

Научная статья

УДК 911.53+393.05

doi: 10.17072/2079-7877-2021-4-59-72

СМЕРТЬ В ЛАНДШАФТЕ: ПРОСТРАНСТВЕННЫЙ АСПЕКТ СОВРЕМЕННОЙ ТРАДИЦИИ ОТМЕЧАТЬ МЕСТА ГИБЕЛИ ЛЮДЕЙ НА АВТОДОРОГАХ (НА ПРИМЕРЕ РОССИЙСКИХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС А 151, Р 178, Р 241)

Михаил Гершенович Матлин

Ульяновский государственный педагогический университет им. И.Н. Ульянова, г. Ульяновск, Россия

matlin1951@gmail.com, <http://orcid.org/0000-0003-0748-1081>, Web of Science ResearcherID: V-8430-2019, SPIN-

код: 8260-3801, Author ID: 75230

Аннотация. Одним из важных аспектов изучения культурного пространства является исследование способов и форм коммеморации и мемориализации жертв дорожно-транспортных происшествий. Размещение в нем традиционных кладбищенских памятников, устанавливаемых на месте гибели людей, переносит символику смерти из строго определенных мест кладбищ в общественное пространство, превращая его в пейзажи смерти или ландшафты смерти. Не случайно многие из автолюбителей и профессиональных шоферов, проезжающих по таким трассам, говорят: «едешь как по кладбищу». Пространственный аспект этого современного явления впервые в России анализируется в данной статье на материале, полученном в результате обследования части трех федеральных трасс (А 151, Р 241, Р 178). Показано, что в России придорожные памятники не ограничиваются только христианским крестом, а места их расположения гораздо разнообразнее, чем в Европе и Северной Америке. В целом наблюдаются две тенденции – размещать памятники максимально близко к трассе (на обочине, откосе, за отбойником или на нем) и в зеленой зоне или около нее (в лесу или лесопосадке), и переходная – устанавливать их в придорожной полосе. В первом случае отмечается стремление максимально приблизиться к месту гибели близкого человека, во втором – желание уберечь придорожный памятник, разместить его в соответствии с традицией кладбища, прежде всего сельского, на котором важную роль играли деревья на могилах. Заметим, что различные типы придорожных памятников по-разному влияют на формирование культурного ландшафта вдоль трасс. Мемориалы являются наиболее яркими примерами «кладбищенской культуры», они в большей степени переформируют придорожное пространство в пейзажи смерти или ландшафты смерти. А беседки, вазоны с живыми или искусственными цветами, не имеющие традиционных табличек и фотографий погибших, т.е. не воспроизводящие кладбищенскую традицию, осуществляют это в минимальной степени. Кресты, стелы и обелиски, как наиболее типичные кладбищенские сооружения, занимают в определенной степени промежуточное положение между мемориалами и вазонами, беседками.

Ключевые слова: ландшафт, пейзаж, смерть, традиция, придорожные памятники, гуманитарная география, дорожно-транспортные происшествия

Для цитирования: Матлин М.Г. Смерть в ландшафте: пространственный аспект современной традиции отмечать места гибели людей на автодорогах (на примере российских федеральных трасс А 151, Р 178, Р 241) // Географический вестник = Geographical Bulletin. 2021. №4(59). С. 59–72. doi: 10.17072/2079-7877-2021-4-59-72.



Original article

doi: 10.17072/2079-7877-2021-4-59-72

**DEATH IN THE LANDSCAPE: A SPATIAL ASPECT OF THE MODERN TRADITION
OF MARKING PLACES OF DEATH ON HIGHWAYS
(A CASE STUDY OF THE RUSSIAN FEDERAL HIGHWAYS A 151, R 178, R 241)**

Mikhail G. Matlin

Ulyanovsk State Pedagogical University named after I. N. Ulyanov, Ulyanovsk, Russia

matlin1951@gmail.com, <http://orcid.org/0000-0003-0748-1081>, ResearcherID: V-8430-2019, SPIN-code: 8260-3801, Author ID: 75230

Abstract. An important aspect of the study of cultural space is the analysis of ways and forms of commemoration and memorialization of road accident victims. The placement of traditional cemetery monuments in it, installed at the place of people's death, transfers the symbolism of death from strictly defined places of cemeteries into public space and turns it into sceneries of death or landscapes of death. It is no coincidence that many of the motorists and professional drivers who use such highways say that it is like driving in a cemetery. This article is the first in Russia to analyze this modern phenomenon based on the material obtained from a survey of part of three federal highways (A 151, R 241, R 178). It is shown that in Russia roadside monuments are not limited to the Christian cross, and their locations are much more diverse than in Europe and North America. In general, there are two trends – to place roadside monuments as close to the highway as possible (on the roadside, slope, behind the bump or on it) and in or near the green zone (in the forest or forest plantation) and a transitional one – to place them in the roadside lane. In the first case, the choice of the location is conditioned by the desire to approach the place of death of a loved one as close as possible, the second case demonstrates the desire to protect the memorial sign, to place it in accordance with the tradition of cemetery, primarily rural cemetery, where trees on the graves played an important role. Our analysis shows that different types of roadside monuments have different effects on the formation of the cultural landscape along the highways. Memorials are the most striking examples of 'cemetery culture', they mostly reformat the roadside space into landscapes or sceneries of death. In turn, gazebos, flowerpots with live or artificial flowers that do not have traditional plaques and photographs of the dead, i.e. do not reproduce the cemetery tradition, do this to the minimum extent. Crosses, steles and obelisks as the most typical cemetery structures occupy, to a certain extent, an intermediate position between memorials and flowerpots and gazebos.

Keywords: deathscapes, death, tradition, roadside monuments, humanistic geography, traffic accidents

For citation: Matlin, M.G. (2021). Death in the landscape: a spatial aspect of the modern tradition of marking places of death on highways (a case study of the Russian federal highways A 151, R 178, R 241). *Geographical Bulletin*. No. 4(59). Pp. 59–72. doi: 10.17072/2079-7877-2021-4-59-72.

Введение

Традиция отмечать места гибели людей в ДТП, устанавливая специальные знаки, посещая их более или менее регулярно и совершая там поминальные обряды, распространена во многих странах мира. Благодаря этим знакам, как писал Р. Веднар, материализуется «постоянное социальное присутствие для человека, который “больше не с нами” телесно», и утверждается, что «те, кто внезапно умирает биологически, не умирают также внезапно и социально» [8]. Принципиально значимо и то, что эта традиция преобразует придорожное пространство. Размещение на местах гибели людей традиционных кладбищенских памятников или элементов похоронно-поминальной традиции (венки, цветы, траурные ленты и проч.) переносит символику смерти из строго определенных мест кладбищ в общественное пространство [6; 18; 22]. В результате возникает то, что в англоязычной

научной литературе называется 'deathscapes', т.е. пейзажи смерти или ландшафты смерти [15; 25], или 'spaces of death', т.е. пространства смерти [21]. Ландшафт смерти можно определить как «образ пространства, переживаемого, воспринимаемого “наблюдателем” как пространство встречи со смертью или, во всяком случае, – приближения, прикосновения к ней» [1]. Не случайно многие из отечественных автолюбителей и профессиональных шоферов, обосновывая негативное отношение к данной традиции, отмечали, что по трассам с установленными придорожными памятниками «едешь, как по кладбищу». Именно перцептивность, как указал А. Ковалев, является важнейшим аспектом определения ландшафта в мировой географической науке: «большинством европейских географов (как и географов других регионов мира) ландшафт трактуется <...> как вид местности (с разными вариациями), как результат перцепции окружающего пространства». Да и сам ученый на этой же основе строит свое толкование данного термина: «ландшафт есть результат перцепции: для реципиента он выступает как организация рисунка дневной поверхности или организация различий в её структуре <...>» [2].

Исходя из такого понимания ландшафта, мы и будем в дальнейшем использовать терминологическое словосочетание 'ландшафт смерти' в данной статье.

Изучению феномена придорожной коммеморации и мемориализации посвящено большое количество научных статей ученых многих стран и разных научных дисциплин. Такое исследование может представлять собой изучение ее функционирования на территории разных континентов [6], отдельного государства [9; 11; 14; 18], нескольких его административно-территориальных образований [8; 16; 26], какого-то одного из них [25], его части [13; 15; 21], одного города [29], только на одной трассе или нескольких [4; 7; 20; 28; 30; 31], а также сопоставления традиций разных регионов страны [27] или разных стран [10; 12; 22].

Особый взгляд на указанную традицию присущ и культурной географии, которая, как писали М. Klaassens, P. Groote & P.P.P. Huigen в статье «Roadside memorials from a geographical perspective» [19], «с 1990-х годов <...> стала почти синонимом анализа значений мест; способа, которым значения привязываются к местам, и роли, которую такие значения мест играют в решении всех вопросов жизни. Такие смыслы или, скорее, значимые отношения между местом и агентом, наделяющим его смыслом или извлекающим смысл от него, часто получают название чувства места» [19].

Создание придорожных мемориалов, по мнению данных авторов, «имеет сильную географическую подоплеку. В буквальном смысле, он “на месте” только на месте аварии и “не на месте” в любом другом месте. Это место, где он умер, где он был в последний раз. Это его дом. Поскольку вопрос о размещении и месте имеет решающее значение для скорбящих, подавляющее большинство респондентов разместили мемориал в точном месте смерти или как можно ближе <...>. В этом месте, казалось бы, невзрачная общественная обочина превратилась в интенсивное частное место горя» [19]. Важно также и то, что именно в гуманитарной географии, в отличие от демографии или медицины, «ключевым является то, что смерть изучается как процесс, а не как событие», причем процесс с сильным акцентом на проявления его в ландшафте [17].

Отметим также, что в социально-культурной антропологии и гуманитарной географии для раскрытия специфики традиции отмечать места гибели людей в ДТП используются термины «коммеморация» и «перформативность». С наибольшей полнотой они раскрыты в работах Дж. Сантино – одного из самых авторитетных ученых в мире по данной проблеме. В частности, в своей статье «Перформативные коммеморативы: Спонтанные святилища и публичная мемориализация смерти» (пер. М. Гавриловой) он писал, что для спонтанных святилищ, к которым относятся и придорожные памятники, характерна «мемориализация личных смертей в обрамлении социальных обстоятельств, которые к ним привели,

соединение перформативного с коммеморативным (или праздничным)». Перформативность и коммеморацию, соответственно, можно рассматривать «как две предельные точки континуума, на котором можно разместить любой частный случай публичной мемориализации смерти и создания спонтанного места поклонения, в зависимости от того, какой делается акцент». При этом принципиальное значение имеют различные точки зрения на них, т.е. тех, кто устанавливает, и тех, кто воспринимает их со стороны. «Первоначальной интенцией установки креста на обочине может быть коммеморация, хотя с точки зрения проезжающих автомобилистов он может выглядеть как предупреждение» [6].

Широко распространена данная традиция и в России [4; 7], однако пространственный аспект ее функционирования еще не был предметом исследования, хотя он важен для понимания некоторых особенностей ее функционирования и, как мы покажем далее, имеет ряд принципиальных отличий от общеевропейской.

Методы исследования

Материал был получен в результате сплошной фиксации придорожных поминальных знаков в процессе объезда части автотрасс:

- трасса А 151: с. Шемурша – г. Цивильск (до пересечения с трассой М7 «Волга»), 120 км;
- трасса Р 241: с. Бурундуки – с. Лесные Моркваши (до пересечения с трассой М7 «Волга»), 130 км;
- трасса Р 178: г. Саранск – пос. Красное Польцо (до пересечения с границей Ульяновской области), 112 км.

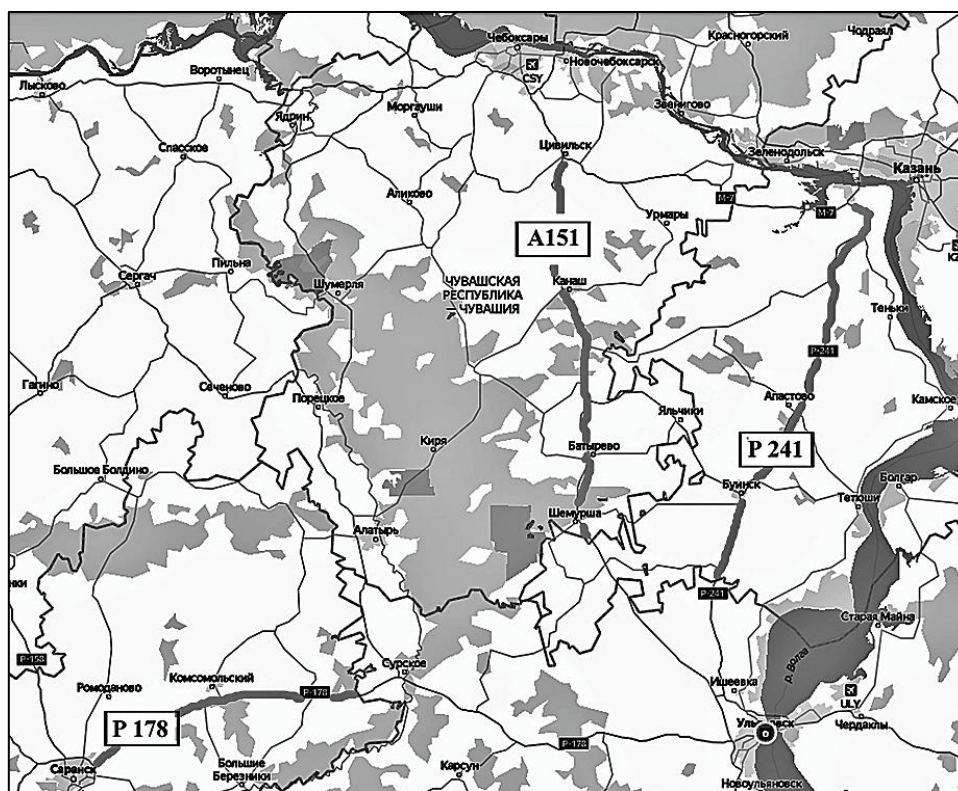


Рис. 1. Карта территории, по которым проходят обследованные трассы
Fig. 1. Map of the territory through which the surveyed highways pass

Было произведено фотографирование объектов, определение их координат и частично интервьюирование дорожных рабочих, жителей населенных пунктов. Объезд совершался

многократно (А 151 – июль 2013 г., май 2014 г., август 2020 г., апрель 2021 г.; Р 241 – июль 2013 г., август 2020 г., апрель 2021 г.; Р 178 – июль 2013 г., апрель 2021 г.), что позволило установить некоторые особенности динамики традиции [3]. Одновременно были сняты скриншоты фотографий трасс на Google.Maps за 2018 г., частично 2013, 2014 и 2019 гг., а также определены координаты некоторых знаков при помощи Яндекс.Maps и Google.Maps.

Особенности ландшафта частей обследованных трасс

Трасса Р 241 проходит по территории трех районов Татарстана – Буинскому, Апастовскому и Верхнеуслонскому. Рельеф в этой части республики относится к Русской равнине, ландшафт лесостепной. Лесостепь характеризуется чередованием сельскохозяйственных полей и лугов с небольшими участками хвойных и лиственных и смешанных лесов. Лесные участки, по которым проходит трасса, располагаются на 15–16 км – лиственный лес (Куралский лес), 42–45 км – небольшой молодой сосновый лес, 60–62 км трассы – небольшой смешанный хвойно-лиственный лес и 80–85 км трассы – лиственный лес. Вдоль большей части трассы с двух или одной стороны располагаются лесопосадки, а придорожная полоса занимает от 20 м до 75 м, только некоторые отрезки трассы не имеют ни посадок, ни придорожных полос, а к дороге примыкают луга или поля.

Трасса А 151 проходит по территории пяти районов Чувашии – Шемуршинскому, Батыревскому, Комсомольскому, Канашскому и Цивильскому. Рельеф этой части республики равнинный, лесостепной. Лесостепь характеризуется чередованием сельскохозяйственных полей и лугов с небольшими участками дубовых и липовых лесов. Кроме того, вдоль южной границы республики имеются небольшие участки степей. Помимо широколиственных лесов, главным образом, дубрав, есть и леса таежного типа. Последние произрастают в Алатырском и Шемуршинском районах республики. В национальном парке “Чаваш вармане”, полностью находящемся на территории Шемуршинского района, из общей площади лесных культур в 5222 га доля сосны занимает 95,7%. В центральных и восточных районах преобладают кустарниковые и луговые степи. Лесные участки, по которым проходит трасса, располагаются на 62–65 км трассы (смешанный хвойно-лиственный лес), 68–71 км (смешанный хвойно-лиственный лес), 102–106 км трассы (смешанный хвойно-лиственный лес), 107–115 км (национальный парк “Чаваш вармане”, в данной части произрастает преимущественно сосна). Небольшие островки леса протяженностью 1–2 км встречаются и в других частях трассы. Вдоль большей части трассы в основном с двух сторон расположены лесопосадки, а придорожная полоса занимает от 20 м до 50 м, иногда суживаясь до 5–10 м. Участков трасс, к которым бы примыкали луга или поля, как на трассе Р 241, здесь практически нет.

Трасса Р 178 проходит по четырем районам Мордовии – Дубёнковскому, Чамзинскому, Ромодановскому и Лямбирскому. В целом рельеф этой части республики степной, равнинный с небольшой холмистостью. Только на участке с 52 по 60 км трасса проходит по лиственному лесу, а на участке 48–52 км – вдоль лиственного леса. В отличие от трасс А 151 и Р 241 дорога Р 178 практически лишена лесопосадок. В целом они занимают около 30 км, при этом располагаются, чередуясь, преимущественно вдоль одной стороны дороги. Придорожная полоса, как и на дороге А 151, занимает от 20 до 50 м. Большая же часть проходит по полям и лугам, на которых придорожная полоса занимает от 3 до 6 м.

Результаты исследования

На трассе Р 241 выявлено 95 поминальных знаков: знак с самой ранней датой гибели человека – 1977 г., с самой поздней датой – 2019 г.; на трассе А 151 – 132: знак с самой ранней

Экономическая, социальная и политическая география
Матлин М.Г.

датой гибели человека – 1984 г., с самой поздней датой – 2018 г. и на трассе Р 178 – 72: знак с самой ранней датой гибели человека – 1965 г., с самой поздней датой – 2018 г. Таким образом, на всех трассах с 2013 по 2021 г. выявлено 299 знаков, с датами гибели с 1965 по 2019 г.

Типы поминальных знаков. Вся выявленные знаки можно разделить на две большие группы:

1. Знаки, которые следуют кладбищенской традиции, – памятники надмогильного типа (крест, стела, обелиск, могильная оградка, мемориал) или элементы похоронно-поминальной традиции (венок, траурная лента) (рис. 2).

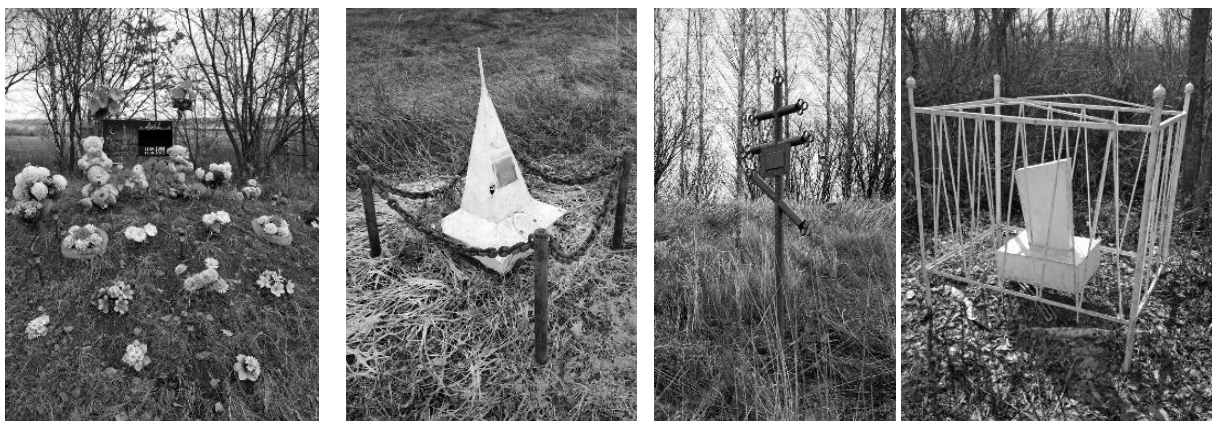


Рис. 2. Знаки кладбищенской традиции:

- а) мемориал б) обелиск с оградкой в) православный крест г) стела с оградкой

Fig. 2. Signs that follow cemetery tradition:

- а) memorial б) obelisk with a fence в) orthodox cross г) stele with a fence

2. Знаки, не воспроизводящие кладбищенскую традицию, – природные или культурные объекты, преобразованные в знак (вазоны с цветами, беседка с цветами, дерево с цветами, части автомашины – колесо, руль, разбитое лобовое стекло и проч.) (рис. 3).



Рис. 3. Знаки, не воспроизводящие кладбищенскую традицию:

- а) деревянная беседка б) цветы на столбе в) руль автомашины и цветы г) вазон с цветами

Fig. 3. Signs that do not reproduce the cemetery tradition:

- а) a wooden gazebo б) flowers on a pole в) the steering wheel of a car and flowers г) flowerpot

Между ними нет абсолютно жесткой границы, так как вазон может иметь табличку кладбищенского типа с фотографией и датами жизни и смерти погибшего, а на дереве могут размещаться похоронные венки, таблички кладбищенского типа, фотографии и проч.

Знаки первого типа также можно назвать кенотафами, понимая под ними поминальные знаки, поставленные на месте гибели человека в ДТП или в результате другого трагического события, совпадающие с основными типами надмогильных памятников, существующих или существовавших до недавнего времени в Среднем Поволжье (крест, стела, обелиск, могильная ограда, мемориал). Под мемориалом же будем понимать разновидность многочастного кенотафа, обладающего сложной пространственной структурной и семантической целостностью [4].

Все знаки также можно определить как постоянные и временные. Под первыми будут пониматься памятники, изготовленные из прочных и долговечных материалов (дерево, металл, камень), а, соответственно, вторые – из материалов недолговечных и непрочных (живые и искусственные цветы, венки, траурные ленты, детские игрушки и проч.). Различие в материалах существенно влияет на длительность жизни поминального знака в ландшафте.

Обследование также показало наличие региональной специфики традиции. На трассе А 151 (Республика Чувашия) – это деревянная или металлическая беседка с цветами, на трассе Р 178 (Республика Мордовия) – вазон с цветами, на трассе Р 241 (Республика Татарстан) – металлическая ограда с табличкой и без нее.

Места расположения поминальных знаков. Прежде чем охарактеризовать места расположения поминальных знаков в придорожном пространстве, приведем схему современных автотрасс и укажем термины, которые обозначают ее отдельные части и будут использоваться в данной статье.

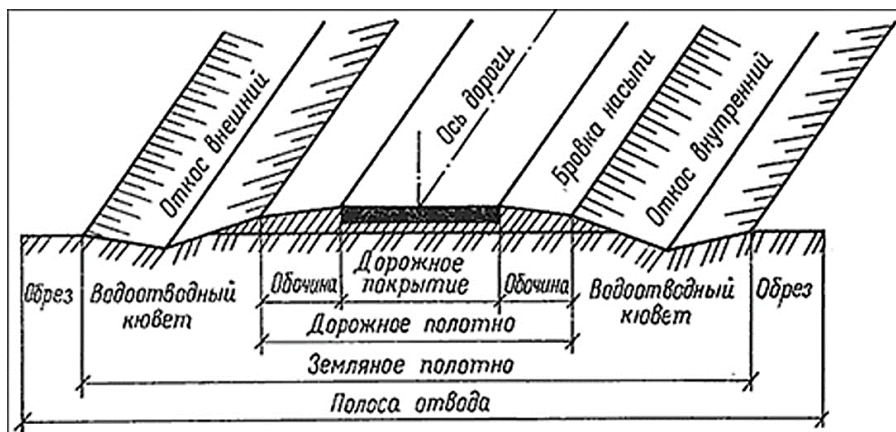


Рис. 4. Схема автодороги [Полоса отвода...]

Fig. 4. The highway scheme [Right-of-way...]

Характеризуя расположение поминальных знаков, прежде всего перечислим все зафиксированные случаи гибели людей на всех трех трассах (см. ниже).

Приведенные данные свидетельствуют, что, в отличие от европейской и североамериканской традиций размещать поминальные придорожные знаки максимально близко к трассе, т.е. на обочине или откосе, на обследованных трассах ситуация принципиально иная. Во-первых, крайне редко знаки размещены на обочине, во-вторых, они располагаются весьма разнообразно: в придорожной полосе, в лесопосадке или возле нее, в лесу или возле него, в поле, на скате холма, в селе (когда дорога проходит непосредственно через село), у железной дороги (в местах пересечения автодороги с железной дорогой). При этом в зависимости от типа поминальные знаки могут укладываться на землю или врываться в нее, укрепляться на дорожном знаке, электрическом столбе, дереве, на кусте и проч.

Экономическая, социальная и политическая география
Матлин М.Г.

Таблица 1

Места расположения знаков на трассах А 151, З 178, Р 241, %
Locations of signs on highways А 151, R 178 and R 241, %

Место расположения знака	Р 178 (Мордовия), %	А 151 (Чувашия), %	Р 241 (Татарстан), %
На обочине	Нет	3,2	Нет
На откосе	47,9	10,1	22,3
На отбойнике/за отбойником	12,7	Нет	6,3
В придорожной полосе	18,3	20,3	30,8
В поле	11,3	0,8	12,7
У лесопосадки/в лесопосадке	4,2	40,6	10,6
У леса/в лесу	2,8	21,8	2,1
На холме	2,8	0,8	3,1
В селе	Нет	1,6	2,1
На заправке	Нет	0,8	2,1
У ж/д полотна	Нет	Нет	2,1
Не удалось установить	Нет	Нет	5,3

Из табл. 1 также видно, что основное место расположения поминальных знаков на исследуемых автодорогах разное: Р 178 – откос дороги, Р 241 – придорожная полоса, А 151 – лесопосадка или около нее. Это различие обусловлено разными факторами.

На трассе Р 178 основной тип поминального знака (вазон) не связан с кладбищенской традицией, очень компактен и поэтому не препятствует дорожному движению и не воздействует психологически угнетающе на водителей, а отсутствие нормативной дорожной полосы, т.е. поля примыкают непосредственно к трассе, также повлияло на выбор места размещения поминального знака.

На трассе Р 241, которая почти на всем ее протяжении соответствует дорожным нормативам, придорожная полоса существует и занимает от 20 до 75 м, что и обусловило возможность размещения на ней поминальных знаков.

На трассе А 151 выявлено большое разнообразие поминальных знаков при абсолютном преобладании знаков кладбищенского типа, и, хотя примерно десятая часть из них расположена очень близко к трассе, подавляющее большинство знаков установлены у леса или в лесу, у лесопосадки или в ней. Как было отмечено выше, лесных участков здесь гораздо больше, чем на других обследованных трассах, причем леса и лесопосадки иногда очень близко подходят к трассе.

Особенности расположения придорожных поминальных знаков можно также определить по расстоянию, на котором они находятся относительно трассы. Можно выделить три группы: на обочине или откосе (т.е. на самой трассе или максимально близко к ней), недалеко от дороги (10–15 м) и далеко от дороги (более 20 м).

Таблица 2

Расположение знаков относительно трассы на дорогах А 151, Р 178, Р 241, %
Location of signs in relation to the road on highways А 151, R 178, R 241, %

Расположение знака относительно трассы	Мордовия, %	Чувашия, %	Татарстан, %
На обочине или на откосе	47,9	13,3	22,4
На отбойнике или за отбойником	11,2	Нет	6,3
Недалеко (до 10–15 м)	32,4	36,7	53,2
Далеко (свыше 15 м)	8,5	48,4	12,8
Не удалось определить	Нет	1,6	5,3

Экономическая, социальная и политическая география
Матлин М.Г.

В целом, можно сказать, что наблюдаются две тенденции – размещать поминальные знаки у трассы и в зеленой зоне или около нее и переходная – размещать в придорожной полосе. Если в первом случае мы обнаруживаем стремление максимально приблизиться к месту гибели близкого человека, то во втором, с одной стороны, можно видеть желание сохранить придорожный памятник как можно дольше, а с другой, разместить его в соответствии с традицией кладбища, прежде всего сельского, на котором важную роль играли деревья, как специально посаженные возле могилы, так и выросшие раньше. Эту тенденцию можно проследить и на знаках, которые размещались непосредственно на деревьях, посаженных в оградке или около нее, или включивших в свое пространство уже существовавшие деревья.

Другим важным аспектом, формирующим ландшафт смерти, является плотность размещения придорожных памятников. Там, где она более высокая, там это качество придорожного пространства проступает более явственно, а, соответственно, там, где она минимальна, смерть входит в пейзаж локально и даже точечно. Приведем данные по знакам, зафиксированным в 2021 г.

Таблица 3

Участок трасс с максимальной плотностью поминальных знаков
Road sections with maximum density of memorial signs

Участок трассы с максимальной плотностью поминальных знаков	Участок трассы	Длина участка	Кол-во знаков	Плотность знаков (кол-во знаков на 1 км)
А 151	15,9 км – 8,65 км	7,25 км	10	1,4
	91,2 км – 85,8 км	5,4 км	9	1,6
	38,8 км – 31,8 км	7 км	8	1,1
Р 241	18 км – 8 км	10 км	13	1,3
	30,86 км – 25,88 км	5 км	9	1,8
	117,14 км – 107,24 км	9,9 км	14	1,4
Р 178	25,7 км – 19,86 км	5,8 км	8	1,4
	35,9 км – 30,75 км	5,15 км	12	2,3
	46,1 км – 39,5 км	6,6 км	9	1,4
Среднее арифметическое	–	6,9	10,2	1,5
Медиана	–	6,8	9	1,4

Как видно из табл. 3, на всех трассах существуют участки с высокой плотностью поминальных знаков. В среднем их протяженность составляет приблизительно 7 км, на них расположено примерно 10 знаков, так что плотность знаков на 1 км этих участка составляет около 1,5 знака. Такая плотность придорожных памятников – знаков смерти даже при условии достаточно высокой скорости движения транспортных средств на федеральных трассах (от 90 до 120 км/час, а иногда и больше) может делать их зримыми для водителей и пассажиров, так что придорожное пространство начинает ассоциироваться с пространством кладбища («едешь, как по кладбищу»), что и позволяет говорить о формировании в восприятии людей ландшафта смерти.

Однако этот общий вывод необходимо откорректировать с учетом их расстояния от трассы. Понятно, что знаки, размещенные на обочине, откосе или на небольшом (до 10 м) расстоянии от дороги и не скрытые летней растительностью, будут отчетливо видны водителям и пассажирам и идентифицироваться ими как знаки смерти. А знаки, расположенные на большом расстоянии (от 25 до 70 м) в лесопосадках, лесах, оврагах, а также близкие к трассе, но скрытые кустами или высокой травой, могут на длительное время, а некоторые и навсегда делаться незримыми для людей.

Экономическая, социальная и политическая география
Матлин М.Г.

Важную роль в формировании восприятия придорожного пространства как ландшафта смерти также играет длительность существования памятников. Ведь чем дольше «живет» памятник, тем чаще происходят встречи с ним и, соответственно, устойчивее и прочнее делается указанное восприятие. Некоторые сведения о длительности существования постоянных памятников рассчитаны для данных трасс от даты смерти на знаке до 2021 г. и приведены в табл. 4 (использованы только такие памятники, на которых указана дата гибели человека).

Таблица 4

Длительность существования отдельных поминальных знаков
Duration of the existence of individual memorial signs

<i>Длительность существования отдельных поминальных знаков</i>				
<i>Длительность</i>	<i>А 151</i>	<i>Р 241</i>	<i>Р 178</i>	<i>Общее</i>
	<i>количество</i>	<i>количество</i>	<i>количество</i>	
1–5 лет	3	4	3	10
5–10 лет	20	12	5	37
10–15 лет	11	13	2	26
15–20 лет	1	15	1	17
20–25 лет	4	7	2	13
25–30 лет	2	9	1	12
30–35 лет	2	1	1	4
35–40 лет	0	2	1	3
40–45 лет	0	1	0	1
45–50 лет	1	0	0	1
50–55 лет	0	0	0	0
Всего	44	64	16	124

Из табл. 4 видно, что к 2021 г. выявлено большое количество поминальных знаков, которые существовали от 5 до 15 лет (50,8%), немалое количество к этому году просуществовали от 15 до 25 лет (24,2%), и лишь единичные экземпляры – более 30 лет. В целом же можно утверждать, что на данных трассах срок жизни поминальных знаков до 2021 г. мог быть весьма продолжительным. Длительность существования поминальных знаков не только усиливает присутствие смерти в пейзаже, но и делает его постоянным, устойчивым, порою легко выделяемым и привычным элементом в придорожном пространстве.

Вместе с тем необходимы уточнить, что сезонные и природные изменения также играют важную роль: летняя растительность, кустарники и молодые деревья, вырастающие у лесопосадок и в придорожной полосе, временно, а порою и навсегда скрывают знаки. Не менее значимы и дорожные работы, в результате которых знаки демонтируются и исчезают, перемещаются в лесопосадки и становятся невидимыми.

Что касается временных поминальных знаков, которые представлены венками, цветами (живыми или искусственными) и их сочетанием, то определить хотя бы среднюю продолжительность их существования, частотность замены их постоянными знаками пока не представляется возможным из-за отсутствия сведений. Однако имеющиеся данные говорят о том, что здесь возможно были разные варианты: один знак (венки) первый раз зафиксирован в 2013, второй раз – в 2018 г., два знака (цветы) зафиксированы как в 2014 г., так и в 2018 г., фиксация 10 знаков показала, что они существуют от 1 года до 3 лет.

Заключение

Современная традиция отмечать места гибели людей в ДТП получила большое распространение в конце XX – начале XXI вв. во всем мире, в том числе и в России.

Этнические, культурные и конфессиональные особенности обусловили как национальную специфику ее развития, так и региональные особенности, что особенно ярко проявилось в полиэтнической зоне Среднего Поволжья на обследованных трассах А 151 (Чувашия), Р 241 (Татарстан), Р 178 (Мордовия). Проведенный анализ, в частности, показал, что поминальные знаки в основном бывают двух типов: одни созданы по образцу надмогильных памятников (крест, стела, обелиск, могильная ограда, мемориал) или с использованием элементов похоронно-поминальной традиции (венки, траурные ленты), другие не воспроизводят кладбищенскую традицию, а представляют собой природные или культурные объекты, преобразованные в знак (вазоны с цветами, беседка с цветами, дерево с цветами, части автомашины – колесо, руль, разбитое лобовое стекло и проч.). Между ними нет абсолютно жесткой границы, так как вазон может иметь табличку кладбищенского типа с фотографией и датами жизни и смерти погибшего; на дереве могут размещаться похоронные венки, таблички кладбищенского типа, фотографии и проч. Принципиально важно и то, что знаки обоих типов в силу сформировавшейся традиции опознаются всеми как знаки смерти. Поэтому размещение их в публичном пространстве федеральных и региональных автотрасс способствует формированию как у тех, кто их устанавливает и поддерживает, так и у сторонних наблюдателей восприятия придорожного пространства как ландшафта смерти. В формировании, поддержании и закреплении такого восприятия важную роль играют типы этих знаков: мемориалы, являясь наиболее яркими примерами «кладбищенской культуры», в большей степени переформатируют пространство дороги в ландшафт смерти, а беседки, вазоны с живыми или искусственными цветами, не имеющие традиционных табличек и фотографий погибших, т.е. не воспроизводящие кладбищенскую традицию, обладают редуцированной семантикой смерти и осуществляют это в минимальной степени. Кресты, стелы и обелиски, как наиболее типичные кладбищенские сооружения, занимают в определенной степени промежуточное положение между мемориалами и вазонами и беседками. Не менее значима и степень приближения или, напротив, удаления поминальных знаков от трассы, плотность их расположения и длительность существования в пространстве дороги. Принципиально важно в данном случае и то, насколько и как поминальные знаки «открыты» публике» и в какой степени они присваивают «публичное пространство для личного горя и для публичного признания индивидуальности и индивидуальной потери»[10].

Список источников

1. *Ермакова Н.А.* Ландшафт смерти в произведениях И.С. Тургенева // Критика и семиотика = Critique & Semiotics: научный журнал. Институт филологии Сибирского отделения РАН. Новосибирск: Изд-во НГУ. 2010. Вып. 14. С. 118–127.
2. *Ковалев А.* Постфактум: след Всероссийской научно-практической конференции «Ландшафтное планирование» М.: МГУ, 13–15 октября 2011 г. // Fundamental Tasks of Geography. URL: <http://www.geography.pp.ua/2011/10/13-15-2011.html> (дата обращения: 23.10.2021).
3. *Матлин М.Г.* Современная традиция отмечать места гибели людей на автодорогах (на примере российских федеральных трасс А 151, Р 178, Р 241) // Традиционная культура. 2022. Т. 23. № 1.
4. *Матлин М.Г., Сафронов Е.В.* Кенотафы как одна из современных форм объективации памяти о погибших // Этнографическое обозрение. 2014. № 2. С. 36–47.
5. Полоса отвода... – Полоса отвода автомобильной дороги: границы, назначение. URL: <https://прорабофф.рф/polosa-otvoda-avtomobilnoj-dorogi/> (дата обращения: 23.10.2021).
6. *Сантино Д.* Перформативные коммеморативы: Спонтанные святилища и публичная мемориализация смерти // Фольклор и антропология города. 2019. Т. II. № 1–2. С. 14–26.

7. Соколова А.Д., Юдкина А.Б. Памятные знаки на местах автомобильных аварий // Этнографическое обозрение. 2012. № 2. С. 150–164.
8. Bednar R.M. Materializing Memory: The Public Lives of Roadside Crash Shrines // Memory Connection. 2011. P. 18–33.
9. Bednar R.M. Killing memory. Roadside Memorial Removals and the Necropolitics of Affect // Cultural Politics. 2013. No. 9. P. 337–356.
10. Clark J., Cheshire A. Rip by the Roadside: A Comparative Study of Roadside Memorials in New South Wales, Australia, and Texas, United States. OMEGA // Journal of Death and Dying. 2004. No. 48. P. 203–222.
11. Clark J., Franzmann M. Authority from Grief, Presence and Place in the Making of Roadside Memorials // Death Studies. 2006. Vol. 30. No. 6. P. 579–599.
12. Clark J. Challenging motoring functionalism. Roadside memorials, heritage and history in Australia and New Zealand // Journal of Transport History. 2008. No. 29. P. 23–43.
13. Cohen E. Roadside Memorials in Northeastern Thailand. OMEGA // Journal of Death and Dying. 2013. No. 66(4). P. 343–363.
14. Dickens S.B. Vernacular sacred spaces: rethinking the roadside memorial in the United States // Journal of Cultural Geography. 2020. No. 37. P. 1–23.
15. Hartig K.V., Dunn K.M. Roadside Memorials: Interpreting New Deathscapes in Newcastle, New South Wales // Australian Geographical Studies. 1998. Vol. 36(1). P. 5–20.
16. Henzel C. Cruces in the Roadside Landscape of Northeastern New Mexico // Journal of Cultural Geography. 1991. Vol. 11. No. 2. P. 93–106.
17. Hupková M. Kultura pohřbívání Západního světa v kontextu společensko-politických proměn = Burial culture in the western world in the context of sociopolitical transformation // Summary of the Ph.D. thesis, Praha. 2013. Available at: <https://dspace.cuni.cz/bitstream/handle/20.500.11956/61137/140030092.pdf?sequence=4&isAllowed=y> (accessed 20.10.2021).
18. Klaassens M., Groote P. D., Vanclay F.M. Expressions of private mourning in public space: The evolving structure of spontaneous and permanent roadside memorials in the Netherlands // Death Studies. 2013. No. 37(2). P. 145–171.
19. Klaassens M., Groote P.D., Vanclay F.M. Roadside memorials from a geographical perspective // Mortality. 2009. No. 14. P. 187–201.
20. MacConville U., McQuillan R. Continuing the tradition: roadside memorials in Ireland // Archaeology Ireland. 2005. No. 19(1). P. 26–30.
21. Mchunu K. Roadside death memorials: transformation of public spaces into private spaces for mourning // African Identities. 2020. No. 18. P. 435–449.
22. Nešporová O. The public remembrance of death - Roadside memorials // Sociologický časopis. 2008. No. 44. P. 139–166.
23. Nešporová O., Stahl I. Roadside memorials in the Czech Republic and Romania: memory versus religion in two European post-communist countries // Mortality. 2014. No. 19. P. 22–40.
24. Owen M. Louisiana Roadside Memorials: Negotiating an Emerging Tradition. In Spontaneous Shrines and the Public Memorialization of Death. // Edited by Jack Santino. London: Palgrave Macmillan. 2011. P. 19–45.
25. Przybylska, L. (2015) Memorial crosses in Poland: A commonplace and contested element of public roads. Geografie. Vol 4. No 120. P 507-526.
26. Przybylska L., Liro J., Holly G., Klima E. Inscriptions on roadside memorials in Poland // Death Studies. 2019. No. 44. P. 419–429.
27. Reid J.K., Reid C.L. A cross marks the spot: A study of roadside death memorials in Texas and Oklahoma // Death Studies. 2011. No. 25. P. 341–356.
28. Smith R.J. Roadside Memorials – Some Australian Examples // Folklore. 1999. Vol. 110. No. 1–2. P. 103–105.

29. Stahl I. Sudden Death Memorials in Bucharest: Mortuary Practices and Beliefs in an Urban Context // *Procedia – Social and Behavioral Sciences*. 2013. No. 92. P. 893–898.
30. Steinert I.U., Carvallo E.V. Religiosity at the roadside: memorials, animitas, and shrines on a Chilean highway // *Journal of Contemporary Religion*. 2019. Vol. 34. No. 3. P. 447–468.
31. Tay R., Churchill A., Barros, A.G. Effects of roadside memorials on traffic flow // *Accident; Analysis and Prevention*. 2011. No. 43. P. 483–486.

References

1. Ermakova, N.A. (2010), Landshaft smerti v proizvedeniyax I.S. Turgeneva, *Kritika i semiotika = Critique & Semiotics: nauchny`j zhurnal*, Institut filologii Sibirskogo otdeleniya RAN. Novosibirsk, no. 14, pp. 118–127.
2. Kovalev, A. (2011), Postfaktum: sled Vserossijskoj nauchno-prakticheskoj konferencii «Landshaftnoe planirovanie» Moskva, MGU, 13–15 oktyabrya 2011 g., *Fundamental Tasks of Geography*. Available at: <http://www.geography.pp.ua/2011/10/13-15-2011.html> (accessed 23.10.2021).
3. Matlin, M.G. (2021), Sovremennaya tradiziya otmechat' mesta gibeli ludei na avtodorogah (na primere rossijskih federal'nyh trass A 151, P 178, P 241) [The modern tradition of marking the places of people's deaths on highways (using the example of the Russian federal highways A 151, P 178, P 241)], *Tradizionnaya kyl'tyra*, vol. 22, no. 4.
4. Matlin, M.G., Safronov, E.V. (2014), Kenotafy kak odna iz sovremennyh form ob"ektivacii pamyati o pogibshih, *Etnograficheskoe obozrenie*, no. 2, pp. 36–47.
5. Polosa otvoda... – Polosa otvoda avtomobil'noj dorogi: granicy, naznachenie. Available at: <https://proraboff.rf/polosa-otvoda-avtomobilnoj-dorogi/> (accessed 20.09.2021).
6. Santino, D. (2019), Performativnye kommemorativy: Spontannye svyatilishcha i publichnaya memorializaciya smerti, *Fol'klor i antropologiya goroda*, vol. II, no. 1–2, pp. 14–26.
7. Sokolova, A.D., Yudkina, A.B. (2012), Pamyatnye znaki na mestah avtomobil'nyh avarij, *Etnograficheskoe obozrenie*, no. 2, pp. 150–164.
8. Bednar, R.M. (2011), Materializing Memory: The Public Lives of Roadside Crash Shrines, *Memory Connection*, pp. 18–33.
9. Bednar, R.M. (2013), Killing memory. Roadside Memorial Removals and the Necropolitics of Affect, *Cultural Politics*, no. 9, pp. 337–356.
10. Clark, J., Cheshire, A. (2004), Rip by the Roadside: A Comparative Study of Roadside Memorials in New South Wales, Australia, and Texas, United States. OMEGA, *Journal of Death and Dying*, no. 48, pp. 203–222.
11. Clark, J., Franzmann, M. (2006), Authority from Grief, Presence and Place in the Making of Roadside Memorials, *Death Studies*, vol. 30, no. 6, pp. 579–599.
12. Clark, J. (2008), Challenging motoring functionalism. Roadside memorials, heritage and history in Australia and New Zealand, *Journal of Transport History*, no. 29, pp. 23–43.
13. Cohen, E. (2013), Roadside Memorials in Northeastern Thailand. OMEGA, *Journal of Death and Dying*, no. 66(4), pp. 343–363.
14. Dickens, S.B. (2020), Vernacular sacred spaces: rethinking the roadside memorial in the United States, *Journal of Cultural Geography*, no. 37, pp. 1–23.
15. Hartig, K.V., Dunn, K.M. (1998), Roadside Memorials: Interpreting New Deathscapes in Newcastle, New South Wales, *Australian Geographical Studies*, vol. 36(1), pp. 5–20.
16. Henzel, C. (1991), Cruces in the Roadside Landscape of Northeastern New exico, *Journal of Cultural Geography*, vol. 11, no. 2, pp. 93–106.
17. Hupková, M. (2013), Kultura pohřbívání Západního světa v kontextu společensko-politických proměn = Burial culture in the western world in the context of sociopolitical transformation, Summary of the Ph.D. thesis, Praha. Available at: <https://dspace.cuni.cz/bitstream/handle/20.500.11956/61137/140030092.pdf?sequence=4&isAllowed=y> (accessed 20.10.2021).

18. Klaassens, M., Groote, P.D., Vanclay, F.M. (2013), Expressions of private mourning in public space: The evolving structure of spontaneous and permanent roadside memorials in the Netherlands, *Death Studies*, no. 37(2), pp. 145–171.
19. Klaassens, M., Groote, P.D., Vanclay, F.M. (2009), Roadside memorials from a geographical perspective, *Mortality*, no. 14, pp. 187–201.
20. MacConville, U., McQuillan, R. (2005), Continuing the tradition: roadside memorials in Ireland, *Archaeology Ireland*, no. 19(1), pp. 26–30.
21. Mchunu, K. (2020), Roadside death memorials: transformation of public spaces into private spaces for mourning, *African Identities*, no. 18, pp. 435–449.
22. Nešporová, O. (2008), The public remembrance of death – Roadside memorial, *Sociologický časopis*, no. 44, pp. 139–166.
23. Nešporová, O., Stahl, I. (2014), Roadside memorials in the Czech Republic and Romania: memory versus religion in two European post-communist countries, *Mortality*, no. 19, pp. 22–40.
24. Owen, M. (2011), Louisiana Roadside Memorials: Negotiating an Emerging Tradition, *Spontaneous Shrines and the Public Memorialization of Death*, Edited by Jack Santino, London: Palgrave Macmillan, pp. 19–45.
25. Przybylska, L. (2015), Memorial crosses in Poland: A Commonplace and contested element of public roads, *Geografie*, vol. 4, no. 120, pp. 507–526.
26. Przybylska, L., Liro, J., Holly, G., Klima, E. (2019), Inscriptions on roadside memorials in Poland, *Death Studies*, no. 44, pp. 419–429.
27. Reid, J.K., Reid, C.L. (2001), A cross marks the spot: A study of roadside death memorials in Texas and Oklahoma, *Death Studies*, no. 25, pp. 341–356.
28. Smith, R.J. (1999), Roadside Memorials – Some Australian Examples, *Folklore*, vol. 110, no. 1–2, pp. 103–105.
29. Stahl, I. (2013), Sudden Death Memorials in Bucharest: Mortuary Practices and Beliefs in an Urban Context, *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, no. 92, pp. 893–898.
30. Steinert, I.U., Carvallo, E.V. (2019), Religiosity at the roadside: memorials, animitas, and shrines on a Chilean highway, *Journal of Contemporary Religion*, vol. 34, no. 3, pp. 447–468.
31. Tay, R., Churchill, A., Barros, A.G. (2011), Effects of roadside memorials on traffic flow, *Accident; Analysis and Prevention*, no. 43, pp. 483–486.

Статья поступила в редакцию: 29.09.21; одобрена после рецензирования: 05.11.2021; принята к опубликованию: 08.11.2021.

The article was submitted: 29 September 2021; approved after review: 05 November 2021; accepted for publication: 08 November 2021.

Информация об авторе

Михаил Гершенович Матлин

доктор филологических наук, профессор кафедры русского языка, литературы и журналистики, Ульяновский государственный педагогический университет им. И.Н. Ульянова; 432071 г., Россия, Ульяновск, площадь Ленина, 4/5

Information about the author

Mikhail G. Matlin

Doctor of Philological Sciences, Professor, Department of Russian Language, Literature and Journalism, Ulyanovsk State Pedagogical University named after I. N. Ulyanov; 4/5, ploshchad Lenina, Ulyanovsk, 432071, Russia

e-mail: matlin1951@gmail.com