

преодоление практически космических расстояний. Можно сказать, что роман явился своего рода предвестником современного скоростного транспорта и коммуникаций, которые сегодня в современном Китае получают интенсивное развитие. Это и сверхскоростные поезда, и воздушный транспорт, мосты и скоростные автомагистрали, сократившие расстояния между городами и населенными пунктами, расположенными в труднодоступных районах страны. Что сказали бы Сунь У-кун, кабан-оборотень Чжу Бацзе, монах Ша Сэн и белая лошадь-дракон, оказавшись в Китае XXI века, где в декабре 2013 года с космодрома Сичан ракета-носитель доставила на Луну модуль «Чаньэ-3»? Каково было бы их удивление сегодня, когда они узнали, что их мечты воплотились в китайской лунной космической программе? Волшебная сказка, написанная почти 500 лет назад, благодаря упорному труду, развитию науки и техники стала реальностью! Возможно, поэтому роман постоянно экранизируют. Он не стареет на протяжении веков, а его главный герой – Царь обезьян Сунь У-кун – любимый персонаж жителей современного Китая, которые, как и герои романа, много путешествуют по планете, утверждая тезис, что нет ничего невозможного и сказка может стать былью!

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *У Чэньэнь*. Путешествие на Запад : в 4 т. / У Чэньэнь ; пер. В. Колоколова. – М. : Государственное издательство художественной литературы, 1959. – Т. 1. – 445 с.; Т. 2. – 445 с.; Т. 3. – 486 с.; Т. 4. – 533 с.

2 *Вэньцзе, Ч.* Великий шёлковый путь на почтовых марках Китая / Ч. Вэньцзе, Ш. Цзыбинь. – М., 2022. – 400 с.

3 *Бай, Юй*. Особенности формирования художественной среды ханьской эпохи : Юй Бай. – М. : Молодой ученый, 2011. – 167 с.

4 *Никольская, С. В.* Буддийские мотивы в романе У Чэньэня «Путешествие на Запад» (XVI) / С. В. Никольская // *Философские вопросы буддизма*. – Новосибирск : Наука, 1984. – С. 114–123.

5 *Никольская, С. В.* К вопросу о композиции романа Чэньэня «Путешествие на запад» / С. В. Никольская // *Проблемы восточной филологии*. – М. : Изд-во Московского ун-та, 1979. – С. 139–146.

УДК 656:82.091

М. И. ШМУЛЕВИЧ

ЗАО «ПромтрансНИИпроект», г. Москва, Российская Федерация

ТРАНСПОРТ КАК СИМВОЛ ЭПОХИ В ЖИВОПИСИ И ЛИТЕРАТУРЕ

Искусство и литература часто используют символы, ярко отражающие основные идеи произведений. В экономике страны таким символом нередко является транспорт, концентрирующий в себе экономические успехи страны. Так, когда речь идет об экономическом развитии России во 2-й по-

ловине XIX века, то в качестве такого символа обычно выступает строительство железных дорог. Действительно, за несколько лет были построены тысячи километров линий, включая знаменитую Транссибирскую магистраль, которая при длине около 10 тыс. км до сих пор остается самой протяженной железнодорожной магистралью в мире.

В начале и середине XX века в США и Западной Европе бурно развивается автомобилизация, взявшая на себя роль символа развития страны, и на первый план выступает строительство автодорог и автомобильной промышленности. Эта тенденция продолжается до сих пор, совмещаясь с новыми символами, а в число лидеров вошли и азиатские страны: Япония, Корея. В современном развитии Германии, являющейся экономическим лидером Западной Европы, выделяется автопром. Достаточно вспомнить такие германские концерны, как Mercedes, BMW и др. А в российских описаниях жизни зажиточных людей обязательно присутствует Mercedes.

Столь длительное пребывание автомобиля в роли символа успеха связано ещё и с тем, что он лучше других транспортных средств соответствует стремлению личности к независимости от пространства и времени.

В начале XX века развитие авиации не могло не привести к выдвиганию ее достижений на роль показателя экономических успехов. Это было особенно заметно в Советском Союзе («Нам разум дал стальные руки – крылья, А вместо сердца – пламенный мотор»), где знаменитые перелеты через Северный полюс в Америку стали символами успеха советской модели экономики, а имена Чкалова, Громова и летчиков, снявших со льдин участников полярных экспедиций, были не менее популярны, чем в наше время имя Гагарина.

Вторая половина XX века вновь вернула роль символа экономических успехов железнодорожному транспорту благодаря высокоскоростным магистралям (ВСМ), обеспечивающим перемещение пассажиров со скоростью более 300 км/ч. Это направление развивалось сразу в нескольких странах: в Германии, Франции, Японии. Началось его развитие и в СССР, где в конце 1980-х годов была принята государственная программа и начаты работы по созданию ВСМ Санкт-Петербург – Москва – Харьков – Лозовая – разветвление на Крым и Кавказ (скорость 300 км/ч). Работа возглавлялась ВНИИЖТом, подвижной состав создали в авиационном КБ Яковлева с участием днепропетровского ракетостроительного завода «Южмаш». В 1990 году проект был завершён и одобрен, надо было начинать строительство, но бурные события начала 1990-х привели к тому, что работы были прерваны в самом разгаре, и присоединиться к числу лидеров не удалось ни СССР, ни России.

Нельзя не отметить, что ВСМ стали очевидным символом экономического успеха для Китая, создавшего обширную сеть таких дорог, вплоть до Тибета. Из 56,3 тыс. км ВСМ, действующих сейчас в мире, в Китае находятся 38 тыс. км.

Ускоренными темпами в число символов современной техники вошло еще одно транспортное средство – беспилотный летательный аппарат (дрон). Спрос на них привел к быстрому развитию их производства во многих странах мира, в том числе и ранее не входивших в число лидеров по экспорту вооружений.

Беспилотное вождение транспортных средств, выйдя за пределы дронов, становится следующим этапом опережающего развития транспортной техники. Сегодня беспилотное движение автомобилей по городским магистралям в повестке дня многих городов, а для ряда транспортных объектов реализовано, например, в метрополитене или при движении по замкнутым маршрутам, не выходящим за пределы предприятия. Так движутся, в частности, карьерные автосамосвалы между погрузочными экскаваторами, находящимися на уступах карьера, и дробильно-обоганительным комплексом или отвалом пустой породы. К организации такой работы готовится ряд горных компаний. Беспилотное движение развивается и на других видах транспорта: железнодорожном, морском.

И еще одно направление, где результаты, полученные для транспорта, могут стать символом решения важнейшей для человечества проблемы – снижение выбросов углекислого газа в атмосферу. Одно из центральных мест в ее решении занимает декарбонизация транспорта. В городах транспорт является основным источником выбросов, и перевод его на низкоуглеродное топливо (а к середине XXI века ЕС планирует переход на безуглеродное топливо) – важная проблема современности. На первом этапе Россия с ее огромными запасами низкоуглеродного природного газа может стать одной из ведущих стран при движении к этой цели.

Наряду с объективным техническим и технологическим развитием транспорта нередко и локально связанные с ним ситуации оказываются столь важными, что превращаются в символические. Можно вспомнить два события, связанные с морским транспортом.

Первое из них – произошедшая в апреле 1912 года гибель «Титаника». Это событие не только продемонстрировало незащищенность человека перед стихией, но и превратилось в грандиозный социальный эксперимент. В шлюпках было 962 места, на борту находилось 2208 человек. И надо было выбирать – кого из них отправить в первую очередь. Люди проявили себя и героями, и трусами. Но споры вокруг появившейся после этого формулы «Все жизни одинаково важны» не утихают до сих пор.

Второй пример, также связанный с морем – так называемые «философские пароходы», судна, на которых в 1922 году после публикации статьи В. И. Ленина «О значении воинствующего материализма» по решению правительства РСФСР из страны были высланы несколько десятков неугодных власти ведущих представителей интеллигенции, среди них философы Н. А. Бердяев, С. Л. Франк, М. А. Ильин, С. Е. Трубецкой, Л. П. Карсавин, Н. О. Лосский, профессор МВТУ В. И. Ясинский, врачи, юристы, экономисты, и другие дея-

тели гуманитарных направлений науки и культуры. Впоследствии в интервью американскому журналу Л. Д. Троцкий назвал эту акцию «гуманизмом по-большевистски»: «...этих людей выслали потому, что расстрелять их не было повода, а терпеть было невозможно». Будущее подтвердило, причем очень скоро, символичность этого события.

То, что является символом в жизни, играет ту же роль в искусстве и литературе. Вот произведения двух известных художников XIX века, посвященные железной дороге и выполненные представителями совершенно разных художественных направлений. Одно из них – популярное полотно К. Савицкого, представленное в Третьяковской галерее и написанное в сугубо реалистической манере – «Ремонтные работы на железной дороге», второе – классика импрессионизма картина Клода Моне «Вокзал Сен-Лазар» с паровозом и клубами дыма и пара. Об этой картине Эмиль Золя написал: «Нашим художникам следует открыть поэзию железнодорожных вокзалов, как их отцы открывали поэзию в лесах и реках».

И еще одна связь. При виде на картине Савицкого десятков человек, возящих грунт в тачках за пределы зоны строительства, вспоминаются написанные автором «Колымских рассказов» Варламом Шаламовым рассказы «Тачка I» и «Тачка II» о заключенных ГУЛАГа, «тачечниках», весь день кативших тяжелые тачки с рудой или пловуном из колымских золоторудных забоев вверх по дощатому трапу длиной метров 300 к эстакаде, заехав на которую содержимое тачки надо было сбросить в бункер и бегом доставить порожнюю тачку вниз, где «тачечника» уже ждала очередная груженная тачка. Простои недопустимы! Многие этого не выдерживали, их увозили и заменяли другими, недостатка в рабочей силе не было.

Шаламов пишет: «Я – тачечник высокой квалификации. На Колыме я обучен только катать тачку». А началось массовое применение тачек заключенными на строительстве Беломорско-Балтийского канала. Варлам Шаламов посвятил лагерной тачке отдельный рассказ – «Тачка II», где пишет о более позднем гулаговском периоде, о Колыме. Варламов подробно пишет о тяжелых тачках, как сказали бы сейчас – о «подвижном составе», сшитом из толстых досок центральном трапе шириной не более полуметра и отходящих от него досках, ведущих к каждой бригаде (своеобразный «путь и путевое хозяйство»), об умении выкатить тачку с трапа своей бригады и повернуть на главную колею так, чтобы тебя с нее не столкнули (это уже «организация перевозок»).

Автор в своем произведении назвал эти тачки «символом эпохи» («Тачка – символ эпохи, эмблема эпохи...»). Так мы вернулись к символике транспорта, дополнив с помощью живописи (Савицкий) и литературы (Шаламов) перечень видов транспорта еще одним, к счастью, ушедшим в историю – тачечным.