

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

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

УДК 811:112. 2

Н. А. ГРИШАНКОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАГИСТРАЛИ НА СТРАНИЦАХ ЛИТЕРАТУРНЫХ ПРОИЗВЕДЕНИЙ НЕМЕЦКИХ ПИСАТЕЛЕЙ

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

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

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

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

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

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

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

– Разве не пора садиться? – робко спросил священник.

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

– Поезд отправляется!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

УДК 80:656.2

А. А. ЕРОФЕЕВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ТЕРМИНОЛОГИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: ОТ СЛЕНГА К ТЕРМИНАМ

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

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