

163). Соответственно, наиболее приемлемой для российской политической традиции идеологией автору представляется левая идея (с. 188). Как показывают эти статьи, в конце 1990-х и начале 2000-х гг. автор оптимистично оценивал перспективы роста коммунистического движения в России и странах Ближнего Зарубежья.

В целом же, сборник научных трудов В.Я. Гросула включает фундаментальные труды, позволяющие как историкам-профессионалам, так и широкой читательской аудитории ознакомиться с различными сферами научных интересов исследователя. Без сомнения, к этой книге будет обращаться не одно поколение историков.

Игорь Нарский

Рец. на: F.B. Schenk. Russlands Fahrt in die Moderne. Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter. Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 2014. 440 S.*

Igor Narsky

(South Ural State National Research University, Chelyabinsk, Russia)

Rec. ad op.: F.B. Schenk. Russlands Fahrt in die Moderne. Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter. Stuttgart, 2014

Фразу «В России две беды – дураки и дороги» приписывают разным отечественным писателям, государственным и общественным деятелям XIX в.: Николаю I, Н.М. Карамзину, Н.В. Гоголю, М.Е. Салтыкову-Щедрину. Однако во всех случаях национальная культурная память помещает этот апокриф в эпоху, когда российские территория, мобильность, коммуникация и стабильность начали восприниматься как острые проблемы, а в качестве одного из ключевых средств их решения стали рассматривать железнодорожное строительство. Изменениям в сотворении, восприятии и использовании социального пространства страны в связи с созданием железных дорог с 1830-х гг. до Первой мировой войны посвящена новая книга Фритьофа Беньямина Шенка. Профессор восточно-европейской истории Базельского университета известен нашим читателям благодаря его предыдущей книге «Александр Невский в русской культурной памяти: святой, правитель, национальный герой (1263–2000)», вышедшей

на русском языке в 2007 г. в московском издательстве «Новое литературное обозрение» (немецкий оригинал опубликован в 2004 г.).

В основе рецензируемой книги – хабилитационный текст (аналог российской докторской диссертации), защищённый автором в 2010 г. в Мюнхенском университете. Историю, изложенную в ней, как считает сам Шенк, можно рассказать по-разному. Например, как поныне распространено в международной историографии, подвести читателей к выводу, что Россия, несмотря на достижения железнодорожного строительства в XIX в., в конечном итоге опоздала на «поезд в современность» и накануне Первой мировой войны в области средств сообщения не достигла рациональности, эффективности и скорости, которые отличали мобильные и «современные» общества Запада.

Но автор рассказал о техническом освоении российских пространств по-другому: «Здесь в центре внимания находится не сравнение российского развития с

* Шенк Ф.Б. Поездка России в модерн. Мобильность и социальное пространство в железнодорожную эпоху. Штутгарт, 2014. 440 с.

европейскими странами. Скорее, оптика настроена на приметы тех общественных, политических и культурных перемен, которые повлекло за собой введение в царской империи транспортного средства, основанного на машинном приводе. При таком рассмотрении на первый план выходят не (предполагаемые) “недостатки” и “дефициты” “незавершённой” модернизации России, а (амбивалентная) социальная и культурная динамика, рождённая строительством и эксплуатацией железных дорог в России» (S. 378).

Такой подход, впервые применённый к российской истории железнодорожного дела, объясняет, почему автора интересуют не технико-экономические, а пространственно-культурные аспекты предмета исследования. Действие книги разворачивается не на машиностроительных предприятиях и товарных складах, а на вокзалах и в вагонах пассажирских поездов, героями книги являются не железнодорожные рабочие и служащие, а поборники строительства рельсовых путей в России и их массовые пользователи – пассажиры.

Исследовательский ракурс, избранный Шенком, потребовал особого теоретического инструментария. Автор обратился к плодам «пространственного поворота» в историографии последнего десятилетия. Согласно избранному им подходу, пространство – не внеисторическая величина или нейтральный «контейнер», наполненный предметами и живыми существами, а социокультурная конструкция, создаваемая людьми, их представлениями, восприятиями, действиями и воспоминаниями, сами же люди – фундаментальная составная часть пространственной концепции.

Итак, исходная позиция Шенка заключается в лежащем на поверхности убеждении, что «в России восприятие и организация социальных пространств, как и действия людей в пространстве, испытали глубокие перемены благодаря изобретению, строительству и использованию железной дороги в XIX в.» (S. 9). Но как протекали эти процессы? И к чему привели: возобладали ли в сознании соотечественников образ «единой и не-

делимой» России благодаря новым возможностям преодоления пространства и времени или же опыт железнодорожных поездов породил ощущения обилия внутренних границ, разнородности и пестроты империи?

Постановка этих вопросов определила структуру книги. За введением, оформленным как самостоятельный очерк (S. 13–36), следует глава о территориальных видениях, проектах и дискурсах о железнодорожном строительстве в России XIX в. (S. 37–118). Начиная с 1820-х гг. среди аргументов его поборников – политиков, инженеров, экономистов, военных – конкурировали такие мотивы, как стабилизация имперской мощи, экономическое процветание, военно-стратегический ответ на внешние угрозы и «цивилизационная миссия» в отношении азиатских провинций. Помимо общих теоретических дебатов, автор реконструировал ситуативные споры, связанные с освоением Кавказа, Средней Азии и Сибири. В итоге он пришёл к следующим выводам. Во-первых, железнодорожное строительство вызвало явственную динамику образов пространства в общественном сознании. Во-вторых, от идеи стабилизации существующих порядков с помощью железнодорожного строительства его поборники всё более склонялись к образу данного проекта как основы для масштабных перемен. В-третьих, за планами освоения европейской части империи в конце XIX в. последовал «железнодорожный империализм», нацеленный на закрепление нерусских окраин и расширение пространств господства.

Следующая глава «Технический ансамбль и структурирование пространства» (S. 119–212) посвящена организации и унификации пространства и времени с помощью прокладки железных дорог, строительства вокзальных построек и организации пространства вагонов; воспроизведению с определёнными модификациями сословной структуры общества путём стратификации пассажиров, влиянию на формирование когнитивных географических карт современников дорожных путеводителей, справочников, расписаний и схем.

Шенк сделал вывод, что попытки с помощью железнодорожного строительства консолидировать территории и укрепить существующий порядок вещей привели лишь к ограниченному успеху. Россия вплоть до 1914 г. оставалась разнородным транспортным пространством с различной имущественной и организационной принадлежностью и даже отличающимися стандартами по ширине рельсового полотна. Классная пассажирская система, хотя и более прозрачная, чем сословная, не могла принципиально изменить структуру российского общества, поскольку, с одной стороны, пропускная способность железнодорожной сети была относительно невелика, а с другой, поборники железнодорожного строительства переоценили цивилизаторский потенциал технического прогресса. Усилия же по созданию образа целостной России с помощью новой справочной литературы рождали неожиданные эффекты, знакомя пользователей-пассажиров с обилием разнородного этнического и культурного «иног» в собственной стране.

В предпоследней главе рассмотрены проблемы пассажирской мобильности и восприятия пространства пользователями железных дорог (S. 213–286). Автор проанализировал динамику роста их числа, изменения в восприятиях пространства, времени и скорости пассажирами из «общества» и «народа», их работу с новыми ситуациями столкновения на ограниченном пространстве с «чужим» в этническом, культурном и гендерном измерениях. «Личный опыт географического и культурного многообразия страны, – констатировал Шенк, – у многих современников скорее поколебал, чем консолидировал образ царской империи как “единого и неделимого целого”» (S. 271).

В последней главе «Рельсы власти» (S. 287–373) речь идёт об использовании железной дороги представителями власти для репрезентации и укрепления политического господства, а их противниками – для сотрясения его основ путём террористических актов и забастовок. Здесь читатель впервые с большой пользой для себя в систематизированном виде может познакомиться с историей появления мифа о «чудесном» спасении импера-

торской семьи во время железнодорожной катастрофы 1888 г. (S. 318–327), а также с сюжетом о формировании железнодорожного терроризма в России (S. 334–348). Железная дорога создала не только новый потенциал укрепления власти благодаря возможности демонстрировать повсеместное присутствие царя и оперативно перебрасывать войска, но и небывалые до того риски для жизни императора от покушений и несчастных случаев, для «тишины и порядка» в империи от распространения по железной дороге еврейских погромов, забастовочного протеста и банальной преступности.

В «Заключительных наблюдениях: прибытие России в современность» (S. 375–385) Шенк сделал вывод: «железная дорога, с помощью которой западная элита царской империи хотела цивилизовать “отсталое” русское общество, принесла не “порядок” в провинцию, а хаос в центр» (S. 376). И всё же его выводы далеки от европоцентристского пессимизма в отношении российской модернизации. Автор подчеркнул, что железнодорожное строительство оказало решающее воздействие на «прибытие» России в начале XX в. на «станцию» «Модерность». Но эта современность отличалась от той, что планировали поборники строительства рельсовых путей, начиная с 1830-х гг.: её отличали не только новые возможности преодоления пространства и времени, развития экономики и репрезентации господства, но и «безнадёжно переполненные в начале XX в. залы ожидания, террористические покушения на царские поезда, распространение антиеврейских погромов по рельсовым путям и железнодорожные забастовки, способные загнать в угол царский режим» (S. 384).

На основной вопрос исследования – содействовала ли железнодорожная сеть формированию оптимистического образа российской целостности или, напротив, рождала ощущение разнородности и хрупкости, – автор в заключении отвечает осторожнее, чем в четвёртой главе (см. ранее). Перемены в когнитивных картах российских подданных оказались, по его мнению, противоречивыми: восприятие российского пространства колебалось между ощущением целостности и хруп-

кости империи, между гордостью просторами и страхами столкновения с «чужим» в собственной стране.

Даже столь краткое изложение содержания книги даёт представление об огромной работе, проделанной автором. Исследование выстроено на новаторской теоретической базе, проведено с привлечением огромного и разнородного материала, в том числе законодательных актов и законопроектных записок, статистической аналитики и министерского делопроизводства, газетных репортажей и фотоматериалов, железнодорожных путеводителей и рекламных плакатов, дорожных расписаний и географических карт, путевых заметок представителей «чистой публики» и писем «серого народа» с описанием путешествий.

Книга написана очень живо, насыщена визуальными, акустическими и обонятельными эффектами реальности: перед внутренним взором мелькают разнообразные ландшафты за окнами разноцветных вагонов, типовые вокзальные постройки, интерьеры их залов, вагонов и купе различной классности. Читатель сможет оказаться на месте путешественника и понять, почему пассажир-еврей в западных регионах империи воспринимался иначе, чем в Центральной России, а знакомство с «чужим» при путешествии в западном направлении сопровождалось акустическими переживаниями, в то время как в восточном — обонятельными.

Труд даже такого масштаба и сложности не в состоянии исчерпать тему, неизбежно содержит пробелы, которые могут восприниматься как мелкие промахи. Так, говоря о ямских путеводителях по России до начала железнодорожного строительства, Шенк не упомянул о традиции политизации художественной литературы в жанре дорожных заметок в России, о её самом известном и скандальном проявлении — «Путешествии из Петербурга в Москву» А.Н. Радищева (1790), которое не могли не держать в голове образованные авторы. Этот фактор их внутренней цензуры мог бы стать интересным дополнительным сюжетом. В книге отсутствует также информация о борьбе местных элит за проведение железнодорожных магистралей через их города, в частно-

сти, о конкуренции уездных Челябинска и Екатеринбурга (последний, проиграв эту «битву» в поздней Российской империи, отыграл своё поражение в советский период, уже в качестве Свердловска и столицы Урала). Эта и подобные истории могли бы занять достойное место во второй или третьей главе книги, введя дополнительных участников провинциального уровня в железнодорожные дебаты и практику реализации соответствующих проектов.

Часто случается, что исследователь невольно преувеличивает роль своего объекта исследования в тех или иных процессах. Такая мысль в определённый момент возникла и при чтении книги Ф.Б. Шенка. Обычно предельно осторожный в суждениях, он — правда, лишь однажды — заявил о важной роли формировавшихся благодаря железнодорожному опыту представлений о культурном разнообразии в «генезисе национального дискурса и соответствующих политических движений» (S. 271). Этот тезис, являющийся сильным аргументом против мифа о консолидирующем ментальном влиянии железнодорожной сети на умы её пользователей, трудно убедительно подтвердить с помощью источников. Одновременность бума железнодорожных поездок и роста национализмов в Российской империи не является доказательством их прямой взаимосвязи. Тем более что автор сам подчёркивает: пассажиры садились в поезд с ранее сложившимися ожиданиями и представлениями о культурно и этнически «чужом», а «образцы восприятия крестьянских колонистов были заранее структурированы более-менее конкретными ожиданиями и определённым пространственным “знанием”» (S. 279). Это «знание» формировалось, конечно, не только железнодорожными поездками, но и распространением грамотности, массовой печатной, в том числе визуальной (лубочной и фотографической) продукции, военными кампаниями, отходнической миграцией, урбанизацией, благодаря которым железнодорожный пассажир во время поездки в первую очередь замечал то, что было ему известно, подтверждая известную мысль Т. Фонтане о том, что «мы видим то, что знаем».

Как уже отмечено ранее, стилистически книга безупречна. У меня есть, пожалуй, лишь одно замечание к подаче материала. Рассмотрение предмета исследования из разных перспектив неизбежно привело к повторам, которых можно было избежать. Это касается, в частности, сюжетов о статистике пассажирской мобильности в четвёртой главе и о фор-

мировании когнитивных карт (пространственных образов России) во второй и третьей главах.

Итак, перед нами труд, заслуживающий глубокого уважения и внимания. Как специалисты, так и любители истории, несомненно, много выиграют от планирующегося в скором будущем перевода этой книги на русский язык.

Андрей Гринёв

Рец. на: Климент (Капалин), митрополит. Православие на Аляске: ретроспектива развития в 1741–1917 гг. Тверь: Тверская фабрика печати, 2014. 429 с., ил.

Andrey Grinev

(Peter The Great Saint Petersburg Polytechnic University, Institute of Humanities, Russia)

Rec. ad op.: Kliment (Kapalin), mitropolit. Pravoslavie na Aliaske: retrospektiva razvitiia v 1741–1917 gg. Tver, 2014

20 марта 2015 г. в Российской государственной библиотеке состоялось вручение Национальной премии «Лучшие книги и издательства – 2014». Одним из трудов, удостоенных этой престижной награды по категории «История и историки», стала монография митрополита Калужского и Боровского Климента (Г.М. Капалина), посвящённая развитию православия на Аляске. Это уже его вторая книга на ту же тему¹. Новая работа представляет собой фактически изложение докторской диссертации, которую митрополит Климент защитил в сентябре 2014 г.

Структурно монография состоит из краткого предисловия, введения, семи глав, заключения, приложения, списков источников, литературы, сокращений и словаря используемых терминов. Во введении автор указывает, что православное духовенство было призвано не только заботиться об удовлетворении духовных потребностей русского населения американских колоний России, возникших на Аляске и Алеутских островах в конце XVIII в., но и нести местным жителям базовые ценности русской цивилизации, го-

сударственности и культуры. Православное духовенство обустроивало храмы, учреждало при них приходские школы, способствовало созданию письменности и книгопечатания на языках аляскинских туземцев, осуществляло межнациональный диалог, примиряло враждовавшие группы аборигенов, прививало им новые нравственные нормы, защищало их от жестокостей и эксплуатации в российский и американский период истории Аляски.

При работе над монографией митрополит Климент опирался на источники, изданные в XVIII–XXI вв. в России и Америке в сборниках, отдельных изданиях и периодической печати, а также на архивные документы, находящиеся в 30 фондах более 10 государственных, церковных и частных архивов Российской Федерации, США и Финляндии. Помимо письменных источников, в книге использованы материалы устных опросов и фотографии объектов церковного назначения, собранные автором в полевых условиях на Аляске в 2010–2011 гг.

В первой главе автор анализирует возникновение и развитие историографии о