

Фокус на боли как фундаментальном экзистенциале человеческого существования позволяет преодолеть искусственный разрыв между физической и душевной болью и вписать смысловую и ценностный потенциал боли в медицинскую практику, объединив усилия по преодолению человеческого страдания безнадежного и хронического пациента.

1. Белая книга: стандарты и нормы хосписной и паллиативной помощи в Европе: часть 1 // Европейский журнал паллиативной помощи. 2009. Т. 16, № 6. С. 278–289.
2. Федеральный закон от 21 нояб. 2011 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121895 (дата обращения: 02.01.2020).
3. Платон. Государство. М. : Акад. проект, 2015. 398 с.
4. Корженьянц Б. Парацельс // Мир огненный. 1994. № 5. С. 86–87.
5. Хайдарова Г. Р. Феномен боли в культуре // Ин-т философии С.-Петербур. гос. ун-та : [сайт]. URL: <http://philosophy.spbu.ru/userfiles/science/reviews/Haidarova%20G.R.%20Fenomen%20boli%20v%20kul%20ture.%20Nauchnyi%20analiticheskii%20obzor.pdf> (дата обращения: 02.01.2020).

6. Левин С. Исцеление в жизни и смерти. М. : ИД «Ганга», 2017. 400 с.
7. Frank A. Wounded Storyteller: body, illness and ethics. Chicago : University of Chicago Press, 1997. 213 p.
8. Лехциер В. Л. Семиозис болезни: дихотомия культурологизма и персонализма (преодолевая стереотипы биомедицины) // Вестн. Самар. гуманит. акад. Сер. Философия. Филология. 2009. № 2 (6). С. 85–111.
9. Савчук В. В. Кровь и культура. СПб. : Изд-во С.-Петербур. ун-та, 1995. 180 с.
10. Хайдеггер М. Бытие и время. СПб. : Наука, 2006. 452 с.
11. Максименко Л. А. Homo cosmicus: феномен «океанического чувства» // Теория и практика общественного развития. 2010. № 4. С. 19–25.
12. Хайдарова Г. Р. Медиум боли // Исследовательский центр медиафилософии : [сайт]. URL: http://mediaphilosophy.ru/biblioteca/articles/khaydarova_pain (дата обращения: 02.01.2020).
13. Даль В. Толковый словарь живого великорусского языка : в 4 т. СПб. : Динамит, 1998. Т. 1. 800 с.

© Чалдышкина М. В., 2020

УДК 130.2
 Науч. спец.: 09.00.13
 DOI: 10.36809/2309-9380-2020-26-42-48

М. К. Чуркин
M. K. Churkin

«ПОСТОЙ, ПАРОВОЗ!..»: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ДЕЛО В ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКОМ ДИСКУРСЕ РОССИИ XIX ВЕКА

В статье на материалах опубликованных источников XIX в. и литературно-художественных репрезентаций реконструируется культурное пространство железных дорог, выявляются акторы и содержание общественно-политического дискурса железнодорожного дела в Российской империи. Обозначены представления власти и общества о возможностях и перспективах железнодорожного строительства в России, а также обстоятельства и причины их эволюции. В процессе исследования сформулирована и обоснована гипотеза о двойственном отношении к идее строительства железнодорожных магистралей в дискурсе главных общественных сил страны — национал-консерваторов и либералов. Доказано, что только в середине XIX в. были в основном преодолены традиционалистские стереотипы в представлениях о роли и значении железных дорог, поставлены вопросы о функционировании железнодорожных путей в контексте организации имперского пространства.

Ключевые слова: общественно-политический дискурс, культурное пространство, железнодорожное дело, модернизация, имперская власть, национал-консерваторы, либералы.

"WAIT A MINUTE, THE ENGINE!..": RAILWAYS IN THE SOCIO-POLITICAL DISCOURSE OF RUSSIA OF THE 19th CENTURY

Based on the materials of published sources of the 19th century and literary and artistic representations, the article reconstructs the cultural space of railways, it identifies the actors and the content of the socio-political discourse of railways in the Russian Empire. The author indicates the notions of the authorities and the society about the possibilities and prospects of railway construction in Russia, as well as the circumstances and reasons for their evolution. In the course of the study, a hypothesis was formulated and substantiated about the ambivalent attitude to the idea of building highways in the discourse of the country's main social forces — national conservatives and liberals. It is proved that only in the middle of the 19th century traditionalist stereotypes in ideas about the role and importance of railways were largely overcome, questions about the functioning of railways in the context of the organization of the imperial space were raised.

Keywords: socio-political discourse, cultural space, railways, modernization, imperial power, national conservatives, liberals.

Первые железнодорожные пути в России были проложены в 1837 г., вызвав весьма противоречивую реакцию русского общества. Ожидания нового, вера в торжество прогресса и цивилизации сопровождались смущением и страхом перед «железным монстром» (не случайно первые железнодорожные рейсы были бесплатными, так как люди с опаской садились в вагоны). Дуализм восприятия железнодорожного «модерна» рельефно запечатлен в лучших образцах художественной литературы середины XIX столетия, не только отразившей грандиозные события века, но и формировавшей отношение общества к таковым. Так, торжественность зачина стихотворения Н. А. Некрасова «Славная осень!...» [1, с. 34] вступает в очевидный конфликт с остальным содержанием, где автор, заглушая восторженные голоса, писал:

Прямо дороженька: насыпи узкие,
 Столбики, рельсы, мосты.
 А по бокам-то всё косточки русские...
 Сколько их! Ванечка, знаешь ли ты?

Мертвецы, окружающие у Некрасова железнодорожный состав, при переводе в библейский контекст невольно создают образ «железного» Апокалипсиса, приближающегося светопреставления.

Герои романов Л. Н. Толстого, в частности Константин Левин, осуждают железные дороги в России, наделяя их чертами «внешней цивилизации», «ненормально привитой в России» [2, с. 58].

Во второй половине XIX в. с железнодорожной темой в литературно-художественных репрезентациях происходит довольно интересная метаморфоза. Железная дорога, которая по-прежнему вызывает противоречивые ощущения, становится неотъемлемой частью культурного ландшафта, фиксируется на «сетчатке» глаза. Тем самым рождается человеческое ее измерение, что наглядно фиксируется в сцене самоубийства Анны Карениной: «Быстрым, легким шагом спустившись по ступенькам, которые шли от водокачки к рельсам, она остановилась подле вплоть мимо ее проходящего поезда. Она смотрела на низ вагонов, на винты и цепи и на высокие чугунные колеса медленно катившегося первого вагона и глазомером старалась определить середину между передними и задними колесами и ту минуту, когда середина эта будет против нее» [2, с. 665]. Постепенно железная дорога становится сценой культурной коммуникации: купе, станции, вокзалы, рестораны представляют собой зоны интенсивного общения людей разных социальных страт.

К концу столетия это культурное «одомашнивание» трансформируется в обыденность, рутинность, повседневность. В данном отношении показателен рассказ А. П. Чехова «Жалобная книга», невидимые герои которой оставляют свои сентенции в книге на железнодорожной станции: «Подъезжая к сией станции и глядя на природу в окно, у меня слетела шляпа. И. Ярмонкин», «Приношу начальству мою жалобу на Кондуктора Кучкина за его грубости в отношении моей жене. Жена моя вовсе не шумела, а напротив старалась, чтоб все было тихо. А также и насчет жандарма Клятвина, который меня Грубо за плечо взял. Жительство

имею в имени Андрея Ивановича Ищеева, который знает мое поведение. Конторщик Самолучшев», «В ожидании отхода поезда обозревал физиогномию начальника станции и остался ею весьма недоволен. Объявляю о сем по линии. Неунывающий дачник», «Проезжая через станцию и будучи голоден, в рассуждении чего бы покушать я не мог найти постной пищи. Дьякон Духов» [3, с. 199–200].

История железнодорожного дела как в мировом масштабе, так и в проекции национальной, российской, достаточно полно и многогранно отражена в специальной литературе. Представителям гуманитарного знания за продолжительный временной период удалось в достаточной степени разобраться с ролью железных дорог в экономической и социально-политической сферах [4], решить сложные вопросы влияния железнодорожного строительства на промышленную и аграрную специализацию стран и регионов [5], определить ключевые позиции государственной власти в отношении данной транспортной коммуникации [6].

Вместе с тем в условиях современной ситуации в гуманитарной науке, ориентированной не столько на изучение событий, сколько на осмысление состояний, происходит переформатирование подходов к исследованию, казалось бы, «закрытых», «завершенных», хорошо освоенных сюжетов и нарративов. В данном плане показательными представляются полидисциплинарные исследовательские опыты швейцарского историка Ф.-Б. Шенка, предложившего новую исследовательскую оптику для изучения истории железнодорожного транспорта: наложение рельсовых путей на «ментальные карты», в результате чего существенно менялось восприятие людьми (пассажирами) собственной страны, в том числе благодаря возможности вступления в непосредственный контакт с «экзотическими» и «чужими» людьми и ландшафтами [7].

Не менее интересным видится и выявление содержания «железнодорожного» дискурса, начиная от робких размышлений по поводу возможности железных дорог в России до реальных действий по воплощению этого грандиозного модернизационного замысла. Проблема заключается и в том, что для современного человека железная дорога («чугунка») — данность, неотъемлемая часть повседневной жизни и повседневных практик. Между тем еще в начале XIX в. эта техническая новинка являлась предметом человеческих фобий и сомнений. «Вслушивание» в дискурс, а именно в тексты современников, которые, по определению М. М. Бахтина, «являются непосредственной действительностью» [8], дает возможность погружения в информационное поле XIX столетия, в котором «железнодорожная» тема была созвучна вечным вопросам русского общества: что есть Россия? и какова ее судьба?

Обращение к общественно-политическому дискурсу XIX в. подтверждает, что сама идея железнодорожного строительства крайне сложно приживалась в России. Начало обсуждения железнодорожной темы в России было положено заседанием Главного управления водяными и сухопутными путями сообщения 8 июля 1826 г., в ходе которого были высказаны опасения, что новый вид транспорта лишит заработков извозчиков и водителей дилижансов, обрушив финансовую систему империи.

В 1835 г. инженер и заводчик С. И. Мальцов, совершив путешествие по Ливерпульско-Манчестерской железной дороге, по возвращении в Петербург на встрече с государем выступил с предложением связать рельсовым путем Москву с Китаем и Индией. Николай I в ответ порекомендовал министру финансов Е. Ф. Канкрину отправить С. И. Мальцова в сумасшедший дом.

Сам Е. Ф. Канкрин, будучи убежденным противником железной дороги, комментировал ситуацию так: «В России нет грузов, которые нуждаются в перемещении с такой уж быстротой: наши товары не скоропортятся, все, что надо, спокойно довозят лошадки. И каменного угля у нас не так много (большинство месторождений еще не открыли). Значит, топить паровозы придется дровами, а это повлечет “истребление лесов”. Кроме того, в России исконный крестьянский промысел — ямщичество. Есть ямщики-профессионалы (целые села, причем зажиточные), кто-то уходит “в извоз” зимой, когда не занят хлебопашеством, для таких это в семейном бюджете — немалое подспорье. Все платят подати. А придут “чугунки” — и что, ямщики станут не нужны? Начнут разоряться? Людям — беда, казне — убыток, власти — проблемы. У нас не на что деньги тратить? Тогда уж лучше их “обращать на земледелие”, народ дешевым хлебом обеспечивать» (цит. по: [9]).

Главноуправляющий путями сообщения граф К. Ф. Толь поддержал идею Царскосельской дороги, но в остальном настаивал на необходимости постройки дорог шоссейных [9].

Инженер П. И. Палибин, подводя предварительные итоги начального периода железнодорожной эпохи в России, писал: «Первый успех Царскосельской дороги ничего не доказал ни в отношении действия той железной дороги в зимнее время, ни в отношении будущих в России железных дорог... Многие жители С.-Петербурга и Москвы слышали, а некоторые и сами видели, как целые обозы бывали зарываемы снегом в одну ночь, так что дилижансы проезжали повозам, не чувствуя их под собою, и это было на Московском шоссе, состоящем большею частью из насыпи, имеющей во многих местах около 30 футов вышины... Пример иностранных государств, строящих железные дороги, на который ссылались поборники будущих русских линий, ничего не доказывает: разность в климатических условиях, а особенно различие характеров нашего народа и западноевропейских народов должно лучше всего доказать невозможность и негодность для России железных дорог» (цит. по: [9]). Общий вердикт сводился к тому, что железная дорога занесет в Россию вредный дух иностранный.

Радикальный поворот в общественном мнении в оценке перспектив и значения железнодорожного дела наметился в России лишь в конце 1850-х гг., когда поражение в Крымской войне наглядно подтвердило опасность отсутствия транспортной инфраструктуры для обороноспособности страны, тем самым активно способствуя становлению железнодорожного дискурса, в параметрах которого происходила репрезентация представлений власти и общества о железных дорогах и их назначении.

Не вызывает сомнения, что тема железнодорожного строительства в России, а также обоснования значения железнодорожной сети для экономики, внутренней и внеш-

ней политики империи составляла значимый сегмент масштабного дискурса модернизации и реформ, отражая прежде всего позицию образованной части общества по поводу ключевых проблем социально-экономического развития страны в XIX столетии.

В полемике славянофилов и западников, основы которой закладывались еще в 1830-е гг., были обозначены базовые представления русского общества о магистральных направлениях, по которым должна идти Россия. Не оспаривая хорошо известных положений представителей обоих общественно-политических течений, сообразно с которыми славянофильство призывало к сохранению традиционных для России форм общественного уклада, а западничество настаивало на движении по западноевропейскому пути, стоит напомнить о «цветущей сложности» воззрений отечественной интеллигенции, пластичности их взглядов на прошлое, настоящее и будущее России.

Так, теоретики славянофильства определяли железные дороги в качестве важнейшего элемента национальной экономики, что требовало тщательного проектирования основных направлений железнодорожных магистралей: «Россию нельзя считать ни исключительно земледельческой, ни исключительно промышленной, ни исключительно воинской землей, поэтому строительство железных дорог следует проводить со строгим учетом общих потребностей страны» (цит. по: [10, с. 178]).

Открыто провозглашая негативное отношение к западной культуре, славянофилы не являлись противниками научно-технического прогресса, всецело поддерживая развитие промышленности, банковского дела, торговли, транспортной инфраструктуры, подчеркивая лишь важность государственного контроля за экономической сферой.

Характерно, что именно идея государственного патернализма была максимально полно воспринята последователями славянофилов — российскими консерваторами, в дискурсе которых представления о роли и значении железных дорог в России наиболее предметно и обоснованно репрезентировались в охранительных изданиях — «Московских ведомостях» и «Русском вестнике», редактируемых блестящим публицистом и общественно-политическим деятелем М. Н. Катковым. Следует отметить, что железнодорожная тема являлась частью общей экономической программы консерваторов-охранителей, к базисному элементу которой относилась идея создания сильного государства, обеспеченного мощным оборонительным потенциалом. Возможность реализации данной идеи рассматривалась консерваторами лишь при условии организации самобытной российской промышленности, ограничения иностранных капиталовложений и жесткого правительственного контроля за деятельностью западных инвесторов в России.

Своеобразным фоном для актуализации программы национал-консерваторов стали события конца 1850-х — начала 1860-х гг. В работах охранителей этого периода Российская империя презентуется как политическая территория, втянутая в канву внутренних и внешних конфликтов. Вновь приоритетным становится вопрос о безопасности империи, увязываемый в «правой» публицистике с последствиями Крымской войны, событиями в Польше, зарождением

украинофильства, а также активностью европейских держав в решении польского вопроса. Перечень передовиц «Московских ведомостей» за 1863–1865 гг. весьма показателен: «Чего ищет Франция по польскому делу и почему Англия не препятствует этому», «Отрезвление английской журналистики. Непризнание Европой русского народа», «Угрозы Европы признать польских мятежников воюющей стороной», «Польша постоянно была средством, а не целью для других государств» [11, с. 492] и т. д. В одном из номеров «Русского вестника» был опубликован перевод французской статьи, в которой автор полагал, что при помощи железной дороги российское правительство могло в кратчайшие сроки перебросить в Крым армию, сохранив, таким образом, Севастополь. Заканчивается статья так: «Поздравим себя, что Россия не имеет в своем распоряжении этого страшного орудия» (цит. по: [12, с. 367]).

Реакция национал-консерваторов на сложившуюся ситуацию была незамедлительной. М. Н. Катков громко заявил: «Для России нет более важного, более существенного интереса, как прочное и несомненное водворение ее в западном крае; это водворение возможно не иначе, как с помощью железных дорог...» [11, с. 230].

Вместе с тем позитивно-пафосное отношение российских охранителей к перспективам железнодорожного строительства не было столь однозначным, как может показаться на первый взгляд. Активно поддерживая и продвигая официальную линию, провозгласившую, что «...железные дороги... признаны ныне всеми сословиями необходимыми для Империи и сделались потребностью народною, желанием общим, настоятельным» (Высочайший указ о создании первой сети железных дорог от 26 января 1857 г.), М. Н. Катков и его сторонники категорически не принимали сложившейся в России организационной модели железнодорожного дела.

Косвенно позиция национал-консерваторов была озвучена в одной из ранних работ М. Н. Каткова о научно-техническом прогрессе в России, где он констатировал: «У нас есть все, чтобы средства морской и сухопутной обороны готовить дома: есть неисчерпаемые богатства железа, изготавливается сталь, есть громадные лесные полосы, залегают неистощимые пласты каменного угля. Нам ли обращаться за чужой помощью? У нас были и есть способности, есть и познания; нет только доброй воли отказаться от иностранной помощи» [13, с. 219].

Этот тезис охранители разовьют в 1880–1890-х гг. XIX в., когда под предлогом необходимости установления государственного контроля за железными дорогами будут активно требовать ограничения частных (читай — иностранных) вложений в российские проекты железнодорожного строительства.

В данной связи можно говорить о том, что в национал-консервативном дискурсе отношение к железнодорожному делу и железнодорожному строительству имело не только экономический, но и явный политический подтекст. Более того, тема железных дорог, в интерпретации охранителей, вплеталась в обсуждение окраинной политики Российской империи и колонизации как средства обеспечения государственной безопасности путем распространения русского влияния в периферийных регионах. Активизация обсуждения на страницах охранительных изданий железнодорож-

ного дела с учетом колониационной проблематики произошла в 1883 г., когда в «Московских ведомостях» была опубликована короткая, но содержательная заметка о бедственном состоянии железнодорожного хозяйства, в которой М. Н. Катков четко определил имперские приоритеты железнодорожного дела в России: «Мы не раз высказывались по поводу непосредственного подчинения железных дорог правительственной власти с устранением господствующего на них произвола частных компаний...» [11, с. 230]. Катков полагал, что государственный патронат над железными дорогами приведет к тому, что «рельсы вслед за штыком завершат политическое сплочение» (цит. по: [12, с. 367]).

Уже с 1884 г. железнодорожная тема в охранительном дискурсе самым тесным образом соприкасалась с обсуждением актуальных проблем аграрной колонизации Сибири и сопредельных территорий. Характерно, что с этого момента для российского общества особое значение приобретают вопросы проектирования будущей Транссибирской магистрали. И это не могло остаться в стороне от взора охранителей, поскольку было связано с перемещением значительной массы населения на окраины империи в условиях несовершенной транспортной системы. Представители национал-консервативной партии в данном отношении наделяли железную дорогу широким спектром важных государственных функций, рассматривая ее как средство купирования сепаратистских настроений на восточных окраинах империи, осуществления политики «большой русской нации» и русификации индигенных народов, а также укрепления границ и усиления русского влияния в Средней и Центральной Азии. Характерно, что только в 1884 г. «Московские ведомости» опубликовали общим числом 12 статей, посвященных перспективам Сибирской железной дороги, используя при этом довольно агрессивный тон подачи материала: «Из Петербурга идут опять недобрые вести насчет злополучной Сибирской железной дороги. Сибирь называют “золотым дном”, но пока мы десятки лет думаем и решаем, в каком направлении вести Сибирскую железную дорогу, иностранная промышленность спешит завладеть этим “дном”. Направляя железную дорогу на Нижний, Казань, Екатеринбург, мы соединяем Камско-Волжский край со всюю Россией!!!» [11, с. 127].

К 1886 г. русские националисты окончательно сформулировали отношение к железным дорогам: «У нас в последнее время очень много писали о стратегических железных дорогах... Установился взгляд, что стратегическая дорога есть дорога бездоходная; но доходные дороги, по которым из центра к окраинам двигаются массы товаров, они-то и есть самые стратегические» [14, с. 495]. М. Н. Катков, полемизируя с сибирскими либералами, отмечал, что единственным эффективным способом соединения отдаленной Сибири с центром империи станет Сибирская железная дорога. Ее строительство неизбежно будет содействовать реализации не только военно-стратегических, но и гражданских задач. В качестве итога главным охранителем утверждалось: «Железная дорога, это новейшее средство стянуть империю и нацию стальными нитями, нужна, прежде всего, для соединения главного средоточия Русской земли с ее восточною половиной» [11, с. 230–231].

В реакционном сегменте национал-консервативной партии относительно будущего железных дорог в России, и в частности Транссибирской магистрали, доминировала сдержанно-отрицательная позиция, что особенно отчетливо проявилось в процессе обсуждения проектов Сибирской железной дороги, растянувшегося более чем на 20 лет. В ходе дискуссии выяснилось, что освоение сибирских территорий — дело невероятно трудное и финансово затратное, сопряженное с массой препятствий технического и технологического характера, в результате чего в среде реакционной части консерваторов сформировалось мощное антижелезнодорожное лобби. Князь В. П. Мещерский, суммируя негативное отношение реакционеров к идее строительства железной дороги как общегосударственной задаче, с презрением писал, что «один Невский проспект, по крайней мере, в пять раз ценнее всей Сибири». Корреспондент издания «Гражданин», редактируемого В. П. Мещерским, настаивал, что вопрос о постройке Сибирской железной дороги вызван не настоятельными нуждами государства, а тщеславием и готовностью сибирских газет придавать преувеличенное значение Сибири и ее производительным силам. Сибирская железная дорога желательна для военных чинов и купечества, и бесполезна для 999 из 1000 человек местных обывателей, и, безусловно, вредна для государства во всяком смысле» (цит. по: [15, с. 6]).

Не меньшей сложностью и противоречивостью отличались взгляды на железнодорожное дело в либеральном пространстве общественно-политического дискурса имперской России. Железная дорога, по определению символизировавшая научно-технический и экономический прогресс, являлась своеобразной козырной картой российских либералов, а решения, связанные с началом создания сети железнодорожных магистралей, ориентировали либерально настроенную интеллигенцию на активное участие в реализации строительных проектов. Принимая во внимание важность финансового вопроса на начальном этапе железнодорожного дела в России, либералы получили прекрасную возможность для продвижения политики привлечения иностранных капиталов, что само по себе не могло не способствовать усилению западного влияния и росту экономических, социально-политических и культурных контактов с передовыми европейскими державами. После подписания российским императором Александром II указа о создании в стране сети железных дорог (26 января 1857 г.) и организации Главного общества российских железных дорог (28 января 1857 г.), выполнявшего, по сути, министерские функции, российские либералы вступили в ожесточенное противоборство с консерваторами по вопросу источников финансирования железнодорожного строительства. В итоге позиция либеральных кругов, настаивавших на абсолютном приоритете частных капиталов в организации железнодорожного дела, была поддержана министром финансов М. Х. Рейтерном и Александром II, что вплоть до начала XX столетия определяло ход и логику создания магистральных железнодорожных путей во внутренней России.

Вместе с тем представления либеральной интеллигенции о возможностях железных дорог и вариантах их использования существенно корректировались в процессе

колонизации и продвижении русской оседлости за Урал — в направлении Сибири, Степного края, Дальнего Востока. Обсуждение проектов Транссибирской магистрали пришлось на 1870–1880-е гг. — время формирования сибирского общества вообще и региональной интеллигенции в частности.

В работах и практической деятельности сибирских либералов-областников, на первый взгляд, предельно четко формулировалось отношение к колонизации восточных окраин. Так, Н. М. Ядринцев утверждал, что колонизация является исключительно продуктом народного творчества, направляемого самодержавным государством [16, с. 110]. В риторике областников понятие «колония» формулировалось как имманентное свойство Сибирского региона. Между тем во второй половине XIX в. имперские политики и интеллектуалы старательно избегали в публичных речах и публикациях термина «колония», видя в восточных окраинах империи продолжение метрополии.

Во многом усилиями консервативной публицистики в общественном мнении закрепился стереотип о крайне негативном отношении сибирской либеральной интеллигенции к железнодорожному строительству, и в частности к возведению Транссибирской магистрали. М. Н. Катков, размышляя по поводу университетского будущего Сибири, писал, что о железной дороге сибирские «колонисты» и слышать не хотят. Действительно, Н. М. Ядринцев, Г. Н. Потанин, С. С. Шашков и их соратники, определяя Сибирь как колонию России, усматривали, что возведение Транссибирской магистрали может привести к еще большей экономической зависимости Сибири от имперского центра. В дискурсе областников регулярно встречаются риторические конструкции: постройка дороги будет «последней ликвидацией богатств края», «нет Сибирской железной дороги, а есть дорога через Сибирь», «грядет нашествие хищнической «железнодорожной цивилизации», к чему не готово сибирское общество» [17, с. 8–9]. Н. М. Ядринцев, свое отношение к железнодорожному делу выразил следующим образом: «Если железные дороги покрыли сетью Европу и окупают себя, то выгоды «стальной сети» в Европейской России не везде оправдались и во многих местах сомнительны. Весьма важно определить культурную границу этой «стальной сети» в данную минуту, сообразно культурному уровню и промышленному развитию каждой страны» [17, с. 9].

Столь категоричное мнение общества о непринятии сибирскими либералами железных дорог представляется неверным, догматичным, тем более что взгляды самих областников постоянно эволюционировали. Уже в 1890-х гг. Н. М. Ядринцев, рассуждая о роли железных дорог в контексте колониальной политики, категорически отрицал вредность и бесполезность Транссиба для региона [16, с. 8]. Идеолог областнического движения, в частности, писал: «Представьте невежественную территорию обособленной, она более проиграет, чем выиграет за неимением сношений. Связь колоний с метрополией имеет поэтому свой смысл, и чем колония неразвитее, тем потребность в этой связи должна быть сильнее. Невежественная страна умрет с году, погрузится в застой, она станет Монголией, Китаем...» [17, с. 8–9]. Сибирские либералы во что бы то ни стало стремились убедить своих оппонентов в необходимости

создания общественных условий для начала «железнодорожного дела» в регионе: «...доказательством нашего неразвития служит то, что общество мало заботится об образовании своих членов... у нас в редких городах библиотеки, а ежели и есть, то не поддерживаются, в наших городах нет книжной торговли, и во всей Сибири только в Иркутске — один книжный магазин... частных типографий нет... наши кожемяки, при всей своей расточительности, не подумали создать что-нибудь вроде журнала или книги. Страна, обладающая пространством в 280 тыс. квадратных миль, 4 млн жителей, не имеет университета...» [17, с. 18].

По мнению Г. Н. Потанина, «только установление единства в системе управления обеими этими русскими территориями позволит сделать Сибирь не только окончательно русской страной, но и органической частью государственного организма. Лишь после необходимо окончательно закрепить связь Сибири с европейской частью России железнодорожным путем, пролегающим через всю сибирскую территорию. Тогда само собою, совершенно естественно установится должный прилив населения из Европейской России в Сибирь, и обилие естественных богатств сибирских получит соответствующий сбыт на русском и западноевропейском рынках. Только при этом условии и может явиться для Сибири возможность оправдать свою старинную репутацию “золотого дна”» [18, с. 36].

В заключение следует подчеркнуть, что деконструкция общественно-политического дискурса железнодорожного дела в Российской империи XIX в. открыла возможность скорректировать стандартные представления о железнодорожном деле в России, которое развивалось по общемировым лекалам, являясь пространством социокультурного консенсуса. Содержание дискурса начального периода истории российских железных дорог наглядно демонстрирует негативное или скептическое отношение части общества и политического истеблишмента к идее железнодорожного строительства.

Поражение России в Крымской войне 1853–1856 гг. стало стимулом для переформатирования представлений в российском обществе о назначении и возможностях железнодорожных магистралей. При этом необходимо подчеркнуть, что как в национал-консервативном, так и в либеральном сегменте общественного мнения постоянно присутствовала амбивалентность отношения к задачам железнодорожного дела в России. Во второй половине XIX в. дискуссии о том, создавать или не создавать железнодорожную сеть в империи, постепенно перемещались в область преданий, уступив место ожесточенной полемике о направлениях железных дорог, источниках финансирования строительства, соотношении частного и казенного участия в функционировании транспортной магистрали.

С началом разработки проектов Сибирской железной дороги и строительством Транссиба конфликт представлений о железнодорожном деле перешел на новый уровень. Массовые аграрные переселения послужили благоприятным поводом для российских охранителей развернуть активную кампанию по поддержке идеи железнодорожного строительства, что обеспечивало организованный приток русского населения на восточные окраины, создание компактной сети русских крестьянских поселений за Уралом,

способствовало сохранению порядка и поддержанию государственной стабильности и безопасности в отдаленном регионе. Приверженцы либеральных взглядов, признавая важность железнодорожного пути в Сибирь, серьезно опасались возникновения ситуации, при которой Сибирь, став частью Российской империи, неизбежно превратится в ее ресурсный придаток. В конечном счете это определяло весьма сдержанное, зачастую негативное отношение сибирских либералов к тем проектам магистрали, которые представлялись национал-консерваторам наиболее эффективными.

Важно также отметить, что дискурс железнодорожного строительства и железных дорог в России разворачивался не только в общественно-политической, но и в культурной системе координат. За оживленными дискуссиями политических партий, движений и печатных изданий располагалось поле человеческой повседневности, в рамках которого происходило столкновение традиции и «модерна». В этих обстоятельствах железная дорога не только перекраивала территорию Российской империи, создавая принципиально иные условия экономических отношений, но и конструировала совершенно новый формат человеческих отношений и чувств.

1. Некрасов Н. А. Стихотворения. Ставрополь : Ставникоиздат, 1975. 270 с.

2. Толстой Л. Н. Анна Каренина. Тула : Тул. кн. изд-во, 1956. 706 с.

3. Чехов А. П. Жалобная книга // Собр. соч. : в 12 т. М. : Гос. изд-во худож. лит., 1960. Т. 2. С. 199–200.

4. Блиох И. С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России : в 5 т. СПб. : Тип. М. О. Вольфа, 1878. Т. 1. 153 с.

5. Виргинский В. С. Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX века. М. : Изд-во и 1-я тип. Гос. трансп. ж.-д. изд-ва, 1949. 272 с.

6. Карпенкова Т. В. Политика Российского государства в железнодорожном строительстве (1860-е — 1914 гг.) // Изв. Тул. гос. ун-та. Гуманитарные науки. 2014. № 4 (1). С. 149–160.

7. Шенк Ф.-Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. М. : Нов. лит. обозр., 2016. 584 с.

8. Бахтин М. М. Проблема текста в лингвистике, филологии и других гуманитарных науках. Опыт философского анализа // Лингвотек : [сайт]. URL: <http://www.lingvotech.com/baxtin> (дата обращения: 08.01.2020).

9. Экштут С. «Чугунка», которую все осуждали // Аргументы недели. 2016. 8 сент. URL: <https://argumenti.ru/history/n555/466613> (дата обращения: 18.01.2019).

10. Дудзинская Е. А. Строительство железных дорог в России в экономической программе славянофилов // Социально-экономическое развитие России. М. : Наука, 1986. С. 172–183.

11. Катков М. Н. Собрание передовых статей Московских ведомостей. 1864 г. М. : Изд. С. П. Катковой, 1898. 688 с.

12. Шенк Ф.-Б. Imperial Inter-Rail: Влияние межнационального и межимперского восприятия и соперничества на политику железнодорожного строительства в царской

России // *Imperium Inter Pares: Роль трансферов в истории Российской империи (1700–1917)* : сб. ст. / ред. : Мартин Ауст, Рикарда Вильпиус, Алексей Миллер. М. : НЛО, 2010. С. 354–380.

13. Катков М. Н. При каких условиях могла бы у нас развиться техника? // *Идеология охранительства* / сост., предисл. и коммент. Ю. В. Климаков ; отв. ред. О. Платонов. М. : Ин-т рус. цивилизации, 2009. С. 218–221.

14. Современная летопись: Меры против наплыва русского элемента в Привислинский край // *Русский вестник*. 1886. Т. 182. С. 476–502.

15. В-н Л. Прошлое и настоящее вопроса о сибирской железной дороге // *Северный вестник*. 1892. № 10. С. 3–19.

16. Ядринцев Н. М. Сибирь как колония в географическом, этнографическом и историческом отношении. Новосибирск : Сиб. хронограф, 2003. 555 с.

17. Ядринцев Н. М. «Я сын девственной и могучей страны...» : сб. статей, очерков, фельетонов Н. М. Ядринцева. Омск : Изд-во ОмГПУ, 2004. 148 с.

18. Потанин Г. Н. Завоевание и колонизация Сибири // *Живописная Россия*. 1884. Т. 11. С. 31–48.

© Чуркин М. К., 2020

О. Б. Шустова, Г. Н. Сидоров
O. B. Shustova, G. N. Sidorov

УДК 130.3:57

Науч. спец.: 09.00.01

DOI: 10.36809/2309-9380-2020-26-48-51

ДУАЛЬНОСТЬ ЧЕЛОВЕКА И ПРИМАТ ЕГО ДУХОВНОЙ СУЩНОСТИ НАД БИОЛОГИЧЕСКОЙ

В статье проблематизируются аспекты рациональности и информации, связанные с дуальностью природы человека — биологической и духовной. Представлены рассуждения о том, что, создавая техносферу, человек тем самым разрушает биосферу как высший уровень экосистемы. С точки зрения религиозной антропологии, становление человеческой личности невозможно без связи с Богом. Делается вывод о невозможности рациональной передачи информации на основе одного гуманизма, без учета опыта христианского вероучения.

Ключевые слова: информация, рациональность, антропогенез, личность, духовность.

DUALITY OF THE MAN AND THE PRIMACY OF HIS SPIRITUAL ESSENCE OVER BIOLOGICAL

The article discusses the aspects of rationality and information related to the duality of human nature — biological and spiritual. It presents the idea that, creating a technosphere, a person thereby destroys the biosphere as the highest level of the ecosystem. From the point of view of religious anthropology, the formation of a human person is impossible without a connection with God. The author concludes that it is impossible to rationally transmit information on the basis of humanism alone without taking into account the experience of Christianity.

Keywords: information, rationality, anthropogenesis, personality, spirituality.

Проблема информации напрямую связана с проблемой рациональности [1]. Основываясь на проведенном философском, религиозном, естественно-научном и статистическом анализе, мы разработали метафорическое понятие — «душевные органы чувств» как особый вид интуиции, позволяющий человеку воспринимать тот или иной уровень информации, в том числе и трансцендентный [2, с. 44–46].

Двойственность природы человека признается практически всеми философами-антропологами. Поэтому вряд ли кто-то будет оспаривать сложившееся мнение, что наша биологическая сущность — это та почва, на которой выросли культура и духовность человека [3, с. 16]. В. И. Вернадский выделил биосферу как совокупность всего живого на Земле и дополнил концепцией ноосферы — сферой человеческого разума. Окружающую среду необходимо рассматривать как поле для творческой деятельности человека, который вносит постоянные изменения в динамику биосферы, изменяя ее информационную структуру [4, с. 73]. Информация, с нашей точки зрения, является причиной возникновения всего сущего [5, с. 48]. А творческая деятельность

человека, создавая его вторую природу, также вносит новую информацию в окружающий мир.

В настоящее время мы наблюдаем переход биосферы в техносферу. В первую очередь это явление индуцируется человеческой мыслью, и изменения эти почти всегда отрицательные [6, с. 171]. Однако, создавая техносферу, человек тем самым разрушает биосферу как высший уровень экосистемы, что грозит в недалеком будущем экологической катастрофой. Наряду с экологическим кризисом, мы, бесспорно, можем наблюдать и кризис человеческой цивилизации, поскольку люди, видоизменяя окружающую действительность, порождают такие катаклизмы, которые не просто меняют человеческую жизнь, но и значительно ухудшают ее [3, с. 367]. Человек зачастую не задумывается о пагубных последствиях своей деятельности, как физических, так и духовных. Ф. Энгельс писал: «Не будем слишком обольщаться нашими победами над природой. За каждую такую победу она нам мстит» [7, с. 495].

Мы солидарны с Д. А. Гусевым, разграничивающим науку, атеизм и религию. Автор настаивает на том, что, поскольку естественная наука построена на эмпирических