

перевозок. Решая эту задачу, прокуратура боролась с простоями подвижного состава под погрузкой и выгрузкой, с задержками в продвижении воинских эшелонов, поездов с боеприпасами и другими военными грузами. Нередко военные прокуроры, следователи возглавляли отряды по тушению пожаров, возникавших во время воздушных налетов, рассредотачивали воинские эшелоны, составы с вооружением и боеприпасами и другими военными грузами, организовывали оборону при неожиданных высадках на станциях вражеских десантов.

За годы, прошедшие после Второй мировой войны, в нашей стране и за рубежом опубликовано немало книг, в которых детально описана и проанализирована работа транспорта в условиях военного времени. Несомненно, этот уникальный опыт стал достоянием истории.

Исход Великой Отечественной войны – войны, насыщенной техникой громадных армий, исключительной маневренностью войск и перемещением значительных оперативных и стратегических резервов, – во многом зависел от развития транспортных путей и эффективности транспортной работы. Труд И. В. Ковалева «Транспорт в Великой Отечественной войне» впервые обобщил гигантскую работу транспорта и убедительно продемонстрировал героизм огромной армии советских транспортников, а уроки и выводы будут учитываться при решении задач, связанных с решением сложного комплекса проблем организации массовых воинских и народно-хозяйственных перевозок.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Ковалев, И. В. Транспорт в решающих операциях Великой Отечественной войны / И. В. Ковалев. – М. : Знание, 1969. – 48 с.

2 Ковалев, И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.) / И. В. Ковалев. – М. : Наука, 1981. – 480 с.

3 Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 / И. В. Ковалев; под ред. Н. С. Конарева. – М. : Транспорт, 1985. – 576 с.

УДК 82:625.1(476)

А. Л. КИШТЫМОВ

Республиканская лаборатория историко-культурного наследия ГНУ «Центр исследований белорусской культуры, языка и литературы Национальной академии наук Беларуси», г. Минск

РЕЛЬСЫ КАК СТРОЧКИ: БЕЛОРУССКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАГИСТРАЛИ НА СТРАНИЦАХ ЛИТЕРАТУРНЫХ ПРОИЗВЕДЕНИЙ

Промышленный переворот и модернизационные процессы конца XVIII – начала XX в. стали поворотным этапом во всей всемирной истории. Не-

смотря на то, что это были глобальные, общемировые тенденции, в каждом государстве и даже в отдельных регионах каждой страны они имели свои характерные черты. Для Российской империи вторая половина XIX – начало XX в. было временем не только капиталистической индустриализации, но и эпохой большой, великой литературы.

Белорусские губернии не остались в стороне от этого процесса. Они занимали всего 1 % общеимперской территории, но на них было сосредоточено 10 % ее железнодорожной сети. В 1913 г. насыщенность Беларуси железными дорогами была в 1,8 выше, чем в среднем по Европейской части Российской империи.

Парадокс, но в литературе упоминания о роли белорусов в железнодорожном строительстве относятся к тому времени, когда на белорусской земле еще не были проложены первые рельсы. Классикой стали строчки Некрасова:

Волосом рус,
Видишь, стоит, изможден лихорадкою,
Высокорослый, больной белорус:
Губы бескровные, веки упавшие,
Язвы на тощих руках,
Вечно в воде по колено стоявшие
Ноги опухли; колтун в волосах;
Ямою грудь, что на заступ старательно
Изо дня в день налегала весь век...
Ты приглядишься к нему, Ваня, внимательно:
Трудно свой хлеб добывал человек!
Не разогнул свою спину горбатую
Он и теперь еще: тупо молчит
И, механически, ржавой лопатой
Мерзлую землю долбит!.

Это стихотворение Николая Некрасова «Железная дорога», написанное в начале 1864 г. и первоначально запрещённое цензурой, впервые было опубликовано 24 ноября 1865 г. в октябрьском номере журнала «Современник». Речь идет о Николаевской железной дороге Петербург – Москва, движение по которой было открыто в 1851 г.

По белорусской земле регулярное железнодорожное движение началось 27 декабря 1862 г., когда на участке Поречье – Гродно открылось движение по Петербургско-Варшавской железной дороге. Именно по ней в девять утра возвращался в российскую столицу в вагоне 3-го класса князь Мышкин, герой романа Михаила Достоевского «Идиот», опубликованного в 1868 г. С этого сюжета и начинается роман.

Совсем молодым, 19-летним, в первой половине декабря 1889 г. совершил железнодорожное путешествие по Беларуси будущий нобелевский лау-

реат Иван Алексеевич Бунин. В то время он был сотрудником газеты «Орловский вестник» и отправился по Орловско-Витебской железной дороге в поисках путевых впечатлений. Был в Витебске, Полоцке, и, похоже, что на него, уроженца великорусских губерний, это произвело неизгладимое впечатление, что отразилось и на его литературном творчестве. В Витебске Бунин поразил костел, где он слушал орган и пение хора. Его стихи, под заглавием «Костел», были опубликованы в журнале «Нива» в 1896 г. (№ 8).

Эта поездка осталась в памяти писателя надолго и ярко отпечалалась отложилась в написанной в эмиграции в Приморских Альпах «Жизни Арсеньева», в которой реальные события бунинских молодых лет переплетены с художественным вымыслом. Вот, например, как литературный герой этого произведения вспоминает свой приезд в Витебск: «В Витебск я приехал к вечеру. Вечер был морозный, светлый. Всюду было очень снежно, глухо и чисто, девственно, город показался мне древним и нерусским: высокие, в одно слитые дома с крутыми крышами, с небольшими окнами, с глубокими и грубыми полукруглыми воротами в нижних этажах» (роман «Жизнь Арсеньева», кн. 5, гл. XVI).

Печальным местом в биографии писателя стала Орша, бывшая после Брестского мира большевиков с Германией пограничным городом. Именно там 26 мая 1918 г. 47-летний Бунин навсегда распрощался с Родиной. В октябре 1919 г., когда исход Гражданской войны еще неясен, он провидчески пишет, что плакал тогда, «оставив за собой и всю свою прежнюю жизнь и развалины России, перешагнув в изгнание из нее новую ее границу в Орше, имя которой стало отныне для нас символическим».

Трагические годы Первой мировой войны на белорусской земле связаны с именем Константина Паустовского. Он служил санитаром на тыловых и полевых санитарных поездах. Осенью 1915 г. с полевым санитарным отрядом отступал вместе с русской армией от Люблина в Польшу до Несвижа в Белоруссии. Его санитарный отряд стоял на станции Городея. Что он там пережил, как это сказалось на его творчестве – тема отдельного исследования. Кстати, отец Константина Паустовского был статистиком и прослужил почти всю жизнь на разных железных дорогах – Московско-Брестской, Петербургско-Варшавской, Харьковско-Севастопольской и Юго-Западной.

В 1921–1939 гг. знаковой станцией для писателей и поэтов Советской страны стала пограничная станция Негорелое, последняя на пути из СССР в Западную Европу. Именно здесь Владимир Маяковский готовился достать из широких штанин «дубликатом бесценного груза» свой паспорт, чтобы предъявить его на соседней, уже польской, пограничной станции Столбцы.

В Негорелом торжественно встречали первое возвращение в Советский Союз из-за границы Максима Горького. 27 мая 1928 г. в 22 часа прибыл поезд из Берлина и Горького на перроне станции Негорелое приветствовал

митинг. Через Негорелое он приезжал в СССР и в 1928, 1929 и 1931 гг. пока, наконец, не вернулся окончательно 9 мая 1933 г.

«Дзе вечная пустка была,
Там горад паўстаў і расце,
А стужкай чыгунка лягла,
Дзе ўчора стаяў лес яшчэ».

Это строчки из стихотворения «Табе, павадыр...» Янки Купалы (1936 г.). Отметим, что в биографии поэта действительно была железнодорожная страница. В годы Первой мировой войны он в 1916 г. был призван на воинскую службу и проходил ее в 16-м дорожно-строительный отряде Варшавского округа путей сообщения, который обслуживал линии Виленского военного округа. Это подразделение русской армии занималось прифронтовыми коммуникациями: строило временные железные дороги, ремонтировало мосты, обеспечивая поставки к линии фронта питания и оружия. Янка Купала служил в чине подпрапорщика. Его служба проходила в Полоцке, Витебске, Смоленске. Некоторое время он провел на станции Боровуха, в нескольких километрах от Полоцка, где командовал подразделением по валке леса и заготовке шпал. В память об этом на здании железнодорожного вокзала в Боровухе установлена мемориальная доска. Интересная деталь: командовал 16-м дорожно-строительным отрядом его шурин, Владимир Станкевич – брат супруги Купалы, Владиславы Станкевич.

Литературный брат Янки Купалы – Якуб Колас – так писал в своем стихотворении «Чыгунка» (1908 г.):

У два рады між палёў
Роўна рэйкі ляглі,
Рэжуць нетры лясоў,
Точаць грудзі зямлі.
Дзе стралою ляцяць,
А дзе дужкай бягуць
Цераз горы і гладзь,
Смела рэчкі сякуць.
Эх, і быстры ж той гон!
Толькі пыхкае дым.
За вагонам вагон
Мчыцца змеем ліхім.
Мчыцца ўночку і ўдзень,
Толькі поле дрыжыць.
Так ні конь, ні алень,
Ні арол не ляціць.

А в поэме «Новая Зямля» (напечатана в 1923 г.) Якуб Колас живописно описал путешествие «зайцем» дядьки Антося от Барановичей до Вильни (часть XXVII. Па дарозе ў Вільню).

«За горадам бесканцовай стужкай выпрасталася чыгунка. Стужка жоўтая з паскамі чорнымі, з дзвюма жалезнымі цвёрдымі жыламі. А прайсці з паўварсты па чыгунцы ўдалеч, – там лес разгарнуўся абапал, на чыгунку ўспёрся, сціскае яе, хавае зайздросна ў сваім гушчарным нутры», – это строки из повести Михася Зарецкого «Кветка пажоўкляя» (1926 г.). Трагичен ее финал. Главная героиня, Марина Гарнова, кончает жизнь самоубийством, бросившись под поезд. В 1928 г. вышел сборник повестей М. Зарецкого «На чыгунцы».

Железные дороги дали знаковое имя классическому герою белорусской детской литературы. Это «Миколка-паровоз» – повесть авторства Михася Лынькова, первый тираж которой вышел в 1937 г. Обращение к этой теме – не случайность, отец писателя был железнодорожником, путевым обходчиком, да и сам будущий писатель в юности подрабатывал на железной дороге. Одним из его первых литературных опытов стали «Чыгунныя песні», опубликованные в 1927 г.

И БССР, и Республика Беларусь сохранили практически ту же железнодорожную сеть, которая сложилась в начале XX в. Новых крупных железнодорожных магистралей не появилось. Более того, некоторые железнодорожные направления были просто утеряны, разобраны и выведены из эксплуатации. Перед Первой мировой войной из белорусских губерний на Запад вело 7 железнодорожных коридоров. Сегодня практически действует один, через Брест, и еще два (через Гродно и Свислочь) – как вспомогательные. Практически утеряна вся сеть узкоколейных дорог: на них нет пассажирского движения.

Мы понимаем, другое время – другие песни и другая литература. Героев-железнодорожников в ней нет, потеряна и романтика железнодорожного путешествия, но железнодорожная литературная история осталась.

УДК 82-311.9:101

Д. М. КОВШАР

Гомельский филиал ГУО «Университет гражданской защиты МЧС Республики Беларусь»

О ПРОГНОСТИЧЕСКОЙ ФУНКЦИИ НАУЧНОЙ ФАНТАСТИКИ

«Читать полезно» – это звучит так же банально, как и внушаемое ребенку «нужно кушать эту манную кашу, чтобы вырасти большим и здоровым».

Без чтения не развивается речь, а именно она является и инструментом и мерилем развития интеллекта. Ребенка, школьника, студента, взрослого нужно приучить к чтению так, чтобы он сам захотел читать, а не так: «Я прочитаю эту сказку, и ты дашь мне мороженое». Ребенок от природы любопытен,