

кратно дополнять. Однако они наглядно показывают, что развитие науки неразрывно связано с терминологической основой. Поэтому введение нового термина (при условии, что он воспринят научным сообществом и производством) является важным научным результатом труда ученого. Хотя зачастую именно термины из «народа», становятся более наглядными и употребимыми по сравнению с придуманными в «кабинетах».

УДК 656:82-1(476)

*Д. В. КАПСКИЙ*

*Белорусский национальный технический университет, г. Минск*

## **ВЗГЛЯД НА ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ И УРБАНИСТИКИ В БЕЛОРУССКОЙ ПОЭЗИИ**

«Я боюсь смерти. Боюсь самолетов, автомобилей...»

*Сальвадор Дали*

«Люди – социальные существа, стремятся в города, как правило, для того, чтобы взаимодействовать с себе подобными. В агломерациях, ориентированных на практически полное преобладание автомобильных поездок, общественная жизнь намного ограниченнее, чем в городах, где сосуществуют различные виды транспорта. Применение смешанной модели землепользования, гуманитарно-ориентированных планировочных решений для жилой и деловой застройки, создание пешеходных зон стимулируют активизацию общественной жизни» [Holtzclaw, 1995]. Поэтому проблемы транспортных систем и мобильности часто рассматриваются поэтами. Причем ими отмечен тот факт, что компактное расселение жителей города, близкое расположение точек преломления труда и отдыха, исключают излишнюю мобильность, являются более продуктивными и способствуют развитию городов и стран:

*...Не ищи ты счастья-доли  
На чужом, далёком поле,  
За морским ли тем простором  
...Ты найдёшь его так близко,  
Там – где мать, клоняся низко,  
Колыбель твою качала,  
Песню сыну напевала,  
Лишь умей искать ты близко!*

Янка Купала

К сожалению, автомобиль только поощрял разрастание городских агломераций, не приблизил к жилью места приобретения товаров и услуг, а уда-

лил их, сделал движение к месту работы длительным «удовольствием» только для тех, кто может «с толком» проводить каждую секунду своей жизни через призму транспортной инфраструктуры городов, осознавая свою второстепенность («тень») по сравнению с вожделенным (главным) автомобилем:

*...На шєра-жоўтым сухім асфальце  
Ляжыць мой сiнi вiльготны цень.  
Празрыстыя доўгія цэневыя пальцы  
Дрыжаць, як дарэмна пражыты дзень.  
У цень залятае сухое лiсце,  
Гарыць блакiтна-зялёным агнём;  
I думкi, што дымам спльлi калiсьцi,  
Вяртаюцца ўсёдаравальным днём...*

Василь Витка

Автомобиль оптимален при некоторой средней плотности населения, в городах малого и среднего размера, в срединных и пригородных зонах, при расселении малыми поселками или хуторами, при умеренном климате, чтобы «не плавился» асфальт. Автомобилю нельзя находиться в центрах больших городов, на вечной мерзлоте и болотах, в горах и в естественных ареалах (в том числе и природных), он разрушает среду обитания, отделяя человека друг от друга улицами:

*...Ноч. Цiшыня.  
На вулцы – нi душы.  
Стаю i слухаю, як у цiшы  
Зрываецца з галiнкi яблык.  
Ударыўшыся аб здранцвелы сук,  
Ён глуха, мякка жвякне ў баразну.  
На сенавал пайду, крыху азяблы...*

Нил Гилевич

*...Як вадаспад, пясок сыпучы  
Цурчыць струменем над адхон...  
Ён выбег з лесу, стаў над кручай  
I так стаiць, усiм вiдзён.  
Пад iм шаша няспынным рухам  
Шумiць, машынамі гудзе.  
– Глядзiце, лось! – А ён i вухам  
Не варухне, не павядзе...*

Василь Витка

Налицо захват и оскудение земли, вырубка леса для освоения новых городских территорий, всё то же экстенсивное развитие, расточение невозоб-

новляемых природных ресурсов, сгоняются с земель прежние пользователи. Это иллюстрирует и то, что разрушение ландшафта в процессе строительства транспортной системы – большое зло, которое задевает местных жителей, но не волнует водителей транзитного транспорта и их пассажиров : это всего лишь красивая картинка бегущего лося... В городах из-за «лишних» автомобилей людям тесно, возникают стрессы, автомобилизация приближает такую катастрофу. Мы перестаем видеть прекрасное, проводя все больше времени в автомобиле. Идеал «вещника» – каждой семье коттедж с земельным участком, каждому взрослому – один автомобиль – просто неосуществим, поэтому надо изменить ментальность людей, выйти из «гробов на колесах» и стать более живыми. Как сказал Урхо Кекконен, «будущее нации зависит не от числа автомобилей, а от числа детских колясок». Известно, что «автомобиль сильно сокращает время, отпущенное человеку на «спокойную» жизнь» (крылатая фраза неизвестного автора), именно поэтому во многих произведениях поэтов дороги (транспортные артерии) олицетворяют преодоление постоянных проблем, которые победить не в силах в рамках существующих транспортных систем:

*...В жизни нашей немало дорог,  
Но ведут они все нас к могиле.*

Максим Богданович

Автомобилизация калечит людей физически и морально – как тех, кто сидит за рулем, и пассажиров, так и пешеходов, прохожих, ведь участие в одном и том же дорожном движении людей, находящихся в автомобиле с высокими скоростями, и безоружных, незащищенных и неподготовленных пешеходов, – безнравственно и противозаконно, порождает неравенство по отношению к праву на жизнь. Перегруженность транспортных систем городов в утренние часы пик, возникновение пробок, невозможность комфортного движения по пешеходным путям городов, особенно в центральной их части, показывает, насколько город не приспособлен для жизни, даже имея красоты, которыми любят люди в определенное, отведенное автомобилем время:

*...Цяпер гасцей убачыш рэдка  
І тыя, зморанья сном, –  
А вераснёвай зорнай сеткай  
Зацягнена ў тоні дно.  
І пакідаць на вецер блага  
Такую музыку без слоў,  
Не пырснуць серабраных ягад  
Пявучым у руках вяслom, –  
Пакуль яшчэ паэты дома,  
Турысты спяць да дзесяці...*

Максим Танк

Характеристика исторически сложившейся застройки, которая усугубляет «тяжелое» восприятие города, отягощённое улицами, захламленными автомобилями, показывает ущербность концепции, когда город и его транспортная система предназначается для автомобиля:

*...Звон кафедральны кліча на Аве.  
З цесных завулкаў злева і справа...*

Максим Танк

В завершении хочется сказать, перефразируя транспортника и урбаниста Вукана Вучика, что надо осознать – симбиоз человека и автомобиля возможен и необходим, даже в городе, где для жизни человека есть место и автомобилю, который незаменим для комфортного проживания и устойчивого развития городов:

*...Ад сівых гадоў, ад дзядоў...  
Не згублю яе ў тлуме дарог,  
Дзе маторам вясяла грукоцаца...*

Рыгор Барадулін

УДК 656.22:94(100)«1914/19»:82

*А. Л. КИШТЫМОВ*

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

## **ЛИТЕРАТУРНЫЙ СЛЕД ВОЕННО-САНИТАРНЫХ ПОЕЗДОВ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

Современниками достаточно быстро было осознано военно-стратегическое значение железных дорог и железнодорожного транспорта. Конечно, первостепенную роль играли коммуникационные возможности нового вида путей сообщения – быстрая и бесперебойная переброска войск и их снабжение на театрах военных действий. Довольно скоро пришли к идее использования железных дорог и для непосредственного ведения боевых действий. Так появились первые прообразы будущих бронепоездов. Практически одновременно стали создаваться и госпитали на колесах – военно-санитарные поезда.

Царское правительство никогда не скрывало, что при проектировании и строительстве железнодорожных магистралей оно руководствовалось в первую очередь соображениями военно-стратегического характера. В железнодорожный комитет с правом решающего голоса обязательно входил военный министр, а решения этого комитета утверждал сам государь-император.