

ФЕНОМЕН ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА КАК ВЕЛИЧАЙШИЙ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЙ И МЕДИА-ФАКТОР ЭПОХИ МОДЕРНА

THE PHENOMENON OF RAILWAY CONSTRUCTION AS THE GREATEST GEOPOLITICAL AND MEDIA FACTOR OF THE MODERN ERA

*I. Kasparov
E. Nagornov*

Summary: The article deals with the mediological component of the cultural phenomenon of railway transport in its historical aspect in relation to the modern era. The focus is on the phenomenon of the development of railway traffic at the turn of the XIX-XX centuries. The authors believe that railways as a media were the most important part of the picture of the world of the modern era and an integral part of its cultural representation. In the course of the study, it is proved that the development of railway transport was predetermined by all the previous development of Western civilization, especially its written culture. According to the authors, railways played a large role in the cultural translation of Modernity to other peoples and civilizations and were an important part of the production of "modernity". Railways are considered as mechanical means of communication, carrying out within the framework of Western civilization, according to the concept of M. McLuhan, a technological "explosion in the outside". As a result, according to the authors, these technologies belong to the centralist means of communication (centralism) such as, for example, the wheel or the road. This allows us to consider the railways as a continuation of the ancient "domodern" imperial projects, which found their embodiment in the modern era. Railways are also presented in the work as one of the "great equalizers" of modernity, along with other media that destroyed the usual oppositions that created the "domodern" world.

Keywords: railways, modern, media, representation, means of communication.

Каспаров Игорь Викторович

кандидат технических наук,
Филиал СамГУПС в г. Нижнем Новгороде
kiwik2008@mail.ru

Нагорнов Евгений Александрович

кандидат культурологии, доцент,
Филиал СамГУПС в г. Нижнем Новгороде
evnagor@yandex.ru

Аннотация: В статье рассматривается медиалогическая составляющая культурного феномена железнодорожного транспорта в его историческом аспекте применительно к эпохе модерна. В центре внимания находится феномен развития железнодорожного движения на рубеже XIX-XX веков. Авторы полагают, что железные дороги в качестве медиа были важнейшей частью картины мира эры модерна и неотъемлемой частью его культурной репрезентации. В ходе исследования доказывается, что развитие железнодорожного транспорта было предопределено всем предыдущим развитием Западной цивилизации, особенно ее письменной культурой. По мнению авторов, железные дороги играли большую роль в культурной трансляции модерна на другие народы и цивилизации и были важной частью производства «современности». Железные дороги рассматриваются как механические средства сообщения, осуществляющие в рамках Западной цивилизации, согласно концепции М. Маклюэна, технологический «взрыв во вне». В результате, по мнению авторов, эти технологии относятся к централистским средствам сообщения (централизму) таким, например, как колесо или дорога. Что позволяет рассматривать железные дороги как продолжение древних «домодерных» имперских проектов, которые нашли свое воплощение в эпоху модерна. Железные дороги также представлены в работе как один из «великих уравнивателей» модерна, наряду с другими медиа, которые разрушали привычные оппозиции, создававшие «домодерный» мир.

Ключевые слова: железные дороги, модерн, медиа, репрезентация, средство сообщения.

Исторически сложилось, что именно XIX век стал родиной многих новейших революционных медиа, полностью изменивших среду обитания человека. Век бурной промышленной революции и развития индустриального капитализма, колониализма и безудержной ориенталистской экспансии Запада. Это историческое время в его темпорально-пространственном измерении мы называем «модерном». Можно ли сказать, что железные дороги стали ключевым медиа (средством сообщения) эпохи модерна, залогом ее геополитического могущества? Каково их место среди других «модернистских»

медиа? И как рассматривались железные дороги изнутри самого модерна?

Целью исследования является медиалогическое измерение культурного феномена железнодорожного транспорта в его историческом аспекте применительно к эпохе модерна.

Основным материалом исследования были работы ведущих современных западных ученых в области медиалогии и истории идей. Для исследования указанных вопросов в качестве методологической базы мы приме-

нили принципы диалектического метода, учитывая его современную системную форму. В работе также задействованы методы культурной интерпретации, *cultural studies*, *media studies* в рамках медиалогического подхода и методы постколониальной критики.

Согласно крылатому определению знаменитого канадского медиа-исследователя XX века М. Маклюэна: «The Medium is the Message (Средство коммуникации есть сообщение)». Если применить это определение к ведущему средству коммуникации эпохи модерна – железным дорогам, то возникает вопрос: посланием/сообщением чего они являются? Нам кажется, что основным посланием железных дорог является капиталистическое промышленное производство, тиражирование «модерности», идеи «современности» Западной цивилизации и дальнейшая ее экспансионистская трансляция на не Западный мир. Неслучайно, что феномен резкого развития железнодорожного строительства в конце XIX века совпадает с расцветом эпохи капиталистического империализма и колониализма, с периодом колониального передела мира и набирающей обороты индустриализации. В «Понимании медиа» М. Маклюэн, анализируя современную эпоху перехода на электронные технологии и технику, отмечает: «После трех тысяч лет взрывного разброса, связанного с фрагментарными и механическими технологиями, западный мир взрывается вовнутрь. На протяжении механических эпох мы занимались расширением наших тел в пространстве» [1, с. 5]. Для авторов данной работы – железные дороги – это прежде всего «механические технологии», направленные на «расширение наших тел в пространстве». Но помимо явной «механической» части данной технологии эпохи модерна, представляется важным обратить внимание и на ее идейную основу, на ее культурные и мировоззренческие установки. Как отметил американский политолог Т. Митчелл: «Исследования Мишеля Фуко уже давно убедили нас, что европейский модерн – это не только наемный труд и промышленное производство. Это также новые формы и методы осуществления власти» [2, с. 5]. Поэтому говоря о феномене железнодорожного бума эпохи модерна, мы должны говорить и о той власти, которую он представлял. Из этой власти происходило производство и репрезентация «современности», именно она инсценировала мир модерна со всем его научно-техническим прогрессом и мир «до-модерна» с его патриархальностью и технической отсталостью. В этой власти, сокрытой в технической сущности железнодорожного транспорта, находится «экспансионистская практика» модерна, создающая новый колониальный порядок через выработку современных форм репрезентации и знания. Как справедливо отметил М. Маклюэн: «Гомогенизация людей и материалов определяет содержание происходящего в эпоху Гуттенберга, становясь источником богатства и власти, неведомых другим эпохам или технологиям» [3, с. 203].

Изучение работ М. Маклюэна позволяет вполне определить, что железнодорожное строительство это продукт письменной цивилизации Запада, что оно могло возникнуть только в строгих рамках алфавитной западной культуры и является логическим ее завершением. Рассуждая об эволюции письменной цивилизации Запада, мыслитель отмечает: «В любом случае, благодаря технологии Гуттенберга мы вошли в век взлета машин и ускорения машинных технологий» [3, с. 241]. М. Маклюэн пишет: «Не располагая технологиями, способными к гомогенизации человеческого опыта, общество не смогло бы достичь серьезных успехов в деле контроля за природными силами или организации усилий собственных членов» [3, с. 255]. Какие технологии подходят в большей степени для «гомогенизации человеческого опыта» нежели – железные дороги! Строгость, линейность, телеологичность, монотонность, технологическая однообразность, во имя контроля над физическим пространством – вот подлинная бытийная составляющая технологической сущности железных дорог. Описывая особенности печатной культуры, М. Маклюэн приводит высказывание известного западного исследователя культуры – Ловенталя: «Динамика развития общества настоятельно требует непрерывного и активного преобразования реальности; мир должен постоянно создаваться заново» [3, с. 328]. Это полностью соответствует духу пост-гуттенберговского модерна и его экспансионистской технологии, лежащей в основе создания железных дорог в XIX веке. Вот почему в модерне с его богатым наследием печатной цивилизации в полном объеме проявляется сущность железных дорог, когда: «Внутреннее направление к отдаленным целям неотделимо от печатной культуры, а также от перспективы и организации пространства посредством точки схода как ее неотъемлемых элементов» [3, с. 328]. Письмо вполне может рассматриваться как технологическая репетиция будущего железнодорожного строительства модерна. Если следовать маклюэновской парадигме, то вообще сама идея евклидова пространства – линейного, плоского, прямого и однообразного – является следствием развития письма: «Такое пространство является продуктом письма и грамотности, а посему неизвестно дописьменному или архаичному человеку» [3, с. 274]. Неслучайно в другом месте М. Маклюэн отмечает: «В отличие от крыла или плавника, колесо линейно и требует дороги для своего завершения» [1, с. 206]. Этот феномен и был реализован в линейной технологии железных дорог и локомотивов, как покорителей пространства. Эти средства сообщения в своем становлении, как триумф механицизма, были обязаны не только росту промышленного производства, но в неменьшей степени идейному наследию Гуттенберга и Декарта.

«Сообщением» любого средства коммуникации, или технологии, является то изменение масштаба, скорости или формы, которое привносится им в человеческие

дела. Железная дорога не привнесла в человеческое общество ни движения, ни транспорта, ни колеса, ни дороги, но она ускорила прежние человеческие функции и укрупнила их масштабы, создав совершенно новые типы городов и новые виды труда и досуга. В этом и проступает основное медийное сообщение/послание железных дорог, состоящее в аккумулировании всех прежних медиа достижений Запада ради дальнейшего транслирования идеи «модерности» на непросвещенный и неиндустриальный мир. По определению М. Маклюэна, «Автомобиль – это величественный образец едиобразного, стандартизированного механизма, стоящий в одном ряду с Гутенберговой технологией и письменностью, создавшими первое в мире бесклассовое общество» [1, с. 254]. Это вполне относится и к железным дорогам, как ведущим ретрансляторам западной идеи репрезентации на весь остальной мир. Они полностью соответствовали, если следовать открытию Т. Митчелла, «представлению Европы о себе как о пространстве, откуда может быть увидено и где может быть репрезентировано и осмыслено все мироздание» [4]. Железные дороги воплощали идею европейского паноптизма и делали весь остальной мир доступным западному взгляду, просвещению и влиянию.

М. Маклюэн убеждал читателей, что возрастающая «мощь и скорость наших расширенных тел рождает новые их расширения» [1, с. 207]. Это относится и к железным дорогам, строительство которых к началу XX века во всем мире резко возрастает, привлекая все новые (в том числе и государственные) инвестиции. М. Маклюэн пишет: «В мире средств коммуникации и технологии нет никакого *ceteris paribus*. Каждое расширение или ускорение создает новые конфигурации во всей ситуации в целом. Колесо создало дорогу и стало быстрее доставлять продукцию сельского хозяйства с полей в поселения. Ускорение создавало все более крупные центры, все больший специализм и все более интенсивные стимулы, агрегаты и агрессии» [1, с. 209]. Ускорение, предоставляемое железными дорогами вполне коррелировалось с ростом западной колониальной агрессии в эпоху модерна и дальнейшей объективацией незападного мира. В контексте работ М. Маклюэна железные дороги также можно рассматривать как «взрыв вовне»: «Колесо и дорога выразили этот взрыв и разносили его на манер расходящихся кругов, в соответствии с конфигурацией «центр-периферия». Централизм опирается на периферии, доступные благодаря дороге и колесу» [1, с. 209]. По М. Маклюэну, «Колесо и дорога служат централизаторами, ибо повышают скорость до такой точки, которой корабли достигнуть не могут» [1, с. 209]. Эпоха модерна – тоже эпоха централизма с четким разделением на центр и периферию, и прежде всего по отношению к восточным колониям. В этой идейной транскрипции именно централизм, поддерживаемый в том числе и железными дорогами, делает «современным», производит «совре-

менность / модерность» для всего «не-современного». Общества и страны лишенные железных дорог изначально воспринимаются как «до-модерные» или отсталые, а значит нуждающиеся в европейском попечении и дальнейшем развитии.

Именно так, то есть в абсолютно «модернистском» ключе, например, понимал строительство железных дорог в своей работе «Основы фабрично-заводской промышленности» наш великий ученый-химик – Д.И. Менделеев. Менделеев считает, что «началом заметного роста давно зарождавшейся фабрично-заводской промышленности должно считать эпоху освобождения крестьян и начало построения главных железнодорожных путей, то есть время царствования Императора Александра Николаевича» [5, с. 39]. Д.И. Менделеев выделяет и просветительную функцию железнодорожного транспорта: «...с развитием дорог и общего благосостояния возрастают совершенно новые потребности, удовлетворяющиеся заводско-фабричными производствами, например, в железе и стали для всех отраслей деятельности, особенно же для железных дорог, разнородных тканей – для одежды, керосина и вообще искусственного освещения – для развивающихся потребностей жизни и т.п., чего не может дать полупатриархальный сельскохозяйственный быт» [5, с. 49]. Согласно ученому, «Оттого потребность возможного распространения на всех людей благ просвещения выступила только вместе с развитием промышленного строя» [5, с. 51]. Железные дороги, как часть промышленного развития, сформировали потребности «которых древность не знала и не имела». Здесь железные дороги воспринимаются ни много ни мало как средство для выхода России из патриархальной отсталости для присоединения к европейской семье. Алфавитом и папирусом XIX века были железные дороги, гарантировавшие модернистскому централизму его могущество и дальнейшую экспансию на колониальную периферию. В этом плане железные дороги можно считать вполне римским изобретением.

Было бы в дальнейшем интересно рассмотреть железнодорожное строительство в рамках философской концепции «поставы» выдающегося немецкого философа XX века – М. Хайдеггера. «Постав» как технологическое проявление («расширение», как бы сказал М. Маклюэн) нововременного субъекта предполагает покорение природы («фюсиса») и использование ее ресурсов без остатка. Собственно для этого первоначального поставления природных ресурсов и создавались железные дороги, как медиум эпохи производства и утилизации всего и вся, основной агент Западного взрыва и территориального расширения западной цивилизации, западной «модерности». Основным критерий «современности» того или иного общества. Но данное исследование лежит за рамками заявленной темы.

В результате, на основании рассмотренных нами научных работ, можно сказать, что железные дороги являются одним из «великих уравнивателей» модерна, наряду с такими медиа как фотография, синематограф, бумажные деньги, реклама и т.д., которые разрушали привычные оппозиции, организовывавшие «домодерный» мир. По меткому замечанию выдающегося американского историка У. Мак-Нила, «Можно сказать, что союз науки и техники, оформившийся два века назад, перевернул все цивилизации, которые образовывали социальный пейзаж предыдущих столетий, и возвел на развалинах культур старых ограниченных цивилизаций новую космополитическую, современную культуру» [6, 844]. Жажда ускорения территориального развития и преобладание технического контроля над физическим (прежде всего незападным) пространством создали железные дороги. Именно они, являясь частью глобальной машины мирового капиталистического рынка, помогли сформировать картину мира модерна, выступив выразителем «коллективного желания» Запада.

Говоря об экспансионистском характере модерна, мы уже обращались к этой проблеме ранее [7, с.204]. Титаническое здание европейского модерна с его режимом паноптического колониального господства никогда бы не было построено без железнодорожных медиа. Правовая и социальная траектория модерна, как мы показывали в прошлых публикациях, также не могла обойтись без грандиозного строительства железных дорог [8]. Поразительно, но даже в таких разных модернистских политических проектах как капитализм и коммунизм – железнодорожные медиа однозначно выступают универсальной ведущей метафорой прогресса. Следуя за М. Маклюэном, можно рассматривать феномен железных дорог исключительно как западное изобретение. Так как данный тип медиа в своем развитии, на наш взгляд, представляет собой абсолютно линейную вещь, которая вытекает из изобретения европейцами линейного письма, являясь частью нарративной культуры Запада, начиная с изобретения греческого алфавита. Рискнем предположить, что такое изобретение никогда не появилось бы в дописьменных цивилизациях. Технология – неотъемлемая часть идейного мира, основа форм общественного сознания. А в конкретной ситуации железнодорожные

технологии полностью выражают идеологию модерна и промышленного капитализма в их линейном прогрессистском развитии. В железных дорогах наиболее ярко проступает коллективная репрезентация западноевропейского субъекта во вне, приведшая к покорению всего сущего и к возникновению ориентализма. Дух покорения и мощи лежит в основе железнодорожного строительства, наполняя собой западное коллективное желание. Это и делает из железной дороги – классический медиум модерна.

В ходе проведенного исследования авторы получены следующие результаты:

1. железные дороги представляют из себя ведущее медиа модерна, наиболее полно отражающее политическую и культурную сущность своего времени;
2. развитие железнодорожного транспорта было предопределено всем предыдущим развитием Западной цивилизации (особенно ее письменной культуры);
3. технология – неотъемлемая часть идейного мира, основа идеологического сознания;
4. железные дороги были важной частью культурной репрезентации общества модерна на другие незападные цивилизации и непосредственно были связаны с конструированием колониального порядка.

Таким образом, железные дороги – это лишь один из медиа модерна, может быть наиболее явный и наиболее отражающий политическую сущность своего времени. Не случайно, что в феномене первых описаний железных дорог на заре их становления присутствует метафора «пожирания пространства». Задолго до появления электронных коммуникаций данный тип полностью механицистского медиума уже попытался сделать мир «глобальной деревней», являя собой пример технологического взрыва во вне. Паровозные гудки раз и навсегда разорвали патриархальную средневековую тишину Европы, а вскоре ворвались и на бескрайние просторы Азии и Америки. Они полностью изменили мир, приблизив забытые богом окраины к европейским столицам, но это изменение было предопределено всем предыдущим развитием Западной цивилизации.

ЛИТЕРАТУРА

1. Г.М. Маклюэн. Понимание медиа: Внешние расширения человека. – М.: Кучково поле, 2014. - 464 с.
2. Г.М. Маклюэн. Галактика Гуттенберга. Становление человека печатающего. – М.: Академический проект, 2015. - 443 с.
3. Д.И. Менделеев. С думою о благе российском: Избранные экономические произведения. – Новосибирск: Наука. Сибирское отделение, 1998. - 231 с.
4. У. Мак-Нил. Восхождение Запада. История человеческого сообщества. – М.: Старклайт, 2004. - 1064 с.
5. Т. Митчелл Сцена «современности». URL: https://www.nlobooks.ru/magazines/neprikosnovennyu_zapas/98_nz_6_2014/article/11182/
6. Т. Митчелл Ориентализм и выставочный порядок (Как западный мир запер себя в экспозиционном лабиринте без выходов). URL: <https://www.colta.ru/>

- articles/raznoglasiya/10801-orientalizm-i-vystavochnyy-poryadok
7. Е.А. Нагорнов и И.В. Каспаров «Философия хозяйства» С.Н. Булгакова как форма активистского мироотношения». Сборник материалов Международной научной конференции, посвящённой 200-летию Фёдора Михайловича Достоевского и 150-летию Сергея Николаевича Булгакова «История. Семиотика. Культура». Самара, 2021. С. 200-206.
 8. Е.А. Нагорнов и И.В. Каспаров «Уголь и сталь: прерванная демократизация» в международ. науч.-методич. конф «Эпоха путей сообщения: традиции, современность, перспективы», 21 октября 2021 г. Самара-Оренбург / редкол.: А.Н. Попов [и др.]. Самара–Оренбург: СамГУПС, ОрИПС, 2021. 174 с.

© Каспаров Игорь Викторович (kiwik2008@mail.ru), Нагорнов Евгений Александрович (evnagor@yandex.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»



Филиал СамГУПС в г. Нижнем Новгороде