

Экземпляр, который вы держите в руках, может быть напечатан в анархистской типографии, офисе какой-нибудь тур-фирмы, у кого-то дома или на сквоту. Мы будем рады, если и вы распечатаете несколько штук и распространите среди друзей, отнесёте в ближайший книжный магазин или раздадите на очередном пикете.

Так же хотелось бы напомнить, что на производство бумаги, красок и оборудования затрачивается огромное кол-во природных ресурсов и человеческого труда. И чем бережней вы будете относиться к вещам - тем будет лучше для всех.

Мы желаем вам удачи в акциях прямого действия, проведении митингов, раздаче еды нуждающимся, создании коммуны и прочих хороших делах.

Независимо от того, какую тактику вы выбрали в борьбе с властью и капиталом за лучшее будущее - мы всей душой с вами.

<http://goodbooks.noblogs.org>



Экземпляр, который вы держите в руках, может быть напечатан в анархистской типографии, офисе какой-нибудь тур-фирмы, у кого-то дома или на сквоту. Мы будем рады, если и вы распечатаете несколько штук и распространите среди друзей, отнесёте в ближайший книжный магазин или раздадите на очередном пикете.

Так же хотелось бы напомнить, что на производство бумаги, красок и оборудования затрачивается огромное кол-во природных ресурсов и человеческого труда. И чем бережней вы будете относиться к вещам - тем будет лучше для всех.

Мы желаем вам удачи в акциях прямого действия, проведении митингов, раздаче еды нуждающимся, создании коммуны и прочих хороших делах.

Независимо от того, какую тактику вы выбрали в борьбе с властью и капиталом за лучшее будущее - мы всей душой с вами.

<http://goodbooks.noblogs.org>



Андре Горц



Общественная идеология автомобилизации

Андре Горц



Общественная идеология автомобилизации

Статья французского философа-журналиста Андре Горц (André Gorz) , пионера политической экологии. Написана в 1973 году как ответ на статью "Energy Crisis" Ivan Illich в газете Le Monde в том же году.

Тираж: чем больше - тем лучше
Типография: где подешевле
Бумага: на которой придется

Статья французского философа-журналиста Андре Горц (André Gorz) , пионера политической экологии. Написана в 1973 году как ответ на статью "Energy Crisis" Ivan Illich в газете Le Monde в том же году.

Тираж: чем больше - тем лучше
Типография: где подешевле
Бумага: на которой придется

Андре Горц (9 февраля 1923, Вена — 22 сентября 2007, Вонон) — французский леворадикальный философ, социолог, один из основателей известного еженедельника Le Nouvel Observateur (1964).

Биография

Андре Горц родился в Вене в семье еврея — торговца лесом и матери-католички. В 1939 году он поступил в Лозаннский католический университет, который окончил в 1945 году, получив диплом химика-технолога.

В 1949 году переехал в Париж, где печатался в левой прессе под псевдонимом Мишель Боске. Пытался соединить марксизм и экзистенциализм, развивал феноменологические и антропологические идеи Сартра.

В начале 90-х годов вместе с больной женой переехал на жительство в город Вонон. Последняя, автобиографическая книга Горца (2006) обращена к жене.

24 сентября 2007 года один из друзей семьи обнаружил на двери их квартиры записку с просьбой вызвать полицию. Полиция обнаружила тела супругов Горц, которые совершили самоубийство.

wikipedia

Андре Горц (9 февраля 1923, Вена — 22 сентября 2007, Вонон) — французский леворадикальный философ, социолог, один из основателей известного еженедельника Le Nouvel Observateur (1964).

Биография

Андре Горц родился в Вене в семье еврея — торговца лесом и матери-католички. В 1939 году он поступил в Лозаннский католический университет, который окончил в 1945 году, получив диплом химика-технолога.

В 1949 году переехал в Париж, где печатался в левой прессе под псевдонимом Мишель Боске. Пытался соединить марксизм и экзистенциализм, развивал феноменологические и антропологические идеи Сартра.

В начале 90-х годов вместе с больной женой переехал на жительство в город Вонон. Последняя, автобиографическая книга Горца (2006) обращена к жене.

24 сентября 2007 года один из друзей семьи обнаружил на двери их квартиры записку с просьбой вызвать полицию. Полиция обнаружила тела супругов Горц, которые совершили самоубийство.

wikipedia

личной жизни могут быть одним целым, единой жизнью, составляющей социальную ткань общества.

Le Sauvage сентябрь-октябрь 1973

личной жизни могут быть одним целым, единой жизнью, составляющей социальную ткань общества.

Le Sauvage сентябрь-октябрь 1973

Самое дурное в автомобилях то, что они, как замки или виллы на берегу моря, являются предметами роскоши, придуманными исключительно для удовольствия очень богатого меньшинства, и которые по замыслу и природе никогда не были предназначены для людей. В отличие от пылесоса, радио, или велосипеда, которые сохраняют их потребительскую стоимость, даже если они есть у каждого человека, машина, как вилла на берегу моря, остается желанной и притягательной, пока есть не у каждого. Таким образом, по идее и на практике автомобиль является средством роскоши. И суть роскоши в том, что она не может быть демократичной. Если каждый может иметь данный предмет роскоши, то никто не получает никаких преимуществ от него. Напротив, у всех появляется разочарование и ощущение, что их обманули.

Это абсолютно понятно в случае виллы на побережье. Не существует ни одного политического деятеля, который бы решился утверждать, что демократизация права на отпуск будет означать, виллу с личным пляжем для каждой семьи! Все понимают, что если каждая из 13-14 миллионов

Самое дурное в автомобилях то, что они, как замки или виллы на берегу моря, являются предметами роскоши, придуманными исключительно для удовольствия очень богатого меньшинства, и которые по замыслу и природе никогда не были предназначены для людей. В отличие от пылесоса, радио, или велосипеда, которые сохраняют их потребительскую стоимость, даже если они есть у каждого человека, машина, как вилла на берегу моря, остается желанной и притягательной, пока есть не у каждого. Таким образом, по идее и на практике автомобиль является средством роскоши. И суть роскоши в том, что она не может быть демократичной. Если каждый может иметь данный предмет роскоши, то никто не получает никаких преимуществ от него. Напротив, у всех появляется разочарование и ощущение, что их обманули.

Это абсолютно понятно в случае виллы на побережье. Не существует ни одного политического деятеля, который бы решился утверждать, что демократизация права на отпуск будет означать, виллу с личным пляжем для каждой семьи! Все понимают, что если каждая из 13-14 миллионов

семей приобретет хотя бы 10 метров береговой линии, то потребуется 140000 км от пляжа, для того, чтобы все имели свою долю! Чтобы каждый мог получить свою долю, придется сократить пляжи до полосок таких маленьких размеров или сжать виллы так плотно вместе, что их невозможно будет использовать, и их преимущество по сравнению с гостиничным комплексом исчезнет. Одним словом, чтобы к пляжам имели доступ все – они должны быть общественными. И это решение противоречит роскоши обладания частным пляжем, когда защита привилегий и прав небольшого меньшинства наносит ущерб всем.

Теперь, почему же то, что совершенно очевидно в случае с пляжами не является общепризнанно очевидным для транспорта? Разве, как и пляжный дом, автомобиль не занимает пространства? Разве автомобиль не вытесняет с дороги других участников движения (пешеходов, велосипедистов, трамваи, автобусы)? Разве автомобиль не теряет преимуществ своего использования, когда есть у каждого? И все же масса политиков настаивает, что каждая семья имеет право по меньшей мере на один

семей приобретет хотя бы 10 метров береговой линии, то потребуется 140000 км от пляжа, для того, чтобы все имели свою долю! Чтобы каждый мог получить свою долю, придется сократить пляжи до полосок таких маленьких размеров или сжать виллы так плотно вместе, что их невозможно будет использовать, и их преимущество по сравнению с гостиничным комплексом исчезнет. Одним словом, чтобы к пляжам имели доступ все – они должны быть общественными. И это решение противоречит роскоши обладания частным пляжем, когда защита привилегий и прав небольшого меньшинства наносит ущерб всем.

Теперь, почему же то, что совершенно очевидно в случае с пляжами не является общепризнанно очевидным для транспорта? Разве, как и пляжный дом, автомобиль не занимает пространства? Разве автомобиль не вытесняет с дороги других участников движения (пешеходов, велосипедистов, трамваи, автобусы)? Разве автомобиль не теряет преимуществ своего использования, когда есть у каждого? И все же масса политиков настаивает, что каждая семья имеет право по меньшей мере на один

сы, электрическое такси без водителей. Для дальних поездок по стране, а также для гостей, определенное количество автомобилей будут доступны для проката в муниципальных гаражах. В автомобилях больше не будет необходимости. Всё помещается: мир, жизнь, люди. И это не произойдет само по себе.

Между тем, что нужно сделать, чтобы стало так? Прежде всего, никогда не решать транспортный вопрос сам по себе. Всегда подключайте его к проблеме города, общественного разделения труда, а также тому, как это сочетается со многими другими аспектами жизни. Одно место для работы, другое для "проживания", третье для покупок, для обучения четвертое, пятое просто для развлечения. Распад нашего жизненного пространства, приводящий к распаду общественных связей людей, начинается с разделения труда на заводе. Эта нарезка жизни на ломтики, это обрезание нашего времени, нашей жизни, превращает нас в пассивных потребителей на милость торговцам, с тем чтобы вам никогда не пришло в голову, что работа, культура, коммуникация, удовольствие, удовлетворение потребностей и

сы, электрическое такси без водителей. Для дальних поездок по стране, а также для гостей, определенное количество автомобилей будут доступны для проката в муниципальных гаражах. В автомобилях больше не будет необходимости. Всё помещается: мир, жизнь, люди. И это не произойдет само по себе.

Между тем, что нужно сделать, чтобы стало так? Прежде всего, никогда не решать транспортный вопрос сам по себе. Всегда подключайте его к проблеме города, общественного разделения труда, а также тому, как это сочетается со многими другими аспектами жизни. Одно место для работы, другое для "проживания", третье для покупок, для обучения четвертое, пятое просто для развлечения. Распад нашего жизненного пространства, приводящий к распаду общественных связей людей, начинается с разделения труда на заводе. Эта нарезка жизни на ломтики, это обрезание нашего времени, нашей жизни, превращает нас в пассивных потребителей на милость торговцам, с тем чтобы вам никогда не пришло в голову, что работа, культура, коммуникация, удовольствие, удовлетворение потребностей и

любить свой микрорайон и не захочет уезжать из него". Но для того, чтобы микрорайон был любим людьми, он должен прежде всего быть пригодным для жизни, а не для проезда. Микрорайон или сообщество должны вновь стать микрокосмом для формирования всех видов человеческой деятельности, где люди могут работать, жить, отдыхать, учиться, общаться и которым они управляют вместе, как местом их совместной жизни. Когда кто-то спросил Маркуса (Marcuse), как люди будут тратить свое время после революции, когда с капиталистической расточительностью будет покончено, Маркус ответил: "Мы разрушим большие города и построим новые. Это займет нас на какое-то время".

Эти новые города могут быть федерацией общин (или районов), окруженные зелеными поясами, чьи граждане и особенно школьники, будут тратить по несколько часов в неделю на выращивание свежей плодовоовощной продукции, в которой они нуждаются. Ежедневно они могли бы использовать все виды транспорта, адаптированные к средним городам: муниципальные велосипеды, трамваи или троллейбу-

любить свой микрорайон и не захочет уезжать из него". Но для того, чтобы микрорайон был любим людьми, он должен прежде всего быть пригодным для жизни, а не для проезда. Микрорайон или сообщество должны вновь стать микрокосмом для формирования всех видов человеческой деятельности, где люди могут работать, жить, отдыхать, учиться, общаться и которым они управляют вместе, как местом их совместной жизни. Когда кто-то спросил Маркуса (Marcuse), как люди будут тратить свое время после революции, когда с капиталистической расточительностью будет покончено, Маркус ответил: "Мы разрушим большие города и построим новые. Это займет нас на какое-то время".

Эти новые города могут быть федерацией общин (или районов), окруженные зелеными поясами, чьи граждане и особенно школьники, будут тратить по несколько часов в неделю на выращивание свежей плодовоовощной продукции, в которой они нуждаются. Ежедневно они могли бы использовать все виды транспорта, адаптированные к средним городам: муниципальные велосипеды, трамваи или троллейбу-

автомобиль, и что долг "правительства" осуществить право каждого на удобную парковку, удобную дорогу в город, а в праздники и отпуска чтобы все одновременно могли с ветерком, со скоростью 70 миль/ч, добраться до мест отдыха.

Чудовищность этого демагогического вздора бросается в глаза, и все же даже левые не брезгают им. Почему автомобиль рассматривается как священная корова? Почему не признают его в качестве антиобщественной роскоши, в отличие от других "отнимающих" товаров? Ответ следует искать в следующих двух аспектах вождения:

1. Массовая автомобилизация подчеркивает абсолютный триумф буржуазной идеологии на уровне повседневной жизни. Это дает и поддерживает иллюзию, что каждый человек может добиваться для себя преимуществ в ущерб всем остальным. Обратите внимание на жестокий и агрессивный эгоизм водителя, который (ая) постоянно, образно говоря, убивает "других", которых он (она) воспринимает только как физическое препятствие к его (ее) собственной скорости. Этот агрессивный и конку-

автомобиль, и что долг "правительства" осуществить право каждого на удобную парковку, удобную дорогу в город, а в праздники и отпуска чтобы все одновременно могли с ветерком, со скоростью 70 миль/ч, добраться до мест отдыха.

Чудовищность этого демагогического вздора бросается в глаза, и все же даже левые не брезгают им. Почему автомобиль рассматривается как священная корова? Почему не признают его в качестве антиобщественной роскоши, в отличие от других "отнимающих" товаров? Ответ следует искать в следующих двух аспектах вождения:

1. Массовая автомобилизация подчеркивает абсолютный триумф буржуазной идеологии на уровне повседневной жизни. Это дает и поддерживает иллюзию, что каждый человек может добиваться для себя преимуществ в ущерб всем остальным. Обратите внимание на жестокий и агрессивный эгоизм водителя, который (ая) постоянно, образно говоря, убивает "других", которых он (она) воспринимает только как физическое препятствие к его (ее) собственной скорости. Этот агрессивный и конку-

рирующий эгоизм, возникший после того, как вождение стало обычным явлением, знаменует приход универсального буржуазного поведения. ("С таким народом у вас никогда не будет социализма" сказал мне друг из Восточной Германии, расстроенный зрелищем автодвижения в Париже).

2. Автомобиль – парадоксальный пример предмета роскоши, который был девальвирован своим собственным распространением. Но за практической девальвацией до сих пор не последовала девальвация идеологическая. Миф об удовольствиях и пользе автомобиля сохраняется, хотя, если развивать общественный транспорт – его превосходство будет поразительным. Устойчивость этого мифа легко объяснить. Распространение частных автомобилей вытеснило общественный транспорт и изменило городское планирование и жилищное строительство таким образом, что теперь уже распространение автомобиля становится необходимым. Идеологическая ("культурная") революция должна будет разорвать этот круг. Очевидно, что этого не следует ожидать от правящего класса (и даже от правых или левых, в том числе).

рирующий эгоизм, возникший после того, как вождение стало обычным явлением, знаменует приход универсального буржуазного поведения. ("С таким народом у вас никогда не будет социализма" сказал мне друг из Восточной Германии, расстроенный зрелищем автодвижения в Париже).

2. Автомобиль – парадоксальный пример предмета роскоши, который был девальвирован своим собственным распространением. Но за практической девальвацией до сих пор не последовала девальвация идеологическая. Миф об удовольствиях и пользе автомобиля сохраняется, хотя, если развивать общественный транспорт – его превосходство будет поразительным. Устойчивость этого мифа легко объяснить. Распространение частных автомобилей вытеснило общественный транспорт и изменило городское планирование и жилищное строительство таким образом, что теперь уже распространение автомобиля становится необходимым. Идеологическая ("культурная") революция должна будет разорвать этот круг. Очевидно, что этого не следует ожидать от правящего класса (и даже от правых или левых, в том числе).

должен оставаться дома, и каждого встречного на улице после наступления темноты следует считать подозреваемым в дьявольском заговоре". В некоторых американских городах факт прогулки в ночное время является основанием для подозрения в совершении преступления.

Итак, это финал и ничего сделать нельзя? Нет, но противостояние автомобилю должно быть всеобъемлющим. Ибо для того, чтобы люди могли отказаться от своих машин, недостаточно просто предложить им более удобный общественный транспорт. Для них надо сделать возможным вообще обходиться без транспорта, чтобы у них поблизости было все необходимое для жизни и общения, чтобы города были человеческими по размеру и люди добирались до работы несколько минут пешком или, если нужно, на велосипеде. Нет смысла делать быструю транспортировку людей в необитаемый город, в котором испытываешь досаду и раздражение, если работаешь в нем или остаешься ночевать один.

"Народ, – пишет Ильич, – порвет цепи автомобильного засилья, когда вновь по-

должен оставаться дома, и каждого встречного на улице после наступления темноты следует считать подозреваемым в дьявольском заговоре". В некоторых американских городах факт прогулки в ночное время является основанием для подозрения в совершении преступления.

Итак, это финал и ничего сделать нельзя? Нет, но противостояние автомобилю должно быть всеобъемлющим. Ибо для того, чтобы люди могли отказаться от своих машин, недостаточно просто предложить им более удобный общественный транспорт. Для них надо сделать возможным вообще обходиться без транспорта, чтобы у них поблизости было все необходимое для жизни и общения, чтобы города были человеческими по размеру и люди добирались до работы несколько минут пешком или, если нужно, на велосипеде. Нет смысла делать быструю транспортировку людей в необитаемый город, в котором испытываешь досаду и раздражение, если работаешь в нем или остаешься ночевать один.

"Народ, – пишет Ильич, – порвет цепи автомобильного засилья, когда вновь по-

куски железнодорожное сообщение между городами, а затем покончило с ним. Остались только высокоскоростные междугородные экспрессы, которые конкурируют с авиакомпаниями за буржуазную клиентуру с высокими доходами. Это прогресс для вас.

Правда в том, что никто не имеет никакого выбора. Вы не свободны иметь машину или нет, потому что Мир пригородов сконструирован как функция автомобиля, он становится таким все больше и больше, превращаясь в городской мир. Вот почему идеальное революционное решение, которое покончит с автомобилем в пользу велосипеда, трамвая, автобуса, и такси, теперь даже не применимо в крупных городах-пригородах, таких как Лос-Анджелес, Детройт, Хьюстон, Trappes, или даже Брюссель, которые построены с помощью и для автомобилей. Эти расплюснутые города растянулись вдоль пустых длинных однообразных улиц, и их городской пейзаж (пустынный) говорит: "Эти улицы сделаны для езды как можно быстрее с работы домой, и наоборот. Если вы здесь идете пешком, значит вы не местный. В конце рабочего дня каждый

куски железнодорожное сообщение между городами, а затем покончило с ним. Остались только высокоскоростные междугородные экспрессы, которые конкурируют с авиакомпаниями за буржуазную клиентуру с высокими доходами. Это прогресс для вас.

Правда в том, что никто не имеет никакого выбора. Вы не свободны иметь машину или нет, потому что Мир пригородов сконструирован как функция автомобиля, он становится таким все больше и больше, превращаясь в городской мир. Вот почему идеальное революционное решение, которое покончит с автомобилем в пользу велосипеда, трамвая, автобуса, и такси, теперь даже не применимо в крупных городах-пригородах, таких как Лос-Анджелес, Детройт, Хьюстон, Trappes, или даже Брюссель, которые построены с помощью и для автомобилей. Эти расплюснутые города растянулись вдоль пустых длинных однообразных улиц, и их городской пейзаж (пустынный) говорит: "Эти улицы сделаны для езды как можно быстрее с работы домой, и наоборот. Если вы здесь идете пешком, значит вы не местный. В конце рабочего дня каждый

Давайте остановимся подробнее на этих двух пунктах.

Когда была изобретена машина, она должна была предоставить нескольким очень богатым людям совершенно беспрецедентную привилегию: перемещаться гораздо быстрее, чем все остальные. Никто до этого никогда не мечтал об этом. Скорость всех экипажей была приблизительно одна и та же и не зависела от того были вы богаты или бедны. Кареты богачей не шли быстрее, чем телеги крестьян, и поезда перевозили всех с одной и той же скоростью (пока с ними не начали конкурировать автомобили и самолеты). Таким образом, до настоящего времени, элита ездила с такой же скоростью, как и народ. Автомобилизация собиралась изменить это. Классовые различия сразу же распространились на скорость и на само транспортное средство.

Эти транспортные средства, на первый взгляд, были не достижимыми для масс – настолько они отличались от обычных транспортных средств. С автомобилем невозможно было сравниться ни телегам, ни поездам, ни велосипедам или конкам. Ис-

Давайте остановимся подробнее на этих двух пунктах.

Когда была изобретена машина, она должна была предоставить нескольким очень богатым людям совершенно беспрецедентную привилегию: перемещаться гораздо быстрее, чем все остальные. Никто до этого никогда не мечтал об этом. Скорость всех экипажей была приблизительно одна и та же и не зависела от того были вы богаты или бедны. Кареты богачей не шли быстрее, чем телеги крестьян, и поезда перевозили всех с одной и той же скоростью (пока с ними не начали конкурировать автомобили и самолеты). Таким образом, до настоящего времени, элита ездила с такой же скоростью, как и народ. Автомобилизация собиралась изменить это. Классовые различия сразу же распространились на скорость и на само транспортное средство.

Эти транспортные средства, на первый взгляд, были не достижимыми для масс – настолько они отличались от обычных транспортных средств. С автомобилем невозможно было сравниться ни телегам, ни поездам, ни велосипедам или конкам. Ис-

ключительные существа выезжали на самоходных транспортных средствах, которые весили не менее тонны и имели чрезвычайно сложные и загадочные механические органы, настолько загадочные насколько были скрыты от глаз. Одним из важных аспектов автомобильного мифа является то, что впервые люди ехали в частных транспортных средствах, с неизвестными для них механизмами, обслуживание и содержание которых они поручали специалистам. Здесь заключается парадокс автомобиля: оказалось, что он придает ее владельцам безграничную свободу, позволяя им ездить, когда и где они выбирают, со скоростью равной или большей, чем в поезде. Но на самом деле, эта кажущаяся независимость имеет в основании радикальную зависимость.

В отличие от всадника, извозчика и велосипедиста, водитель авто зависит от подачи топлива, а также самых разных мелких видов ремонта и обслуживания, от дилеров и специалистов в области двигателей, смазки, и зажигания, а также от взаимозаменяемости частей. В отличие от всех предыдущих владельцев средств передвижения, автомобилист(ка) в своем автомобиле должен был становиться пользова-

ключительные существа выезжали на самоходных транспортных средствах, которые весили не менее тонны и имели чрезвычайно сложные и загадочные механические органы, настолько загадочные насколько были скрыты от глаз. Одним из важных аспектов автомобильного мифа является то, что впервые люди ехали в частных транспортных средствах, с неизвестными для них механизмами, обслуживание и содержание которых они поручали специалистам. Здесь заключается парадокс автомобиля: оказалось, что он придает ее владельцам безграничную свободу, позволяя им ездить, когда и где они выбирают, со скоростью равной или большей, чем в поезде. Но на самом деле, эта кажущаяся независимость имеет в основании радикальную зависимость.

В отличие от всадника, извозчика и велосипедиста, водитель авто зависит от подачи топлива, а также самых разных мелких видов ремонта и обслуживания, от дилеров и специалистов в области двигателей, смазки, и зажигания, а также от взаимозаменяемости частей. В отличие от всех предыдущих владельцев средств передвижения, автомобилист(ка) в своем автомобиле должен был становиться пользова-

вы всегда не уверены, что приедете вовремя. Вы связаны с дорогой столь же неумолимо, как поезд со своими рельсами. Не больше путешественника по железной дороге можете вы повлиять на ритм и скорость железной дороги, которую задает кто-то другой. Подводя итог, автомобиль не лучше поезда и имеет недостатки, присущие поезду, а также добавляет свои собственные: вибрация, теснота, опасность несчастных случаев, физические усилия для его вождения.

А теперь вы мне скажете, что людям не нравятся поезда. Конечно! Как они могли? Вы никогда не пробовали прокатиться от Бостона до Нью-Йорка на поезде? Или от Ivry до Treport? Или от Гарше до Фонтенбло? Или из Colombes до l'Isle-Adam? Вы не пробовали это летом в субботу или воскресенье? Ну, тогда попробуйте и удачи вам! Вы будете наблюдать, что автомобильный капитализм все продумал. Просто, когда автомобилем из-бавляются от автомобиля, альтернативные варианты подвергаются разрушению, в результате чего автомобиль является обязательным. Поэтому сначала капиталистическое государство позволило разорвать на

вы всегда не уверены, что приедете вовремя. Вы связаны с дорогой столь же неумолимо, как поезд со своими рельсами. Не больше путешественника по железной дороге можете вы повлиять на ритм и скорость железной дороги, которую задает кто-то другой. Подводя итог, автомобиль не лучше поезда и имеет недостатки, присущие поезду, а также добавляет свои собственные: вибрация, теснота, опасность несчастных случаев, физические усилия для его вождения.

А теперь вы мне скажете, что людям не нравятся поезда. Конечно! Как они могли? Вы никогда не пробовали прокатиться от Бостона до Нью-Йорка на поезде? Или от Ivry до Treport? Или от Гарше до Фонтенбло? Или из Colombes до l'Isle-Adam? Вы не пробовали это летом в субботу или воскресенье? Ну, тогда попробуйте и удачи вам! Вы будете наблюдать, что автомобильный капитализм все продумал. Просто, когда автомобилем из-бавляются от автомобиля, альтернативные варианты подвергаются разрушению, в результате чего автомобиль является обязательным. Поэтому сначала капиталистическое государство позволило разорвать на

да, можно наблюдая за магистралями, входящими в город. Начиная с 8 до 9:30 утра, от 17:30 до 19 часов, а по выходным на протяжении пяти-шести часов тянется процессия бампер в бампер, со скоростью (в лучшем случае) велосипедиста и в плотном облаке бензиновых паров. Что остается от преимуществ автомобиля? Что может остаться, когда, неизбежно, максимальная скорость на дорогах ограничена именно скоростью самого медленного автомобиля?

Ладно. После убийства города, автомобиль убивает другой автомобиль. Обещая всем, что они будут ездить еще быстрее, автомобильная промышленность приходит к предсказуемому результату, определяемому простым законом гидродинамики: скорость потока частиц определяется самой медленной. Хуже того: будучи изобретен, чтобы позволить своему владельцу добраться туда, куда он (или она) того пожелает, со скоростью, которую он (или она) захочет, автомобиль становится наиболее рабским, рискованным, ненадежным и неудобным из всех транспортных средств. Даже если Вы оставите себе достаточный запас времени, из-за пробок

да, можно наблюдая за магистралями, входящими в город. Начиная с 8 до 9:30 утра, от 17:30 до 19 часов, а по выходным на протяжении пяти-шести часов тянется процессия бампер в бампер, со скоростью (в лучшем случае) велосипедиста и в плотном облаке бензиновых паров. Что остается от преимуществ автомобиля? Что может остаться, когда, неизбежно, максимальная скорость на дорогах ограничена именно скоростью самого медленного автомобиля?

Ладно. После убийства города, автомобиль убивает другой автомобиль. Обещая всем, что они будут ездить еще быстрее, автомобильная промышленность приходит к предсказуемому результату, определяемому простым законом гидродинамики: скорость потока частиц определяется самой медленной. Хуже того: будучи изобретен, чтобы позволить своему владельцу добраться туда, куда он (или она) того пожелает, со скоростью, которую он (или она) захочет, автомобиль становится наиболее рабским, рискованным, ненадежным и неудобным из всех транспортных средств. Даже если Вы оставите себе достаточный запас времени, из-за пробок

телом и потребителем, а не владельцем и хозяином. Это транспортное средство, иными словами, будет обязывать владельца к потреблению и использованию целого ряда коммерческих услуг и промышленных товаров, которые могут быть предоставлены только какой-либо третьей стороной. Внешняя независимость автовладельца скрывает фактическую радикальную зависимость.

Нефтяные магнаты были первыми, кто извлек пользу, которую можно было извлечь из широкого распространения автомобиля. Если людей заставить перемещаться на автомобилях, то им придется купить топливо, необходимое для их перемещения. Впервые в истории, люди стали зависимыми в своих передвижениях от коммерческих источников энергии. У нефтяной промышленности будет столько покупателей, сколько будет автомобилистов, а со временем и членов их семей, в конце концов всё население станет клиентами нефтяных купцов. Мечта каждого капиталиста почти сбылась. Ежедневной потребностью каждого стал товар одной отрасли, состоявшейся в качестве монополии.

телом и потребителем, а не владельцем и хозяином. Это транспортное средство, иными словами, будет обязывать владельца к потреблению и использованию целого ряда коммерческих услуг и промышленных товаров, которые могут быть предоставлены только какой-либо третьей стороной. Внешняя независимость автовладельца скрывает фактическую радикальную зависимость.

Нефтяные магнаты были первыми, кто извлек пользу, которую можно было извлечь из широкого распространения автомобиля. Если людей заставить перемещаться на автомобилях, то им придется купить топливо, необходимое для их перемещения. Впервые в истории, люди стали зависимыми в своих передвижениях от коммерческих источников энергии. У нефтяной промышленности будет столько покупателей, сколько будет автомобилистов, а со временем и членов их семей, в конце концов всё население станет клиентами нефтяных купцов. Мечта каждого капиталиста почти сбылась. Ежедневной потребностью каждого стал товар одной отрасли, состоявшейся в качестве монополии.

Все, что осталось – чтобы люди стали ездить на автомобилях. Потребовались не-большие стимулы. Было достаточно сни-зить цену автомобиля с помощью массово-го производства и конвейера. Люди отда-вали всё, чтобы купить его, не замечая что их водят за нос. Что, по сути, авто-мобильная промышленность предложила им? Буквально следующее: «Отныне, как дво-рянство и буржуазия, вы тоже будете иметь привилегию передвижения быстрее, чем все остальные. В автомобильном обще-стве привилегии элиты становятся доступ-ными для вас».

Люди бросились на покупку автомоби-лей до тех пор, как рабочий класс начал их покупать, а обманутые автомобилисты поняли, что их поимели. Им обещали бур-жуазные привилегии, они стали должника-ми, чтобы приобрести его, и теперь они увидели, что все остальные также могут это получить.? Что хорошего в привиле-гии, если каждый может быть её облада-телем? Это игра в дурака. Тем более, что дураками становятся все. Общий пара-лич, вызванный всеобщим столкновением. Ибо когда каждый претендует на право управлять машиной на скорости привилеги-

Все, что осталось – чтобы люди стали ездить на автомобилях. Потребовались не-большие стимулы. Было достаточно сни-зить цену автомобиля с помощью массово-го производства и конвейера. Люди отда-вали всё, чтобы купить его, не замечая что их водят за нос. Что, по сути, авто-мобильная промышленность предложила им? Буквально следующее: «Отныне, как дво-рянство и буржуазия, вы тоже будете иметь привилегию передвижения быстрее, чем все остальные. В автомобильном обще-стве привилегии элиты становятся доступ-ными для вас».

Люди бросились на покупку автомоби-лей до тех пор, как рабочий класс начал их покупать, а обманутые автомобилисты поняли, что их поимели. Им обещали бур-жуазные привилегии, они стали должника-ми, чтобы приобрести его, и теперь они увидели, что все остальные также могут это получить.? Что хорошего в привиле-гии, если каждый может быть её облада-телем? Это игра в дурака. Тем более, что дураками становятся все. Общий пара-лич, вызванный всеобщим столкновением. Ибо когда каждый претендует на право управлять машиной на скорости привилеги-

кий город, который для поколений считал-ся чудом, единственное место, где стоит жить, теперь считается "адом". Каждый хочет уйти от него, жить в деревне. По-чему это произошло? Только по одной при-чине. Автомобиль сделал большой город необитаемым. Он сделал его вонючим, шум-ным, душным, пыльным настолько перегру-женным, что никто не хочет больше прогу-ливаться по вечерам. Таким образом, по-скольку автомобили убили город, нам нуж-ны быстрые автомобили, чтобы уехать по автостраде в пригород, как можно дальше. Какая прочная круговая логика: дайте нам больше автомобилей, чтобы мы могли выбраться из разрушений, вызван-ных автомобилями.

Из предмета роскоши и признака приви-легий, автомобили, таким образом, стали жизненно важной необходимостью. Вам обя-зательно надо ее иметь, чтобы вырваться из автомобильного городского ада. Капи-талистическая промышленность, таким об-разом, выиграла игру: лишнее стало необ-ходимым. Теперь уже нет необходимости убеждать людей, что они хотят иметь ма-шину, эта необходимость является фактом их жизни. Убедиться в том, что это прав-

кий город, который для поколений считал-ся чудом, единственное место, где стоит жить, теперь считается "адом". Каждый хочет уйти от него, жить в деревне. По-чему это произошло? Только по одной при-чине. Автомобиль сделал большой город необитаемым. Он сделал его вонючим, шум-ным, душным, пыльным настолько перегру-женным, что никто не хочет больше прогу-ливаться по вечерам. Таким образом, по-скольку автомобили убили город, нам нуж-ны быстрые автомобили, чтобы уехать по автостраде в пригород, как можно дальше. Какая прочная круговая логика: дайте нам больше автомобилей, чтобы мы могли выбраться из разрушений, вызван-ных автомобилями.

Из предмета роскоши и признака приви-легий, автомобили, таким образом, стали жизненно важной необходимостью. Вам обя-зательно надо ее иметь, чтобы вырваться из автомобильного городского ада. Капи-талистическая промышленность, таким об-разом, выиграла игру: лишнее стало необ-ходимым. Теперь уже нет необходимости убеждать людей, что они хотят иметь ма-шину, эта необходимость является фактом их жизни. Убедиться в том, что это прав-

избежать заторов в жилых центрах. Но обратная сторона этого решения очевидна: в конечном счете, люди не могут удобно устроиться, потому что они далеко от всего, что им нужно. Чтобы освободить место для автомобилей пришлось увеличить расстояния. Люди живут далеко от своей работы, далеко от школы, далеко от супермаркета – который требует вторую машину, чтобы успеть и в супермаркет и за детьми в школу. Прогулки? Не может быть и речи. Друзья? Те, что соседи... и все. В конечном итоге, машина отнимает больше времени, чем сохраняет и создает большие расстояния, чем преодолевает. Конечно, вы можете заставить себя делать 60 миль/ч, но это потому, что вы живете в 30 милях от вашей работы и готовы полчаса ехать последние 6 миль. Резюмируя вышесказанное: "Значительная часть работы каждый день идет на оплату поездки необходимой, чтобы добраться до работы". (Ivan Illich).

Может быть, вы говорите: "Но по крайней мере в этом случае я могу избежать городского ада после того, как рабочий день закончился". Вот где мы оказались, теперь мы знаем: "город", вели-

избежать заторов в жилых центрах. Но обратная сторона этого решения очевидна: в конечном счете, люди не могут удобно устроиться, потому что они далеко от всего, что им нужно. Чтобы освободить место для автомобилей пришлось увеличить расстояния. Люди живут далеко от своей работы, далеко от школы, далеко от супермаркета – который требует вторую машину, чтобы успеть и в супермаркет и за детьми в школу. Прогулки? Не может быть и речи. Друзья? Те, что соседи... и все. В конечном итоге, машина отнимает больше времени, чем сохраняет и создает большие расстояния, чем преодолевает. Конечно, вы можете заставить себя делать 60 миль/ч, но это потому, что вы живете в 30 милях от вашей работы и готовы полчаса ехать последние 6 миль. Резюмируя вышесказанное: "Значительная часть работы каждый день идет на оплату поездки необходимой, чтобы добраться до работы". (Ivan Illich).

Может быть, вы говорите: "Но по крайней мере в этом случае я могу избежать городского ада после того, как рабочий день закончился". Вот где мы оказались, теперь мы знаем: "город", вели-

рованной буржуазии, все останавливается, и скорость движения по любому городу резко падает. В Бостоне, Париже, Риме, Лондоне скорость становится меньше, чем у конки; а в часы пик средняя скорость на открытой трассе падает ниже скорости велосипедиста.

Ничего не помогает. Все решения были опробованы. Все они в конечном итоге делали только хуже. Не имеет значения, будь это увеличение количества городских скоростных дорог, кольцевых дорог, будь это разноуровневые перекрестки, 16-полосные магистрали и платные дороги – результат всегда одинаков. Чем больше дорог находятся в эксплуатации, тем больше автомобилей закупоривают их, и городской транспорт становится все более парализованно перегруженным. И пока буду существовать города, проблема останется нерешенной. Независимо от того, насколько широкой и быстрой будет автомагистраль – скорость движения по ней при въезде в город не может быть больше, чем средняя скорость на городских улицах. И пока средняя скорость в Париже от 10 до 20 км/ч, в зависимости от времени суток, никто не сможет

рованной буржуазии, все останавливается, и скорость движения по любому городу резко падает. В Бостоне, Париже, Риме, Лондоне скорость становится меньше, чем у конки; а в часы пик средняя скорость на открытой трассе падает ниже скорости велосипедиста.

Ничего не помогает. Все решения были опробованы. Все они в конечном итоге делали только хуже. Не имеет значения, будь это увеличение количества городских скоростных дорог, кольцевых дорог, будь это разноуровневые перекрестки, 16-полосные магистрали и платные дороги – результат всегда одинаков. Чем больше дорог находятся в эксплуатации, тем больше автомобилей закупоривают их, и городской транспорт становится все более парализованно перегруженным. И пока буду существовать города, проблема останется нерешенной. Независимо от того, насколько широкой и быстрой будет автомагистраль – скорость движения по ней при въезде в город не может быть больше, чем средняя скорость на городских улицах. И пока средняя скорость в Париже от 10 до 20 км/ч, в зависимости от времени суток, никто не сможет

пересечь черту города, въезжая в столицу по скоростной дороге на скорости более чем 10 до 20 км/ч.

То же самое верно для всех городов. Невозможно ехать более чем в среднем по 20 км/ч в запутанной сети улиц, проспектов и бульваров, характеризующих традиционные города. Введение быстрых транспортных средств неизбежно нарушает движение в городе, вызывая эффект бутылочного горлышка и, наконец, полный паралич.

Если хотите встать на сторону автомобиля, есть еще одно решение: избавиться от городов. То есть, растянуть города на сотни километров вдоль огромной дороги, превращая её в пригородное шоссе. Вот что было сделано в Соединенных Штатах. Иван Ильич усиливает эффект этих пугающих цифр: "типичный американец более 1500 часов в год (что составляет 30 часов в неделю, или 4 часа в день, включая выходные) едет на его [ее] автомобиле. Это включает в себя время, проведенное за рулем, в движении и остановках, часы работы, чтобы заплатить за бензин, шины, сборы, страховку, билеты и налоги. Таким образом, это отнимает у амери-

пересечь черту города, въезжая в столицу по скоростной дороге на скорости более чем 10 до 20 км/ч.

То же самое верно для всех городов. Невозможно ехать более чем в среднем по 20 км/ч в запутанной сети улиц, проспектов и бульваров, характеризующих традиционные города. Введение быстрых транспортных средств неизбежно нарушает движение в городе, вызывая эффект бутылочного горлышка и, наконец, полный паралич.

Если хотите встать на сторону автомобиля, есть еще одно решение: избавиться от городов. То есть, растянуть города на сотни километров вдоль огромной дороги, превращая её в пригородное шоссе. Вот что было сделано в Соединенных Штатах. Иван Ильич усиливает эффект этих пугающих цифр: "типичный американец более 1500 часов в год (что составляет 30 часов в неделю, или 4 часа в день, включая выходные) едет на его [ее] автомобиле. Это включает в себя время, проведенное за рулем, в движении и остановках, часы работы, чтобы заплатить за бензин, шины, сборы, страховку, билеты и налоги. Таким образом, это отнимает у амери-

канца 1500 часов с пробегом 6000 миль (в течение года). Три с половиной мили за один час. В тех странах, где нет транспортной отрасли, люди путешествуют именно с такой скоростью своими ногами, с дополнительным преимуществом, что они могут двигаться туда, куда они хотят и не ограничены асфальтовой дорогой".

Правда, Ильич указывает на то, что в промышленно неразвитых странах на путешествия приходится только 3-8% свободного времени населения (которое составляет от двух до шести часов в неделю). Таким образом, пешеход покрывает такое же расстояние, что и человек в автомобиле, но посвящает от 5 до 10 раз меньше времени на поездки.

Вывод: чем больше автомобилей в обществе, тем больше времени - начиная с определенной черты, люди будут тратить и терять на поездки. Это математический факт.

Доказательства? Мы только что привели их: города и населенные пункты разбиты на бесконечные пригороды вдоль шоссе, что является единственным способом

канца 1500 часов с пробегом 6000 миль (в течение года). Три с половиной мили за один час. В тех странах, где нет транспортной отрасли, люди путешествуют именно с такой скоростью своими ногами, с дополнительным преимуществом, что они могут двигаться туда, куда они хотят и не ограничены асфальтовой дорогой".

Правда, Ильич указывает на то, что в промышленно неразвитых странах на путешествия приходится только 3-8% свободного времени населения (которое составляет от двух до шести часов в неделю). Таким образом, пешеход покрывает такое же расстояние, что и человек в автомобиле, но посвящает от 5 до 10 раз меньше времени на поездки.

Вывод: чем больше автомобилей в обществе, тем больше времени - начиная с определенной черты, люди будут тратить и терять на поездки. Это математический факт.

Доказательства? Мы только что привели их: города и населенные пункты разбиты на бесконечные пригороды вдоль шоссе, что является единственным способом