

В среде верующих инфраструктура, то есть техническая оболочка жизнеобеспечения, нередко становится предметом активного осмысления и даже прямым источником религиозных размышлений. Во-первых, триггером для запуска семиотической рефлексии в религиозных культурах является технологичность инфраструктуры, ее кажущаяся автономность от человека. Памятным примером тому стала первоначальная реакция разных религиозных групп – от евангелических христиан в Америке до российских православных – на расширение роли интернет-коммуникации в повседневной жизни. Во всемирной сети этим людям виделись механизмы для осуществления тотального контроля над человечеством и даже своего рода конкуренция с контролем божественным. Пользование интернетом поначалу запрещалось религиозными сообществами среди своих и осуждалось среди чужих. Во-вторых, инфраструктура может пониматься как воплощение модерности, которая прячет от человека суть вещей и отдаляет его от собственной истинной личности или же от бога. Среди разных групп верующих считается, что полезно отказаться от обеспечиваемого инфраструктурой комфорта в пользу «голой жизни» и, скажем, печь хлеб самим, а не покупать готовый в магазине. Такой отказ от технологических удобств, конечно, чаще всего бывает избирательным, так что использование дмотканой одежды или непокупного хлеба не обязательно предполагает также отказ от современных средств связи или транспорта.

Еще один типичный пример религиозного творчества, связанного с осмыслением технологий жизнеобеспечения, касается ситуаций, обнажающих бедную инфраструктуру. Чтобы объяснить духовную пользу и вообще осмысленность тяжелого ручного труда на полях в маленьком монастыре где-нибудь в Вологодской области, религиозная община соглашается с тем, что физический труд является формой молитвы. В результате словесная молитва в храме, на которую у изнуренных тяжелым трудом монастырских насельников в любом случае не остается сил, признается необязательной, а отказ от использования сельскохозяйственной техники – актом свободного выбора, а не суровой экономической необходимостью.

Самым ярким случаем обнажения инфраструктуры, предоставляющим широкие возможности для запуска механизмов религиозной герменевтики, является ситуация поломки. В ус-



Жанна Владимировна Кормина (р. 1971) – сотрудник лаборатории «Общества, религии, секуляризм» Практической школы высших исследований (Париж).



ловиях поломки инфраструктура перестает быть для человека невидимой второй природой. Поломка создает неудобства в осуществлении движения людей, вещей или веществ в обычном режиме или даже невозможность такого осуществления. Поломка заставляет думать о непривычном и неудобном, вынуждает сталкивающееся с нею сообщество каким-то образом восполнять образовавшиеся бреши. Можно латать их механическим путем, ремонтировать или заменять отказавшие фрагменты в системе, но одной технической починки часто бывает недостаточно: человеку – особенно человеку религиозному – требуется выстроить такое объяснение поломки, которое позволило бы включить ее в свою тотальную систему понимания мира, где нет места случайностям; вернее, кажущиеся случайности в действительности являются элементами недоступного человеку порядка вещей. Сбои в работе системы, существующей в норме независимо от использующего ее человека, успешно перекодируются верующими в эпизоды божественной интервенции в земной порядок вещей. Поломка в этой логике становится в глазах участников еще одним доказательством существования бога и свидетельством его вездесущности. Более того, инфраструктурная поломка делает пострадавших избранными, свидетелями чуда и участниками коммуникации с миром божественного.

Как эта логика работает на практике? Представим себе группу православных горожан, отправляющихся в паломничество выходного дня. Такие поездки в больших и малых городах России предлагают паломнические агентства при епархиях, приходах и монастырях, некоторые туристические операторы, а также индивидуальные предприниматели и просто инициативные граждане. Собственно, такую поездку может организовать кто угодно при наличии некоторых организаторских способностей, собственного опыта паломничества, договоренностей с хранителями святых мест или простого понимания, как устроен доступ к таким местам. Наличие собственного транспорта или возможность договориться о транспортных услугах также входит в число неперемных условий для того, чтобы устроить паломническую поездку. Хотя перемещаться к месту паломничества можно любым способом, главным средством передвижения здесь чаще всего становится автобус. Нередко организаторы паломнических поездок создают устойчивый тандем с водителем автобуса или устанавливают постоянное сотрудничество с определенным транспортным предприятием.

Автобус для современного паломничества – больше, чем механическое средство передвижения, а паломники не просто пассажиры, получающие транспортную услугу. С момента по-

садки в автобус в заранее назначенном месте руководитель поездки начинает готовить ее участников к предстоящему переживанию встречи со святыней. Во время поездки паломники приглашаются к совместному чтению молитвы или последовательности молитв, им рассказывают об истории святых мест и о случаях свершившихся там чудес, предлагают другие способы перейти в режим ожидания встречи с чудесным. Автобус с паломниками на время поездки становится своего рода мобильным приходом, религиозной общиной на колесах, где руководитель группы играет роль наставника в вере и проводника в особое пространство, которое для многих участников является новым, необжитым и чужим. Паломники часто не имеют собственного убедительного опыта религиозной жизни и отправляются в поездку именно для того, чтобы такой опыт приобрести.

Немаловажным условием производства паломнической коллективности становится общий физический опыт участников поездки. Дело не только в том, что они будут есть одинаковую пищу в трапезной монастыря или в церкви у святого места, не имея ни возможности отказаться от предложенной еды, ни возможности выбрать, или что им придется пользоваться необорудованными «зелеными остановками» где-нибудь посреди леса, чтобы справить естественную нужду в пути. Сам автобус во всей его материальности создает условия для особой паломнической телесности.

Паломнический автобус обычно легко определить по двум признакам: по иконе на лобовом стекле и общей технической изношенности. В паломническом автобусе часто будут давно немые окна и грязноватый салон, который при движении наполнится звуками громко работающего мотора. Весьма вероятно, что спинки сидений не будут откидываться и что поездка будет сопровождаться малоприятными техническими запахами. Весь этот телесный дискомфорт, однако, принимается путешественниками безропотно как одно из условий получения паломнического опыта. Паломник, в отличие от туриста, готов терпеть неудобства, и если теперь он не идет к святому месту пешком, с посохом в руке и котомкой за спиной, рискуя быть ограбленным, ночуя по добрым людям, побираясь и рискуя умереть вдали от дома, то претерпеть лишения, минимизированные до телесного дискомфорта, он считает правильным и даже обязательным для получения аутентичного паломнического опыта. Дело не в том, что такого рода малые страдания абсолютно необходимы, а скорее в том, что для настоящего паломника правильно не обращать лишнего внимания на земную суету.

Маловероятно, чтобы паломник стал жаловаться на низкое качество обслуживания. Он не имеет возможности быть недо-



вольным клиентом, не получившим оплаченную им услугу, – и не только потому, что такую жалобу будет некуда отправить, а прежде всего по той причине, что паломничество в норме не понимается как услуга. Опыт соприкосновения с сакральным, ради которого люди отправляются в эти поездки, нельзя приобрести, подарить или украсть – его можно только сотворить совместными усилиями всех участников путешествия. Паломничество сопротивляется идеологии упрощающих реальность рыночных отношений; вместо этого, его организаторы предлагают участникам думать о своем путешествии в соответствии с принципами моральной экономики, дара и реципрокного обмена. Если же участник паломнической поездки не получает ожидаемого, он должен винить лишь самого себя, поскольку, в конце концов, объем духовной пользы от путешествия напрямую связывается опытными верующими с работой путешественника над собой, его готовностью эту пользу воспринять.

Опыт соприкосновения с сакральным нельзя приобрести, подарить или украсть – его можно только сотворить совместными усилиями всех участников путешествия. Паломничество сопротивляется идеологии упрощающих реальность рыночных отношений.

Что же происходит, если инфраструктура, обеспечивающая паломническое путешествие, подводит: старый автобус ломается в дороге; священник, не предупрежденный организаторами поездки о приезде группы, отказывается обслуживать неожиданных гостей или, например, водитель сбивается с пути, так что путешественникам вообще не удается добраться до цели своей поездки? Будет ли такая поломка означать неуспех паломничества? Как в таком случае оценивается ущерб и каким образом осуществляется компенсация за понесенные потери?

Паломнический автобус обозначает границы временной религиозной общины: ее нельзя распространить за пределы автобуса, но из нее невозможно и выйти. Маршруты паломничества выходного дня в России обычно пролегают из обжитых мест (как правило, городов) в места, не вполне обжитые, вроде возрождающихся монастырей или деревенских святынь и могил старцев. Путь из центров на периферию, где воздух чище и плотность населения ниже, означает и перемещение в незнакомую среду, чужую и пугающую, с иными принципами организации жизни – от перемещения в пространстве до обес-

печения себя едой. Автобусы здесь ходят редко, продуктовые магазины пусты, общественных уборных нет. Это перемещение в экзотические места вынуждает группу к солидарности.

Слабая инфраструктура – старый транспорт, плохие дороги, ненадежные каналы гостеприимства – в случае паломничества становится поводом для сплочения группы, оказавшейся в ситуации чрезвычайного положения. Руководитель и согласная с ним – обычно более опытная в делах веры, а потому авторитетная в глазах остальных – часть группы проводят обсуждение поломки, во время которого ситуация инфраструктурного фиаско предстает в воображении всех переговорщиков как нечто совершенно противоположное, а именно, как доказательство божественного сопровождения группы. Опытный руководитель паломнической поездки не только не примет обвинения в собственной некомпетентности, он также не позволит искать виноватых внутри своей временной паствы, из-за чьей недостаточной моральной чистоты (плохо молился и много грешил) или духовной подготовленности страдает вся временная община. Напротив, обратившись за помощью к группе поддержки, состоящей из более опытных верующих, которые уже имеют навык разглядывания обыкновенных житейских ситуаций на предмет признаков проявления в них божественной воли, руководитель убедит паломников в том, что произошедшая неожиданность повышает ценность их путешествия. Если автобус сбивается с маршрута, то это происходит не из-за непрофессионализма водителя, который не озаботился тем, чтобы иметь при себе карту, лучше изучить маршрут или побеспокоиться заранее о техническом состоянии своей машины, – а по «духовным» причинам.

Большие и малые препятствия, неожиданно возникающие по мере продвижения группы к святому месту, православные объясняют искушениями. Это помехи, которые постоянно сопровождают стремящегося к ведению праведной жизни православного человека. По мере увеличения праведности усиливаются и соблазны: чем ближе паломнический автобус к святому месту, тем выше риск искушений. Они проявляются в виде конфликтов внутри группы или между группой и руководителем, неготовностью хранителей святого места к приему гостей – словом, любых неудач, грозящих неуспехом всей поездке. Искушения считаются неизбежными, и участники паломнических поездок стремятся толковать их позитивным образом – как знаки расширения божественного присутствия и даже как своего рода критерий качества паломнического маршрута.

Инфраструктурная поломка создает идеальные условия для реализации религиозной педагогики, когда более опытные верующие получают возможность объяснять остальным осно-



вы повседневной герменевтики чудесного. Принципы толкования сводятся к двум основным идеям: гиперсемиотизации и произвольности знака. Первый принцип основывается на допущении, что любое, даже самое заурядное событие – во фрагментарно доступной человеческому разуму тотальной логике – может значить больше, чем кажется на первый взгляд: случайно купленная во время паломничества иконка («А вот почему мне вдруг именно эта понравилась?»), увеличившийся в объеме кошачий корм («Покупала 200 граммов, а пришла домой – оказалось 400»), разговор с соседкой о судьбе общего знакомого (попал в тюрьму невинно, долго ожидает суда) выстраиваются опытным верующим в связанную цепь событий, которая ведет от их собственной личности прямиком к миру божественного, посылающему им знаки-загадки (святой на иконке, как оказалось, помогает сидящим в тюрьме, а после того, как иконка была передана знакомому, суд, наконец, состоялся, и было вынесено оправдательное решение). Принцип произвольности знака напоминает идею Фердинанда де Соссюра, согласно которой связь между означающим и означаемым случайна, то есть мы именуем нашу верхнюю конечность «рука» только потому, что следуем существующей договоренности, в самой конечности нет ничего, что заставляло бы нас использовать именно этот набор звуков для ее названия. Если эта связь произвольна, то она может быть признана относительной, и увеличившийся в объеме кошачий корм будет означать не ошибку продавца, а знак божьей милости и малое чудо (корм был куплен после возвращения из паломничества на последние деньги) – что в свою очередь указывает на избранность рассказчицы и добавляет убедительности ее истории о чудесном освобождении из тюрьмы.

Инфраструктурная поломка создает идеальные условия для реализации религиозной педагогики, когда более опытные верующие получают возможность объяснять остальным основы повседневной герменевтики чудесного.

Религиозная педагогика воспитывает прежде всего особую семиотическую чуткость. Мы не всегда знаем, что именно хотели сказать своим вмешательством в наши планы высшие силы, но мы должны оттачивать в себе умение обнаруживать чудесное в обыденном и ждать со всем вниманием, на какое способны, прорывов чудесного в нашу жизнь. Между, казалось бы, независимыми событиями может существовать связь,

незначительные происшествия могут иметь глубокие духовные смыслы. Развитие такого рода внутреннего слуха является частью личного религиозного обращения в современном православии, то есть постепенного превращения в церковного человека. Уверенное же владение навыками повседневной герменевтики обеспечивает верующему почетное место в религиозном сообществе, будь то приход, паломническая группа или широкая группа единомышленников, объединенная посредством социальных сетей.

Будет неверным утверждать, что паломник ожидает инфраструктурных сбоев или никогда не требует компенсаций за неудавшееся путешествие. Однако, в отличие от своего номадического собрата туриста, для которого исключительно важно, чтобы инфраструктура была частью экономики удовольствий, в лучшем случае восхитительной, в худшем невидимой и в скандальном – ломающейся, паломник учится воспринимать инфраструктуру как часть окружающей среды, непредсказуемой и не всегда приятной, но не зависящей от человеческой воли. Превращаясь на время путешествия в религиозного человека, он усваивает холистический взгляд на мир как на систему, где все между собой связано – и связано отнюдь не механистически. Попытки потребовать компенсацию – за то, что не доехали до обещанного старца или не посетили запланированного дальнего монастыря, – приводят к тому, что паломничество признается неудачным, религиозные компетенции скандалиста низкими, и, вместо обсуждения опыта встречи с чудесным, автобусники получают ситуацию бытовой ссоры. Так тоже бывает, но чаще группа совместными усилиями справляется с задачей по пере-квалификации инфраструктурной поломки в чудо.

