

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-

ный военный корабль, который использовался русскими моряками в XIX веке для дальних морских экспедиций. Именно на нем Гончаров совершил кругосветное путешествие

«Паллада» вместе со шхуной «Восток», купленной адмиралом в Англии для совместного плавания с фрегатом, выступает своеобразным домом, убежищем путешественников в их кругосветном странствии. Корабль становится не просто средством передвижения, а местом, где течет своя особая, почти домашняя жизнь, со своими ритуалами, порядками и традициями. Автор отмечает, что морские путешествия стали теперь обычным делом, «не чрезвычайно рискованной авантюрой». Уже не Колумб и Васко да Гама ведут суда навстречу неизвестности, а английский лоцман и русский штурман безошибочно указывают путь кораблю и назначают день и час его прибытия. Писатель констатирует, что век географических открытий сменился прозаической и обыденной морской практикой, лишенной героизма былых путешествий. Его описания отражают переходный период в мореплавании XIX века. Автор склоняется к прогрессивным пароходам как более совершенному виду морского транспорта. Он даже спорит с моряками-консерваторами: «Напрасно водили меня показывать, как красиво вздуваются паруса с подветренной стороны, как фрегат, лежа боком на воде, режет волны и мчится по двенадцати узлов в час. "Эдак и пароход не пойдет!" – говорят мне. «Да зато пароход всегда пойдет»».

В своем произведении Гончаров подробно описывает также и китайские джонки – традиционные парусные суда, с которыми он столкнулся во время плавания у берегов Китая. Одну из них из любопытства автор посетил, и отметил странный для европейского взгляда вид этих судов: корма и нос неестественно высоко поднимались над водой. Удивила его и окраска судов, в особенности нарисованные на носу судна глаза. «Китайцам хочется сделать свои суда похожими на рыбу», – заключает он. Благодаря этим зарисовкам читатель может наглядно представить экзотические для русского человека китайские парусники.

В главах, посвященных пребыванию в Китае, И. Гончаров рассказывает о разрушительном воздействии опиумной торговли на китайское общество. Опиумные клиперы стали символом «золотого века паруса». Эти быстрые элегантные суда навсегда вошли в историю мореплавания и одновременно олицетворяли собой бесчеловечный оборот контрабандного опиума в Китае. Писатель осуждает англичан, которые ввозят опиум в Китай в огромных количествах в целях наживы, он пишет об упадке нравов, коррупции чиновников, опнищении и деградации населения.

Не обходит стороной и проблему пиратства. Он пишет, что моряки в китайских водах постоянно опасались нападений морских разбойников и пиратов, что было обычным делом в этих краях в XIX веке. В опасном морском пространстве свирепствовали банды грабителей, поджидавшие купеческие суда.

Занимательно знакомство автора с одним из самых экзотических видов транспорта, с которым сталкивались европейские путешественники в странах Азии – с паланкином. Этот вид транспорта представлял собой закрытые богато украшенные носилки или кресло на шестах, которые переносили на своих плечах 2–4 специально обученных носильщика. Португальский консул на острове Мадейра предложил русской делегации для прогулки верховых лошадей. Однако Иван Александрович, не имея склонности к верховой езде, согласился на паланкин, не имея однако о нем ни малейшего представления. В итоге русскому человеку оказалось непривычно и неприятно ездить на людях: «Мне было как-то неловко, совестно ехать на людях, и я было выскочил».

Корабль, на котором плавал писатель, длительное время провел в японском портовом городе Нагасаки. Иван Александрович подробно описывает сложный и длительный процесс переговоров с японскими властями в Нагасаки. В середине XIX века, когда писатель посетил Японию, в стране действовала политика самоизоляции – «закрытия» от внешнего мира, проводимая сегунатом Токугава. Одним из ее элементов был строгий запрет на строительство и использование судов, способных выходить в море. Путешественник подчеркивает ту поразительную ситуацию, когда японский народ, имеющий выход к морю и обширное судоходство вдоль берегов, был искусственно лишен возможности строить океанские корабли и отрезан от остального мира водной преградой по решению правителей страны.

После стольких месяцев совместного быта, команда фрегата становится для автора почти что родной. Он с грустью описывает прощание с кораблем и товарищами по окончании плавания. Покинув фрегат, Гончаров отправился в многомесячный переход, пролегающий через города Сибири: Иркутск, Томск, Тобольск и другие. В Приморье ему пришлось преодолевать огромные расстояния на собачьих упряжках по практически непроходимым для обычного транспорта местам. Нарты – собачьи упряжки – были единственным транспортом, способным преодолевать непроходимые снега.

Наконец, писатель достиг обжитых областей Сибири. Теперь повсюду его сопровождали традиционные русские тройки – упряжки из трех лошадей. Для Гончарова, истосковавшегося по родине за годы странствий, вид резвой тройки, мчащейся по сибирскому тракту, стал настоящим глотком родного воздуха. Ведь тройка – это квинтэссенция русской жизни, сочетающая в себе красоту, силу и стремительность движения. Главной отличительной чертой тройки является способ запряжки пристяжных лошадей. Это придает упряжке живописный, летящий вид. Русская тройка стала не только практичным транспортным средством, но и своеобразным культурным символом, образом народного творчества. Ее изображения встречаются в живописи, литературе, декоративно-прикладном искусстве.

Подводя итог сказанному, можно с уверенностью заявить, что книга И. А. Гончарова является срезом эпохи больших перемен и слома традиционных устоев индустриальной революции. В любом порту еще можно было видеть лес мачт парусников, сотни лет господствовавших в океанах. Но их век уже уходит, на замену пока еще несовершенным парходам приходят новые, всё более мощные и быстрые паровые суда.

На суше железная дорога постепенно завоевывает свое место главного средства передвижения и транспортировки грузов. Она связывает отдаленные регионы, позволяя быстро и дешево перевозить товары и пассажиров на большие расстояния. Это способствует развитию торговли, ускорению урбанизации и росту промышленности.

Но у каждой медали есть и обратная сторона. В тени дымящихся фабричных труб и реве паровых машин растут тесные кварталы, где улицы окутаны серым смогом, а окна домов закрыты пеленой пыли и копоти. Там в ужасных условиях живут тысячи фабричных рабочих и их семьи. Традиционные общества, даже такие могущественные, как великий Китай, оказываются перед жестоким выбором. Им остается лишь два пути: либо открыть двери переменам, принять новые технологии и реформы, либо стать сырьевой базой для молодых промышленных империй.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Гончаров, И. Фрегат «Паллада». В 2 т. Т. I / И. Гончаров. – М. : Т8 RUGRAM. – 324 с.
- 2 Гончаров, И. Фрегат «Паллада». В 2 т. Т. II / И. Гончаров. – М. : Т8 RUGRAM. – 306 с.

УДК 165.62

В. Е. МИНИН, С. В. КИСЕЛЁВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

САКРАЛЬНЫЕ ОБРАЗЫ ТРАНСПОРТА В РУССКОЙ ИКОНОГРАФИИ

Визуальные и культурные формы транспорта в православной традиции редко становятся предметом феноменологического анализа. Однако русская иконография предоставляет богатый материал для осмысления не только теологии в образах, но и феноменального переживания движения, пути и пространственного взаимодействия. В феноменологической трактовке Мориса Мерло-Понти любое восприятие вещи есть воплощённый опыт. Икона в этом контексте не столько изображает, сколько делает видимым, открыва-