

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

**Материалы I Международной
научно-методологической конференции
(Гомель, 2 апреля 2021 г.)**

Гомель 2021

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

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

Материалы I Международной
научно-методологической конференции
(Гомель, 2 апреля 2021 г.)

Гомель 2021

УДК 821:656
ББК 84+39
Ф42

Организационный комитет:

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

Рецензент: д. техн. наук, профессор, чл.-кор. АН Беларуси *Ю. М. Плещачевский*

Ф42 **Феноменология транспорта в литературе:** прошлое, настоящее, будущее : материалы I Междунар. науч.-методолог. конф. (Гомель, 2 апреля 2021 г.) / М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2021. – 102 с.

ISBN 978–985–891–050–1

В сборник включены материалы ученых БелГУТа, других вузов Беларуси, а также вузов России и Украины. Представляемы аналитические обзоры различных литературных произведений, посвященных транспортной тематике.

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

УДК 821:656
ББК 84+39

Оформление. БелГУТ, 2021

НАСТАВНИК И УЧИТЕЛЬ **(памяти проф. Н. В. Правдина)**

Теплое весеннее солнце дарит свои легкие лучи неспешным прохожим, проходящим по уютной каштановой аллее. Тяжелые, ярко цветущие увесистые гроздья распространяют свой тонкий аромат далеко за пределы гомельской улицы Победа, по которой так любил прогуливаться Николай Владимирович. Весна была его самой любимой порой, когда он с упоением начинал читать стихи Есенина, Пастернака, Блока. «И странной близостью закованный, смотрю за темную вуаль, и вижу берег очарованный, и очарованную даль...». В такие моменты наш учитель становился особенно проникновенным, его взгляд лучился каким-то особым светом, мысли его ушлывали далеко-далеко за пределы повседневного бытия, становились отражением увиденного призрачного будущего. Именно в такие часы Николай Владимирович делился своими сокровенными идеями по сооружению закрытой сортировочной станции, которая способна показать все свои преимущества в суровых климатических условиях Сибири и Дальнего Востока; сортировочной горки с адаптивными свойствами, позволяющими обеспечивать оперативную подстройку своих параметров под структуру расформируемого состава; крупных пассажирских станций с несколькими привокзальными площадями и мощным комплексом устройств по обеспечению самого широкого ассортимента услуг, связанных и не связанных с обслуживанием только пассажиров. Однако казавшиеся заоблачный полет мысли и безудержная фантазия всегда имели под собой прочную основу, которая базировалась на тонком понимании технологии и глубоком осознании внутренних связей явлений и процессов, происходящих в таких сложных технических системах, какими являются железнодорожные станции и узлы. Когда мы, студенты и аспиранты, слушали Николая Владимировича, мир раздвигал свои границы, за дымкой непонятных и неизвестных законов, правивших движением поездов и рациональной структурой парков станций, проступали четкие очертания объективных условий, факторов и норм, рекомендовавших, регламентировавших и требовавших выполнение тех или иных правил. В ярких и красочных сравнениях, запоминающихся аналогиях, метких и точных определениях мы познавали окружающий нас мир как клубок сложных, но взаимосвязанных явлений, в которых законы функционирования технических систем не противоречат законам природы, а живут в мире и согласии с ними, органично дополняя их объ-

ективную естественную сущность. Николай Владимирович мог не только начертить участковую станцию в путях, но и рассказать замысловатую историю ее жизни, характеризуя сложное переплетение путей, стрелочных переводов, сигналов и предельных столбиков как полноценный живой организм, способный зарождаться, развиваться и угасать при недостатке технического потенциала или чьем-то злом умысле.

Образность преподнесения материала всегда была исключительной, присущей только Николаю Владимировичу, которая стала для многих из нас прекрасной школой познания науки и жизни. Благодаря ярким и понятным ассоциациям железнодорожные станции, сначала весьма похожие друг на друга, рассыпающиеся в многочисленных парках и устройствах, показывали свою индивидуальность, открывали ранее неведомые тайны внутреннего совершенства и технологических преимуществ в сравнении с аналогичными конструкциями, но чуть-чуть другими. И познание этого чуть-чуть становилось весьма увлекательным, потому что каждый раскрывал для себя секреты путевого развития самостоятельно, учитель только умело направлял наши неокрепшие умы в нужное русло, где нас ожидала полноводная река зажженной страсти к знаниям, подкрепленной корректной исходной информацией о требованиях к проектированию путей станции в плане и профиле, взаимной укладке стрелочных переводов, правилах размещения сигналов и предельных столбиков в горловинах. После этого мы необычайно быстро решали задачи поиска варианта правильной масштабной увязки четырнадцати путей в горочной горловине участковой станции, выбора положения калки с грузовым двором и локомотивным хозяйством для корректной и эффективной привязки к существующему путевому развитию станции, проектирования технологически правильной топологии путевого развития с выполнением всех поездных и маневровых передвижений без излишней враждебности и высокой загрузки по пересечениям маршрутов. Мир станций расцветал, становился доступным и понятным, казалось, что по-другому и быть не может, все было естественно и разумно.

Наш учитель никогда не утверждал истин в последней инстанции. В его выраженной мысли всегда была какая-то недосказанность, тем самым он мог дать пищу для ума, заинтриговать собеседника увлекательной перспективой подумать: что будет дальше, возможно ли лучшее решение? В такие моменты хотелось взять в руки карандаш и начинать воплощать безудержно роившиеся мысли в схемы, чертежи, графики, рисунки. Он всегда активно участвовал в таких дискуссиях, умело направляя все рождающиеся идеи в некоторый круг закрытого множества рациональных выводов. Высказывать можно было всё, мало-мальски имеющее отношение к предмету дискуссии, даже самые невероятные и фантастические предложения. Такие бурные обсуждения, как правило, выливались в мощный мозговой штурм, после которого проблема получала свое решение. Приятным следствием подобных научных атак было легкое и быстрое появление многообещающих научных

статей в многочисленных межвузовских сборниках, учебных пособий и интересных монографий.

Достаточно своеобразным был подход Николая Владимировича к молодым преподавателям и аспирантам. Нужно было обязательно пройти боевое крещение через чтение нескольких лекций по специальности «Железнодорожные станции и узлы» студентам. Причем нужно было обязательно привести в лекции что-то свое (видение поставленных задач, методику преподавания данного материала и др.). Эти лекции испытуемый выносил на суд не только студенческой аудитории, но и Николая Владимировича, который незаметно устраивался на последнем ряду и внимательно слушал своих учеников, усиленно старавшихся сдать свой очередной экзамен на творческую зрелость. После завершения лекции на ближайшем заседании кафедры доброжелательно и при этом весьма критично Николай Владимирович выражал свое отношение к качеству прочитанной лекции, оценивая уровень профессионализма молодого преподавателя, указывая на его недочеты и всегда предлагая возможные варианты иного, более глубокого восприятия учебного материала с иллюстрациями и практическими примерами.

Любое заседание кафедры всегда было наполнено каким-то особым смыслом. Текущие задачи решались легко и непринужденно: распределение кафедральной нагрузки, дежурства по общежитиям, планы индивидуальной работы согласовывались и утверждались без разногласий и критических высказываний. Все ожидали следующей фазы заседания кафедры: интересного общения, которое мог дать только Николай Владимирович. Темы оказывались самыми различными, затрагивавшими политику, экономику, науку, и, естественно, железнодорожные станции и узлы. Все были равны в таком обмене мнений, каждый сотрудник кафедры имел право высказать свою точку зрения на предмет обсуждения, наш Учитель слушал всех и вместе со всеми принимал участие в обсуждениях. Полагаю, что выскажу мысль многих его учеников, которая заключается в том, что многое из сформировавшегося нашего научного представления о проектировании (да и жизни вообще) получило свое рождение именно на таких «научно-методических корпоративах», далеко выходящих за обычное представление о заседаниях кафедры как инструменте управления подразделением.

Николай Владимирович был одновременно исключительно интересным собеседником и необычайно заинтересованным слушателем. С ним никогда не было скучно, и многие часы увлекательной беседы удивительным образом в полном соответствии с нетленной теорией относительности казались минутным событием. Он притягивал своей аурой общительности, оригинальностью и прозорливостью в оценке перспективы обсуждаемых новых идей и знаний. Ему всегда было присуще стратегическое мышление, благодаря которому наш Учитель мог приводить наши неоперившиеся мысли несколькими штрихами к законченному виду новых технологий и проектных решений. Загадочным был этот процесс обрамления достаточно мутных и не-

определенных идей в стройную систему красивой теории, согласующейся со всеми известными знаниями в области проектирования. Например, исходный план издания монографии претерпевал такую структурную и содержательную перестройку, что от него оставалось не более 10 процентов первоначального текста. И эти изменения касались прежде всего логики построения отдельных глав и разделов. Особое внимание Николай Владимирович уделял связности текста, которую должны были подчеркивать даже названия смежных пунктов. Учитель всегда говорил, что текст должен литься как вода в роднике, – непрерывно и с музыкальными переливами. Он очень любил меткие речевые обороты, которые подчеркивали мысль, позволяли более точно ее выражать через многочисленные сравнения и гиперболы. «Все новое должно быть преподнесено языком возвышенным, крылатым, парящим, и тогда оно будет интересным и станет понятным для всех», – неизменно говорил Николай Владимирович, обсуждая план очередной новой книги. Перед этим он всегда любил погрузиться в кресло, заострить взгляд на одной, только ему ведомой точке какого-то далекого пространства и отрешенно-внимательно слушать собеседника. После завершения такого монолога начиналось таинство. Доклад мгновенно подвергался глубочайшему анализу, и ответ эксперта по продолжительности часто не уступал исходному монологу. Все положения критически рассматривались через призму системного построения идей. Следовали вопросы, подчеркивающие недостаточное освещение значимых позиций, отсутствие связей между отдельными тезисами, их информативную перегруженность, смысловые повторы и пр. После такого интеллектуального «катка», проехавшегося по ухабам и колдобинам свежеуложенной научной дороги, последняя приобретала вид ровной, чистенькой, вымытой весенним дождем скоростной магистрали, способной качественно выполнить свое предназначение – вести пассажира (студента, практика, инженера) по пути эффективного восприятия объективных знаний. План новой книги получал свою вторую жизнь, которая, как правило, имела мало общего со своим прототипом. И нам всегда было легко работать с таким планом, в котором названия глав и разделов содержали четко очерченный смысловой посыл, быстро воплощаемый в логически стройное текстовое наполнение. Учитель задавал ритм и тон интеллектуальному творению, которое сразу становилось самостоятельным и начинало жить своей странной, таинственной и независимой жизнью, полной неожиданными поворотами мысли и новыми открытиями.

Самое большое наследие Учителя – это наследие его идей и мыслей. Наверное, можно соотнести его огромный багаж проектных задумок и теоретических построений к опубликованным статьям, книгам, защищенным диссертациям учеников как 1000:1. Только ему было присуще глубокое видение проблем, которые имели и имеют большое значение не столько для настоящего, сколько для будущего, способные дать гигантский толчок развитию транспорта и экономики всей страны. Он всегда указывал на недооценку транспорта как движущей (в буквальном смысле слова) экономиче-

ской силы общества. Учитель любил повторять, что всегда выигрывает то государство, которое понимает роль транспорта и уделяет ему должное внимание. Он очень эмоционально воспринимал популистские и непрофессиональные идеи по поводу переноса за пределы города локомотивного хозяйства с сортировочной станции по причине создаваемой экологической обстановки, разборки путей и целых парков станций из-за снижения объема работы. Николай Владимирович говорил, что нельзя сжимать транспортный маховик только потому, что появились какие-то локальные проблемы, способные исчезнуть завтра. Если разбирать пути и переносить парки, то в ближайшем будущем их вернуть не удастся. Это навсегда. Нужно находить работу для существующей инфраструктуры и активно нагружать ее, так как потеря железных дорог как стратегического ресурса будет невосполнима для страны в целом.

Трепетное отношение было у Учителя к пассажирским станциям и вокзалам. Практически всю свою долгую творческую жизнь он посвятил изучению и поиску рациональных транспортных систем обслуживания пассажиров, исследованию маршрутов движения пассажиропотоков, эффективной планировке привокзальных площадей, взаимодействию с различными видами транспорта. Всегда его мысли и идеи были устремлены в будущее. Он связывал городские магистрали с пассажирской станцией трех- и четырехуровневыми развязками, которые смело взмывали ввысь на гигантских эстакадах и зарывались глубоко в землю, проходя в туннелях к багажным отделениям вокзалов и станциям метрополитена. Николай Владимирович видел в пассажирской станции своеобразный потенциальный центр светской жизни всего города. Ведь человек, живущий в современной агломерации, называемой городом, и желающий жить активной жизнью, обречен постоянно пользоваться транспортом как неизменным атрибутом своего бытия. Поэтому ему, как постоянному потребителю транспортных услуг, следует предоставить все условия для своевременного и полного удовлетворения потребностей не только в перевозках как таковых, но и сопутствующих услугах отдыха, развлечений, творческого досуга и пр. Вокзал для пассажира – всего лишь необходимый пункт пересадки, и нужно сделать для него эту операцию безболезненной и приятной, чтобы в следующий раз при необходимости поездки мысль о вокзале у него вызвала самые позитивные ассоциации, где пассажира с радостью принимают мягкие и просторные лежа зала ожидания с прохладным ветерком от кондиционера, где его ожидает свежая пресса и чашка горячего кофе с коньяком, а легкая и успокаивающая релакс-музыка навеивает приятные мысли о таком же приятном путешествии в комфортабельном вагоне с микроклиматом. Делового человека на такой пассажирской станции ожидает бизнес-обслуживание с полным перечнем всех офисных услуг. Если у транзитного пассажира достаточно времени, ему может быть предложен активный отдых с посещением музея железнодорожного транспорта, где демонстрируется действующая модель первого

паровоза 1832 года братьев Черепановых; картинная галерея, в которой по некоторым историческим источникам есть несколько неизвестных иллюстраций Тулуз-Лотрека к произведениям Гюго; кинотеатр с демонстрацией нашумевших культовых фильмов в BD-формате и комнатой виртуальной реальности технологии CAVE; финская сауна и русская баня с великолепным бассейном и водопадом; взлетно-посадочная площадка с возможностью облета города на вертолете и наблюдения удивительного эффекта радужного смога над химическим заводом.

Редкий человек способен устоять перед соблазном посетить столь благодатное место на земле как пассажирская станция с заявленным букетом услуг. Николай Владимирович рисовал подобные идеи столь зримыми и вещественными красками живых слов, что перед взором вставали стройные колонны опор переплетающихся автомобильных дорог, которые, извиваясь на разных уровнях, прятались в черных провалах грандиозных массивных зданий Вокзал-Сити, построенных по самым современным строительным технологиям из щепо-цементных плит и порошковой нанокраски. Монументальный внешний облик архитектурного комплекса дополняют пассажирские конвейерные линии в виде движущихся пешеходных дорожек, лифтов и эскалаторов, всегда наполненные потоками респектабельных граждан, степенно или суетливо перемещающихся по теоретически строго рассчитанным, самым эффективным непересекающимся маршрутам, связывающим пассажирские платформы, изобилующие малыми архитектурными формами, уютные залы ожидания и величественные кассовые залы с остановками городских видов транспорта, расположенными в пределах минутной досягаемости от пассажирской станции. Такой транспортный колосс способен замкнуть на себя всю жизнь не только самого города, но и пригорода, пригородной зоны, активизировать условия для дальнейшего урбанистического развития целого региона.

Николай Владимирович был способен вдохнуть жизнь в идею, наполнить ее неким трансобъективным смыслом, показать ее преимущества не только языком цифр, графиков, таблиц и формул, но и увлекательным образом художественного слова. Он действительно был художником, художником-реалистом и одновременно импрессионистом, для которого чувственная форма впечатлений от увиденных и переданных собеседнику мысленных образов была способом трансформации своего видения мира, своего отношения к действительности. Его фантазии были не утопичны, они всегда имели под собой теоретическое и практическое обоснование, а благодаря изысканности слова и некоторой эклектичности образов такие идеи получали свою таинственную жизнь. И в дальнейшем высказанные Учителем мысли, облекшиеся в яркие полноценные образы, воспринимались только в таком виде, как они были запечатлены словами Правдина. У него был дар рисовать словами изумительные картины, возможно, восходившие к его тонкому восприятию и пониманию живописи. Несколько словесных штри-

хов в мягких пастельных тонах – и перед нами, как в рассеивающейся дымке, проступают вполне выразительные очертания гигантской конструкции крытого ангара, покрывающего собой всю территорию сортировочной станции. Причем этот ангар особый, это не суперсарай, основным назначением которого является обеспечение щадящего температурного режима работы станционных устройств в суровых зимних условиях. Это архитектурный шедевр современного зодчества, произведение искусства – нечто среднее между био-теком и постмодернизмом, где конструкции многоуровневых островерхних крыш, в которых угадываемые формы листьев тропических деревьев (кстати, весьма рациональная идея оснащения таких покрытий с большой площадью поверхности солнечными батареями) сочетаются с симметрией строительной композиции.

Николай Владимирович любил повторять, что рациональное и техническое решение будет правильным, если оно эстетично, не нарушает гармонии чувств. Человек – существо не только социальное. Благодаря генетической памяти сотен тысяч (а возможно, и миллионов) поколений человек интуитивно (а может быть, согласно заложенной кем-то программе) научился оценивать реальность сквозь призму многих анализаторов своего организма, а не только известных нам пяти органов чувств. Возможно, благодаря восприятию объективной природной красоты, умению найти, выделить ее, старанию культивировать подобное совершенство человек сумел достигнуть тех высот развития, которые он имеет. На это единство эстетической красоты и технического рационализма Учитель всегда указывал. По его утверждению красивое не может быть неправильным. Естественно, экологически небезопасные устройства локомотивного хозяйства с их грязными, мутными лотками, переполненными мазутом и дизельным топливом, не радуют глаз, а следовательно, не могут являться эффективным производством (в данном случае – техническим обслуживанием тягового подвижного состава). Разумным решением, которое было предложено в свое время Николаем Владимировичем, является перемещение всех устройств локомотивного хозяйства под землю на той же территории, где располагается железнодорожная станция. Если некрасивое нельзя сделать изысканным, его нужно стилизовать, а проще говоря – спрятать. При реализации такого решения все становится на свои места: неправильная с точки зрения экологии и эстетики конструкция исключается, а на ее месте можно соорудить стильное административное здание или засеять газонную траву.

Велико творческое наследие Учителя, которое мы должны оценить, учесть, развить. Его мысли иногда просто поражают своим размахом, а умение закрепить образность их восприятия метким, точным словесным обрамлением и безупречной аргументацией приводит к тому, что эти теоретические построения легко перенести в плоскость методических и практических реализаций. Николай Владимирович умел видеть позитивное в идеях других, легко отделял рациональные зерна идей от плевел неконструктив-

ных предложений, распознавал таившиеся перспективы в смутных догадках и расплывчатых словах собеседника. Многие, кто знал Учителя, могут подтвердить его притягательную силу ума, эрудиции, интеллектуальной мощи, способной увлечь, заразить, повести в новые удивительные миры открытий, где правят таинственные и еще не познанные законы. Он никогда не рассматривал наши транспортные проблемы сквозь призму микроскопа, отрешаясь от всего окружающего бытия, а всегда говорил, что эффективность в большом не всегда означает достаточности доказательства эффективности в малом. Если мы озабочены поиском рациональных структур путевого развития железнодорожного узла, то оценочные критерии следует обязательно связывать с народохозяйственным эффектом в масштабах экономики всей страны, а не только с данным узлом и прилегающей территорией. Это очень сложно и часто недостижимо, но мысль ученого по утверждению Учителя должна работать только в направлении обобщения, поиска обоснований как можно более широкого поля охвата области применения, временного масштаба, аналогий со смежными отраслями и др. Порой косвенные и наведенные эффекты, возникающие в опосредованных сферах, приводят к совершенно противоположному результату внедрения некоторой технологии по сравнению с ее «микроскопной» оценкой. Такой эффект масштаба проявляется именно в сложных, интегральных системах, какой является наша транспортная система.

Николай Владимирович умел видеть мир таинственным и загадочным, всегда возбуждающим любопытство и острое желание узнать, что же кроется за непонятной связью параметров или исчезающими при некоторых условиях эффектами. Учитель говорил, что нужно научиться всегда удивляться тому, как разумно устроен мир и стараться раскрыть, в чем заключается механизм того или иного природного секрета. Его мировоззренческие, философские взгляды часто помогали нам взглянуть на поставленную задачу по-новому, повернуть ее таким ракурсом, что на первый взгляд неясная даже в своей постановке проблема становилась четкой и осмысленной, а пути ее решения – простыми и надежными.

Легко было идти такой дорогой, где шипастые тернии сметались умелой рукой Учителя, а сопутствующие творческому процессу трудности часто закрывались его опытом и авторитетом. Многим из нас он дал путевку в науку и в жизнь. И теперь мы можем и должны, вооруженные богатым арсеналом средств, взятых из его мыслей, пользоваться ими как напутствием, как программой всей нашей дальнейшей творческой жизни, уверенно и настойчиво воплощая в практику его многочисленные дальновидные идеи.

А. К. Головнич

Д. И. БОЧКАРЕВ, Н. Н. КАЗАКОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

НЕОЛОГИЗМЫ В ТРАНСПОРТНОЙ ЛЕКСИКЕ

Как известно, лексика является выразителем активных тенденций развития языка, а неологизмы – это одно из явлений, свидетельствующих о его социальной природе. Окружающая нас действительность постоянно изменяется, прогресс науки, техники, культуры неразрывно связаны как с материальной, так и с духовной деятельностью человека, которые, в свою очередь, неразделимы с понятием языка. Любые общественные изменения невозможны без оперативного языкового обеспечения.

Транспорт, как одна из сфер деятельности человека, имеющих наиболее длительную историю (первая в мире железная дорога общего пользования была построена в Англии Джорджем Стефенсоном в 1825 году; первая в России – Царскосельская – 30 октября 1837 года; первая железнодорожная линия на белорусской земле была открыта 15 декабря 1862 г.; патент на первый в мире автомобиль с ДВС был получен 29 января 1886 года, не говоря уже про изобретение колеса, датируемое 5-м тысячелетием до нашей эры или использование водных путей), находится в непосредственной связи с другими областями знаний (материаловедение, IT-технологии и т. д.). Перемены, происходящие при этом взаимодействии, приводят к появлению различных неологизмов, характерных именно для транспортной сферы. И чем стремительнее данное развитие, тем большее количество неологизмов появляется вследствие необходимости наименования предметов и явлений, ранее не наблюдавшихся и не использовавшихся. Каждое новое явление, материал или технология получает отражение в языке посредством наименования, при этом есть два варианта обозначения новых предметов и явлений: либо у уже существующих слов расширяется спектр значений, либо появляются новые слова и словосочетания. Одновременно с этим отдельно следует выделить перемещение отраслевых терминов за пределы ограниченного употребления в широкие массы, а также использование аббревиатуры.

Для краткости, в данной статье под термином «неологизм» рассматриваются новые, в том числе иностранные слова, словообразования и групповые лексемы, которые являются новыми по форме или значению, или и по

тому, и по другому одновременно, относящиеся к транспортной сфере. При этом, учитывая сжатый формат публикации и глобальный объем предмета исследований, статья не претендует на полноту охвата всей транспортной лексики, которая может быть достигнута при издании соответствующего словаря, а является попыткой обозначить наиболее характерные примеры и тенденции.

Итак, начнем с автомобильного транспорта, как наиболее широко распространенного, охватывающего все сферы жизнедеятельности и непрерывно развивающегося, вследствие чего существующие выражения, к которым только привык слух, в ближайшем будущем могут стать атавизмами вследствие перехода от машин с двигателями внутреннего сгорания к электромобилям. Так, например, существует педаль газа или акселератор у привычных автомобилей, у электромобилей возможно следует ее называть педалью тока, а распространенная шутка про ведро компрессии и вовсе не будет восприниматься. Тем не менее, хочется привести выражение, состоящее из сплошных неологизмов: тюнингованная тачка на лифтованной подвеске лихо дрейфует по треку. Если перевести данную фразу на более понятный язык, то она будет звучать так: автомобиль с доработанной для улучшения характеристик конструкцией и подвеской с увеличенным дорожным просветом лихо движется в заносе по трассе.

В области железнодорожного транспорта также можно привести ряд интересных неологизмов: маглев, т. е. поезд, использующий магнитную левитацию (технологии подъема состава над рельсами и приведения его в движение с помощью одного только магнитного поля); монорельс – железная дорога или эстакада, в которой используется один несущий рельс, по которому движется состав или иное транспортное средство.

С водным транспортом также связано большое количество неологизмов. Одни только суда на подводных крыльях или на воздушной подушке чего стоят, не говоря уже про экранопланы – суда, перемещение которых над поверхностью воды осуществляется за счет взаимодействия с воздухом, отраженным от ее поверхности (эффект экрана).

Таким образом, без словаря, а возможно и не одного, здесь не обойтись. В противном случае, даже подготовленному специалисту не всегда просто разобраться в терминологии, не говоря уже про рядовых пользователей транспортных услуг.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Воронина, Н. В.* Новая профессионально-отраслевая лексика в современном русском языке / Н. В. Воронина. Автореф. дис. ... канд. филолог. наук : 10.02.01. – Орел, 1993. – 20 с.

2 *Тимошенко, Н. Н.* Типы автомобильных неологизмов в английском языке / Н. Н. Тимошенко // Омский научный вестник. – 2012. – № 3. – С. 125–127.

С. М. ВАСИЛЬЕВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ТРАВМАТИЗМ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ КОНЦА XIX ВЕКА НА ПРИМЕРЕ РОМАНА Л. Н. ТОЛСТОГО «АННА КАРЕНИНА»

Роман «Анна Каренина» по праву является жемчужиной русской классической литературы. С такой оценкой согласились даже непримиримые антагонисты Достоевский и Набоков. Автором является народный просветитель, психолог, классик романистики, философ и русский писатель Л. Н. Толстой. Данное произведение можно и нужно перечитывать в разные периоды взросления человека. Всякий раз проницательный читатель найдет для себя интересные, не замеченные ранее аспекты. Есть над чем подумать и специалистам различных научных направлений и уж тем более много технических нюансов в романе касаются железнодорожной тематики. Зачастую техническая сторона вопроса у многих литературоведов и филологов не анализируется.

Как известно, прообраз Анны Карениной – это сочетание внешности Марии Гартунг, дочери Пушкина, судьбы и характера Марии Алексеевны Дьяковой-Сухотиной и трагической смерти Анны Степановны Пироговой. В первоначальном замысле Каренину звали Татьяной и расставалась она с жизнью в Неве. Но за год до начала работы над романом, в 1872 г., в семье соседа Толстого, Александра Николаевича Бибикова, произошла трагедия. Вместе с Бибиковым в качестве экономки и гражданской жены проживала Анна Степановна Пирогова. Однако в последнее время Бибиков начал отдавать предпочтение немецкой гувернантке и принял решение на ней жениться. Когда Анна Степановна узнала о его предательстве, её ревность перешла все границы. Отчаявшись, она бросилась под проходящий товарный поезд. Это и стало предысторией к написанию произведения.

Следует отметить то, что в романе Каренина бросилась именно под грузовой, а не под пассажирский поезд технически оправдано. Здесь отсутствует подвагонное оборудование и скорость движения значительно ниже (около 20 км/ч). Падение непосредственно под паровоз тоже было бы серьезной ошибкой, так как установленный на нем отбойник просто отшвырнул бы ее в сторону и до летального исхода дело бы скорее всего не дошло.

Еще одним интересным технологическим аспектом романа является трагическая смерть сцепщика вагонов в начале повествования. Данная профессия на заре развития железной дороги была одной из самых травмоопасных и оставалась таковой вплоть до введения автосцепки в 1935 г.

Главная героиня романа хоть и вымышленная, но психологи уже обозначили суицидальные наклонности, связанные с железной дорогой, синдромом Анны Карениной. Об этом говорят врачи и печальная статистика гибели на рельсах.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Почему Анна Каренина бросилась под поезд [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://bykm.ru/inoue/pochemu-anna-karenina-brosilas-pod-poezd-chto-krichala-anna/bykm.ru>. – Дата доступа : 22.03.2021.

УДК 82-43:379.822:656.2

Т. А. ВЛАСЮК

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ПРИМЕНЕНИЕ ЛИТЕРАТУРНОГО ТРАВЕЛОГА ДЛЯ МОДЕЛИРОВАНИЯ ИСТОРИЧЕСКИХ МАРШРУТОВ НА ПАССАЖИРСКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Железнодорожный транспорт для пассажиров сегодня, как и более 100 лет назад, неразрывно связан с путешествием, что позволило с течением времени сформировать литературу путешествий как отдельный ее жанр, представленный современным термином «Травелог». Данное понятие, впервые предложенное американским путешественником Б. Холмсом в 1903 г., созданное им из английского слова «travel» и греческого – «logos», вошло в русскую научную терминологию в начале XXI века, и благодаря которому феномен путешествия в практике художественного письма становится предметом особой заинтересованности у исследователей.

Однако помимо привычного для читателя повествования о путешествии и описания автором, следующим по какому-либо маршруту, достопримечательностей местности или красоты природных ландшафтов, а также бытовых зарисовок и т. п. возможно практическое применение так называемых «авторских наработок» для моделирования экскурсионных исторических маршрутов для пассажирского железнодорожного транспорта.

Например, всем известный железнодорожный маршрут «Санкт-Петербург – Москва», протяженностью 600 верст, который преодолевался в течение 5–6 суток, стал таковым задолго до появления железнодорожного сообщения между данными городами. Подтверждением этого является первое русское публицистическое произведение А. Н. Радищева «Путешествие из Петербурга в Москву», изданное в 1790 году, в котором главы названы по почтовым станциям, где расказчик меняет лошадей.

Сравнительный анализ схемы маршрута почтового тракта от Санкт-Петербурга до Москвы во второй половине XVIII века и современной железнодорожной магистрали, связывающей вышеназванные города, показал, что дорога проходит по тому же маршруту как и ранее. Бывшие почтовые станции сегодня являются железнодорожными станциями с теми же названиями

и каждая из них имеет свою историю, которую рассказал А. Н. Радищев, совершая путешествие.

Почтовый тракт именовался как Большая Московская дорога, а позже – «Перспективная дорога», что подтверждается ее востребованностью на протяжении веков. При этом важно отметить, что не только названия почтовых станций вошли в историю и сегодня присутствуют на железной дороге, но в то время, как показано в произведении, они славились вкусной едой, что привлекало население для их посещения, ибо кормить путешественников всегда было прибыльным делом для придорожных жителей. Например, в Торжке следовало заказывать котлеты, в Яжелбицах – рыбу, а в Валдае покупать баранки, так рекомендовалось во всевозможных «дорожниках» и путеводителях, которые стали выходить в начале XIX века, где путешественникам подробно объясняли особенности кухни тех городков, через которые пролегает их маршрут. Валдайскими баранками восхищался Радищев, путешествуя из Петербурга в Москву: «Кто не бывал в Валдаях, кто не знает валдайских баранок ..?» В письме к своему другу С. Соболевскому А. С. Пушкин также отметил эту валдайскую «знаменитость»:

У податливых крестьянок

(Чем и славится Валдай)

К чаю купи баранок

И скорее поезжай.

А. С. Пушкин Соболевскому предложил свой шуточный гастрономический путеводитель местной кухни и представил конкретные наставления:

У Гальяни иль Кольони

Закажи себе в Твери

С пармазаном макарони,

Да яишницу свари.

Тверские макароны с пармезаном не оставили след в кулинарной истории России, а вот котлеты, которые жарил в Торжке Дарья Евдокимовна Пожарская, были особой достопримечательностью всей трассы. «Если кому знаменитая, громкая слава исторического имени привлекательна, – сообщает путеводитель, изданный в 1839 году, – то извольте остановиться у Пожарского. У него вы найдете славные котлеты и превосходный обед, который приготовляет дочь хозяйина». Про пожарские котлеты рассказывали легенды, согласно которым рецепт котлет был подсмотрен у повара, готовившего обед для Александра I, некогда останавливавшегося в гостинице Пожарских. Другие рассказывали, что секрет куриных котлет открыл хозяевам какой-то француз, расплатившись таким образом за постой. Но наиболее популярная версия называет автором рецепта саму Дарью Пожарскую, которая поразила своим искусством остановившегося в ее гостинице Николая I. Согласно легенде, Пожарскую вызвали в столицу, где она передала свое кулинарное искусство

царским поварам. Естественно, желающих попробовать это легендарное блюдо было много, что способствовало увеличению пассажиропотока в Торжок. Так, в своем шутовском путеводителе А. С. Пушкин рекомендовал непременно воспользоваться такой возможностью:

На досуге отобедай
У Пожарского в Торжке,
Жареных котлет отведай...
И отправься налегке.

Пожарские котлеты были главным кулинарным атрибутом путешествия, однако путь был длинный и путешественникам предлагалось подкрепиться не только в Торжке.

Путеводители уверяли, что состоятельный человек на любой станции найдет гостиницу, где можно расположиться по-домашнему на сутки и более, требовать кушанья и напитков за умеренную плату по прејскуранту, окружным почт-инспектором подписанному, оставаясь в полной уверенности, что метрдотель и прислуга угодят его чувству.

Таким образом, применение литературного травелога по роману А. Н. Радищева «Путешествие из Петербурга в Москву» позволит разработать, можно сказать, «исторические гастрономические маршруты» для пассажиров, путешествующих на железнодорожном транспорте, и формировать туристические пассажиропотоки. При этом кулинарный тур, как специально подобранная программа отдыха с дегустацией блюд и напитков, а также мастер-классы профессиональных поваров по их приготовлению, должен осуществляться и на железнодорожных вокзалах станций, которые представлены в произведении и находятся по маршруту «Санкт-Петербург – Москва».

Следует отметить, что кулинарные образы связаны с приятными вкусовыми ощущениями, легко запоминаются и часто становятся причиной возвращения в определенный город или регион, что создает устойчивый пассажиропоток в течение длительного времени. Помимо этого, данный вид туризма способствует социально-экономическому развитию регионов, включая создание дополнительных рабочих мест, сохранению или открытию производств отдельных продуктов, а также их реализации, привлечению туристских потоков, помогает брендингу регионов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Русский травелог XVIII–XX веков: маршруты, топосы, жанры и нарративы : коллективная монография / под ред. Т. И. Печерской, Н. В. Константиновой ; Мино образования и науки РФ, Новосиб. гос. пед. ун-т. – Новосибирск : Изд-во НГПУ, 2016. – 462 с.

2 *Пушкин, А. С.* Путешествие из Москвы в Петербург [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.pushkin-lit.ru/pushkin/text/articles/article-075.htm>. – Дата доступа : 10.09.2021.

З Вульф, Э. Что такое гастрономический туризм [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://worldfoodtravel.org/ru/what-is-food-tourism-definition-food-tou-rism/>. – Дата доступа : 11.02.21.

УДК 82-3:177

Т. А. ВЛАСЮК, А. Н. БЕЛОУС

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

О КУЛЬТУРЕ ПАССАЖИРОВ В РАССКАЗЕ «М» И. ИЛЬФА И Е. ПЕТРОВА

Появление общественного транспорта ознаменовало формирование не только нового уклада в жизни населения городов, но и формирование культуры поведения и этики взаимоотношений пассажиров. Этой теме посвящено значительное количество произведений художественной литературы, представленной советскими писателями начала XX века, среди которых И. Ильф и Е. Петров, М. Зощенко, С. Маршак, С. Михалков и многие другие.

Например, в рассказе И. Ильфа и Е. Петрова «М», написанного в 1935 году, отражены события введения в эксплуатацию отечественного метрополитена и дана характеристика работы общественного транспорта Москвы в начале XX века, который имеет значительные нагрузки, что не позволяет ему обеспечить комфортные условия поездки для пассажиров: *«...многоопытные московские пассажиры – люди, испытавшие великие трамвайные страсти, закалившие свое тело и душу в битвах у автобусных подножек и в схватках с жадными грязными извозчиками»*. И. Ильф и Е. Петров после некоторых зарисовок сложившейся практики поездок, в которых присутствуют эмоциональная несдержанность пассажиров, проявляющаяся в ссорах, упрёках и обзываниях, надеются, что подобная практика исчезнет в связи с введением метрополитена, отличающегося *«блестящими фойе со стеклянными кассами, широкими, превосходно освещёнными коридорами и громадными сияющими залами подземных станций»*. По мнению авторов, *«под землей же, несомненно, восторжествует мягкость нравов, необыкновенная вежливость и даже радушие»*.

– Не толкнул ли я вас локтем, бабуся?

– Нет, нет, голубчик! Ведь ваш локоть от меня на целый метр...

– Ну, все равно. Извините, бабуся».

Далее в рассказе авторы приходят к единому мнению, что *«шутки шутками, а очень многим взрослым людям метро поможет ликвидировать свою культурную неграмотность»*.

Таким образом, на примере рассказа «М» показано, что комфортные условия поездки на общественном транспорте имеют большое значение для

обеспечения безопасности пассажиров и снижения их транспортной усталости. Авторы подчеркивают необходимость формирования благоприятной внешней среды, в которой находятся пассажир и транспорт. Они придают большое значение вокзалам и станциям как основным элементам внешней среды, где осуществляются технические и технологические операции перевозочного процесса. Можно предположить, что впоследствии этот рассказ, как и другие по данной тематике, мог послужить отправной точкой для возникновения нового научного направления, именуемого эргономикой и получившего развитие в 70-х годах XX века.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Ильф, И. Рассказы, фельетоны, статьи. – М. : Правда, 1985. – 412 с.
- 2 Эргономика на железнодорожном транспорте : учеб. пособие / Г. М. Грошев [и др]; под общ. ред. Г. М. Грошева, М. В. Иванова. – М. : УМЦ по образованию на ж.-д. трансп., 2009. – 390 с.

УДК 821.111:656.2

И. И. ВОЛЬСКАЯ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель,

Е. А. ВОЛЬСКАЯ

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины, Республика Беларусь

ТЕМА «ПОЕЗДА» В ПРОИЗВЕДЕНИЯХ АГАТЫ КРИСТИ

Любителей путешествовать поездом много не только среди обычных людей и богемы. Поездная тематика часто встречается и в литературе. Список книжных любителей поездов довольно велик. В данной статье речь пойдет о самых известных литературных героях, у которых немалая часть жизни так или иначе была связана с железной дорогой и поездами.

Даже беглый взгляд на разнообразие художественной и исследовательской литературы позволяет выделить целый комплекс связанных между собой мотивов. Определенная сложность заключается не только в количестве литературного материала, но и в сложном «двойственном» генезисе самого мотива железной дороги. С одной стороны, это дорога с ее неизменными атрибутами и характерными «дорожными» мотивами. С другой – это уже не только привычная путь-дорога, но и результат технического прогресса, усилия человека со всеми вытекающими последствиями, и потому мотив железной дороги прежде всего связан с литературой нового времени. И в лирических, и в эпических произведениях XIX–XX веков это не просто место действия или средство перемещения в пространстве. Ею предопределяется совокупность переживаний, чувств и последующих действий персонажа, обусловленная как динамикой и стремительностью перемещения, так и по-

стоянно сопутствующими мотиву езды по железной дороге дополнительными символическими значениями. Зачастую все они выступают в комплексе и отделить одно от другого можно только условно. Поэтому попытка обозначить основные пути реализации данной темы на уровне сюжетов одного автора не является окончательной, а лишь намечает направления для дальнейшего исследования.

Железнодорожная сеть в Великобритании является старейшей железнодорожной системой в мире. Первая междугородняя железная дорога была разработана Джорджем Стефенсоном, построена между городами Ливерпуль и Манчестер и была открыта 15 сентября 1830 года. Железнодорожная сеть росла быстро, соединяясь и интегрируя в себя сотни отдельных компаний во время викторианской эпохи. В итоге бум строительства железных дорог закончился к 1922 году, так как все возрастающие издержки стали оказывать негативное влияние на развитие железнодорожного транспорта. В 1948 году сеть железных дорог перешла под контроль государства. По протяженности железнодорожных путей Англия находится на семнадцатом месте в мире и является одним из лидеров по загруженности железных дорог: англичане ездят в поездах чаще, чем французы, итальянцы и жители других европейских стран.

Именно поэтому тема железной дороги и путешествий на поезде стала неотъемлемой частью произведений известного автора детективных произведений Агаты Кристи, которая очень любила путешествовать и отдавала предпочтение поездам благодаря их комфорту, надежности и обширному материалу для своих произведений. «Поезд для долго едущих в нём пассажиров становится их собственным маленьким миром». Агата часто описывает этот мирок в своих произведениях. В каком-то смысле это еще и метафора: бегущая по налаженным рельсам жизнь вдруг преподносит сюрприз, порой ужасный; спокойную логику нарушает алогичность человеческих поступков, и воля нелепого случая – образ символический, весьма подходящий для той эпохи [1, с. 169]. Агата Кристи настолько была очарована путешествиями на поезде, что создала огромное количество детективных произведений, в которых события разворачиваются именно в поезде. Даже в названиях присутствует «поездная» лексика: «Тайна „Голубого поезда”» (1928 год), «Убийство в «Восточном экспрессе» (1934 год), «Девушка в поезде» (1934 год), «В 4.50 из Паддингтона» (1957 год), «Пассажир из Франкфурта (1970 год), «Плимутский экспресс» (1974 год) и другие. Рассмотрим и проанализируем символичность «поездной» лексики в самых известных детективах автора.

6 октября 1883 года знаменитый «Восточный экспресс» отправился в свою первую поездку по маршруту Париж – Стамбул. Наверное, это самый знаменитый поезд в мире – ведь его увековечила сама Агата Кристи.

«Восточный экспресс» – это пассажирский поезд класса «люкс» частной компании Orient-Express Hotels, курсирующий между Парижем и Константинополем (Стамбулом) с 1883 года. В своей «Автобиографии», вспоминая

про первое путешествие на этом поезде, Агата называет его поездом своей мечты и пишет, что всю жизнь мечтала проехаться в нём: «Часто, направляясь во Францию, Испанию или Италию, я видела Восточный экспресс в Кале. И мне всегда хотелось сесть в него. «Симплтон – Милан – Белград – Стамбул» [1, с. 185]. После скандального развода с мужем, осенью 1928 года, по совету знакомых Агата Кристи отправилась на поезде «Восточный экспресс» до Стамбула, а оттуда через Дамаск добралась до Ирака. Её собственные впечатления и наблюдения, факты из реальной жизни и случаи, произошедший в январе 1929 года, когда «Восточный экспресс» попал в снежную бурю и оказался заблокированным на шесть суток, легли в основу романа «Убийство в «Восточном экспрессе». Свои мысли и чувства о путешествии на поезде она вложила в уста известного сыщика Эркюля Пуаро: «Посмотрите – вокруг нас люди всех классов, всех национальностей, всех возрастов. В течение трёх дней эти совершенно чужие друг другу люди неразлучны – они спят, едят под одной крышей. Проходит три дня, они расстаются с тем, чтобы никогда больше не встретиться, и каждый идет своим путём» [2, с. 34]. В попутчиках у Эркюля Пуаро бывали уважаемые джентльмены и прекрасные леди, наследники огромных состояний и простые граждане, не бедствующие, но и не владеющие замками. Похоже, каждый, с кем встречался в поездах Пуаро, внес свой вклад в формирование личности легендарного сыщика. Следует отметить, что в своих произведениях Агата Кристи часто даёт очень точные характеристики железнодорожных составов и станций: «Он состоял из вагона-кухни, вагона-ресторана, международного спального и двух вагонов местного назначения» [2, с. 4], «на платформе № 1 в данный момент особой толчеи не наблюдалось, поскольку от нее только что отошел поезд, но за нею, на ничейном пространстве, бурлили встречные потоки, устремляясь сразу в нескольких направлениях: к дверям и из дверей метро, к камерам хранения, вокзальным буфетам, справочным бюро, информационным табло, от входа и к выходу, соединяющим вокзал с внешним миром» [3, с. 47], «поезд на Чадмут отправляется с третьего пути, время отправления 4.54, с остановками в Бракемптоне, Милчестере, Уэйвертоне, Карвил Джанкшен, Рокстере, далее – по всем пунктам. Посадка на Бракемптон и Милчестер в конце состава. Пересадка на Уэйнки в Рокстере» [4, с. 1], предпочитая использовать специальную терминологию работников железной дороги. Это доказывает тот факт, что для автора было важно дать точное изображение популярного вида транспорта, а его неповторимость и очарование она описывает словами своих героев: «Эркюль Пуаро долго не мог заснуть. С одной стороны, ему не хватало размеренного движения поезда. Если это станция, то почему на ней так тихо? В то же время звуки в самом вагоне казались необычно громкими. Он слышал, как в соседнем купе движется Рэтчетт. Щелчок опущенного умывальника, звук текущей в раковину воды, плещущаяся вода, а потом

еще один щелчок, когда умывальник опять подняли. По коридору прошел некто в ночных тапочках» [2, с. 50]. Это особое ощущение, когда путешествуешь на поезде: рядом с тобой огромное количество людей, которые едут в одном направлении, но все они живут своей жизнью и не замечают друг друга до такой степени, что позволяют совершиться убийству. Купе поезда представлено как идеальное место для сокрытия преступления, ведь все происходит в движении, при закрытых дверях и окнах, в отсутствие свидетелей: преступник может покинуть поезд в любой момент, оставаясь неузнанным и незамеченным.

Железная дорога стала в произведениях Кристи не просто символом движения по жизни, но олицетворением быстроты передвижения и безоглядной скорости: «сто восемьдесят две мили из двухсот двенадцати поезд несся на предельной скорости, последние тридцать тащился еле-еле, пыхтя и как бы извиняясь, пока не достиг станции Нассикоум» [5, с. 31], «мимо, со скрежетом, от которого задребезжали стекла, а она невольно вздрогнула, пронесся встречный поезд. Мимо проехал еще один встречный, правда уже не так оголтело, как первый. Они опять набирали скорость. В эту минуту к ним, описав пугающе крутую дугу, приблизился другой поезд, идущий в том же направлении. Какое-то время оба состава шли бок о бок, поочередно слегка обгоняя друг друга» [4, с. 3].

При внимательном изучении символичности поезда в произведениях Агаты Кристи можно отметить и другие образы:

- поезд как символ движущейся жизни;
- поезд как символ расставания, встреч и потерь;
- поезд как символ надежды и веры;
- поезд как тайное, загадочное пространство и др.

Читая произведения Агаты Кристи мы не только видим увлекательный, захватывающий сюжет, но и изучаем историю железнодорожного транспорта Англии того времени. Вдоль Английской Ривьеры проходит линия Дартмутской железной дороги. В 1844 году в Торки была проведена ветка этой железнодорожной линии. Вот и в детективных романах Кристи «Убийства по алфавиту» и «Глупость мертвеца» Эркюль Пуаро путешествует именно на этом поезде. И в наши дни любители железнодорожных путешествий могут проехать по этому старому маршруту и ощутить атмосферу книг Агаты Кристи.

И конечно же, не обошлось без иронии, сопровождающей путешествие в поезде: «поезд был такой унылый и невзрачный, вряд ли кому захотелось бы в таком путешествовать», «было весьма сомнительно, что пол в вагоне подметали каждый день. А если даже и подметали, то, возможно, частицам пыли и сажки было настолько комфортно под сиденьями, что они все слетались туда как птицы в родное гнездо», «платформа была пуста, и тишину нарушало только астматическое пыхтение паровоза», «старушка Юго-Западная – очень надежная линия, скорости тут черепаши, зато никаких

сюрпризов» («Девушка в поезде»). К слову сказать, среди многочисленных правил жизни самой Агаты Кристи можно найти следующее: надевайте чистое белье перед поездкой по железной дороге на случай катастрофы!

Из всего вышеизложенного можно сделать вывод, что железная дорога изменила не только транспортную систему во всех странах, но и жизнь людей, потому что стала неотъемлемой частью человеческого существования со всеми ее плюсами и минусами. Ведь недаром в романе «Тайна «Голубого поезда» мы видим философский монолог главных героев:

– Проклятый «Голубой поезд». Поезда безжалостны. Люди умирают, их убивают, но поезда всё равно ходят.

– Жизнь похожа на поезд. Всё проходит. И это очень хорошо.

– Почему?

– Потому что поезда в конце концов заканчивают своё путешествие [3, с. 170].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Морган, Джанет. Жизнь Дамы Агаты: Биография // Агата Кристи. Собрание сочинений. – М.: Артикул-принт, 2002. – Т. 27. Кн. 2. – 576 с.

2 Кристи, А. Убийство в «Восточном экспрессе» / А. Кристи. – М.: Эксмо, 2019. – 320 с.

3 Кристи, А. Тайна «Голубого экспресса» / А. Кристи. – Гомель: Сигма, 1992. – 319 с.

4 Кристи, А. В 4.50 из Паддингтона / А. Кристи. – М.: Эксмо, 1990. – 189 с.

5 Кристи, А. Причуда мертвеца / А. Кристи. – М.: Эксмо, 2010. – 288 с.

УДК 82-312.9:629.01

О. И. ГАВРИЛОВА

*филиал Самарского государственного университета путей сообщения,
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

НЕДАВНЯЯ ФАНТАСТИКА – РЕАЛЬНОСТЬ НАСТОЯЩЕГО

*Фантастика – это наша реальность,
доведенная до абсурда.
Рэй Брэдбери*

Ни для кого не секрет, что многие из окружающих нас технологий были предсказаны писателями-фантастами задолго до их появления. И полеты на луну, и радиовещание, и телефоны были описаны сначала в литературных произведениях, а затем вошли в нашу жизнь.

Если проанализировать научно-фантастическую литературу, то можно увидеть, какие из более поздних предсказаний фантастов уже сбываются.

Беспилотный транспорт прочно обосновался в фантастических романах, пожалуй с момента их появления. Винить фантастов в продвижении этой идеи не следует: если некая повозка и так едет сама, то остается только избавить водителя от необходимости управлять ею.

О самоуправляющихся авто еще в первой половине прошлого века писал Дэвид Келлер («Живая машина», 1935 г.), о беспилотных самолетах Александр Беляев («Властелин мира», 1926 г.) и в более поздних произведениях упоминались самодвижущиеся транспортные средства.

Что же в наши дни? Беспилотные автомобили у всех на слуху, их разработкой занимаются как компания Google, так и автомобильные гиганты КамАЗ и другие. Все сообщают о периодических успехах, однако машины с автопилотами еще только готовятся выйти на общее пользование.

В качестве примера реализованных идей можно привести использование поездов в дубайском метро, которые работают в автоматическом режиме, а про авиацию и автопилот и нечего говорить.

Первый электропоезд «Ласточка» с беспилотным управлением (рисунок 1) был представлен в тестовом движении на экспериментальном кольце ВНИИЖТ в Щербинке. С 2019 года здесь проходит Международный железнодорожный салон «PRO//Движение. Экспо».



Рисунок 1 – Электропоезд «Ласточка» с беспилотным управлением

По мнению специалистов, Минтранс совместно с РЖД планируют испытывать беспилотные поезда на виртуальном полигоне, создание которого запланировано на 2021 год.

Компьютерный симулятор, представленный ведомством, предназначен для тестирования технологии компьютерного зрения в беспилотной технологии на железнодорожном транспорте.

Задача полигона – проверить корректность работы систем виртуального машиниста на поездах с реализацией технологии компьютерного зрения.

Виртуальный полигон должен обеспечить имитацию различных условий движения, возникающих на железной дороге, в том числе модели угроз физических средств в сложных метеорологических условиях и незаконное вмешательство в инфраструктурные объекты.

На мой взгляд, события развиваются с быстротой летящего скоростного поезда. Пока МКЦ только испытывает беспилотные поезда на специальном полигоне в Щербинке, столичный метрополитен уже тестирует поезда с автоматическим управлением (рисунок 2). И хотя руководство транспорта не называет их беспилотниками, фактически это означает начало реализации беспилотной программы. То есть машинист будет находиться в кабине, но скорее будет держать руки на пульте управления, чем им пользоваться. Такие же испытания происходят и на автомобильном транспорте.

В целом беспилотный транспорт уже сейчас комфортно себя чувствует во всех средах и стал повседневной реальностью.



Рисунок 2 – Беспилотный поезд московского метрополитена

Скажем несколько слов о средствах связи.

Смотря научно-фантастические фильмы, мы зачастую даже не задаемся вопросом о том, что проблема телекоммуникаций в мире будущего практически отсутствует. То, что послание доходит до адресата за любое число километров, воспринимается как нечто разумеющееся само собой.

Надо признать, что для жителя современного города все обстоит аналогичным образом, а в ближайшей перспективе связь на Земле станет всеобъемлющей благодаря SpaceX Илона Маска и One Web Ричарда Брэнсона. Оба проекта, работа над которыми идет очень активно, предлагают размещение на низкой орбите масштабной группировки спутников, которые обеспечат доступ к Сети в любой точке мира.

Кстати, орбитальные группировки спутников предсказал в 1945 году Артур Кларк. По части сбывшихся научных прогнозов его можно считать одним из самых успешных писателей.

Еще один неизбежный вопрос в научной фантастике – это поиск подходящего топлива для всего изобилия межзвездных кораблей, летающих авто и прочей энергоемкой техники.

В фантастической вселенной «Бэттлтек» 1984 звездных корабля использовали солнечную энергию, а огромные роботы на полях боя функционировали за счет ядерных реакторов. На мирном атоме работали автомобили и боевые экзоскелеты в компьютерных играх «Фоллаут» с 1997 года, а в произведениях В. Панова «Анклавы» активно использовались электромобили.

Солнечные батареи успешно вошли в нашу жизнь. Атомная энергия плотно обосновалась и на морском транспорте.

Так же есть огромный прорыв в области хранения энергии.

Можно сказать, что энергия будущего – это не новый источник, а новый способ хранения и передачи энергии.

Человечеству нужно готовиться к новой реальности уже сегодня, потому что никогда не знаешь чей прогноз в итоге сбудется.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Гайва, Е.* В России протестирован первый беспилотный электропоезд // Российская газета. – Режим доступа : <https://rg.ru/2019/08/28/v-rossii-protestirovali-pervyj-bespilotnyj-eklektropoezd.html>. – Дата доступа : 11.02.2021.

2 О транспортной безопасности [Электронный ресурс] : Федеральный закон от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ. – Режим доступа : <https://rg.ru/2007/02/14/transport-bezopasnost-dok.html>. – Дата доступа : 11.02.2021.

3 *Григоров, Г.* «Известия»: беспилотные поезда в России будут тестировать на виртуальном полигоне // Тасс. – Режим доступа : <https://tass.ru/ekonomika/8999919>. – Дата доступа : 11.02.2021.

УДК 81'373.612.2

А. К. ГОЛОВНИЧ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ТРАНСПОРТНЫЕ АЛЛЮЗИИ ПО МОТИВАМ ПРОИЗВЕДЕНИЙ А. П. ЧЕХОВА

Творчество выдающегося русского писателя, драматурга, публициста и ученого А. П. Чехова обширно и многогранно. Его рассказы, повести, очерки, письма, научные исследования по прошествии ста лет неизменно являются объектами пристального внимания и изучения со стороны многочисленных отечественных и зарубежных историков литературы. А. П. Чехов всегда признавался критиками тонким знатоком психологии человека, мастером подтекста. Благодаря юмористическому окрасу простых и незамысловатых сценок из жизни и быта простых крестьян, помещиков, чиновников яркие, незабываемые образы персонажей и описываемых событий вызывают не ослабевающий интерес читателя до сих пор.

Чеховским произведениям присуща сюжетная многослойность, которая дает возможность различного прочтения одного и того же рассказа, каждый следующий раз обращающая внимание на дополнительные тонкие и мало-заметные штрихи в образах героев и раскрываемых ситуаций, формируя версию собственной интерпретации авторской недосказанности.

Возникающий на некоторых альтернативных сюжетных линиях рефлексирующий смысл художественного произведения можно использовать в качестве наглядных примеров, повышающих эффективность восприятия новых знаний при обучении, предопределяя активную мотивацию среды реципиентов.

Интересующая нас транспортная тематика затрагивается во многих произведениях А. П. Чехова и проявляется в различных объектных или событийных представлениях, становясь для сюжета реконструирующей или вторичной линиями фабулы. Анализируя только произведения с мотивационным потенциалом для достижения целевых установок эффективного изучения транспортных дисциплин, можно условно разделить их на три классифицированные позиции.

1 С акцентированной сюжетной линией и использованием цитат из произведения. Типичным примером данной позиции является рассказ А. П. Чехова «Злоумышленник». Главный герой – климовский крестьянин Денис Григорьев – обвиняется следователем в том, что своим незаконным деянием, заключающимся в отвинчивании гаек из комплекта рельсового скрепления железнодорожного пути, создал прямую угрозу безопасности движения поездов. Контрапунктом прочтения данного рассказа является внимание только к транспортному аспекту сюжета. В рассказе судебный следователь прямо указывает, что «1081 статья уложения о наказаниях говорит, что всякое с умыслом учиненное повреждение железной дороги, когда оно может подвергнуть опасности следующий по сей дороге транспорт...» является преступлением. А если «виновный знал, что последствием сего должно быть несчастье, ..., то он приговаривается к ссылке в каторжные работы». Рассказ был написан в 1885 году, но, наверняка, описываемые события относятся к более раннему периоду. Это значит, что к проблемам безопасности на железных дорогах Российской империи относились очень серьезно уже с самого начала их эксплуатации, понимая важность неукоснительного и безусловного соблюдения требований безопасности движения, которые по ряду причин часто нарушались различными противоправными действиями, но пресекались достаточно жестко суровыми наказаниями. Такой исторический экскурс может быть весьма интересен при изучении ряда профильных дисциплин, связанных с безопасностью движения поездов.

2 Ассоциативной реминисценции, разрешающей парафраз авторских произведений, отклонение от развития сюжета оригинала, который является лишь отправной точкой для раскрытия идей, непосредственно или косвенно

связанных с прототипом. Рассмотрим данную позицию в транспортном ракурсе на примере научно-публицистического произведения А. П. Чехова «Остров Сахалин», написанного в жанре путевых заметок после путешествия автора в 1890 году. Писатель совершил поездку по железной дороге с Москвы до Ярославля и с Екатеринбурга до Тюмени, пароходами по Волге, Каме и Амуру, в повозках по Западной Сибири и Дальнему Востоку. 4800 км были преодолены за 81 день. Отсутствие транссибирской железнодорожной магистрали, которая начала строиться только в 1891 году, предопределило трудности путешествия и усилило страдания уже больного туберкулезом писателя. Более 60 дней заняла обратная дорога на пароходе «Петербург» через Гонконг, Сингапур, Коломбо (на Цейлоне автор «сделал больше 100 верст по железной дороге»), Порт-Саид в Одессу, и далее поездом – в Москву. Следует отметить, что эти железнодорожные и морские пути активно эксплуатируются в настоящее время, являясь объектами изучения транспортной географии. Маршрут путешествия А. П. Чехова на Сахалин служит интересным материалом для сравнительного анализа и сопоставления с направлением трассы транссибирской железной дороги. Подобные затекстуальные интерпретации художественного произведения достаточно далеко отходят от его авторского содержания, но через опосредованные выводы преследуют вполне определенные образовательные цели в иной области технического образования, в данном случае – транспортной сфере.

3 Свободного несюжетного дискурса, отсутствующего в авторском произведении. Только исходная посылка, взятая из оригинала, служит связующим элементом с последующим аналитическим материалом, который полностью выходит за рамки произведения. Пунктирная позиция его содержания наполняется новым смыслом с развитием идей, заложенных в произведении. Примерами такой засюжетной трансформации может быть рассказ «В вагоне», в котором А. П. Чехов обращает внимание на поездку железной дорогой лицами, не приобретающими проездные билеты. Юмористическая канва сценок, описываемых в рассказе, не является предметом нашего обсуждения, и только сам факт безбилетных поездок имеет значение, на основании которого мы делаем вывод о необходимости применения эффективной системы контроля за надлежащим соблюдением пассажирами требований оплаты проезда по тарифу согласно пути следования. Важным моментом такой системы является определение ревизорского штата, который соответствующей частотой проверок подвергал бы штрафу нарушителей, а величина этого штрафа была бы не меньше затрат на содержание штата ревизоров. Вторая задача заключается в оценке величин штрафных санкций за безбилетный проезд в транспорте. Эта же проблема наличия безбилетников в вагонах прослеживается в очерках А. П. Чехова (т. 16 Полного собрания сочинений и писем), где автор опять-таки в присутствии ему юмористическом тоне описывает ситуацию с юношей-гимназистом, который вме-

сте с другом «укрылись от глаз кондукторских в кабинете задумчивости». И таких любителей проезжать железной дорогой «не имея денег и билетов», по утверждению А. П. Чехова, предостаточно. Он даже вспоминает «одного поэта-лирика, который всегда таким образом в Харьков ездит». В качестве наказания автор предлагает сечь нарушителей березовыми прутьями, а во-вторых, заставить «извлечь корень $2/3$ степени из самой длинной периодической дроби». Оставляя за кадром авторскую иронию и изощренный сарказм, мы отмечаем серьезность затрагиваемой проблемы, имеющей глубокие этические и экономические корни и которая, к сожалению, остается актуальной и в настоящее время.

Произведения А. П. Чехова, обладая тонкой юмористической стилистикой, касаются злободневных жизненных проблем, и транспортная тематика в том или ином орнаментном обрамлении занимает во многих из них достойное место. Учитывая различную степень использования сюжета произведений для целей мотивирующего обучения, можно обратить внимание на возможности прямого авторского посыла («Злоумышленник»), видимой параллели с основным содержанием («Остров Сахалин») или точечной позиции, позволяющей определить засюжетное развитие («В вагоне»).

Таким образом, благодаря богатой семантике языка, насыщенной и объемной фактуре персонажей и событий произведения А. П. Чехова обладают несколькими уровнями прочтения авторского замысла и читательского восприятия, которыми можно и нужно пользоваться, если яркий и броский пример из рассказа или пьесы позволяет акцентировать внимание студентов на моментах, в обычном изложении кажущихся неинтересными. По утверждению основоположника отечественной научной педагогики К. Д. Ушинского, «внимание есть именно та дверь, через которую проходит все, что только входит в душу человека из внешнего мира». Поэтому произведения классика отечественной и мировой литературы А. П. Чехова могут вполне стать такими концентраторами внимания и интеллектуальной активности, усиливающими эффект обучения и закрепления знаний.

УДК 821.161.1:656

Л. А. ГОНЧАРОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

МЕСТО ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В ПРОИЗВЕДЕНИЯХ М. А. БУЛГАКОВА

Различные виды транспорта, осуществляющие перевозку пассажиров и грузов по городу, называются городским транспортом. Городской транспорт – это и транспортные средства (вагоны метрополитена, трамваи, авто-

бусы, троллейбусы, такси), и путевые устройства (рельсовые пути, тоннели, эстакады и т. д.).

Булгаков является городским писателем, он интересовался городской жизнью гораздо глубже, нежели деревенской. В его произведениях большинство страниц посвящено изображению больших, современных городов: Москвы, Киева, Константинополя и других. Ему было приятно и спокойно, когда шумели везде и всюду. Помимо криков торгующей и покупающей толпы, со всех сторон доносится шум городского транспорта: трамваев, автобусов, автомобилей, мотоциклов, велосипедов и аэропланов. О шуме в городе он много написал в раннем творчестве московского периода 20-х годов. Его неустанное внимание привлечено к разным видам городского транспорта: *«А мимо по избитым торцам велосипедист за велосипедистом. Мотоциклы. Авто. Свистят, каркают, как из пулеметов стреляют. На автоконежке ездят. В автомобиль его нальешь,пустишь – за автомобилем сизо-голубой, удушливый дым столбом. Летят общипанные, ободранные, развинченные машины»*

Из всех новых видов транспорта более всего привлекал внимание Булгакова трамвай, получивший в то время название «Аннушка». Именно «Аннушке» Булгаков посвятил многие страницы своих произведений: *«Жужжит Аннушка, звонит, трещит, качается. По Кремлевской набережной летит к Храму Христа... Обыкновенная совпублика... ездит на трамваях. Бог их знает, откуда они берутся, кто их чинит, но их становится все больше и больше. На 14 марирутах уже скрежещет в Москве».*

Трамвай, описанный Булгаковым, становится приметой времени, символом технического прогресса, модернизации большого города. Москва в булгаковских очерках начала 20-х годов – это современный, технологически развитый, стремительно меняющийся город. Образ современного динамичного города с грохочущим транспортом и шумной публикой вошел в ткань художественного мира Булгакова и стал важным фоном развития событий. Например, в повести «Дьяволиада» изображается переполненный трамвай и наводненные толпой улицы: *«Короткову повезло. Трамвай в ту же минуту поравнялся с «Альпийской розой». Удачно прыгнув, Коротков понесся вперед, стучаясь то о тормозное колесо, то о мешки на спинах... Минут пять Короткова колотило и мяло на площадке...».*

Но отношение к новым видам транспорта, к процессу модернизации не осталось у Булгакова неизменным. Наблюдается его эволюция, особенно претерпело большие изменения его отношение к трамваю: от восторга до ненависти. Грохот трамваев перестал доставлять радость, он стал для Булгакова источником бесконечных мучений, нарушителем покоя, причиной бессонных ночей. И, следовательно, образ трамвая приобретает новый характер в творчестве писателя 30-х годов. В «Мастере и Маргарите» трамвай стал орудием убийства, под его колесами погиб Берлиоз, чью голову отре-

зало трамваем. Московский транспорт, утратив свое былое символическое значение современной, модернизирующейся Москвы 20-х годов, в 30-е годы «оказывается символом могущества Сатаны в этом мире и этом веке». Трамвай этот, судя по всему, не совсем обычный, в нем нет ни пассажиров, ни кондуктора, только одна вагоновожатая – комсомолка в алой повязке. Место трамвайного происшествия оставалось «без публики», единственными его свидетелями и зрителями являются лишь поэт Иван Бездомный, Князь тьмы и его спутники, которые находились в одном общем ограниченном пространстве. «Как только погиб Берлиоз, исчезла граница, отделявшая место происшествия от реального мира», появилась публика: и люди кричали, и санитарные машины подъезжали и т. д. Этот трамвай не реальный, а мистический, и он исчез во время погони Ивана за иностранным профессором и его спутниками, дальше уже появилась реалья, реальные трамвай и другие виды транспорта, на которых разъехались Бегемот и бывший регент.

В трамвае в другом месте, у Никитских ворот, где Иван Бездомный во время погони увидел, как Бегемот вошел в трамвайный вагон «А» и пытался заплатить за проезд, были кондукторша и пассажиры, автор дает детальное описание трамвая (открытое окно, моторный вагон и т. д.). «*..Этот странный кот подошел к подножке моторного вагона «А», стоящего на остановке, нагло отсадил взвизгнувшую женщину, уцепился за поручень и даже сделал попытку всунуть кондукторше гривенник через открытое по случаю духоты окно*».

Прием совмещения реального и мистического очень характерен для романа «Мастер и Маргарита». В эпизоде с трамвайным происшествием мистическое часто оказывается реальным, необычное – обычным. Поэтому оба трамвая, один реальный, на котором уехал кот Бегемот, второй – мистический, который давит Берлиоза, воспринимаются на первый взгляд как реальные. «*События на Патриарших – виртуальная реальность*».

С трамваем еще связана духовная болезнь Мастера. По мере развития и усиления его болезни, у него, подобно своему творцу, появились два разных чувства к этому самому популярному виду транспорта в Москве: одновременно и ненависть, и боязнь. Мастер стал ненавидеть трамвайный звук: «*Издали я видел эти наполненные светом, обледеневшие ящики и слышал их омерзительный скрежет на морозе*». Здесь трамвай олицетворяет собой толпу и злых литературных критиков, отравивших Мастера. Трамвай совсем утратил обычную прагматическую функцию и стал воплощением зла мистического и человеческого.

Почти все москвичи в «закатном романе» не ездили на трамвае, хотя он был основным видом общественного транспорта в Москве (троллейбус появился в 1933, метро – в 1935 г.). Герои романа предпочитали пользоваться другими видами современного транспорта: троллейбусом, такси, поездом,

самолетом, грузовиком, автомобилем и т. д. На троллейбусе уехал из «нехорошей квартиры» на вокзал дядя Берлиоза Максимилиан Андреевич. На этом же троллейбусе ехала и Маргарита в Кремль. На такси ехал бухгалтер театра Варьете Ласточкин, чтобы сдать деньги. На поезде уехал в Ленинград испуганный Римский. На самолете прилетел из Ялты Лиходеев. Грузовик развозил «больных» – жертв сатанической игры – в психбольницу. Все они вместе создают общую картину Москвы 30-х годов, где уже нет лошадей и извозчиков, которые сосуществовали с трамваем и другими видами транспорта на московских улицах в 20-е годы, и иногда «доходило буквально до столкновений извозчиков и конок с трамваем».

С помощью изображения разных московских трамваев Булгаков удачно создал Москву как современный город с шумным, многоцветным, многолюдным, неустанным движением и богатой ночной жизнью. Москва как современный ему город меняется по мере ее модернизации. Одновременно меняется и взгляд писателя на эти перемены – от восторга к равнодушию, от воспевания успехов технического прогресса к ненависти к его результатам, которая отражается в трансформациях отношения писателя к трамваю.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Булгаков, М. Дьяволиада. Избранные произведения: в 2 т. / М. Булгаков – Т. 2: Записки покойника : Театр. Роман. Повести. Рассказы. – Минск : Маст. літ., 1990. – С. 146–180.

2 Булгаков, М. Мастер и Маргарита. Избранные произведения: в 2 т. / М. Булгаков – Т. 1: Белая гвардия; Мастер и Маргарита : Романы. – Минск : Маст. літ., 1990. – С. 282–655.

УДК 821.161.2:656.2

T. V. GORYAINOVA

Joint stock company "Ukrainian railways", Kiev

REFLECTION OF TRANSPORTATION PROCESSES IN CLASSICAL LITERATURE OF UKRAINE

In the literary works of Ukrainian writers at all times, transport is used as the main element of the genre. Almost all literary works mention the great Dnieper River, which connects folklore and the life of the Slavic peoples – Russians, Belarusians and Ukrainians.

The main development of Ukrainian literature took place after the reunification of Ukraine with Russia in the 15th century. During this period, many polemical works were written, which reflected the originality of the Ukrainian Cossacks and other strata of the population. Almost all the works of this period, along with

the mention of the Dnieper (our father Dnieper), reflect the annual raids of the Zaporozhye Cossacks to Istanbul using river and coastal transport. Sea transport is considered as an obligatory part of the love stories of Ukrainian beauties and many Turkish nobles. Twice the Slavic beauties won the hearts of the sultans of Porta – Suleiman the Magnificent (XVI century) and Mahmud II (XVIII century). At the same time, sea or horse-drawn transport often played a major role in the movement of characters in literary works of this time.

It should be noted that the original phenomenon of medieval literature is the polemical works of Ivan Vishensky, Meletiy Smotrisky. In the works of these authors, transport is seen as an element of constant parting or meeting. Many plots are based on finding the main characters on trips using transport typical of this time. Most often considered transport in the stories of the poet and philosopher Grigory Skovoroda (1722–1794). He was called «Russian Socrates». He traveled to Ukraine and Central European countries to get to know people better and made descriptions of his travels, transport and roadside service in literary works.

At the end of the 18th century, Ivan Kotlyarevsky's burlesque-travesty poem «Aeneid» marked the emergence of the newest literary Ukrainian language and the beginning of modern Ukrainian literature. This literary work reflected Ukrainian humor and bright folk life. At the same time, the literary work examines various comic situations in which the heroes of the work find themselves in the transport system of the Middle Ages – fast and frequent transfers between settlements, various situations at road service stations.

The most famous in all states is considered the work of the 19th century, the poetry collection «Kobzar» by Taras Shevchenko. In it, the Ukrainian poet glorifies the greatness of the Dnieper River. The literary work of Taras Shevchenko determined the further development of Ukrainian literature for years to come. At the same time, the established horse-drawn transport is reflected in poetry, prose and drama, a new type of transport – rail. The work of Taras Shevchenko has become a symbol of Ukrainian culture in the world and a reflection of all aspects of the life of Ukrainian society. The role of transport is reflected in the works of authors of the second half of the 19th century – Ivan Franko, Lesya Ukrainka, Mikhail Kotsyubinsky, Ivan Nechuy-Levitsky, Marko Vovchok, Panas Mirny and others. The literary works of that time are characterized by a variety of artistic descriptions of the use of railway transport by various strata of society when traveling in wagons of various classes of Austrian railways. Provides a detailed description of the mutual relations between the literary heroes of high society or folk representatives while traveling by rail. The writers of this era were active in educational activities about the benefits of transport in the life of society. It should be borne in mind that part of the Ukrainian society did not accept the railway in life and actively fought against it.

In the literary works of the 19th century, transport is reflected in two ways: from the point of view of the use by the people – fourth-class wagons for transporting the poor population, horse-drawn carriage using oxen; according to the version of the

Ukrainian intelligentsia and Russian landowners living in Ukraine. At the same time, in the works of Ivan Franko and Lesya Ukrainka, a line is drawn about the use of transport by various segments of the population. Of interest is the organization of the division of transport services, which in the 21st century have received a new consideration. This is the emergence of business class, economy class and VIP services.

During this period, the Ukrainian writer of world culture Ivan Franko, a poet, prose writer, playwright, journalist, literary critic, theorist and translator, should be considered a universal personality. In his works (more than 50 volumes) all aspects of the Ukrainian society within the Russian Empire and the developing railway transport are reflected with all their immensity. The writer made a great contribution to the popularization of transport by translating works of world literature into Ukrainian (Goethe, Heinrich Heine, Byron). These authors in their works popularly brought to the readers the progressive role of the new transport (railroad) in the life of society. This approach most clearly affected the work of leading literary figures – Lesya Ukrainka and Mikhail Kotsyubinsky. Lesya Ukrainka owns translations of works by Homer, Heinrich Heine, Shakespeare, Byron, Victor Hugo, in which transport found a more vivid reflection in the relationship of literary heroes.

In the famous novel by the Ukrainian writer Panas Myrny "Do the oxen howl when the nursery is full?" reflects the significant problems of Ukrainian society in the second half of the XIX century. Along with the disclosure by the author of the depth psychology of the heroes, their thoughts, aspirations and experiences, there is the use of various types of transport by literary heroes. Without transport, various literary situations could not express the flavor of the Ukrainian people. The eternal question of love and relationships between literary heroes is considered and remains unanswered for many millennia when they part for many years. Transport of this period of time moved slowly and literary heroes spent a lot of time in it.

The most vivid and comical reflection of the role of urban transport in Kiev was found in the literary work "Chasing Two Hares". The main character of the comedy play is the frivolous barber (hairdresser) Svirid Golokhvastov, who decides to improve his financial situation with a profitable marriage. For fast travel, he uses private transport – a cab. The common people use the tram - the first type of progressive transport in Russia. The work examines the relationship between people, taking into account the greed for other people's wealth and the ways to obtain it. All the heroes of the literary work scold the poor quality roads in Kiev and use them successfully. Poor road conditions lead to situations where literary characters walk through muddy puddles. Without a transport component, the work has a limited effect. A kind of logistics of safe movement of literary heroes is considered.

Rail transport is most fully reflected in the literature published after the revolution. The literary works of this time reflect the special drama and complexity in Ukraine. Most of the literary subjects of this period are associated with railway

transport. All literary events of Gulyai Pole take place on the Donbass railway. Various art schools, styles and trends coexisted on a rich literary palette. The radical proletarian cultural enlightenment, whose theorists advocated the creation of a "purely proletarian culture" by "laboratory means" (Ellan-Blakitny, Ignat Mikhailichenko, Mikola Khvylevoy), considered the transport of the future. It was, of course, a railway with elements of futurism – high-speed steam locomotives, airplanes. The second direction of literature of this period is considered Ukrainian neoclassicism – an orientation towards the creation of high harmonious art based on the development of classical samples of world literature. It considers transport on a global scale in all its aspects. The rigid framework of the style of socialist realism prevailing in the Soviet period was used by Ukrainian writers to create literature that is still relevant today. These are the works of Pavel Tychina, Maxim Rylsky, Vladimir Sosyura, Alexander Dovzhenko, Alexander Gonchar and others. They beautifully sang modern forms of transport in their literary works, the beauty of their use. For the first time after N. Gogol, attention was paid to the condition of the roads. The famous expression of the writer about fools and roads has found a new interpretation – the roads of the future do not consider the presence of fools on the roads.

In our time, with a certain liberalization of social and political life in Ukraine, a powerful artistic movement has arisen, in which transport has received a new reflection. Literary heroes use air transport and get into different plots. Artistic works of this period have a certain literary level. It is distinguished by the originality of the form of reflection of the role of transport for literary heroes and does not contradict the basic moral and ethical principles of society. These principles are practically lost in our time – transport is considered as an element of a criminal incident, terrorism or sabotage. The romanticism of human relations in transport is pushed into the background of the literary works of our time and is attractive at the level of sex-pornographic episodes in the compartment of carriages.

УДК 821.161.3.091

Е. В. ЕРМОЛЕНКО, А. Ю. КУЛАЖЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ОБРАЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА В БЕЛОРУССКОЙ ЛИТЕРАТУРЕ КОНЦА XIX – НАЧАЛА XX ВЕКА

Железная дорога сыграла исключительно важную роль в экономическом, социальном и культурном развитии территории Республики Беларусь в конце XIX – начале XX века и открыла перед ее народом новые горизонты и возможности. Строительство и эксплуатация железнодорожных ли-

ний принесли новые знания и профессии, новые технологии и, прежде всего, смену мировоззрения. С развитием железной дороги, внедрением революционных технических средств начала формироваться вера в постоянный прогресс человечества, идущего к все более высокому, совершенному состоянию. Человек стал осмысливаться как существо прогрессивное и все более совершенствующееся. В мировоззрении личность перешла от суеверий к науке. Появилась уверенность в силе глубоких научных знаний, убежденность, что с помощью техники человек всё в большей степени овладевает миром. Таким прогрессивным человеком предстал в белорусской литературе конца XIX – начала XX века представитель железнодорожной профессии.

Белорусская художественная литература дает достаточный материал для анализа личности железнодорожника, его склада ума, стиля поведения, характерных особенностей жизни. Белорусские писатели Я. Лучина, В. Голубок, М. Лыньков посвятили немало стихотворных и прозаических произведений описанию различных представителей трудовых профессий, так или иначе связанных с железнодорожным транспортом и обеспечивающих эффективную работу железнодорожной инфраструктуры. Писатели характеризуют отличительные особенности специалистов данной отрасли, связанные с обеспечением безопасности многих людей и сохранением большого количества грузов. У представителей железнодорожной профессии художники слова отмечают профессионализм, знание и увлеченность родом выбранной деятельности, а также личные качества, такие как осторожность, ответственность и аккуратность. Авторы показывают «новых людей», которых отличают устойчивые моральные принципы, прогрессивные взгляды, тяга к науке и культуре.

Одним из первых писателей, осмысливших роль железной дороги и её представителей в жизни белорусского общества является Я. Лучина (1851–1897). Я. Лучина некоторое время работал начальником главных железнодорожных мастерских в Тифлисе, а после в техническом бюро Либаво-Роменской железной дороги. Поэтому его интересует развитие родного края, связанное с техническим прогрессом. В поэме «Охотничьи акварели с Полесья» (1898) автор изображает дискуссию просвещенного железнодорожника с крестьянином, малообразованным жителем Полесья, который выступает против строительства железной дороги. Крестьянина беспокоят вырубка лесов и появление новых людей, новых порядков, которые внесут беспокойство и разлад в устоявшийся жизненный уклад. Его собеседник, образованный инженер, напротив, описывает блага цивилизации, которое предполагает развитие сети железных дорог:

Спрацацца з Грышкам цяжка, лоб яго закуты.

На дыспуты, на спосаб новы і нячуты.

Ляпей уважма, скідку робячы прытым,

Ці ёсць хоць частка праўды ў поглядзе старым?
Ідзе да люду поступ, хай ідуць і людзі,
Гудок фабрычны кліча, паравозы будзяць,
Свет белы абягае тэлеграф ганцом,
Развеяў цемру Томас Эдысан святлом.
Што ўбачым, цяжка праракаць, як ад навукі
Дужэць, спрытнець у чалавека будуць рукі! [1].

Белорусский писатель В. Голубок (1882–1937) родился в семье рабочего-железнодорожника, работал слесарем в Минском депо. В сферу интересов В. Голубка входит осмысление судьбы работника железной дороги начала XX века. Образ ответственного, профессионального железнодорожника, увлеченного своим делом, описан в рассказе В. Голубка «Стрелочник» (1929). В произведении автор ставит героя перед проблемой морального выбора. Во время революционных событий 1905 года в Российской империи главный герой – добросовестный, дисциплинированный специалист вынужден решать вопрос о жизни или смерти людей, которые зависят от его решения. Стрелочник Макар должен пропустить или пустить под откос эшелон с солдатами, едущими для подавления восстания рабочих. Автор изображает мучительные терзания, моральную дилемму, возникшую в сознании героя, который всей душой поддерживает борьбу рабочих и в то же время не может пойти на нарушение профессионального долга, зная, какие жертвы повлечёт за собой его поступок. В итоге он переводит стрелку на гибельный путь, но даёт красный сигнал и лишь ненадолго останавливает поезд. После подавления восстания стрелочника увольняют с железной дороги и ему приходится пасти гусей, чтобы не умереть с голоду. Лишь изредка, слыша свисток паровоза, Макар со слезами на глазах вспоминает работу, которой посвятил свою жизнь: «Здалёку сталёвай істужкай мігацяць рэйкі. Гарэзныя праменні сонца купаюцца між рэек на пяску, а там і будка выглядае спамяж кустоў. Напльваюць успаміны 50-гадовай службы. Слёзы на вачах. За сінім борам дымок ад цягніка відаць. Сюды ён бяжыць па рэйках, дрыжыць зямля, дрыжыць і сэрца ў Макара. Гудзіць свісток – працяжна, екатліва. Пішчом Макару ў вушы лезе зык. Трасучымі рукамі ён закрывае вушы, стараецца не чуць такі дарагі і радасны і цяпер такі далёкі гук» [2, с. 570].

Выходец из семьи железнодорожника, известный белорусский писатель М. Лыньков (1899–1975) многие свои произведения посвятил жизни железнодорожников и их семей. Образ преданного своему делу специалиста изображает писатель в рассказе «Андрей Летун» (1930). Рассказ пропитан уважением и любовью к работе на железной дороге. Автор подробно описывает профессиональную деятельность машиниста, сцепщика, кочегара. Однако основное внимание писателя сосредоточено на выдающейся личности главного героя произведения – машиниста. Большую часть своей жизни, с юных лет до старости, герой Андрей Сопун посвящает работе на

железной дороге. В молодости он получает прозвище Андрей Летун за смелую и рискованную манеру управления поездом. Во время работы машинистом паровоза он не раз совершает отважные поступки, спасая себя и пассажиров поезда благодаря мастерству управления сложной техникой. Автор с сочувствием описывает старость решительного железнодорожника, который вынужден пересест с пассажирского на маневровый паровоз. Зоркость, сноровка, энергия покидают пожилого специалиста, но остаётся юношеский задор, романтическая привязанность к профессии, которые поддерживают силы, придают смысл жизни: «І, калі цягнік адыходзіць ад станцыі, Андрэй заўсёды просам просіць машыніста: “Родненькі, галубок мой, дай жа я правяду крыху”. Яму не адмаўляюць. Дрыжачай рукой націскае Андрэй на бліскучы рэгулятар, напружваецца сам, як магутны паравоз, і, радасны, прыслухоўваецца, як хліпае гарачая пара ў шырокіх паравозных трубах, як лясочуць усё шыбчэй і шыбчэй гарэзлівыя высокія колы паравоза, як пыхкае пара з-пад бліскучых, гарачых поршняў цыліндра. І, перагнуўшыся ў акенца, шырокімі грудзямі ўдыхае Андрэй пах палыну і мазуту, мерна ківаецца на сядзенні і ў такт усяму дрыжачаму паравознаму целу прыгаварвае часам: “І ляцім жа, браткі! Э-эх ляцім!.. Даганяй – не дагоніш”» [3, с. 217].

Таким образом, рисуя образы представителей железнодорожной профессии, писатели объективно отражают процессы политической, социальной и культурной трансформации белорусского общества конца XIX – начала XX века, его отход от прежнего традиционного уклада, переход к новым формам технологического устройства, прогрессивным научным знаниям. Белорусскими писателями осмыслены важнейшие характеристики личности специалистов, которые несут ответственность за обеспечение жизнедеятельности социума, жизнь и здоровье людей, безопасность грузов. Я. Лучина, В. Голубок, М. Лыньков изображают своих героев образованными и грамотными специалистами, увлеченными родом выбранной деятельности, осторожными, ответственными и аккуратными. Избранная профессия, по утверждению писателей, накладывает глубокий отпечаток на личностные характеристики героев, их моральные ценности и жизненные ориентиры. Верность долгу службы, способность к самопожертвованию ради спасения других характеризуют железнодорожников, описанных в произведениях белорусских авторов. В белорусской художественной литературе конца XIX – начала XX века, таким образом, отражен положительный тип представителя железнодорожной профессии, который может служить достойным примером для подрастающего поколения.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Лучина, Я. Паляўнічыя акварэльні з Палесся [Электронны рэсурс] / Я. Лучина // Беларуская палічка : беларуская электронная бібліятэка. – 1996. – Рэжым доступу :

https://knihi.com/Janka_Lucyna/Palaunicyja_akvarelki_z_Pallessia.html – Дата доступу : 16.03.2021.

2 *Лынькоў, М. Збор твораў : у 8 т. / М. Лынькоў. / М. Лынькоў. – Мінск : Навука і тэхніка, 1981. Т.1: Апавяданні, 1926–1941. – 622 с.*

3 *Галубок, У. Творы : драматургія, паэзія, проза, публіцыстыка / У. Галубок. Уклад., падрыхт. тэкстаў, уступ. артыкул і камент. С. Лаўшука. – Мінск : Маст. літ., 1983. – 607 с.*

УДК 821''18/20":656.2

А. А. ЕРОФЕЕВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ОБРАЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЕ XIX–XXI ВВ.

В разные исторические периоды восприятие железнодорожного транспорта обществом существенно отличалось.

С периода зарождения железных дорог в XIX веке они воспринимались как технологии будущего, способные существенно изменить условия жизни целых государств. Хотя достигался прогресс за счет тяжелого труда, здоровья и жизни строителей.

Известные строки поэмы Н. Некрасова «Железная дорога» (1864), посвященной строительству Николаевской железной дороги между Москвой и Петербургом (1842–1852):

Прямо дороженька: насыпи узкие,
Столбики, рельсы, мосты.
А по бокам-то всё косточки русские...
Сколько их! Ванечка, знаешь ли ты?

Из этой же поэмы цитируются социально-оптимистические строки о народе-строителе:

Вынес и эту дорогу железную –
Вынесет все, что господь ни пошлет!
Вынесет все – и широкую, ясную
Грудью дорогу проложит себе...[1].

Ухудшало и так негативное восприятие железных дорог народом сформировавшаяся функция вокзалов – одна из разновидностей увеселительных заведений. В романе А. Куприна «Поединок» (1905) написано: «...В бедном еврейском местечке не было ни одного ресторана. Клубы, как военный, так и гражданский, находились в самом жалком, запущенном виде, и поэтому вокзал служил единственным местом, куда обыватели ездили частенько покутить и встряхнуться и даже поиграть в карты. Ездили туда и дамы к при-

ходу пассажирских поездов, что служило маленьким разнообразием в глубокой скуке провинциальной жизни...».

Вместе с тем железнодорожники причислялись к элите общества, как авиаторы в начале XX века или космонавты в конце XX века. Простые люди смотрели на них как на высшее сословие и стремились в это сословие попасть. У руководства страны при этом было иное мнение о железнодорожниках. В *своих мемуарах* Андрей Иванович Дельвиц, (заместитель министра путей сообщения, автор книги «Полвека русской жизни») вспоминал: *«Император Николай и Великий князь Михаил Павлович очень не любили инженеров путей сообщения, а вследствие этого, и заведение, служившее их рассадником. Эта нелюбовь основывалась на том мнении, что из института выходят ученые, следовательно, вольнодумцы».* При этом Дельвиц замечал: *«Железные дороги приводят в движение не только экономические силы страны. Они несут с собой народу просвещение и цивилизацию. Чтобы ускорить это важное дело, надобно всячески учить и просвещать самих железнодорожников».*

Начиная с 1880-х годов в литературе можно выделить и другой процесс, который можно назвать процессом «одомашнивания» железной дороги; процесс, при котором железная дорога с ее частями (вагоны, станции, вокзалы, купе, железнодорожное расписание и т. п.) как бы переводится на человеческий уровень, начинает включаться в мир человеческой жизни, быта, в мир человеческого чувства. В частности эту тему начинает осваивать высокая лирика, например стихотворение Афанасия Фета «На железной дороге». В русской литературе появляется несколько стихотворений с названием «На железной дороге», а железнодорожная поэзия превращается практически в отдельный поджанр.

К 20-м годам XX века железная дорога становится уже «народной» и сужит на благо всему обществу. Тема железной дороги действительно становится одной из ключевых для русской литературы. По этому поводу автор книги «Три толстяка» Юрий Карлович Олеша в начале 1920-х годов символизировал двестише:

Важней у музы нет мотива

Вагонов и локомотива.

Например, в 1930-е годы Андрей Платонов воспел паровоз как чудо из металла, сравнив его восприятие с восприятием поэзии. В рассказе «В прекрасном и яростном мире. Машинист Мальцев» герой Платонова вспоминает: *«Машина «ИС», единственная тогда на нашем тяговом участке, одним своим видом вызывала у меня чувство воодушевления; я мог подолгу глядеть на нее, и особая растроганная радость пробуждалась во мне – столь же прекрасная, как в детстве при первом чтении стихов Пушкина»* [2].

В рассказе Платонова «Старый механик» есть фраза: «*Семья Петра Савельича была небольшая: она состояла из него самого, его жены и паровоза серии «Э», на котором работал Петр Савельич*» [3].

То есть железнодорожная техника – это не только прогресс, но и часть жизни обычных людей. Она уже не «убивает», а «кормит» человека. Железная дорога перестает восприниматься как «элитная» и становится источником спокойствия, стабильности, а развитие железной дороги ассоциируется с улучшением жизни.

Железнодорожник в литературе XX века – это романтик, который едет в вагоне по бескрайним просторам, прокладывает новые магистрали, соединяет города, строит светлое будущее, параллельно заводит интересные знакомства, влюбляется, женится. К ней относятся как к чему-то обыденному, а иногда как к устаревшему. К сожалению, такой образ не формирует у современной молодёжи притягательного имиджа «железнодорожника». Как следствие – меньшее количество людей хотят работать на железной дороге, меньше абитуриентов желает поступать на железнодорожные специальности.

В этом определенная вина есть как самих железнодорожников, так и ученых-транспортников, преподавателей транспортных вузов, которые на отлично выполняют свою работу, но мало внимания уделяют пропаганде своих достижений, не рассказывают о своей работе молодёжи, не формируют для нового поколения информационный и развлекательный железнодорожный контент.

Формирование прогрессивного образа железнодорожника XXI века – это та задача, которую мы должны решать нашими совместными усилиями. Тогда тематика железной дороги в литературе вновь заиграет новыми, яркими красками.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Некрасов, Н. А. Полное собрание сочинений и писем : в 9 т. / Н. А. Некрасов. – М., 1948. – Т. 2. – 205 с.

2 Платонов, А. В прекрасном и яростном мире. Машинист Мальцев / А. Платонов // Избр. произведения: Рассказы. Повести. – М., 1988. – 275 с.

3 Платонов, А. Старый механик / А. Платонов. Избр. произведения : Рассказы. Повести. – М., 1988. – 269 с.

С. В. ЗАВЬЯЛОВА

*Филиал Самарского государственного университета путей сообщения,
г. Нижний Новгород, Российская Федерация*

А. А. ЗАВЬЯЛОВА

МБОУ «Школа 60», г. Нижний Новгород, Российская Федерация

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ГЛАЗАМИ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ

С развитием железнодорожного транспорта осуществлялись не только грузовые, но и пассажирские перевозки. Пользоваться услугами железной дороги стали простые граждане и поэты, писатели, журналисты, литературоведы, археологи, ученые.

В России первые пассажирские перевозки были открыты в 1837 г. на Царскосельской железной дороге. Александр Сергеевич Пушкин – русский поэт, драматург и прозаик – за год до строительства первой в России Царскосельской железной дороги написал: «Дорога (железная) из Москвы в Нижний Новгород была бы нужнее дороги из Москвы в Петербург – и мое мнение было бы: с нее и начинать» [1]; возможно связав это с тем, что в Нижегородской области в селе Большое Болдино было родовое имение Пушкиных, и поэт значительно быстрее смог бы добираться до своего имения.

Поэты писали и от лица провожающего, и от лица пассажира, ожидающего поезд, путешествующего, делясь впечатлениями, эмоциями от поездки, передавая то, что может чувствовать провожающий, остающийся на перроне, или пассажир, который не может получить информацию о поезде.

Борис Петрович Корнилов писал:

Отходит поезд

С грохотом и гулом –

Известный ненавистник тишины,

Уже на полках

Чемодан с баулом

Удобно, хорошо размещены.

И ничего на легком сердце, кроме

Спокойствия. Глаза печаль таят.

А на дощатом узеньком перроне

Шеренгой провожатые стоят... (1936 г.) [2].

Строки стихотворения Корнилова свидетельствуют о том, что пассажирские поезда в 1930-е годы XX в. осуществляли движение с грохотом, стуком колес, шумом, взрывающими тишину всюду, где бы не проходил состав вагонов. Перроны дощатые, узкие, не вмещают всех провожающих, которые

могут выстраиваться только друг за другом и махать рукой в след уходящему поезду, уносящему в далекие дали родных, знакомых, близких людей.

Владимир Маяковский, делясь своими впечатлениями о медленной скорости поездов местного назначения в сравнении с движением скорых поездов, осуществляющих движение в масштабах страны, подметил:

За версты, за сотни,

За тыщи, за массу

За это время заедешь, мчась, а мы

Ползли и ползли к Арзамасу

Со скоростью верст четырнадцать в час (1927 г.) [3].

Поэт пишет, по всей вероятности, о поезде, который отходил с Ромодановского вокзала города Горького по направлению к Арзамасу.

Самуил Яковлевич Маршак (1887–1964 гг.) осветил в поэтических строках обратную сторону железной дороги:

Пассажир с вещами бродит,

Изнывая от тоски...

Как узнать, когда отходят

Поезда на Петушки?

Но в угрюмом, мрачном зданье

Получить ответ хитро:

Устарело расписание,

Пусто в справочном бюро.

Не спросить ли у кассира?

Но захлопнул он давно

Перед носом пассажира

Полукруглое окно.

Безответственный дежурный

Что-то глухо проворчал,

А носильщик нецензурной

Крупной бранью отвечал.

Все орут. Орет кондуктор,

И уборщица ворчит.

Не ворчит лишь репродуктор,

Потому что он молчит...

Строки Маршака рисуют картинку вечернего или ночного вокзала, в котором отсутствует информация о движении поездов. Поэт подчеркнул надлежащее исполнение обязанностей работниками железной дороги.

Работники вокзальных справочных бюро Курска, Тулы и других станций Московско-Курской дороги небрежно относились к своим обязанностям, часто путали, делали неточные справки о времени прибытия и отправления поездов [4].

Проза и поэзия отражают изменения, происходящие на железнодорожном транспорте с момента его становления, тонкости удивительного железнодорожного полотна, по которому курсируют, мчатся поезда, особенности привокзальной жизни и оборудования. Железная дорога способствовала развитию творческой идеи мастеров слова.

Современные исследователи в своих впечатлениях о железной дороге отмечают и скорость поездов, и то, что вагоны усовершенствованы, отмечают профессионализм работников железнодорожного транспорта.

Лев Самуилович Клейн (1927–2019 гг.) – российский археолог, этнограф, доктор исторических наук, профессор: «Я помню эту бесконечную дорогу, это ощущение неразберихи, пугающее отсутствие свежих новостей... Но были и железнодорожники. И я видел: они делают свое дело как обычно. На станциях есть и еда, и кипяток. Значит, все в стране не так плохо. И доброе слово услышишь – все понимали, что переживают те, кто едет в эвакуацию... Вот Волгу переехали, леса кругом. Йошкар-Ола – деревянный вокзал, здесь нас ждут, здесь нас определяют – мы не пропадем» [5].

Александр Алексеевич Сизов (1949–1997 гг.) – русский писатель, журналист, нижегородский поэт: «А там уж и ночная маета Сортировки, где зелеными мастодонтами застыли на путях, ожидая перцепки, электровозы. Поезд притормозит, встанет, и тогда явственно услышишь грохот расцепляемых вагонов на горке, раскатистое, с картавинкой, переругивание динамиков над путями... А за леском уже колыхается, то растягиваясь, то сжимаясь, как мехи гармоники, темно-кирпичное, терракотовое зарево – кузницы Сорново, Автозавода... Нижний» [5]. Тишину нарушает уже не только грохот и стук колес, но и эхо динамиков, свидетельствующих о скоплении поездов, а не просто об одиночном движении, тяге, основанной на электричестве.

Иван Андреевич Есаулов (1960 г.) – литературовед, доктор филологических наук: «Я часто езжу между Москвой и Нижним Новгородом. Любимые поезда – «Сапсан» и «Буревестник». Комфортабельные, чистые, современные вагоны, внимательное обслуживание. Но главное для меня: они удивительно сочетают скорость и возможность видеть Россию, когда она разворачивается перед тобой с ее пейзажами, с древним Владимиром, с храмом Покрова на Нерли. Самолет – это совершенно не то» [5].

Железная дорога, изменения, происходящие на ней, впечатляли и продолжают впечатлять деятелей культуры, науки, которые отражают ее усовершенствования: и скорость поездов, и удобства, и преимущества перед другими видами транспорта – в целом, феноменологию железнодорожного транспорта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Васькин, А. Первая российская железная дорога, протяженность которой составила всего 23 км, связывала Санкт-Петербург с Царским Селом и служила больше

для развлечения, чем для дела. Однако именно с нее все и началось... [Электронный ресурс]. – Режим доступа : историк.рф/journal_ monthi/тема-номера-своя-колея/. – Дата доступа : 01.03.2021.

2 Корнилов, Б. – Я буду жить до... [Электронный ресурс]. – Режим доступа : 7lafa.com>books/217259/30. – Дата доступа : 07.03.2021.

3 Маяковский, В. По городам Союза [Электронный ресурс]. – Режим доступа : rustih.ru/vladimir-mayakovskij-po-gorodam-soyuza/. – Дата доступа : 07.03.2021.

4 Маршак, С. Когда отходят поезда на Петушки? [Электронный ресурс]. – Режим доступа : s-marshak.ru>works/poetry/poetry403.htm. – Дата доступа : 10.03.2021.

5 О дороге. Горьковская ЖД [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://gzd-1.rzd.ru/ru/1981/page/3290?id=2360>. – Дата доступа : 11.03.2021.

656.025:94(476)''1941/1945

О. П. КИЗЛЯК, Т. Г. СЕРГЕЕВА

*Петербургский государственный университет путей сообщения,
Российская Федерация*

О РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (по материалам трудов И. В. КОВАЛЕВА)

В статье выполнен обзор исследований генерал-лейтенанта технических войск, доктора военных наук Ивана Владимировича Ковалева, в годы Великой Отечественной войны начальника Центрального управления военных сообщений, члена Транспортного комитета при Государственном Комитете Обороны, Наркома путей сообщения. В его трудах содержится богатый материал о работе советского транспорта в сложных военных условиях, обобщается опыт транспортного обеспечения стратегических операций Великой Отечественной войны и нужд народного хозяйства [1,2].

В первые часы войны, реализуя свой молниеносный план и стремясь парализовать работу транспорта, немецко-фашистская авиация начала поражать с воздуха железнодорожные объекты на приграничных территориях. К исходу первого дня войны враг занял почти все приграничные станции, на ряде участков высадил воздушные десанты для захвата железнодорожных мостов, а также забросил в тыл диверсантов. Телефонная связь на многих дорогах была прервана. Основные магистрали уже к 25 июня превратились в тупиковые линии.

В период с 22 июня по 1 июля 1941 года немецкая тактическая авиация бомбила только места скопления большого числа поездов – Минский, Оршанский, Брянский, Смоленский железнодорожные узлы. Налеты производились ежедневно в одно и то же время с 21 до 6 ч. Разрушения в узлах, завалы, опрокинутый подвижной состав значительно снижали пропускную

способность прилегающих к узлам участков вплоть до ее полной потери. В связи с этим в начале июля 1941 года было принято решение не допускать в ночное время скопления подвижного состава в узлах, а выводить его на промежуточные станции и даже на перегоны. Ночью перегоны и отдельные поезда на них были почти неуязвимы. В результате реализации такого решения эффективность вражеской авиации значительно снизилась. Несмотря на неистовые ночные бомбежки, утром железнодорожники быстро восстанавливали 1–2 пути для организации сквозного пропуски поездов.

Следует отметить, что в течение первой недели войны железные дороги СССР выполнили такой объем перевозок, на который дореволюционной России в начале первой мировой войны потребовалось два с половиной месяца.

В июле 1941 года самолеты противника совершили 1470 налетов на различные объекты железной дороги. До ноября интенсивность налетов повышалась. В период обороны Москвы было совершено 395 налетов вражеской авиации, сбросившей на коммуникации 2768 бомб. Однако бомбардировкам подвергались не только дороги Центра. В октябре–декабре 1941 года фашистская авиация почти ежедневно совершала налеты на объекты 25 сравнительно удаленных от фронта железных дорог – Горьковской, Казанской, Пензенской, Октябрьской, Калининской, Киевской и Курской. С начала войны по декабрь 1941 года они подверглись 5939 налетам (в среднем 33 налета в сутки).

Для прикрытия объектов в первом периоде войны не хватало средств ПВО. К концу ноября были прикрыты только 12 железнодорожных узлов, тогда как в боевом прикрытии нуждались 25 узлов и крупных мостов. Во многих случаях противник бомбил железнодорожные коммуникации совершенно безнаказанно. С начала войны по декабрь 1941 года враг сбросил на железнодорожные объекты более 46000 авиабомб. И все же работа железных дорог продолжалась. Средняя продолжительность перерыва движения в этом периоде составила 5–6 ч.

К лету 1942 года командование противника изменило тактику и подвергло бомбардировкам железнодорожные участки, узлы, крупные станции, мосты. Налеты производились систематически, небольшими группами (2–6 самолетов), а при действиях против мостов – одиночными самолетами. Так, в 70 налетах на железнодорожную станцию Арчеда участвовало около 1200 самолетов, которые сбросили на нее более 5 тысяч бомб. На линию Гмелинская – Астрахань враг, совершив более 400 вылетов, сбросил более 8,5 тысяч бомб.

Самые сильные удары авиации противника наносила по железнодорожным объектам непосредственно в районе боевых действий. В отдельные дни августа 1942 года немецкие самолеты до 17 раз бомбили Сталинградский железнодорожный узел. При этом фашистские летчики «охотились» за поездами с горючим и боеприпасами. В период Сталинградской битвы в октябре 1942 года на узел Баскунчак противник сбросил 1374 авиабомбы, на участок Баскунчак – Астрахань – 3893 авиабомбы, участок Поворино –

Иловая – 59 тысяч бомб. Всего за время Сталинградской битвы на железные дороги в районе Сталинграда было совершено 60 тысяч самолето-вылетов и сброшено 90 тысяч бомб. И все же, несмотря на сохранение превосходства фашистской авиации (к декабрю 1942 года 4545 боевых самолетов против 3500 с нашей стороны), парализовать работу железных дорог по-прежнему не удалось.

К весне 1943 года противник уже не имел полного господства в воздухе, а количество средств ПВО на узлах и других важных объектах значительно увеличилось. Однако авиация еще наносила ощутимые удары с большой высоты или на бреющем полете. Нападению подвергались узлы, станции, перегоны, отдельные поезда и паровозы. За каждый подбитый паровоз фашистский летчик получал железный крест.

В Курской операции противник напрягал все свои силы, стремясь любой ценой разрушить советские железнодорожные коммуникации. На участок Касторная – Курск днем и ночью за два месяца было сброшено 4 тысячи бомб. После активизации применения средств ПВО ночные налеты прекратились, но днем авиация продолжала бомбить мосты, узлы и станции. Особенно интенсивной бомбардировке подвергался Курский узел. 2 июня 1943 года немецкая авиация совершала налеты группами по 20–70 самолетов общей численностью 834 самолета. Бомбометание производилось с интервалом 3–5 часов. Всего было сброшено около 2000 бомб, из них большое количество замедленного действия с замедлением до 72 часов. Были разрушены 12 км пути, 120 стрелочных переводов, 300 пролетов связи, водоемное здание, мастерские, угольные эстакады, путепровод на воронежском обходе.

Наряду с бомбежкой важных железнодорожных узлов и станций противник производил налеты на мосты как на наиболее трудоемкие для восстановления объекты. За апрель – май 1943 года немецкая авиация совершила более 120 налетов на мосты на участке Касторная – Курск – Льгов. В результате движение по участку было прервано на 320 часов.

В целом к 1943 году потери пропускной способности железных дорог в результате налетов были гораздо ниже, чем в 1941–1942 гг. Это стало возможным благодаря ПВО узлов, районов выгрузки, мостов, сопровождения воинских поездов. Важную роль сыграли построенные обходы узлов. Всего в 1943 году на объекты железнодорожного транспорта фашистская авиация совершила 6915 налетов, сбросив более 86 тысяч авиабомб. В последующих операциях интенсивность воздействия вражеской авиации по объектам железных дорог значительно снизилась – сказывалось господство советской авиации в воздухе. В 1944 году количество налетов уменьшилось до 1161, но количество сброшенных авиабомб составило 86,3 тысяч.

За 4 года войны немецко-фашистская авиация совершила около 20000 налетов на объекты железных дорог. В них участвовало около 60 тысяч самолетов, сброшено 243000 фугасных и осколочных и более 120000 зажига-

тельных бомб. Всего в ходе войны на территории СССР было разрушено 65 тысяч км пути (61 % от общей протяжённости), 13 тысяч мостов (72 %), 317 паровозных депо (40 %); 15800 паровозов (79 %); 4100 станций (76 %). Противник израсходовал по железнодорожным объектам 44 % от общего количества авиабомб, из них 30 % – в начальный период войны.

Для восстановления железных дорог уже в январе 1942 года были созданы и приданы фронтам объединённые военно-восстановительные организации, управления военно-восстановительных и заградительных работ, проектные организации «Воентранспроект», подразделения материального снабжения, а также спецформирования НКПС: мостовые поезда, передвижные вагоны-мастерские (летучки) для восстановления пути, подвижного состава, устройств связи, электро- и водоснабжения. Руководителем технического отдела ГУВВРА был назначен К. Г. Протасов, в дальнейшем видный ученый и ректор ЛИИЖТа с 1951 по 1966 год.

Личный состав спецформирований с января 1942 года был переведен «на положение состоящих в рядах Красной Армии». Железнодорожники оперативно устраняли повреждения несмотря на непрерывающийся огонь противника.

Для охраны общественного порядка, борьбы с уголовной преступностью и хищениями социалистической собственности на железнодорожном транспорте в июне 1942 года были организованы линейные отделы, отделения, оперативные пункты и посты [3]. В 1943 году более четким стало взаимодействие оперативных групп НКГБ с группами партизанской боевой и диверсионной работы. Эти группы базировались в расположении партизанских соединений. Существенно активизировалась диверсионная деятельность оперативных групп НКГБ на железных дорогах, особенно в августе – сентябре 1943 года, когда советские войска готовили и осуществляли крупные наступательные операции. В результате диверсий на железных дорогах была затруднена переброска немецких войск с северо-западного и западного стратегических направлений на юго-западное, нанесён серьезный урон противнику в живой силе, технике и вооружении. В 1943 году было пущено под откос 1039 железнодорожных эшелонов с живой силой и боевой техникой противника, взорвано 220 железнодорожных и шоссейных мостов. С продвижением советских войск на запад оперативные группы, действовавшие в тылу противника, продвигались вместе с отступавшими войсками и на новом месте продолжали свою деятельность.

В январе 1943 года была создана Главная военная железнодорожная прокуратура [3]. «Все для фронта, все для победы», – под этим девизом прокуроры и следователи вместе со всем советским народом с честью прошли через испытания военных лет. Важнейшей задачей военной прокуратуры являлось осуществление надзора за исполнением постановлений Государственного Комитета Обороны, относящихся к деятельности железнодорожного транспорта, в первую очередь об обеспечении воинских

перевозок. Решая эту задачу, прокуратура боролась с простоями подвижного состава под погрузкой и выгрузкой, с задержками в продвижении воинских эшелонов, поездов с боеприпасами и другими военными грузами. Нередко военные прокуроры, следователи возглавляли отряды по тушению пожаров, возникавших во время воздушных налетов, рассредотачивали воинские эшелоны, составы с вооружением и боеприпасами и другими военными грузами, организовывали оборону при неожиданных высадках на станциях вражеских десантов.

За годы, прошедшие после Второй мировой войны, в нашей стране и за рубежом опубликовано немало книг, в которых детально описана и проанализирована работа транспорта в условиях военного времени. Несомненно, этот уникальный опыт стал достоянием истории.

Исход Великой Отечественной войны – войны, насыщенной техникой громадных армий, исключительной маневренностью войск и перемещением значительных оперативных и стратегических резервов, – во многом зависел от развития транспортных путей и эффективности транспортной работы. Труд И. В. Ковалева «Транспорт в Великой Отечественной войне» впервые обобщил гигантскую работу транспорта и убедительно продемонстрировал героизм огромной армии советских транспортников, а уроки и выводы будут учитываться при решении задач, связанных с решением сложного комплекса проблем организации массовых воинских и народно-хозяйственных перевозок.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Ковалев, И. В. Транспорт в решающих операциях Великой Отечественной войны / И. В. Ковалев. – М. : Знание, 1969. – 48 с.

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

3 Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 / И. В. Ковалев; под ред. Н. С. Конарева. – М. : Транспорт, 1985. – 576 с.

УДК 82:625.1(476)

А. Л. КИШТЫМОВ

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

РЕЛЬСЫ КАК СТРОЧКИ: БЕЛОРУССКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАГИСТРАЛИ НА СТРАНИЦАХ ЛИТЕРАТУРНЫХ ПРОИЗВЕДЕНИЙ

Промышленный переворот и модернизационные процессы конца XVIII – начала XX в. стали поворотным этапом во всей всемирной истории. Не-

смотря на то, что это были глобальные, общемировые тенденции, в каждом государстве и даже в отдельных регионах каждой страны они имели свои характерные черты. Для Российской империи вторая половина XIX – начало XX в. было временем не только капиталистической индустриализации, но и эпохой большой, великой литературы.

Белорусские губернии не остались в стороне от этого процесса. Они занимали всего 1 % общеимперской территории, но на них было сосредоточено 10 % ее железнодорожной сети. В 1913 г. насыщенность Беларуси железными дорогами была в 1,8 выше, чем в среднем по Европейской части Российской империи.

Парадокс, но в литературе упоминания о роли белорусов в железнодорожном строительстве относятся к тому времени, когда на белорусской земле еще не были проложены первые рельсы. Классикой стали строчки Некрасова:

Волосом рус,
Видишь, стоит, изможден лихорадкою,
Высокорослый, больной белорус:
Губы бескровные, веки упавшие,
Язвы на тощих руках,
Вечно в воде по колено стоявшие
Ноги опухли; колтун в волосах;
Ямою грудь, что на заступ старательно
Изо дня в день налегала весь век...
Ты приглядишься к нему, Ваня, внимательно:
Трудно свой хлеб добывал человек!
Не разогнул свою спину горбатую
Он и теперь еще: тупо молчит
И, механически, ржавой лопатой
Мерзлую землю долбит!.

Это стихотворение Николая Некрасова «Железная дорога», написанное в начале 1864 г. и первоначально запрещённое цензурой, впервые было опубликовано 24 ноября 1865 г. в октябрьском номере журнала «Современник». Речь идет о Николаевской железной дороге Петербург – Москва, движение по которой было открыто в 1851 г.

По белорусской земле регулярное железнодорожное движение началось 27 декабря 1862 г., когда на участке Поречье – Гродно открылось движение по Петербургско-Варшавской железной дороге. Именно по ней в девять утра возвращался в российскую столицу в вагоне 3-го класса князь Мышкин, герой романа Михаила Достоевского «Идиот», опубликованного в 1868 г. С этого сюжета и начинается роман.

Совсем молодым, 19-летним, в первой половине декабря 1889 г. совершил железнодорожное путешествие по Беларуси будущий нобелевский лау-

реат Иван Алексеевич Бунин. В то время он был сотрудником газеты «Орловский вестник» и отправился по Орловско-Витебской железной дороге в поисках путевых впечатлений. Был в Витебске, Полоцке, и, похоже, что на него, уроженца великорусских губерний, это произвело неизгладимое впечатление, что отразилось и на его литературном творчестве. В Витебске Бунина поразила костел, где он слушал орган и пение хора. Его стихи, под заглавием «Костел», были опубликованы в журнале «Нива» в 1896 г. (№ 8).

Эта поездка осталась в памяти писателя надолго и ярко отпечалалась отложилась в написанной в эмиграции в Приморских Альпах «Жизни Арсеньева», в которой реальные события бунинских молодых лет переплетены с художественным вымыслом. Вот, например, как литературный герой этого произведения вспоминает свой приезд в Витебск: «В Витебск я приехал к вечеру. Вечер был морозный, светлый. Всюду было очень снежно, глухо и чисто, девственно, город показался мне древним и нерусским: высокие, в одно слитые дома с крутыми крышами, с небольшими окнами, с глубокими и грубыми полукруглыми воротами в нижних этажах» (роман «Жизнь Арсеньева», кн. 5, гл. XVI).

Печальным местом в биографии писателя стала Орша, бывшая после Брестского мира большевиков с Германией пограничным городом. Именно там 26 мая 1918 г. 47-летний Бунин навсегда распрощался с Родиной. В октябре 1919 г., когда исход Гражданской войны еще неясен, он провидчески пишет, что плакал тогда, «оставив за собой и всю свою прежнюю жизнь и развалины России, перешагнув в изгнание из нее новую ее границу в Орше, имя которой стало отныне для нас символическим».

Трагические годы Первой мировой войны на белорусской земле связаны с именем Константина Паустовского. Он служил санитаром на тыловых и полевых санитарных поездах. Осенью 1915 г. с полевым санитарным отрядом отступал вместе с русской армией от Люблина в Польшу до Несвижа в Белоруссии. Его санитарный отряд стоял на станции Городея. Что он там пережил, как это сказалось на его творчестве – тема отдельного исследования. Кстати, отец Константина Паустовского был статистиком и прослужил почти всю жизнь на разных железных дорогах – Московско-Брестской, Петербургско-Варшавской, Харьковско-Севастопольской и Юго-Западной.

В 1921–1939 гг. знаковой станцией для писателей и поэтов Советской страны стала пограничная станция Негорелое, последняя на пути из СССР в Западную Европу. Именно здесь Владимир Маяковский готовился достать из широких штанин «дубликатом бесценного груза» свой паспорт, чтобы предъявить его на соседней, уже польской, пограничной станции Столбцы.

В Негорелом торжественно встречали первое возвращение в Советский Союз из-за границы Максима Горького. 27 мая 1928 г. в 22 часа прибыл поезд из Берлина и Горького на перроне станции Негорелое приветствовал

митинг. Через Негорелое он приезжал в СССР и в 1928, 1929 и 1931 гг. пока, наконец, не вернулся окончательно 9 мая 1933 г.

«Дзе вечная пустка была,
Там горад паўстаў і расце,
А стужкай чыгунка лягла,
Дзе ўчора стаяў лес яшчэ».

Это строчки из стихотворения «Табе, павадыр...» Янки Купалы (1936 г.). Отметим, что в биографии поэта действительно была железнодорожная страница. В годы Первой мировой войны он в 1916 г. был призван на воинскую службу и проходил ее в 16-м дорожно-строительный отряде Варшавского округа путей сообщения, который обслуживал линии Виленского военного округа. Это подразделение русской армии занималось прифронтовыми коммуникациями: строило временные железные дороги, ремонтировало мосты, обеспечивая поставки к линии фронта питания и оружия. Янка Купала служил в чине подпрапорщика. Его служба проходила в Полоцке, Витебске, Смоленске. Некоторое время он провел на станции Боровуха, в нескольких километрах от Полоцка, где командовал подразделением по валке леса и заготовке шпал. В память об этом на здании железнодорожного вокзала в Боровухе установлена мемориальная доска. Интересная деталь: командовал 16-м дорожно-строительным отрядом его шурин, Владимир Станкевич – брат супруги Купалы, Владиславы Станкевич.

Литературный брат Янки Купалы – Якуб Колас – так писал в своем стихотворении «Чыгунка» (1908 г.):

У два рады між палёў
Роўна рэйкі ляглі,
Рэжуць нетры лясоў,
Точаць грудзі зямлі.
Дзе стралою ляцяць,
А дзе дужкай бягуць
Цераз горы і гладзь,
Смела рэчкі сякуць.
Эх, і быстры ж той гон!
Толькі пыхкае дым.
За вагонам вагон
Мчыцца змеем ліхім.
Мчыцца ўночку і ўдзень,
Толькі поле дрыжыць.
Так ні конь, ні алень,
Ні арол не ляціць.

А в поэме «Новая Зямля» (напечатана в 1923 г.) Якуб Колас живописно описал путешествие «зайцем» дядьки Антося от Барановичей до Вильни (часть XXVII. Па дарозе ў Вільню).

«За горадам бесканцовай стужкай выпрасталася чыгунка. Стужка жоўтая з паскамі чорнымі, з дзвюма жалезнымі цвёрдымі жыламі. А прайсці з паўварсты па чыгунцы ўдалеч, – там лес разгарнуўся абапал, на чыгунку ўспёрся, сціскае яе, хавае зайздросна ў сваім гушчарным нутры», – это строки из повести Михася Зарецкого «Кветка пажоўкляя» (1926 г.). Трагичен ее финал. Главная героиня, Марина Гарнова, кончает жизнь самоубийством, бросившись под поезд. В 1928 г. вышел сборник повестей М. Зарецкого «На чыгунцы».

Железные дороги дали знаковое имя классическому герою белорусской детской литературы. Это «Миколка-паровоз» – повесть авторства Михася Лынькова, первый тираж которой вышел в 1937 г. Обращение к этой теме – не случайность, отец писателя был железнодорожником, путевым обходчиком, да и сам будущий писатель в юности подрабатывал на железной дороге. Одним из его первых литературных опытов стали «Чыгунныя песні», опубликованные в 1927 г.

И БССР, и Республика Беларусь сохранили практически ту же железнодорожную сеть, которая сложилась в начале XX в. Новых крупных железнодорожных магистралей не появилось. Более того, некоторые железнодорожные направления были просто утеряны, разобраны и выведены из эксплуатации. Перед Первой мировой войной из белорусских губерний на Запад вело 7 железнодорожных коридоров. Сегодня практически действует один, через Брест, и еще два (через Гродно и Свислочь) – как вспомогательные. Практически утеряна вся сеть узкоколейных дорог: на них нет пассажирского движения.

Мы понимаем, другое время – другие песни и другая литература. Героев-железнодорожников в ней нет, потеряна и романтика железнодорожного путешествия, но железнодорожная литературная история осталась.

УДК 82-311.9:101

Д. М. КОВШАР

Гомельский филиал ГУО «Университет гражданской защиты МЧС Республики Беларусь»

О ПРОГНОСТИЧЕСКОЙ ФУНКЦИИ НАУЧНОЙ ФАНТАСТИКИ

«Читать полезно» – это звучит так же банально, как и внушаемое ребенку «нужно кушать эту манную кашу, чтобы вырасти большим и здоровым».

Без чтения не развивается речь, а именно она является и инструментом и мериллом развития интеллекта. Ребенка, школьника, студента, взрослого нужно приучить к чтению так, чтобы он сам захотел читать, а не так: «Я прочитаю эту сказку, и ты дашь мне мороженое». Ребенок от природы любопытен,

и если поощрять это, он будет читать, и, следовательно, вырастет с хорошим запасом базовых знаний, сформировавшимися этико-моральными ценностями. Что читать – вопрос тоже далеко не праздный. Сказки – сюжет вымышленный, соответствие объективной реальности отсутствует, лексикон чаще всего бытовой, в наличии морализаторская функция и некий набор непознанных феноменов – чудес. Исторические романы – написаны на основе сведений о каких-либо событиях, обычно отображают субъективное, часто идеологизированное мнение автора, лексикон расширенный, с терминами характерными месту и времени развития событий. Произведения, написанные без привязки к каким-либо историческим событиям, но с привязкой к реальности – сюжет выдуман, описание реальности соответствует месту и времени написания, лексикон отображает словарный запас автора с включениями терминов места и времени описываемых выдуманных событий. Но автор намекает, что события хоть и выдуманные, но вполне могли бы произойти. Фантастические произведения – сюжет и описываемая реальность вымышленные, лексикон расширенный с включениями придуманных слов и элементов новояза. Часто присутствует морализаторская и/или идеологическая нагрузка. Отсутствие привязки к объективной реальности позволяет конструировать ранее не существовавшие этические, психологические, идеологические и технологические конструкты и их взаимодействие. Описание реальности также вымышленно, но именно этим оно и ценно. То, что придумал автор, вполне можно подвергнуть анализу и на его основе прогнозировать тренды развития технологии.

Попробуем проанализировать описанные в сказках и в фантастических произведениях непознанные феномены – чудеса с точки зрения современного инженера.

Меч-кладенец – первоначально что-то выкопанное из могилы, а потом высокоэффективное оружие. Говорящее зеркало («Свет мой, зеркальце, скажи...») – сейчас видеосвязью в социальных сетях или конференциях никого не удивишь. Ковер-самолет – современное летающее беспилотное такси. Змей Горыныч – вражеский самолет-штурмовик. Самоходная печь, на которой Емеля путешествовал, – автомобиль-кемпер. Конек-горбунок – колесное или гусеничное средство высокой проходимости, багги. Интересен своими феноменами-чудесами стимпанк – воспоминания о прекрасном прошлом, которого никогда не было. Там царство дирижаблей, паровых машин и подводных лодок. Магия – феномен с еще не познанными человеком закономерностями. То, чего мы не знаем – это, конечно же, магия! Большинство из вышеперечисленного ранее существовало только в фантастических произведениях, а сейчас уже реализовано технологически. Есть и феномены пока еще не реализованные технологически: телепортация – мгновенное перемещение объекта, явления нет, а слово его определяющее уже есть.

Детальнее проанализируем транспортные технологии.

Вакуумный поезд предполагает способ движения с помощью магнитной левитации внутри труб в вакууме или сильно разреженном воздухе. В настоящее время идея находится в стадии экспериментальных образцов.

Гравитационный поезд – теоретическое средство транспортировки, разработанное таким образом, чтобы перемещаться между двумя пунктами на поверхности сферического объекта посредством прямого тоннеля, который проходит непосредственно от одного пункта до другого через этот самый объект. В большом теле, таком как планета, этот поезд можно было бы приводить в движение, используя только силу тяжести.

Подземная лодка – существующий в виде проектов и в фантастике самодвижущийся механизм, машина, управляемая находящимся внутри экипажем и способная передвигаться под землёй, самостоятельно прокладывая себе путь. Проекты и экспериментальные модели «подземных лодок» представляли собой специфические варианты тоннелепроходческого комплекса, приспособленные, в частности, для военного применения.

Ховерборд – вымышленное устройство, напоминающее скейтборд, у которого вместо колес два антигравитатора. Может парить на высоте около семи сантиметров над землёй.

Электромагнитная катапульта или ускоритель масс – установка для ускорения объектов с помощью электромагнитных сил. Принцип действия электромагнитной катапульты основан на ускорении объекта, движущегося по направляющей, с помощью магнитного поля. В настоящее время этот принцип используется в экспериментальной электромагнитной пушке. Идея вполне осуществимая.

Ковёр-самолёт – волшебный ковёр, на котором герои сказок перелетают по воздуху в любое место. Соткан из шерсти и имеет правильную четырёхугольную форму. Управляется приказами хозяина или человека, сидящего на нём. Мокрый или порванный ковёр мог потерять свои летательные свойства (какая жалость!).

Сапоги-скороходы, они же семимильные сапоги, – волшебная обувь, которая фигурирует в сказках. Надевший сапоги получает способность передвигаться с большой скоростью путем шагания. Прототипы с двигателем действительно увеличивают скорость передвижения, но создают избыточную нагрузку на опорнодвигательный аппарат. Пассивные варианты на упругих элементах служат в качестве развлекательных и спортивных снарядов.

«Бэтпод» – мотоцикл, который представляет собой передние колёса и руль бэтмобиля, отцепляемые от него в случае серьёзных повреждений. Бэтпод управляется руками в положении лежа на животе, ноги расположены по бокам корпуса.

Корабль-призрак – корабль, находящийся в плавании, но лишённый экипажа. Идея реализована в беспилотных плавающих дронах.

Татикома – вымышленный разумный колёсно-шагающий робот-танкетка паукообразного дизайна. В качестве средства повышения проходимости имеются два вращающихся в горизонтальном направлении комплекса для выстрелов «паутиной» – липкими канатами. В качестве основного движителя применено устройство, позволяющее при движении по ровной и гладкой поверхности использовать колеса, закрепленные на ногах и имеющие независимый привод, а при перемещениях по сложным, вертикальным или наклонным поверхностям колёса раскрываются, образуя стопу из трех пальцев.

АТ-АТ представляет собой бронированную четырёхногую боевую машину. Его боевое применение аналогично танку. Корпус машины поднят высоко над землёй на ногах и состоит из двух отсеков: транспортного и командного. Своим видом машина напоминает животное, «головой» которого является командный отсек.

Песчаный краулер – представляет собой гигантскую машину на гусеничном ходу около 20 метров высотой и 40 в длину, служащую мобильным домом-крепостью. Краулер оснащен пассажирским отсеком, грузовым отсеком, кабиной экипажа, термоядерным паровым двигателем, цехом переработки металлолома.

Даже поверхностный анализ технических решений описанных авторами – фантастами дает пищу для размышлений и дизайнерам и инженерам-конструкторам. Подводя итог вышесказанному, можно сказать: хотите узнать прошлое – читайте; хотите узнать настоящее – читайте; хотите узнать будущее – читайте.

УДК 82.3:614.84:373.2.012

В. В. КОПЫТКОВ

Гомельский филиал ГУО «Университет гражданской защиты МЧС Республики Беларусь»

ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ ПРИЕМ ФОРМИРОВАНИЯ ОСНОВ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ У ДЕТЕЙ ДОШКОЛЬНОГО ВОЗРАСТА ПО ПРОИЗВЕДЕНИЯ ДЕТСКИХ ПИСАТЕЛЕЙ XX ВЕКА

Знания и соблюдение противопожарных требований только тогда становятся естественными в поведении человека, когда они привиты ему с детства. Именно в дошкольном возрасте возникают благоприятные условия для воспитания у ребенка чувства опасности перед огнем, навыков умело-

го обращения с ним и овладения знаниями, помогающими предупредить загорание или сориентироваться в сложной ситуации пожара [1].

Так как человеческая жизнь и здоровье бесценны, а их защита является одним из ключевых приоритетов Республики Беларусь [2], то работники МЧС Беларуси ежегодно организуют встречи с детьми дошкольного возраста, а также с родителями семей, в которых дети признаны находящимися в социально опасном положении.

Основная масса детей в старшей группе затрудняется назвать свой домашний адрес, кого надо звать и что делать при обнаружении огня. У большинства из них недостаточно развито понимание об опасности при возникновении пожара.

Неоднократное посещение педагогическими работниками кафедры дошкольных учреждений образования позволило выявить *оптимальный педагогический прием формирования основ пожарной безопасности у детей дошкольного возраста*:

– так как художественные произведения сопровождают детей с самых первых лет жизни, то для понимания опасности игры с огнем воспитатели приводят примеры из художественной литературы (Маршак С. Я. «Пожар», «Рассказ о неизвестном герое», «Кошкин дом»; Толстой Л. Н. «Пожарные собаки»; Чуковский К. И. «Путаница»);

– представители МЧС проводят среди детей конкурсы по пожарной безопасности. Для наглядности вопросы сопровождают иллюстрациями;

– посещение пожарных аварийно-спасательных частей, в ходе которого дети своими глазами видят и лазают по пожарным машинам, надевают боевую одежду, рассматривают оборудование (рисунок 1).



Рисунок 1 – Обучение детей основам пожарной безопасности

Используя такой алгоритм обучения, дети дошкольного возраста уверенней ведут себя при обнаружении пожара или задымлении.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Чаманова, С. Л. Методическая разработка «Формирование у дошкольников основ пожарной безопасности [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://nsportal.ru/detskiy-sad/upravlenie-dou/2012/11/07/metodicheskaya-razrabotka-formirovaniye-u-doshkolnikov-osnov>. – Дата доступа: 20.02.2021.

2 Поздравление с Днем спасателя от министра по чрезвычайным ситуациям Владимира Ващенко 19.01.2021 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://mchs.gov.by/glavnoe/335685>. – Дата доступа: 19.01.2021.

УДК 821:378.147.032

Е. Ю. МАКУТОНИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

МОТИВАЦИОННЫЙ АСПЕКТ ПРИ ПРЕПОДАВАНИИ ИНОСТРАННЫХ ЯЗЫКОВ В НЕЯЗЫКОВЫХ ВУЗАХ НА ОСНОВЕ ХУДОЖЕСТВЕННЫХ ПРОИЗВЕДЕНИЙ

Проблема недостаточно высокого уровня владения иностранным языком у студентов неязыковых вузов остается актуальной, что требует изучения мотивационного аспекта при подготовке инженерных кадров и специалистов. В связи с этим было проведено анкетирование студентов 1–3 курсов БелГУ-Та, в котором были выделены следующие мотивы: познавательно-лингвистические, статусно-позиционные, коммуникативно-направленные, профессионально-ориентированные. Выполненный анализ показал, что профессиональные и статусно-позиционные мотивы наиболее выражены у студентов неязыковых вузов, поэтому чтобы формировать эти мотивы педагогу необходимо постоянно поддерживать у студентов интерес к предмету посредством его связи с будущей профессией. Так, в транспортных вузах СНГ несколько тем, включенных в рабочую программу по иностранному языку, посвящены различным видам транспорта как в своей стране, так и в стране изучаемого языка. Например такие, как наземный, водный и воздушный транспорт, перспективы развития транспорта, а также технологический прогресс и разработки в области экологии в сфере транспорта.

Следует отметить, что для формирования и поддержания мотивации к изучению дисциплины «Иностранный язык» на кафедре славянских и романо-германских языков проводится неделя английского языка, во время проведения которой наиболее активные студенты готовят доклады на интересующие их темы на иностранном языке, проводятся викторины и круглые столы, дискуссии, охватывающие весь спектр изучаемых проблем, чтобы больше приблизить занятия к ситуациям реального общения, реализуя ком-

муникативный подход и давая возможность мотивированным студентам коммуникативно направленным мотивом показать себя.

Дополнительные мотивационные технологии, которые используются в учебной аудитории – просмотр документальных и художественных фильмов, связанных с различными видами транспорта на иностранном языке. Взяв за основу эти художественные произведения, преподаватель не только достигает включения большинства студентов в увлекательный учебный процесс обсуждения лексико-грамматического материала, но и содействует нравственно эстетическому развитию студентов, побуждая к коммуникации в рамках заданной темы на иностранном языке, формируя таким образом коммуникативный, познавательный и профессионально-ориентированный мотив.

Рассмотрим использование некоторых фильмов в качестве примеров. В 2019 году вышел фильм «Форд против Феррари». Этот фильм рекомендуется к просмотру на нескольких занятиях. Предварительно следует продумать предпросмотровые задания по актуализации уже имеющихся знаний у студентов об описываемых событиях, потом собственно просмотр в два этапа, после каждого из которых можно составить перечень вопросов для викторины, темы для обсуждения, диалоги для воспроизведения и т. д. Можно воспользоваться специальными приложениями для мобильных телефонов, для создания квестов по фильму (Quizlet, myquiz.ru, flippity.net, kahoot.com, LearningApps). Домашнее задание может быть творческим- написать эссе на одну из предложенных тем на углубление полученных знаний об истории компаний Форд, Феррари, их сравнительную характеристику, сведения об изобретателях, а также на темы более духовного плана: об отношениях в семье, призвании, дружбе, отношении к деньгам, плохим привычкам. Такие задания не только поддерживают коммуникативный аспект, но и имеют воспитательный потенциал.

Еще одним примером фильма про наземный транспорт, на основе которого возможно составление плана подобного занятия, может быть «Жизнь взаимы» – экранизация романа Эриха Марии Ремарка про автогонщика. Студентам транспортного вуза будут особенно интересны сцены, содержащие профессиональную лексику в сфере автомобилестроения. Никого не оставит равнодушным и расследование причин аварий и гибели людей во время гонок. Творческим заданием по окончании фильма может быть дискуссия на тему мимолетности жизни. (Например, задать студентам написать 10 предложений, начав их с фразы: «Если бы мне осталось жить несколько дней, я бы...»).

Художественные фильмы создают контекст для имитации реального общения в рамках аудитории, реализуя личностно-ориентированный и коммуникативный подход в обучении иностранным языкам, способствует снятию психологического барьера в иноязычном общении.

Еще одним из творческих проектов, способствующих формированию мотивации студентов, является работа в группах. Например, во время подготовки к мероприятию, посвященному годовщине выдающейся личности. Одним из таких мероприятий была годовщина рождения выдающегося инженера и американского промышленника Генри Форда. Готовясь к мероприятию, студенты были разделены на группы. Первая группа студентов искала и выбирала самые важные факты из жизни Генри Форда в средствах массовой информации. Вторая группа студентов готовила вопросы викторины к документальному фильму про достижения в области автомобилестроения. Третья группа искала и монтировала самую удачную рекламу Форда в современном мире. Четвертая группа разыскала песню Генри Форда на английском языке и выступила с музыкальным номером. Работа над общим проектом объединила студентов по подготовке единого дела. Низкомотивированные студенты тоже стремились не испортить мероприятие и чувствовали себя частью целого коллектива, что способствовало также сплочению группы и развитию положительного отношения к предмету, помимо новой информации из истории предпринимательства в сфере автомобильного транспорта. В конце занятия студенты подготовили свои авторские проекты автомобилей будущего и изложили их на английском языке, приобретая бесценный опыт публичных выступлений на иностранном языке. А это в свою очередь стимулирует статусно-позиционную мотивацию.

Формирование мотивации студентов неязыковых вузов к изучению предмета «Иностранный язык» представляет собой психолого-педагогическую проблему как с точки зрения отношения к дисциплине среди других дисциплин, так и переходных изменений в образовательном процессе при переходе из школы в вуз. В связи с ростом социальной значимости иностранного языка и недостаточным уровнем языковой подготовки выпускников неязыковых вузов, изучение данной проблемы приобретает особую остроту. Литературные произведения о транспорте способствуют развитию познавательного-лингвистической мотивации у студентов неязыковых вузов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Ильин, Е. П. Мотивы человека: теория и методы изучения / Е. П. Ильин. – Киев : Вища школа, 1998. – 292 с.

2 Леонтьев, А. А. Основы психолингвистики / А. А. Леонтьев. – 3-е изд. – М. : Смысл; СПб. : Лань, 2003. – 285 с.

3 Deci, E. L. Intrinsic motivation and self-determination in human behavior / E. L. Deci, R. M. Ryan. – New York, NY: Plnum, 1985.

4 Макутонина, Е. Ю. О причинах снижения мотивации к изучению иностранных языков у студентов неязыковых специальностей / Е. Ю. Макутонина // Современное образование: преемственность и непрерывность образовательной системы «школа – университет – предприятие» : материалы XI Междунар. науч.-метод. конф., Гомель, 23–24 ноября 2017 г. / ГГУ им. Ф. Скорины. – Гомель, 2017. – С. 433–435.

Е. Ю. МАКУТОНИНА, Д. В. ШЕДЬКО, Н. С. САЧЕНКО
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ТРАНСПОРТ БУДУЩЕГО В ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЕ XX – XXI ВВ

Невероятный технологический скачок XX и начала XXI века случился во многом благодаря людям, которые не уставали фантазировать о будущем. Немало транспортных средств и технологий поначалу были лишь плодом воображения талантливых писателей, что в настоящее время кажется обыденным. Например, писатель, музыковед и активный деятель просвещения Владимир Одоевский (1803–1869 гг) известен прежде всего как автор детских сказок. А между тем, в его дневниках есть записи, которые можно истолковать как предсказания появления магнитного телеграфа и даже интернета. В неоконченном футуристическом романе Одоевского «4338-й год» перед читателем предстает Земля за год до столкновения с кометой Биэлы. Однако многие технологии «пятого тысячелетия» человечеству удалось придумать и применить намного раньше. Одна из них – скоростной подземный транспорт, известный жителям XXI века как метро.

«Мы должны были выйти из электрохода и с смирением пробираться просто пешком между горами метеорического железа; в это время на море была буря; седой Каспий ревел над нашими головами и каждую минуту, кажется, готов был на нас рухнуть; действительно, если бы аэролит упал несколькими саженями далее, то туннель бы непременно прорвался и сердитое море отомстило бы человеку его дерзкую смелость; но, однако ж, на этот раз человеческое искусство выдержало натиск дикой природы; за несколько шагов нас ожидал в туннеле новый электроход, великолепно освещенный гальваническими фонарями, и в одно мгновение ока Ерзерумские башни промелькнули мимо нас».

На первый взгляд кажется, что Одоевский сильно ошибся с веком из-за того, что не учел ускорения темпов жизни и научного прогресса, но «Электроход» Одоевского позволяет путешествовать из одного государства в другое.

Представляет интерес и роман Жюль Верна «С Земли на Луну», где автор описал состояние космической невесомости, хотя в то время о ней еще не было известно. Очевидно, он считал это безобидной нелепицей, которая способна сделать его произведение более увлекательным и живым.

В 2013 году Илон Маск опубликовал статью о возможности создания высокоскоростной транспортной системы, основанной на трубах с переменным давлением, позволяющим перемещать подвижной состав, специально адаптированный под инфраструктуру. Он воплотил идею о «вакуумных поездах», которую в 1910-е годы описал Роберт Готтард, писатель-фантаст и пионер ракетостроения на Западе. Его концепт «вакуумного поезда» пред-

полагал, что такой подвижной состав будет перемещаться по закрытым трубам, лишенным воздуха. Таким образом, поезда не будут претерпевать воздействия давления, способного уменьшить скорость движения. Готтард также предложил использовать в качестве движущей силы магнитную левитацию для увеличения скорости до 1600 км/ч.

Этот проект и другие разработки в области использования пассажирских трубопроводов вдохновили футуристическое искусство. Тем не менее, никто не попытался построить прототип готтардской машины, поскольку долгое время считалось невозможным сохранение вакуума в тонне длинной протяженности. В таком случае направляющий агрегат должен оказывать силу, преодолевающую давление, чтобы уменьшить эффект действия даже небольшого количества молекул воздуха, так или иначе остающихся в трубе. И даже самая маленькая щель способна серьезным образом сказаться на движении «вакуумного поезда».

Сочинения Роберта Готтарда о новом виде транспорта лежали под сукном примерно 30 лет и были обнаружены только после его кончины в 1945 году. В патенте, который он получил посмертно, описываются фактически принципы работы Hyperloop (однако он предлагал использовать реактивные, а не электрические моторы) и специальный аппарат для минимизации негативных последствий давления воздуха вокруг транспортных капсул. Готтард также писал о возможном использовании «воздушных подшипников», однако данная идея кардинальным образом отличается от Hyperloop.

Захватывающие истории в художественной литературе описывают удивительный мир будущего так, словно писатель сам побывал там или пришел из того времени. Его уникальная пророческая мысль помогла ему создать устройства, которые в наше время являются частью привычных технологий. Подводная лодка, ракета на Луну и даже метро появилось в историях задолго до своего создания в реальности.

Говорят, что человечество готовится к научным открытиям литературные прототипы. В этом убеждаешься, читая произведения писателей-фантастов. Их воображение, тонко улавливая происходящие изменения, рисует невероятные для своего времени проекты.

УДК 338.47.629.45

Т. С. МЕЛЬНИК

АО «Украинская железная дорога», г. Киев

КЛАССИФИКАЦИЯ ВАГОНОВ: ВСЕГДА ЛИ «НОВОЕ – ХОРОШО ЗАБЫТОЕ СТАРОЕ?»

Тенденции развития рынка пассажирских перевозок в Украине приводят к соответствующим изменениям принципов ведения хозяйственной дея-

тельности, побуждают перевозчиков к поиску новых подходов в управлении качеством предоставляемых услуг, пересмотру действующих и разработке новых стандартов услуг, что дало бы возможность транспортным организациям адаптироваться в современных условиях.

Выбор потребителями вида транспорта для поездки при наличии альтернативных вариантов осуществляется после предварительной оценки параметров сравниваемых услуг. К основным таким параметрам традиционно относят цену и качество услуги по перевозке: удовлетворение от услуги выступает следствием удачного соединения этих параметров. Следует обратить внимание на то, что на пассажирском транспорте, курсирующем за пределы города, наряду с основной услугой предлагаются дополнительные, количество которых может достигать нескольких десятков (например, украинский железнодорожный транспорт дальнего сообщения предлагает более 160 дополнительных услуг на вокзалах и в поездах). При этом пассажиры, обращаясь к услугам определенного вида транспорта, воспринимают и оценивают качество обслуживания в целом, потребив основную и дополнительные услуги.

Комфортность условий проезда и набор предоставляемых услуг зависят от класса поезда. В свою очередь класс поезда определяет его составность, т. е. типы и группы вагонов, из которых он формируется. Учитывая это, каждый пассажир выбирает наиболее приемлемый для него вариант проезда, воспользовавшись которым он ожидает получить оптимальное соотношение «цена – качество». Однако, как показывают систематические маркетинговые исследования, в большинстве случаев выбор пассажиров определяется величиной необходимых затрат, связанных с поездкой. Тем не менее существует минимальный уровень сервиса, комфортности, безопасности и прочих характеристик транспортного обслуживания, которые должны быть гарантированы пассажиру в вагоне того или иного типа и поезде данного класса.

Сегодня в Украине действует классификация пассажирских поездов, утвержденная Министерством инфраструктуры в 2011 г. Ее разработка была вызвана подготовкой к проведению Чемпионата Европы по футболу «Евро-2012», в период прохождения которого ожидалось активное развитие железнодорожного пассажирского движения в международном сообщении. Кроме того, новая классификация должна была обеспечить соответствие классификациям поездов в ЕС (лингвистическую и семантическую идентичность, четкость и понятность классификационных признаков на уровне восприятия пассажирами, возможность отражения на пиктограммах и рисунках, возможность интеграции разных видов коммуникации, лаконичность). Наконец, разработка новой классификации была продиктована необходимостью информировать потребителя относительно уровня качества предоставляемых услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в зависимости от класса поезда и типа вагона. Ожидалось, что раз-

рабочая классификация, в отличие от старой, будет базироваться на принципиально новых, прогрессивных принципах и станет основой обновления тарифной, продуктовой, коммуникационной политики «Укрзалізниці», что позволит строить взаимовыгодные долгосрочные отношения с потребителями услуг – пассажирами.

Согласно принятой в Украине в 2011 г. классификации, пассажирские поезда разделяются на международные, межрегиональные, региональные скорые и пассажирские, пригородные. От класса поезда и типа вагона зависит комфортность поездки и уровень предоставляемого пассажирам сервиса.

Несмотря на необходимость обеспечения соответствия в классификациях, понятного всем пассажирам, в каждой стране действует своя классификация, отражающая особенности отечественного подвижного состава, работы операторов (государственных и частных), местных условий. При этом во всех странах Европы поезда делятся на дневные и ночные, причем каждая группа поездов курсирует в строго соответствующее названию группы время суток; дневные поезда имеют только сидячие места, а ночные могут включать сидячие вагоны 2-го класса.

Обобщая европейские классификации, можно выделить четыре типа дневных поездов: пригородные, региональные, скорые и высокоскоростные. Пригородные в каждой стране имеют свое название и конструкцию по типу электричек. Региональные поезда в большинстве случаев называются «Regio», «Regional» или «RegiExpress» с частым добавлением локального названия. Скорые поезда также имеют разные названия: в основном просто «Express», более высокого класса обслуживания – «InterCity» (внутренние) и «EuroCity» (международные). Высокоскоростные поезда представляют собой самые современные комфортабельные экспрессы, развивающие высокие скорости, и их названия отличаются по странам [1, 2].

Ночные поезда делятся на скорые (более низкий класс комфорта, делают в пути все остановки) и спальные (высокий класс комфорта, производят в пути две-три остановки) и, как правило, формируются из трех типов вагонов: сидячие 2-го класса, кушеточные (аналог купейных с количеством мест от 4-х до 6-ти), спальные (имеют одно- и двухместное размещение пассажиров и дополнительные, индивидуальные удобства для комфортной поездки).

От класса поезда и типа вагона зависит класс обслуживания, т. е. количество соседствующих мест (разделенных в вагоне на отсеки, купе или без такого деления), оборудование салона, наличие дополнительных устройств и приспособлений, дополнительные услуги.

Тип вагона принято обозначать маркировкой на внешнем борту, иногда такая маркировка имеется и в салоне вагона. Эта же информация, дополненная обозначением набора предусмотренных или оплаченных пассажиром услуг, содержится в проездном документе.

Очевидно, что принятые классификации пассажирских поездов, вагонов и наборов сервисных услуг, какими бы удачными они ни были, периодически должны обновляться в соответствии с изменившимися условиями и требованиями времени. Так, примерно в 2010–2012 гг. дополнение местных классификаций произошло в Польше, Чехии, Румынии и других странах Европы, а также в России, которая, по нашему мнению, при обновлении классификации пошла в некоторой мере ошибочным путем, введя понятия «люкс», «бизнес», «эконом» для обозначения уровня обслуживания пассажиров. Определенные слабые места имеются и в других классификациях, что подтверждает необходимость их пересмотра с течением времени: в частности, такая потребность достаточно остро встала в настоящее время перед АО «Укрзалізниця». Однако если потребность и периодичность внесения изменений в классификации пассажирских поездов является вопросом дискуссионным, то относительно внешних обозначений (маркировки, пиктограмм), определяющих класс поезда, тип вагона, комфортность, на наш взгляд, не может вызывать сомнений.

По нашему четкому убеждению, такая информация не должна подчеркиваться, выпячиваться: в противном случае перевозчик изначально разделяет пассажиров на сегменты по социальному признаку и как бы обозначает подход к обслуживанию выделенных сегментов.

В подтверждение своего мнения обратимся к литературным произведениям. В нашем случае сошлемся на роман «Не прощайся» современного русского писателя, ученого-япониста, литературоведа, переводчика и общественного деятеля Григория Чхартишвили, известного как Борис Акунин: «Скоро, пытаясь сизым паром, к платформе подкатился поезд, недлинный, но зато не теплушечный, а с настоящими пассажирскими вагонами: впереди синий, первого класса, за ним второклассный желтый и три простецких зеленых. У входа в каждый вагон немедленно образовалась давка, и больше всего, конечно, у синего... Милиционер с красной лентой на рукаве и еще одной на шапке стукнул прикладом винтовки о перрон: – В очередь, граждане! Предъявляй билеты! Но вместо очереди вышло по Чарльзу Дарвину – более сильные и ловкие распахали и оттерли остальных» [3].

Безусловно, желание пассажиров попасть в синий вагон обусловлено стремлением ехать в более комфортных условиях – это характерно для любой эпохи. Однако в наше время социальный статус для людей играет очень важную роль, не смотря на присущую каждому потребителю склонность к экономии или необходимость в таковой вследствие ограниченности бюджета. Исходя из этого, придерживаемся мнения, что класс комфортности и уровень сервиса в вагоне не должны быть обозначены очевидно, уже на перроне, разделяя пассажиров на «высшую» и «низшую» категорию. Поэтому недавно принятое, но пока не реализованное решение АО

«Укрзалізниця» о покраске вагонов по изложенному принципу считаем ошибочным и даже вредным.

С нашей точки зрения, для информирования пассажиров вполне достаточным и понятным будет: маркировки вагонов, информирующей о типе вагона (плацкарт, купе, спальный, салон) или его классе (1, 2, 3); нанесения пиктограмм на внешней стороне салона, содержащих самую краткую и важную информацию о дополнительных сервисах (кондиционирование, ресторан, буфет); обозначений в проездном документе, указывающих на тип, класс вагона и соответствующий им пакет обязательных или приобретенных пассажиром за дополнительную плату сервисных услуг, которые могут отличаться даже для пассажиров, проезжающих на соседних местах.

Использование предлагаемого подхода к информационному сопровождению пассажиров обеспечит их внешнее равенство в правах, социальном положении и отношении к ним как к потребителям со стороны перевозчика. Пассажиры должны быть убеждены, что железная дорога дорожит каждым из них, понимает и уважает потребности каждого клиента, стараясь удовлетворить их наилучшим образом.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 TBN company [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : https://www.tbncom.com/publ/zh_d_perevozki_railway_transport/zh_d_perevozki_railway_transport/poezda_v_evrope/6-1-0-155. – Дата доступа : 19.03.2021.

2 Польская Туристическая Организация» [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <https://www.poland.travel/ru/kak-puteshestvovat/na-poezde/kategorii-poezdov>. – Дата доступа : 19.03.2021.

3 Акунин, Б. Не прощайся : роман / Б. Акунин. – М. : Изд-во «Захаров», 2018. – 414 с.

УДК (140.8+82.01):656.2

Е. Е. МИЗГИРЕВА

*Ростовский государственный университет путей сообщения,
Российская Федерация*

РЕФЛЕКСИЯ РОЛИ ТРАНСПОРТА В ФИЛОСОФСКИХ И ЛИТЕРАТУРНЫХ ВОЗЗРЕНИЯХ ЧЕЛОВЕКА

Технологические инновации являются неотъемлемой движущей силой развития человеческого общества. Именно научно-технический прогресс качественно повысил уровень жизни населения: освоение новых территорий, расширение влияния социума на всех континентах, концентрация предприятий и производств. Начиная с древних времен даже самые незначительные изменения и нововведения (изобретение колеса, лыж, весла, па-

руса и т. д.) неизменно улучшали жизнь человечества. Чем больше возникало новых изобретений, тем лучше решались транспортные проблемы, время в пути уменьшалось, количество и качество перевозок увеличивалось. В современном мире инновации продолжают, так как решение проблем транспорта, а именно повышение скорости и эффективности перевозок, снижение себестоимости, являются актуальными: сооружение высокоскоростных магистралей, вакуумный и магнито-левитационный транспорт.

Известно, что торговые связи всегда были и остаются основным катализатором развития перевозок товаров в современном мире. Уже «...с 1500 года существовала единая глобальная мировая экономика с всемирным разделением труда и многосторонней торговлей» [1]. На территории Афро-Азии, а затем в Новом Свете торговые пути как на воде, так и на суше развивались за счет перевозки специй, золота, текстиля, рабов и предметов роскоши.

Каждый вид транспорта обладает своим особым онтологическим статусом, специфическими функциями, имеет свои особенные закономерности развития. Это говорит о необходимости философского осмысления его роли в обществе. Геродот, Архимед, О. Шпенглер, А. Бергсон, Г. Уэллс, Л. Н. Толстой, И. А. Ефремов, К. Маркс, Э. Фромм, С. Лем, Г. А. Гольц, И. В. Агиенко и др. авторы коснулись темы роли и проблем транспорта.

Бытие транспорта прослеживается во всех жизненных сферах. Например, как важнейший элемент функционирования инфраструктуры хозяйственной системы, транспорт рассматривается в экономике. Экстраполируя эту мысль на бытие в целом, можно сказать, что транспорт является элементом инфраструктуры бытия.

С развитием транспорта связана вся история человечества. Так высказывался И. А. Ефремов о значении транспорта в современном мире: «...каждый колоссальный город – Париж, Токио, Нью-Йорк, Лондон, – как водоворот, вбирает в себя массы воды, пищи, топлива в количествах, какие мы с вами даже не представим. И если хоть маленький, совсем короткий перебой, разруха в транспорте, работе коммуникаций, тогда город станет исполинской ловушкой голодной смерти. Или гибели от жажды более верной, чем в пустыне... И если мы не решим задачи с городами и транспортом, то вся наша цивилизация полетит к черту» [2]. Политическая целостность любого государства, возможность оперативно организовать защиту границ (вспомним, что захват транспортных предприятий способствует полной дестабилизации государства, как это было во время Русско-Японской войны 1904–1905 гг., когда единственная артерия связывающая место военных действий с центром была обрезана), перемещение сырья и топлива, готовой продукции, пассажиров напрямую зависят от уровня развития транспорта. Как в отдельно взятой стране, так и во всем мире транспорт формирует и структурирует экономику.

Однако, развитие транспорта порождает и ряд проблем. Проблема транспортных происшествий в современном технократическом обществе стала едва ли не важнейшей. Необходимо отметить, что особую опасность представляют аварии на трубопроводном транспорте, последствия которых бывают катастрофическими как для экономики, так и для экологии. Писатель Л. Н. Толстой в романе «Анна Каренина» рассуждает о «новых» (на то время, конец XIX в.) проблемах, появившихся вместе с промышленным скачком: "Очевидно, я заснул, и меня забыли", – думал про себя Степан Аркадьич. И он стал прислушиваться, приглядываться и к концу зимы высмотрел место очень хорошее и повел на него атаку... Это было место члена от комиссии соединенного агентства кредитно-взаимного баланса южно-железных дорог и банковых учреждений. Место это, как и все такие места, требовало таких огромных знаний и деятельности, которые трудно было соединить в одном человеке. А так как человека, соединяющего эти качества, не было, то все-таки лучше было, чтобы место это занимал честный, чем нечестный человек» [3]. Здесь герой романа осознает и задумывается, как он мал и незначителен в масштабности и скорости роста транспортных сетей, а автор рассуждает, как внедрение железных дорог влияет на жизнь человека.

Доступ в Новый Свет через бескрайние океаны открыло изобретение компаса, и, хотя человечество было ограничено ожиданием попутного ветра, нескольких десятилетий хватило, чтобы стереть с лица земли коренные народы (майя, ацтеки, инки) этого континента, потеснить индейцев и создать совершенно новый «свободный» мир, всемирную колониальную систему. Хотя ещё значительно раньше европейцы предпринимали попытки колонизировать Новый Свет (известно, что Лейф Эрикссон, скандинав-викинг, первым вступил на берег Америки и около 1000 г. н. э. он посетил регионы, названные им Хеллуланд – «страна валунов», теперь – Баффинова Земля, Маркланд – «лесная страна», полуостров Лабрадор), однако это было не так организованно, и существенного освоения новых земель не произошло. Далее изобретение парового двигателя открывает новые возможности и провоцирует новую научно-техническую революцию, перевернувшую весь мир. Анри Бергсон приводит в «Творческой эволюции» анализ изобретению П. Лакомбо паровой машины: «Прошел целый век со времени изобретения паровой машины, а мы только начинаем ощущать то глубокое потрясение, которое она произвела. Она вызвала революцию не только в промышленности, но и в отношениях между людьми. Возникают новые идеи, начинают развиваться новые чувства. Когда пройдут тысячелетия и от прошлого останутся только крупные черты, наши войны и революции покажутся очень маловажными, если вообще будут вспоминать о них; о паровой же машине и всевозможных изобретениях, составляющих её спутников, бу-

дут говорить, быть может, так, как мы говорим о бронзе и о тесаных камнях; она будет определять целую эру» [4].

Тема «Человек и транспорт» еще очень далека от того, чтобы быть исчерпанной. Особый интерес представляют темы: транспорт и моральный кодекс пешехода и водителя; транспорт и человеческие экзистенциалы: власть (над пространством и временем), страсть, страх, риск, любовь, смысл, мечта, смерть; транспорт и психология восприятия пространства и времени.

Поскольку транспорт имеет свою специфическую онтологию, то изучение закономерностей его развития могут привнести что-то новое в развитие фундаментальных наук. В отзыве на докторскую диссертацию С. А. Тархова «Пространственные закономерности эволюции транспортных сетей» Г. А. Гольц приводит следующие рассуждения: «Впервые во всей мировой литературе по транспорту и общественной географии открыто явление топологического (фрактального) подобия или изоморфизма развития всех сетей сухопутного транспорта (за исключением трубопроводного и электронного); подход к совмещению научного прогнозирования на основе выявленных фундаментальных феноменов и рациональной практической деятельности имеет значение не только для транспортной деятельности, но и любой другой сферы практики, где имеет место трудно прогнозируемая нелинейная обратная связь и процессы территориальной самоорганизации» [5].

Изучение истории развития транспортных сетей может предоставить эмпирический материал для осмысления и выявления фундаментальных синергетических (тектологических) закономерностей. Таким образом, философия, литература и культура в целом всегда были зеркалом человеческих переживаний, и транспортные проблемы не являются исключением.

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ, НТУ «Сириус», ОАО «РЖД» и Образовательного Фонда «Талант и успех» в рамках научного проекта № 20-38-51014.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Кассон, Л. Древняя торговля и общество / Л. Кассон. – Детройт : Изд-во гос. ун-та Уэйна, 1984. – 362 с.
- 2 Баленко, В. В. Разработка методики определения этапности освоения растущего объема перевозок грузов / В. В. Баленко, Т. Н. Каликина // Научно-техническое и экономическое сотрудничество стран АТР в XXI веке. – 2018. – Т. 1. – С. 73–79.
- 3 Толстой, Л. Н. Анна Каренина / Л. Н. Толстой. Собрание сочинений в 22-х т. – М., 1978. – Т. 9. – С. 58.
- 4 Бергсон, А. Два источника морали и религии / А. Бергсон. – М. : Канон, 1994. – С. 336–337.
- 5 Гольц, Г. А. О философии транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.rada.dp.ua/innovat/transport/dosvid>. – Дата доступа : 24.01.2021.

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

АКТУАЛИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТА В ЛИТЕРАТУРНОМ КЛАССИЧЕСКОМ ЖАНРЕ

Во многих литературных произведениях для усиления задуманной творческой линии использованы различные ситуации с литературными героями, происходящие на транспорте. Незаметно для себя авторы литературных произведений актуализируют транспорт своего времени, его преимущества или недостатки. Ретроспектива актуализации транспорта в произведениях литературы уходит во времена античного мира. Античные литературные произведения отражали философию общественной жизни, её устоев, бытового окружения – транспорта, культуры, развлечений и др. Отражение транспорта в литературных произведениях античного мира рассматривалось в несколько этапов:

1) с VIII – V вв. до н. э. транспорт рассматривался в совокупности с военными походами героев Греции. Описывалось использование и причины многих поражений при недооценке его значения (описания Гомера в произведениях «Илиада» и «Одиссея»);

2) более поздний этап, связанный с завоеваниями греков в Азии и Африке в период V – III вв. до н. э.: описания Эсхила в литературно-философских произведениях «Агамемнон» и «Эвмениды», Геродота и Софокла о походах царей эпохи, Еврипида в поэмах «Медея» о мореплавании Ясона в Колхиду, «Ипполит» о передвижении влюбленных из Греции на Крит и обратно, о роли транспорта для соединения влюбленных, в поэме «Облака» Аристофана, где идет речь о философском понятии транспорта: для поля брани, встречи влюбленных на расстоянии (проезд или путешествие друг к другу), морских путешествий в другие страны (доказать собственную храбрость);

3) в период V – III вв. до н. э.: транспорт в литературных произведениях отражается как часть общественной жизни в произведениях Аристофана «Лисистрата», Фукидида «История», Платона «Пир», «Федр» – описывается транспортная связь с Сицилией, островами Пелопонесса;

4) в литературных произведениях Римской Империи: в произведении «Два Менехма» Тита Макция Плавта III–II вв. до н. э. описаны путешествия самого автора и его героев (людей, принадлежащих к разнообразным прослойкам населения Италии) на различных видах транспорта по рекам По, Тибру, морские путешествия с купцами, патрициев на загородные дома в Тунисе (Карфагене) морем, Остии (Италия) сухопутным путем, Египте и др.

Практически в Античном Мире был актуализирован как сухопутный, так и морской транспорт и его основные направления. Не осознавая всего на

системном уровне, в произведениях античных литераторов были заложены основы смешанных и модальных перевозок грузов и пассажиров, оригинальные формы перевозочного процесса. Многие вещи к сожалению утрачены. Так, из произведений времен А. Македонского мы узнаем, что почтовое отправление из Душанбе в Македонию доставлялось за семь дней, а из Минска в Гомель в XXI в. может следовать 20 дней.

С развитием транспорта он все больше отражается в литературных произведениях о светской жизни дворянства, знати в средние века. Описание использования транспорта для военных целей уходит на второй план. В период раннего средневековья (VI–X вв.) о роли транспорта в обществе повествует первая скандинавская эпическая поэма о похождениях рыцарей в землю обетованную с подробным описанием сухопутного и морского передвижения военных, купцов. При этом описывался характер передвижения, вид транспорта, его роль для привлечения внимания к сановным особам, что найдет позже свое повторение во многих произведениях. Например, описывалось путешествие военных начальников той эпохи: «И всякий, кто видит приплывших из-за моря воинов, дивится их крепкому сложению, причудливым шлемам, украшенным изображениями вепрей, сверкающим кольчугам и широким мечам, тяжёлым копьям, которые богатыри несут с лёгкостью, а также красоте кораблей их приведших». Транспорт рассматривается также в литературном описании спасения населения в XI в. при осаде Парижа в «Песне о Гильоме», в которой говорится: «Сырацины прибыли в Париж на его осаду по морю и реке. Разворачивается поэма о любви, войне и спасении народа по реке на ладьях.

Из многих литературных произведений средневековья периода XII–XVII вв. (П. Абеляр «История моих бедствий», Г. Монмутский «Жизнь Мерлина» и др.) создана картина использования транспорта того периода, которая послужила созданию в XXI в. крупнейшей транспортно-логистической цепи Восток – Запад, сформированной по двум альтернативным вариантам: 1) «Великий Шелковый путь», описанный в произведениях Марка Поло; 2) «Один пояс – один путь», подробно описанный А. Никитиным в литературных произведениях того времени. Следует отметить, что по первому варианту создана логистическая система современности по направлению, включающему Китай, Казахстан, Иран, Азербайджан, Грузию, Украину, страны Восточной и Центральной Европы (повторяет описание маршрута путешествия Марко Поло из Италии в Индокитай). По второму варианту повторяется путь, описанный в трудах А. Никитина: страны Индокитая, Бурятия, Сибирь России, Беларусь (ВКЛ), часть Новгородской Руси, страны Центральной Европы. По первому варианту перевозка составляет 11 суток, по второму – 14.

В период развития промышленности, колониальных захватов, развития гражданского общества во многих произведениях водный и железнодорож-

ный транспорт составляет основу сюжета. Так, у Л. Толстого большинство литературных героев знакомятся в поездах или во время морских путешествий. Во многих произведениях российских литературных классиков рассматривается поведение героев во время путешествий и деловых поездок по железным дорогам России: Ф. Достоевский транспорт рассматривал как начало крупного литературного произведения, А. Чехов в своих рассказах приводил собственные впечатления от путешествий по железным дорогам, в тарантасе, морские поездки из России в страны Индокитая, Японии.

В литературных произведениях американских писателей конца XIX – начала XX вв. железная дорога становится ключевым видом транспорта для разворачивания сюжета: жизнь строителей железных дорог, кровопролитная борьба с железными дорогами коренного населения, банковские баталии, связанные с акционированием железных дорог у Т. Драйзера («Американская трагедия», «Титан», «Стоик» и др.).

В этот же период в сюжетах многих литературных произведений английских классиков нашло отражение строительство первого в мире метрополитена, железных дорог, транспортных коммуникаций, морских судов и маршрутов, в которых завязывались знакомства главных героев. При этом следует отметить, что различного рода предложения, мечтания авторов произведений, озвученные главными литературными героями в их произведениях, были воплощены в жизнь. Так мир узнал из литературных произведений более детально про «Титаник», «Восточный экспресс» и другие известные мировые транспортные проекты. При этом в литературных произведениях детально воспроизводится технология работы морского, железнодорожного и других видов транспорта.

В классической белорусской литературе особенное место занимает железнодорожный транспорт как при описании быта населения, так и в период войны (особенно в партизанской войне произведений И. Мележа, И. Шамякина и др.).

В литературных произведениях всех эпох отражено влияние личной безопасности главных героев на транспорте, игнорирование которой всегда приводило к их трагедии или гибели, что полезно знать при пользовании общественным транспортом в XXI в.

В последние годы описание транспорта в литературных произведениях нашло свое место в области фантастики, которая поэтапно переходит в реальную жизнь. Так, идея струнного транспорта была осуществлена в Республике Беларусь и экспериментальные транспортные средства показали эффективность этого транспорта. Многие авторы провели серьезные исследования проблем транспорта и перенесли на страницы своих литературных произведений предполагаемые пути их решения действиями своих литературных героев. Практическую реализацию получила идея в произведениях

китайских авторов о преодолении высокогорного хребта Памира по железной дороге. В 2010 г. была построена самая высокогорная железная дорога (на высоте свыше 5000 м), создана система насыщения кислородом вагонов и локомотива в высокогорной зоне. Практическая фантазия писателей была реализована, что позволило Китаю вывести по кратчайшему пути железную дорогу, соединяющую высокогорные районы страны с центром, а также с сетью Казахстана, что сделало более дешевым использование железнодорожного международного сообщения.

Практически актуализация железнодорожного транспорта в классическом жанре литературных произведений во всех странах оказала импульс к развитию железнодорожной сети: скоростной во Франции и Германии, с устойчивой работой во многих Африканских странах. В ряде стран, благодаря литературной актуализации железной дороги, она была построена, хотя первоначально её строительство и развитие не предполагалось (Израиль, страны Ближнего Востока, Ливия и др.).

УДК 82-312.9"18/19":656.078

А. С. НЕВЕРОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПО ПРОИЗВЕДЕНИЯМ ПИСАТЕЛЕЙ-ФАНТАСТОВ В КОНЦЕ XIX – XX ВВ

Не так уж много времени прошло с того момента, когда первый пассажир зашел в вагон первого поезда. Совершенно незаметно это фантастическое для того времени средство передвижения стало обыденностью. Но и сейчас, занимая свое место в купе, ты словно попадаешь в иной мир, в какую-то параллельную вселенную, где непрерывным потоком проносятся за окном пейзажи – то живописные и настраивающие на лирический лад, то скучные и усыпляющие. Сама обстановка гипнотизирует пассажира, приводя его в такое состояние, когда хочется верить в самые безудержные фантазии, которыми он с удовольствием делится с попутчиками. Может быть поэтому так часто в фантастических произведениях поезд не просто средство передвижения, а место действия, где происходят удивительные события.

Свою чисто техническую роль как средство доставки пассажира из пункта А в пункт В поезд играл в ранних фантастических романах. Так, развитие железных дорог не оставил без внимания самый популярный писатель-фантаст XIX века Жюль Верн. Его роман «Клодиус Бомбарнак», написанный в 1893 году, был посвящен путешествию по Большой Трансазиат-

ской магистрали, проходящей от Узун-Ада на восточном побережье Каспийского моря до Пекина по территории Российской империи и Китая. В то время такой магистрали не было, Закаспийская железная дорога доходила только до Самарканда и не стыковалась с китайскими дорогами.

Эту функцию железнодорожного транспорта как основу сюжета нередко используют и в произведениях современных фантастов. Расширяющиеся пространственные аномалии прервали сообщения между городами. Единственный путь, по которому, выехав из дома, можно вернуться назад – железная дорога. Это сюжет романа современного писателя-фантаста Руслана Мельникова «Бронепоезд».

Во многих фантастических произведениях железная дорога предстает в различных теоретически возможных, но неосуществимых на момент написания вариантах. Так, в начале XX века идея опоры на электромагнитное поле буквально витала в воздухе. Идею «реализовал» в 1953 году писатель-фантаст Роберт Хайнлайн в романе «Астронавт Джонс». Действие происходит возле трассы экспресса, поезда которого летят над долинами и сквозь туннели с близкой к звуковой скоростью от одного магнитного кольца к другому.

В некоторых романах железнодорожный состав рассматривается не просто как средство передвижения или объект, в пределах которого происходит действие произведения, а как своеобразный мир, где сосредоточена вся жизнь его персонажей. Типичный пример – фантастическая повесть Виктора Пелевина «Желтая стрела». Поезд, идущий в никуда и в никогда, – место его действия. Этот поезд – единственное живое пространство, в котором существуют персонажи повести. В этом произведении Пелевин сравнивает нашу жизнь с поездом, с которого невозможно сойти, и движется он к разрушенному мосту.

В цикле романов «Метро», созданных по мотивам романа Дмитрия Глуховского «Метро 2033», в качестве среды обитания персонажей представлена вся сеть метрополитена. Романы и рассказы взаимосвязаны сюжетно: всех их объединяет место действия – вымышленная версия планеты Земля через двадцать лет после ядерной войны, которая согласно сюжету произошла 6 июля 2013 года.

Линии железной дороги опоясывают ныне всю Землю, охватывая ее плотной сетью. А поскольку Земля шарообразна, то рельсовая сеть на её поверхности образовала металлическую сферу, своего рода ленту Мёбиуса. Некоторые ученые (например, доцент кафедры топологии МГУ, канд. физ.-мат. наук Иван Пацей) всерьез предлагает безумную гипотезу, что сама сеть железных дорог, опутавшая с той или иной плотностью всю нашу планету, способна искривлять и время, и пространство, что объясняет феномен так называемых «поездов-призраков». Поезда эти не подчиняются расписанию, возникают из ниоткуда, чтобы снова вернуться в никуда. Они не делают остановок на станциях и не берут пассажиров. Тот же, кто решится всколоть

на подножку проплывающего мимо вагона, сгинет безвозвратно вместе с поездом-призраком.

Железная дорога – это достаточно консервативный элемент транспортной инфраструктуры, и настоящие технологические прорывы здесь происходят весьма редко. Но в мире существует множество очень смелых железнодорожных проектов, которые могут перевернуть отрасль с ног на голову. И именно они могут послужить идеей для многих будущих произведений современных фантастов.

Итак, само существование железных дорог и бороздящих по ним просторы Земли железнодорожных составов будоражит фантазию не только фантастов, но и серьезных ученых. А поэтому можно не сомневаться, что мы еще не раз встретимся с новыми героями фантастических произведений, которых судьба или задумка автора связала с железной дорогой.

УДК 784:656.21+656.2)

Ю. О. ПАЗОЙСКИЙ

Российский университет транспорт (МИИТ), г. Москва

О НЕКОТОРЫХ ПОНЯТИЯХ ДИСЦИПЛИН «ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ» И «ОБЩИЙ КУРС ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ» В ПЕСЕННОМ ТВОРЧЕСТВЕ РУССКИХ И СОВЕТСКИХ ПОЭТОВ

Попутная песня

Музыка М. И. Глинки, слова Н. В. Кукольника:

Дым столбом – кипит, дымится пароход...
Пестрота, разгул, волнение,
Ожиданье, нетерпенье...
Веселится и ликует весь народ
И быстрее, шибче воли
Поезд мчится в чистом поле.

Это замечательное стихотворение Н. В. Кукольника, легшее в основу знаменитой песни М. И. Глинки «Попутная песня», имеет два аспекта с точки зрения создания и развития железнодорожного транспорта в России.

Первый аспект – это восторг перед невидимой ранее скоростью движения, а ведь в то время скорость поезда едва достигала 20–30 км/ч. Что же сказал бы автор этих стихов о достижениях, связанных с появлением высокоскоростных поездов, показывающих чудеса скоростей движения? Ведь они действительно «летят» над землей.

Второй аспект – это тот ущерб природе, который наносит развитие транспорта и промышленности:

Не воздух, не зелень страдальца манят, –
Там ясные очи так ярко горят,
Так полны блаженства минуты свиданья,
Так сладки надеждой часы расставанья.

Современники Н. В. Кукольника видимо не задумывались над тем, что внедрение паровозной и тепловозной тяги в практику работы железнодорожного транспорта, с которого началась научно-техническая революция, имеет и негативную сторону, с которой нельзя не считаться. Отрадно отметить, что развитие транспорта и внедрение новых энергосберегающих современных технологий существенно уменьшает негативное влияние на окружающую среду.

Вопрос. Какие пассажирские поезда называются скоростными, а какие – высокоскоростными? В чем заключается эффект от введения в эксплуатацию высокоскоростных железнодорожных магистралей?

В памяти звучит изумительный голос Сергея Лемешева, исполнявший **«Дорожную песню»**.

Музыка И. Дунаевского, слова С. Васильева:

Лучами красит солнышко стальное полотно.
Без устали, без устали смотрю, смотрю в окно...

Вопрос 1. О каком полотне идет речь в песне?

Вопрос 2. Какие расстояния (мм) между осями путей на прямых участках должны быть:

– на перегонах двухпутных линий;

– на трех- и четырехпутных линиях между осями второго и третьего пути;

– на станциях между осями смежных путей?

Или веселая радостная детская песня

Голубой вагон

Музыка В. Шаинского, слова Э. Успенского:

Голубой вагон бежит, качается,

Скорый поезд набирает ход...

Ах, зачем же этот день кончается,

Пусть бы он тянулся целый год!

Вопрос. Какие типы пассажирских вагонов вы знаете? Назовите число мест в этих вагонах.

Скатертью, скатертью

Дальний путь стелется

И упирается прямо в небосклон...

Вопрос. Что такое железнодорожный путь? Что включают в себя понятия:

– нижнее строение пути;

– верхнее строение пути?

А вот замечательная песня «Город детства» (музыка Ф. Миллера, стихи Р. Рождественского), которую пела Эдита Пьеха.

В кассе вокзала билет попросу
Может впервые за тысячу лет –
Дайте до детства плацкартный билет.

Тут же возникает вопрос. Какие услуги пассажирам могут предоставляться на вокзалах?

Или песня О. Фельцмана на стихи М. Матусовского «Пассажирские поезда»:
И куда вы все торопитесь, куда? Поезда ... поезда...
Почтовые и скорые, пассажирские поезда.

Вопрос. Перечислите типы пассажирских поездов дальнего следования.

Наша повседневная жизнь так тесно связана с железной дорогой, что даже в самые счастливые минуты и в минуты раздумий и печали мы нередко вспоминаем о ней с теплотой и благодарностью.

УДК 001.3+629(1+7)

С. В. ПИЛИПЕНКО

Полоцкий государственный университет, Республика Беларусь

ВЗАИМНОЕ ВЛИЯНИЕ НАУЧНОЙ ФАНТАСТИКИ, НАУКИ, ТЕМПОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Один из жанров художественной литературы, который наиболее актуально раскрывает и подвергает осмыслению ряд вопросов о соотношениях науки и общества, анализирует проблемы развития самой науки и техники – научная фантастика [1]. Еще в середине II века н. э. Лукиан Самосатский написал повесть о путешествии на Луну. Это произведение является примером первых попыток создания нового направления в литературе – научной фантастики. Во вступлении к своей «Правдивой истории» автор предупреждал: «Я буду писать о том, чего не видел, не испытал и ни от кого не слышал. Впоследствии этого не следует верить ни одному из следующих приключений» [2]. Так начинала развиваться научная фантастика.

Истинную основу жанра научной фантастики положили произведения периода первой промышленно-технической революции [1, 2]. Например, Жюль Верн широко использовал в своих произведениях плоды тогдашней науки, пытаясь предугадать возможное развитие техники. Так, в произведении «20000 лье под водой» этот автор предугадал появление подводных лодок как нового вида транспорта. Двигатели выдуманного корабля – электрические, источником электроэнергии являются сверхмощные электрические батареи (почти как у дизель-электрических подводных лодок). Следует заметить, что Жюль Верн жил понятиями классической механики и классической физики. В произведении «С Земли на Луну прямым путём за 97 ча-

сов 20 минут» в 1865 году Жюль Верн «изобрел» солнечный парус. Так, каждый писатель-фантаст, в той или иной мере, подталкивает разработчиков к реализации новых идей, подпитываясь в своем творчестве результатами научных открытий.

Основой отечественной научной фантастики по сути является «Аэлита» А. Н. Толстого, где описана ракетная техника и космический полет. В «Гиперболоиде инженера Гарина» проблемы общественной роли науки проанализированы более ярко. Хотя первой фантастической книгой, вышедшей при Советской власти, был роман Н. Комарова «Холодный город» (1918), в нем, кроме прочего, обрисовано устройство, похожее по своему функционалу на кондиционер [3]. В те же 20-е годы свои первые произведения издают известные писатели-фантасты А. Р. Беляев, В. А. Обручев, В. Итин и др. Эти писатели тоже пытаются наметить пути развития науки и техники, транспортной инфраструктуры, проанализировать возможные последствия. В 40–50-х годах в произведениях начали описывать события ближайшего будущего. Так, в работах В. Немцова и В. Охотникова описан мощный портативный аккумулятор. В 50-е и 60-е годы появились такие произведения, как, например, «Туманность Андромеды» И. Ефремова, где присутствует умная планировка городов с настолько хорошо организованным общественным транспортом, что личный почти не используется. В «Стране багровых туч» Аркадий и Борис Стругацкие хорошо описывают машины, способные передвигаться в предполагаемых условиях Венеры. В фантастике многие технические решения отталкиваются от существующего положения науки, возможное развитие известных областей знания экстраполируется в будущее.

Когда наука открывала «новые горизонты», такие как развитие кибернетики, вторжение в космос и др., это давало новые толчки фантастике. Однако существует и обратная связь. Так, директор ЦЭМИ АН СССР Н. П. Федоренко говорил [4]: «В научно-фантастических произведениях нередко содержатся предвидения социального и научно-технического прогресса, которые можно с пользой применить при долгосрочном прогнозировании и оптимальном планировании». Темпы реализации идей фантастов различны, так идея о солнечном парусе, описанная Жюль Верном, реализуется только сейчас. Зачастую то, что реализуется, например электромобиль, уже было реализовано в промышленных образцах начала прошлого века на более низком уровне и вытеснено более эффективными на то время образцами техники.

С течением времени научная фантастика включала в себя новые направления, такие как социальная фантастика, стимпанк и др., но даже в таких произведениях описывались возможные пути развития транспортной инфраструктуры, средств связи и пр. В какое-то время появилось новое направление фантастической литературы – фэнтези, основоположником которого является Джон Рональд Руэл Толкиен (1892–1973). Если научная фантастика это размышления о будущем, то фэнтези — мечты о прошлом, которые абсолютно не связаны с реальностью вообще и развитием науки и

техники в частности. Как сказано в [1]: «научная фантастика – это литература образного выражения научных и социальных гипотез о будущем, настоящем и прошлом (по вопросам разносторонне касающихся человека), логически проецированных из явлений современности и, поэтому, вероятных». Фэнтези такой литературой не является.

Одно из преимуществ фэнтезийных романов – они не устаревают в техническом плане. В этих романах всегда будут эльфы, драконы и пр. Фантастам же постоянно приходится придумывать что-то новое, решать новые технические решения, придумывать то, что сейчас кажется фантастикой, но через какое-то время станет реальностью. В фэнтези же даже не требуется пояснений того, откуда берется энергия для реализации «чуда». Даже в Бхагавадгите, созданной в I тысячелетии до н. э., являющейся религиозным текстом, имеется более-менее подробное описание того, откуда берут энергию жизни боги. Опустим описание адекватности объяснений, хотя оно для того времени достаточно логично. Другими словами, даже в те далекие времена люди старались быть более-менее логичными. В большинстве произведений фэнтези современному инженеру и ученому практически нечего почерпнуть, хотя у подрастающего поколения данные произведения находят широкий отклик. По-настоящему хорошие научно-фантастические произведения сейчас находятся в тени фэнтези.

Современная научная фантастика, эссенциалистская, структурная и прагматическая, находится в кризисе. Хотя и издается множество фантастических романов, большинство произведений не являются текстами с явным присутствием научного поиска [5]. Фантастика, которая способна моделировать реальности, законы функционирования которых не вступают в непримиримое противоречие с теми, которые нам известны в настоящий момент, очень мало [6]. Практически полностью отсутствует отечественный сегмент таких произведений. В иностранном сегменте хоть и встречаются достойные произведения, но они популяризируют только свою науку. Кроме того научная фантастика в целом недостаточно популяризируется. Воспитанные же на нелогичных произведениях индивидуумы в последующей жизни не доверяют науке, порой принося значительный вред и себе, и окружающим. Они ограничены в научном и техническом поиске. Человек должен четко различать научно-фантастическое произведение от явного сказочного произведения, пригодного только для пассивного отдыха. На развитие научной мысли, реализованной в фантастических произведениях, следует обратить внимание тем ученым, которые имеют талант в написании по настоящему интересных для неподготовленного читателя текстов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Дхингра, К.* Пути развития научно-фантастического жанра в советской литературе: автореф. дис. ... канд. филол. наук [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.fandom.ru/about_fan/dhingra_1.htm. – Дата доступа : 15.03.2021.

2 Бритиков, А. Ф. Эволюция научной фантастики. Некоторые проблемы истории и теории жанра [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://lit.wikireading.ru/45997>. – Дата доступа : 22.01.2021.

3 Ревич, А. В. Перекресток утопий. У истоков советской фантастики [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.fandom.ru/about_fan/revich_22.htm. – Дата доступа : 11.03.2021.

4 Статьи о фантастике [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.fandom.u/bout_an/antoniuk_1.htm. – Дата доступа : 11.02.2021.

5 Первушин, А. Проблемы научной фантастики в России: мнимые и реальные [Электронный ресурс] / А. Первушин // Троицкий вариант. – 28 марта 2017. – № 6 (225). – Режим доступа : https://elementy.ru/nauchnoporulyamaya_biblioteka/433553/Problemy_nauch-noy_fantastiki_v_Rossii_mnimye_i_realnye. – Дата доступа : 22.02.2021.

6 Schwab, K. M. COVID-19: The Great Reset / К. М. Schwab, Т. Malleret // 2020 World Economic Forum. Forum publishing. – 2020. – 212 p.

УДК 821.161.1Радищев:625.81

А. А. ПОДДУБНЫЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ДОРОГ ПОЧТОВЫХ ТРАКТОВ В ПРОИЗВЕДЕНИИ А. Н. РАДИЩЕВА «ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В МОСКВУ»

Главной сухопутной артерией России XVIII столетия была дорога из Санкт-Петербурга в Москву, которой посвящено знаменитое «Путешествие из Петербурга в Москву» А. Н. Радищева, изданное в 1790 г. Протяженность маршрута составляла 600 верст и преодолеть данное расстояние можно было в течение 5–6 суток, что современному пассажиру трудно представить, когда сегодня на скоростном поезде это расстояние преодолевается за 4 часа. Помимо этого А. Н. Радищев дает нам возможность увидеть почтовый тракт как дорогу с присущими ей характеристиками, которые в то время воспринимались как должное и не вызывали у путешественников дискомфорта: *«Поехавши из Петербурга, я воображал себе, что дорога была наилучшая. Таковую ее почитали все те, которые ездили по ней вслед государя. Такова она была действительно, но – на малое время. Земля, насыпанная на дороге, сделав ее гладкою в сухое время, дождями разжиженная, произвела великую грязь среди лета и сделала ее непроходимую... Обеспокоен дурною дорогою, я, встав из кибитки, вошел в почтовую избу, в намерении отдохнуть»* (глава «Тосна»). Далее в главе «Люблин» также приводится подтверждение такой «нормальности» поездки, которая *«замучила бока»*.

А. Н. Радищев уделил значительное внимание состоянию дорог России XVIII века, которые характеризуются как плохие дороги в рытвинах, из-за которых не удастся поспать: *«Насилу очнуться я мог от богатырского сна, в котором я столько сгрел. Голова моя была свинцовой тяжелее, хуже,*

нежели бывает с похмелья у пьяниц, которые по неделе пьют запоем. Не в состоянии я был продолжать пути и трястися на деревянных дорогах (пружин у кибитки моей не было)» (глава «Подберезье»). К вышесказанному следует добавить, что дороги были узкими и часто покрыты водой, создававшей непролазную грязь, в которой застревали колеса повозок.

Однако в главе «Вышний Волочок» А. Н. Радищев приводит сравнительный анализ Российских дорог с Римскими: *«Римляне строили большие дороги, водоводы, коих прочности и ныне по справедливости удивляются; но о водяных сообщениях, каковые есть в Европе, они не имели понятия»* и делает вывод, что *«Дороги, каковые у римлян бывали, наши не будут никогда; препятствует тому наша долгая зима и сильные морозы, а каналы и без отделки не скоро заровняются»*. Данный вывод, о необходимости рассмотрения климатических условий при строительстве и эксплуатации дорог, можно сказать впоследствии, через несколько веков, все-таки был учтен и сегодня мы имеем справочные руководства, где представлены соответствующие коэффициенты, учитывающие климатические показатели местности, а также ее геологическую структуру. При этом современные автомобильные дороги не подвержены повреждениям из-за температурных условий как в зимний, так и летний период.

Таким образом, выполненный анализ показал, что должного внимания состоянию дорог в XVIII веке не уделялось и их содержание и ремонт практически отсутствует. Обеспечение страны качественными дорогами в данный период являлось очень сложной инженерной задачей по ряду причин, особенно природно-климатических условий, и до XIX века дорожное покрытие как таковое вообще отсутствовало и дорога представляла собой просто хорошо утрамбованную землю. При этом следует отметить, что в России в 1786 г. была утверждена как обязательная конструкция дорожной одежды капитана Баранова для дорог с проезжей частью, где предусматривалось двухслойное покрытие. Нижний слой состоял из щебня размером «малого куриного яйца», а верхний – толщиной 2–4 дюйма – из прочного каменного материала, который при постройке надо было «уколотить плотнее ручными бабами и выровнять катками, железными и каменными». При укатке рекомендовалось употреблять «катки сначала незначительного веса, но увеличивать по мере укатки вес оных». При этом «польза от катка могла только тогда быть, коль скоро тяжесть его постепенно доходила до 300 пудов нагрузкой в ящик камня». Последняя строительная операция рекомендовалась значительно ранее, чем ее ввел в 1830 г. в строительную практику для щебеночных покрытий во Франции Полонсо. Такая методика прокладки дорог впоследствии стала основой при строительстве как железных дорог, так и автомобильных, а также выступила побуждающим фактором для разработки конструкций строительной техники.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Радищев, А. Н. Путешествие из Петербурга в Москву : Избранные произведения / А. Н. Радищев. – М.-Л. : Гослитиздат, 1949. – 25 с.

Т. Г. СЕРГЕЕВА, О. П. КИЗЛЯК

*Петербургский государственный университет путей сообщения,
Российская Федерация*

ВКЛАД ПРОФЕССОРА А. Н. О'РУРКА В РАЗВИТИЕ ТЕХНОЛОГИИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Стремительный рост производственных мощностей и объёмов производства тяжёлой промышленности в период индустриализации с 1929 года по июнь 1941 года имел огромное значение для обеспечения экономической независимости от капиталистических стран и укрепления обороноспособности СССР. По существу, в это время совершился переход от аграрной страны к индустриальной. В качестве основного звена были избраны металлургия, машиностроение, строительство [1], в результате чего выпуск промышленной продукции увеличился более чем в 4 раза. Транспорт становился «узким местом» в экономике страны. Поэтому увеличению провозных и пропускных способностей железных дорог государство уделило значительное внимание. Всего было построено более 13 тысяч километров новых и 9 тысяч километров вторых путей, выпущено 12 тыс. паровозов и более 300 тысяч вагонов, началось внедрение автотормозов, создавались условия для значительного повышения веса составов и увеличения скорости движения поездов. К концу 1940 года сеть железных дорог Советского Союза составила более 106 тысяч километров, а размеры грузового движения выросли более чем в 6 раз. На всех дорогах разрабатывались прогрессивные нормы использования подвижного состава, внедрялись новые технологические процессы работы станций и депо.

Профессор Александр Николаевич О'Рурк понимал, что в таких условиях существенно обострилась проблематика взаимодействия железнодорожного транспорта общего и необщего пользования. В фундаментальном труде [2] он подчеркнул, что для ускорения грузодвижения и снижения транспортных издержек организация перевозок на промышленном транспорте имеет огромное значение, поскольку сеть промышленного транспорта охватывала более 17000 км путей. На ней работали более 3000 паровозов, около 300 мотовозов, 250 электровозов и около 40000 вагонов различного рода. А. Н. О'Рурк установил, что труднее всего организовать взаимодействие с крупными металлургическими заводами, поскольку грузооборот таких предприятий измеряется миллионами тонн в год, а число грузовых фронтов может достигать 200–300 и более. При этом коэффициент неравномерности по прибытии мог составлять 2–3 и даже более.

После детального анализа возможных схем примыкания транспортных путей к рельсовой сети НКПС, схем генеральных планов металлургических заводов и размещения цехов крупных предприятий А. Н. О'Рурк предложил применить на путях промышленных предприятий все новейшие способы улучшения маневровой работы, апробированные и внедренные на магистральном транспорте, в том числе новейшие нормы на маневровую работу, а также ввести маршрутизацию внутривозовских составов.

В результате реализации предложений автора была существенно снижена продолжительность маневровых операций (до 20–25 %). В своей работе О'Рурк приводит данные по маневровому измерителю для некоторых крупных заводов Ленинграда до и после применения стахановских методов (таблица 1).

На больших машиностроительных заводах (Кировском и Ижорском) стахановское движение «...дало наилучшие результаты» [2]. В 1934 году время оборота вагона НКПС на Кировском заводе при норме 7 часов составляло 7,75 часа, а с мая 1935 года эта норма была снижена до 4 часов.

Таблица 1 – Сравнительная продолжительность оборота вагонов

Название предприятия	До стахановского движения, час	1 квартал, 1936 г., час
Кировский	4,5	6,8
Г. Ижорский	5,2	7,2
Им. Ленина	6,3	7,1
«Красный выборжец»	2,2	3,2
«Красный треугольник»	5,2	6,3
«Красный химик»	2,1	3,2
Им. Марти	1,2	2,5
1-я ГЭС	3,2	4,3
Им. Сталина	2,5	3,9

О'Рурк писал, что Кировский завод только в мае 1936 года довел эту норму до 3,12 часа, т. е. почти на 25 % перевыполнил заданную ему норму. В 1934 году на Ижорском заводе при норме оборота вагонов 8,34 ч, завод выдавал только 8,74 часа. Вагонооборот вагонов НКПС в то время составил около 32,5 тысяч вагонов за год. Штрафы, которые приходилось платить заводу за простой вагонов свыше нормативного времени НКПС, в 1934 году составили более 100 тысяч рублей. Следует отметить, что в 1934 году промышленность НКПС заплатила НКПС за простой вагонов свыше установленной нормы около 100 миллионов рублей. Несмотря на большое развитие стахановского движения, только в мае 1936 года Ижорский завод смог подойти к заданным цифрам времени оборота вагона 6 часов.

В отношении экипировки и организации работы экипировочных устройств также была проделана большая работа. Проведен целый ряд улучшений экипировочных устройств, позволивших привести время на экипировку к норме 2–2,25 ч, установленной на Сталиногорской конференции

промтранспорта (1936 г.). В результате проделанной работы полезная работа паровоза была доведена до 21,75–22 часов.

Какими же методами промышленный транспорт добился таких успехов?

1 Снижением времени на маневровую работу.

2 Ликвидацией всех непроизводительных простоев.

3 Правильной организацией своей работы.

4 Прогрессивно-премиальной системой оплаты труда транспортных работников.

5 Применением железнодорожных кранов не только при погрузочно-разгрузочных работах, но и при маневровой работе [2].

А. Н. О'Рурк пришел к выводу, что правильная организация перевозок будет возможна только тогда, когда по всем возможным направлениям движения перевозки будут совершаться поездным порядком (на ряде заводов в то время применялось только маневровое движение). Автор написал, что на объектах промышленного транспорта необходимо внедрить движение по графику, который он назвал контактным, согласованному с технологическим процессом предприятий, обосновав при этом необходимость осуществления равномерной доставки вагонов НКПС на пути предприятий, осуществляемой по графику. Наконец, Александр Николаевич обосновал необходимость заключения договоров между НКПС и путями промышленных предприятий, в которых должны быть конкретизированы нормы времени на маневры, пробег вагонов, установленные с учетом особенностей промпредприятий.

Следует отметить важность и актуальность труда А. Н. О'Рурка в части совершенствования технологии работы промышленного транспорта. В последние годы своей жизни Александр Николаевич работал по научно-исследовательской тематике в сфере промышленного и городского транспорта. Его исследования отличались размахом и глубиной, всесторонней обоснованностью предложений. В начале Великой Отечественной войны А. Н. О'Рурк выполнял в осажденном Ленинграде научные исследования по заданию Управления военных сообщений Ленинградского фронта, в которых использовался его опыт работы по управлению перевозками во время первой мировой войны (1914–1918 гг.).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Крейнис, З. Л.* Очерки истории железных дорог. Два столетия / З. Л. Крейнис. – М. : Учебно-методический центр по образованию на ж.-д. трансп., 2007. – 333 с.

2 *О'Рурк, А. Н.* Перестройка работы на промышленном транспорте / А. Н. О'Рурк. – М. : Трансжелдориздат, 1938. – С. 210–226.

А. А. СИДРАКОВ, А. В. ШИРОКОВ

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ ГОРОДСКОГО РЕЛЬСОВОГО ТРАНСПОРТА В РОМАНЕ М. А. БУЛГАКОВА «МАСТЕР И МАРГАРИТА»

«– Аннушка, наша Аннушка! С садовой! Это ее работа! Взяла она в бакалее подсолнечного масла, да литровку-то о вертушку и разбей! Всю юбку изгадила... Уж она ругалась, ругалась! А он-то, бедный, стало быть, поскользнулся да и поехал на рельсы...» [1].

Каковы же причины попадания человека на трамвайные пути и как современные технологии могут предотвратить подобные инциденты?

119 лет назад, в 1899 году, в Москве появляется первая линия электрического трамвая. Трамвай развивал немалую скорость – до 25 километров в час [5]. Остановки были оборудованы турникетами («вертушками»), на которых, как на карусели, каталась малолетняя детвора.

Современные тенденции развития мегаполисов включают в себя создание безбарьерной среды, что привело к использованию подвижного состава городского транспорта с низким уровнем пола, а также оборудованию остановочных пунктов посадочными платформами в одном уровне с их полом. Благодаря этому значительно упростилась процедура посадки в автобусы, троллейбусы и в вагоны трамваев для всех пассажиров, включая маломобильные группы. Кроме того, новые виды подвижного состава городского рельсового транспорта оборудованы большим числом дверей, имеют более широкий дверной проем, чем первые модели, имевшие посадочные площадки только в голове и хвосте вагона. Таким образом, в том числе учитывая новые системы бесконтактной оплаты проезда непосредственно внутри вагона, полностью исчезла необходимость регулировать пассажиропоток с помощью турникетов.

Сегодня остановочные пункты оснащаются противоскользящим покрытием на основе холодного пластика, которое может повысить безопасность пассажира не только в эпизодах с Аннушкой, но и в холодное время года, когда обледенение дорог и тротуаров значительно ухудшает статистику по травматизму граждан. Цветное противоскользящее покрытие, кроме того, позволяет выделять определенные зоны на дороге, что сосредотачивает внимание водителей на тех участках, где необходима повышенная безопасность. Данный материал позволяет сделать выделенный участок более безопасным за счет своих противоскользящих свойств – городскому транспорту проще осуществить маневр торможения.

«Вожатая рванула электрический тормоз, вагон сел носом в землю, после этого мгновенно подпрыгнул, и с грохотом и звоном из окон полетели стекла. Тут в мозгу Берлиоза кто-то отчаянно крикнул – «Неужели?..» Еще раз, и в последний раз, мелькнула луна, но уже разваливаясь на куски, и затем стало темно» [1].

Служебное торможение трамваев того времени осуществлялось пневматическим колёсно-колодочным тормозом с двусторонним нажатием колодок; для получения сжатого воздуха применялся компрессор, приводившийся от одной из осей вагона. Однако на части вагонов пневмотормоз отсутствовал, а в качестве служебного использовался электрический тормоз (реостатный) [2].

Основным режимом торможения вагона при использовании электрического тормоза является динамическое торможение за счет преобразования механической энергии движения вагона в электрическую с последующей передачей ее в контактную сеть либо в тормозные реостаты. Динамическое торможение используется от максимальной до нулевой скорости вагона [4].

Современные трамваи обладают более совершенными системами торможения, к которым относится и электромагнитный рельсовый тормоз.

Магниторельсовый тормоз – железнодорожный тормоз, тормозной эффект которого создаётся за счёт взаимодействия тормозной колодки непосредственно с рельсом; тормозное нажатие при этом образуется за счёт магнитного поля, создаваемого электромагнитами и притягивающего тормозную колодку и рельс друг к другу. По сравнению с обычными колодочными тормозами магниторельсовый характеризуется высоким тормозным нажатием (около 100 кН). Ввиду высокого тормозного эффекта магниторельсовый тормоз нередко применяется лишь при экстренном торможении либо как стояночный [3].

Использование магниторельсового тормоза позволяет значительно сократить тормозной путь вагона трамвая и обеспечить безопасность пассажиров и пешеходов, оказавшихся на проезжей части.

Таким образом, в Булгаковской Москве 20–30-х годов прошлого века явно показано несовершенство системы обеспечения безопасности городского транспорта. Современное развитие технических средств обеспечения безопасности, новые материалы и технологии проектирования, строительства и оборудования пассажирской инфраструктуры городского транспорта значительно способствуют не только повышению безопасности пассажиров и пешеходов, но и их комфорту.

«И только тогда, когда будет уже очень поздно, мы вновь начнем кое-что созидать, чтобы стать полноправными, чтобы нас впустили опять в версальские залы.

«Кто увидит эти светлые дни? Мы? О нет! Наши дети, быть может, а быть может, и внуки...» [1].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Булгаков, М. А. Грядущие перспективы; Черный маг; Мастер и Маргарита; Тайному другу; Дьяволиада; Собачье сердце: романы и повести / М. А. Булгаков. – СПб : Каравелла, 1993. – 586 с.

2 Нюквист, К. Двухосные вагоны Ленинградского трамвая / К. Нюквист // Железнодорожное дело. – 1996. – № 1(9). – С. 14–16.

3 Магниторельсовый тормоз // Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / Гл. ред. Н. С. Конарев. – М. : Большая российская энциклопедия, 1994. – 222 с.

4 Лисичкин, Э. А. Тормозные системы электроподвижного состава : учеб.-метод. пособие для студентов / Э. А. Лисичкин, П. К. Рудов. – Гомель : БелГУТ, 2009. – 112 с.

5 Сайт мэра Москвы : офиц. сайт. – Режим доступа: www.mos.ru. – Дата доступа 21.01.2021.

УДК 82:331.543:656+69

А. Г. ТАШКИНОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

РОМАНТИКА ПРОФЕССИИ В ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЕ НА ТЕМУ ТРАНСПОРТА И СТРОИТЕЛЬСТВА

Литература – это всемирное хранилище духовно-нравственных ценностей, которое посредством раскрытия художественных образов помогает нам увидеть внутреннюю красоту человека, дает понятие о добре и зле, указывает нам пути самосовершенствования. Она является одновременно и средством познания мира, и мощным источником воспитания духа, личности. Как учитель и наставник в жизни литература развивает разум и чувства людей, помогает им делать правильный выбор в жизни.

Один из самых главных выборов, который совершает человек в юности – выбор профессии. Для молодого человека правильный выбор профессии является основой его самоутверждения в обществе, важнейшим этапом социализации личности, вступления в самостоятельную жизнь. В связи с этим уместно вспомнить два изречения: «Важно не то место, которое мы занимаем, а то направление, в котором мы движемся» (Л. Н. Толстой) и «Для того, кто не знает куда плывет, никакой ветер не будет попутным» (Б. Спиноза).

К факторам, определяющим выбор профессии, можно отнести:

- знания о профессиях, их востребованность в настоящее время;
- склонности (интересы, мотивы труда);
- способности, здоровье (внутренние возможности и ограничения);
- уровень притязаний и самооценка;
- мнение родителей, семьи, сверстников.

Очень информативным способом получения знаний о профессии является чтение художественных книг (или мемуаров), действующие герои кото-

рых представляют эту сферу деятельности. С помощью книги читатель может с головой погрузиться в реальность интересующей его профессии и «примерять» ее на себя как в информационном, так и эмоциональном плане. Конечно, достоверность описания профессии в художественной литературе во многом зависит от того, чем до начала своей литературной деятельности занимался (профессионально) сам писатель, насколько он глубоко и тщательно изучил тему своего произведения, и смог ли наделить своих персонажей теми чертами, которые типичны для данной профессии.

Ощущение новизны, радости движения, которое дарит железная дорога присутствуют в стихотворении Н. Кукольника «Попутная песня» (1840). Железная дорога здесь представляется символом прогресса, обновления.

Гарин-Михайловский (1852–1906) известен не только как талантливый писатель, но и как успешный, изобретательный инженер путей сообщения. По окончании Института путей сообщения Михайловский Г. А. (Н. Гарин – литературный псевдоним) в течении 4-х лет работал инженером на строительстве железных дорог, в том числе и Транссибирской магистрали. Поэтому «производственная тема» в его произведениях всегда изложена точно и убедительно с профессиональной точки зрения. Главный герой его повести «Инженеры» (завершающей автобиографическую тетралогию – «Детство Темы», «Гимназисты», «Студенты») Карташев Артемий Николаевич после окончания института уезжает из Петербурга с благородными намерениями найти работу там, «где не берут взяток». На строительстве местной железной дороги трудится так усердно, что вызывает ревность и зависть своих коллег. Проявляя инициативу и деловитость Артемий успешно продвигается по служебной лестнице. Инженерные решения героя – использование местных строительных материалов, сокращение транспортных и складских расходов актуальны и в наше время. Не могут оставить читателя равнодушным искренность и честность Карташева, его стремление к справедливому предустройству общества.

Автор повести подводит своих читателей к мысли, что инженеры, люди знающие и любящие свое дело, представляют могучую силу для строительства нового справедливого мира.

Рассмотренные два художественных произведения талантливых писателей отражают романтику труда на транспорте и в строительстве и способны повлиять на выбор молодыми людьми профессии, по которым в нашем университете ведется подготовка дипломированных специалистов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Гарин-Михайловский, Н. Г.* Собрание сочинений: в 5 т. – Н. Г. Гарин-Михайловский. – М. : Государственное издательство художественной литературы, 1957. – Т. 2: Студенты. Инженеры. – 563 с.

2 *Некрасов, Н.* В дороге : [стихотворения] / Н. Некрасов. – СПб. : Амфора; М. : ИД Комсомольская правда, 2012. – 240 с.

О. А. ХОДОСКИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

МЕСТО ТРАНСПОРТА В ЛИТЕРАТУРЕ: НАУЧНАЯ И ХУДОЖЕСТВЕННАЯ МНОГОГРАННОСТЬ

Транспорт – действительно понятие многогранное. Если попросить человека, даже непосредственно не имеющего отношения к транспортной сфере, дать определение категории «транспорт», то он на некоторое время задумается, ибо даже на бытовательском уровне транспорт это и перемещение, и транспортные средства, и даже система транспортного хозяйства, не говоря уже о различных видах транспорта. Однако слыша слово «транспорт» мы сразу понимаем, о чем идёт речь.

Транспорт ассоциируется не только с перемещением, движением, но также и с развитием чего-либо, каких-то событий. Практически ни одно литературное произведение (по крайней мере, прозаическое) не обходится без транспорта – начиная от Одиссеи и заканчивая Гарри Поттером. Очень трудно найти автора или хотя бы произведение, где транспорт не фигурировал бы в той или иной форме: как место развития событий (например, «Восточный экспресс») или как средство достижения цели (промежуточной или конечной).

Причем с развитием человеческой научной и технической мысли и соответствующим развитием транспортных технологий изменяется и отношение, преподнесение транспорта в литературе. Если автомобиль является средством смены картины действия, способом перенесения действующих лиц из одного места действия произведения в другое, то, например, в современных космических сагах транспорт (а именно космический корабль или станция) является и местом действия и практически действующим персонажем, так как очень многое, в том числе и дальнейший ход событий, здесь зависит от его технико-технологических характеристик и «поведения».

С точки зрения научного подхода транспорт в литературных произведениях авторов различных стран представляется достаточно обширно. Например, Жюль Верн в своем романе «20 тысяч лье под водой» не только подробно описывает подводный мир океанов, но и маршрут путешествия, и, конечно же, – собственно транспортное средство – подводную лодку «Наутилус». Автор, опережая свое время, делает как бы технологический прорыв, описывая недоступные для реального воплощения в тот период технические особенности, технологию осуществления глубоководных погружений и т. д. С научной точки зрения это можно отнести к новаторским научно-техническим идеям, к которым не остаются равнодушными ни современники, ни потомки, воплощая их в современных технических решениях и делая очередной шаг на пути научно-технического прогресса. Подобных примеров, которые берут начало в литературных произведениях, а

затем реализуются учеными и инженерами транспортной сферы на практике, достаточно много, поэтому, на взгляд автора, можно считать, что транспорт в литературе часто играет роль «отправной точки», которая помогает находить новые технические решения и применять их в транспортной отрасли. Часто то, что на момент написания рассказа или романа считалось абсолютно невозможным, находит свою реализацию через науку и сегодня мы, например, можем лететь на самолете, путешествовать на высокоскоростных поездах. Хотя еще полтора века назад это было лишь мечтой человечества, о которой осмеливались говорить только литераторы.

С другой же стороны, транспорт нельзя отнести сугубо к технологическому аспекту литературных произведений – читателю сложно оставаться равнодушным, когда автор описывает поезд, а точнее то, чем он становится для пассажиров на некоторое время: «...Все эти люди, разных возрастов, национальностей, из разных слоев общества... И на три дня все они, ранее незнакомые друг с другом, собираются в одном месте. Они едят и спят под одной крышей и не могут избежать общества друг друга. А в конце этих трех дней расстанутся для того, чтобы никогда больше не встретиться...» (Агата Кристи «Убийство в «Восточном экспрессе»). В таком описании трудно «угадать» транспортное средство, но, вместе с тем, дается яркое и емкое художественное его описание как места действия событий. В подобных случаях художественное значение транспорта в литературных произведениях приобретает первостепенное значение, не приуменьшая, однако, его значения как средства перемещения пассажиров и разнообразных грузопотоков, что лишь подчеркивает его многогранность.

УДК 821:656.2

С. Л. ШАТРОВ, А. В. КРАВЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

«СУДЬБОНОСНЫЙ» ПОЕЗД

*Один говорил: Наша жизнь – это поезд,
Другой говорил: перрон.
А первый кричал: Куда хотим – туда едем,
И можем, если надо, свернуть,
Второй отвечал, что поезд проедет
Лишь там, где проложен путь.*

Машина Времени: Вагонные Споры

Со дня своего появления поезда прочно вошли в нашу жизнь, а для многих стали судьбоносны. Авторы многочисленных рассказов, опусов, романов стали наперебой использовать их образ для усиления драматизма («Анна Ка-

ренина» Л. Толстого) или создания антуража, декораций, места встречи главных героев, где только начинаются или разворачиваются важные события.

Благодаря писателям и их бессмертным произведениям поезд всегда ассоциируется у читателей с дальней дорогой, суетой перед поездкой и долгой интересной беседой с попутчиками, а также красивыми пейзажами, проплывающими за окном.

Не все попутчики героев русской литературы оставались мимолетными образами – с кем-то герои вступали в разговор, особенно если путь предстоял неблизкий. Так познакомилась в вагоне Анна Каренина и мать Вронского, а в рассказе Александра Куприна «На разъезде» завязался роман между путешественником и его случайной замужней спутницей. В романе Достоевского «Идиот» беседа в утреннем поезде, который «на всех парах подходил к Петербургу», свела главных героев – князя Мышкина и купца Рогожина [4].

Для Позднышева в «Крейцеровой сонате» Толстого вагон стал настоящей исповедальней. Он сообщил попутчикам, что убил жену, а затем всю дорогу рассказывал печальную историю своего брака. Поведал ревнивый помещик и о том, каким мучением стали для него «восемь часов по чугунке»: «Оттого ли, что, сев в вагон, я живо представил себя уже приехавшим, или оттого, что железная дорога так возбуждающе действует на людей, но только, с тех пор как я сел в вагон, я уже не мог владеть своим воображением» [8].

Александр Куприн язвительно замечал в повести «Впотьмах», что человек, долго едущий по железной дороге, от скуки делается «пошло-любопытен» и «докучает соседям ненужными расспросами» [5]. Но к концу века поезда стали удобнее, и настроение пассажиров изменилось вместе с темами разговоров. «Мы вошли в вагон с желанием отдохнуть», – писал Леонид Андреев в рассказе «В поезде» [2]. Говорили уже не от скуки и не для того, чтобы убить время – к неторопливой беседе располагала сама обстановка. Люди вели разговоры обо всем на свете «в призрачных сумерках вагона под тихий звон колес, не видя друг друга, но чувствуя, как растет близость и нежная приязнь» [2].

Так к концу XIX века поезда, прежде пугавшие, дымившие и суетные, стали способом побега от действительности. Убаюканные стуком колес, пассажиры словно оказывались вне времени и пространства. И если поговорить было не с кем, то всегда можно поразмышлять – о себе, о жизни, о прошлом и о грядущем.

В повести Николая Гарина-Михайловского «Детство Темы. Гимназисты» молчаливой дорожной мечтательности поддалась даже шумная молодежь. Наташа Карташева глядела в окно вагона на закатную степь и погружалась в приятную щемящую задумчивость, «какая охватывает под вечер у открытого окна в быстро несущемся поезде». А ее брату Теме казалось,

будто из темноты что-то смотрит на них, «точно тени былых хозяев глядят в яркие окна вагонов» [3].

На границе веков Леонид Андреев подытожил неизбежную перемену отношений человека с поездом: «Для людей в вагоне нет настоящего, проклятого настоящего, что в тисках держит мысль и в движении руки – быть может, оттого люди в вагоне и становятся философами» [2].

В стихотворении М. Алигер «Железная дорога» (1934) лирическая героиня воспринимает железнодорожные пути как дорогу, уводящую навсегда от невзгод и боли, как путь к лучшему: «чтобы мне навек остались скорость, вечное стремление вперед!» [1]

Для лирического героя стихотворения Я. Смелякова «Я сам люблю железную дорогу...» (1939) путешествие по железной дороге также символизирует стремительную и неумолимую динамику движения жизни вперед:

Прощальный взгляд и поцелуй прощальный,

Прощальный вечер юности моей...

Но поезд тронулся, неумолимо

Чудесное вращение колес.

Не менее трогательно звучат слова автора о его представлении расставания с близким и родным человеком – матерью:

Уже в пути, глаза застлало дымом

Сиянье милых материнских слез...

Л. П. Фоменко отмечает: «В прозе Платонова практически любой поезд оказывается поездом судьбы, образом концептуально нагруженным. Концептуализируется и само движение поезда, приобретая философски-метафорический характер» [3]. Безусловно, автор прав в своем представлении судьбоносности поезда от слез расставания, бесконечных скитаний до слез радости при встрече, крепких объятий и поцелуев влюбленных.

Маршрут движения поезда в целом определен, но большинство авторов считают, что человек в случае необходимости может изменить этот маршрут. Сделать это непросто, так как необходимо приложить порой немало усилий, но все же это возможно, если хочешь изменить судьбу.

Порой многим кажется, что они не могут выбрать себе поезда. В этом случае им ничего не остается, как покупать билет в какой-то определенный (зачастую кем-то другим) поезд, либо ехать по заранее купленным (опять же кем-то) билетам. Неудивительно, что такое путешествие не приносит им радости. Это выбор без выбора, а, следовательно, он таит в себе тупиковое развитие.

Следует согласиться с целой плеядой блестящих авторов прошлого столетия, утверждавших, что все маршруты и все поезда «в голове». И никогда не поздно провести ревизию в своей голове и пересмотреть свой привычный, автоматический паттерн мышления, а значит заметить иные возможные поез-

да-жизни, которые проносятся стремглав на расстоянии вытянутой руки, определяя судьбы не только отдельных индивидуумов, но и целых поколений.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Алигер, М. Железная дорога : в 2 т. / М. Алигер – М., 1970. – Т. 1. – С. 76.
- 2 Андреев, Л. В поезде : стихотворения и поэмы / Л. Андреев. – Куйбышев: Куйбышевское книжное издательство, 1981. – 512 с.
- 3 Гарин-Михайловский, Н. Детство Темы. Гимназисты / Н. Гарин-Михайловский. – Минск : Издательство «Юнацтва», 1985. – 412 с.
- 4 Достоевский, Ф. Идиот / Ф. Достоевский. – М.: Издательство АСТ Москва, 2010. – 666 с.
- 5 Куприн, А. И. На разъезде. Собрание сочинений: в 9 томах / А. И. Куприн – М.: Худ. литература, 1970. – 592 с.
- 6 Лесков, Н. Путешествие с нигилистом. Собрание сочинений: в 12 т. / Н. Лесков. – М. : Правда, 1989. Т. 7. – С. 169–175.
- 7 Смеляков, Я. «Я сам люблю железную дорогу...» / Я. Смеляков // Страницы русской поэзии. 1920–30-е годы. – Томск, 1988. – С. 420.
- 8 Толстой, Л. Крейцера соната / Л. Толстой. – М. : Азбука, 2015 – 352 с.
- 9 Фоменко, Л. П. Человек в философской прозе А. Платонова : учеб. пособие / Л. П. Фоменко. – Калинин : КГУ, 1985. – 72 с.

УДК 821⊗625+629+656)

М. И. ШМУЛЕВИЧ

ЗАО «ПромтрансНИИпроект», г. Москва, Российская Федерация

ПИСАТЕЛИ И ПОЭТЫ О ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМАХ (с контрольными вопросами для самопроверки студентов)

1 И. Д. Якушкин «Записки» (1854–1857).

«Еще в 15-м году император принялся со страстью за устройство дорог и украшение городов и селений, но дороги эти так были устроены, что в последнее десятилетие его царствования ни по одной из них в скверную погоду не было проезду... Должны были ... выкопать по сторонам дороги канавы, ... посадить в два ряда березки, которые, впрочем, очень часто втыкали в землю без корней перед самым проездом царя».

Вопрос: опишите конструкцию верхнего строения железнодорожного пути.

2 Ю. Манин «Пространство свободы» (в кн. «Математика как гипербола»).

«Военные историки замечают, что характер Первой мировой войны был в значительной степени определен железными дорогами. По старой привычке вести войны генералы полагали, что самое главное – это доставить как можно больше войск и вооружения к полю битвы. Железные дороги

были идеальным средством доставки, и огромные армии застряли неперева-
ренным комом в желудке войны и истории».

Вопрос: как рассчитать пропускную способность перегона?

3 Бертольд Брехт.

«Когда железные дороги были еще молоды,
Кучера дилижансов отзывались о них пренебрежительно:

Дескать, нет у них даже хвоста!

И овсом их не накормить.

Едучи так, не рассмотришь как следует местность.

И кто видал от паровоза хотя бы горсточку навоза?»

Вопрос: по каким показателям сравнивают варианты при выборе вида транспорта?

4 Эмиль Золя о картине Клода Моне «Вокзал Сен-Лазар».

«Нашим художникам следует открыть поэзию железнодорожных стан-
ций, как их отцы открывали поэзию в лесах и реках».

Вопрос: как специализируются пути и парки железнодорожной станции?

5 Александр Блок.

«Вагоны шли привычной линией,

Подрагивали и скрипели,

Молчали желтые и синие,

В зеленых плакали и пели».

Вопрос: что означает «композиция состава»? Приведите примеры.

6 Харуки Мураками «Охота на овец».

«С какой бы скоростью ни ехал поезд, от скуки не убежать. Наоборот,
чем выше скорость, тем глубже вязнет душа, как в болоте, в бездоннейшей
скукотище».

Вопрос: назовите основные виды сервиса при организации пассажирских перевозок.

7 Лев Толстой «Анна Каренина».

«...она остановилась подле вплоть мимо нее проходящего поезда. Она
смотрела на низ вагонов, на винты и цепи и на высокие чугунные колеса
медленно катившегося первого вагона и глазомером старалась определить
середину между передним и задним колесами».

Вопрос: как рассчитать тормозной путь, зная массу и скорость поезда?

8 Фольклор.

«По тундре, по железной дороге,

Где мчится скорый «Воркута – Ленинград»,

Мы бежали с тобою, опасаясь погони,

Чтобы нас не настигнул пистолета заряд»

*Вопрос: как определяется количество обгонов при непараллельном гра-
фике?*

9 Николай Некрасов.

«Прямо дороженька: насыпи узкие,
Столбики, рельсы, мосты».

Вопрос: *построить продольный профиль железнодорожной линии А–Б.*

10 Д. Фонвизин «Недоросль».

«Да извозчики-то на что ж? Это их дело. Это-таки и наука-то не дворянская. Дворянин только скажи: повези меня туда, – свезут куда изволишь».

Вопрос: *какие струи вагонопотоков выделяются в самостоятельные назначения?*

11 Владимир Навроцкий «Линзы и литеры».

«Это железнодорожная ветка, прорастающая в тихое, сонное,
В бетонные оболочки клеток, составляющие промзону,
Где АТП и склады, где люди и механизмы медленные,
Облупившимися ржавыми гаражами ветка облепленная».

Вопрос: *как нормируется оборот вагонов на пути необщего пользования?*

12 Василий Каменский «1905-й».

«Я тут и служил,
На товарной станции
Таксировщиком...
С шести утра
До шести вечера, –
Двенадцать часов
У железных весов.
Жизнь не мудра –
Сказать нечего –
Работай, не болей,
Получай двадцатого
Тридцать рублей.
Вот, мол, Поезд, Жизнь, Закаты...
Накладные. Дубликаты».

Вопрос: *опишите структуру и функции системы «ЭТРАН».*

13 Уолт Уитмен «Листья травы» (1876).

«Твой размеренный гул и грохот, то нарастающий, то теряющийся вдали
... Густые темные клубы дыма, изрыгаемые твоей трубой,
Твой крепко сбитый остов, твои клапаны и поршни...»

И сзади состав вагонов, послушных, охотно бегущих за тобою»

Вопрос: *как рассчитать вес поезда при заданном типе локомотива?*

14 Самуил Маршак «Вот какой рассеянный...».

«Прибежал он на перрон,
Сел в отцепленный вагон...».

Вопрос: *сравните экономическую эффективность перцепки вагонов и пересадки пассажиров.*

15 Венедикт Ерофеев «Москва – Петушки».

«Внимание! В 8 часов 16 минут из четвертого тупика отправится поезд до Петушков ... Я взял четвертинку и вышел в тамбур ... Вон – справа у окошка – сидят двое. Один такой тупой-тупой и в телогрейке. А другой такой умный-умный и в коверкотовом пальто ... Тупой-тупой выпьет, крикнет и говорит: «А! Хорошо пошла, ...!» А умный-умный выпьет и говорит: «Транс-цен-ден-тально!» ... Поезд все мчался сквозь дождь и черноту».

Вопрос: как определить оптимальное число зон в пригородном сообщении?

16 Михаил Львовский.

«На Тихорецкую состав отправится,

Вагончик тронется, перрон останется...».

Вопрос: какие операции надо выполнить при отправлении поезда со станции?

17 Маргарита Алигер.

«Где-то на далекой остановке,

Синие путевки полистав,

Составитель, сонный и неловкий,

Собирает экстренный состав».

Вопрос: как рассчитать продолжительность формирования поезда на вытяжном пути?

17 Николай Некрасов.

«... Вынес достаточно русский народ.

Вынес и эту дорогу железную,

Вынесет все, что господь ни пошлет».

Вопрос: назовите составляющие тарифа на перевозку груза по железной дороге.

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Головнич А. К.</i> Наставник и учитель (памяти проф. Н. В. Правдина).....	3
<i>Бочкарев Д. И., Казаков Н. Н.</i> Неологизмы в транспортной лексике	11
<i>Васильев С. М.</i> Травматизм на железной дороге конца XIX века на примере романа Л. Н. Толстого «Анна Каренина»	13
<i>Власюк Т. А.</i> Применение литературного травелога для моделирования маршрутов на пассажирском железнодорожном транспорте.....	14
<i>Власюк Т. А., Белоус А. Н.</i> О культуре пассажиров в рассказе «М» И. Ильфа и Е. Петрова.....	17
<i>Вольская И. И., Вольская Е. А.</i> Тема поезда в произведениях Агаты Кристи.....	18
<i>Гаврилова О. И.</i> Недавняя фантастика – реальность настоящего.....	22
<i>Головнич А. К.</i> Транспортные аллюзии по мотивам произведений А. П. Чехова.....	25
<i>Гончарова Л. А.</i> Место городского транспорта в произведениях М. А. Булгакова... ..	28
<i>Goryainova T. V.</i> Reflection of transportation processes in classical literature of Ukraine.....	31
<i>Ермоленко Е. В., Кулаженко А. Ю.</i> Образ железнодорожника в белорусской литературе конца XIX – начала XX века	34
<i>Ерофеев А. А.</i> Образ железнодорожного транспорта в художественной литературе XIX – XXI вв.	38
<i>Завьялова С. В., Завьялова А. А.</i> Железная дорога глазами путешественников	41
<i>Кизляк О. П., Сергеева Т. Г.</i> О работе железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны (по материалам трудов И. В. Ковалева)	44
<i>Киштымов А. Л.</i> Рельсы как строчки: белорусские железнодорожные магистрали на страницах литературных произведений	48
<i>Ковиар Д. М.</i> О прогностической функции научной фантастики	52
<i>Копытков В. В.</i> Педагогический прием формирования основ пожарной безопасности у детей дошкольного возраста по произведениям детских писателей XX века	55
<i>Макутонина Е. Ю.</i> Мотивационный аспект при преподавании иностранных языков в неязыковых вузах на основе художественных произведений.....	57
<i>Макутонина Е. Ю., Шедько Д. В., Саченко Н. С.</i> Транспорт будущего в художественной литературе XX – XXI вв.	60
<i>Мельник Т. С.</i> Классификация вагонов: всегда ли «новое – хорошо забытое старое?»....	61
<i>Мизгирева Е. Е.</i> Рефлексия роли транспорта в философских и литературных воззрениях человека.....	65
<i>Михальченко А. А.</i> Актуализация транспорта в литературном классическом жанре....	69
<i>Неверов А. С.</i> Анализ развития железнодорожного транспорта по произведениям писателей-фантастов в конце XIX – XX вв.....	72

<i>Пазойский Ю. О.</i> О некоторых понятиях дисциплин «Эксплуатация железных дорог» и «Общий курс железных дорог» в песенном творчестве русских и советских поэтов.....	74
<i>Пилипенко С. В.</i> Взаимное влияние научной фантастики, науки, темпов развития транспорта и транспортной инфраструктуры	76
<i>Поддубный А. А.</i> Анализ состояния почтовых трактов в произведении А. Н. Радищева «Путешествие из Петербурга в Москву»	79
<i>Сергеева Т. Г., Кизляк О. П.</i> Вклад профессора А. Н. О'Рурка в развитие технологии работы железнодорожных путей промышленных предприятий	81
<i>Сидраков А. А., Широков А. В.</i> Вопросы безопасности городского рельсового транспорта в романе М. А. Булгакова «Мастер и Маргарита»	84
<i>Ташкинов А. Г.</i> Романтика профессии в художественной литературе на тему транспорта и строительства	86
<i>Ходоскина О. А.</i> Место транспорта в литературе: научная и художественная многогранность	88
<i>Шатров С. Л., Кравченко А. В.</i> «Судьбоносный» поезд.....	89
<i>Шмулевич М. И.</i> Писатели и поэты о транспортных проблемах (с контрольными вопросами для самопроверки студентов).....	92

Научное издание

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

Материалы I Международной
научно-методологической конференции
Издается в авторской редакции

Технический редактор В. Н. Кучерова
Корректор Я. В. Войтеховская, Я. А. Васильевич

Подписано в печать 16.11.2021 г. Формат 60×84 1/16.
Бумага офсетная. Гарнитура Таймс New Roman. Печать на ризографе.
Усл. печ. л. 5.85. Уч.-изд. л. 5.79. Тираж 80 экз.
Зак. . Изд. № 62.

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