

незабываемая. Но более удивительны и блестящи были воля, дух и победа человека над тяжелой болезнью. Можно сказать, что именно эта черта метода фольклора, не говоря уже об идеалах народных, отраженных в народно-поэтическом творчестве, соприкасается с творческим методом литературы, одной из главных задач которой является создание характеров больших обобщений, выражающих коренные типические черты народа. Эпический, возвышенно-романтический смысл создания нового мира и новой личности, дух революционного правосознания и гуманизм как многоплановые черты революционной действительности нашли отражение в романе Н. Островского, где великая революция, рабочий класс, крестьянство, комсомол осознали себя художественно и увидели свое духовное превосходство над враждебными силами, через фольклорные образы поезда-«змея».

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 *Островский, Н. А.* Как закалялась сталь / Н. А. Островский. – М. : АСТ, 2020. – 384 с.
- 2 *Старченко, Г. Н.* Фольклорные мотивы и образы в ранних рассказах Всеволода Иванова / Г. Н. Старченко. – Текст : непосредственный // Филология и лингвистика в современном обществе : материалы II Междунар. науч. конф. (г. Москва, февраль 2014 г.). – Т. 0. – М. : Буки-Веди, 2014. – С. 33–36.
- 3 *Комагина, С.* Образ железной дороги в русской литературе: мифологические истоки / С. Комагина // Rocznik Instytutu Polsko-Rosyjskiego. – Nr 1 (1). – 2011. – С. 41–56.

УДК 811.161.1:81

*И. И. ВОЛЬСКАЯ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

*Е. А. ВОЛЬСКАЯ*

*Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины,  
Республика Беларусь*

#### **ТЕМА ТРАНСПОРТА В ОДНОМ ИЗ РОМАНОВ ЖЮЛЯ ВЕРНА**

Творческое воображение – неотъемлемое свойство мышления. Создавая в воображении новые образы на основе переработки прошлых восприятий, человек задумывает или выражает желаемое. Мечты и фантазии сопровождают человечество на всем пути его исторического развития. А научно-технический прогресс является мощным толчком для воображения автора.

Возникновение нового, литературного жанра всякий раз вызывается определенными историческими причинами, и появление научно-фантастических произведений во второй половине XIX века является закономерным

стью. Великие технические изобретения конца XVIII и начала XIX веков: паровая машина, паровоз, пароход, механические ткацкие станки и другие – вызвали промышленный переворот и способствовали смене форм общественной жизни.

60–80-е годы XIX века были ознаменованы невиданным до тех пор подъемом научных и технических знаний, великими открытиями в биологии, физике, химии, астрономии, замечательными изобретениями, которые привели к существенным сдвигам в области материальной культуры. Люди осознали все преимущества изобретений и стали использовать их в своей жизни.

Особое место, конечно, занял транспорт, потому что его возможности стали безграничны. Писатели-фантасты в своих произведениях не только использовали имеющиеся виды транспорта, но и придумывали новые, наделяя их сверхъестественными способностями.

Одним из самых известных писателей-фантастов в эпоху развития транспорта был, конечно, Жюль Верн. Невозможно найти хотя бы одного человека, который не слышал его имя, не читал его произведений или не смотрел фильмы по его книгам. В данной статье хотелось бы остановиться на одном из самых захватывающих романов Жюль Вена – «Вокруг света за 80 дней», – являющемся антологией транспортных средств того времени.

Главный герой произведения заключает пари на то, что объедет вокруг света всего за 80 дней, что считалось невозможным в те времена. Кругосветное путешествие позволяет охватить множество стран и увидеть максимально больше. Разнообразие зрелищ предполагает быструю смену впечатлений и какое-то особое восприятие текущего времени. «Казалось бы, все это в меньшей степени касается героев романа, которые очень спешат, но благодаря умелому проводнику Жюлю Верну и неумному любопытству Паспарту совершают полноценное путешествие, такое, как если бы посещали все эти страны по отдельности» [1, с. 14]. При этом автор, как всегда, смог не только заинтриговать сюжетом, включить воображение читателя, но и дать достаточно точные описания и характеристики транспорта.

В начале романа один из героев делает ироничное замечание, которое максимально характеризует развитие научно-технического прогресса того времени: «Земля уменьшилась, раз ее можно теперь объехать в десять раз быстрее, чем сто лет назад» [2, с. 17]. И тут же следует другое замечание: «Действительно, в восемьдесят дней, это стало реально с тех пор, как открыто движение по линии между Роталем и Аллахабадом, по Великой индийской железной дороге» [2, с. 17]. То есть мечты становятся реальностью благодаря открытию железной дороги, невозможное становится возможным: человек может путешествовать, несмотря ни на что.

Но пересечь земной шар только на поезде было невозможно, потому что железная дорога была не во всех странах, да и через океан поезда пока не «перелетали». Хотя совсем скоро именно Великобритания соединилась с Европой двухпутным железнодорожным тоннелем длиной около 51 км, из которых 39 км проходят под проливом Ла-Манш.

Поэтому можно только удивляться, насколько точно, практически используя математические расчеты, Жюль Верн описал кругосветное приключение героев: «Я объеду вокруг земного шара не больше чем в восемьдесят дней, то есть в тысячу девятьсот двадцать часов, или в сто пятнадцать тысяч двести минут» [2, с.19]. Именно так выглядела схема проезда героев романа вокруг земного шара:

Маршрут следования	Вид транспорта	Количество дней
Лондон – Суэц	Поезд, пакетбот	7
Суэц – Бомбей	Пакетбот	13
Бомбей – Калькутта	Поезд и слон	3
Калькутта – Гонконг	Пакетбот	13
Гонконг – Иокогама	Пакетбот	6
Иокогама – Сан-Франциско	Пакетбот	22
Сан-Франциско – Нью-Йорк	Поезд и сани	7
Нью-Йорк – Лондон	Пакетбот и поезд	9

Вчитываясь в строки романа, ощущая всю неповторимость пейзажей и колорит стран, удивляет то, насколько точно Жюль Верн описывает все нюансы транспортного сообщения того времени:

– железнодорожные магистрали: «расстояние между Суэцем и Аденом составляет ровно тысячу триста десять миль; по условиям договора с компанией пароходы должны проходить этот путь за сто тридцать восемь часов» [2, с. 37], «железнодорожная магистраль, пересекающая Индию, не представляет собою прямой линии. От Бомбея до Калькутты – около тысячи ста миль, и поезд, обладающий средней скоростью, прошел бы это расстояние быстрее, чем в три дня; но на деле это расстояние увеличивается по крайней мере на целую треть вследствие тех отклонений, которые делает железнодорожный путь, подымаясь на север к Аллахабаду» [2, с. 43], «От океана до океана» – так называют американцы великий железнодорожный путь, пересекающий Соединенные Штаты в самом широком месте их территории. Но в действительности Тихоокеанская железная дорога разделяется на две части: Центральную Тихоокеанскую – между Сан-Франциско и Огденом – и Объединенную Тихоокеанскую – между Огденом и Омахой. Там сходятся пять отдельных линий, связывающих Омаху с Нью-Йорком. Таким образом, Нью-Йорк и Сан-Франциско в настоящее время соединены непрерывной металлической лентой длиной в три тысячи семьсот восемьдесят шесть миль» [2, с. 140];

– строение и оснащение вагонов: «вагон, в котором поместился Филеас Фогг, представлял собою нечто вроде длинного омнибуса, лежащего на двух четырехколесных платформах, подвижность которых легко позволяла преодолевать кривые небольшого радиуса. В вагоне не было купе: перпендикулярно его оси располагались два ряда кресел; между ними оставался свободный проход, ведущий в туалетную комнату и уборную, которые имелись в каждом вагоне. По всей длине поезда вагоны сообщались между собою при помощи площадок, так что пассажиры могли свободно переходить из одного конца состава в другой; в их распоряжении были вагоны-рестораны, вагоны-террасы, вагоны-салоны, вагоны-кофейни. Недоставало только вагонов-театров. Но со временем появятся и они» [2, с. 140];

– строение и оснащение кораблей: «Рангун» – одно из судов компании «Пенинсюлер-энд-Ориенталь», совершающих рейсы в Китайском и Японском морях, – был железный винтовой пароход валовой вместимостью в тысячу семьсот семьдесят тонн и мощностью в четыреста лошадиных сил» [2, с. 81], «их запас плавучести невелик, и они, как выражаются моряки, «легко потопляемы»; в связи с этим обстоятельством достаточно нескольких тяжелых валов, чтобы резко изменить их скорость. Если не по мощности паровых машин, то по своим мореходным качествам эти суда значительно уступают таким судам французской компании «Мессажери», как «Императрица» и «Камбоджа», которые соответственно техническим расчетам могут выдержать до полного погружения вес воды, равный их собственному весу, тогда как суда компании «Пенинсюлер» «Голгонда», «Корея» и тот же «Рангун» рискуют пойти ко дну под давлением воды, равным лишь одной шестой части их веса» [2, с. 88]; «пакетбот, совершавший рейсы между Иокोगамой и Сан-Франциско, принадлежал Тихоокеанской почтовой компании и назывался «Генерал Грант». Это был большой колесный пароход вместимостью в две тысячи пятьсот тонн; он был хорошо оснащен и мог развить большую скорость. Громадный балансир непрерывно поднимался и опускался над палубой судна; один его конец соединялся со штоком поршня, а другой – с кривошипом, который преобразовывал прямолинейное движение во вращательное и передавал его непосредственно оси колес. «Генерал Грант» был оснащен тремя мачтами и мог нести паруса, большая поверхность которых значительно увеличивала скорость судна» [2, с. 130].

– несуществующие транспортные средства с неопределенным названием: «там мистер Фогг увидел довольно оригинальный экипаж – нечто вроде платформы, установленной на двух длинных бревнах, спереди слегка закругленных, как полозья саней; на ней свободно могли поместиться пять или шесть человек. В передней части платформы возвышалась высокая мачта, к которой был прикреплен огромный косою парус. В основание этой мачты, прочно удерживаемой металлическими вантами, упирался железный

бушприт, который служил для постановки большого кливера. В задней части саней было нечто вроде руля, позволявшего управлять всем этим сооружением. Таким образом, это были сани, оснащенные, как шлюп. Зимой на замерзшей равнине, когда поезда часто останавливаются из-за снежных заносов, сани эти служат для быстрого переезда с одной станции на другую. Парусность их очень велика – гораздо больше, чем у гоночных яхт, ибо саням не угрожает опасность опрокинуться, – и при попутном ветре они скользят по равнине с такой же, если не с большей, скоростью, как курьерский поезд» [2, с. 88].

Точность, внимание к мелочам и подробное описание всего, что связано с транспортом в романе, лишь подтверждает теорию о том, что Жюль Верн был не только талантливым писателем и исследователем, но и человеком с техническим складом ума, который с неподдельным интересом относился к новинкам технического прогресса. Самым ярким подтверждением этого является эпизод, когда из-за недостроенной железной дороги поезду пришлось практически перелететь через реку, хотя в то время это было просто нереально. Жюль Верн в деталях воспроизвел то, чего не могло быть в XIX веке: «Некоторым пассажирам это предложение понравилось. Особенно оно понравилось полковнику Проктору. Этот отчаянный человек находил план машиниста вполне осуществимым. Он даже напомнил, что некоторые инженеры предлагали вообще обходить без мостов, пуская поезда через реки на предельной скорости и т. д.» [2, с. 156], «раздался пронзительный свисток локомотива. Машинист дал задний ход, отвел поезд почти на целую милю назад, отступая, словно прыгун, желающий взять разбег побольше. Затем раздался второй свисток, и поезд понесся вперед; он все время набирал скорость, пока она не достигла крайнего предела; был слышен только рев локомотива, поршни которого делали двадцать ходов в секунду, колесные оси дымились, несмотря на обильную смазку. Поезд несся со скоростью ста миль в час – он летел, едва касаясь рельс. Скорость как бы уничтожала тяжесть поезда. И он пронесся через реку! Промелькнул, точно молния, не заметив моста. Состав словно перепрыгнул с одного берега на другой, и машинисту удалось остановить мчащийся паровоз только в пяти милях за станцией» [2, с. 158].

Восхищаясь настоящим и описывая все возможности транспорта для человека, автор заглядывает в будущее и открывает перспективы развития транспортной отрасли. Может быть, прочитав романы Жюль Верна будущие инженеры совершили (или совершат) свои открытия. До сих пор невозможно определить, насколько сильное влияние имеют художественные произведения на умы и души людей. И неизвестно, на какие изобретения толкнули инженеров и изобретателей фантастические описания Жюль Верна.

Даже торжественное открытие железной дороги было описано в деталях, так как имело огромное значение для действий, происходящих в романе:

«Именно тут 23 октября 1867 года состоялось открытие Тихоокеанской железной дороги, строительство которой возглавлял генерал Дж. М. Додж. Здесь остановились два мощных локомотива, привезших состав из девяти вагонов с приглашенными гостями, в числе которых был вице-президент Томас К. Дюрант; здесь, наконец, походная типография напечатала первый номер газеты «Железнодорожный пионер». Так было отмечено открытие этого огромного железнодорожного пути, проложенного через пустыню, чтобы стать проводником цивилизации и прогресса и связать между собой еще не существовавшие тогда селения и города» [2, с. 158].

Талант Жюль Верна превратил технически точные описания транспортных средств, железнодорожных и морских путей, способов передвижения героев в яркое красочное захватывающее повествование, которое никого не оставляет равнодушным на протяжении многих лет: «Управляемый английским машинистом паровоз, в топках которого пылал английский уголь, извергал облака дыма на лежавшие по обеим сторонам дороги плантации кофе, хлопка, мускатного ореха, гвоздичного дерева, красного перца. Струи пара спирально обвивались вокруг пальм, между которыми вырисовывались живописные бунгало, «виари» – заброшенные монастыри – и чудесные храмы, искусно украшенные прихотливым орнаментом, характерным для индийской архитектуры. Дальше до самого горизонта раскинулись громадные пространства джунглей, где водилось множество змей и тигров, пугавшихся грохота поезда, и, наконец, виднелись леса, вырубленные по обеим сторонам железной дороги; там еще водились слоны, которые задумчивым взором провожали бешено мчавшийся состав» [2, с. 50].

Итак, «Филеас Фогг выиграл пари. Он в восемьдесят дней объехал вокруг света! Он использовал для этого все средства передвижения: пакетботы, железные дороги, коляски, яхты, торговые суда, сани и даже слона» [2, с. 205]. Жюль Верн написал захватывающий роман, а читатели получили незабываемое художественное произведение.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Брандис, Е. П.* Жизнь и творчество / Е. П. Брандис, Жюль Верн. – Л. : Детгиз. – 1963. – 147 с.

2 *Верн, Жюль.* Вокруг света в восемьдесят дней / Жюль Верн. – Пермь : Кн. изд-во, 1983. – 207 с.