

Шепелев Иван Андреевич

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПИТАНИЕМ, ЖИЛЬЁМ И ВРАЧЕБНОЙ ПОМОЩЬЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ СССР В УСЛОВИЯХ КОРЕННОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ ОТРАСЛИ (1965-1985 ГГ.)

В статье рассматриваются ключевые проблемы социальной политики железнодорожной отрасли СССР: обеспечение питанием, жильём и врачебной помощью в условиях модернизации с середины 1960-х до середины 1980-х гг. Названные направления социальной политики рассматриваются как элементы инфраструктуры транспорта, сложившейся к 1960-м гг. Раскрываются функции социальной сферы транспорта, затрагивается проблема самообеспечения отрасли. Дается оценка общей эффективности социально-бытовой сферы железнодорожного транспорта СССР.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2017/3-1/56.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2017. № 3(77): в 2-х ч. Ч. 1. С. 197-201. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2017/3-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

УДК 33:656.2/4(47)

Исторические науки и археология

В статье рассматриваются ключевые проблемы социальной политики железнодорожной отрасли СССР: обеспечение питанием, жильём и врачебной помощью в условиях модернизации с середины 1960-х до середины 1980-х гг. Названные направления социальной политики рассматриваются как элементы инфраструктуры транспорта, сложившейся к 1960-м гг. Раскрываются функции социальной сферы транспорта, затрагивается проблема самообеспечения отрасли. Дается оценка общей эффективности социально-бытовой сферы железнодорожного транспорта СССР.

Ключевые слова и фразы: железная дорога; транспорт; жилищные условия; питание; здравоохранение.

Шепелев Иван Андреевич

*Омский государственный университет имени Ф. М. Достоевского
shepelev.ivan@mail.ru*

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПИТАНИЕМ, ЖИЛЬЁМ И ВРАЧЕБНОЙ ПОМОЩЬЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ СССР В УСЛОВИЯХ КОРЕННОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ ОТРАСЛИ (1965-1985 ГГ.)

Особенности режима труда на железной дороге всегда диктовали и диктуют определенную специфику жизни и быта железнодорожников. Забота об их здоровье – не только залог эффективной работы отрасли, но и гарантия безопасности на дорогах. Прежде всего, это касается питания и трудового режима. Многим работникам разных профессий на железной дороге приходится выдерживать сменность графика работы и круглосуточные дежурства в разбросанных линейных подразделениях. Негативно сказываются на здоровье работников железнодорожной отрасли и большие физические нагрузки, а также длительное пребывание, независимо от погодных условий, на открытом воздухе и т.п.

Нахождение в удалённых участках железной дороги, за пределами близкой доступности социально-бытовых учреждений, невозможность комфортного отдыха и правильного питания из-за отсутствия инфраструктуры вызвали необходимость создания собственной системы бытового и врачебного обслуживания железнодорожников и их семей. Сложная система социального обслуживания железнодорожной отрасли СССР поэтапно формировалась в течение 1920-1940-х гг. и в восстановительный период заново создавалась в разрушенных войною районах. Однако к 1960-м гг. темпы её развития не соответствовали темпам роста отрасли и тем нагрузкам, которые легли на плечи работников последней в условиях модернизации. Социальная система транспорта, безусловно, требовала обновления.

Коренная перестройка советских железных дорог, последовавшая за этапом послевоенного восстановления, стала частью экономической политики брежневского руководства. Помимо строительства новых дорог, в том числе грандиозной Байкало-Амурской магистрали, велась полная модернизация всего железнодорожного хозяйства. Большинство магистралей стали двухпутными, сложные по плану и профилю участки дороги были спрямлены, инженерные сооружения капитально отремонтированы и заменены. Электрификация отрасли стала массовой. Появились автоматические системы сигнализации, централизованного управления и т.д. Модернизация изменила режим труда на дороге, сделав его более напряжённым. Но общие недостатки советской экономической системы мешали избавиться от отживших элементов социальной системы транспорта, делали их жизненно необходимыми.

Наиболее зримым несоответствие прежней социальной системы новым потребностям было в сфере снабжения транспортников питанием. В условиях технической модернизации транспорта важной особенностью, унаследованной от предшествующего этапа развития его социальной сферы, были подсобные хозяйства при железной дороге и индивидуальные земельные участки железнодорожников. Железнодорожники, в первую очередь линейные работники, связанные с движением поездов, ещё с 1930-1940-х гг. в массовом порядке наделялись земельными участками. Подсобные хозяйства и служебные наделы создавались тогда при открывавшихся отделах рабочего снабжения (ОРС) железнодорожников.

Нормы служебных наделов для линейных работников железнодорожного транспорта были определены до 0,25 га пахотной земли и до 1 гектара сенокоса на семью. В малонаселённых районах Сибири и Дальнего Востока соответствующими советами министров автономных республик, крайисполкомами и облисполкомами нормы пахотной земли установлены до 0,50 га и сенокоса – от 1 до 2 га на семью [8, с. 103]. Служебные наделы в СССР предоставлялись только на время трудовых отношений, фактически привязывая получивших такой надел к месту работы. В этом, пожалуй, главное отличие последних от дореволюционного класса наемных рабочих с наделом. В этом же и сходство, но с другим, крепостным состоянием, к которому в СССР старались приблизить не только крестьянство, но и рабочих. Право пользования служебным наделом сохранялось также за членами семей железнодорожников, призванных на военную службу или командированных на учёбу.

Как и в вопросах широко внедрявшихся в 1960-1980-х гг. «новых способов» организации труда, движениях передовиков производства, использовавшихся для увеличения плановых заданий при одновременном сокращении сотрудников, – дело было в экономии, причём на самих рабочих. Железнодорожники должны

были не только работать с каждым годом всё интенсивнее, но и сами себя обеспечивать питанием, а иногда – и топливом. Самообеспечение продовольствием было уродливой отличительной чертой советского транспорта. Её истоки – в особенностях советской плановой экономики, осуществлявшей с конца 1920-х гг. свои грандиозные проекты за счёт ограбления деревни. В итоге сельское хозяйство не могло обеспечить потребности промышленности и транспорта. В этих условиях сотрудники последнего и перешли к самообеспечению, по аракатеевски сочетая службу на железной дороге с занятием сельским трудом.

Служебные наделы помогали кормить семью. Подсобные хозяйства также давали железнодорожным столовым мясо, молоко, картофель и др. продукты. Даже зимой в меню железнодорожников всегда были зелень, овощи и фрукты. Индивидуальные служебные земельные наделы, где было разрешено также разбивать огороды, позволяли железнодорожникам снабжать себя овощами. На протяжении всего рассматриваемого нами периода служебные наделы и подсобные хозяйства не потеряли своего значения, а напротив, только приобрели ещё большее с ухудшением общего экономического положения в стране. В 1985 г. при железнодорожных предприятиях действовали 730 таких подсобных хозяйств, которые располагали сельскохозяйственными угодьями площадью 238 тыс. га [6, с. 10].

Подсобные хозяйства производили продукты не только для самих работников транспорта и их семей, но и обеспечивали учреждения, обслуживавшие их интересы, то есть поставляли их в детские сады и ясли, лечебные учреждения транспорта, учебные заведения. Организация подсобных хозяйств лицемерно называлась вынужденной мерой, на неё шли, даже сознавая, что она сдерживает КПД предприятий. Где не было подсобных хозяйств, они организовывались с помощью других железных дорог, присылавших своих животных, семена, растения, также как в военные годы обеспечивали друг друга углём (при отдельных дорогах были свои угольные шахты, помогавшие обогревать жильё и готовить пищу) [4, с. 485].

На протяжении всей советской истории железнодорожные ОРСы также сохранили своё значение. Впрочем, они не были явлением, присущим исключительно транспортному хозяйству, и создавались для обслуживания бытовых интересов рабочих, инженерно-технических кадров и служащих предприятий промышленности, строительства и транспорта в масштабах всей страны. Пережив бурный рост в годы Великой Отечественной войны, в послевоенные годы по мере восстановления и развития сети розничной торговли в СССР они ликвидировались на большинстве советских предприятий. И только специфические отрасли, отличающиеся отдалённостью, разбросанностью производства и особыми условиями труда персонала, сохранили систему ОРСов.

Железнодорожные ОРСы сохранились повсеместно, в том числе на территориях с развитой инфраструктурой. При наличии в районах деятельности железнодорожных ОРСов развитой торговой сети их функции ограничивались организацией общественного питания, а в необходимых случаях и бытового обслуживания непосредственно на предприятиях транспорта. Доля ОРСов в товарообороте государственной торговли СССР составила в 1971 г. 21% [1, с. 606-607]. В рассматриваемый нами период рабочее снабжение было систематизировано и централизовано. На уровне Министерства путей сообщения (МПС) им занималось Главное управление рабочего снабжения (ГлавУРС), на дорогах были организованы дорожные управления рабочего снабжения (ДорУРСы), на отделениях – отделы рабочего снабжения (ОРСы). Сложилась стройная система рабочего снабжения, в рамках которой на дорогах работали магазины, столовые, пункты питания локомотивных бригад, курсировали вагоны-лавки и бытовые поезда.

Здесь следует разделить попытку переложить часть забот о производстве продуктов питания для отрасли на самих железнодорожников от создания автономной системы их сервисного обслуживания. Если рассматривать систему рабочего снабжения отдельно от сельхозугодий при железной дороге и тем более таких экзотических явлений, как угольные шахты, то оценить её можно только положительно. Рабочее снабжение как торгово-сервисная служба, обеспечивающая доставку и продажу необходимых продуктов и непродовольственных товаров, нерентабельную для предприятий торговли, было не просто полезным, а жизненно необходимым делом для железной дороги. Оно гарантировало высокий уровень заботы о потребностях работников транспорта, обеспечивало их и их семьи всем необходимым независимо от любых расстояний.

Принципы, положенные в основу продовольственного снабжения железнодорожной отрасли, действовали и при решении жилищного вопроса. Проблему обеспечения жильём работников транспорта для более глубокого понимания лучше рассматривать как часть общей проблемы – ведомственного жилья в СССР. С середины 1920-х гг. основными застройщиками в советском жилищном строительстве были различные ведомства, наркоматы, позже – министерства. В итоге к 1960-м гг. отличительной особенностью жилищной ситуации в СССР стало то, что жильё и коммунальные услуги предоставлялись именно предприятиями, на которых трудились советские граждане. Размеры жилищного строительства министерств и ведомств значительно превышали размеры жилищного строительства местных советов.

Неотъемлемой чертой советской жизни стали «ведомственные городки», где предприятие не только давало работу, но и контролировало жилищные условия. Установка советского руководства на создание развитой бытовой сферы для трудящихся (прежде всего рабочих промышленности и транспорта) делала вопрос рентабельности такой сферы для самих предприятий второстепенным. Жилищное хозяйство предприятий не покрывало расходов на их содержание собственными средствами. Не все предприятия, располагавшие большим жилым фондом, уделяли достаточно внимания вопросам этого хозяйства. Но даже убытки, которые несли здесь предприятия, нанося ущерб государству, не умаляли значения собственного бытового хозяйства. Жилищный фонд предприятий с ростом советской промышленности и транспорта продолжал расти на протяжении всей советской истории.

Рост жилищного фонда железнодорожного транспорта СССР (составлено по: [2, с. 192])

| Годы | Возведено жилья, тыс. м ² |
|-----------|--------------------------------------|
| 1961-1970 | 18839 |
| 1971-1980 | 14663 |
| 1981-1990 | 17936 |

С 1920-х гг. советским правительством задача создания постоянных кадров рабочих и закрепления их за предприятиями рассматривалась в неразрывной связи с задачей ускорения темпов жилищного строительства и тем самым улучшения материально-культурного уровня трудящихся. В 1960-1970-х гг. принципиально ничего не изменилось. Дело было не в альтруизме советской власти или её рабочем характере, хотя до брежневского «развитого социализма» она и считалась пролетарской диктатурой. Всё дело было в прикреплении рабочих к предприятиям, на которых они трудились. Жильё привязывало ещё крепче, чем служебные сельхознаделы.

Такое положение создавало зависимость работника от начальства и места работы. И хотя эту зависимость нельзя сравнить, скажем, с полукрепостной зависимостью сталинского колхозного крестьянства, суть была той же. Решение в июне 1983 г. Пленума ЦК КПСС и постановление Совмина СССР «О дополнительных мерах по укреплению трудовой дисциплины» в очередной раз подтвердило неизменность этого положения, усугубив его требованием полнее учитывать результаты труда рабочих, служащих, колхозников при распределении квартир [9, с. 7]. Доступность этих благ ставилась в зависимость от стажа, прежде всего, от стажа работы на данном предприятии.

И если в 1930-1940-х гг. жилой фонд предприятий имел вид бараков или общежитий (предприятия продолжали их строить, несмотря на формальные запреты с середины 1930-х гг. возводить их в той же Москве), то в послевоенный период, особенно в брежневские годы, повсеместно возводилось капитальное жильё с индивидуальной, семейной планировкой. В 1950-1960-х гг. в каждом городе строительство жилья вели десятки и нередко даже сотни строительных организаций различных министерств и ведомств, многие из них строили жильё на соседних площадках, но каждая создавала свою производственную базу.

Что касается непосредственно железнодорожной отрасли, то именно в рассматриваемый нами период, то есть в 1960-1980-х гг., начинается по-настоящему широкомасштабное строительство жилья. Всё дело в том, что предшествующий период развития железной дороги сохранил не просто дефицит жилья, но и весьма убогое состояние имеющейся жилплощади. Большая её часть состояла из деревянных одноэтажных малых домов, казарм и путевых будок, использовавшихся под жильё. Обслуживание бытовых нужд в таком жильё отнимало всё свободное время, ни о каком саморазвитии и здоровом отдыхе не было и речи. Под угрозой оказалось кадровое комплектование железных дорог, сохранение на предприятиях транспорта высококвалифицированных специалистов и рабочих. Вот почему строительство жилья, обеспеченного необходимыми удобствами, было одной из главных задач в 1960-1980-е гг. [3].

Основная часть домов, построенных для железнодорожной отрасли в 1960-1980-х гг., была возведена усилиями Министерства транспортного строительства СССР за счет государственного финансирования. Однако значительную роль продолжал играть и преобладавший в довоенные годы хозяйственный способ постройки жилья и возведения соответствующей ему инфраструктуры. Жильё, возведённое хозяйственным способом, то есть силами железной дороги и её предприятий, когда железнодорожники объединялись в бригады и сами строили себе дома, по-прежнему было небольшим и малообустроенным, но его доля постоянно сокращалась.

К середине 1980-х гг. постройка необустроенных домов почти прекратилась, стали возводиться только качественно новые современные многоэтажные здания со всеми удобствами. Естественно, что трудоёмкость квадратного метра в этих домах была существенно выше, строились они медленнее и дороже. Само строительство жилья было неравномерным ни во времени – на протяжении рассматриваемого периода, ни в пространстве – не только в пределах разных республик, но даже одной железной дороги, когда на новых и старых линиях интенсивность строительства была разной.

Например, к середине 1960-х гг. строительство жилья для уральских железнодорожников сначала резко падает (до 50 тыс. м² в год), затем в 1970-х гг. опять возрастает, оставаясь высоким до 1980-х гг., когда произошёл новый спад в строительстве [7, с. 992]. Главными причинами сокращения жилищного строительства на железных дорогах Урала стали общие для всей страны и её транспортной отрасли недостаток государственных капиталовложений в социальную сферу, трудности с мобилизацией строительной техники и рабочей силы, приоритетное финансирование новых транспортных объектов.

На Урале резкое сокращение строительства жилья произошло именно в 1979 и 1982 гг., что было связано с отвлечением финансовых средств на ввод в эксплуатацию жилья для нового Сургутского отделения Свердловской дороги [Там же, с. 992-993]. Это было типичным для советской системы: при включении в план жилищного строительства жилой площади для новых железнодорожных линий сокращалось строительство на действующих направлениях дорог, а также происходило общее снижение расходов государства на поддержание социальной сферы железнодорожного транспорта.

Несмотря на значительные кадровые сокращения в отрасли, ни в 1970-х, ни в 1980-х гг. жилищный вопрос на железной дороге так и не был решён. К концу 1980-х гг. 440 тыс. семей железнодорожников (11,4% от общего числа нуждающихся) ждали своей очереди на жильё [10, с. 22]. Однако саму возможность бесплатного предоставления работникам капитального жилья следует оценить, безусловно, положительно. Что бы ни говорили

современные критики советской жилищной системы, она реально позволяла обзавестись жильём работникам самых низкооплачиваемых профессий отрасли. Конечно, жильё не было бесплатным, но налоги и сборы, которые советские граждане успевали заплатить государству к моменту получения жилья, не компенсировали его стоимости и не расходовались только на эти цели.

Медицинское обслуживание железнодорожников и их семей было ещё одной ключевой частью социальной сферы транспорта. Ответственность за своевременную медицинскую помощь работникам транспорта, текущий контроль их состояния здоровья и профилактика заболеваний были особыми, поскольку от них зависело не просто качество и эффективность выполняемой работы, но безопасность движения поездов и безаварийность работы всего транспорта. Модернизация железнодорожного транспорта в середине 1950-х – 1980-е гг. вызвала значительные изменения в его системе здравоохранения, ускорив темпы ее развития и расширив масштабы ее работы.

Повсеместно происходил значительный рост числа больниц, поликлиник и здравпунктов. Здания стационаров переводились с печного на водяное отопление, к зданиям проводились канализация и горячая вода. Появилось большое количество медицинских учреждений в поселках, на отдаленных линейных станциях и участках, где прежде никакой медицинской помощи не существовало. Своё развитие получила и педиатрическая помощь детям железнодорожников, на крупных станциях повсеместно в стране открывались специализированные детские поликлиники (о развитии медицинской помощи см., например: [7, с. 993-994]).

Сложнее всего решалась проблема кадрового обеспечения медицинских учреждений железной дороги, в особенности педиатрическая и на отдалённых её участках. В 1966 г. в системе здравоохранения на железной дороге было занято 187,9 тыс. человек, в том числе 28 тыс. врачей, которые работали в 865 больницах, насчитывавших 88,7 тыс. коек. Кроме того, на железнодорожных предприятиях и в депо действовали 1477 здравпунктов, 1584 амбулаторий и поликлиник [5, с. 315]. Нагрузка на текущий медицинский персонал была высокой и со временем увеличивалась, по мере присоединения к действующим направлениям новых железнодорожных линий. А привлечение новых кадров упиралось в проблему дефицита жилья, особенно на линейных станциях.

Помимо диагностики и лечения, руководство Министерства путей сообщения большое внимание уделяло строительству и реконструкции ведомственных санаториев и профилакториев, расположенных на курортах Черноморского побережья и Кавказских Минеральных Вод, а также в экологически чистых зонах Подмосковья, Ленинградской области. Здесь отдыхали, лечились и проходили реабилитацию железнодорожники, работавшие в тяжелых и вредных условиях (жители районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, районов, загрязненных радиацией). В течение 1960-1970-х гг. большинство отделений советских дорог обзавелись также собственными санаториями-профилакториями. Однако путёвки распределялись неравномерно, с конца 1970-х гг. по мере ухудшения финансового положения железнодорожной отрасли сокращалось и их общее количество.

Основную нагрузку по развитию и содержанию социальной сферы железных дорог СССР в 1960-1980-х гг. несло бюджетное, а не отраслевое финансирование. Это было принципиальное положение, поскольку сама транспортная отрасль не могла внутренними ресурсами покрыть такие расходы. При этом социально-бытовая сфера железных дорог играла двойственную роль: с одной стороны, она гарантировала высокий уровень защищённости работников (питание, жильё, медицинское обслуживание и проч.), но с другой – она же зачастую обеспечивалась их индивидуальными трудовыми усилиями и использовалась государством как инструмент закрепощения, привязывания к отрасли.

Модернизация железнодорожных дорог СССР не привела к принципиальному обновлению их социальной сферы, однако происходил количественный рост. Он сглаживал остроту проблем для работников отрасли, усугубляя финансовое бремя для бюджета страны. В этом двойственность ситуации, когда внутренняя логика развития социальной сферы требовала больших вложений, которые бы позволили избавиться от уродливых пережитков прошлого, а материальная сторона отрасли – избавиться от лишних расходов. В рассматриваемый период эта ситуация лишь сложилась, разрешится она уже в перестроечные и постперестроечные годы с одновременным падением рентабельности железнодорожной отрасли.

Список литературы

1. **Большая советская энциклопедия:** в 30-ти т. / гл. ред. А. М. Прохоров. 3-е изд. М.: Сов. энциклопедия, 1974. Т. 18. 632 с.
2. **Гайдамакин А. В., Лукин В. В., Четвергов В. А., Маслов Г. П., Петров В. В., Слюзов Ю. И., Баландин С. А., Хроменкова Т. Н., Кообар Г. А., Раздобарова И. В., Ремнев А. В.** История железнодорожного транспорта России. М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2012. 312 с.
3. **Елисеев В. Т.** Улучшение жилищных условий железнодорожников // Славный путь: Свердловская железная дорога за 40 лет Советской власти. Свердловск: ДорНТО Свердловской железной дороги, 1957. С. 142-145.
4. **Железнодорожники в Великой Отечественной войне** / под ред. Н. С. Конарева. 2-е изд. М.: Транспорт, 1987. 592 с.
5. **История железнодорожного транспорта России и Советского Союза (1836-1991):** в 3-х т. СПб.: Иван Федоров; М.: Московский гос. ун-т путей сообщения, 2004. Т. 3. 1945-1991. 631 с.
6. **Калиничев В. П.** Социальная политика отрасли // Железнодорожный транспорт. 1986. № 1. С. 4-12.
7. **Крючков М. Т., Конов А. А.** Развитие социокультурной инфраструктуры железнодорожного транспорта на Урале в 1956-1991 гг. // Фундаментальные исследования. 2013. № 8. С. 991-997.
8. **Основы советского права:** учеб. для с.-х. высш. учеб. заведений / под ред. А. Г. Первушина. М.: Юрид. лит., 1970. 566 с.
9. **Сборник нормативных материалов по охране труда для предприятия и организация системы Госснаба СССР.** М.: Прейскурантиздат, 1986. 416 с.
10. **Социальное развитие и подготовка кадров** // Железнодорожный транспорт. 1990. № 4. С. 22-25.

THE USSR RAILWAYMEN PROVIDING WITH FOOD, HOUSING AND MEDICAL CARE IN THE CONDITIONS OF RADICAL MODERNIZATION OF THE SECTOR (1965-1985)

Shepelev Ivan Andreevich

Omsk F. M. Dostoevsky State University

shepelev.ivan@mail.ru

The article deals with the key issues of the social policy of the railway sector of the USSR: providing with food, housing and medical care in modernization conditions since the middle of the 1960s to the middle of the 1980s. The mentioned spheres of social policy are considered as elements of the transport infrastructure, which had formed by the 1960s. The paper discloses functions of the social sphere of transport, touches upon issues of self-sufficiency of the industry. The author evaluates general effectiveness of the social-everyday sphere of the railway transport of the USSR.

Key words and phrases: railway; transport; living conditions; food; health.

УДК 77.04; 7.037.5

Искусствоведение

Статья посвящена выявлению особенностей интерпретации мотивов живописного разрушения в сюрреалистической фотографии. Автор акцентирует внимание на том, что образы энтропии являются для фотографов-сюрреалистов резервуарами случайной красоты, рожденной временем, отправной точкой для творческой фантазии, источником психолого-философской и историко-политической рефлексии. Автор заключает, что, обращаясь к мотивам разрушения, фотографы актуализируют такие ключевые концепты сюрреализма, как автоматизм, принцип визуальной аналогии, чудесное, объективный случай, сюрреальность.

Ключевые слова и фразы: сюрреализм; фотография; руины; автоматизм; принцип визуальной аналогии; чудесное; сюрреальность.

Шик Ида Александровна

Государственный Эрмитаж, г. Санкт-Петербург

ida.shik@bk.ru

ЭСТЕТИКА РАЗРУШЕНИЯ В СЮРРЕАЛИСТИЧЕСКОЙ ФОТОГРАФИИ

Начиная с XVII века, искусство проявляет интерес к тому, что подвержено старению и распаду. Эстетика живописного разрушения, в XVIII веке заявившая о себе в руинированных пейзажах Г. Робера и Дж.-Б. Пиранези, сохраняет свою актуальность и в современных снимках заброшенных городов Н. Кандера.

Проблематика старого и разрушенного получает широкое освещение в одном из самых значительных направлений искусства XX века – сюрреализме. Сюрреалисты обращаются к ней в теоретических сочинениях, статьях, прозе и поэзии, а также в живописи, графике, коллаже, кино и фотографии. Для сюрреалистической фотографии эстетика устаревшего и разрушенного становится своего рода «визитной карточкой». Фотографы-сюрреалисты исследуют широкий спектр мотивов разрушения: от «аристократических» руин, занимающих «привилегированной разновидностью останков» [4, с. 87] до более «демократичных» старых стен, разбитых кладбищенских монументов, потрескавшихся тротуаров, почти развалившихся дверей и полуразложившегося мусора. По словам В. Кемпа, фотография со времен своего появления питает стойкий интерес к мотивам разрушения [12] – достаточно вспомнить снимки таких известных мастеров, как Генри Фокс Тальбот, Гюстав ле Грей, Эжен Атже и др. Фотографы-сюрреалисты, унаследовавшие от Э. Атже интерес к «забытому и заброшенному» [1], продолжают эту традицию и в то же время доводят ее до своего апогея. Такие исследователи, как В. Кемп [12], И. Уолкер, К. Фиялковски, М. Ричардсон [9], К. Срп [8; 19], Л. Биджовска [8], З. Примус [18], А. Меек [15] и др. отмечают интерес отдельных фотографов-сюрреалистов к теме живописного разрушения, однако целостное представление о репрезентации образов энтропии в сюрреалистической фотографии еще не сформировано. Цель данной статьи – провести анализ специфики интерпретации мотивов разрушения в сюрреалистической фотографии и выявить ее связь с концептуальной программой сюрреализма.

Сюрреалисты наследуют от искусства XVIII-XIX вв. интерес к образу руин, относя его в «Манифесте сюрреализма» (1924) к эстетической категории *чудесного* наряду с современным манекеном [5, с. 359]. Анализируя анатомию сюрреалистического *чудесного*, Х. Фостер отмечает, что манекены и руины являются коллапсом «природного и культурного», «одушевленного и неодушевленного», демонстрирующим «имманентность смерти в жизни» и «встречу движения с покоем», которые впоследствии станут неотъемлемыми условиями появления *конвульсивной красоты* [10, р. 21-23] – еще одной эстетической доминанты сюрреализма. Кроме того, апеллируя к идее «имманентности смерти в жизни», сюрреалисты актуализируют такую традиционную коннотацию образа руин, как напоминание о том, что все подвержено разрушению, старению, распаду. Бессознательное, природное, инстинктивное всегда берет верх над сознательным, культурным, рациональным. В эссе