

ными символами. Они подчёркивают главные темы «Путешествия на Запад», олицетворяют союз даосского и буддийского, преодоление земного пути, аллегорию духовного восхождения, победу правильной веры над заблуждениями. Одновременно эти образы делают повествование динамичным, увлекательным, наполненным чудесами, что и обеспечило роману народную любовь на века.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Чэньэнь, У. Путешествие на Запад / У. Чэньэнь. – М. : Иностранка, 2024. – 2176 с.
- 2 Путешествие на Запад У Чэньэнь – URL: https://1.librebook.me/puteshestvie_na_zapad_u_chen_en/vol4/25 (дата обращения: 11.04.2025).
- 3 Исторические хроники: Синь Таншу (Новая история Тан) – описания придворных экипажей. Записки Сюаньцзана «Да Тан Сиюй цзи» (VII в.) – маршрут и реалии путешествия. – URL: www.vostlit.info (дата обращения: 11.04.2025).

УДК 165.62

В. Ю. АШУРКО, М. Д. ГОНЧАРОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ТРАНСПОРТ БУДУЩЕГО В НАУЧНОЙ ФАНТАСТИКЕ 60-Х ГОДОВ XX ВЕКА НА ПРИМЕРЕ ПОВЕСТИ БРАТЬЕВ СТРУГАЦКИХ «ПОЛДЕНЬ, XXII ВЕК»

В научной фантастике XX века транспорт будущего был не просто средством передвижения. Он становился символом прогресса, двигателем сюжета и, чаще всего, – воплощённой мечтой о преодолении границ: географических, межпланетных, социальных. У братьев Стругацких в повести «Полдень, XXII век» транспорт – это не просто техника, это живая ткань мира, организованного на принципах гуманизма, разума и свободы. Космический транспорт представляет собой дорогу за горизонт Солнечной системы. В XXII веке, описанном Стругацкими, космос стал не рубежом, а обыденной средой для научной и исследовательской деятельности.

Главные герои повести становятся штурманами, тренируются в центрифуге, решают задачи космогазии, и всё это не только ради знания и созидания. Здесь фантастика встречается с гуманизмом, а техника – со зрелой ответственностью.

Одним из символов такого симбиоза становится корабль «Тахмасиб». Он упоминается в разговоре курсантов Кондратьева и Панина.

«– Слушай, ты, – сказал он. – Быков увел "Тахмасиб" от Юпитера только на двенадцатикратной перегрузке. Может быть, тебе это неизвестно?

– Ну известно. – отвечает Панин. – А Юсупов погиб потому, что не выдержал восьмикратную».

Эта сцена показывает, настолько освоение космоса стало делом обычным, что разговор о перелётах и смертельных перегрузках ведётся между студентами. Для них «Тахмасиб» не легенда, а реальный корабль, на который можно попасть, став взрослым. «Жилин, тот самый, который работал сейчас бортинженером на трансмарсианском рейсовике "Тахмасиб" и пришёл в школу игру в четырёхмерные шахматы».

Космос здесь не просто физическое пространство, а духовное измерение для роста и мышления. Если сравнивать с нашим временем, то в произведении Стругацких можно увидеть отголоски современных тренажёров астронавтов, где перегрузки и моделирование задач стали нормой. SpaceX, NASA и ESA развивают подобные направления, хотя, конечно, пока ещё корабли, способные достигать двенадцатикратную перегрузку – дело будущего. Тем не менее сама идея, что космос – это не чудо, а профессия, становится к нам всё ближе.

Одним из самых ярких образов в повести становится марсианский транспорт – краулер типа «Ящерица», описанный в рассказе «Ночь на Марсе». Это пятиместная платформа на четырёх гусеничных шасси, предназначенная для передвижения по марсианским дюнам. «Краулер „Ящерица“ был легкой, быстроходной машиной. Её поведение в пустыне, как у живого существа: она дергается, сопротивляется каверне, исчезает в паре и мраке. В момент, когда «он медленно сползал в черную дыру, где жирно блестела глубокая вода», краулер становится почти одушевлённым. Потеря машины – не просто техническая неудача, а трагикомический удар по хрупкой стабильности экспедиции.

Современными аналогами, безусловно, могут быть марсоходы от NASA (Curiosity, Perseverance) и китайский «Чжужун». Они тоже на шасси, с возможностью автономного передвижения, анализа почвы, радиосвязи. Да, они не пятиместные и не везут врачей, но по сути это и есть краулеры XXI века. Разве что пока без возможности перемещать большие грузы и спасать марсианских младенцев.

Более того, разработки в области транспортных средств для Луны и Марса ведутся в настоящее время достаточно активно. Краулер будущего вполне может быть создан к 2040–2050-м годам как многофункциональная кабина, работающая в любых условиях.

В повести «Полдень, XXII век» встречаются и бытовые виды транспорта. Например, лёгкие воздушные машины, автоматизированные системы, обеспечивающие быстрое и тихое передвижение по Земле. Описания их лаконичны, но интонационно выразительны. Один из героев говорит: «До базы сорок километров, и все краулеры в разгоне». Машины не привязаны к владельцам. Если потребуется транспорт – возьми его, надо ехать – садись, не нужна машина – она поедет дальше. Отказ от частной собственности на транспорт – один из маркеров утопии Стругацких.

Современный аналог – система беспилотного каршеринга, к которой мы стремимся. Проекты Waymo и Tesla уже предлагают автономные капсулы, вызываемые через мобильное приложение. Пусть пока это работает в ограниченных районах и под контролем человека, но принципы будущего отношения к транспорту уже используются. Сюда же можно отнести концепции Hyperloop Илона Маска и автономные аэротакси Volocopter и Joby Aviation.

Удивительна органичность транспорта в мире Стругацких. Он не врывается в природу, а вписывается. Местами вообще теряется грань между транспортом и живыми существами. В XXI веке такое слияние биологии и транспорта воплощается в биомиметике – создании роботов и машин, повторяющих форму и механику живых существ: дронов-птиц, подводных роботов-рыб, вездеходов, повторяющих шаг жука или ящерицы. Кроме того, идея «живого» транспорта перекликается с концепцией экологически нейтрального перемещения: машины, которые не загрязняют, не нарушают баланс, а становятся частью экосистемы. В этом смысле Стругацкие предвосхищают современное экологическое мышление.

Внимание в повести уделяется и логистике. Например, координация краулеров, патрулей следопытов на транспортных базах, передвижение героев по пустыням, преодоление зыбучих участков, создание карт.

В представлении Стругацких транспорт будущего – это не предмет роскоши и не средство демонстрации силы, а элемент зрелой цивилизации. Он встроен в повседневную жизнь, подчинён общественным целям и работает на благо каждого, кто в нём нуждается. Нет частных автомобилей, нет привилегированного доступа – машины предоставляются тем, кому они действительно необходимы. Такой подход говорит о глубокой переоценке функций транспорта. Это не просто средство перемещения, а выражение общественной дисциплины и взаимного уважения. Человек будущего не только свободен в своём движении, но и несёт ответственность за то, куда и зачем он движется.

Смысл транспорта у Стругацких – в его естественности. Он незаметен именно потому, что идеален, работает без сбоев, не нарушает гармонию мира и не требует усилий. Это и есть подлинная зрелость, когда техника служит человеку молча, скромно и эффективно.

Братья Стругацкие не предсказывали, они мечтали, мечтали осознанно, разумно, с верой в человека. И если многие их транспортные идеи всё ещё фантастичны, то вектор их развития вполне ясен и направлен на автономность, экологичность и гуманность. От «Тахмасиба» до краулера, от лёгких аэротакси до марсианских переходов – в каждом виде транспорта будущего слышится музыка торжества и свободы. Мир «Полдня» – это не мир машин, а мир людей, которые достойны управлять машинами. И если мы хотим воплотить их мечту, нам стоит не столько копировать устройства, сколько ра-

зумно идти к цели гармоничного развития природы и общества, в котором транспорт станет связующим звеном между потребностями людей и возможностями окружающего мира и Вселенной.

УДК 656(09)+821.161.1

Е. Е. ГРИБОВСКАЯ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель;

А. А. ГРИБОВСКИЙ

Конструкторско-технический центр Белорусской железной дороги, г. Минск

ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЗОР СОСТОЯНИЯ МИРОВОГО ТРАНСПОРТА СЕРЕДИНЫ XIX ВЕКА НА ПРИМЕРЕ РОМАНА И. А. ГОНЧАРОВА «ФРЕГАТ „ПАЛЛАДА”»

Иван Александрович Гончаров отправился в кругосветное путешествие в 1852–1855 годах в качестве секретаря при начальнике российской военно-морской экспедиции вице-адмирале Евфимии Васильевиче Путятине. Основной целью экспедиции было установление дипломатических и торговых отношений с Японией. К тому времени 39-летний Гончаров был уже довольно известным писателем, автором романа «Обыкновенная история». Он активно вел дневниковые записи, делал зарисовки, собирал материалы о странах, населении, обычаях, природных явлениях. Кроме того, он активно переписывался с близкими людьми, отправляя им пространные письма, в которых живо и детально описывал все увиденное в плавании. По возвращении в Россию Гончаров приступил к масштабной работе по систематизации и литературной обработке собранных материалов.

Книгу очерков «Фрегат "Паллада"» можно считать комплексным источником сведений о различных видах транспорта середины XIX века. В ней автор подробно описывает множество транспортных средств, которые он наблюдал во время своего путешествия. Кроме того, ценность этого произведения в деталях быта, нравов, традиций стран и народов, многие из которых сегодня изменились или были безвозвратно утрачены.

Когда Иван Гончаров писал своё произведение, паровоз был уже вполне обыденным видом транспорта для жителей Санкт-Петербурга – столицы Российской империи. Поэтому в книге отсутствуют развернутые описания или размышления автора о паровозах, железных дорогах и вокзалах. Они упоминаются лишь вскользь как нечто само собой разумеющееся.

Фрегат «Паллада», который дал название книге, является основным, центральным видом транспорта в этом произведении. Фрегат – это парус-