

Михаил Питателев

Фритьоф Беньямин Шенк. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. Авторизованный пер. с нем. М. Лавринович. М.: Новое литературное обозрение, 2016. 584 с., ил. ISBN 978-5-4448-0593-0.

Михаил Питателев – аспирант факультета истории Европейского университета в Санкт-Петербурге. Адрес для переписки: ЕУСПб, факультет истории, ул. Гагаринская, 3, Санкт-Петербург, 191187, Россия. mpitatelev@eu.spb.ru.

Работа историка Фритьофа Беньямина Шенка (Университет Базеля, Швейцария) примечательна новаторским подходом к истории транспорта Российской империи. Шенк отсылает читателя к направлению так называемого пространственного поворота (*spatial turn*) и применяет понятие «социальное пространство» (термин экономиста Дитера Лэппле) к российским железным дорогам на этапе формирования единой сети во второй половине XIX века. Социальное пространство не является фоном исторических событий (или, согласно авторской метафоре, внешним «контейнером»), а создается и осмысливается человеком в ходе специфических социальных процессов (с. 15), в данном случае – инициированных проектированием и воплощением сети железных дорог в крупнейшей континентальной империи, нуждавшейся в протяженных путях сообщения.

Помещая пассажирские перевозки в фокус исследования, автор выводит железные дороги из поля экономической и технологической истории. Шенк рассматривает железные дороги в дискурсе визионеров-управленцев, стремившихся сделать имперскую территорию связной, а также анализирует устройство вокзалов и поездов как единую «институциональную и нормативную систему регулирования» (с. 16), повлиявшую на восприятие времени и пространства пассажирами. Особое место в книге занимает вопрос о практиках путешествия, миграции и социальной коммуникации, порожденных массовой доступностью поездов по железным дорогам. Автор предпринимает попытку установить, каким образом взаимодействие «людей различного социального происхождения, конфессиональной принадлежности и пола» (с. 21) и осмысление ими географии окраин империи привело к формированию «ментальных карт», на которые были нанесены географические, социальные и культурные границы внутри единой, казалось бы, имперской территории. Наконец, железные дороги предстают в качестве арены борьбы правительства и «крамолы» (сепаратистов, террористов и преступников), то есть объединительных и дезинтеграционных сил. Таким образом, автор следует схеме Лэппле и анализирует основные компоненты социальных пространств, а также рассматривает конкретный вопрос: «Как социальные пространства манифестировались и изменялись посредством строительства и использования железной дороги в определенных местах России во второй половине XIX в.»? (с. 17).

Многоплановое исследование Шенка лежит на стыке нескольких направлений историографии. Во-первых, как отмечает автор, на него оказали влияние исследователи, анализировавшие культурные и политические изменения, ставшие возможными благодаря развитию инфраструктуры (с. 24): Роланд Цветковски, Вальтер Шперлинг, Вольфганг Шивельбуш. Во-вторых, он также обращается к новой имперской истории, отмечая недостаточную разработанность интересующих его вопросов «ментального присвоения образованным обществом империи постоянно расширявшейся территории России во всем ее многообразии» (с. 25) и роли инфраструктуры во внутренней колонизации. В-третьих, Шенк вносит свой вклад в дискуссию о применимости понятия «модерн» к истории России (Дэвид-Фокс 2016), выдвигая авторскую концепцию «русского модерна».

Вслед за Зигмунтом Бауманом он отвергает теорию модернизации как объяснительный инструмент и напоминает о «темных сторонах» модерна, обусловленных фиксацией проекта модерна на «порядке» и «прогнесе», но не гарантирующих перехода к демократии, правовому государству и рыночной экономике. Более того, Шенк пишет о «многообразии модернов» (с. 27) и способов *путешествия* (курсив автора) стран в модерн, встреч с «шансами и вызовами эпохи паровых машин и телеграфа» (с. 28), тем самым ставя под вопрос общность пути стран условного «Запада» в модерн.

Первая глава содержит анализ дебатов чиновников, инженеров и публицистов о перспективах строительства железных дорог в Российской империи. Автор обращается к концепции *репрезентации пространства* (термин Анри Лефевра), чтобы проследить взаимосвязи между дебатами и представлениями о структуре территории и пространства империи (с. 44). Три пространства (экономическое, политическое и военное) становятся предметом бурного обсуждения, и в 1830-х – начале 1850-х годов стратеги и визионеры высказывают как аргументы в пользу строительства железных дорог, так и опасения по поводу потери контроля над территорией и населением.

Автор уделяет особое внимание рецепции иностранных дискурсов в России. Например, инженер Павел Мельников обращался к американскому опыту освоения обширных пространств с помощью железных дорог (с. 57), а министр финансов Сергей Витте инициировал преобразования на транспорте, подражая протекционистской политике Отто фон Бисмарка, вдохновленной трудами экономиста Фридриха Листа (с. 77). Прокладка путей на окраины Российской империи (Закавказье, Средняя Азия, Сибирь) рассматривалась как проявление *mission civilisatrice* имперского центра, однако положение трех восточных окраин, как отмечает автор, различалось. Проанализировав имперские нарративы, он приходит к выводу о том, что если Кавказ и Средняя Азия выступали в «пассивной роли» («с благодарностью следовать за российскими колониальными властями на пути к прогрессу» (с. 86)), то Сибири предназначалось стать «не колонией, но истинной и неотторжимой составной частью империи» (с. 94).

Завершает главу сюжет о презентации Транссибирской железной дороги на Всемирных выставках. Автор реконструирует образ новой магистрали, транслируемый официальным дискурсом империи для внешнего наблюдателя, и реакцию на

него в прессе европейских стран. Противостояние «мирного проникновения» России в Азию (с. 104) «железнодорожному империализму» колониальных держав (с. 100) стало одной из важных тем в средствах массовой информации конца XIX – начала XX века, а на страницах прессы развернулась настоящая борьба соответствующих образов, предшествовавшая военным столкновениям.

Во второй главе автор переходит к описанию унифицированного пространства железной дороги. Эта глава посвящена анализу отдельных проявлений того, что было названо «техническим модерном» во введении: дискурсов о перемещении в пространстве и времени («ускорение»), нанесении железных дорог на «ментальные карты» России в печатной продукции, регламентации и стандартизации вокзалов и поездов как мест, где размывались социальные разграничения, принятые в иных сферах жизни. Так, «уничтожение пространства» (с. 178) проиллюстрировано не только фактическими данными, такими как изменение скорости поездки и возросший доступ к мобильности, но и анализом облика зданий пышно украшенных столичных вокзалов. Значительную часть главы занимает сюжет об эволюции жанра путеводителей и тех образа ландшафта, местного населения, истории и будущего, которые могли встретить на страницах путеводителей образованные путешественники. Наконец, поезда и вокзалы показаны как места взаимодействия представителей различных классов, которые разрешали возникающие противоречия как самостоятельно, так и при помощи государства.

Тема встречи людей на вокзалах и в вагонах рассмотрена также в третьей главе. Проанализировав путевые заметки, автор вычленяет практики взаимодействия пассажиров, возникшие в связи с размыванием классовых, этнических и гендерных границ на станциях и в поездах. Львиная доля главы посвящена сюжету путешествия на западные окраины и в Сибирь: в источниках личного происхождения получили отражение как образы ландшафтов из путеводителей и художественной литературы, так и образы «других» – евреев и крестьян-переселенцев. И те, и другие предстают как экзотика, описываемая некоторыми наблюдателями на «языке вражды»: можно встретить такие характеристики, как «жид» (с. 317), «вавилонское столпотворение и смешение языков» (с. 328) и т. п. Ценно также наблюдение автора о сосуществовании представлений о единстве территории с бытованием символических границ имперского центра и обособленных окраин – например, Уральских гор на пути из Европейской России в Сибирь.

Четвертая глава – иллюстрация двойственного характера железных дорог, которые становились как благом для власти, так и оружием в руках дестабилизирующих сил.

Железные дороги стали «сценой», где разыгрались новые «сценарии власти»: путешествия царей получили символическое значение, вокзалы стали местом встречи всех сословий с монархом. Эпизод со спасением царской семьи от гибели в железнодорожной катастрофе получил широкое освещение как религиозное «чудо» (с. 395). Помимо издания «официозных» сообщений правительство дозволяло к печати лубки с обозначением вмешательства высших сил.

В то же время вокзалы и поезда, будучи одновременно замкнутыми и многолюдными пространствами, привлекали внимание террористов (с. 411). Работники

железных дорог могли выступить в качестве мощной повстанческой силы, как это случилось, например, во время польского восстания 1863 года или революции 1905 года. Подавление беспорядков и мобилизация армии стали сюжетами журнальных иллюстраций. Изображение железных дорог, в свою очередь, могло быть использовано и властями (в контексте патриотической пропаганды), и их критиками (в сатирическом или трагическом контекстах) (с. 442).

Достоинством рецензируемой работы является ее структура: каждая глава может быть прочитана как отдельный очерк со своим введением и заключением. Автор не только рассматривает процессы на общеимперском макроуровне, но и обращается к локальным сюжетам, что демонстрирует многогранность процесса «пути в модерн» в России. В работе показано столкновение различных видений этого пути властями империи и пассажирами, принадлежавшими к разным слоям общества.

В своем исследовании автор затрагивает ряд вопросов, которые привносят в историю пассажирских перевозок больше политических сюжетов. Например, Шенк упоминает такие источники и практики коммуникации пассажиров железных дорог с властями различных уровней, как жалобные книги на вокзалах или отправка телеграмм с жалобами в Министерство путей сообщения (даже если дорога находилась в частной собственности). Исследование каналов, по которым пассажиры могли предъявлять претензии к работе железных дорог и получать обратную связь, позволило бы прояснить характер отношений потребителя-пассажира и стороны, оказывающей услугу. Интересным также представляется рассмотрение региональных аспектов указанного вопроса (ср., например, дороги «ядра» империи и Великого княжества Финляндского) и сопоставление ситуаций на государственных и частных железных дорогах.

На другую особенность исследования обратил внимание историк Игорь Нарский, который упрекнул автора в том, что в книге отсутствует сюжет о борьбе местных элит за проведение железных дорог через их города (Нарский 2016:210). Тема лоббирования транспортных вопросов была затронута, например, в работе Ольги Малиновой-Тзиафета (2013). Четвертая глава ее книги перекликается с исследованием Шенка: она посвящена отстаиванию дачниками своих интересов перед Министерством путей сообщения и земскими управами пригородов. Петербуржец-дачник в терминах, избранных Шенком, вполне может быть охарактеризован как воплощение *mission civilisatrice*, поскольку модель коммуникации с властями, привнесенная горожанами в сельскую местность, была воспринята крестьянами и успешно применена ими в дальнейшем.

Таким образом, монография Шенка предлагает новую исследовательскую оптику для изучения истории железнодорожного транспорта: нанесение рельсовых путей на «ментальные карты» в воображении пассажиров существенно изменило их восприятие собственной страны благодаря возможности вступить в непосредственный контакт с «экзотическими» и «чужими» людьми и ландшафтами. Обсуждение железных дорог занимало важное место и в публичной сфере, начиная со стратегических видений сети железных дорог в 1850-х годах, и в дальнейшем – в официальных кампаниях в прессе, имевших адресатов или внутри страны, или вне

ее границ. Для верховной власти в лице императора и высших чиновников железная дорога стала новым инструментом, вписавшимся в их «сценарии власти». Одновременно она была столь же привлекательна для радикалов, придававших ей совершенно иные смысл и значение.

Автор увидел в железнодорожном буме не «опоздание на поезд в современность» (с. 489) отсталой России, но толчок к общественной, политической и культурной трансформации в общеимперском масштабе. Шенк не дает окончательного ответа на вопрос о существовании «русского модерна», но демонстрирует противоречивость адаптации железных дорог к российским условиям: воплощение замысла открыло массу новых возможностей, однако создало массу новых проблем. И все же решением проблем занялись образованные люди, воспринявшие многие веяния «технического модерна» и видевшие Россию единым и «постигаемым» пространством.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Дэвид-Фокс, Майкл. 2016. «Модерность в России и СССР: отсутствующая, общая, альтернативная или переплетенная». *Новое литературное обозрение* 140(4). Просмотрено 9 июля 2017 г. (<http://www.nlobooks.ru/node/7551>).
- Малинова-Тзиафета, Ольга. 2013. *Из города на дачу: социокультурные факторы освоения дачного пространства вокруг Петербурга (1860–1914)*. СПб.: Издательство Европейского университета в Санкт-Петербурге.
- Нарский, Игорь. 2016. Рецензия на *Russlands Fahrt in die Moderne: Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter*, by F.B. Schenk. *Российская история* 5:208–212.