

С. М. ВАСИЛЬЕВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ТРАВМАТИЗМ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ КОНЦА XIX ВЕКА НА ПРИМЕРЕ РОМАНА Л. Н. ТОЛСТОГО «АННА КАРЕНИНА»

Роман «Анна Каренина» по праву является жемчужиной русской классической литературы. С такой оценкой согласились даже непримиримые антагонисты Достоевский и Набоков. Автором является народный просветитель, психолог, классик романистики, философ и русский писатель Л. Н. Толстой. Данное произведение можно и нужно перечитывать в разные периоды взросления человека. Всякий раз проницательный читатель найдет для себя интересные, не замеченные ранее аспекты. Есть над чем подумать и специалистам различных научных направлений и уж тем более много технических нюансов в романе касаются железнодорожной тематики. Зачастую техническая сторона вопроса у многих литературоведов и филологов не анализируется.

Как известно, прообраз Анны Карениной – это сочетание внешности Марии Гартунг, дочери Пушкина, судьбы и характера Марии Алексеевны Дьяковой-Сухотиной и трагической смерти Анны Степановны Пироговой. В первоначальном замысле Каренину звали Татьяной и расставалась она с жизнью в Неве. Но за год до начала работы над романом, в 1872 г., в семье соседа Толстого, Александра Николаевича Бибикова, произошла трагедия. Вместе с Бибиковым в качестве экономки и гражданской жены проживала Анна Степановна Пирогова. Однако в последнее время Бибиков начал отдавать предпочтение немецкой гувернантке и принял решение на ней жениться. Когда Анна Степановна узнала о его предательстве, её ревность перешла все границы. Отчаявшись, она бросилась под проходящий товарный поезд. Это и стало предысторией к написанию произведения.

Следует отметить то, что в романе Каренина бросилась именно под грузовой, а не под пассажирский поезд технически оправдано. Здесь отсутствует подвагонное оборудование и скорость движения значительно ниже (около 20 км/ч). Падение непосредственно под паровоз тоже было бы серьезной ошибкой, так как установленный на нем отбойник просто отшвырнул бы ее в сторону и до летального исхода дело бы скорее всего не дошло.

Еще одним интересным технологическим аспектом романа является трагическая смерть сцепщика вагонов в начале повествования. Данная профессия на заре развития железной дороги была одной из самых травмоопасных и оставалась таковой вплоть до введения автосцепки в 1935 г.

Главная героиня романа хоть и вымышленная, но психологи уже обозначили суицидальные наклонности, связанные с железной дорогой, синдромом Анны Карениной. Об этом говорят врачи и печальная статистика гибели на рельсах.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Почему Анна Каренина бросилась под поезд [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://bykm.ru/inoue/pochemu-anna-karenina-brosilas-pod-poezd-chto-krichala-anna/bykm.ru>. – Дата доступа : 22.03.2021.

УДК 82-43:379.822:656.2

Т. А. ВЛАСЮК

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ПРИМЕНЕНИЕ ЛИТЕРАТУРНОГО ТРАВЕЛОГА ДЛЯ МОДЕЛИРОВАНИЯ ИСТОРИЧЕСКИХ МАРШРУТОВ НА ПАССАЖИРСКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Железнодорожный транспорт для пассажиров сегодня, как и более 100 лет назад, неразрывно связан с путешествием, что позволило с течением времени сформировать литературу путешествий как отдельный ее жанр, представленный современным термином «Травелог». Данное понятие, впервые предложенное американским путешественником Б. Холмсом в 1903 г., созданное им из английского слова «travel» и греческого – «logos», вошло в русскую научную терминологию в начале XXI века, и благодаря которому феномен путешествия в практике художественного письма становится предметом особой заинтересованности у исследователей.

Однако помимо привычного для читателя повествования о путешествии и описания автором, следующим по какому-либо маршруту, достопримечательностей местности или красоты природных ландшафтов, а также бытовых зарисовок и т. п. возможно практическое применение так называемых «авторских наработок» для моделирования экскурсионных исторических маршрутов для пассажирского железнодорожного транспорта.

Например, всем известный железнодорожный маршрут «Санкт-Петербург – Москва», протяженностью 600 верст, который преодолевался в течение 5–6 суток, стал таковым задолго до появления железнодорожного сообщения между данными городами. Подтверждением этого является первое русское публицистическое произведение А. Н. Радищева «Путешествие из Петербурга в Москву», изданное в 1790 году, в котором главы названы по почтовым станциям, где расказчик меняет лошадей.

Сравнительный анализ схемы маршрута почтового тракта от Санкт-Петербурга до Москвы во второй половине XVIII века и современной железнодорожной магистрали, связывающей вышеназванные города, показал, что дорога проходит по тому же маршруту как и ранее. Бывшие почтовые станции сегодня являются железнодорожными станциями с теми же названиями