

## Беседы, встречи, интервью

### **«ИСТОРИЯ НАУКИ И ТЕХНИКИ НАСУЩНО НЕОБХОДИМА ДЛЯ НАШЕГО ПОНИМАНИЯ ПОЛИТИЧЕСКИХ, СОЦИАЛЬНЫХ И КУЛЬТУРНЫХ ОСНОВ МНОГОВЕКОВОГО НАУЧНОГО И ТЕХНИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ»**

**(интервью Е. Л. Желтовой с Д. Т. Эндрюсом)**

Джеймс Т. Эндрюс – профессор истории Университета штата Айова (США), где он возглавляет Центр исторических исследований науки и техники. Будучи специалистом по современной истории России, он много лет занимается исследованием социальных и культурных аспектов развития российской науки и техники и на протяжении вот уже более 20 лет сотрудничает с Институтом истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова РАН. Среди многочисленных публикаций профессора Эндрюса особый резонанс в международном сообществе историков науки имели монографии: «Наука для масс: большевистское государство, популяризация науки и представления о науке в общественном сознании в советской России 1917–1934 (Science for the Masses: The Bolshevik State, Public Science, and the Popular Imagination in Soviet Russia, 1917–34) (2003); «Красный космос: К. Э. Циолковский – дедушка советского ракетостроения» (Red Cosmos: K. E. Tsiolkovskii, Grandfather of Soviet Rocketry) (2009). В своих многочисленных интервью и публичных лекциях Д. Эндрюс постоянно знакомит американскую общественность с историей российской науки и техники, отстаивает позицию необходимости рассмотрения истории науки и техники в ее органической связи со всеобщей историей, а также обращает внимание на исключительную важность истории науки и техники для понимания тенденций развития современного техногенного общества. В настоящее время профессор Эндрюс работает над книгой об истории московского метро.

© Е. Л. Желтова. ВИЕТ. 2013. № 1. С. 171–176.

**Елена Желтова: Я хочу поблагодарить вас за то, что вы согласились дать интервью ВИЕТ. Ваше сотрудничество с ИИЕТ длится уже много лет. Не могли бы вы сказать несколько слов о том, насколько это сотрудничество помогало и помогает вам в написании ваших книг об истории российской науки и техники и, может быть, не только в этом?**

Мое первое знакомство с учеными ИИЕТ состоялось в 1990/91 учебном году, когда я, будучи докторантом, находился в Москве и был приглашен принять участие в первой конференции по социальной истории науки, проходившей в вашем институте. Это был последний год существования СССР. Я выступил с докладом о популяризации науки в Советской России в 1920-е гг. Я тогда находился в Москве в рамках программы Фулбрайт–Хейс по обмену докторантами. Меня принимал Московский историко-архивный институт, и моим научным руководителем был профессор Ефим Пивоваров, ныне ректор Российского государственного гуманитарного университета.

Затем весной того же 1991 г. я дал интервью радиостанции «Эхо Москвы», где рассказал о своей работе над диссертацией в Чикагском университете и об опыте исследовательской работы в российских архивах – я был одним из первых молодых американских исследователей (мне было тридцать лет), допущенных к работе в Архиве ЦК КПСС. Позднее, после 1991 г., этот архив был переименован в Российский

государственный архив социально-политической истории. Я думаю, что мое первое знакомство с молодым поколением советских историков науки и техники, занимавшимся в ИИЕТ социальными и культурными проблемами, существенно сформировало мой взгляд на новые направления в исследованиях, которые велись уникальным сообществом российских историков науки и техники. Некоторые из тех исследователей впоследствии эмигрировали в Канаду и США, другие являются теперь ведущими и одними из самых интересных исследователей Российской академии наук.

С 1995 г. я постоянно сотрудничаю либо с Санкт-Петербургским филиалом ИИЕТ, либо непосредственно с ИИЕТ РАН в Москве. Это сотрудничество бесценно для моей работы, особенно важен доступ к архивам, который предоставлял и предоставляет мне институт, благодаря чему я работал в архивах по всей России, и в центральных городах, и в провинции: в Ярославле, Рыбинске, Ростове Великом, Калуге и, конечно же, Москве и Санкт-Петербурге. Мои коллеги из ИИЕТ всегда были очень отзывчивы, профессионально консультировали меня относительно наличия источников для моих исследований, а также организовывали лекции и семинары, где я на русском языке рассказывал о своих книгах. Эти семинары, как и недавний, прошедший летом 2012 г. семинар о моей самой последней книге по истории московского метро, всегда были полезны для меня и в плане профессиональных советов, и как важные встречи, где можно обменяться идеями, и получить интеллектуальный и методологический стимул к дальнейшим исследованиям.

**Е. Ж.: Ваша последняя книга «Красный космос: К. Э. Циолковский - дедушка советского ракетостроения» была об истории советской космической программы. Какой главный посыл этой книги? И может быть, в ходе ее написания у вас возникали мысли об истории советской космической программы, которые в нее не вошли?**

Я заинтересовался жизнью Циолковского и его историческим временем в связи с тем, что он занимался популяризацией идеи воздушного и космического полета. Моя первоначальная задача состояла в том, чтобы показать Циолковского в качестве популяризатора науки. Однако по мере того как я исследовал его деятельность по многочисленным документам, хранящимся в архивах Калуги и Москвы, я обнаружил, что его жизнь также интересна и в политическом, и социальном ракурсах. И я использовал его историю как призму для понимания того, почему идея космического полета оказалась столь привлекательной для России - я действительно уверен в том, что она находила широкий отклик среди образованного слоя русского общества и до, и после революции 1917 г. Тогда в ходе моего исследования я решил, что со временем продолжу рассмотрение культурологических аспектов истории космонавтики, и вот уже совсем недавно, в 2011 г., я стал соредактором книги под названием «В космос: космические исследования и советская культура», в которой рассматриваются взаимоотношения постсталинской массовой культуры и советской космонавтики. Единая линия, которая, по моему мнению, соединяла царский и советский периоды в этой области, состояла в том, что идея космического полета уже в царской России находила живой отклик в русском театре, журналах, фильмах, газетах. В этом массовом культурном отклике отразилось то, насколько действительно глубоко идея космического полета была укоренена в прошлом России, за пределами чисто практического интереса советского государства во вложение средств в космические исследования.

**Е. Ж.: Казалось бы, тема космоса неисчерпаема и увлекательна, тем не менее, вы перешли к метро, прямо-таки с небес под землю. Как это произошло, когда и как родился у вас замысел книги о московском метро?**

И журналисты, и ученые неоднократно задавали мне этот вопрос во время моих публичных лекций по истории советской техники. По-видимому, этот вопрос вполне логичен, и недавно я отвечал на него в Смитсоновском институте в Вашингтоне и в Планетарии Адлера в Чикаго, где читал лекции по этим с виду различным темам. Мой ответ состоит в следующем: меня всегда интересовало то, какой отклик в культуре российского общества в XX в. находили крупномасштабные технические проекты, и именно эта нить связывает эти два моих конкретных исследования. И космическая программа, и метро - одна над землей, другая под землей - сыграли важную роль в качестве общенациональных маркеров, культурно значимых свидетельств советской модернизации и прогресса; поэтому я, естественно, тяготел к этим проектам как объектам моих интеллектуальных интересов и научных

исследований и поисков.

**Е. Ж.: Когда у вас появился интерес к теме российского метро, каков ваш подход, каковы ракурсы рассмотрения его истории?**

Особый интерес к российскому метро как объекту исследования появился у меня летом 2008 г., когда вместе с некоторыми коллегами и при поддержке Фонда национальных пожертвований на гуманитарные исследования мы организовали летнюю научную школу по теме «Визуальная культура и советское общество». Научное руководство школы осуществляли ученые-исследователи славянского, балтийского и восточно-европейского отделений Нью-Йоркской публичной библиотеки. Тем летом, когда я вел мастер-класс в этой школе, я обнаружил, что междисциплинарное исследование культурологических аспектов истории московского метро могло бы быть интересно самой широкой академической аудитории. (Я понял это, поскольку в работе школы принимали участие и фотографы, и культурологи-критики, и специалисты по визуальной истории культуры, и историки.) Во мне все больше пробуждался интерес к тому, что масштабная инфраструктура может создать публичное пространство для визуальной демонстрации сюжетов из истории политического режима, или метанарратива. Кроме того, я уверен, что с методологической точки зрения история техники как область знания могла бы значительно выиграть от большего числа исследований, в которых бы рассматривались визуальные, художественные и материальные аспекты культуры.

**Е. Ж.: Мне видится, что в 1980-е гг., после исчезновения жесткой советской цензуры, в России появилось несколько культурно значимых работ, осмысливавших историю создания метро, - прежде всего это эссе теперь очень известных поэта, прозаика и математика Владимира Аристова и философа и культуролога Михаила Эпштейна. В их эссе впервые раскрывались «трансцендентные» смыслы, которые вкладывались советскими властями в строительство метрополитена. Будете ли вы рассматривать (обсуждать) эти и другие работы, где отражены постсоветские рефлексии на тему истории метрополитена?**

Я полагаю, что есть целый ряд важных популярных эссе и научных статей, в которых содержится рефлексия на тему прошлого метро, и которые, безусловно, дают мне представление о разнообразии дисциплинарных подходов к истории метро. Однако, надеюсь, что моя книга (в настоящий момент она называется «Подземная жизнь мегаполиса: массовые потоки, архитектурные решения и характер публичного пространства в современной России» (Subterranean Metropolitans: Mass Mobility, Iconographic Architecture, and the Politics of Public Space in Modern Russia) представит всеобъемлющую историю метро, выходящую за пределы его существования только в советский исторический период, а именно с 1932 по 1991 г. Я пишу книгу, в которой повествование начинается с 1902 г., когда идея метро впервые была представлена в Московской городской думе еще во времена царизма, и далее продолжается сквозь советские годы строительства метро под началом Кагановича вплоть до постсоветского времени. Более того, я надеюсь написать книгу, которая с методологической точки зрения будет действительно междисциплинарной и в которой будут рассматриваться и политический импульс к строительству метро, и резонансный отклик на него, нашедший выражение и в инженерном проекте, и в его техническом и архитектурном осуществлении, а также социальное и художественное значение этого политизированного общественного места.

Кроме того, московское метро сегодня обслуживает больше граждан, чем любое метро в мире - ежедневно оно перевозит больше людей, чем вместе взятые метро Лондона и НьюЙорка. Сегодня московское метро с его богатым убранством одновременно является и крайне интересным «музеем» визуально-репрезентативной техники, и практической и высокофункциональной системой массового перемещения людей. Поэтому, учитывая, что Москва является одним из «мегаполисов», а эффективный транспорт становится все более важной проблемой в современной экономике, нельзя оставить без внимания и утилитарные функции метро.

**Е. Ж.: Вы много лет пишете и продолжаете писать об истории советских научных и технических проектов. Это означает, что в истории российской науки и техники есть темы, которые представляют интерес для научного сообщества США. Каковы, на ваш взгляд, эти темы и аспекты их рассмотрения?**

Я думаю, что и студенты, и ученые, и в большой степени американское общество более всего интересуются крупномасштабными техническими проектами, особенно историей русской/советской космической программы. Вероятно, этот интерес частично связан с международным соперничеством времен холодной войны, однако в последнее время космический полет стал такой темой, интерес к которой преодолевает и политическую подноготную, и национальные культурные границы. Что это так, оказалось для меня еще более очевидно осенью 2011 г., когда я принял участие в праздничной церемонии в Планетарии Адлера в Чикаго; тогда Москва преподнесла в дар Чикаго бронзовый бюст Юрия Гагарина, 50-летний юбилей исторического полета которого отмечался в 2011 г. И американские новостные программы СМИ, и жители Чикаго, и люди, занимающиеся благотворительностью, – все искренне желали услышать и узнать от меня и других экспертов о технических достижениях и успехах России и других стран. Они хотели узнать об этом в отсутствие ушедшей в прошлое идеологически заряженной риторики времен холодной войны.

**Е. Ж.: И в заключение вопрос, который я традиционно задаю в своих интервью. Скажите, на ваш взгляд, кому и зачем нужна история науки сегодня?**

С осени 2005 г. я возглавляю Центр исторических исследований науки и техники Университета штата Айова, а также программу этого центра для аспирантов кафедры истории. Хотя у нас в центре было два очень хороших обзорных курса по истории науки и по истории техники соответственно, в них наблюдалась тенденция сводить многовековое развитие науки к внутренней логике ее развития – даже при рассмотрении проблем развития техники или деятельности самих великих ученых в различные эпохи вопросы культуры не принимались во внимание. Пусть я и считал эти основополагающие курсы необходимыми и важными, они в большой степени обособляли науку от ее культурного, политического и социального контекста, поэтому я разработал курс, в котором рассматривалось воздействие науки на общество и культуру начиная с времен Коперника или поздней Реформации до настоящего времени. Думаю, что этот курс стал популярным среди студентов университета именно потому, что в нем я стремился обоснованно вписать науку в культурный контекст и не приукрашивать значения неотъемлемых от культуры своего времени научных открытий.

Таким образом, подводя итог сказанному выше, я считаю, что история науки и техники насущно необходима для нашего понимания политических, социальных и культурных основ многовекового научного и технического развития. Это особенно справедливо сегодня, в обществе, которое оказалось столь сильно движимо информационной революцией и разработкой новых технических средств, проникающих во все сферы жизнедеятельности человека. Я думаю, что история науки и техники как дисциплина, если она больше срастется с всеобщей историей, сможет дополнительно помочь студентам, а во многом и всему обществу, ориентироваться в стремительном техническом развитии общества в глобальном масштабе, помочь людям лучше понимать все возрастающее значение технических достижений и открытий.

И в заключение я хочу сказать, что вышеупомянутый курс, и осознание важности воссоединения науки и общества в целом подвигли меня к тому, что я начал писать обобщающую обзорную книгу, ориентированную как на образованного, но не являющегося специалистом-историком читателя, так и на студентов, изучающих историю. Я назвал эту будущую книгу «Наука и сфера общественной жизни: европейская и евразийская культура, 1543 до настоящего времени» (Science and the Public Sphere: European and Eurasian Culture, 1543 – Present).

**Е. Ж.: Уважаемый профессор Эндрюс, позвольте мне поблагодарить вас за ваши ответы. Для нас было важно услышать ваше мнение о том, чем интересна история российской науки и техники американскому историку науки. И вы обозначили важное направление дисциплинарного развития истории науки и техники, которое, я уверена, поддержат многие наши читатели. Еще раз спасибо, мы будем рады новым встречам с вами и в ИИЕТ РАН, и на страницах нашего журнала.**