

творческая часть в их применении – самая важная. Кроме того, рассказ проникнут оптимизмом в отношении будущего всего российского народа и готовностью к самопожертвованию ради общего дела: главный герой думает о масштабности инженерно-строительных решений по прокладке железнодорожного пути на территории Сибири, об ответственности инженера перед жителями этого региона и связанной с этими обстоятельствами адаптацией западных технологий к местным условиям.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Гарин-Михайловский, Н. Г.* Собрание сочинений : в 5 т. – Т. 3: Очерки и рассказы / Н. Г. Гарин-Михайловский. – М. : Художественная литература, 1957. – 657 с.

2 *Пудовкин, Н.* Прошло 125 лет с того момента, как была проложена магистраль Уфа – Златоуст / Н. Пудовкин [Электронный ресурс] // Стальная искра. – Режим доступа : <https://si74.ru/proshlo-125-let-s-togo-momenta-kak-byila-prolozhena-magistral-ufa-zlatoust/7262/>. – Дата доступа : 21.04.2022.

УДК 625:821.161.1

А. А. ПОДДУБНЫЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

МОТИВ ПУТИ-ДОРОГИ В РАССКАЗАХ А. П. ЧЕХОВА

Мотив (от франц. *motif* – мелодия, напев) в современной интерпретации имеет несколько значений, одно из которых – мельчайший элемент сюжета, простейший значимый компонент повествования, например, мотив пути и дороги. Именно с мотивом пути-дороги прочно связаны многие произведения А. П. Чехова. Особенно следует отметить рассказы «На подводе» и «Степь», где представлены очень разные пути-дороги, насыщенные различными жизненными перипетиями героев. Как отмечает М. О. Горячева, «Дорога и путь – это важнейшие элементы пространственного мира Чехова: появившись в ранних произведениях, этот мотив проходит через все его творчество».

В аспекте «дорожной» темы особый интерес представляет рассказ «На подводе», где пространственная организация повествования, обозначенная двумя точками: «выехали – приехали» является сюжетообразующей линией мотива дороги и пути. *«В половине девятого утра выехали из города. Шоссе было сухое... Весна пришла вдруг, но для Марьи Васильевны, которая сидела теперь в телеге, не представляла ничего нового и интересно... Вот уж тринадцать лет, как она учительницей, и не сочтешь, сколько раз за все эти годы она ездила в город за жалованьем; и была ли весна, как теперь, или осенний вечер с дождем, или зима, – для нее было все равно, и*

всегда неизменно хотелось одного: поскорее бы доехать. У нее было такое чувство, как будто она жила в этих краях уже давно-давно, лет сто, и казалось ей, что на всем пути от города до своей школы она знала каждый камень, каждое дерево. Тут было ее прошлое, ее настоящее; и другого будущего она не могла представить себе, как только школа, дорога в город и обратно, и опять школа, и опять дорога...» [1].

Бесконечно тянется грязная и «отвратительная дорога», как в прямом, так и переносном смысле, отражая скучную и бедную жизнь учительницы Марьи Васильевны. Главная героиня рассказа ощущает все неприятности пути, где она испытывает постоянное чувство одиночества и где жизнь проходит без ласки, без дружеского участия, без интересных знакомых.

Метафора пути-дороги охватывает весь текст в рассказе «С шоссе свернули на проселочную дорогу: Ханов впереди, Семен за ним. Четверка ехала по дороге, шагом, с напряжением вытаскивая из грязи тяжелый экипаж. Семен лавировал, объезжая дорогу, то по бугру, то по лугу, часто прыгивая с телеги и помогая лошади... А дорога все хуже и хуже... Въехали в лес. Тут уж сворачивать негде, колеи глубокие, и в них льется и журчит вода. И колючие ветви бьют по лицу. – Какова дорога? – спросил Ханов и засмеялся» [1].

«Какова дорога?» – этот вопрос не единожды задается автором: «Крутой подъем на гору, по глине; тут в извилистых канавах текут с шумом ручьи, вода точно изгрызла дорогу – и уж как тут ехать! Лошади храпят. Ханов вылез из коляски и идет по краю дороги в своем длинном пальто. Ему жарко.

– Какова дорога? – сказал он опять и засмеялся. Этак экипаж сломать недолго.

– А кто ж вам велит в такую погоду ездить! – проговорил Семен сурово. – И сидели бы дома» [1].

Этим вопросом А. П. Чехов акцентирует внимание на образе дороги как жизненного пути, полного драматизма и безысходности.

Аналогичная рассказу «На подводе» пространственная организация повествования, обозначенная также двумя точками «выехали – приехали», представлена и в рассказе «Степь» А. П. Чехова: «Из N., уездного города Z-ой губернии, ранним июльским утром выехала и с громом покатила по почтовому тракту безрессорная, ошарпанная бричка, одна из тех допотопных бричек, на которых ездят теперь на Руси только купеческие приказчики, гуртовщики и небогатые священники. Она тархтела и взвизгивала при малейшем движении; ей угрюмо вторило ведро, привязанное к ее задку, – и по одним этим звукам да по жалким кожаным тряпочкам, болтавшимся на ее облезлом теле, можно было судить о ее ветхости и готовности идти в

слом». Так начинается повествование о поездке мальчика Егорушки из родного дома в большой город, где ему предстоит поступить в гимназию учиться: *«Кроме только что описанных двух и кучера Дениски, неутомимо стегавшего по паре шустрых гнедых лошадок, в бричке находился еще один пассажир – мальчик лет девяти, с темным от загара и мокрым от слез лицом. Это был Егорушка, племянник Кузьмичова. С разрешения дяди и с благословения о. Христофора он ехал куда-то поступать в гимназию»* [2].

Его дорога по степи – это своего рода инициация, благодаря которой происходит его посвящение во взрослую жизнь. *«Мальчик всматривался в знакомые места, а ненавистная бричка бежала мимо и оставляла всё позади»*. Егорушка покидает родной дом ребенком, а в конце рассказа становится юношей, который должен учиться жить вдали от дома, усваивать законы взрослой жизни. Для этого становления он проходит ряд испытаний через голод, жажду, омовение, страшную грозу, болезненную слабость, вызванную духовным состоянием и бесследно исчезнувшую на следующий день, когда Егорушка проснулся к новой жизни: *«Дрожь от холода и брезгливо пожимаюсь, Егорушка стащил с себя промокнутое пальто, потом широко расставил руки и ноги и долго не двигался. Каждое малейшее движение вызывало в нем неприятное ощущение мокроты и холода. Рукава и спина на рубахе были мокры, брюки прилипли к ногам, с головы текло...»* [2].

А. П. Чехов лаконично отразил полную психологическую перестройку личности героя, которая необходима ребенку для вступления в новую жизнь: *«Егорушка почувствовал, что с этими людьми для него исчезло навсегда, как дым, всё то, что до сих пор было пережито; он опустил в изнеможении на лавочку и горькими слезами приветствовал новую, неведомую жизнь, которая теперь начиналась для него...»* [2]. Мы видим, как в конце дороги, в новом городе, Егорушка оказывается не таким, каким был в начале пути. Степь, по которой он ехал, изменила его, и поступать в гимназию приехал другой человек. А. П. Чехов, не говоря этого прямо, показал, что дорога по степи стала инициацией, в результате которой, пройдя через ряд испытаний, мальчик становится юношей.

Таким образом, путь-дорога в рассказе «Степь» – это магическое соединение двух сфер: жизни и смерти, а также восприятия своего и чужого. Можно сказать, что путь-дорога представляет собой один из «магистральных» и сквозных образов в литературе и является комплексом связанных друг с другом мотивов, имеющих метафорические значения, которые проявляются как в художественных произведениях, сюжетное развитие которых зависит от тех дополнительных значений, которые важны для конкретного автора, но есть и общие закономерности, возникающие у разных писателей при обращении к теме дороги.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Чехов, А. П. На подводе / А. П. Чехов // Полное собрание сочинений и писем : в 30 т. Сочинения : в 18 т. / АН СССР. Ин-т мировой лит. им. А. М. Горького. – М. : Наука, 1974–1982. Т. 9. [Рассказы. Повести], 1894–1897. – М. : Наука, 1977. – С. 335–342.

2 Чехов, А. П. Повести и рассказы / А. П. Чехов. – М. : Правда, 1981. – С. 106–200.

УДК 656.25

Н. Ф. СЕМЕНЮТА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ФЕНОМЕН ТРАНСПОРТА ПЕРЕДАЧИ СООБЩЕНИЙ: ОТ ФАКЕЛЬНОГО ДО ОПТИЧЕСКОГО ТЕЛЕГРАФА

Феномен транспорта передачи сообщений (телекоммуникаций) проявляется как в многообразии систем (телеграф, телефон, передача данных, телевидение и др.), так и способов передачи и воздействия информации на человека (общество) [1, 2]. Цель настоящей работы – показать феномен начального периода становления старейшего вида транспорта сообщений – телеграфа.

Впервые на проблему передачи сообщений как систему транспорта обратил внимание великий немецкий философ Карл Маркс (1818–1883). Вот что он писал: «Существуют самостоятельные отрасли промышленности, где продукт производства не является новым вещественным продуктом, товаром. Из этих отраслей важна в экономическом отношении только промышленность сообщений, будет ли то собственно транспортная промышленность по перевозке товаров и людей или промышленность по передаче только сообщений, писем, телеграмм и т. д.» [3].

Первыми решениями проблем передачи сообщений было использование для передачи звука и света, огня и дыма костров. Прием сообщений при этом осуществлялся органами человека – ушами и глазами. Звук – основа нашего естественного общения, и он как наиболее простой носитель сигналов (крик, барабаны, рожки, петарды) получил широкое применение в коммуникации. Однако дальность передачи сообщений была ограничена небольшим расстоянием. Причинами этого были как небольшая мощность звуковых сигналов человека, так и относительно низкая чувствительность приемника звуковых сигналов – ушей. Для увеличения дальности передачи сообщений использовались звуковые сигналы, создаваемые рожками трубы и боевыми трубами, барабанами, гонгами и др. Для увеличения разнообразия передаваемых сообщений (количества передаваемой информации) при-