



ПРОСТРАНСТВО И ДИСФУНКЦИОНАЛЬНОСТЬ ИНФРАСТРУКТУРЫ В КОНТЕКСТЕ ПОХОРОННОГО РИТУАЛА

Сергей Викторович Мохов

Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики»

3 Кривоколенный пер., Москва, Россия

Журнал «Археология русской смерти»

10–5–34 Загородное шоссе, Москва, Россия

svmohov.hse@gmail.com

Аннотация: В статье рассматривается влияние инфраструктуры рынка ритуальных услуг на формат современных российский похорон. Согласно утверждениям автора, пространственные особенности инфраструктуры создают особый режим российских похорон, превращая их в многочасовое передвижение от одного объекта к другому, в ходе которого решаются локальные проблемы дисфункциональности инфраструктуры. Ее поломка / ремонт при этом сакрализируется и становится необходимым и даже желаемым элементом похоронного ритуала. Постоянное решение дисфункциональности инфраструктуры автор сравнивает с литаниями, описываемыми Нэнси Рис. В начале статьи представлен краткий контекст вопроса о значении инфраструктуры в социальных практиках и конкретно в похоронном деле. Во второй части выявляется ее роль в современных российских похоронах. Статья основана на материалах этнографического исследования работы похоронной компании.

Ключевые слова: антропология инфраструктуры, рынок ритуальных услуг, ремонт и поломка инфраструктуры, антропология смерти, похороны.

Для ссылки: Мохов С. Пространство и дисфункциональность инфраструктуры в контексте похоронного ритуала // Антропологический форум. 2017. № 35. С. 189–212.

URL: <http://anthropologie.kunstkamera.ru/files/pdf/035/mohov.pdf>

ANTROPOLOGICHESKIJ FORUM, 2017, NO. 35

SPATIALITY AND DYSFUNCTIONALITY OF INFRASTRUCTURE IN THE CONTEXT OF MODERN RUSSIAN FUNERAL RITES

Sergei Mokhov

National Research University Higher School of Economics

3 Krivokolenny Lane, Moscow, Russia

Journal "Archeology of Russian Death"

10–5–34 Zagorodnoe Road, Moscow, Russia

svmohov.hse@gmail.com

Abstract: This article explores the influence of funeral market infrastructure on rituals of the modern Russian funeral. The author argues that the spatiality of the infrastructure creates a special regimen for Russian funerals. This turns the funeral into a long-term movement from one infrastructure object to another, in the course of which local problems of the dysfunction of infrastructure are solved. The breakdown / repair of infrastructure is sacred and becomes an essential element of the funeral rite. I compare a constant solution to the dysfunctionality of the infrastructure with the litanies which were described by Nancy Rice. Some brief context of the question of the importance of infrastructure in social practices, and specifically in the funeral business, is presented in the beginning of the article. The second part of the text reveals the role of infrastructure in modern Russian funerals. The article is based on the materials of my own ethnographic research in the funeral home.

Keywords: death care industry, Russian funeral market, anthropology of infrastructure, cemeteries, funerals, repair and breakdown of infrastructure.

To cite: Mokhov S., 'Prostranstvo i disfunktsionalnost infrastruktury v kontekste pokhoronnogo rituala' [Spatiality and Dysfunctionality of Infrastructure in the Context of Modern Russian Funeral Rites], *Antropologicheskij forum*, 2017, no. 35, pp. 189–212.

URL: <http://anthropologie.kunstkamera.ru/files/pdf/035/mohov.pdf>



Сергей Мохов

Пространство и дисфункциональность инфраструктуры в контексте похоронного ритуала

В статье рассматривается влияние инфраструктуры рынка ритуальных услуг на формат современных российских похорон. Согласно утверждениям автора, пространственные особенности инфраструктуры создают особый режим российских похорон, превращая их в многочасовое передвижение от одного объекта к другому, в ходе которого решаются локальные проблемы дисфункциональности инфраструктуры. Ее поломка / ремонт при этом сакрализуется и становится необходимым и даже желаемым элементом похоронного ритуала. Постоянное решение дисфункциональности инфраструктуры автор сравнивает с литаниями, описываемыми Нэнси Рис. В начале статьи представлен краткий контекст вопроса о значении инфраструктуры в социальных практиках и конкретно в похоронном деле. Во второй части выявляется ее роль в современных российских похоронах. Статья основана на материалах этнографического исследования работы похоронной компании.

Ключевые слова: антропология инфраструктуры, рынок ритуальных услуг, ремонт и поломка инфраструктуры, антропология смерти, похороны.

Введение

На улице стоит поздняя осень, каждый день идут дожди. Мы находимся в 250 км от Москвы, в небольшом районном центре. Заходим в здание местной администрации. Ступеньки стыдливо поскрипывают, видны следы недавнего ремонта. Мы — это я, антрополог, ведущий этнографическую работу в одном из похоронных бюро региона, и мой ключевой информант, владелец компании. У нас назначена встреча с главой местной администрации, предмет обсуждения — проект мемориального парка и колумбария, которые мой информант хочет предложить для постройки в этом регионе. У моего информанта грандиозные планы: он хочет изменить всю похоронную индустрию в России. Пока же он решил начать с малого, его первая цель — построить парк памяти с аккуратно посаженными цветами, траурными деревьями, большими фонтанами и мемориальными скульптурами. По его замыслу сюда будут приходить люди для «выражения скорби».

В администрации у нас состоялся короткий диалог, в ходе которого представитель администрации потребовал от моего информанта

Сергей Викторович Мохов

Национальный
исследовательский университет
«Высшая школа экономики» /
Журнал «Археология
русской смерти»,
Москва, Россия
svmohov.hse@gmail.com

привести серьезные аргументы в пользу необходимости постройки этого инфраструктурного объекта. Среди прочего местную бюрократию интересовал финансовый вопрос: «за что» и главное «почему» люди должны будут платить деньги.

Представитель администрации: *Так, а почему люди должны будут платить за этот ваш колумбарий?*

Информант: *Потому что это нормально, когда люди платят за обслуживание. Вот смотрите. Например, они платят каждый год абонентскую плату. Взамен мы чистим и красим все. Мы планируем строить фонтаны, посадить красивые деревья, разбить парковую зону, постоянно убирать мусор. Чтобы было не как сейчас на кладбище.*

Представитель администрации: *Людям это не надо.*

Информант: *Почему же не надо?!*

Представитель администрации: *А что они сами тогда будут делать?*

Информант: *Как что?! [пауза] Скорбеть! И с мертвыми общаться.*

Представитель администрации: *Нет, им ухаживать за могилами надо. Оградку покрасить и подправить ее, мусор убрать, памятник помыть и от грязи очистить (Полевой дневник автора. 14 августа 2016 г., запись № 114).*

Этот короткий разговор объяснил мне очень многое. Дело в том, что к тому моменту моя полевая работа перешагнула полугодовой рубеж. В ходе нее я пытался описать и по возможности понять устройство регионального рынка ритуальных услуг. Практически все ситуации, которые я фиксировал, были так или иначе связаны с инфраструктурой и проблемами ее функционирования. Эти проблемы — и отсутствие дороги на кладбище, и поиск места под захоронение, когда половина кладбища затоплена талой водой, и невозможность копать могилы в мороз, и установка памятника на крутом склоне кладбища, и сломанные холодильники в морге, и многое другое. У меня складывалось впечатление, что все вокруг находится в перманентном состоянии технической поломки и ремонта. Я наблюдал десятки самых разных похорон, весь процесс подготовки которых был посвящен исключительно решению возникающих инфраструктурных неурядиц [Мохов 2016; 2017a]. В какой-то момент мне стало казаться, что процесс борьбы с материальной средой настолько тотален, что он буквально становится онтологией.

Первые полгода полевой работы быстро оказались позади, а я не имел никакого представления, как ответить на вопросы, которые передо мною так остро ставило поле. Почему вся инфраструктура похоронной индустрии пребывает в поломанном

и полуполоманном состоянии¹? Почему подобное состояние объектов материальной культуры не вызывает никакого противодействия и желания кардинально его изменить (как у родственников умершего человека, так и у ритуальных компаний и представителей власти)? Конечно, у меня было сильное желание ответить на все эти вопросы, опираясь только на функционалистские аргументы (в большей степени в сфере экономики и управления), которые предлагает в распоряжение исследователя социальная теория². Но после вышеописанного диалога я понял, что в этом особом режиме взаимодействия между людьми и инфраструктурой скрыт серьезный культурный модус современных российских похорон. Что мы можем сказать о российских похоронах с позиции инфраструктуры? Какое влияние дисфункциональность инфраструктуры оказывает на практику современных российских похорон? С этого момента я стал пытаться зафиксировать то, *как* информанты говорят о технических сложностях работы инфраструктуры, *какое значение* ей придают.

В рамках статьи я постараюсь последовательно решить две взаимосвязанные задачи. Показать, во-первых, *как* инфраструктурная среда и ее особенности создают рамку возможностей для культурной формы современных российских похорон. Во-вторых, *как* решение проблемы дисфункциональности инфраструктуры встраивается в ритуальную практику.

Вначале я представлю контекст вопроса о значении инфраструктуры в социальных практиках и конкретно в похоронном деле. Во второй части статьи рассмотрю роль инфраструктуры в современных российских похоронах. При этом я ограничусь двумя инфраструктурными особенностями. На примере дороги представлю рамку возможностей и продемонстрирую, как пространственные особенности инфраструктуры создают особый режим российских похорон, превращая их в многочасовое передвижение от одного объекта к другому. На примере кладбища я покажу значение технического состояния инфраструктуры — как поломка / ремонт становится необходимым

¹ Подробнее о концептуальной рамке поломки и ремонта и о границах этого концепта см. в статье: [Мохов 2018]. Категории «поломки» и «ремонта» используются мною с большой осторожностью и только потому, что они являются эмпирическими в моем поле. О необходимости выстраивания восприятия инфраструктуры и ее «нормальной работы» с позиции информантов заявляют многие исследователи, критикующие западнцентричный подход. Например, об этом пишет Пол Эдвардс в знаковой работе “Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems” [Edwards 2003].

² Ранее мною уже предпринималась попытка объяснения властных механизмов дисфункциональности инфраструктуры похоронной индустрии, см.: [Мохов 2016]. Я попытался объяснить, почему состояние поломки / ремонта может быть выгодным и желанным для местных властей и самих ритуальных компаний. В рамках статьи мне бы хотелось акцентировать внимание на практиках поломки и ремонта и их значении для самих потребителей рынка ритуальных услуг.

элементом похоронной практики. В заключении попытаюсь объяснить, почему и как подобные практики стали для российских похорон структурообразующими.

Методология

Описание методов, специфики полевой работы и ряд этнографических заметок о самом ритуальном агентстве и его работников уже опубликованы мною в нескольких статьях¹. Здесь я позволю себе лишь краткое и необходимое введение в методологию.

Как отмечалось выше, я провожу длительное этнографическое исследование в одном из центральных регионов России, изучая, как работает местное похоронное агентство. Это небольшая по местным меркам частная компания, проводящая не более 40 похорон в месяц (крупной считается компания, проводящая более 100 похорон в месяц). В рамках полевой работы меня интересует прежде всего влияние инфраструктурных факторов на социальные интеракции, выраженные в текстах и действиях ключевых акторов похорон по отношению друг к другу.

Я рассматриваю только те действия, которые помогают осуществлять захоронение умершего человека. С одной стороны, это может быть решение проблемы получения тела в морге, с другой — необходимость соблюдения местных традиционных представлений о похоронах. Именно поэтому в фиксируемые ситуации попадают не только работники одного изучаемого агентства, но и другие сторонние акторы, прежде всего конкуренты, локальные акторы (работники моргов, кладбищ и т.д.), случайные участники похорон и, конечно, родственники умерших. Это позволяет мне говорить не только об этнографии конкретного похоронного агентства, но и об описании и интерпретации регионального рынка ритуальных услуг и присутствующих ему похоронных практик с позиции включенного участника и наблюдателя.

Включенное наблюдение началось в феврале 2016 г. и продолжается во время подготовки статьи. В исследовательский фокус попали около ста различных неформальных ситуаций. Все наблюдения и многие разговоры фиксируются в полевой дневник, интервью не записывают по этическим соображениям и полевым ограничениям, описанным мною в отдельной статье [Мохов 2017а]. По этой причине в статье использованы записи из дневника.

¹ С подробным описанием полевой работы, методов, этики и т.д. можно ознакомиться в ранее опубликованных работах: [Мохов 2016; 2017а; 2017б].

Инфраструктура как контекст

Перед тем как приступить к рассмотрению нескольких полевых кейсов, необходимо прояснить, почему и как мы вообще можем говорить о похоронах как о социальной практике, к тому же с позиции инфраструктуры¹.

Инфраструктура как область изучения открыта антропологами более двадцати лет назад и за это время успела стать серьезным направлением исследований, о чем свидетельствует большое число публикаций, а также отдельный выпуск журнала “Cultural Anthropology” 2015 г. Антропологам довольно успешно удалось показать, например, как строительство автомобильной дороги способно изменить жизнь целого города [Harvey, Knox 2015], как развитие электролиний сыграло ключевую роль в создании западных национальных государств [Hughes 1993], как появление метро и железной дороги привело к рождению нового типа городского жителя — пассажира [Höhne 2015]. По мнению Брайна Ларкина, инфраструктура способна помочь увидеть властные механизмы контроля и подавления [Larkin 2013]. Этот подход нашел применение в целом ряде работ, например о связи биополитики и трубопровода в Индии [Anand 2011], о роли дороги в рыночных отношениях в постсоциалистических странах [Dalakoglou, Harvey 2012] и др.

В последние десятилетия исследователи, занимающиеся рынком ритуальных услуг, также обратили внимание на роль инфраструктуры в процессе становления западной похоронной индустрии и выявили ее роль в формировании тех или иных видов похоронных услуг. Например, Дэвид Харрингтон, используя опыт США, показал, что доля кремации напрямую зависит от государственного регулирования в конкретных штатах, а точнее от запрета или предписания иметь комнаты бальзамирования в похоронных домах. В случае обязательного условия иметь такую комнату у похоронных домов нет основания предлагать кремацию, и они вынуждены продвигать услуги бальзамации [Harrington, Krynski 2002; Harrington 2007].

В случае похоронной индустрии инфраструктура способна оказывать принципиальное влияние на культурные нормы и практики. Например, отсутствие необходимого оборудования в больницах и моргах Франции привело к появлению специальных частных «комнат долгого прощания» — “chambres

¹ Я должен отметить, что речь пойдет прежде всего о коммерческой стороне похорон, т.е. о тех обществах, для которых похороны являются рыночным благом и их организацией в той или иной степени занимаются частные структуры.

funéraires” [Blayac et al. 2012]. Эти комнаты представляют собой большие залы для прощания, где тело (на специальной кровати) находится несколько дней, в течение которых родственники прощаются с умершим. В *chambres funéraires* имеется все необходимое для проживания близких родственников покойного. Таким образом, культурная практика обязана своим появлением местным инфраструктурным ограничениям.

Другим фактором влияния инфраструктуры на похоронную индустрию можно назвать финансовые ограничения при реализации тех или иных инфраструктурных проектов. Например, строительство одного крематория может обходиться в сумму до нескольких миллионов долларов, что делает недоступным его возведение для многих национальных бизнес-моделей и как следствие невозможным совершение кремации. В качестве параллели можно привести в пример взаимосвязь между ограниченными земельными ресурсами для открытия новых кладбищ и развитием альтернативных методов погребения в Японии [Nakamaki 1986].

Тони Уолтер, один из руководителей Centre for Death and Society (CDAS) Университета Бата, попытался представить собственную модель, которая бы объясняла, как инфраструктура создает различные национальные модели похоронного рынка [Walter 2005; 2012]. Он выявил определенную корреляцию между государственным регулированием того, кому принадлежит похоронная инфраструктура, и институциональными моделями рынков ритуальных услуг. Согласно его выводам, разные конфигурации нормативного регулирования и владения инфраструктурой не только производят отличные друг от друга институциональные модели похоронного рынка (всего он называет три таких модели), но и формируют разные типы отношений между клиентами и представителями похоронной сферы, а также конструируют сами ритуальные практики. Например, там, где инфраструктура принадлежит государству, похоронные компании стремятся развивать дополнительные услуги (такие как заказ билетов для родственников умершего, бронирование гостиницы, флористика), чтобы иметь возможность конкурировать с монополией.

Таким образом, и инфраструктура, и ее техническое состояние способны оказывать принципиальное влияние на формирование социальных практик, в том числе похоронного ритуала. Инфраструктура не просто создает различные институциональные дизайны рынка ритуальных услуг, но и оказывает структурообразующее влияние на то, как будут выглядеть похороны в конкретном сообществе, в географической и экономической локации.

Инфраструктура рынка ритуальных услуг: пространство и время

Современные российские похороны проходят обычно в несколько этапов¹. Первый этап — это выбор родственниками умершего ритуальной компании, которая будет проводить похороны. Выбор этот зачастую безальтернативный и происходит путем навязывания своих услуг первой прибывшей на место смерти человека ритуальной компанией [Мохов 2016]. В этот этап входит также покупка необходимых принадлежностей, таких как гроб и постель в него, надмогильный крест, венки, и доставка их к месту хранения тела. Вторым этапом — это сами похороны, когда тело нужно забрать из морга, довезти до места прощания (отпевания), затем доставить родственников и гроб с телом на кладбище и в конце совершить захоронение. Последний, третий, этап — это различные поминальные мероприятия. Этому этапу мы не будем касаться. Остановимся на первых двух.

Похороны и подготовка к ним обычно начинаются в день смерти человека и продолжаются все дни вплоть до самой процедуры погребения. Помимо выбора похоронных принадлежностей², на первом и втором этапе решаются явные инфраструктурные проблемы. Например, происходит поиск хорошего места на кладбище [Филиппова 2009], принимается решение, как будет выполнен подвоз гроба с телом и его транспортировка до могилы, планируется и расписывается маршрут движения катафального транспорта, подготавливается место захоронения. Одна из главных задач представителя похоронной компании на этом этапе — сделать так, чтобы в день похорон не произошло никаких накладок и разорванная инфраструктурная цепочка замкнулась [Мохов 2016]. На всех инфраструктурных точках похоронная процессия должна появиться вовремя — в морге, на месте прощания, на кладбище.

На этом этапе проявляется первая и самая важная черта российской инфраструктурной среды — пространственность, точнее удаленность в пространстве друг от друга всех объектов. Морг, кладбище, место прощания могут находиться за несколько десятков километров друг от друга.

Посмотрел я сегодня, совершенно случайно, на приборную панель в автомобиле И. Удивился большому пробегу машины. Спрашиваю, почему такой пробег огромный, если машине всего 3 года. И. сказал, что в день может по 200–300 км наезжать. Удиви-

¹ Я намеренно не буду касаться рынка Москвы, т.к. он довольно сильно отличается от регионального случая из-за монополизации.

² Кстати, это тоже безальтернативный выбор. По признанию ряда информантов, гроб и принадлежности для него клиенты не выбирают — им продают ту модель, которая «должна быть продана», путем навязывания «достойного и правильного выбора».

тельно, что кладбище, морт и т.д. друг от друга находятся на каком-то ужасном отдалении. Половину времени с И. тратим на переезды. «Съездить, посмотреть, что там вообще на кладбище» может обозначать путь в 1–1,5 часа в одну сторону. Хорошо, что в это время можно поговорить спокойно (Полевой дневник автора. 14 мая 2016 г., запись № 82).

Путь между основными точками инфраструктуры занимает большую часть времени похорон. Среднее время похорон (без учета поминок), по моим наблюдениям, 3–3,5 часа, из которых не менее двух занимает процесс перевозки и погрузки / выгрузки гроба и тела. Остальное время равномерно распределяется между ожиданием, довольно быстрым отпеванием / прощанием и погребением в землю. Интересно, что устранение проблемы удаленности объектов инфраструктуры друг от друга Гарри Ладерман называет одним из главных достижений американской похоронной индустрии. Собственно, американский «похоронный дом» (funeral home) — результат решения этой проблемы, здесь в одном месте находятся зал прощания, морт, магазин необходимых похоронных принадлежностей, комната бальзамировки и даже часовня. В ряде штатов похоронным домам разрешено иметь в собственности и кладбище. По мнению Гарри Ладермана, появление таких автономных объектов позволило индустрии сосредоточиться на развитии церемонии прощания, бальзамации и т.д. [Laderman 2003].

В российском же случае именно передвижение между объектами инфраструктуры стало основной услугой похоронных агентств. В дополнение к этой пространственной особенности необходимо отметить и специфику российских похорон, когда погребение совершается в течение трех дней после смерти. По сути, похоронное агентство должно в этот довольно короткий срок организовать весь комплекс похоронной логистики. Как правило, при этом не хватает времени для организации каких-либо церемониальных действий — процесс подготовки места захоронения, решение инфраструктурных проблем и передвижение заменяют сам ритуал.

Только сегодня понял, что одна из характерных черт похорон — это маниакальное желание родственников организовать все в три дня. Чистая традиция. Любые попытки перенести, отложить похороны приводят к серьезному непониманию. Родственники убеждены, что нужно в три дня, и все. Наблюдаю, как похоронщики носятся стрелглав каждые похороны все три дня, чтобы все организовать — морги, кладбища, копку могилы, катафалки. Конечно, до обсуждения церемонии прощания (потенциально) дело не доходит (Полевой дневник автора. 12 июня 2016 г., запись № 99).

Первая временная и пространственная привязка, с которой начинается сборка похорон, — это точное время выдачи тела в морге и его расположение. Этот момент всегда обговаривается заранее. Функцией ритуальной компании является гарантия того, что тело в морге будет выдано вовремя (желательно в удобное время) и без каких-либо косметических проблем. Это одна из основных услуг, которую оплачивают родственники¹. Похоронная бригада обеспечивает подъезд катафального транспорта к воротам, где выдают тело, вынос и погрузку гроба. Похоронная компания — это своего рода посредник между моргом и родственниками, который обеспечивает «нормальную работу» морга.

По тому, как паркуются катафалки у морга, можно определить, кто здесь главный. Компания, аффилированная с моргом, всегда стоит ближе к выходу и получает тела в нужное им время (Полевой дневник автора. 2 марта 2016 г., запись № 59).

Вокруг этой временной отметки выстраивается дальнейшее расписание похорон — от того, когда выдадут тело (и выдадут ли вовремя), зависит, в какое время его удастся привезти (и каким маршрутом) к месту отпевания или прощания, в какое время должна ждать бригада копачей на кладбище. Любые временные сдвиги приводят к серьезным издержкам.

Сегодня были на похоронах. Начались в 10 часов, а по факту закончились почти в 15:00, как опустили и закопали гроб. Час, если не больше, прождали у морга, потому что И. не хотел платить деньги моргу за выдачу тела. У них там опять конфликт. В итоге санитары использовали стандартную практику затягивания времени — говорят, что тело еще не готово. Чтобы было готово и выдали вовремя, надо заплатить. Родственники ходили злые, потому что час сидели у морга, а в итоге все сдвинулось по времени. В конце концов плюнули — заплатили и получили тело. На кладбище также пришлось снова заплатить, чтобы дали попрощаться с телом, а не быстро закопать, как хотели копачи. Все спешат побыстрее все сделать (Полевой дневник автора. 18 сентября 2016 г., запись № 135).

Показателен тот факт, что в момент планирования похорон между родственниками и ритуальной компанией обсуждается именно «время» как единица измерения похоронной услуги. То есть помимо оплаты гроба и других принадлежностей оплачивается именно временной период, на который арендуют катафалк и похоронную бригаду. Таким образом, само предвари-

¹ Я не буду касаться работы самого морга на этом этапе и других функций ритуальных компаний по «починке», подробнее об этом см.: [Мохов 2016; 2017a].

тельное планирование похорон необходимо для корректного расчета времени передвижения траурного кортежа.

О значении самой процессии, т.е. «пути» для традиционной / крестьянской погребальной культуры, упоминает целый ряд антропологов. Например, Питер Джап указывает, что похоронная процессия имеет корни в христианском представлении о жизни как о путешествии, которое переносится уже на передвижение после смерти к месту упокоения [Jurp 2006]. В случае современных российских похорон это не просто путь, а необходимое передвижение между объектами инфраструктуры, отягощенное возникающими в ходе взаимодействия с ними техническими трудностями.

Практика дороги / пути и похоронной процессии связывается с катафальным транспортом как элементом инфраструктуры. Любая новая ритуальная компания начинает свое развитие с двух вещей — формирования необходимой сети информаторов¹ и покупки катафального автомобиля.

Спрашиваю сегодня: что самое важное, что есть у ритуальной компании? На чем [она] держится и во что инвестируются средства? Получил хороший ответ: катафалк. Единственное, во что вкладывают свои деньги ритуальные компании. Производства своего нет, инфраструктуры нет, зданий нет (не считая офиса, где никто и никогда не бывает). Остается катафалк — лицо любого похоронного бюро. Как театр начинается с вешалки, так ритуалка — с катафалка (Полевой дневник автора. 12 июля 2016 г., запись № 101).

В сравнении с западными похоронными рынками, где катафальные автомобили сдают в аренду и оказывают отдельные услуги по их найму², в России существование ритуальной компании без катафалка невозможно. Современные российские катафалки — это, как правило, большие пассажирские автобусы (Ford, Mercedes, Peugeot, Газель, ПАЗ) или транспортные автомобили с возможностью перевозки гроба.

Пытаюсь понять, почему совсем не наблюдаю катафалков-седанов, как в Европе и Америке. Почему в России нет кадиллаков, мерседесов, лимузинов и т.д., которые бы перевозили гроб с телом. Аргументы бедности нерелевантны, потому что те же Волги-универсалы появлялись в начале 1990-х, но не прижились. Я так понимаю, что Россия и постсоветские страны — это один из

¹ Информатор — человек, сообщаящий о факте смерти ритуальным компаниям, чтобы последние могли предложить свои услуги родственникам умершего.

² В российском случае никакой передачи или сдачи внаем катафального транспорта не происходит, т.к. он представляет главное конкурентное преимущество любой ритуальной компании.

немногочисленных примеров, когда в качестве катафалков используются грузовые автомобили, в которые также садятся и родственники умершего человека¹ (Полевой дневник автора. 2 января 2016 г., запись № 151).

Грузовые автомобили в качестве катафалков обязаны своим появлением СССР, когда не только не существовало возможности заказать специальный катафальный седан, но и просто найти машину для перевозки гроба было довольно проблематично. Как правило, для этих целей использовались простые грузовые автомобили и автобусы, которые СССР производил больше всех в мире. Отсутствие дорожного покрытия, тяжелые погодные условия исключали даже потенциальную возможность использования катафалка-седана — на большинство кладбищ такой автомобиль просто не проедет. Анна Соколова приводит такой пример.

Еще одна интересная деталь похоронного обряда в пос. Соколье связана с тем, что до 1997 года единственной дорогой, ведущей в него, была узкоколейная железная дорога. Чтобы доставить гроб с телом покойного на кладбище, также пользовались железной дорогой: «Молодая пара могла ехать и на пожарной машине. Почему? Потому, что у нас здесь дороги были ужасные. Вот наша дорога — асфальт — он с 97 года, она молодая. А когда не было этой дороги, у нас была железная дорога. Порой, знаете, бывало как, едет паровозик, едет, например, за ней идет вагончик, а может за вагончиком быть платформа, на ней могут машины ехать, или с молодыми, или вот с похоронами. [В. И покойника так же везли?] И покойника так же [Соколова 2013: 86, сн. 258].

Сам формат похорон, когда большая часть времени уходит на транспортировку тела, сформировал и особые ритуальные практики, объясняющие необходимость использования грузовых / транспортных автомобилей в качестве катафальных. Как правило, родственники сами просят о большом и вместительном катафалке. В один из дней наблюдения у меня произошел следующий любопытный диалог.

Говорил с одной из родственниц. Спрашивал, зачем нужно заказывать именно большой, грузовой автомобиль. Помимо аргументов о том, что нужно перевезти всех родственников без автомобилей и т.д., услышал интересное мнение. Нужно сопровождать покойного всю дорогу до кладбища, как бы пройти путь вместе с ним. Важно быть рядом с телом, не оставлять его (Полевой дневник автора. 20 февраля 2017 г., запись № 164).

¹ Это интересный момент «похоронной колонизации». Страны Африки и, например, Индия используют в качестве катафального транспорта свое «колониальное наследие» — седаны европейских и американских марок. СССР же не производил массовый катафальный транспорт.

Этот диалог нашел подтверждение и в других разговорах с информантами. Отсутствие дорог и путей коммуникации между инфраструктурными объектами привело сначала к появлению грузовых катафальных автомобилей, а затем и к осмыслению практики длительной перевозки как необходимого ритуально-го действия.

Как итог, в случае современной России именно удаленность инфраструктурных объектов друг от друга и необходимость попасть к каждому из них в заранее обговоренное время переводят режим похорон в процесс проблематичной транспортировки тела между этими объектами, придавая самой дороге (а точнее, «пути» как практике) структурообразующее значение.

Пространственная и временная характеристики инфраструктуры оказываются тесно связаны не просто со значением дороги / пути, но и с состоянием поломки и ремонта инфраструктуры. Многочасовое передвижение похоронной процессии между инфраструктурными объектами осознается в связи с решением проблем дисфункциональности инфраструктуры. Сама похоронная процессия воспринимается родственниками умершего человека как тяжелое, но необходимое испытание, в рамках которого инфраструктурные проблемы рассматриваются как нечто естественное. Это превращает похороны в подобие игрового квеста, когда его участникам нужно решать сложные задания буквально на каждой инфраструктурной точке, получая доступ к другой. Одной из таких финальных точек, где преодолеваются локальные поломки, становится кладбище. На его примере я продемонстрирую некоторые поломки, с которыми приходится справляться родственникам умершего.

Кладбище

Взаимодействие с кладбищем как инфраструктурным объектом начинается с самого начала подготовки похорон. Равно как и морг, кладбище является обязательным пунктом похоронного маршрута, т.к. услуга кремации для большинства жителей российских регионов недоступна¹. От расположения кладбища, его доступности для катафального транспорта и режима функционирования зависит не только итоговая стоимость похорон, но и их сценарий.

¹ В исследуемом регионе отсутствуют крематории, колумбарные ниши, и вообще не развита культура, сопутствующая процедуре кремации. Нужно отметить, что в России один из самых низких уровней кремации среди европейских стран — всего в стране работает 16 крематориев, т.е. один крематорий на 9 млн жителей страны. Для сравнения, в США действует около двух тысяч крематориев, и уровень кремации растет с каждым годом. Официальной статистики по количеству захоронений и кремации в России не ведется [Мохов 2017а].

Один из первых вопросов, который задают ритуальщики при организации похорон: где будут хоронить человека? Это принципиальный момент сразу по нескольким пунктам. Понятно, что, во-первых, ритуальщики пытаются понять, можно ли заработать на посредничестве по продаже, поиску места захоронения и т.д. Но гораздо в большей степени — сколько туда везти по времени, как туда везти, как там копать могилу и т.д. (Полевой дневник автора. 16 мая 2016 г., запись № 87).

Самое главное на кладбище — выкопать могилу и подготовить доступ к месту захоронения. Здесь возможно несколько сценариев. Если место новое, т.е. захоронение осуществляется не в родственную могилу, оно, как правило, находится на открытой площадке. Соответственно, проблема подготовки могилы в данном случае осложняется только особенностями почвы и потенциальной возможностью затопления водой. В таком случае родственникам необходимо найти и получить такое место, которое не будет размыто грунтовыми водами и паводками. Кроме того, с 2011 г. санитарные нормы позволяют копать могилу на любую приемлемую глубину [Мохов 2016; 2017а; 2017б]. В ряде случаев я фиксировал, что могилу копали глубиной не более 1,5 м (на склоне), что приводило к ее осыпанию и обвалу. Значит, необходимо выбрать такое место, где можно копать достаточно глубоко. Место также должно быть свободно от деревьев, иметь свободный доступ, желательно, чтобы оно находилось ближе к проходу.

В случае если рядом уже есть родственное захоронение, сама подготовка места усложняется. Процесс копания могилы включает демонтаж находящейся рядом ограды, лавок и других объектов, которые мешают доступу. Как отмечалось выше, процесс может быть осложнен особенностями почвы, температурного режима, «историей захоронения».

Сегодня копали могилу почти 5 часов. Начали рано утром, в шесть. Темно и холодно, не говоря уж о том, что кладбище далеко и к нему не проедешь. С фонарями на лбу, начали очищать место — ограду переместили, чтобы можно было подойти. Потом ломом долбили верхний слой <...> Пока землю копали — кости какие-то, железки и самая ужасная проблема могильщика — камень. Оказался большой булыжник, еле-еле достали, ушел на это еще час. Кости складывали рядом (Полевой дневник автора. 3 января 2017 г., запись № 153).

При этом нужно отметить, что в большинстве случаев муниципальные кладбища не находятся на кадастровом учете, что по факту означает их бесхозное состояние [Мохов 2016; 2017а]. За кладбищами попросту никто не ухаживает и не отвечает за то, что на них происходит. Как правило, даже старые и зареги-

стрированные кладбища не прошли инвентаризацию — не определены четкие границы захоронений и даже их количество. Порой это приводит к парадоксальным ситуациям.

Ехали на кладбище 1,5 часа по проселочной дороге, хотя вроде бы само кладбище находится рядом с федеральной трассой. Спрашиваю, почему так сложно нужно добраться до кладбища. Ответ ввел в ступор — оказывается, это новое кладбище, ему меньше восьми лет. Как обычно, открыто стихийно, в кадастре его до сих пор нет. На кладбище, конечно, был съезд с трассы, но когда дорогу реконструировали и делали отбойники и щиты, то оказалось, что на строительных планах нет никакого съезда и дорожки к кладбищу, как и самого кладбища. В итоге дорогу просто заделали, а родственники и ритуальщики объезжают через дорогу вдоль поля. Рядом растет картошка и строят теплицы (Полевой дневник автора. 24 августа 2016 г., запись № 122).

На большинстве кладбищ могилы расположены хаотично, не имеют четкого размера и границ, а доступ к ним может быть ограничен не только оградами, но и поваленными деревьями, бытовым мусором и просто особенностями ландшафта.

Парадоксально, но в процесс подготовки места погребения включается даже очистка дорожки до могилы. Пока дойдешь, можно сломать все ноги в оврагах, кочках, каких-то непонятных траншеях. Дорожек никаких нет. Повезло тем, кто хоронит по теплой и сухой погоде. В снег, в ливень пройти невозможно. Два дня уходит только на то, чтобы подготовить не просто саму могилу, но и подход к ней. Наблюдаю, как привезли специальный песок, для того чтобы посыпать дорожку — иначе родственники упадут на льду и снегу (Полевой дневник автора. 3 января 2017 г., запись № 154).

В ряде случаев мне удалось зафиксировать, как похоронная бригада транспортировала гроб с телом на руках, потому что катафальный транспорт не мог проехать не только к могиле, но и к кладбищу, находящемуся в глубине леса, где автомобиль рисковал забуксовать.

К другим инфраструктурным поломкам, которые может преподнести кладбище, относится и несколько весьма неожиданных моментов. Например, могила всегда копается под определенный гроб — имеет значение не только длина гроба, но и ширина колодки, т.е. самой широкой части. Как уже отмечалось, в России не существует централизованного производства гробов, равно как и системы контроля их качества и соответствия ГОСТу. Поэтому гробы нередко изготавливают произвольной формы. К тому же зачастую для человека невы-

сокого роста покупают (или ошибочно привозят) длинный гроб. В ряде случаев я наблюдал, как бригада копачей вынуждена была докапывать могилу, потому что гроб не помещался в ширину или длину.

Хоронили мужчину, родственники прождали целый час на кладбище, пока докопают могилу. Причина банальна — гроб оказался не того размера и просто не влезает в могилу. По телефону сказали копачам один размер, а по факту вышел другой. Пришлось заново стенки ровнять, примерять, землю убирать и т.д. Жуткое зрелище, конечно (Полевой дневник автора. 16 сентября 2016 г., запись № 132).

Таким образом, практически все действия на кладбище должны находиться под строгим надзором, для того чтобы инфраструктура не вышла из-под контроля и не сломалась. Это относится к сфере ответственности не только ритуального агентства, которое взялось организовать похороны, но и родственников, которые должны наблюдать за тем, как происходит процесс подготовки. Родственники испытывают серьезное недоверие к похоронным компаниям, основанное на убежденности, что те могут, во-первых, обмануть, а во-вторых, недосмотреть и упустить что-то важное, что отразится на похоронах.

Кладбище не является чем-то уникальным в плане возможных инфраструктурных поломок. То же самое происходит в морге, где холодильники выходят из строя, а пропускные мощности инфраструктуры не справляются с потоком мертвых тел. То же случается и во время перевозки тела в морг, когда у государственных санитарных служб может не хватить бензина или автомобилей, чтобы сделать это время. То же бывает и с установкой надмогильных памятников, когда земля осыпается и проваливается, потому что гроб был сделан из фанеры и под тяжестью земли быстро продавился, и т.д. Инфраструктура похоронной индустрии так и норовит сломаться, превращая взаимодействие с ней в особую ритуальную практику. По признанию информантов, подобное положение дел расценивается, конечно, как «ненормальное»: люди указывают на ужасающее состояние дел с дорогой, кладбищами и т.д. Однако никаких попыток структурного изменения этого состояния не совершается, наоборот, происходит символизация и даже рационализация постоянного ремонта.

Сегодня в очередной раз разговаривал с родственниками. Попытался аккуратно узнать, как прошли похороны. Говорят, что «все хорошо». «Все хорошо», по их мнению, значит, что прошло без видимых накладок и вовремя. Удалось везде успеть, ничего не сломалось (Полевой дневник автора. 14 августа 2016 г., запись № 116).

В большинстве разговоров жалуются на проблемы в морге, на кладбище. На похоронах рассказывают [другим] родственникам о поборах и обмане, на который они чуть не попались. Завершение похорон рассматривается как успешно проведенная операция по доставке покойника на кладбище (Полевой дневник автора. 14 августа 2016 г., запись № 117).

Почему так происходит? Как и почему ремонт инфраструктуры воспринимается как нечто естественное?

Инфраструктура и советское наследие: вместо заключения

Необходимо признать, что современная Россия является наследником слабой институциональной (инфраструктурной) формы похоронной индустрии СССР. В России, как и в СССР, вся инфраструктура принадлежит государству¹, у которого часто не хватает ресурсов для поддержания и управления всеми объектами инфраструктуры. В то же время частному бизнесу нельзя создавать конкурирующие объекты, чтобы не просто инвестировать в них средства, но и концентрировать в одном месте все необходимые услуги.

Среди советского инфраструктурного наследия особо можно выделить несколько принципиальных структурообразующих факторов. Прежде всего, это стихийно возникшие и развивающиеся кладбища, которые не имеют генерального плана захоронений, прописанного и исполняемого порядка распределения мест погребения. Зачастую кладбища не стоят даже на кадастровом учете и тем самым не имеют субъектного статуса в хозяйственных отношениях. Подобная инфраструктурная дисфункциональность кладбища привела к появлению и развитию традиции установки оград, к практикам стихийного поиска и определения места захоронения. При строительстве новых городов власти даже не проектировали специальные места под кладбища, а массовое развитие крематориев так и осталось лишь в планах [Kotkin 1997: 360, 593].

К другим факторам относится слабое техническое развитие моргов — в СССР их начали массово строить только в 1980-е гг. Часто они не имели и не имеют необходимого оборудования для длительного хранения тел, их пропускная способность не рассчитана на быстро растущие города. Это дополняется отсутствием централизованного производства погребальных принадлежностей, памятников и специализированного катафального транспорта, о чем уже упоминалось выше.

¹ Если точнее — местным органам самоуправления и создаваемым при них службам. В СССР это были похоронные тресты в составе коммунальных служб, сейчас — различные МУП.

Как итог, похоронное дело в СССР не было сформировано институционально и уж тем более не оформилось как рыночное благо с конкурирующими услугами и практиками. Таким образом, современная Россия стала наследником слабо организованной формы похоронного дела с большим влиянием традиционной, деревенской культуры на процесс организации и осуществления похорон.

Но каким образом эта слабая инфраструктура, бесхозная, постоянно выходящая из строя, оказала влияние на практику современных похорон? Какое влияние ее пространственные характеристики, описанные выше, и постоянные поломки / ремонт оказывают на характер похорон сейчас? Собственно, главный вопрос, поставленный в начале статьи, относится к необходимости прояснения инфраструктурных трудностей и роли их преодоления в ритуале современных похорон.

Я полагаю, что современные российские похороны представляют собой специфический формат взаимодействия его участников с инфраструктурной средой. В результате этого взаимодействия решаются проблемы функциональности и доступности объектов инфраструктуры — морга (и получения тела), дорог и подъездов к кладбищу, места захоронения и т.д. При этом сами объекты инфраструктуры находятся на значительном удалении друг от друга, так что передвижение между ними занимает практически все время похорон. Похороны превращаются в подобие игрового квеста, когда тело покойного нужно доставить из пункта А в пункт Б, преодолев расставленные ловушки.

В сравнении с традиционным русским похоронным ритуалом, где на протяжении трех дней осуществляются как раз символические манипуляции с телом покойного (положение рук во гробу, правильная одежда, пронос гроб по дороге и т.д.), в современных похоронах на первый план выходят именно проблемы инфраструктуры. Анна Соколова, продолжая мысль Арьеса о вытеснении и медиализации смерти, называет современные русские похороны «похоронами без покойника», когда тело исчезает из самой практики похорон [Соколова 2011]. Я же полагаю, что как раз история с инфраструктурой довольно наглядно показывает, что тело никуда не делось из ритуала: по-прежнему имеет значение процесс его транспортировки через все инфраструктурные неурядицы, для того чтобы упокоить в могиле, — изменилась лишь форма похоронных практик.

Дисфункциональность инфраструктурной среды воспринимается участниками похорон как естественные условия. Это отчетливо фиксируется в разговорах между агентами, между

самими родственниками и в этнографических интервью. Проблемы, возникающие в ходе подготовки и проведения похорон, актуализируются участниками (и представляются им) не просто как неизбежное зло, а как особая форма необходимых испытаний. Например, информанты говорят, что проблемы «есть везде, и всегда и всю жизнь так было — и кладбище деревьями завалит, и дорогу размоет, и могильщик пьяный» (Полевой дневник автора. 14 августа 2016 г., запись № 117).

Ремонт и поломка инфраструктуры переносятся и на последующие коммеморативные практики, по сути, заменяя их, что демонстрирует и приведенный в самом начале статьи диалог. Информанты описывают это состояние как «ненормальное», но постоянный ремонт является настолько тотальным и обладающим онтологическими чертами, что приводит к формированию особого социального порядка и культуры [Мохов 2017б]. О подобных культурах ремонта уже писал антрополог Ян Чипчейз, отмечавший, что некоторым локальным сообществам процесс ремонта позволяет создавать горизонтальные социальные связи, которые обеспечивают обмен ресурсами, товарами и помогают в формировании социального статуса человека, умеющего делать «ремонт» [Chipchase 2016]¹. Интересны и наблюдения Альфреда Зон-Ретеля о жизни Неаполя 1920-х гг.: «В Неаполе все технические сооружения обязательно сломаны. Если здесь и встречается что-либо исправное, то лишь в порядке исключения или по досадной случайности. Постепенно начинаешь думать, что эти вещи так и фабрикуются, уже сломанными» [Зон-Ретель 2016: 75]. Для неаполитанца состояние поломки окружающих его вещей является чем-то абсолютно нормальным и даже желанным.

Но почему «ремонт», а точнее преодоление инфраструктурной дисфункциональности в ходе длительной похоронной процессии осмысливается как нечто необходимое? В своей книге «Русские разговоры» Нэнси Рис описывает, как простые люди разговаривают между собой, обсуждая каждодневные трудности эпохи перестройки. Рис отмечает, что центральным ядром этих разговоров являются жалобы, которые она называет литаниями: «Литании — это речевые периоды, в которых говорящий излагает свои жалобы, обиды, тревоги по поводу разного рода неприятностей, трудностей, несчастий, болезней, утрат» [Рис 2005: 160]. Рис обращает внимание, что литании выстраиваются согласно сказочным сюжетам, где персонаж, как правило сам рассказчик, встречается с множеством трудностей, пре-

¹ На ремонт как особую социальную практику указывает и ряд других исследователей [Henke 2000; Graham, Thrift 2007; Jackson 2014].

одолевая которые приобретает статус героя. Даже простой поход в магазин за продуктами превращается в глазах рассказчика в отважное приключение с открытым финалом. Рис считает, что эти дискурсивные практики создавали основную коммуникационную среду постсоветской культуры, где трудности становились желаемым состоянием.

Я полагаю, что в практиках взаимоотношения с инфраструктурой реализуется тот же принцип, что и в литаниях Рис — постоянное преодоление трудностей, т.е. инфраструктурных поломок, которое актуализируется в практиках и разговорах как нечто естественное и становится центральным элементом похоронного ритуала. Любая поломка похоронной инфраструктуры требует проявить смекалку, продемонстрировать умение обращения с нею, подключить необходимые социальные связи для ее решения. Как итог, инфраструктурная дисфункциональность становится дублирующей структурой посмертных мытарств покойника — как душа после смерти проходит через испытания, так и родственники разделяют трудности вместе с умершим, переживая дисфункциональность инфраструктуры во время подготовки похорон. Состояние инфраструктуры становится одним из кодов похоронного ритуала.

При этом тело и его передвижение по-прежнему остаются центральным элементом российских похорон¹. Дорога приобретает особое значение — тело нужно сопровождать в грузовом катафалке, обязательно находиться рядом с ним во время всех тягот и проблем, которые выпадают в ходе похоронной процессии, как это было показано в одной из приведенных записей полевого дневника.

В дальнейшем мне бы хотелось углубиться в понимание процесса сложного взаимодействия участников похорон с инфраструктурной средой. В том числе понять степень допустимых «поломок» и необходимого «ремонта». Подобная попытка концептуализации мною уже предпринималась [Мохов 2017б], но остаются не проясненными вопросы практик ремонта инфраструктуры в случае кремации и на рынках ритуальных услуг крупных мегаполисов. В числе прочего интересно определить степень возможного распространения ремонта инфраструктуры

¹ В западной похоронной индустрии конфигурация инфраструктурных объектов и их услуг позволяет не отслеживать передвижение тела и уж тем более его не сопровождать. Например, в США, где развита услуга бальзамации, тело находится в открытом гробу продолжительное время во время церемонии прощания в похоронном доме. Затем оно транспортируется, например в крематорий, уже без родственников, которым позже просто выдают урну. В отличие от США, скандинавские похоронные компании вообще не имеют дела с мертвым телом, они не участвуют ни в перевозке, ни в хранении тела, ни в захоронении. Анна Бремборг прямо называет похоронный рынок Швеции “professionalization without dead bodies” [Bremborg 2006].

на другие стороны социальной жизни человека. Отдельного внимания заслуживает вопрос связи инфраструктуры и ее состояния с представлениями о «городе мертвых» (кладбище) как «городе живых».

Благодарности

Исследование проведено при поддержке Российского научного фонда, проект № 17-78-10208 <<https://doi.org/10.13039/501100006769>>.

Библиография

- Зон-Ретель А.* Идеальные поломки / Пер. с нем. А. Ярина. М.: Grundrisse, 2016. 108 с.
- Мохов С.* Рынок ритуальных услуг в современной России: поломка похоронной инфраструктуры как властный ресурс // Социология власти. 2016. Т. 28. № 4. С. 83–103.
- Мохов С.* Рынок ритуальных услуг: опыт этнографии чувствительного поля // Телескоп: Журнал социологических и маркетинговых исследований. 2017а. Т. 121. № 1. С. 23–28.
- Мохов С.* Управляя неопределенностью и стигмой: региональный рынок ритуальных услуг в этнографических заметках // Экономическая социология. 2017б. Т. 18. № 1. С. 28–50.
- Мохов С.* «Идеальные поломки»: инфраструктура рынка ритуальных услуг и производство социального порядка // Этнографическое обозрение. 2018. № 2 (в печати).
- Рус Н.* Русские разговоры: культура и речевая повседневность эпохи перестройки / Пер. с англ. Н.Н. Кулаковой, В.Б. Гулиды. М.: Новое литературное обозрение, 2005. 368 с.
- Соколова А.* Похороны без покойника: трансформации традиционного похоронного обряда // Антропологический форум. 2011. № 15. С. 187–202.
- Соколова А.* Трансформации похоронной обрядности у русских в XX–XXI вв. (на материалах Владимирской области): Дис. ... канд. ист. наук / ИЭА РАН. М., 2013. 303 с.
- Филиппова С.* Кладбище как символическое пространство для социальной стратификации // Журнал социологии и социальной антропологии. 2009. Т. 12. № 4. С. 80–96.
- Anand N.* Pressure: The PoliTechnics of Water Supply in Mumbai // Cultural Anthropology. 2011. Vol. 26. No. 4. P. 542–564.
- Blayac T., Bougette P., Montet C.* How Consumer Information Curtails Market Power in the Funeral Industry // European Journal of Law and Economics. 2012. Vol. 37. No. 3. P. 421–437.
- Bremborg A.* Professionalization without Dead Bodies: The Case of Swedish Funeral Directors // Mortality. 2006. Vol. 11. No. 3. P. 270–285.
- Chipchase J.* Informal Repair Culture // Personal Blog. 2016, October 7. <<http://janchipchase.com/content/presentations-and-downloads/informal-repair-cultures/>>.

- Dalakoglou D., Harvey P.* Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility // *Mobilities*. 2012. Vol. 7. No. 4. P. 459–465.
- Edwards P.N.* Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems // Misa Th.J., Brey Ph., Feenberg A. (eds.). *Modernity and Technology*. Cambridge, MA: MIT Press, 2003. P. 185–225.
- Graham S., Thrift N.* Out of Order: Understanding Repair and Maintenance // *Theory, Culture and Society*. 2007. Vol. 24. No. 3. P. 1–25.
- Harrington D.* Markets: Preserving Funeral Markets with Ready-to-Embalm Laws // *The Journal of Economic Perspectives*. 2007. Vol. 21. No. 4. P. 201–216.
- Harrington D., Krynski K.* The Effect of State Funeral Regulations on Cremation Rates: Testing for Demand Inducement in Funeral Markets // *The Journal of Law and Economics*. 2002. Vol. 45. No. 1. P. 199–225.
- Harvey P., Knox H.* *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Ithaca, NY: Cornell University Press, 2015. 203 p.
- Henke C.R.* The Mechanics of Workplace Order: Toward a Sociology of Repair // *Berkeley Journal of Sociology*. 2000. Vol. 44. P. 55–81.
- Hughes T.P.* The Evolution of Large Technological Systems // Bijker W.E., Hughes T.P., Pinch T.J. (eds.). *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology*. Cambridge, MA: MIT Press, 1993. P. 51–82.
- Höhne S.* The Birth of the Urban Passenger: Infrastructural Subjectivity and the Opening of the New York City Subway // *City: Analysis of Urban Trends, Culture, Theory, Policy, Action*. 2015. Vol. 19. No. 2–3. P. 313–321.
- Jackson S.* Rethinking Repair // Gillespie T., Boczkowski P., Foot K. (eds.). *Media Technologies: Essays on Communication, Materiality and Society*. Cambridge, MA: MIT Press, 2014. P. 221–240.
- Jupp P.C.* *From Dust to Ashes: Cremation and the British Way of Death*. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2006. 232 p.
- Kotkin S.* *Magnetic Mountain: Stalinism as a Civilization*. Berkeley: University of California Press, 1997. 639 p.
- Laderman G.* *Rest in Peace: A Cultural History of Death and the Funeral Home in Twentieth-Century America*. N.Y.: Oxford University Press, 2003. 245 p.
- Larkin B.* The Politics and Poetics of Infrastructure // *Annual Review of Anthropology*. 2013. Vol. 42. P. 327–343.
- Nakamaki H.* Continuity and Change: Funeral Customs in Modern Japan // *Japanese Journal of Religious Studies*. 1986. Vol. 13. No. 2–3. P. 177–192.
- Walter T.* Three Ways to Arrange a Funeral: Mortuary Variation in the Modern West // *Mortality*. 2005. Vol. 10. No. 3. P. 173–192.
- Walter T.* Why Different Countries Manage Death Differently: A Comparative Analysis of Modern Urban Societies // *The British Journal of Sociology*. 2012. Vol. 63. No. 1. P. 123–145.

Spatiality and Dysfunctionality of Infrastructure in the Context of Modern Russian Funeral Rites

Sergei Mokhov

National Research University Higher School of Economics

3 Krivokolenny Lane, Moscow, Russia

Journal “Archeology of Russian Death”

10–5–34 Zagorodnoe Road, Moscow, Russia

svmohov.hse@gmail.com

This article explores the influence of funeral market infrastructure on rituals of the modern Russian funeral. The author argues that the spatiality of the infrastructure creates a special regimen for Russian funerals. This turns the funeral into a long-term movement from one infrastructure object to another, in the course of which local problems of the dysfunction of infrastructure are solved. The breakdown / repair of infrastructure is sacred and becomes an essential element of the funeral rite. I compare a constant solution to the dysfunctionality of the infrastructure with the litanies which were described by Nancy Rice. Some brief context of the question of the importance of infrastructure in social practices, and specifically in the funeral business, is presented in the beginning of the article. The second part of the text reveals the role of infrastructure in modern Russian funerals. The article is based on the materials of my own ethnographic research in the funeral home.

Keywords: death care industry, Russian funeral market, anthropology of infrastructure, cemeteries, funerals, repair and breakdown of infrastructure.

Acknowledgements

The article is supported by Russian Science Foundation, project no. 17-78-10208 <<https://doi.org/10.13039/501100006769>>.

References

- Anand N., ‘Pressure: The PoliTechnics of Water Supply in Mumbai’, *Cultural Anthropology*, 2011, vol. 26, no. 4, pp. 542–564.
- Blayac T., Bougette P., Montet C., ‘How Consumer Information Curtails Market Power in the Funeral Industry’, *European Journal of Law and Economics*, 2012, vol. 37, no. 3, pp. 421–437.
- Bremborg A., ‘Professionalization without Dead Bodies: The Case of Swedish Funeral Directors’, *Mortality*, 2006, vol. 11, no. 3, pp. 270–285.

- Chipchase J., *Informal Repair Culture*, Personal Blog, 2016, October 7. <<http://janchipchase.com/content/presentations-and-downloads/informal-repair-cultures/>>.
- Dalakoglou D., Harvey P., 'Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility', *Mobilities*, 2012, vol. 7, no. 4, pp. 459–465.
- Edwards P. N., 'Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems', Misa Th. J., Brey Ph., Feenberg A. (eds.), *Modernity and Technology*. Cambridge, MA: MIT Press, 2003, pp. 185–225.
- Filippova S., 'Kladbishche kak simbolicheskoe prostranstvo dlya sotsialnoy stratifikatsii' [Cemetery as a Symbolic Space of Social Stratification], *Zhurnal sotsiologii i sotsialnoy antropologii*, 2009, vol. 12, no. 4, pp. 80–96. (In Russian).
- Graham S., Thrift N., 'Out of Order: Understanding Repair and Maintenance', *Theory, Culture and Society*, 2007, vol. 24, no. 3, pp. 1–25.
- Harrington D., 'Markets: Preserving Funeral Markets with Ready-to-Embalm Laws', *The Journal of Economic Perspectives*, 2007, vol. 21, no. 4, pp. 201–216.
- Harrington D., Krynski K., 'The Effect of State Funeral Regulations on Cremation Rates: Testing for Demand Inducement in Funeral Markets', *The Journal of Law and Economics*, 2002, vol. 45, no. 1, pp. 199–225.
- Harvey P., Knox H., *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Ithaca, NY: Cornell University Press, 2015, 203 pp.
- Henke C.R., 'The Mechanics of Workplace Order: Toward a Sociology of Repair', *Berkeley Journal of Sociology*, 2000, vol. 44, pp. 55–81.
- Hughes T. P., 'The Evolution of Large Technological Systems', Bijker W. E., Hughes T. P., Pinch T. J. (eds.), *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology*. Cambridge, MA: MIT Press, 1993, pp. 51–82.
- Höhne S., 'The Birth of the Urban Passenger: Infrastructural Subjectivity and the Opening of the New York City Subway', *City: Analysis of Urban Trends, Culture, Theory, Policy, Action*, 2015, vol. 19, no. 2–3, pp. 313–321.
- Jackson S., 'Rethinking Repair', Gillespie T., Boczkowski P., Foot K. (eds.), *Media Technologies: Essays on Communication, Materiality and Society*. Cambridge, MA: MIT Press, 2014, pp. 221–240.
- Jupp P. C., *From Dust to Ashes: Cremation and the British Way of Death*. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2006, 232 pp.
- Kotkin S., *Magnetic Mountain: Stalinism as a Civilization*. Berkeley: University of California Press, 1997, 639 pp.
- Laderman G., *Rest in Peace: A Cultural History of Death and the Funeral Home in Twentieth-Century America*. New York: Oxford University Press, 2003, 245 pp.
- Larkin B., 'The Politics and Poetics of Infrastructure', *Annual Review of Anthropology*, 2013, vol. 42, pp. 327–343.

- Mokhov S., 'Rynok ritualnykh uslug v sovremennoy Rossii: polomka pokhoronnoy infrastruktury kak vlastnyy resurs' [The Death Care Industry in Modern Russia: Breakdown of Funeral Infrastructure As Power Resource], *Sotsiologiya vlasti*, 2016, vol. 28, no. 4, pp. 83–103. (In Russian).
- Mokhov S., 'Rynok ritualnykh uslug: opyt etnografii sensitivnogo polya' [The Funeral Market: Ethnography of a Sensitive Field], *Teleskop: Zhurnal sotsiologicheskikh i marketingovykh issledovaniy*, 2017, vol. 121, no. 1, pp. 23–28. (In Russian).
- Mokhov S., 'Upravlyaya neopredelennostyu i stigmoy: regionalnyy rynek ritualnykh uslug v etnograficheskikh zametkakh' [Handling Ambiguity and Stigma: Ethnographic Notes on the Local Funeral Market], *Ekonomicheskaya sotsiologiya*, 2017, vol. 18, no. 1, pp. 28–50. (In Russian).
- Mokhov S., "‘Idealnye polomki’": infrastruktura rynka ritualnykh uslug i proizvodstvo sotsialnogo poryadka' ["Ideal Breakdowns": The Infrastructure of the Funeral Market and the Production of Social Order], *Etnograficheskoe obozrenie*, 2018, no. 2 (in print). (In Russian).
- Nakamaki H., 'Continuity and Change: Funeral Customs in Modern Japan', *Japanese Journal of Religious Studies*, 1986, vol. 13, no. 2–3, pp. 177–192.
- Ries N., *Russian Talk: Culture and Conversation during Perestroika*. Ithaca, NY: Cornell University Press, 1997, 256 pp.
- Sohn-Rethel A., *Das Ideal des Kaputten*. Ulrich: Seutter, 2009, 64 SS.
- Sokolova A., 'Funerals without a Body: The Transformation of the Traditional Funeral Ritual', *Forum for Anthropology and Culture*, 2012, no. 7, pp. 231–246.
- Sokolova A., Transformatsii pokhoronnoy obryadnosti u russkikh v XX–XXI vv. (na materialakh Vladimirskey oblasti) [Transformations of Russian Funeral Rites in 20th and 21st Centuries (On Materials of the Vladimir Region)]: PhD dissertation, Institute of Ethnology and Anthropology, Russian Academy of Sciences (IEA RAS). Moscow, 2013, 303 pp. (In Russian).
- Walter T., 'Three Ways to Arrange a Funeral: Mortuary Variation in the Modern West', *Mortality*, 2005, vol. 10, no. 3, pp. 173–192.
- Walter T., 'Why Different Countries Manage Death Differently: A Comparative Analysis of Modern Urban Societies', *The British Journal of Sociology*, 2012, vol. 63, no. 1, pp. 123–145.