфы), путешествуют на спине стрекоз, муравьёв, жуков и других насекомых. Подобные образы обладают богатой символикой: они передают идею преодоления границ между мирами (макро- и микрокосмом), демонстрируют красоту и опасность природы в новом ракурсе, а также нередко выполняют познавательную и воспитательную функцию, особенно в детской литературе, что ярко представлено в фантастической сказке Я. Л. Ларри «Необыкновенные приключения Карика и Вали», изданной в 1937 году.

По сюжету двое детей, брат и сестра, случайно выпивают изобретённый профессором эликсир и уменьшаются до величины насекомых. Стремясь привлечь внимание учёного, они залезают на лежавшую на подоконнике стрекозу, думая, что та мёртвая. Но стрекоза внезапно оживает, взлетает и уносит на себе крошечных наездников. Так начинается фантастическое путешествие Карика и Вали верхом на насекомых через «травяные джунгли» их собственного сада.

Обычная стрекоза становится для детей самолётом, способным перенести героев за пределы знакомого мира. В первых изданиях книги это наглядно показано в фотомонтажной иллюстрации: двое ребят летят на спине гигантской стрекозы высоко над городской улицей с бегущими внизу трамваями и людьми (рисунок 1).

В дальнейшем по ходу повествования герои сталкиваются и с другими насекомыми: пауками, жуками, гусеницами. Некоторые из них становятся для детей попутным транспортом, другие же представляют опасность, как дикие звери. *«Вдали на жёлтых песках мальчик увидел крылатое длинноногое животное, похожее на осу. Оно волокло по земле огромную гусеницу. Гусеница была большая, толстая, в несколько раз больше осы. Она отчаянно сопротивлялась, но, как видно, не могла вырваться из цепких лап осы. Оса волочила гусеницу, оставляя на земле широкий след».* При этом важно отметить, что автор использует этот фантастический сюжет с насекомыми как транспортными средствами не только ради приключенческой интриги, но и в познавательных целях: *«Он следил внимательно за работой сплюснутых стрекозиных крыльев. Два передних крыла стояли в воздухе почти неподвижно. Их движения были еле заметны. Изредка они выгибались то вверх, то вниз, и тотчас же стрекоза или опускалась ниже, или взлетала еще выше. Этими крыльями она, как видно, управляла при полете. И они же поддерживали ее в воздухе. Но зато два задних крыла мелькали, как пропеллеры. Они гудели и выли, быстро загребая воздух, и, отталкиваясь от него, гнали стрекозу вперед. Но вот задние крылья начали приподниматься вверх и вдруг встали ребром, как паруса. В спину подул ровный ветер. Стрекоза*

бесшумно, как воздушная яхта, поплыла в воздухе. – Ой как интересно! – зашептала Валя. – Вот бы такой самолет построить!».



Рисунок 1 – Иллюстрация из первых изданий книги

Книга написана в увлекательной форме, чтобы познакомить юных читателей с миром растений и насекомых. Автор подробно и достоверно описывает строение различных насекомых, их жизненные циклы и повадки. Такой научно-популярный элемент тесно переплетён с фабулой – дети фактически совершают экскурсию по микромиру с позиции маленьких исследователей. Ларри был биологом по образованию, и повесть несёт экологический и воспитательный посыл. Как отмечают критики, читатель вместе с героями испытывает эффект смены масштаба. Мир обыкновенного сада превращается в полные чудес и опасностей джунгли, где человек – существо хрупкое и уязвимое. Пройдя через испытания среди насекомых, Карик и Валя постигают, насколько человек мал перед лицом природы и как бережно нужно относиться к окружающей среде. Эта история стала одной из ранних экологических фантазий, в которой в занимательной форме даётся урок о нашем месте в природе, показывается естественный круговорот жизни – одни существа охотятся, другие служат пищей, каждое занимает свою нишу. Несмотря на фантастичность, сказка прививает «нормальное отношение» к насекомым. Читатель видит их не как отвратительных созданий, а как часть живого мира, достойную изучения и уважения, что позволяет выделить

ключевые символические функции метафоры насекомых как транспорта (таблица 1).

Таблица 1 – Символические функции метафоры насекомых как транспорта

Проявление метафоричности	Краткая характеристика
Изменение масштаба и перспективы восприятия	Применение приёма уменьшения героев повествования позволяет детально показать привычный мир с новой точки зрения (огромная стрекоза, уносящая детей, или муравей, несущий на спине человека). Такая смена перспективы учит человека пониманию и восприятию, что он не «мера всех вещей» в природе. Например, после путешествий Карики и Вали читатель ощущает «насколько мы малы и насколько с уважением должны относиться к природе»
Доступ в иные миры	Насекомые-транспорт как проводники в скрытые миры (микромир: подлесок с насекомыми) и отражение перехода от обыденности к прекрасному
Связь с природой и гармония	Насекомые-транспорт как идея единения человека с элементами природы Дружба и взаимопомощь (люди и букашки перестают быть врагами или чужаками, они начинают действовать сообща)
Метаморфоза и переход состояний	Поездка на насекомом как внутренняя трансформация героев Полёт на насекомом как метафора духовного роста (в литературе для детей такие полёты – это символ фантазии и познания) Образ дороги как элемента познания (Я. Ларри уменьшает профессора Енотова – воплощение науки, чтобы он прошел путь вместе с детьми. Фактически учитель и ученики вместе «едут» через мир знаний на насекомых и возвращаются домой обогащёнными научным и житейским опытом)
Разрушение страха и отчуждения	Метафора насекомого-транспорта как своеобразный педагогический инструмент по преодолению барьера между человеком и «букашкой» (дружба и уважение к малым существам)

Анализ таблицы 1 показывает, что насекомые как транспортная метафора – это удивительный и многогранный образ, в котором совмещается конкретное и фантастическое: насекомое реально, его можно наблюдать, но оседлать его может только уменьшенный герой – а значит, нужна доля волшебства или науки, меняющей масштабы. *«Помогая друг другу, ребята проворно вскарабкались на стрекозу, но лишь только они уселись, как стрекоза зашевелилась, застучала громыхающими крыльями, тяжело заворочалась и запыхтела, как машина. Ребята почувствовали, как под ними начало*

выгибаться сильное мускулистое тело». Такой образ будоражит воображение, позволяя читателю и зрителю представить себе невероятное путешествие в знакомом дворе или лесу, только глазами стрекозы. Одновременно метафора насекомого-транспорта несёт богатую символику:

- отражение величия природы, в которой даже малое создание может стать проводником и спасителем;

- воплощение мечты о полёте и свободе, которая достигается через союз с естественным миром, а не покорением его;

- демонстрация единства всех живых существ, когда человек и жук временно меняются ролями – человек садится на спину жука, как когда-то человек оседлал лошадь.

Особенно важна эта метафора в детской фантастике и научно-популярной литературе, где насекомые-транспорт выполняют двойную функцию – развлекают и обучают. На крыльях стрекозы или на спине муравья юный читатель мчится навстречу приключениям и знаниям одновременно. Так, Карик и Валя из сказки Ларри знакомят несколько поколений детей с чудесами энтомологии, превратив учебную экскурсию в захватывающий полёт. Вслед за ними множество других героев – Дюймовочка, Нильс, персонажи фильмов – приглашали нас в путешествие по микромиру, даря чувство, что чудеса буквально жужжат у нас под ногами. И когда мы читаем о фее, легко касающейся бабочки, или видим на экране летающего на пчеле ребёнка, в душе отзывается древний архетип – тяга к волшебному полёту, к преодолению границ реальности. Насекомые, будучи существами пограничными (между землёй и небом, между видимым и незаметным), идеально подходят на роль таких проводников.

Насекомое как метафорический транспорт – это художественный приём, который на разных уровнях обогащает произведение. Он добавляет сюжету динамику и необычность, даёт простор для метафорических толкований (от экологического до философского) и оставляет сильный эмоциональный образ в памяти, а главное, напоминает, что чудеса можно найти даже в траве у порога, стоит лишь взглянуть на мир с новой точки зрения. Ведь кто знает, возможно, прямо сейчас где-то под листиком мчит в путь маленький всадник на спине крылатого насекомого – и целый новый мир открывается перед ним.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Ларри, Я. Л. Необыкновенные приключения Карика и Вали / Я. Л. Ларри. – М. : АСТ, 2015. – 336 с.

2 Необыкновенные приключения Карика и Вали. – URL: <https://www.litres.ru/book/yan-leopoldovich-larri/neobyknovennye-prikluchen-iya-karika-i-vali-21992401> (дата обращения: 19.05.2025).

У. І. КУЛІКОВІЧ

Беларускі дзяржаўны тэхналагічны ўніверсітэт, г. Мінск

АСАБЛІВАСЦІ АРФАГРАФІЧНАЙ КАДЫФІКАЦЫІ НОВАЙ ТРАНСПАРТНАЙ ЛЕКСІКІ

Кадыфікацыя прынята называць замацаванне моўных або маўленчых нормаў у даведніках або лексікаграфічных, энцыклапедычных выданнях. Арфаграфічная кадыфікацыя – гэта грамадская дамоўленасць аднолькава пісаць словы ў спецыяльнай даведачнай, навукова-практычнай літаратуры ў адпаведнасці з вызначанымі крытэрыямі і тым самым ствараць своеасаблівыя ўзоры для пісьмоўцаў (тых, хто піша) і моўцаў (тых, хто прамаўляе па-беларуску).

Кадыфікацыя арфаграфічных нормаў датычыцца не толькі канкрэтных лексічных адзінак і іх формаў, але і цэлых груп слоў у чым-небудзь падобных паміж сабой і ажыццяўляецца звычайна ў дзвюх формах: арфаграфічных правіл і арфаграфічных (энцыклапедычных) слоўнікаў ці энцыклапедый. Яе адметнасць у тым, што ўказаныя формы (слоўнікі і правілы) не ствараюць норму, а толькі замацоўваюць яе так, як адчуваюць стваральнікі правіл і рэдактары, аўтары слоўнікавых артыкулаў [5, с. 43]. У выніку такой чалавечай дзейнасці могуць з'яўляцца і з'яўляюцца прыклады няўзгодненасці паміж двума формамі кадыфікацыі арфаграфічных нормаў: арфаграфічнымі правіламі і слоўнікамі, энцыклапедыямі, даведнікамі. Пра гэта неаднаразова гаварылася ў навуковай літаратуры [3]. Таму пытанні распрацоўкі прынцыпаў нармалізатарскай дзейнасці ў беларускай арфаграфіі адносяцца да ліку актуальных. Але перш чым распрацаваць пэўныя прынцыпы неабходна акрэсліць, як ажыццяўляецца слоўнікавая фіксацыя тых лексем, якімі ўзбагачаецца наша мова. Такія назіранні дазваляць устанавіць, наколькі суадносяцца сфармуляваныя правілы правапісу і часткова стыхійная арфаграфія ў дачыненні да новай лексікі.

Задача артыкула – устанавіць адметнасці арфаграфічнай кадыфікацыі новай транспартнай лексікі (110 вакабул), змешчанай у даведніку «Слоўнік новых запазычаных слоў беларускай мовы», які, на думку аўтара, адлюстроўвае рэальнае функцыянаванне слова «ў кантэкстах розных тыпаў» [4, с. 4].

Як засведчыў аналіз, новая транспартная лексіка, змешчаная ў слоўніку, адлюстравала развіццё грамадства і колькасна ўзбагаціла шматлікія тэматычныя групы гэтага класа лексічных адзінак. Сярод іх:

– назвы розных сродкаў перамяшчэння людзей і грузаў (самая шматлікая): *бaгi* – невялікі легкавы аўтамабіль; *дрон* – беспілотны лятальны апарат; *зorb* – спецыяльны шар (*зorbінг* – спуск чалавека з гары ў

спецыяльным празрыстым шары); *аўтадом*; *аўтапрычэп*; *байк*; *бізнес-джэт* – паветранае судна; *гіраскутар*; *квадракоптар* і інш.;

– назвы асоб: *аквабайкер*; *караванер* – асоба, якая падарожнічае на транспартных сродках, адаптаваных для пражывання (аўтадамах, або аўтапрычэпах); *віндсёрфер* і інш.;

– назвы розных сістэм і адміністрацыйных працэдур: *еўравіньётка* – сістэма платы за карыстанне аўтамагістралямі і іншымі дарогамі, якая збіраецца з замежных транспартных сродкаў;

– назвы розных спаборніцтваў: *велатрыял* – спаборніцтвы па пераадоленні перашкод на веласіпедах; *джып-трыял* і інш.;

– назвы розных тэхнічных прыстасаванняў: *імабелайзер* – супрацьугоннае прыстасаванне; *круіз-кантроль*; *антырадар* і інш.

Арфаграфічная кадыфікацыя такой лексікі ажыццяўляецца ў адпаведнасці з трыма напрамкамі.

1 Поўная адпаведнасць большасці напісанняў новай транспартнай лексікі арфаграфічным правілам, зацверджаным законам Рэспублікі Беларусь «Аб правілах беларускай арфаграфіі і пунктуацыі» (2008). Напрыклад, сучасны арфаграфічны стандарт прадугледжвае напісанне адной літары ў іншамойнай лексіцы, дзе ёсць падоўжанае вымаўленне ў той мове, адкуль слова. Яго і прытрымліваюцца аўтары слоўніка: *крос-контры* – рус. *кросс-кантри*, англ. *cross country*; *рالی-рэйд* – рус. *ралли-рейд*; англ. *rally raid* (ралі-набег); *рол-бол* – рус. *ролл бол* (*ролл болл*, *ролл-болл*); англ. *rollball*; *ролер* – рус. *роллер*, англ. *roller*; *трымер* – рус. *триммер*; англ. *trimmer*.

Вось яшчэ шэраг прыкладаў на іншыя правілы:

– правапіс ў (з краткай) і ў (без краткі): *лаўкост*, *хаўсбот*;

– правапіс складаных слоў разам і праз злучок: *аквабайк*, *аўтабан*, *аўтабізнес*, *аўтадызайн*, *аўтадызайнер*, *аўтадылер*, *аўтадом*, *аўтапрычэп*, *велатрэнажор*, *гідрафойл*; *снаўборд-крос*, *снаўборд-парк*, *байк-клуб*, *байк-фестываль*, *байк-шоу*, *джып-сафары*, *кіт-кар*, *краш-тэст*, *крос-контры*.

2 Захаванне некаторых варыянтных напісанняў, абумоўленае, як адзначалася ў лінгвістычнай літаратуры, неадназначнасцю арфаграфічных рэкамендацый і магчымасцю розных інтэрпрэтацый аднаго і таго ж самага факта [2]: *віндсёрфінг* і *віндсерфінг* – від воднага спорту; *віндсёрфер* і *віндсерфінгіст*; *велатрыял* (спаборніцтвы па пераадоленні перашкод на веласіпедах) і *джып-трыял*; *байкшэрынг* (*кароткатэрміновая арэнда веласіпед*), *каршэрынг*, *каршэрынгавы*, *кікшэрынг* і *код-шэрынг* – форма супрацоўніцтва паміж авіякампаніямі, калі адзін напрамак абслугоўваецца адным або некалькімі перавозчыкамі; *код-шэрынгавы*; *дрон-рэйсінг* (гоначныя спаборніцтвы квадракоптараў); *дрэгрэйсер* (тое, што *дрэгстар* – спецыяльны аўтамабіль або матацыкл), *дрыгрэйсінг* – экстрэмальны від спорту.

3 Фарміраванне арфаграфічнай нормы ў выпадках неадзінкавых арфаграфічных матывацый на аснове ўнутранай аналогіі, што можа стаць асновай

для стварэння новых, або ўдасканалення існаваных правілаў правапісу, папаўнення ілюстрацыйнага матэрыялу.

Так, пры выбары літар *э, е*, напісанне якіх абумоўлена вымаўленнем, пісьмоўцы часцей аддаюць перавагу літары *э*, якая пішацца ў аналагічнай пазіцыі слоў, што ўжо «прыжыліся» ў беларускай мове: *дысплэй, хэтчбэк, хайвэй* – хуткасная аўтастрада. Выбар літар *д, т* абумоўлены:

- радыксоідам **анты-**: *антырадар, антыфрыз*;

- канцавым спалучэннем літар **-нг**: *андэррайтынг, аўтынг, багікайтынг, брэндынг, вейкбордынг, вэндынг, кайтынг, кардынг мастэрынг, молдынг, рафтынг, снаўбординг, файлбордынг, флайбордынг* і інш.

Літары *дз, ц* пішуцца ў адпаведнасці з вымаўленнем у невялікай групе слоў: *цюбінг, цюнінг*.

У слоўніку змешчаныя дзве вакабулы:

- *авердрайв* – дадатковае прыстасаванне ў каробцы перадач аўтамабіля, якое пры пэўнай хуткасці зніжае колькасць абаротаў рухавіка і тым самым памяншае спажыванне паліва;

- *тэст-драйв* – выпрабаванне новых аўтамабіляў на ўстойлівасць, кіраванне, выкананне маневраў, пашыраючых колькасць выключэнняў у структуры існаваных правіл, што можа быць падставай для фармулявання пункта правіла, які мы выносілі як асобны ў сваім дапаможніку [1, с. 189].

Самым яркім прыкладам адметнасцей арфаграфічнай кадыфікацыі новай транспартнай лексікі з’яўляецца спецыфічная асаблівасць нашай мовы – аканне і перадача яго на пісьме.

Як вядома, аканне – гэта фанетычны працэс, у выніку якога гукі [о], [э] не пад націскам вымаўляюцца як [а] і на пісьме перадаюцца літарай *а*. Напісанне літары *а* ў новай транспартнай лексіцы засведчыла шэраг указаных тэндэнцый.

1 Арыентацыя падчас прымянення правіла на рускамоўны адпаведнік. Напрыклад, слова *травалатар* (гарызантальная рухальная лента, прызначаная для перамяшчэння людзей), якое ў рускай мове мае напісанне *траволатор*, а вось у англійскай – *travelator*.

2 Паслядоўная перадача на пісьме акання ў іншамоўных фіналях *-эр, -эль*: *вейкбордар, гіраскутар, квадракоптар, лаўкостар, райдар, фрырайдар* і інш. Параўнайце з рускай мовай: *вейкбордер, гидроскутер, квадрокоптер, лоукостер, райдер*.

3 Выкананне арфаграфічнага правіла ў дачыненні да часткі **мота-** ў складаных словах: *мотатрыял, мотафрыстайл*.

4 Запозычаныя складаныя словы транспартнай сферы ўспрымаюцца парознаму: як лексічна простымі адзінкамі з адным націскам і лексічна складанымі з пабочным націскам.

Да першай групы адносіцца большасць слоў-калек, створаных з двух англійскіх частак, дзе ў першай частцы незалежна ад націску ў другой

частцы такога слова не пад націскам пішацца літара *a*: *снаўбóрд* – рус. *сноубóрд*; англ. *snowboardinq* ад «*snow*» (снег) і «*board*» (дошка); *снаўбар-дыст*; *лангбóрд* – рус. *лонгбóрд*; англ. *longboard*; *лаўкост* – рус. *лоукост*; англ. *low-cost* ці *low cost* (нізкі кошт).

Да другой групы адносяцца словы з варыянтным напісаннем у першай частцы літар *o*, *a*: *фáйлбóрд* і *фóйлбóрд*, *фáйлбóрдынг* і *фóйлбóрдынг* – рус. *фóйлбóрд*, англ. *foilboard* ад «*foil*» (фольга, плёнка) і «*board*» (дошка).

На наш погляд, словы са звязанымі распаўсюджанымі каранямі (радыксоідамі) варта адносіць да разраду складаных слоў, паколькі ў іх абодва звязаныя карані ўплываюць на семантычнае значэнне лексічнай адзінкі. Адпаведна больш паслядоўна прымяняць арфаграфічнае прадпісанне ў дачынненні да правапісу галосных у першай частцы складаных слоў.

5 Паслядоўнае захаванне літары *э* (адсутнасць акання) для перадачы на пісьме ненаціскавага гукa [э]: *рэпліка́р*, *рэста́йлінг*.

Такім чынам, правапіс новай транспартнай лексікі ў «Слоўніку новых запазычаных слоў беларускай мовы» засведчыў агульныя тэндэнцыі, характэрныя для арфаграфічнай каліграфічнай іншамовнай лексікі ў сістэме беларускай літаратурнай мовы. А менавіта:

- імкненне запісваць яе строга ў адпаведнасці з сучаснымі арфаграфічнымі нормамі 2008 года, акрэсленымі ў тэкстах правіл;
- прызнанне арфаграфічнай варыянтнасці ў тых выпадках, калі правіла можа трактавацца неадназначна;
- імкненне ўніфікаваць на пісьме правапіс слоў, чым-небудзь падобных паміж сабой, што прыводзіць іншы раз да з’яўлення новых выключэнняў, не фіксаваных у тэксце правіл, а таксама да спроб сфармуляваць новыя арфаграфічныя прадпісанні, якіх няма ў законе.

СПІС ЛІТАРАТУРЫ

1 Куліковіч, У. І. Сучасная беларуская арфаграфія. Правілы. Трэнераваныя заданні. Кантрольныя работы. Заліковыя тэсты. Даведкі : вучэб. дапам. / У. І. Куліковіч. – Мінск : Новое знанне, 2011. – 507 с.

2 Нечаева, И. В. Некоторые особенности сложившейся орфографической кодификации и реалии современного письма // Вестник РГГУ. Серия: Литературоведение. Языкознание. Культурология. – 2015. – №. 1. – С. 49–61.

3 Праконіна, В. У. Змены ў правапісе беларускіх эканамічных тэрмінаў / В. У. Праконіна // Мова – літаратура – культура : матэрыялы IX Міжнар. навук. канф. памяці прафесара А. Я. Міхневіча, Мінск, 15–16 кастр. 2020 года. – Мінск : Беларус. дзярж. ун-т, 2020. – С. 114–118.

4 Уласевіч, В. І. Слоўнік новых запазычаных слоў беларускай мовы / В. І. Уласевіч, Н. М. Даўгулевіч. – Мінск : Беларусь, 2023. – 175 с.

5 Шмелев, А. Д. Кодификация русской орфографии и написание собственных имен людей с прописной буквы – есть ли проблема? / А. Д. Шмелев // Русская речь. – 2020. – № 4. – С. 42–53.

Г. Н. СТРЕХА

Крапивенская средняя школа Оршанского района, Республика Беларусь

ЗНАКОМСТВО МЛАДШИХ ШКОЛЬНИКОВ С ВИДАМИ ТРАНСПОРТА В СКАЗКАХ А. С. ПУШКИНА

Все с самого раннего детства встречаются со сказками Александра Сергеевича Пушкина. Сначала их читают малышам родители. Затем встреча детей с этими сказками происходит в детском саду. В начальной школе обучающиеся более близко с ними знакомятся во время самостоятельной работы при подготовке к урокам внеклассного чтения и во время уроков русской литературы (литературного чтения).

Нужно учитывать, что свои сказки Пушкин писал для взрослых людей. И лишь впоследствии они вызвали интерес у детей, стали им более понятны. Но не все сказки можно использовать при работе с младшими школьниками. К таким относятся «Жених» и «Сказка о медведихе», написанные соответственно в 1825 и 1830 годах. Они могут быть доступны к восприятию только учащимся старших классов.

Во время уроков русской литературы (литературного чтения) дети начинают знакомиться со сказками А. С. Пушкина с 3-го класса, с изучения «Сказки о рыбаке и рыбке». В 4-м классе школьники во время учебных занятий читают «Сказку о царе Салтане, о сыне его славном и могучем богатыре князе Гвидоне Салтановиче и о прекрасной царевне Лебеди».

Продолжается изучение сказок на II ступени обучения. В 5-м классе дети более близко самостоятельно знакомятся со «Сказкой о мёртвой царевне и о семи богатырях», учатся анализировать данное сказочно-поэтическое произведение, находят взаимосвязь с народным поэтическим творчеством.

Знакомясь с произведениями устного народного творчества, авторскими сказками, дети попадают в мир волшебства, где всё необычно, интересно, загадочно, где добро побеждает зло. Читая сказки, анализируя их, можно провести параллель между современностью и событиями, описанными в произведениях. Школьники могут примерить на себя роль исследователей, находя необычные предметы и явления в сказках.

При чтении сказок невозможно не обратить внимание на средства передвижения, описанные в произведениях, от привычных нам и знакомых с детства до необычных.

С древних времён и до начала XX века вся жизнь человека была связана с лошадьми. Лошадей использовали в сельскохозяйственных работах. Они

перевозили грузы. Проводились соревнования с участием лошадей. Лошади являются самыми древними средствами передвижения. Это нашло отражение во многих произведениях русских и зарубежных писателей.

В «Сказке о попе и работнике его Балде» Александр Сергеевич Пушкин описывает, как Балда пытается исполнить заведомо невыполнимое поручение, данное ему попом, используя свою смекалку. Он даёт задание чертёнку:

*«Видишь: там сивая кобыла?
Кобылу подыми-тка ты,
Да снеси её полверсты;
Снесёшь кобылу, оброк уж твой;
Не снесёшь кобылы, оброк уж мой»* [1, с. 603].

Сам же Балда использует лошадь как средство передвижения:

*«Сел Балда на кобылку верхом
Да версту проскакал, так что пыль столбом»* [1, с. 603].

Благодаря своей находчивости, используя скакуна для победы, работник выполняет задание первым и с наименьшими физическими усилиями.

С лошадьми, точнее тройкой, мы встречаемся в самом начале сказки «Жених», которая написана в народном стиле, в форме народной баллады:

*«Раз у тесовых у ворот,
С подружками своими,
Сидела девица – и вот
Промчались перед ними
Лихая тройка с молодцом.
Конями, крытыми ковром,
В санях он, стоя, правит,
И гонит всех, и давит»* [1, с. 595].

Так, главная героиня сказки Наталья встречается возле родительского дома со своим будущим женихом – старшим из увиденных ею в лесной избушке разбойников. Также она впервые встречается с разбойниками в избе в лесу:

*«Вдруг слышу крик и конский топ...
Подъехали к крылечку»* [1, с. 598].

«Сказка о золотом петушке» является последней сказкой, написанной поэтом. В этой сказке мы видим указание на колесницу – транспортное средство, на котором царь Дадон вместе с Шамаханской царицей возвращается в своё царство:

*«Под столицей, близ ворот
С шумом встретил их народ, –
Все бегут за колесницей,
За Дадонем и царицей»* [1, с. 650].

Ещё одним транспортным средством, известным людям с древности, является корабль. Первые средства передвижения по воде были примитивными. Первые лодки делали из шкур животных и дерева. Но они стали основой развития современного кораблестроения. С кораблём мы встречаемся в «Сказке о царе Салтане, о сыне его славном и могучем богатыре князе Гвидоне Салтановиче и о прекрасной царевне Лебеди». На нём путешествуют купцы со своим товаром по торговым делам:

*«Ветер на море гуляет
И кораблик подгоняет;
Он бежит себе в волнах
На раздутых парусах»* [1, с. 611, 615, 620, 625].

*«Ветер весело шумит,
Судно весело бежит
Мимо острова Буяна,
К царству славного Салтана»* [1, с. 613, 616, 621, 625].

Для данной сказки характерна повторяемость действий. Это подчёркивается повторением поэтических отрывков. В этой сказке А. С. Пушкин создал новый вид транспортного средства, у которого нет аналогов в реальности. Это бочка. Она не имеет ни мотора, ни паруса, ни вёсел, но передвигается в нужном направлении благодаря ветру и волнам. И, несмотря на вес при малом объёме, а также длительность эксплуатации в воде, не тонет:

*«В синем небе звёзды блещут,
В синем море волны хлещут;
Туча по небу идёт,
Бочка по морю плывёт.
Словно горькая вдовица,
Плачет, бьётся в ней царица;
И растёт ребёнок там
Не по дням, а по часам»* [1, с. 609].

В «Сказке о рыбаке и рыбке» автор напрямую не указывает вид транспорта, но описывает, что старик рыбачит, закидывая в море невод:

*«Раз он в море закинул невод, —
Пришёл невод с одною тиною»* [1, с. 629].

Это даёт нам возможность предположить, что старик в качестве водного транспортного средства использовал лодку. Раньше неводом ловили рыбу, постепенно забрасывая с лодки сеть и вытаскивая её на берег.

Ещё одно транспортное средство, на которое напрямую ссылается писатель – сани. Автор использует в сказке народную мудрость, выраженную в пословице «Не в свои сани не садись»:

*«А народ-то над ним насмеялся:
"Поделом тебе, старый невежа!
Впредь тебе, невежа, наука:
Не садись не в свои сани!"»* [1, с. 633].

Благодаря знакомству со сказками А. С. Пушкина у детей развиваются эрудиция, умение анализировать, стремление к познанию, эмоционально-волевые качества личности. Они учатся отличать вымысел от реальности, находить взаимосвязь с современностью, делать выводы. Это даёт возможность обратить внимание на эволюцию транспортных средств, проявить свою фантазию в использовании сказочного транспорта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Пушкин, А. С.* Сочинения: в 3 т. / А. С. Пушкин ; ред. С. Чулков. – Минск : Мастацкая літаратура, 1986. – Т. 1: Стихотворения. Сказки. Руслан и Людмила: поэма. – 735 с.

Секция
«ТРАНСПОРТ В ПОРТРЕТАХ И ЛИЦАХ»

УДК [006+629.422]:821.161.1

В. А. ФРОЛОВ, Е. В. КОСАЙ

Белорусская железная дорога, г. Минск

**НОРМАЛИЗОВАННАЯ ГАЙКА.
СТАНДАРТИЗАЦИЯ, УНИФИКАЦИЯ И ПАРОВОЗОСТРОЕНИЕ
В АГИТПРОПЕ ВЛАДИМИРА МАЯКОВСКОГО**

На первый взгляд, трудно установить соответствие между этими двумя непересекающимися плоскостями, одной – творческой в лице громогласного бунтаря-агитатора русской литературы начала XX века, взломавшего, как ледокол, витиеватые и тонкие стихотворные каноны, и другой – нормативно-технической с упорядоченной структурой стандартизации, нормалей и чертежей паровозостроения.

Многогранность и гениальность Маяковского подтверждается временем. Он как чернорабочий словесности извлекал из рудников редкоземельные металлы, припечатывал их шершавым языком плаката, приравнивал слово к штыку так, что впоследствии его изыскания становились векторами направлений, признавались эталонами форм, жанров и стилей (рисунок 1).

Сам поэт открыто заявлял, что он не пишет, а именно делает стихи, и этап 1919–1922 годов показывает, что эта была напряженная работа, своеобразное конструкторское бюро, творческая лаборатория по борьбе с контрреволюцией, разрухой, эпидемиями, буржуазными пережитками и мещанством, бюрократической волокитой – всем тем, что удерживало корабль на якоре, не давало набрать скорость в бушующей стихии начала XX века.

Это тот пароход современности, с которого «нужно было бескомпромиссно бросить Пушкина, Достоевского, Толстого и прочих...» (из Манифеста футуристов «Пощечина общественному вкусу»).

Поэзия – та же добыча радия.

В грамм добыча, в год труды.

Изводишь единого слова ради

Тысячи слов словесной руды...

«Разговор с фининспектором о поэзии», 1926 г.



Рисунок 1 – Подписи В. В. Маяковского к плакатам

Для понимания положения на железной дороге перенесемся в 1917–1919 годы, когда при отдельных достижениях в стандартизации организованной, последовательной и системной работы в области унификации и стандартизации не велось, а проводились лишь обособленные исследования и разработки. Прогрессивные идеи русских инженеров, в том числе в области стандартизации, не могли быть востребованы в царской России.

По этим причинам в целом техника железных дорог не соответствовала требованиям дальнейшего развития транспорта и отличалась неоправданной разнотипностью применяемых технических средств, их основных узлов и деталей. Этому способствовало наличие конкуренции между железными дорогами в виде акционерных обществ. Последние строили дороги бессистемно, исходя из интересов крупного капитала частных учредителей акционерных обществ, применялись в ряде случаев нетиповые методы организации движения и эксплуатации. Следствием этого, в частности, явилось то, что Московско-Рязанская железная дорога долгое время оставалась левопутной.

После отречения Николая II от престола с марта 1917 года наступает время стремительных перемен, и заботы производства подвижного состава уходят на второй план. Во Временном правительстве идет чехарда министров. На фоне таких перемен и в предшествовавших кризисных условиях с конца апреля разруха на транспорте быстро возрастала. Резко падает по-

грузка, количество вагонов в обращении сократилось более чем в два раза (до 256 тыс. единиц). В крайне тяжелом состоянии оказался локомотивный парк: каждый третий паровоз был непригоден к эксплуатации. Железнодорожное ведомство систематически докладывало правительству об ухудшении положения на сети (рисунок 2).



Рисунок 2 – Состояние паровозного парка в 1917 году

Обострились хронические проблемы с тягой, передвижением пассажиров, грузов, воинскими перевозками и их управлением. Юг и угольный бассейн Донбасса, питающий сеть углем, был отрезан от поставок Добровольческой Армией Деникина и Врангеля, в Сибири наступали Колчак и белочехи, на Петроград надвигался Юденич.

В 1918 году ожидаемо продолжают падать основные показатели отрасли. В инвентарном парке НКПС числились 8852 единицы паровой тяги, из них более половины – в нерабочем состоянии. Выпуск паровозов сократился еще в два раза (до 214 машин).

В это же время началась национализация железнодорожного транспорта, которая перешла под управление Наркомата путей сообщения. В марте 1918 года Совнарком принял декрет «О централизации управления, охраны дорог и повышения их провозоспособности». В ноябре на железных дорогах введено военное положение и все работающие стали считаться военными. Постановлением Совета Обороны от 11 декабря 1918 года ведомствам и профсоюзам было запрещено вмешиваться в работу транспорта.

Осенью 1919 года число неработоспособных паровозов дошло до 60 %. Специалисты утверждали, что к весне 1920 года этот процент может дойти до 75. Железнодорожное движение теряло при этом всякий смысл, так как при помощи 25 % полуживых паровозов можно было бы обслуживать лишь потребности самих железных дорог, «живших» на громоздком древесном топливе. Инженер Ломоносов, фактически управлявший в те месяцы транспортом, демонстрировал перед правительством диаграмму паровозной эпидемии. Указав точку на прогнозном графике 1920 года, он заявил: «Здесь наступает смерть» (рисунок 3).

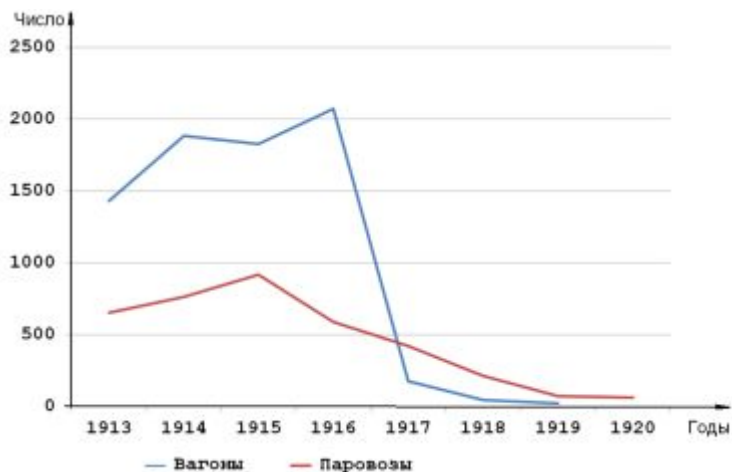


Рисунок 3 – Паровозо- и вагоностроение в 1913–1920 гг.

В это время на железных дорогах потребность в запасных частях для паровозов была удовлетворена только на 24 %, а для вагонов – на 15 %. Так описывал положение Лев Троцкий, который по заданию Председателя Совнаркома В. И. Ленина занялся восстановлением транспорта.

Исторически сложившиеся разносерийность и разнотипность железнодорожной техники весьма затруднили ремонт паровозов, определяя развитие малопроизводительного несовершенного кустарного производства, которое требовало огромных затрат рабочей силы, времени и материальных средств. Это явилось серьезным препятствием при восстановлении разрушенных хозяйств и взаимодействия служб.

Сложность проведения работы на транспорте в то время определялась отсутствием в промышленности единых норм по общему машиностроению и системной работы по общегосударственной стандартизации. Поэтому внимание железнодорожников было уделено, в первую очередь, разработке ряда общих норм. Вопросы нормализации и взаимозаменяемости при постройке и ремонте паровозов были центральными на первом съезде по новому паровозостроению и ремонту в 1920 году.

В сентябре 1918 года при Всероссийском центральном исполнительном комитете (ВЦИК) было создано Российское телеграфное агентство (сокращенно РОСТА), которое, по сути, должно было отвечать за агитацию и освещение текущих событий и военных новостей и доносить эти вести понятным всем языком до общественности. Эту работу возглавил художник Михаил Черемных вместе с журналистом Николаем Ивановым-Граменом. Они

стали создавать агитационные плакаты, так называемые «Окна сатиры РОСТА», которые размещали в пустовавших витринах коммерческих магазинов, на рынках, вокзалах, агитпунктах – там, где всегда были люди. Именно такой плакат однажды увидел В. В. Маяковский и с октября 1919 года погрузился в эту работу с головой, став, пожалуй, одним из самых увлеченных, последовательных и инициативных членов творческой команды. В «Окнах РОСТА» он и рисовал, и писал тексты.

Маяковский сразу изменил структуру плаката. Постепенно исчезли плакаты-странички сатирического журнала. Теперь лозунги и рисунки стали соответствовать одной теме, и уже совсем скоро подобный тип окна установился окончательно (рисунок 4).



Рисунок 4 – Тематический подбор плакатов по железной дороге

Процесс выглядел следующим образом: сначала из-под пера Маяковского вылетали громкие тексты, которые задавали тон всему плакату, после чего материал, уже имеющий в себе какой-то образ, передавался художнику, который, отталкиваясь от литературного замысла, завершал творческий процесс. Таким образом, Маяковский нес ответственность за этическое и художественное начало «Окон» (рисунок 5).



Рисунок 5 – Тематический подбор плакатов по электрификации

Простота, четкость, сжатость – вот что привлекало массовое население и помогало доносить идеи партии. Для него это было нечто большее, чем просто творчество и соцзаказ. Это была возможность быть на острие трагических, переломных и победных событий, ощущая пульсацию и тахикардию революционного времени. Он писал по разным данным от 80 до 85 % подписей к плакатам, но и все прочие темы и тексты также проходили через него (рисунок 6).



Рисунок 6 – Революционная и производственная тематика в «Окнах РОСТА»

«Окна РОСТА» во многом держались на трудовом энтузиазме, достоинстве Павки Корчагина, и прежде всего – на феноменальной работоспособности Маяковского, который не только держал на себе текстовую часть, но и был одним из трех главных художников проекта (рисунок 7).

Сам Маяковский в статье «Прошу слова» пишет: «Работали в огромной нетопленной, сводящей морозом (впоследствии – выедающей глаза дымом буржуйки) мастерской РОСТА.

Придя домой, рисовал опять, а в случае особой срочности клал под голову, ложась спать, полено вместо подушки с тем расчётом, что на полне особенно не заспишься... С течением времени мы до того изожили руку, что могли рисовать сложный рабочий силуэт с закрытыми глазами... Требовалась машинная быстрота: бывало, телеграфное известие о фронтовой победе через сорок минут – час уже висело на улице красочным плакатом».



Рисунок 7 – Плакатные призывы В. В. Маяковского

Ударная работа Маяковского продолжалась около двух с половиной лет, до начала февраля 1922 года. Всего сохранилось порядка 400 плакатов работы Маяковского и многие сотни стихотворных подписей (рисунок 8).



Рисунок 8 – Творчество В. В. Маяковского в плакатах 1920-х годов

Понимая величайшую значимость железных дорог для советской власти, Маяковский неизменно и точно обостряет тематику – восстановление железных дорог, снабжение фронта и тыла, ремонт и выпуск паровозов (рисунок 9).



Рисунок 9 – Восстановление транспорта в плакатах «РОСТА»

В «Окнах РОСТА» публикуются призывы Маяковского:

*Идет больной паровоз, – он
Больше всех несет ремонта.
Как увидите – паровозы дымятся,
Значит, стала Россия от болезни подниматься.
Да здравствует неделя ремонта! (выпуск № 294).*

*Коммуна далека,
Не дойдешь никак.
То ли дело починенный паровоз –
На всех бы парах в Коммуну ввез.
Да здравствует неделя ремонта! (выпуск № 301).*

*Слушай! Паровозы стонут.
Товарищ, внимателен будь!
Чтоб уголь пришел с Дону,
Чините железный путь.
Слушай! Паровозы стонут... (выпуск № 609).*

*До сих пор Россия снаряды, пулеметы, пушки возила.
Теперь на новую работу пойдет пролетарская сила.
Паровоз отремонтируем
И им к Коммуне помчим.
На новые рельсы (выпуск № 744).*

*В России два миллиарда десятин земли,
А обработано только сто три миллиона.
А остальную попробуй запаши!
Где слишком сыро, где слишком сухо.
И лошадьё не запашишь глубоко,
Если ребра у нее вылезают из бока.
А если электрифицируем Россию,
В ход машины пустим
И ими
30 000 000 десятин новой пахоты подыдем.*

*Да здравствует электрификация (выпуск № 757).
В начале настоящего года у нас было 3833 здоровых паровоза.
А сейчас – 7461.
Блестящее выполнение ремонта дало возможность
Нам повысить программу выпуска в 1920 году.
Единственно, чего мало – материала.
Если на транспортных заводах труд не будет плох –
Срок выполнения приказа 1042 с четырех лет
Упадет до трех.*

В начале настоящего года у нас было 3833 здоровых паровоза (выпуск № 776).

Важный аспект – вопросы нормализации (стандартизации) и взаимозаменяемости при проведении и ремонте паровозов были центральными на проведенном в 1920 году Первом съезде по новому паровозостроению, ремонту и нормализации. Широкое обсуждение на этом съезде и в печати в это время способствовало тому, что Владимир Маяковский пишет и публикует стихотворение «Нормализованная гайка» в номере № 176 «Окон».

*Подходи, рабочий!
Обсудим, дай-ка
Что это за вещь такая гайка?
Что гайка?!
Ерунда! Малость!
А попробуй-ка
Езжай, ежели сломалась.
Без этой вещи,
Без гайки той –
Ни взад, ни вперед.
Становись и стой!
Наконец отыскали гайку эту...
Прилаживают...
Никакой возможности нету!..
Эта мала, та велика, –
словом, не приладишь ее никак.
И пошли пешком,
Как гуляки праздные.
Отчего?
Оттого, что гайки разные.
А если гайки одинаковые введешь,
Сломалась – новая сейчас же есть.
И нечего долго разыскивать тут:
Бери любую –
хоть эту, хоть ту!
И не только в гайке наше счастье.
Надо всем машинам
Одинаковые части,
А не то, как теперь –
Паровоз и паровоз, –
Один паровозом,
а другой, как воз.
Если это поймет
рабочего разум –
К Коммуне на паровозах
Ринемся разом.*

Маяковский бросает клич паровозным депо по мобилизации сил, смелых и новаторских начинаний, а конструкторов заводов и ученых институтов призывает к поиску решений в проектировании и выпуске в производство машин с унифицированными деталями и узлами (рисунок 10).

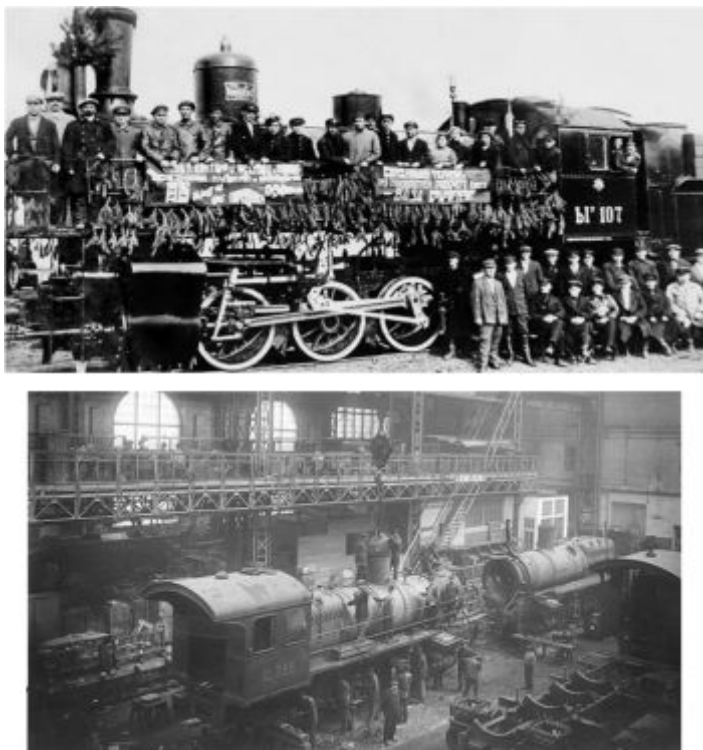


Рисунок 10 – Восстановление локомотивного парка на заводах страны

Сложность проведения работ по стандартизации на транспорте определялась как отсутствием в промышленности в то время единых норм по общему машиностроению, так и в целом отсутствием организованной работы по общегосударственной стандартизации. Поэтому значительное внимание железнодорожниками было уделено разработке ряда общих норм.

Троцкий вспоминал: «Огромное количество паровозных и вагонных типов (имеется в виду разных моделей – прим. автора) загромождало железные дороги и мастерские. Нормализация транспортного хозяйства, которое до революции было наполовину казенным, наполовину частным, стала предметом больших подготовительных работ. Паровозы были подобраны по сериям, ремонт их принял плановый характер, мастерские получали точ-

ные задания в соответствии с оборудованием. Доведение транспорта до довоенного уровня было рассчитано на 4,5 года». Принятые меры привели к успехам: весной и летом 1920 года транспорт начал выходить из паралича.

В НКПС началась системная работа по стандартизации. Были разработаны нормы на чертежи, условные графические обозначения, метрическую резьбу, болтовые крепления и их детали, различные шарнирные соединения с кольцами, шайбами и шплинтами, мелкие винты различного типа, прокладные кольца трубопроводов и арматуры, шпоночные соединения и др. Ряд норм был утвержден в период 1921–1924 гг., которые получили наименование Российские нормы путей сообщения РНПС с утверждением НТК НКПС. В дальнейшем они были взяты за основу и использованы при разработке соответствующих стандартов общепромышленного применения.

Ценным являлся опыт НКПС по комплексной разработке нормативно-технической документации широкого применения как технических условий (ТУ). В 1922 году создана постоянная комиссия по пересмотру ТУ на важнейшие материалы и изделия. Результатом работы явился утвержденный сборник технических условий ТУ-24. Во второе дополненное издание 1927 года включено более 200 техусловий.

В эти годы установлены стандартные нормы на жаровые и дымогарные трубы, медные трубы, буферные приборы, нормальные типы колес, бандажей и другие виды деталей, узлов и оборудования. Разработаны и утверждены рекомендации по стандартизации (нормализации) паровозов, вагонов и их частей, а также типовые технические условия на постройку подвижного состава.

Материалы нормативного сборника использовались в те годы не только на транспорте, но и на индустриальном поприще. Они были широко распространены в стране и нашли отражение в издаваемых в тот период технических справочниках и при разработке в последующем многих государственных стандартов ГОСТ и ОСТ.

Имея большой опыт ведомственной стандартизации, специалисты принимали активное участие в общесоюзной стандартизации, в том числе в разработке, обсуждении и утверждении первых важных государственных стандартов на прокат черных металлов в 1926 году (ОСТ8-СТ31), причем не только по специальным, но и по общим и строительным профилям.

Титаническими усилиями и невероятной самоотдачей, основанной на уверенности в великом деле пролетарской революции, исправлялось положение в стране и на железных дорогах. Маяковский оставил величайшее наследие, след во времени, отражая успехи и достижения молодой страны Советов (рисунки 11).



Рисунок 11 – Пакаты «Окон РОСТА»

Его слово, как сургучный оттиск в языке, и сегодня мы нередко хлестко, емко и метко впечатываем в диалог, заменяя абзацы словооборотов. Очевидно, что в поэтическом и плакатном творчестве Владимира Маяковского паровоз и железная дорога стали ярким символом нового времени и прогресса, поры надежд и тревог, но неизменно уверенного движения в светлое будущее.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Дубовик, В. Д. «Окна РОСТА» 1919–1922 / В. Д. Дубовик. – 1957. – 189 с.

2 *Маяковский, В. В.* Сочинения / В. В. Маяковский. – М. : Художественная литература, 1970. – 361 с.

3 *Суворов, А. Н.* История железных дорог России : от создания паровых машин до современных скоростных поездов / А. Н. Суворов. – М. : Эксмо, 2023. – 240 с.

4 *Павлов, В. Е.* История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. В 3 т. Т. 2: 1917–1945 гг. / В. Е. Павлов. – СПб., 1997. – 416 с.

УДК 656.1

Н. Ф. СЕМЕНЮТА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Н. П. РУМЯНЦЕВ – ГОСУДАРСТВЕННЫЙ И ОБЩЕСТВЕННЫЙ ДЕЯТЕЛЬ, ИНИЦИАТОР РАЗВИТИЯ ГОМЕЛЯ КАК КРУПНОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА

Транспорт Беларуси неразрывно связан с именем Николая Петровича Румянцева (1754–1826), идеала передового интеллигента-интеллектуала своего времени. Получив образование в Лейденском университете, он отличался любовью к науке и истории. Им издано много научных трудов, снаряжена первая русская кругосветная экспедиция и собраны ценные коллекции монет и минералов. Был сенатором, канцлером, состоял членом различных комиссий и комитетов. Велики заслуги Н. П. Румянцева и в период его работы во главе Департамента водяных коммуникаций (1801–1809), положившего начало создания «водяной», а затем и сухопутной транспортных систем, составивших основу будущих путей сообщения России и Беларуси [1].

Отметим также деятельность Н. П. Румянцева в Гомеле, доставшегося ему в 1796 г. по наследству от отца, известного Российского полководца фельдмаршала П. А. Румянцева-Задунайского (1725–1796). В Гомеле Н. П. Румянцев покровительствовал развитию промышленности, сельского хозяйства, строительству, народному просвещению, обеспечивал «нужды города веским словом и материальной поддержкой».

Одним из направлений деятельности Н. П. Румянцева стало создание нового облика Гомеля. Унаследовав Гомельское имение в 1796 г., он разворачивает полномасштабные строительные работы. В начале XIX в. центре города была сформирована площадь, от которой лучами разошлись три главные улицы: Пробойная (сейчас Советская), Садовая (проспект Ленина), Фельдмаршальская (Пролетарская). На центральной площади возведены общественные здания: гостиный двор, ратуша, костел, доходное училище, чуть в стороне – Петропавловский собор, дом для проживания владельца, дом для летнего проживания, более известный гомельчанам под названием «охотничий домик», немецкий и русский трактиры. На улице Советской выросли каменные аптека, больница, ланкастерская школа, начала строить-

ся Троицкая церковь. Чуть в стороне на высоком берегу реки выросло здание лица [2, 3].

Н. П. Румянцев получил домашнее воспитание и в первые годы жизни был зачислен в состав одного из полков. Благодаря заслугам отца П. А. Румянцева-Задунайского и связям матери – придворной дамы двора Великого князя Павла Петровича – он быстро продвигался по службе. В 1772 г. стал камер-юнкером, а в 1779 – камергером двора Екатерины II. С 1781 по 1795 гг. состоял на дипломатической службе в Германии.

После вступления в 1796 г. на престол Павла I пользовался особым вниманием императора. В том же году получил два придворных звания и чин тайного советника. Затем в результате придворных интриг попал в опалу. Павел I приказал отправиться ему за границу.

Император Александр I, вступивший на престол в 1801 г., вернул Н. П. Румянцева в Россию и назначил Главным директором водяных коммуникаций, сенатором и членом Государственного совета. Департамент водяных коммуникаций был образован в 1797 г., и ему впервые поручалось подготовить проект управления основного для того времени пути сообщения – водного. Кроме Департамента ему было поручено управлять также Экспедицией устройства дорог в государстве [4].

Под руководством Н. П. Румянцева начались большие работы по строительству каналов и других гидротехнических сооружений, расчистке фарватеров рек в Европейской части России. Были созданы Мариинская водная система, ставшая главной водной магистралью между Волгой и Невой, Новгородский канал в обход озера Ильмень, Березинская водная система, соединившая бассейны Днепра и Западной Двины, начато сооружение Одесского порта. В Петербурге началось строительство Обводного канала, приведена в порядок пристань на стрелке Васильевского острова с ростральными колоннами и двумя женскими и мужскими статуями, символизирующими реки Волгу, Неву, Днепр и Волхов. Н. П. Румянцев основал пароходство по Днепру и Сожу [1].

В 1802 г. Н. П. Румянцев, оставаясь Главным директором департамента, возглавил Министерство коммерции, которым управлял вплоть до его упразднения и передачи дел в Министерство финансов. Как министр коммерции много сделал для развития внутренней и внешней торговли, производства сахара в России. При нем в 1804–1809 гг. для производства торговых операций в Петербурге было построено здание биржи.

В 1808 г. Н. П. Румянцев назначается министром иностранных дел с оставлением в прежних должностях и только в 1809 г. освобождается от управления Департаментом Водяных коммуникаций, а затем и от Экспедиции устройства дорог в государстве. В том же 1809 г. он был удостоен высшего гражданского чина в России – государственного канцлера. В 1810–1812 гг. Румянцев был председателем Государственного Совета Российской империи.

Будучи приверженцем шотландского экономиста Адама Смита (1723–1790), Н. П. Румянцев вынашивал планы «создания в стране собственной промышленности, ограждения русских товаров от конкуренции на мировом рынке, широких торговых связей, прежде всего с Северо-Американскими Соединенными штатами и странами Востока, освоения северных и восточных районов России... к усилению экспорта сельскохозяйственных товаров и ограничению импорта». Новые методы ведения хозяйства он внедрил во многих своих имениях, унаследованных от отца, расположенных в Подмосковье, Крыму, России и Беларуси.

Оставляя работу в Департаменте водяных коммуникаций, Н. П. Румянцев подготовил «Предложения о надежных мерах для учреждения по всей России удобных сообщений на суше и воде». По этим предложениям, поддержанным ближайшим советником императора М. М. Сперанским (1772–1839) и самим императором Александром I, Департамент был преобразован в Управление водяными и сухопутными сообщениями России. Для управления водяными и сухопутными сообщениями учреждался совет из четырех человек во главе с Главным директором путей сообщений. При главном директоре создавалась экспедиция, разделенная на три разряда. Первый разряд занимался водяными путями, второй – сухопутными и третий – торговыми портами.

Одновременно был учрежден Корпус инженеров водяных и сухопутных сообщений для подготовки для него кадров – водяных и сухопутных сообщений. Корпус инженеров был создан для проектирования, строительства и эксплуатации шоссейных дорог, судоходных каналов, шлюзов, пристаней и портов. Корпус находился на воинском положении, но в составе ведомства.

Н. П. Румянцев как Главный директор Департамента хорошо понимал, что наступила эпоха усиленного строительства и реконструкции путей сообщения и что для того нужны квалифицированные отечественные специалисты, а не приглашенные из других стран. Поэтому Институт Корпуса инженеров путей сообщения учреждался, как сообщалось в манифесте, «для образования способных исполнителей..., юношеству, желающему посвятить себя сей важной части, открыты будут все источники наук, ей свойственных; для поощрения тех, кои желают предопределить себя в сей род службы, полагаются разные награды и поощрения».

В 1810 г. Департамент водяных коммуникаций, корпус инженеров и Институт корпуса водяных и сухопутных сообщений стали именоваться Главным управлением путей сообщения, Корпусом инженеров путей сообщения и Институтом корпуса инженеров путей сообщений. Все воспитанники института по окончании обучения получали воинское звание поручика и направлялись на работу в Корпус инженеров путей сообщения.

В период своей работы в Петербурге Н. П. Румянцев кроме государственных дел много внимания уделял науке и просвещению. Он переписывался с французским философом-просветителем Вольтером (1694–1778), собирал ма-

териалы по истории России, на свои деньги издал несколько томов Русских трактатов. В 1802 г. купил дом на Английской набережной в Петербурге для хранения коллекций рукописей этнографических и нумизматических материалов. Дом, библиотеку и все коллекции он завещал на общее пользование, впоследствии определивших основу Румянцевского музея.

Н. П. Румянцев был почетным членом многих академий и научных обществ, в том числе почетным членом Российской Академии наук. С именем Румянцева связано также зарождение российского книгохранилища в Москве – знаменитой Румянцевской библиотеки, преобразованной в 1925 г. во Всесоюзную библиотеку им. В. И. Ленина (ныне Российская национальная библиотека).

1 августа 1814 г. по своей просьбе Н. П. Румянцев был уволен от службы и уединился в Гомеле, о котором он отзывался не иначе как «мой Гомель», «любимый Гомель». В Гомеле он и раньше покровительствовал развитию промышленности, сельского хозяйства, народного просвещения. Так, еще в 1797 г. Гомель обогатился первым собственным «рассадником просвещения», скромным по своим делам и средствам, но громким по названию – «гимназией». «Гимназия давала своим питомцам, детям обывателей и окрестного духовенства, самые элементарные сведения в русском языке, счислении и каллиграфии...». Через несколько лет гимназия была преобразована в духовное училище.

Отметим стремление Н. П. Румянцева придать «любимому Гомелю» черты родного для него Петербурга. На месте небольшого селения к началу третьего десятилетия XIX века удалось создать регулярно распланированный и застроенный в стиле классицизма современный город. Он соорудил двух-ярусный гостиный двор, напоминающий, по замечаниям очевидцев, в малом виде Петербургский, учредил три ярмарки, привлекавшие ежегодно много торговцев, устроил в окрестностях небольшие заводы и фабрики, которыми управляли французы и англичане. Уже будучи канцлером, он предпринял постройку величественной православной соборной церкви во имя святых Петра и Павла, которая была окончена в 1819 г. Она и сегодня является украшением города. Затем был построен для католиков костел (1822 г.), а несколько раньше он помогал возводить еврейскую синагогу, выстроил аптеку и богадельню, построил постоянный мост на сваях через реку Сож. Главная улица была вымощена деревянными досками, а порядок и чистота охранялись полицией и приводили в восхищение всех его многочисленных гостей, в том числе и иностранных.

Н. П. Румянцев финансировал поиски древних летописей, грамот, книг, производил в окрестностях Гомеля археологические раскопки, основал первый в истории Гомеля музей и картинную галерею. Богатейшие книжные собрания и коллекции древностей хранились и в Петербурге, в доме Румянцевых на Английской набережной. На деньги графа в 1824 г. в Москве была издана первая часть «Белорусского архива древних грамот».

В 1817 г. возникла и встретила поддержку мысль о создании в Гомеле высшего дворянского училища или лицея по образцу Царскосельского. Во главе практической реализации идеи стал сам Н. П. Румянцев, изъявивший желание обеспечить лицей ежегодным доходом и обещавший построить для него каменное здание и отпустить материалы для учительского дома. Программу занятий и распределение курсов предполагалось заимствовать у знаменитого Царскосельского лицея, а управление лицеем вверялось Н. П. Румянцеву.

«Вполне уместно было бы, если бы дворянские и простых граждан сыны учились у одного профессора в одной учебной зале... по моему мнению, никакое заведение не возвысило бы столько Гомель, как сие. С учреждением оного умножилось бы число лучшего просвещеннейшего класса; сии жители оказали бы влияние свое на прочих; множество дворян здесь выстроили бы дома и даже поселились бы жить на время воспитания детей; разлились бы знатные суммы по Гомелю и отчасти по окрестностям; теперешние жители выиграли весьма и пр. и пр.».

Об открытии лицея в Гомеле намеривался просить государя сам Н. П. Румянцев. Несмотря на преклонный возраст, он с юношеским жаром принялся воплощать эту затею в жизнь. Со своими единомышленниками предоставили лучшее в городе место, произвели планировку, заложили фундамент, построили два этажа здания с дорическими колоннами. Но не хватило собственных средств, а правительство отказало в субсидии. К 1821 г. «все симпатичное начало оказалось, к сожалению, не больше, как пышным пустоцветом, преждевременно увядшим». Однако стремление к просвещению народа привело к созданию по инициативе Н. П. Румянцева так называемых «ланкастерских школ», где каждый из питомцев должен был потом сам обучить началам грамоты и письма двух других, а те, в свою очередь, еще нескольких и т. д.

Умер Н. П. Румянцев 3 января 1826 г. в Санкт-Петербурге на 71-м году от роду. Похоронен, как он и завещал, в построенном при его поддержке соборе Петра и Павла в Гомеле. Его имя памятно в отечественной истории как деятеля, потрудившегося для благосостояния промышленности, торговли, искусства и народного образования в России, но особенно обязан ему родной Гомель, которому он отдал свои последние годы, силы, энергию и состояние.

Символично также создание в 1953 г. в Гомеле высшего учебного заведения – Белорусского института железнодорожного транспорта (ныне Белорусский государственный университет транспорта) – кузницы «водяных», сухопутных и чугуночных кадров. Его начало восходит к Институту Корпуса путей сообщения (Россия), у истоков которого находился Н. П. Румянцев.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Семенюта, Н. Ф.* Румянцев – государственный деятель, ученый, меценат / Н. Ф. Семенюта // Железнодорожный транспорт. – 2010. – № 12. – С. 74–76.

2 Закревская, Г. П. Руководители ведомства путей сообщения России и СССР (1797–1995) / Г. П. Закревская, А. Л. Гальянов ; под рук. В. Е. Павлова. – СПб. : ПГУПС, 1995. – 68 с.

3 Виноградов, Л. Гомель. Его прошлое и настоящее 1142–1900 гг. / Л. Виноградов. – М. : Типография Н. Н. Шарапова. – 48 с.

4 Рогалев, А. Ф. От Гомеюка до Гомеля: Городская старина в фактах, именах, лицах / А. Ф. Рогалев. – Гомель : Белорус. агентство науч.-техн. деловой информ., 1993. – 216 с.

5 Памяць: Гісторыка-дакументальная хроніка Гомеля. Кн. 1. – Минск. : БЕЛТА, 1998. – 608 с.

УДК 656.02

Л. С. ШОРОХОВА, Н. А. КОВАЛЕНКО

Российский университет транспорта, г. Москва

РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЕ И ВЕЧНОЙ ПАМЯТИ

Слова из стихотворения поэтессы Ольги Фёдоровны Берггольц, написанного спустя 14 лет после окончания Великой Отечественной войны, у многих ассоциируются с подвигом людей тех тяжелых лет. «Никто не забыт, ничто не забыто» – то, что заставляет гордиться мужеством и стойкостью народа непростого времени по настоящий день.

Железнодорожный транспорт и его инфраструктура, которую любыми силами старались сохранить в период Великой Отечественной войны, был основной транспортной артерией страны не только для возможности обеспечения связи регионов, но и с целью перевозки военной техники, боеприпасов, людей и т. д. В романе Николая Алексеевича Островского «Как закалялась сталь», в котором герои борются за счастливое будущее, Павка Корчагин вместе со своими товарищами из последних сил строит узкоколейку, чтобы организовать доставку дров в замерзающий город. Дрова были заготовлены слишком далеко от станции, но это не остановило героя и его сподвижников в завершении начатого дела.

В годы Великой Отечественной войны можно привести множество примеров героизма и мужества железнодорожников. Самоотверженно велось строительство ветки железной дороги на направлении Старый Оскол – Ржава (при постоянном обстреле немецкой авиации), которая получила название Дорога мужества. Сооружение дороги производилось в переломный момент войны – в период Курской битвы. В течение двух месяцев с середины июня необходимо было построить новую железнодорожную линию протяженностью 95 километров. В то время на этом направлении был в эксплуатации только однопутный участок Льгов – Курск – Мармыши – Каспорная, имеющий пропускную способность всего 16 пар поездов в сутки.

Новая линия позволяла соединить два важных участка: Орел – Курск – Белгород – Харьков и Елец – Касторная – Старый Оскол – Валуйки, обеспечивая одностороннее движение по кольцу Касторная – Курск – Сараевка – Старый Оскол – Касторная [1].

Почти всё строительство обеспечивалось в основном женщинами и девушками. Мужчины в составе бригад строителей составляли чуть более 1 %.

Строительство нового железнодорожного направления вело к сокращению времени доставки грузов и ускорению продвижения вагонопотоков на рассматриваемом направлении, что способствовало мобильному подвозу требуемых боеприпасов.

В то тяжелое время решающую роль играл железнодорожный подвижной состав, в частности, бронепоезда. Особых возможностей у железнодорожников для их строительства не было, поэтому они сооружались из того, что можно было достать. Например, не хватало прочной броневой стали. Нередко ее заменяли листами железа, между которыми заливали бетон. Получалось прочно и довольно надежно [2]. Основными местами строительства бронепоездов были Ленинград-Балтийское и Ленинград-Варшавское локомотивные депо, Витебский вагонный участок, Ленинград-Московский и Ленинград-Финляндский узлы.

Образ бронепоезда в литературе – это не просто описание технического устройства и подвижного состава, а символ времени, в котором он существует: войны, революции, страха, мужества, человеческой стойкости и надежды. Одним из первых произведений, где бронепоезд становится полноценным участником повествования, является рассказ Ивана Алексеевича Бунина «Господин из Сан-Франциско».

Но настоящий расцвет образа бронепоезда пришелся на советскую литературу. В произведении Алексея Николаевича Толстого бронепоезд появляется в сценах гражданской войны, подчеркивая напряженность и динамику происходящего. Он выступает как инструмент революционных перемен, показывая силу нового строя и его способность противостоять устоям старого мира.

Василь Владимирович Быков в произведении «Обелиск» обращается к теме бронепоездов как части коллективной памяти о войне. У него бронепоезд становится не только символом героизма и жертвенности, но и напоминанием о том, как легко забывается прошлое.

За пределами России бронепоезда также находили отражение в литературе. В ряде произведений Харуки Мураками бронепоезд выступает как символ судьбы, перехода между мирами и временем, образ закрытой системы, путешествующей сквозь параллельные реальности, что открывает простор для размышлений.

Писатели в своих произведениях часто используют бронепоезд как один из действующих персонажей и как метафору, воссоздающую новое прочте-

ние этого сложного и противоречивого образа. От реальных боевых машин до философских конструкций бронепоезд продолжает следовать по страницам книг, напоминая читателю о том, что история живет не только в архивах, но и в слове.

Память живет не только в произведениях авторов, хронологии прошлого, но и в настоящем. Одним из востребованных направлений является посещение мест воинской славы и подвигов народа. Сейчас популярность набирает сфера тематических туристских железнодорожных поездов, которые не только выступают в качестве комфортного транспорта для передвижения, но и сами становятся элементами туристско-экскурсионной программы. Они знакомят пассажиров с историей и героизмом народа, с возможностью почувствовать дух того времени, основанный на рассказах историков, пройти по земле, которая была обильно полита кровью наших воинов и простых людей.

Известные туристские маршруты.

1 Туристский поезд «Ко Дню победы», следующий на направлении Москва – Волгоград – Москва. В рамках тура посетители могут побывать в музеях-панорамах, на месте небесного моста под Волгоградом, возложить цветы к Вечному огню и к братским могилам.

2 Туристический маршрут «Линия Сталина» (Москва – Псков – Москва). Экскурсии проходят по линии обороны артиллерийской дивизии и учебной роты, которые оказали сопротивление немецким захватчикам, отбивая атаки 6-й танковой дивизии фашистской Германии. В период экскурсии предусмотрено посещение объектов, на которых восстановлены элементы того времени.

3 Туристический поезд «Дорогой мужества» (Белгород – Прохоровка). В рамках данного тура предусмотрено посещение Государственного военно-исторического музея-заповедника «Прохоровское поле» и осмотр стратегически важных объектов.

4 «Поезд Победы» – уникальный передвижной музей в составе поезда, в котором каждый вагон хранит в себе историю, факты, воспоминания о подвиге советского народа в годы Великой Отечественной войны.

5 Российско-белорусский патриотический культурно-образовательный проект-поезд «Поезд Памяти», охватывающих большое количество городов (рисунок 1).

В рамках туристско-экскурсионного обслуживания пассажиров ждет увлекательная программа с посещением исторических мест и достопримечательностей, посвященных Великой Отечественной войне и другим историческим событиям.



Рисунок 1 – Города, входящие в туристский маршрут «Поезд Памяти»

Прошлое хранит память об истории и подвиге народа в период Великой Отечественной войны, роли железнодорожного транспорта в Великой Победе. В настоящее время появление большого количества специализированных проектов помогает познакомить молодое поколение с эпохой того непростого времени. Туристские поезда, следующие по маршрутам истории боевой славы – это не просто поездки, а важная часть сохранения исторической памяти. Они напоминают потомкам, что победа досталась огромной ценой, и каждый должен ценить и знать свою историю.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Дорога мужества и подвига. – URL : [https:// novovremya.tilda.ws/dorogamuzhestva75](https://novovremya.tilda.ws/dorogamuzhestva75) (дата обращения: 10.05.2025).
- 2 Как поезда из «коридора смерти» вышли на Дорогу Победы. – URL: <https://www.spb.kp.ru/best/spb/doroga-pobedy> (дата обращения: 10.05.2025).
- 3 Железная дорога. – URL: <https://leningrad-pobeda.ru/blog/zheleznyaya-doroga> (дата обращения: 10.05.2025).

УДК 711.3/7:82.09

М. М. ВЛАСЮК

Студия дизайна и рекламы «Studioland», г. Москва, Российская Федерация

ПЕТЕРБУРГ КАК МЕХАНИЗМ: УРБАНИСТИЧЕСКИЙ И ТРАНСПОРТНЫЙ ХРОНОТОП РОМАНА АНДРЕЯ БЕЛОГО

Город как механизм – одна из ключевых метафор урбанистической культуры начала XX века. Петербург – город, рожденный на пересечении имперских амбиций и инженерных проектов, стал в литературе символом искусственного пространства, геометрического порядка и одновременно лабиринта судьбы: *«Более всего он любил прямолинейный проспект; этот проспект напоминал ему о течении времени между двух жизненных точек; и еще об одном: иные все города представляют собой деревянную кучу домишек, и разительнo от них всех отличается Петербург. Мокрый, скользкий проспект: там дома сливались кубами в планомерный, пятиэтажный*

ряд; этот ряд отличался от линии жизненной лишь в одном отношении: не было у этого ряда ни конца, ни начала; здесь середина жизненных странствий носителя бриллиантовых знаков оказалась для скольких сановников окончанием жизненного пути» [1].

В романе Андрея Белого «Петербург» (1913) город перестает быть лишь фоном событий. Он становится самостоятельным действующим лицом, определяющим ритм, динамику и логику жизни персонажей: *«Изморось поливала улицы и проспекты, тротуары и крыши; низвергалась холодными струйкам с жестяных желобов. Изморось поливала прохожих: награждала их гриппами; вместе с тонкою пылью дождя инфлуэнцы и гриппы заползали под приподнятый воротник: гимназиста, студента, чиновника, офицера, субъекта; и субъект (так сказать, обыватель) озирался тоскливо; и глядел на проспект стерто-серым лицом; циркулировал он в бесконечность проспектов, преодолевал бесконечность, без всякого ропота – в бесконечном токе таких же, как он, – среди лета, грохота, трепетанья, пролеток, слушая издали мелодичный голос автомобильных рулад и нарастающий гул желто-красных трамваев (гул потом убывающий снова), в непрерывном окрике голосистых газетчиков. Из одной бесконечности убегал он в другую; и потом спотыкался о набережную; здесь приканчивалось все: мелодичный глас автомобильной рулады, желто-красный трамвай и всевозможный субъект; здесь был и край земли, и конец бесконечностям».*

Рассмотрим, как в романе Белого функционирует образ Петербурга в виде транспортного и урбанистического механизма и особое внимание уделим пространственно-временному хронотопу города, моделированию движения, маршрутности, ритмов улиц, а также роли городской симметрии, мостов, топографии и транспорта в формировании не только повествования, но и психологического состояния героев.

1 Теоретическая рамка: хронотоп и город как механизм. Методологической основой анализа служит концепция хронотопа, предложенная М. М. Бахтиным, в которой пространство и время рассматриваются как неразделимое единство. Применительно к «Петербургу» хронотоп – это не просто совокупность описаний улиц, мостов и площадей, но динамическая модель, в которой урбанистическая структура задает ритм движения персонажей, а время синхронизируется с топографией города, где концепция «городского текста» дополняется системой знаков и кодов. При этом Петербург как город-механизм – не только сумма архитектурных форм, но и пространственно-семиотическая машина, производящая смыслы.

2 Петербург как урбанистический механизм. Город Белого – это, в первую очередь, геометрические пассажи. Петербург изображен как мир прямых линий, симметрий и пересечений. Проспекты тянутся как линейки, площади – четкие геометрические фигуры. Это город, созданный чертежом,

а не эволюцией: *«Параллельные линии на болотах некогда провел Петр; линии те обросли то гранитом, то каменным, а то деревянным забориком. От петровских правильных линий в Петербурге следа не осталось; линия Петра превратилась в линию позднейшей эпохи: в екатерининскую окруленную линию, в александровский строй белокаменных колоннад»*. Логика градостроительного проекта Петра I (рациональность, подчинение пространства власти) находит у Белого гипертрофированное отражение. Город предстает как чертеж, превращенный в реальность, как архитектурный механизм. Симметрия и зеркальность города приобретают двоякий смысл: с одной стороны – порядок, с другой – тревожное ощущение дезориентации. Персонажи блуждают среди кварталов, которые кажутся бесконечно повторяющимися (рисунок 1).

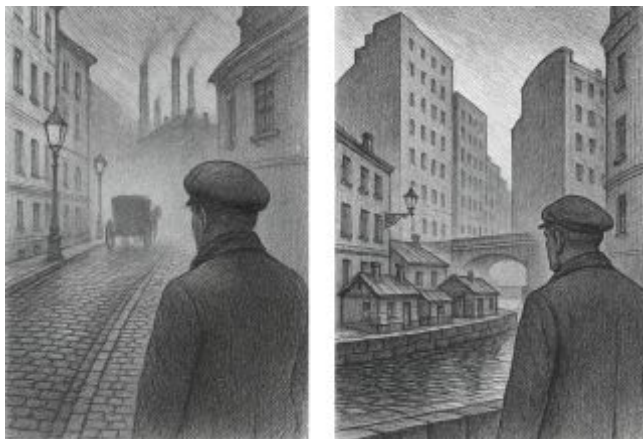


Рисунок 1 – Бесконечно повторяющиеся кварталы
(генеративная графика М. М. Власюка)

Эта топография лишена разнообразия и органичности – город упорядочен до абсурда, превращен в абстрактную схему. Автор отмечает, что Петербург – не просто пространство, а еще и модель государственного механизма. Символичным становится образ особняка сенатора Аблеухова, выстроенного как механизм расписанных часов, где каждая минута имеет свое назначение. Этот микромир – модель всего города, работающего как бюрократический аппарат: четкий, предсказуемый, воспроизводящий сам себя.

3 Транспортный хронотоп Петербурга. Особое внимание в романе уделяется характеру движения потоков людей: *«В зеленоватом освещении петербургского утра, в спасительном «кажется» перед сенатором Аблеуховым циркулировал и обычный феномен: явление атмосферы – поток людской; тут люди немели; потоки их, набегая волнообразным прибоем, – гремели,*

рычали; обычное ухо же не воспринимало нисколько, что прибой тот людской есть прибой громовой. Спаянный маревом сам в себе поток распадался на звенья потока: протекало звено за звеном; умопостигаемо каждое удалялось от каждого, как система планет от системы планет; ближний к ближнему тут находился в таком же приблизительном отношении, в каком находится лучевой пучок небосвода в отношении к сетчатой оболочке, проводящей в мозговой центр по нервному телеграфу смутную, звездную, промерцавшую весть. С предтекущей толпой престарелый сенатор сообщался при помощи проволок (телеграфных и телефонных); и поток теневой сознанию его предносился, как за далями мира спокойно текущая весть».

Улицы Петербурга – это артерии, по которым циркулирует человеческий поток. Утреннее шествие рабочих с заводских окраин в центр и вечернее обратное движение – типичные примеры циклического транспортного хронотопа, в котором пространство города соотносится со временем суток и социальной динамикой. Андрей Белый подробно описывает этот ритуал: «Не было на Невском Проспекте людей; но ползучая голосащая многоножка была там» (метафора, использованная в тексте). «Многоножки» движутся по мостам и проспектам, образуя закономерные траектории – туда и обратно, из спальных районов в административный центр и снова домой. Таким образом, ритм города определяется ритмом его транспортных потоков (рисунок 2).



Рисунок 2 – Транспортный хронотоп Петербурга
(генеративная графика М. М. Власюка)

Автор уделит внимание и топологии движения через замкнутые маршруты. Топография Петербурга в романе устроена таким образом, что многие маршруты оказываются замкнутыми или бесконечно повторяющимися. Герои – Николай Аблеухов, Дудкин – кружат по городу, петляя по улицам, пересекают мосты, возвращаются к исходным точкам (см. рисунок 2).

Этот эффект подчеркивает невозможность выхода из социальной, политической и экзистенциальной ловушки. Вся городская транспортная инфраструктура – мосты, проспекты, переулки – становится не средством передвижения, а своеобразным капканом. Символом этого служат мосты, соединяющие острова и материк. Они не столько соединяют, сколько подчеркивают существующий разрыв между мирами – между порядком и хаосом, центром и периферией.



Рисунок 3 – Утренние потоки рабочих (генеративная графика М. М. Власюка)

4 Время как функция движения. Транспортный хронотоп у Андрея Белого тесно связан с понятием времени, которое в романе не линейная величина, а циклическое движение, отмеряемое ритмами города:

- утренние потоки рабочих (рисунок 3);
- вечерние обратные маршруты;
- смена дня и ночи, связанная с оживлением разных зон города;
- звук заводских гудков, бой курантов, ритмичные звонки телефонов – всё это формирует акустический хронотоп, задающий время пространства.

Бомба с часовым механизмом в виде сардинницы, которую носит герой, заведена буквально как часы. Ее взрыв привязан ко времени и маршруту перемещений по городу. Таким образом, сюжет завязан на пространственно-временной синхронизации движения, маршрутов и событий.

5 Город как механизм судьбы. Петербург в романе – это не просто механизм, управляющий потоками людей, но и механизм производства судьбы. Персонажи оказываются не просто жителями города, но элементами этой сложной системы. Их блуждания по лабиринтам улиц, бесконечные пересечения мостов, зависимость от расписаний и ритуалов города становятся метафорой их неспособности вырваться из predetermined сценария. Автором четко разделена символическая география Петербурга:

- центр – зона власти, порядка, геометрии, административной симметрии;
- острова и окраины – пространство неопределенности, хаоса, революции, стихийного движения;
- мосты – переходные точки, зоны риска, места обострения конфликтов.

Таким образом, Андрей Белый в романе «Петербург» создает уникальную модель города как транспортного и урбанистического механизма, в котором топография, маршруты, симметрия и ритмы становятся неотъемлемой частью не только внешнего, но и внутреннего мира персонажей. Город – не просто сцена – это динамическая система, которая задает не только движение масс и транспортных потоков, но и формирует структуру времени, психологии, судьбы. В этом смысле роман Белого оказывается актуальным не только для литературоведческого анализа, но и для исследований в области урбанистики, транспортного моделирования и изучения городской динамики как феномена культуры начала XX века. Петербург в романе – не просто столица великой империи. Это часы, механизм, лабиринт, транспортная машина и судьба одновременно.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 *Белый, А.* Петербург: роман в восьми главах с прологом и эпилогом / А. Белый. – СПб. : Наука, 2004. – 699 с.
- 2 *Белый, А.* Петербург / А. Белый. – М. : Художественная литература, 1978. – 389 с.

Секция
«ГЕРОИ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ»

УДК 82-3+351.852+355.01

Т. Е. ИСАЕВА

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

ОБРАЗ ПОЕЗДА КАК СИМВОЛ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

Продолжая тему исследования, начатую в публикациях [1, 2], хотелось бы обратить внимание на то, что поезд, являясь собирательным образом транспортных средств железнодорожной отрасли (локомотив, паровоз, железнодорожный состав, вагоны, электричка и пр.), прочно вошел во все жанры изобразительного искусства, литературы, музыки, сочетая в себе следующие смыслы, основанные как на метафорическом восприятии его технического устройства, так и на роли этого транспортного средства в жизни людей:

- стремление к прогрессу, развитию, внедрению новых технологий;
- олицетворение грозной силы, неукротимой мощи, неминуемого возмездия;
- скорость процессов, постоянная динамика;
- взаимодействие различных деталей и механизмов, сплоченность, нацеленность на достижение общих целей;
- расставание, разочарование (при виде уходящего поезда), несбывшиеся мечты (пустой вагон), потери, разлука;
- способность покрывать большие расстояния, преодолевать барьеры и трудности, нести победу и новую жизнь и т. д.

Перечисление разнообразной символики использования поезда в литературном и изобразительном искусстве можно продолжать и далее, но уже по приведенным направлениям становится понятно, что данное изобразительное средство обладает выраженной художественной силой и закрепилось в сознании людей на основе многочисленных примеров. Из всего многообразия использования образа поезда в литературе советского и последующего периодов в год празднования 80-летия Великой Победы хотелось бы вычлени-ть те произведения, в которых героический подвиг народа, армии, желез-

нодорожников описывается с применением различных художественных средств, в том числе метафор, олицетворения и т. д.

Цель данного исследования – проанализировать использование символа поезда в литературных произведениях, затрагивающих тему Великой Отечественной войны и долгожданной Победы.

Основой широкого использования образа железной дороги и поезда в литературных произведениях, описывающих этот трагический период в истории нашего государства, является большая роль, которую сыграл железнодорожный транспорт в переброске войск на фронт, подвозе техники, боеприпасов и продовольствия, а также эвакуации мирного населения. Учитывая огромные размеры Советского Союза, все эти процессы были бы невозможны без воистину героического ежедневного труда железнодорожников, обеспечивающих связь фронта с тылом, с заводами и фабриками.

Тема прощания, расставания с родными и близкими является одной из наиболее популярных в произведениях о войне. Чтобы показать подвиг героя, авторы произведений обычно начинают повествование с описания мирного периода его жизни, когда вроде бы ничего не могло побудить этого человека проявить самые важные черты характера. У людей была нормальная жизнь, они работали, женились, растили детей, строили планы, возводили дома, и никто не мог предугадать, что одним июньским днем всё изменится: враг придет на родную землю. Получив повестки, мужчины шли на вокзал, где их уже ждали эшелоны.

Обратимся к тексту рассказа Михаила Шолохова «Судьба человека». Описание сцены прощания Андрея с семьей, с женой Ириной невозможно читать без слез: нам передается глубина чувств этой женщины, которая предвидит страшный конец, поэтому она сквозь рыдания говорит мужу, что они больше не свидятся на этом свете. Андрей отталкивает от себя жену (и именно это он потом не может себе простить), вскакивает в поезд. А поезд вместо того, чтобы набрать скорость и поскорее увезти солдат от рыдающих женщин, идет медленно, как будто давая возможность запомнить, навсегда запечатлеть в памяти каждое родное лицо, каждое движение близких: «Оторвался я от Ирины, взял ее лицо в ладони, целую, а у нее губы, как лед. С детишками попрощался, бегу к вагону, уже на ходу вскочил на подножку. Поезд взял с места тихо-тихо; проезжать мне – мимо своих. Гляжу, детишки мои осиротелые в кучку сбились, руками мне машут, хотят улыбаться, а оно не выходит...» [3].

Не менее запоминающимися являются произведения, в которых описываются трагические моменты, связанные с переездом людей в более безопасные районы страны, отступлением советских войск, с оккупацией городов Советского Союза и отправкой граждан на работу в Германию. Поэма А. Твардовского «Дом у дороги» повествует о тяжелой судьбе женщины, которой муж, уходя на фронт, повелел охранять дом и растить детей. Про-

стым «крестьянским» языком, чеканным ритмом, в котором слышатся шаги сотен уходящих воевать солдат-отцов и бредущих по дорогам переселенцев, потерявших свой кров, поэт-фронтовик повествует о тяготах жизни в тылу и на фронте. А читая следующие строки, представляешь железнодорожный состав, чудом проскочивший бомбежку, вагоны, из которого выскакивают люди, спасающиеся от врага, чтобы через неделю-другую опять попасть в оккупацию:

*« ... Ломал и путал фронт и тыл
От моря и до моря,
Кровавым заревом светил,
В ночи смыкая зори.
И страшной силой буревой,
В медовый срок покоса,
В дыму, в пыли перед собой
От фронта гнал колёса» [4].*

Отдельную нишу в литературном творчестве занимает описание санитарных поездов. Несмотря на эмблему «красный крест» гитлеровцы пытались разбомбить эти поезда, в которых ехали раненые и врачи с медсестрами. В повести В. Пановой «Спутники» практически с хронологической четкостью повествуется о жизни такого санитарного поезда, ежедневных поступках врачей, которые сегодня мы воспринимаем как подвиги [5]. Книга настолько понравилась читателям, что была дважды экранизирована. В 1964 году был снят фильм «Поезд милосердия», а в 1975 – кинолента «На всю оставшуюся жизнь». Как отмечает Е. А. Мальцева, *«и в книге, и в фильме образ поезда с красным крестом стал символом жизни, движущейся наперекор смерти»* [6, с. 95].

Образ поезда занимает важное место в передаче высокого эмоционального накала Великой Победы. Описание составов, украшенных цветами и лозунгами, на которых наши герои с песнями и звуками гармошки победоносно проезжали по всей Европе и торжественно прибывали в родные города, сегодня также воспринимается как один из обязательных символов этого праздника. В отличие от описанных выше образов, здесь поезд предстает чаще всего живым существом, которое чувствует настроение хозяина (пассажира) и понимает, что они скоро вернутся в родной дом. Поэтому и звуки поезда громкие, веселые, и бежит он по бескрайним просторам нашей родной земли, истерзанной врагами, быстро и нахраписто, ведь впереди столько дел – нужно всё восстанавливать! Именно такие чувства возникают у читателя, который знакомится с книгой Н. Бушновой «Разные судьбы»: *«И вот теперь наш герой после тяжёлых фронтовых дорог, покалеченный, но живой, возвращается к себе домой в Алма-Ату. Поезд с каждой минутой уносил его всё дальше и дальше от разрушенных и истерзанных войной городов, деревень, лесов, полей... Паровоз натужно пыхтел, выбрасывал*

черные клубы дыма и победно гудел на всех перегонах: «Еду!.. Е-д-у-у!» Сердце радостно билось в такт колесам вагонов, которые весело стучали: «До-мой!.. До-мой!.. До-мой!...» [7].

Став символом Великой Победы, надеждой на счастливое мирное будущее, поезд прочно закрепился в этом художественном образе в сознании многих поколений. Именно благодаря этому было решено в 2020 г. создать уникальный мобильный проект – иммерсивную инсталляцию-музей «Поезд Победы». Этот празднично украшенный состав имеет 7 вагонов, которые посвящены 12 темам, отображающим самые значимые моменты Великой Отечественной войны. Детально проработанные эпизоды, позы и мимика 150 фигур, детали одежды, предметы быта военной эпохи надолго погружают зрителей в события тех героических дней. На стекла вагонов через мультимедийные проекторы проецируются перемещающиеся изображения, создающие иллюзию движения и соответствующие конкретной тематике инсталляции. Первый вагон повествует о мирной жизни: народ, собравшийся в плацкартном вагоне, весело проводит время за разговорами, игрой в карты, пассажиры пьют чай и не чувствуют никакой опасности. В следующих вагонах мы можем видеть солдат, направляющихся на защиту Москвы, или немецких военнопленных после окружения в Сталинградской битве. Самыми страшными являются вагоны, изображающие зону концлагеря, где измученные люди вынуждены терпеть зверства фашистов, и лабораторию, демонстрирующую издевательства японских извергов над пленными. Весьма детально проработан вагон санитарного поезда: удивительные, до мелочей воссозданные элементы обстановки, например, овсяная каша, которой медсестра из ложки кормит раненого, полностью создают эффект присутствия. В этом же вагоне представлены ученые, которые внесли большой вклад в достижение Победы: основатель советского ядерного проекта И. В. Курчатов, микробиолог Зинаида Ермольева, сумевшая получить первые образцы пенициллина в России и др. Примечательно, но плененный фельдмаршал Ф. Паулюс и его генералы, сдавшиеся в ходе сталинградской битвы, показаны в очень необычный момент: когда их повели в баню «на колесах». В годы войны было создано 72 банно-прачечных дезинфекционных вагонов, которые уберегли сотни солдат от тифа и лихорадки. Создатели музея не забыли и о бронепоезде «Илья Муромец», который имел броню 20–25 миллиметров и не получил ни одной пробоины за всю войну. Он смог уничтожить большое количество вражеских орудий, немецкий бронепоезд, более 800 солдат. Закончил бронепоезд войну в нескольких километрах от Берлина, не дойдя до столицы поверженного врага из-за разбомбленных железнодорожных путей. А в завершении, что вполне естественно, последний вагон рассказывает о Победе. «Праздник со слезами на глазах» навечно вошел в историю и сердца нашего народа.

С 2020 г. Поезд Победы побывал в очень многих городах России, жители Беларуси также имели такую возможность. Но несмотря на то, что билеты бесплатные и приобрести их можно заранее на сайте, многие люди не смогли посетить этот уникальный музей из-за его большой популярности.

Мы так подробно описали Поезд Победы не только потому, что это уникальный музей «на колесах», после посещения которого никто не остается равнодушным. А потому, что, находясь под большим впечатлением от увиденного в этом поезде, писательница Любовь Косович написала одноименную поэму [8]. И хотя, по нашему мнению, эти стихи не всегда имеют безупречную рифму, и слог достаточно простой, чувствуется, что автор писала их от души, приняв близко к сердцу все страдания народа, которые так ярко показаны в инсталляциях:

*«Третий вагон – это поезд на фронт,
В нем есть зона – окоп так живет,
Едут мальчики в военной форме,
Лица их с оттенком тревоги» [8].*

Эта книга Любви Францевны Косович сейчас активно распространяется через электронные магазины. Сама автор имеет филологическое образование, а создание рифмованного текста, очевидно, – ее первый опыт.

Поезд Победы стал настолько популярным событием в 2020–2025 гг., что вслед за ним готовятся запустить еще и «Книжный поезд». Его пассажирами станут писатели, библиотекари, общественные деятели, которые также проделают большой путь по железным дорогам нашей страны, посетят много городов и встретятся со всеми гражданами, интересующимися историей Великой Отечественной войны, литературным наследием и биографиями ведущих писателей-фронтовиков [9].

Хочется выразить надежду, что в дальнейшем поезда у нас и наших детей будут ассоциироваться только с прекрасными надеждами на удачное путешествие, мирную жизнь, переездами в новые современные города, увлекательными открытиями и приятными встречами!

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 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.) ; под общ. ред. Т. А. Власюк. – Гомель : БелГУТ, 2023. – С. 65–70.

2 Исаева, Т. Е. Динамика транспортных средств как продолжение символизма в кинофильме «Офицеры» / Т. Е. Исаева // Феноменология транспорта в литературе и искусстве: прошлое, 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. – С. 9–14.

3 Шолохов, М. Судьба человека / М. Шолохов. – URL: <https://www.litres.ru/book/mihail-sholohov/sudba-cheloveka-donskie-rasskazy-67922369/chitat-onlayn> (дата обращения: 09.02.2025).

4 Твардовский, А. Дом у дороги. – URL: <https://umnovo.ru/texts/dom-u-dorogi> (дата обращения: 09.02.2025).

5 Панова, В. Спутники / В. Панова. – М. : АСТ, 2024. – 320 с.

6 Мальцева, Е. А. Образ железной дороги в произведениях искусства, посвященных Великой Отечественной войне / Е. А. Мальцева // Вестник СГУПС: гуманитарные исследования. – 2020. – № 2 (8). – С. 92–97.

7 Бушинева, Н. Разные судьбы. Рассказы. Рассказ 3. Солдаты возвращаются домой. – URL: <https://kartaslov.ru/> (дата обращения: 09.02.2025).

8 Косович, Л. Поезд Победы / Л. Косович. – URL: <https://books.yandex.ru/reader/F7CytK5C?resource=book> (дата обращения: 09.02.2025).

9 «Книжный поезд» к 80-летию Великой Победы запустят в 2025 году. – URL: <https://victoryday80.ru/book-train80> (дата обращения: 09.02.2025).

УДК 94(47+57)"1941/1945":[82+7]

М. В. КАМИНСКАЯ

НТК ЦМ им. В. И. Уманского, АО «НИИАС», г. Москва, Российская Федерация

Ж. ЯНЕВ

Российский университет транспорта, г. Москва

ГЕРОИ НЕБА В ЛИТЕРАТУРЕ И ИСКУССТВЕ В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

В 2025 году отмечается 80-я годовщина Победы в Великой Отечественной войне. Несмотря на то, что всё меньше остается участников этих страшных событий, самоотверженно сражавшихся за Родину, память о войне и совершённых подвигах жива до сих пор. Это заслуга наших прадедов, отстоявших независимость нашей Родины, спасших мир от фашизма. Из их уст дошли до нас рассказы о героизме и стойкости нашего народа на фронте, самоотверженного труда в тылу. Большую роль в сохранении исторических фактов сыграли журналисты-фронтовики, талантливые писатели и поэты, режиссеры, актеры и другие представители творческой интеллигенции, воспевавшие храбрость и отвагу советского народа на полях сражений.

Любопытно, что одним из главных жанров в то время была лирика – военные стихи и песни, помогавшие в грозный час смертельной опасности не только выстоять в битвах с могучим врагом, но и отразить в художественных образах поэзии и музыки свои думы, надежды и глубокую уверенность в победе. Трогательная вера и преданность любимому человеку воплотились в стихотворении Константина Симонова «Жди меня, и я вернусь!» [1], стойкость, несокрушимый оптимизм и душевность русского солдата отображены в известной поэме Александра Твардовского – «Василий Теркин» [2], многие произведения повествуют нам о патриотизме, вере в победу, искренности и богатстве советской души.

Бои велись повсюду: на суше, воде и в воздухе – везде советский народ старался дать отпор фашистам. Однако одним из самых современных средств ведения боя в годы военного лихолетья считался самолет. Авиационные бои считались и самыми опасными, нередко на большой высоте летчики получали обморожение, а исход боя из-за неравных сил был трагичным.

Вспомним авиационные военные конвои, сопровождавшие грузы, поставляемые из стран антигитлеровской коалиции в Мурманск и Архангельск, авиационные сражения при битве за Москву, ожесточенные воздушные бои в ходе Сталинградской битвы, воздушные сражения над Кубанью, мужество наших летчиков-истребителей и загадочных ночных ведьм...

Война оставила глубокий след в памяти советских людей, к военной тематике обращались авторы и в послевоенные годы. Поэтом Владимиром Высоцким были написаны и исполнялись песни о Великой Отечественной войне, в их число вошли строки и об авиации. Всем хорошо известна песня «Як-истребитель» [3], написанная Владимиром Высоцким весной 1968 года. Усиливая эмоциональную составляющую стихотворения, поэт пишет монолог от лица самолета-истребителя, тем самым метафорически «превращаясь» в эту машину для ведения боя. Произведение повествует о своеобразном «споре» машины с летчиком-истребителем, кто же из них главный:

*Я – «Як» – истребитель, мотор мой звенит,
Небо – моя обитель, но тот, который во мне сидит,
Считает, что он – истребитель [3].*

Кажется, что уже технические возможности машины исчерпаны («Уйду – я устал от ран, но тот, который во мне сидит, Я вижу, – решил: на таран!»), однако храбрый летчик продолжает борьбу с врагом, самоотверженно заплатив за это немалую цену – собственную жизнь. В этом стихотворении противопоставляются истребитель и летчик, ирония и правда, жизнь и смерть.

Другая, к сожалению, не менее трагичная песня «Их восемь, нас двое» поэта Владимира Высоцкого была написана в 1968 году для спектакля «Звёзды для лейтенанта» по пьесе Эдуарда Володарского. В произведении пронзительно рассказывается о воздушном бое с явным перевесом на стороне врага. Повествование ведется от лица летчика, краткие фразы и обращения к другу Сергею, сказанные главным героем в схватке, передают стремительность и опасность боя:

*Их восемь – нас двое. Расклад перед боем
Не наш, но мы будем играть!
Серёжа, держись, нам не светит с тобою,
Но козыри надо равнять.
Я этот небесный квадрат не покину,*

*Мне цифры сейчас не важны.
Сегодня мой друг защищает мне спину,
А значит, и шансы равны [3].*

Противостоять врагу вместе с верным другом – вот главный девиз этих строк. Очевидно, что исход битвы предreshен, однако несмотря на внешнее поражение в бою, непобедимым и негнбаемым остается дух главных героев. Оживленный и порывистый настрой стихотворения сменяется лирической частью, в которой описывается вера в победу и стремление бороться до конца с врагом, искреннее и бескорыстное желание главных героев-летчиков помочь другим солдатам даже после смерти и стать им ангелами-хранителями:

*Мы Бога попросим: «Впишите нас с другом
В какой-нибудь ангельский полк!»
И я попрошу Бога, Духа и Сына,
Чтоб выполнил волю мою:
Пусть вечно мой друг защищает мне спину,
Как в этом последнем бою.
Мы крылья и стрелы попросим у Бога,
Ведь нужен им ангел-ас,
А если у них истребителей много,
Пусть пишут в хранители нас.
Хранить – это дело почётное тоже,
Удачу нести на крыле
Таким, как при жизни мы были с Серёжей
И в воздухе, и на земле [3].*

Желание защищать и оберегать молодых летчиков, едва окончивших авиационное училище, отражено и в фильме 1973 года киностудии А. П. Довженко, ставшем классикой кино о Великой Отечественной войне – «В бой идут одни «старики» режиссера Леонида Быкова. Он сыграл главную роль в этом фильме – капитана гвардии Алексея Титаренко, командира авиационной эскадрильи гвардейского истребительного авиационного полка по прозвищу «Мазстро». Фильм основан на реальных событиях, во время написания сценария Леонид Быков консультировался с ветеранами боевых действий и летчиками, поэтому большинство героев картины были созданы по реальным прототипам. Например, прообразом совсем молодого лейтенанта Александрова по прозвищу «Кузнечик» стал летавший на истребителе «Як-1» гвардии лейтенант Борис Киселёв.

Тщательно подходили не только к достоверности сюжета, но и к оснащению съемок. С большим трудом нашли самолёты для фильма благодаря

маршалу авиации, трижды Герою Советского Союза Александру Покрышкину, буквально за ночь прочитавшему сценарий картины. Удивительно, что даже нотный стан был выполнен на истребителе Алексея Титаренко в соответствии с рисунком на самолете штурмовика, Героя Советского Союза, Василия Емельяненко.

«В бой идут одни «старики» горячо любим всеми, а цитаты из фильма вспоминают и по сей день. «Стариками» в этой картине называют совсем молодых мужчин, уже привыкших к боям и ставших асами в своем деле. В данном фильме представлены военные будни «поющей» эскадрильи – сразу после атак летчики-истребители превращаются в небольшой, но звучный оркестр. Возглавляет его, конечно же, Алексей Титаренко, «Маэстро», цитирующий стихи Василия Лебедева-Кумача:

Кто сказал, что надо бросить

Песни на войне?

После боя сердце просит

Музыки вдвойне! [4]

Философией «Война – это всё преходяще, а музыка вечна» пронизан весь сюжет фильма, говорящий о жажде жизни и оптимизме. Музыка помогает жизнерадостной эскадрилье летчиков верить в приближение победы.

Крепкая дружба и борьба с врагом сплотила многих советских людей, зачастую разных национальностей, из различных уголков большой страны. В одном из колоритных эпизодов в начале фильма показано, как летчики-истребители вспоминают родные просторы – берега Енисея, степи Украины, горы Грузии, сады Молдавии. Братство народов и сильная дружба, самоотверженность и храбрость простых летчиков помогают главным героям этого фильма совершать подвиги и бороться с врагом. А яркий пример мужества и отваги летчиков-истребителей «поющей» эскадрильи актуален и в настоящее время.

Ценность произведений искусства о Великой Отечественной войне в том, что они позволяют нам пережить вместе с героями книг, фильмов, картин подвиги и удаchi в бою, радости, поражения и утраты, тяготы войны, чтобы потом согласиться со словами лейтенанта Александрова, «Кузнечика»: «Вот ведь люди, человечество, должны же когда-нибудь понять, что ненависть разрушает. Созидает только любовь! Только любовь».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Симонов, К. М. Жди меня / К. М. Симонов. – М. : Эксмо, 2015. – 322 с.
- 2 Твардовский, А. Т. Лирика. Поэмы / А. Т. Твардовский. – М. : АСТ, 2010. – 410 с.
- 3 Высоцкий, В. С. Кони привередливые: стихотворения / В. С. Высоцкий. – СПб. : Азбука, Азбука-Аттикус, 2022. – 384 с.
- 4 Василий Лебедев-Кумач. Стихи. – URL: <https://litlife.club/books/79226/read> (дата обращения: 07.07.2025).

Т. Г. СЕРГЕЕВА, И. А. ГРЕШНЫХ

Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, Российская Федерация

ДОРОГА ЖИЗНИ ДЕТЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ БЛОКАДНОГО ЛЕНИНГРАДА

Подвиг ленинградцев навсегда останется в сердцах потомков. Блокада – это не только трагедия, но и символ невероятной стойкости, мужества и солидарности. Каждый из тех, кто пережил эти страшные дни, стал частью великой истории, которая учит нас ценить жизнь, свободу и человечность.

Блокада Ленинграда – одно из самых трагичных и героических событий Второй мировой войны, длившееся с 8 сентября 1941 года по 27 января 1944 года. В течение почти 900 дней город находился в окружении немецких войск, что привело к катастрофическим последствиям для его жителей. Память о тех событиях – дань уважения тем, кто пережил эти испытания и урок для всех нас о том, как важно сохранять человечность даже в самых трудных жизненных обстоятельствах.

Дахина Мария Николаевна – жительница блокадного Ленинграда. Она не участвовала в военных действиях. Но ее жизненный путь во время войны был удивителен и героичен. Она родилась в г. Моздоке в 1903 г. 22 июня, в день, который через 38 лет станет днем начала Великой Отечественной войны, а умерла в Санкт-Петербурге в 53-ю годовщину снятия блокады Ленинграда, 27 января 1997 года.

С 1930-х годов Мария Николаевна проживала в Ленинграде. В 1941 году она была заведующей детским садом при Ленинградском институте инженеров путей сообщения (сейчас Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I). Детский сад-интернат принимал детей работников Октябрьской железной дороги, и ему особенно трудно приходилось в тяжелейших условиях голода и холода. В годы войны детский сад-интернат № 22 переименовали в детский дом № 38.

Из воспоминаний Новиковой Марины Алексеевны, воспитанницы детского дома: *«12 января 1942 года от голода умирает моя мама. От голодной смерти в блокадном Ленинграде меня спасло то, что папа после смерти моей мамы отвел меня в этот детский сад-интернат. Воспоминания этой мужественной женщины (Дахиной Марии Николаевны – прим. автора), в виде выступления перед молодыми педагогами города Ленинграда, хранятся у меня, в моем семейном архиве. Я преклонялась перед этой женщиной, мы с ней дружили до самой её кончины. Она много рассказала мне о моем отце. Как он приходил ко мне в детский дом и приносил блокадный*

кусочек хлеба. Он был дистрофиком, как все жители блокадного Ленинграда, но нес мне свой несъеденный кусочек хлеба. Ему говорили, что я сыта, и тогда папа съедал это кусочек хлеба, и мы шли с ним гулять.

Я помню, как он пришел ко мне в последний раз. Мы гуляли с ним по скверу. Уже наступила весна (это было где-то в марте 1942 года). Было солнечно, но снег еще не растаял. И он говорил, что мы скоро уедем с ним в Вологду. Но больше мой папа ко мне не пришел... » [1].

С апреля 1942 года представилась возможность вывезти детей из осажденного города. Тогда началась эвакуация детей через Ладожское озеро, которое в то время являлось единственной «дорогой жизни» (рисунок 1).



Рисунок 1 – «Дорога жизни» через Ладогу

Детский дом № 38 был эвакуирован 10 апреля 1942 года [2].

Позднее М. Н. Дахина вспоминала: *«Трудно вам передать все ужасы, которые мы испытали в пути длинной, долгой дороги. Ладожское озеро угрожало большой опасностью: была ранняя теплая весна, лед быстро таял, летающие вражеские самолеты обстреливали сверху машины, шедшие по воде сверху льда, а воронки, которые образовались от бомб, нужно было умело обойти, чтобы не провалиться в воду. Дети, прижавшись, друг к другу и к своим воспитателям, не понимали всей опасности, которую чувствовали взрослые... »*

Переезд через Ладогу занимал четыре часа. Затем юных ленинградцев грузили в эшелон и отправляли по железной дороге на юг страны. Эвакуированные детские дома г. Ленинграда были хорошо встречены в Краснодарском крае. Однако спустя три месяца детский дом № 38 вынужден был эвакуироваться в Новороссийск. Враг подходил к Ростову и двигался на Кубань.

«Из местечка Роговское, где находились мы и ещё один ленинградский детский дом, трудно было выбраться. Помогли военные и колхозники. Для нас выделили 15 подвод, на которых мы, 25 человек служащих и 100 человек детей добрались до ближайшей железнодорожной станции. В степи останавливались, варили детям обед, кормили и снова ехали.

Когда мы добрались до станции Тимошевка, то Краснодар был уже занят фашистами. Единственный путь оставался на Новороссийск. Здесь был сформирован эшелон, в котором разместилось 700 детей, из которых 500 – ленинградских. В Новороссийске обстановка была напряжённая – ожидали прихода врага. Наш путь проходил от Новороссийска до Потти. Ходили слухи о том, что редко какой пароход не взрывался в пути. Другого выхода не было. Спокойно, организовано было и погружено всё имущество, продукты, дети. Пароход сопровождали наши самолеты, а в пути, подходя к Туапсе, мы наблюдали воздушный бой, в котором наши самолеты сбивали вражеские и видели, как они горели и падали в лес, а на палубе стоял страшный крик детей, который невозможно было никак остановить. Пароход не дошел до Потти, мы остановились в Сухуми и ждали благоприятной обстановки, живя на палубе парохода шесть дней. Условия были кошмарные. Наконец, по нашему бесконечному требованию нас отправили поездом в Армению, в город Ереван» (рисунки 2, 3).



Рисунок 2 – Сотрудники Ленинградского детского дома № 38.
В третьем ряду третья справа – Мария Николаевна Дахина.
Ереван, 1943 год



Рисунок 3 – В верхнем ряду по центру – Дахина Мария Николаевна.
В нижнем ряду третий справа – Дахин Юрий
Ереван, 1943 год.

После тяжелой и длинной дороги воспитанников детского дома встретили в Ереване очень тепло. Отвели им хорошие помещения в детском санатории. Дети, пережившие столь тяжелую дорогу, получили отдых, успокоение, приобрели детскую резвость. Они росли и учились в школе.



Рисунок 4 – Б. К. Саламбеков – начальник Октябрьской железной дороги в 1942–1946 гг., Герой Социалистического труда

И, наконец, наступило время, когда закончилась война. По постановлению Ленсовета на возвращение имели право только те дети, у которых остались живы родители или родственники, желающие взять их на воспитание. Как тяжело было думать о том, что 50 % детей должны остаться в Армении. Из воспоминаний М. Н. Дахиной: *«Много было бессонных ночей, среди которых пришла мысль написать письмо начальнику Октябрьской железной дороги Саламбекову с просьбой дать разрешение на возвращение всех детей в Ленинград. Хочется от всей души сказать – большое спасибо за ту теплоту и сердечность, какую оказал он детям погибших железнодорожников, вернув их всех в Ленинград. С какой радостью мы собрались в обратный путь, в свой родной Ленинград...»* (рисунок 4).

С большой радостью встречали родители своих дорогих детей, много было сказано радостных слов!

Прошли годы. Воспитанники детского дома № 38 стали достойными гражданами страны. Пожелтевшие листки с машинописным текстом бережно хранит в своем архиве мурманчанка Марина Новикова. Для нее и других детей-блокадников, которых судьба разбросала потом по всей стране, Мария Николаевна в ту суровую пору стала ангелом-хранителем. *«Мария Николаевна была человеком с очень большим сердцем. Мы все обязаны ей не только жизнью. Она и ее замечательный коллектив приложили все усилия, чтобы заменить нам родителей. Все ребята, благодаря их воспитанию, не потерялись в жизни, не остались на обочине. Педагоги учили нас преодолевать трудности и быть сплоченными...»* – вспоминает Новикова М. А. [3].

Блокада у жителей блокадного Ленинграда была одна на всех и у каждого – своя, со своей личной историей жизни и смерти. Она оставила глубокий след в истории всего мира и стала символом мужества и стойкости людей, которые смогли выжить в условиях неимоверных страданий и потерь. Память о блокаде продолжает жить в наших сердцах!

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Метроном не умолкает. – URL: <https://www.mvestnik.ru/society/metronom-ne-umolkaet/?ysclid=majwnehkprj698205116> (дата обращения: 14.04.2025).

2 Октябрьская магистраль. – URL: <https://gudok.ru/zdr/169/?ID=1341423&ysclid=majmfxvsu1833219793> (дата обращения: 16.04.2025).

3 Туапсинские вести. – URL: <https://ok.ru/tuapsinskievesti/topic/68949666261950> (дата обращения: 14.04.2025).

КРЕСТНЫЙ ПУТЬ ПИСАТЕЛЯ-ФРОНТОВИКА БОРИСА ВАСИЛЬЕВА

Великая Отечественная война стала не только величайшим испытанием для советского народа, но и событием, навсегда изменившим культурный ландшафт страны. После триумфальной победы 1945 года военная тема заняла центральное место в литературе 1950–1960-х годов, став не просто популярной, а сакральной – ведь она касалась судеб миллионов людей, переживших эту трагедию.

Но кто же были эти писатели, которые смогли так пронзительно и правдиво рассказать о войне? Это были фронтовики, многие из которых встретили войну еще совсем юными школьниками, студентами, вчерашними выпускниками. Им едва исполнилось семнадцать, восемнадцать лет, когда они ушли на фронт, сменив учебники на винтовки, а студенческие аудитории – на окопы. Их молодость была опалена войной, но именно это и дало им уникальный взгляд – взгляд человека, который не просто наблюдал за событиями со стороны, а жил ими, страдал, боролся, терял товарищей и верил в победу. Многие из них служили не только солдатами, но и военными корреспондентами, записывая истории бойцов прямо на передовой. Некоторые прошли через плен, ранения, голод и холод, но вынесли из этого не только память о боли, но и глубокое понимание цены Победы.

Именно поэтому их произведения – не просто художественные тексты, а живые свидетельства эпохи, наполненные такой правдой, которую невозможно выдумать. Они писали не о войне, а из войны, и в этом – их сила.

В плеяде писателей-фронтовиков, чьи произведения стали живыми памятниками Великой Отечественной войне, имя Бориса Васильева (родился 21 мая 1924 года в Смоленске, умер 11 марта 2013 года в Москве) занимает особое место. Его судьба – это судьба целого поколения, взрослевшего не по годам, а по обстоятельствам.

Родившись в семье кадрового офицера, Васильев с детства впитал дух военного долга. Когда грянула война, он был обычным советским школьником, только-только закончившим девятый класс в Воронеже и занимавшим скромную, но почетную должность заместителя секретаря комсомола. Казалось бы, его ждала учеба, комсомольские собрания, первая любовь... Но история распорядилась иначе.

Васильеву поручили ответственное, но «тыловое» задание – собирать совершеннолетних добровольцев для эвакуации ценных документов из Смоленска. А как мог 17-летний мальчишка, сын офицера, оставаться в стороне, когда вся страна вставала на защиту Родины? И он пошел на хитрость – запи-

сался на фронт обманом, приписав себе возраст. Это был не жест отчаянного романтика, а осознанный выбор – он не мог иначе. Через несколько дней его отряд уже был под Смоленском, где молодых бойцов бросили на оборону деревянного моста между деревнями. Той июльской ночью 1941 года война предстала перед юным Васильевым во всей своей беспощадной реальности. «Сплошной рев» – так он описал момент, когда немецкий десант обрушился на их позиции. Это был не героический бой из пропагандистских плакатов, а хаос, кровь и инстинктивная борьба за выживание. Выжившие бойцы, среди которых был и Васильев, отступили в лес. Почти четыре месяца они скитались по смоленским лесам – голодные, израненные, но не сломленные. В своих воспоминаниях писатель с присущей ему честностью скажет: «Ну, бегали, ну, отстреливались, ну, отлеживались, ну, голодали... Нет в этом решительно никакого подвига, а есть одна мечта: как бы до своих добраться». Эти слова – ключ к пониманию всей военной прозы Васильева. Он не писал о войне как о параде побед – он показывал ее изнутри, через призму усталости, страха и простого человеческого желания выжить.

Этот опыт навсегда изменил Васильева. Война стала для него не абстрактным фронтом, а личной трагедией и школой жизни. Позже, уже будучи писателем, он создаст такие произведения, как «А зори здесь тихие...», «В списках не значился», «Завтра была война» – где не будет ни капли фальши, потому что каждая строчка будет прожита и выстрадана.

Васильев не приукрашивал войну – он очеловечивал ее. Его герои – не былинные богатыри, а обычные люди, которые, несмотря на страх и боль, делали то, что должны были делать. Именно в этой простоте – главная правда и сила его творчества.

После невероятных испытаний в смоленских лесах, когда юный Борис Васильев чудом избежал гибели и смог выйти к своим, его ждало новое испытание судьбы. Вернувшись в расположение советских войск, он был направлен в кавалерийскую полковую школу под Липецком. Это назначение стало для молодого бойца одновременно и наградой за проявленную стойкость, и новым вызовом.

Кавалерийская школа в военные годы – это не парадные учения мирного времени. Обучение проходило в условиях жесточайшего дефицита всего: от лошадей до учебных пособий. Васильеву и его товарищам приходилось осваивать сложную кавалерийскую науку буквально на ходу, между боевыми заданиями. Но именно здесь, в этой школе, не только закалялся его воинский дух, но и формировался тот уникальный взгляд на войну, который позже сделает его произведения столь пронзительными.

Всего через два года упорной службы и обучения Борис Васильев совершает невероятный для военного времени карьерный скачок – из курсанта кавалерийской школы он превращается в лейтенанта элитного воздушно-

десантного полка. Этот переход символизировал не только личные качества молодого командира, но и саму эволюцию военного искусства в годы Великой Отечественной войны.

Воздушно-десантные войска в то время были настоящей армейской аристократией. Туда отбирали только самых смелых, самых находчивых и физически выносливых бойцов. Назначение Васильева в десантники было знаком высшего доверия командования. Но именно это доверие приведет его к новому страшному испытанию. Под Вязьмой осенью 1943 года судьба приготовила Борису Васильеву жестокий удар. Во время выполнения боевого задания молодой лейтенант наступил на вражескую мину. Взрыв страшной силы навсегда изменил его жизнь – тяжелейшие ранения, несовместимые с дальнейшей фронтовой службой. Этот момент стал переломным не только в военной, но и в творческой биографии будущего писателя.

Васильев позже вспоминал, что в госпитале его мучили не столько физические боли, сколько осознание, что он больше не сможет воевать рядом со своими товарищами. Врачи были категоричны – о возвращении на передовую не могло быть и речи. Для боевого офицера, воспитанного в традициях воинского долга, это стало настоящей личной трагедией. Но именно в эти трудные дни начал формироваться его писательский дар – наблюдательный ум искал выход накопившимся переживаниям.

После выписки из госпиталя перед Васильевым встал мучительный вопрос – что делать дальше? Военная карьера, казалось, оборвалась. Но железная воля и дисциплина, воспитанная в полку, не позволили опустить руки. Он принимает решение, которое определит всю его дальнейшую судьбу – навсегда упущенную школьную программу и поступить в Военную академию бронетанковых и механизированных войск.

Учеба давалась нелегко – фронтовые раны давали о себе знать, а пробежки в образовании приходилось лихорадочно наверстывать. Но именно здесь, в академии, Васильев встретил людей, которые сыграют ключевую роль в его жизни. Среди них была Зоря Поляк – студентка курса, которая станет его верной спутницей жизни. Эти годы, проведенные за учебниками вместо окопов, стали для будущего писателя временем глубокого осмысления пережитого на фронте, временем созревания его уникального литературного таланта.

В послевоенные 1950-е годы бывший офицер-десантник, прошедший через ад окружения и тяжелое ранение, взялся за перо, чтобы рассказать правду о войне – ту правду, которую знал не понаслышке. Его творческий манифест звучал предельно ясно: «Война – это ведь не просто кто кого перестреляет. Война – это кто кого передумает». В этих словах – вся суть васильевского подхода к военной теме.

Писатель отвергал парадное изображение войны. Его интересовало не столько движение фронтов и стратегические операции, сколько внутренний мир человека перед лицом смертельной опасности. Особенно его волновала ситуация, когда небольшой отряд оказывается один на один с превосходящими силами врага, когда надеяться можно только на себя и своих товарищей. Эта тема станет лейтмотивом всего его творчества.

Судьбоносный творческий переворот произошел, когда Васильев случайно наткнулся на небольшую газетную заметку о подвиге семи советских бойцов в начале войны. Эти солдаты ценой своих жизней (в живых остался только сержант) помешали немцам взорвать стратегически важный участок железной дороги Петрозаводск – Мурманск. История глубоко задела писателя, и он сразу взялся за работу.

Первые семь страниц давались тяжело. Васильев чувствовал, что получается всего лишь частный эпизод войны, которых были тысячи. Текст не «заживал», не обретал той пронзительной силы, которую автор хотел в него вложить. И тогда случилось озарение, изменившее не только этот конкретный замысел, но и всю советскую военную прозу. Васильев вспоминал этот момент творческого прорыва с особой ясностью: *«А потом вдруг придумалось – пусть у моего героя в подчинении будут не мужики, а молоденькие девчонки»*. Это решение стало ключом к созданию одного из самых пронзительных произведений о войне. Писатель осознал простую, но ускользавшую от других авторов истину: *«Женщинам ведь труднее всего на войне. Их на фронте было 300 тысяч! А тогда никто о них не писал»*.

Этот творческий ход превращал частный эпизод в универсальную историю о противоестественности войны, о том, как хрупкая женская природа сталкивается с беспощадной машиной уничтожения. Вчерашние школьницы, мечтавшие о любви, о материнстве, о мирной жизни, оказывались в аду боевых действий, где требовалась совсем иная психология.

Личный опыт Васильева органично вплелся в повесть. Прототипом Сони Гурвич стала его жена Зоря Поляк, которую он встретил в военной академии. Это придало образу особую теплоту и достоверность. Писатель не просто сочинял персонажей – он воскрешал в памяти реальных девушек, которых видел на фронте.

Перед нами раскрывается не просто литературоведческий анализ, а проникновенное свидетельство о редком в своем благородстве союзе двух сердец. Выбор Васильевым своей любимой Зори Поляк в качестве прототипа Сони Гурвич – это не просто творческий прием, а подлинный акт любви, запечатленный в слове на века. В этом выборе проявилась вся глубина натуры Васильева-писателя и Васильева-мужа. Его отношение к литературному творчеству и к супруге было удивительно цельным столь же искренним,

сколь и требовательным к правде. Он не мог писать фальшиво, как не мог и любить наполовину. Эта удивительная цельность характера, воспитанная в горниле войны и закаленная на службе Отечеству, делает фигуру Васильева особенно значимой в истории русской литературы.

Как точно подметил Александр Солженицын, люди, прошедшие через серьезные испытания в юности – будь то тяготы войны, болезни или иные лишения – часто обретают ту особую глубину души, которая отличает настоящих писателей и мыслителей. Вся проза Бориса Васильева – лучшее подтверждение этой истины. Его фронтовой опыт, тяжелое ранение, месяцы, проведенные в госпиталях, – всё это не ожесточило, а, напротив, обострило его способность к сопереживанию.

Повесть, опубликованная в 1969 году в журнале «Юность», произвела эффект разорвавшейся бомбы. Через три года экранизация Станислава Ростоцкого закрепила этот успех, сделав произведение Васильева настоящим культурным феноменом. В этом была особая правда – не генеральская, не стратегическая, а человеческая, которая находила отклик в сердцах и фронтовиков, и послевоенного поколения.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Васильев, Б. Л.* А зори здесь тихие / Б. Л. Васильев // Юность. – 1969. – № 8. – С. 2–39.

2 *Васильев, Б. Л.* В списках не значился / Б. Л. Васильев // Юность. – 1974. – № 2. – С. 2–19.

3 *Васильев, Б. Л.* Не стреляйте белых лебедей / Б. Л. Васильев // Юность. – 1973. – № 6. – С. 4–37; № 7. – С. 29–55.

4 *Васильев, Б. Л.* Глухомань / Б. Л. Васильев. – М. : Вагриус, 2001. – 336 с.

СОДЕРЖАНИЕ

ПЛЕНАРНАЯ СЕССИЯ

<i>Ерофеев А. А.</i> Железнодорожный транспорт в произведениях о Великой Отечественной войне	3
<i>Киштымов А. Л.</i> Связь техники с теорией изящного: из философских записок инженера-технолога А. А. Павловского, начальника Витебского участка службы тяги Риги-Орловской железной дороги	8
<i>Никифорова Г. И., Кизляк О. П.</i> Феномен форсайт-технологии в исследованиях возможностей транспорта	12
<i>Равченко О. И.</i> Космогонический экстаз. Железнодорожная станция в Перпиньяне	16

Секция

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

<i>Мартишина Н. И.</i> Железнодорожный транспорт в современной фантастической литературе	22
<i>Власюк Т. А., Житникова Я. В., Лю Канин, Хэ Нонг, Цзэн Сяньфэн.</i> Культурно-исторические особенности транспортных средств в романе У. Чэньэня «Путешествие на Запад»	25
<i>Ашурко В. Ю., Гончаров М. Д.</i> Транспорт будущего в научной фантастике 60-х годов XX века на примере повести братьев Стругацких «Полдень, XXII век»	31
<i>Грибовская Е. Е., Грибовский А. А.</i> Исторический обзор состояния мирового транспорта середины XIX века на примере романа И. А. Гончарова «Фрегат "Паллада"»	34
<i>Минин В. Е., Киселёва С. В.</i> Сакральные образы транспорта в русской иконографии	37
<i>Неверов А. С.</i> Транспорт в произведениях Жюль Верна	39
<i>Шиболович В. В.</i> Феномен арткара в контексте материального и цифрового творчества	43

Секция

«АССОЦИАТИВНАЯ СИМВОЛИКА СЮЖЕТОВ И ГЕРОЕВ В ПРОИЗВЕДЕНИЯХ ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ И ИСКУССТВА О ТРАНСПОРТЕ»

<i>Головнич А. К.</i> Постигание казусных явлений перемещения во времени (по произведениям Г. Уэллса)	47
<i>Власюк Т. А.</i> Образ такси как парадокс между советской реальностью и буржуазной моралью в романе «Золотой телёнок» И. Ильфа и Е. Петрова	52

<i>Власюк Т. А.</i> Железнодорожный транспорт как метафора времени в романе Харуки Мураками «Норвежский лес»	56
<i>Вольская И. И., Любочко Н. А.</i> Куда уносят мечты: экзотический транспорт как символ путешествий в литературе	59
<i>Лыч Ю. П.</i> К вопросу о символизме транспортных средств в творчестве Владислава Крапивина.....	61
<i>Лыч Ю. П.</i> Синергия и символизм изображения транспортных средств в произведениях Кира Булычева	67
<i>Царенкова И. М.</i> Образ дороги в произведениях белорусских писателей	80

Секция «МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ОБУЧЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛЕКСИКИ»

<i>Величко Л.</i> Петух как сказочный транспорт: традиции и новаторство в современной литературе (на примере «Сказки про черную кошку и синюю жабу»)	84
<i>Власюк Т. А., Гончарова Л. А., Белоус А. Н., Дубовой А. В.</i> Насекомые как транспортная метафора на примере сказки Я. Л. Ларри «Необыкновенные приключения Карика и Вали»	87
<i>Куліковіч У. І.</i> Асаблівасці арфаграфічнай кадыфікацыі новай транспартнай лексікі	91
<i>Стреха Г. Н.</i> Знакомство младших школьников с видами транспорта в сказках А. С. Пушкина	95

Секция «ТРАНСПОРТ В ПОРТРЕТАХ И ЛИЦАХ»

<i>Фролов В. А., Косай Е. В.</i> Нормализованная гайка. Стандартизация, унификация и паровозостроение в агитпропе Владимира Маяковского	99
<i>Семенюта Н. Ф., Н. П. Румянцев</i> – государственный и общественный деятель, инициатор развития Гомеля как крупного транспортного узла ...	112
<i>Шорохова Л. С., Коваленко Н. А.</i> Роль железнодорожного транспорта в Великой Победе и Вечной памяти	117
<i>Власюк М. М.</i> Петербург как механизм: урбанистический и транспортный хронотоп романа Андрея Белого	120

Секция «ГЕРОИ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ»

<i>Исаева Т. Е.</i> Образ поезда как символ Великой Победы	126
<i>Каминская М. В., Янев Ж.</i> Герои неба в литературе и искусстве в период Великой Отечественной войны	131
<i>Сергеева Т. Г., Грешных И. А.</i> Дорога жизни детей железнодорожников блокадного Ленинграда	135
<i>Шмаль С. Н., Пазойский Ю. О.</i> Крестный путь писателя-фронтовика Бориса Васильева	139

Научное издание

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

Материалы V Международной
научно-методологической конференции

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

Подписано в печать 07.10.2025 г. Формат 60×84 1/16.
Бумага офсетная. Гарнитура Таймс New Roman. Печать на ризографе.
Усл. печ. л. 8,60. Уч.-изд. л. 8,94. Тираж 120 экз.
Зак. 1843. Изд. № 37.

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