

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.

С открытием сквозного движения между Москвой и Санкт-Петербургом уже 24 ноября 1852 г. последовало циркулярное распоряжение Военного министерства об использовании железнодорожного транспорта для воинских перевозок. По мере расширения масштабов воинских железнодорожных перевозок от Генерального штаба и его 1-го отделения потребовалось развернуть работу по их регламентации. В 1854 году было выпущено «Положение о перевозке патронов, зарядов и пороху», которое представляло собой первые постоянные правила безопасности перевозок боеприпасов.

В 1860 году был учрежден Особый комитет, основной задачей которого была выработка руководящих документов по перевозке воинских грузов. В состав комитета вошли представители от военного ведомства, Главного управления путей сообщения и публичных зданий, а также от управлений железнодорожных обществ. В своей работе комитет использовал опыт и материалы 1-го отделения департамента Генерального штаба и Главного управления путей сообщения и публичных зданий. В результате проделанной работы было составлено «Положение о перевозках по железным дорогам войск», которое было введено в действие в 1862 году. Оно предусматривало организацию перевозок «как разных частей войск, штатных и нештатных команд и отдельно следующих военных чинов, так и воинских тяжестей». Оно вводилось «в виде опыта на три года, для руководства по перевозке войск по всем железным дорогам Империи».

Так возникла служба военных сообщений на железных дорогах, при этом Россия опередила в этом отношении целый ряд государств Западной Европы.

Появился и специальный железнодорожный транспорт военно-медицинской службы. Железнодорожные поезда для перевозки раненых широко использовались в ходе Гражданской войны в Америке 1861–1865 гг. и Франко-прусской войны 1870–1871 гг.

В Российской империи 4 декабря 1876 года вышел императорский указ о формировании 14 санитарных поездов «на случай войны». В соответствии с указом такой поезд состоял из 17 шестиколесных или 12 восьмиколесных санитарных вагонов, 2 пассажирских – для медицинского персонала и прислуги и 3 товарных: кухонного, вагона-кладовой и вагона для грязного белья и умерших в пути.

13 июня 1878 года было утверждено Положение о военно-санитарных железнодорожных поездах. Каждый поезд, формируемый только в военное время, предназначался для одновременной перевозки не менее 250 раненых и больных. Всего предполагалось сформировать 14 таких поездов. Уже в ходе Русско-турецкой войны 1877–1878 годов санитарные поезда русского Красного Креста перевезли свыше двухсот тысяч больных и раненых.

Большое количество санитарных поездов в России было сформировано в период Русско-Японской и Первой мировой войн. Во время войны с Японией санитарные поезда эвакуировали 87 тысяч больных и раненых.

Положение о военно-санитарных поездах 1912 года предусматривало разделение их на две группы: полевые и тыловые. Первые предназначались для эвакуации больных и раненых военнослужащих в ближайшие тыловые лечебные учреждения; вторые, оборудованные перевязочными и операционными, предназначались для перевозки на дальние расстояния.

К началу Первой мировой войны был создан хорошо оборудованный железнодорожный санитарный транспорт: в сентябре 1914 г. на фронте было задействовано 74 военно-санитарных поезда, а к в декабрю 1916 года их было уже около 400. В соответствии с мобилизационным планом они разделялись на полевые и тыловые военно-санитарные поезда. В ходе войны число их возросло, дополнительные поезда были сформированы за счет частных лиц, дворянских и общественных организаций, Российского общества Красного Креста (РОКК).

Военно-санитарные поезда имели в своем составе вагоны, специально оборудованные для перевозки и лечения пострадавших, а также вспомогательные вагоны: операционные, кухни, аптеки, вагоны для персонала, и даже вагоны-морги.

Первая мировая война оставила свой след не только в истории человечества, но и в истории литературы. Военные испытания, неизвестная ранее концентрация человеческих сил и страданий, жизнь и смерть, идущие рядом, стали основой многих литературных произведений. Именно на фронтах Первой мировой войны рождался талант таких будущих классиков мировой литературы, как Эрих Мария Ремарк, Анри Барбюс, Эрнест Хемингвей и мн. др.

Не была исключением и русская, и белорусская литература. В окопах сражались Михаил Зощенко, Николай Гумилев, Валентин Катаев, Кондрат Крапива, Максим Горький. На тыловых работах были заняты Александр Блок, Янка Купала. Военными корреспондентами были Алексей Толстой, Александр Куприн.

Можно сказать, что военно-санитарные поезда собирали кровавый урожай с полей сражений. И здесь мы тоже видим известные литературные имена. Муж Марии Цветаевой, начинающий поэт Сергей Эфрон, в чине уряд-прапорщика с марта по июль 1915 года служил на военно-санитарном поезде № 187 Всероссийского земского союза помощи больным и раненым воинам.

В конце апреля 1916 года, вскоре после призыва на военную службу, санитаром в шестой вагон полевого Царскосельского военно-санитарного поезда № 143 Императорского величества Государыни императрицы Александры Федоровны был назначен Сергей Есенин. В его обязанности входило поддержание чистоты и порядка в вагонах, переноска на носилках тяжело раненых и больных и размещение их, погрузка и выгрузка имущества, получение продуктов, раздача пищи и мн. др.

Первая поездка Есенина к линии фронта в составе поезда № 143 началась 27 апреля 1916 года. Это была 30-я поездка поезда. На этот раз он двигался по маршруту Царское Село – Москва – Курск – Симферополь – Евпатория, доставив раненых из Петрограда и Царского села в Крымские лазареты. 28 мая 1916 года поезд отправился по маршруту: Царское Село – Петроград – Москва – Курск – Конотоп – Киев – Шепетовка – Киев – Могилев – Тула – Царское Село. Эта была вторая и последняя поездка поэта на военно-санитарном поезде. С июня 1915 году он продолжил службу в Царском Селе, в штабе лазарета.

Дочь знаменитого миллионера и мецената Саввы Морозова, Мария Савишна Морозова, организовала санитарный поезд на свои личные деньги. Он подчинялся «Союзу городов России». В его составе на передовую в 1914 году отправился будущий великий русский поэт-певец Александр Вертинский. Санитарная служба в этом поезде приравнивалась к действительной, солдатской. Вертинский прослужил до 1916 года и был отправлен в тыл по ранению. Будущий всемирно признанный шансонье сделал более 35 тысяч перевязок.

С 1914 по 1917 год военно-санитарным отрядом Московской железной дороги руководил Викентий Викентьевич Вересаев, врач по профессии, русский советский писатель, переводчик, литературовед.

С 1915 по 1918 год работал вместе с женой в госпитале на санитарных поездах Земского союза писатель-маринист Алексей Силыч Новиков-Прибой.

Пожалуй, самый яркий след военно-санитарные поезда Первой мировой войны оставили в жизни и творчестве Константина Георгиевича Паустовского. Для нас это примечательно и тем, что основные события происходили на белорусской земле.

Молодой Паустовский (ему тогда было 22 года) служил санитаром тылового военно-санитарного поезда Всероссийского союза городов. Осенью 1914 года началось формирование тыловых санитарных поездов, и будущий писатель добровольно начинает работать санитаром на одном из них, развозя раненых из Москвы по глубоким тыловым городам. В рассказе «Санитар» Паустовский вспоминает со свойственной ему удивительной искренностью: «Я боялся первого рейса. Я не знал, справлюсь ли с тем, чтобы обслужить сорок человек лежащих раненых. Сестер на поезде было мало. Поэтому мы, простые санитары, должны были не только обмыть, напоить и накормить всех раненых, но и проследить за их температурой, за состоянием их перевязок и вовремя дать всем лекарства». Он стойко и честно выполнял тяжелую и грязную работу. Еще более страшной она стала, когда его перевели в хирургический блок, где Паустовский выносил ампутированные руки и ноги: «Каждые четверть часа у себя в операционном вагоне я смывал с полов... кровь, убирал заскорузлые повязки, потом меня звали к операци-

онному столу, и я, плохо соображая, что делаю, держал ногу раненого, стараясь не смотреть, как Покровский пилит белую сахарную кость стальной цепкой пилкой. Внезапно нога делалась очень тяжелой, и сквозь какую-то муть в сознании я соображал, что операция окончена, и относил отрезанную ногу в цинковый ящик...» (рассказ «За мутным Саном»).

Из тылового санитарного поезда Паустовского перевели в полевой, который находился непосредственно у линии фронта. С октября 1915 года и всю зиму этот поезд стоял на станции Замирье – ныне это станция Городея. Эта, по выражению самого писателя, «гнилая зима» с 1915 на 1916 год в Замирье и окрестностях, включая Несвиж, находится в центре повествования нескольких книг, повестей и рассказов К. Паустовского. Она послужила сюжетным фоном повести «Романтики» и второй в трилогии «Повесть о жизни» книги «Беспокойная юность».

УДК 811.161.3'373

У. І. КОВАЛЬ

Гомельскі дзяржаўны ўніверсітэт імя Ф. Скарыны, Рэспубліка Беларусь

СРОДКІ МАСТАЦКАЙ ВЫРАЗНАСЦІ Ў АПАВЯДАННІ МІХАСЯ ЛЫНЬКОВА “АНДРЭЙ ЛЯТУН”

Невялікае апавяданне Міхася Лынькова “Андрэй Лятун” – прыклад твора, у якім лёс канкрэтнага чалавека непарыўна звязваецца з лёсам чыгункі, а светаадчуванне галоўнага героя цесна пераплятаецца з нібы жывымі, але такімі рознымі лакаматывамі – “кукушкай”, кур’ерскім і шчукінскім. Найбольшую цікавасць выклікае ў чытача невялікі манеўровы паравоз, на якім працуе машыністам ужо састарэлы Андрэй і якога ў самым пачатку твора ён крыху насмешліва называе “кукушкай-свістушкай”. Праз усё апавяданне праходзіць матыў проціпастаўлення двух паняццяў (фактычна – канцэптаў): “кукушка” і “кур’ерскі”. На кур’ерскім пасажырскім цягніку “праездзіў Андрэй палавіну свайго жыцця”, і гэта, безумоўна, былі яго самыя шчаслівыя гады, бо менавіта таму і атрымаў ён прозвішча *Лятун*, што “калісьці меў славу адважнага, смелага машыніста”, што “яго цягнікі не хадзілі, а ляталі”, што “ён любіў пад’язджаць да кожнай станцыі з уласціваю толькі яму пыхаю і смеласцю”. Кур’ерскі цягнік для Андрэя Летуна – гэта вялікая хуткасць, няспынны рух, рамантычнае імкненне да чагосьці далёкага, новага, нязведанага. “Кукушка” ж успрымаецца старым машыністам не толькі як увасабленне статыкі, адсутнасці руху, але і як сімвал непазбежнай смерці (*Стоі, гібей са сваёю “кукушкай-свістушкай”*); гэты паравоз выклікае такія негатыўныя для машыніста асацыяцыі, як “гнілыя