Лебедев А. В.

ФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ БУРЖУАЗИИ В ПОРЕФОРМЕННОЙ РОССИИ (ПО МАТЕРИАЛАМ ОБЩЕСТВА МОСКОВСКО-ЯРОСЛАВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ)

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/1/2007/7-2/40.html

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по рассматриваемому вопросу.

Источник

Альманах современной науки и образования

Тамбов: Грамота, 2007. № 7 (7): в 2-х ч. Ч. II. С. 94-96. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/1.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/1/2007/7-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: almanac@gramota.net

ченные в анналах российского образования подвижниками, возрождающими человеко ориентированные традиции в конце XIX и начале XX веков, когда русская философская традиция настойчиво обращалась к человеку, к его существованию и сущности в системе миропорядка, в котором все элементы духовного и материального мира устремлены к Абсолюту и оживотворены Премудростью Божией (Софийностью)[1]. В России сложилось уникальное космическое направление научно-философской мысли, имевшее много общего с русским религиозным возрождением. Выдающиеся творческие достижения в русле общегуманистического направления связаны с работами Н.Ф. Федорова, А.В. Сухово-Кобылина, К.Э. Циолковского, А.Л. Чижевского, Е.И. Рерих и Н.К. Рериха и других.

Представляется, что как никогда ранее в новейшей парадигме высшего профессионального образования возросло значение идей, проложенных Сократом и Платоном в нынешнее время. В этой связи, возникла насущная потребность на национальном уровне однозначно ответить на вопрос: каков подлинный научный смысл современной категории «знание» и кого, для каких целей готовит специалистов высшая школа, иными словами - каков приоритет «человеческих ценностей» современной системы образования (равно как - приоритеты целей и задач в составе каждой учебной дисциплины). Следует спросить себя: образование в XXI веке это научение преимущественно ремеслу или путь к подлинной образованности? Акцент на первом формирует предпосылки технократизма в мышления и деятельности. Гуманитарно – мировоззренческий акцент на втором – это воспитание просвещенности, нравственности и ответственности специалиста и гражданина. Именно последнее определяет необходимость обращения к базисным философским идеям, определяющим смысл профессиональной человеческой деятельности в системо - образующем контексте жизнедеятельности человечества.

Множество современных учебных дисциплин: экономика труда, менеджмент организации, управление персоналом, государственное и муниципальное управление и другие располагаются в пространстве социально – трудовых отношений, общественных форм труда, связующим центральным звеном здесь является человек, реальные потребности и интересы которого определяются взаимодействием множества факторов (мировоззренческих, природных, социальных), а эффективность деятельности непосредственно связана с сознанием (как знанием), отношением и выбором.

Обеспечение постоянного «присутствия» (помимо обще образовательного курса) специальных прикладных разделов философии, с её «предвечными» категориями осмысления бытия, в составе каждой учебной дисциплины на протяжении всего периода обучения явилось бы, пожалуй, разумной возможностью реально «образовывать» специалиста, формировать у молодого поколения духовные ценности и мировоззренческую парадигму, без которой эволюционное будущее человечества состояться не сможет.

Список литературы

Ильин В. И. Преподобный Серафим Саровский. - Международный центр Рерихов, 1996. - С. 113.
Йегер В. Пайдейя. Воспитание древнего грека. – М.: «Греко–латинский кабинет Ю. А. Шичалина», 2001. - Т. 1. - С. 135-151.
Платон. Диалоги. - М: «Мысль», 1986. - С. 42 – 43.
Рерих Е. И. Напутствие вождю - книга Учения Живой Этики. - Минск, 2003. - С. 20.
http://www.inauka.ru/science/21.02.2007

ФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ БУРЖУАЗИИ В ПОРЕФОРМЕННОЙ РОССИИ (ПО МАТЕРИАЛАМ ОБЩЕСТВА МОСКОВСКО-ЯРОСЛАВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ)

Лебедев А. В.
Ярославский государственный университет им. П. Г. Демидова

Создание отечественной буржуазии в области железнодорожного хозяйства России – так называемых железнодорожных «королей» относящееся к периоду «железнодорожной горячки» 1868 – 1872 гг. имело определяющее значение для её истории. Поскольку «роль железнодорожного дела в России XIX – XX вв. столь велика, что изучение его истории необходимо не только для понимания путей развития экономики страны, но и прошлого российского государства в целом» [Елютин 2004: 47].

Ведь именно в этот период, совместными усилиями частного капитала и государства, была заложена основа сети Российских железных дорог. Однако вопрос о роли частного капитала в данном процессе до сих пор остаётся дискуссионным. Не однозначно в современной исследовательской литературе оценивается и непосредственный процесс формирования российской железнодорожной буржуазии.

А. П. Бобринский министр путей сообщения в своём докладе на «высочайшее имя» от 28 февраля 1873 года констатировал: «Существование многих наших железнодорожных обществ – мнимо, фирмы их –

[1] Так, положения учения о *всеединстве и софийности*, выдвинутые, например, В.С. Соловьевым, успешно развивались его последователями в России в сфере экономических и естественно научных образовательных дисциплин и технологий.

фальшивы, правления их неправильны, акционеры их подставные, акции их – не реализованы, а Министерство путей сообщения вынуждено оставаться безвластным свидетелем действий, прикрытых законными формами, но противных целям правительства, предприятия и казны» [Кислинский 1902: 130].

Однако в действительности положение вещей было не таким уж ужасным как это может показаться на первый взгляд. Помимо «мнимых» железнодорожных обществ в России встречались «действительные» акционерные компании, и пусть их число было незначительно, но именно они в конечном итоге сформировали реальный образ частного предпринимателя.

Несомненно, к числу таких «реальных» компаний относилось и общество Московско-Ярославской железной дороги, первая частная акционерная компании осознанно основанная без привлечения иностранного капитала. Даже А. А. Головачёв, непримиримый сторонник государственного способа ведения железнодорожного хозяйства охарактеризовал его как «весьма солидного предприятие, во главе которого находились люди вполне добросовестные» [Головачёв 1878: 164].

«Французы просто грабили Россию, - вспоминал впоследствии о деятельности Главного Общества российских железных дорог один из идейных вдохновителей её создания Ф. В. Чижов, - строили скверно вследствие незнания ни климата, ни почвы…Мы нуждались в действительных капиталах и дельных промышленниках, а не в заезжих проходимцах, действующих с заднего крыльца, добывающих себе, пользуясь случаем и невежеством, монополии…поглощающие наши собственные средства».

Однако, среди отечественных предпринимателей «тогда ещё твёрдо держалось мнение, что общественными делами занимается только тот, у кого плохо идут свои собственные» [Скальский 1906: 292] и в основной массе они не были достаточно мобильны, чтобы активно включиться в процесс развития отечественного железнодорожного транспорта.

Вокруг данной идеи сплотился лишь небольшой круг людей, большинство из которых было бывшими винными откупщиками. Общество Московско-Ярославской железной дороги было создано 27 июня 1858 года. В состав его правления вошли: действительные статские советники Н. Рюмин и А. Шипов, статский советник Н. Шипов, полковник Д. Шипов, инженер генерел-майор барон А. Дельвиг и почётный гражданин И. Мамонтов, каждый из которых, в виде вступительного взноса, внёс в формирующийся акционерный капитал по 3 тыс. рублей серебром.

Решающую роль в развитии Московско-Ярославской железной дороги на начальном этапе её существования несомненно сыграл И. Ф. Мамонтов. «Из архивной пыли, поднимающейся от старых дел бумаг и отчётов, относящихся ко времени возникновения общества, возникает перед историком замечательно типичный и привлекательный образ главного, почти единственного ведшего всё дело предпринимателя, строителя железной дороги, почётного гражданина города Москвы – Ивана Фёдоровича Мамонтова. Широкая русская натура, жаждавшая кипучей и плодовитой деятельности, увлекавшаяся всеми новыми идеями сулившими родить богатство, процветание и славу» [Архангельское… 1898: 9].

Другим видным деятелем, возглавившим общество Московско-Ярославской железной дороги после смерти И. Ф. Мамонтова, являлся Ф. В. Чижов. Ведь именно ему в своё время пришла в голову идея создания акционерного общества по строительству Московско-Ярославской дороги – первого в России частного предприятия такого рода, сознательного основанного без привлечения иностранного капитала [Арензон 1995: 35]. Однако, несмотря на это обстоятельство на протяжении долгого времени он даже не входил в состав правления данного общества, являясь лишь его платным служащим, поскольку не располагал для этого достаточными средствами.

Рьяный сторонник железнодорожного строительства в северных губерниях России Ф. В. Чижов сражу же начал активную деятельность в данном направлении. «Всё делается для юга, - однажды сказал Ф. В. Чижов, - вся правительственная и частная деятельность направлена туда, о севере же совсем забыли: пора помочь этому заброшенному краю» [Поленов 1896: 50].

«Это было последним делом его жизни, последним финальным аккордом, который составил разгадку характера этого удивительного человека. Действительно, людям очень сильным всегда свойственно помогать слабому. Эта была его отличительная черта, проходящая по всей его жизни. На этой почве в нем гармонировали, казалось бы совершенно несовместимые противоположности: необычайная мягкость души с железной волей, несокрушимой энергией и всепобеждающей силой творческого духа» [Поленов 1896: 50].

18 декабря 1877 г., по поводу кончины Ф. В. Чижова, И. С. Аксаков, говоря об его участии в развитии железнодорожного дела в северных регионах России, произнёс: «он отдался делу душой и стал душой дела» [Поленов 1896: 50].

С одной стороны трудности, встретившиеся на пути создателей данного общества на начальном этапе его существования «подчеркнули чувство большого экономического предвидения, каким обладали инициаторы постройки» [Каплан 1926: 29] Северной железной дороги. С другой стороны самозабвенная преданность делу и благородство присущие его учредителям характеризовали высокие морально-этические черты их характера далеко не присущие акулам капитализма.

Пожалуй, противоречивость данного явления в полной мере проявилась в личности последнего председателя правления исследуемой магистрали С. И. Мамонтова, который в равной степени впитал как экономическую проницательность своего отца, так и возвышенный эстетизм Ф. В. Чижова, которого он называл своим «великим учителем» [Арензон 1995: 35].

Живость характера в совокупности с широтой интересов Саввы Ивановича привлекли внимание Ф. В. Чижова, который видел в нём не просто держателя контрольного пакета акций, заинтересованного лишь в непосредственном и сиюминутном барыше, а своего помощника и идейного сторонника в осуществлении грандиозных экономических замыслов.

Влияние, оказанное Ф. В. Чижовым на формирующуюся личность С. И. Мамонтова, выходило далеко за рамки предпринимательского патронажа и в конечном итоге сформировало феномен частного предпринимателя, который по широте своих интересов выходил далеко за рамки общепризнанной модели поведения людей подобного рода.

Как тонко заметил К. С. Станиславский: «Всем, что делал Савва Иванович, тайно руководило искусство. И в Мурманске, и в Архангельске, и в оживлении Севера было много жажды красивого, и в его философии и религии сквозило искусство, и в важном таком страшном портфеле пряталось искусство» [Мамонтов 2007: 75].

По сравнению со своими предшественниками на посту председателя правления общества Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги С. И. Мамонтов добился значительного успеха. Его отец и дядя, значительную часть своих капиталов, приобретённых на винных откупах, вкладывали в доходные дома, трактиры, бани и тому подобные мелкие, но быстро окупаемые предприятия. В 1884 году в сатирическом обозрении Мамонтовы значатся как «захудалые купцы» [Наши знакомые...1884: 139]. При этом отмечалось, что в Москве «до сих пор слывут мамонтовские дома и бани…но сведущие люди говорят что всё это уже не более как пустой звук» [Наши знакомые...1884: 139].

Однако, прошло десять лет и родовое купеческое имя Мамонтовых стало ассоциироваться не с банями и трактирами, а с железными дорогами и большими заводами.

Список литературы

Арензон Е. Р. Савва Мамонтов. - М., 1995.
Архангельское железнодорожное общество. - СПб., 1898.
Головачёв А. А. Железные дороги в России. История постройки дорог // Сборник государственных знаний. - СПб., 1877. - Т. 4.
Елютин О. Н. «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия // Вопросы истории. 2004. - № 2. - С. 47 – 57.
Каплан А. А. Северные железные дороги: к столетию железнодорожного транспорта в России. - М., 1926.
Мамонтов В. С. Воспоминания о русских художниках. - Абрамцево, 2007.
Наши знакомые: фельетонный словарь современников. - М., 1884.
Поленов А. Д. Крайний Север – частный павильон Общества Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги. - М., 1896.
Скальский К. Воспоминания молодости 1843 – 1869. - СПб., 1906.

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННОГО ТЕАТРАЛЬНОГО ИСКУССТВА

Липаткина Н. Н.
Институт культурологии ГУГН, г. Москва

Современная политра театрального искусства многогранна. Существует огромное количество театральных форм, жанров, стилей, языковых средств. В данной статье мы рассмотрим лишь некоторые тенденции развития современного театрального искусства.

О том, что репертуарные театры переживают затяжной кризис, говорят с 80-х годов. И с тех же пор думают о том, как этот кризис преодолеть.

Что изменилось за прошедшее время, так это терминология. В былые годы критики ругали так называемые “кассовые пьесы”, смачно описывающие жизнь “дна”, называя их “чернухой”. Теперь же такого рода пьесы называют “неонатурализмом”. С разного рода уточнениями: Николай Коляда — *неосентименталист*. Людмила Петрушевская — *постреалист*.

Сценические трактовки классических произведений (в особенности пьес Чехова) дали критикам повод говорить об исчерпанности традиционной драматургии. Характерно звучат названия статей: “Чайки над городом реют…” или “Кто убил Чехова?” [Лебедина 2001: 146]. Особенно много споров вызвал спектакль “Чайка” в “Школе современной пьесы” по пьесе Б. Акунина, определенный некоторыми критиками как “чисто коммерчески, пиаровски рассчитанный манок”, “пьеса-парафраз модного современного литератора”, не лишенный при этом достоинств, делающих его событием театрального сезона [Бегунов, 2002: 167] . Подобные злоупотребления традицией вызвали разговоры о том, что пора “объявить мораторий на Чехова”, что “Чехов должен ставиться через много лет и теми людьми, которые прочитают его впервые и не будут знать никаких других постановок…” [Серебренников 2002: 177] .

Если “Школа современной пьесы” все-таки ставит очередную “Чайку”, то уже оперетту, хотя и с участием того же актерского состава. В следующем сезоне, видимо, стоит ожидать мюзикла — “Чайка”.