

Михаил Рыклин

"ЛУЧШИЙ В МИРЕ"
ДИСКУРС МОСКОВСКОГО МЕТРО 30-Х ГОДОВ

*"Давайте более реальный свет – ведь это не храмы,
а вокзалы подземной железной дороги!"*

Л.М. Каганович

В третьем томе своей работы "Эстетика" Гегель пишет о "самостоятельной, символической архитектуре". Возведение таких зданий составляло в известные эпохи всю жизнь наций. Эти сооружения выражают высшее (еще не ставшие духовными представления о Боге, верховном владыке, идеальном общественном состоянии) в себе как в единственной, ничем не опосредованной реальности. Именно поэтому они символичны, в противоположность "субъективному умению создавать иллюзию", отличающему обычное искусство. "Произведения этой архитектуры должны заставить задуматься, пробудить всеобщие представления, не являясь при этом только оболочкой и окружением уже сформированного смысла."¹ Их форма поэтому не просто знакома, но символична; она "сама по себе указывает на то представление, которое они должны вызывать". Это обуславливает их чрезвычайное многообразие и изменчивость, отсутствующие в более индивидуализированных произведениях, которые стали "моментами единого субъекта".²

Если первым содержанием самостоятельного символического зодчества было объединение людей, то в качестве примера можно привести не только (как это делает Гегель) вавилонскую башню, но и строительство Московского метро в 30–50 годы нашего века. Но если дискурс, окружавший строительство древних зданий, выразился лишь в нескольких высеченных на камне магических формулах и немногих сохранившихся свидетельствах греческих историков, то разветвленный дискурс, сопровождавший возвведение станций подземной железной дороги в Москве, прекрасно сохранился и может стать предметом исследования.

Основы метродискурса были заложены в известной речи Кагановича от 14 мая 1935 года, произнесенной соратником Сталина на заседании, кото-

рое было посвящено пуску первой очереди метро. Многие положения этой речи затем повторялись архитекторами, писателями, строителями.

"Московский метрополитен, — гласит первый тезис, — выходит далеко за рамки обычного представления о техническом сооружении. Наш метрополитен есть *символ* (курсив мой — *M.P.*) строящегося нового социалистического общества... строящегося и работающего на основах, противоположных тем, на которых создавалось капиталистическое общество."³ Здесь важно, как расшифровывается фраза "не просто техническое сооружение". Она весьма неоднозначна. В каких-то контекстах она означает: "техническое сооружение, в котором идеально все — перонные залы, вагоны, машинисты, пассажиры, облицовка и т.д." Но возможно также, что "техническое" противостоит "*идеальному*", а не дополняет его; в таком случае техническое — это грехопадение идеального, неизбежное зло, которое надо преодолеть для того, чтобы достичь идеальности. Есть, наконец, еще одна, третья возможность прочтения: техническое изначально подчинено эстетическому, есть одно из второстепенных проявлений эстетического (предстающего как идеальное).

В этой фразе существенна именно ее многозначность, равновероятность принципиально разных истолкований. Став однозначной, она утратила бы символическую эффективность, составляющую ее *modus vivendi*. Она воздействует всеми своими значениями одновременно.

Отношение к технике в рамках метродискурса депрофессионализируется; техника фетишизируется (связывается с идеальным) и вместе с тем снижается (подчиняется диктату эстетического), становится частью литературы, некоего былинного сказа, который вообще доминирует в советской культуре 30-х годов. Термины из профессионального словаря горняков, инженеров транспорта, отделочников и т.д. транслируются на массовую непрофессиональную аудиторию, становясь частью великой нарратации. Инженерный технический расчет провозглашается бессильным перед напором большевистских темпов и комсомольских импровизаций. Метродискурс — это сумерки инженерного разума, без которого не воздвигается ни одно техническое сооружение, идеальное или обычное. Предмет этого текста — не метро как техническое сооружение, а дискурс метро, обволакивающая его совокупность речевых практик, в высокой степени автономных, в каком-то смысле даже закмнутых на себя. Метродискурс имеет отношение скорее к литературе, чем в профессиональным языкам, с помощью которых производятся утилитарные предметы. Внутри дискурса эти языки теряют свою специфику, утрачивают частичность, тотализуются; в этом виде их может использовать пропаганда. С помощью метродискурса ничего нельзя построить, он является, так сказать, произведением в себе.

Метродискурс, правда, стремится сделать метро свойством новой коммунистической власти, и ему это удается... но только внутри самого себя. Как транспортное сооружение метро было воздвигнуто с помощью знания, не поддающегося такой степени эстетизации.

Другое свойство метродискурса 30-х годов – его конспиративность. Претендуя на эпическую полнокровность и открытость, он постоянно отбирает, засекречивает, прореживает поле речевых практик, многие из которых так и остаются вытесненными, не достигают уровня дискурса. Московское метро изначально строилось как военное сооружение, станции имели функцию бомбоубежищ; были и специальные военные объекты, о которых ни словом не упоминается в опубликованных книгах.

Впрочем, это упорное неупоминание военного назначения метро мстит за себя, и внутри метродискурса разрастается, достигая колоссальных размеров, военная метафорика. Строительство метро – это война против "дореволюционной, старорежимной" (Каганович) геологии Москвы, против старого мира и враждебного капиталистического окружения. Метродискурс буквально одержим военной терминологией, его агрессивность не знает пределов. Строить для него значит прежде всего воевать. "Московский метрополитен, – заявляет Каганович, – есть один из участков той великой войны, какую мы ведем уже десятки лет и в особенности в последние годы... мы не просто строили метрополитен, мы воевали за победу нашего первого советского метрополитена."⁴ Метро должно быть построено в кратчайшие сроки, невзирая ни на какие трудности и жертвы, что в принципе возможно лишь в состоянии тотальной мобилизации. Строя метро, власть создает в языке рабочую модель ведения военных действий. Объявление войны природе, технической рациональности и цеховой профессиональной гордости дает возможность вывести (по меньшей мере в языке) новую специальность – метростроевец. Он по приказу партии может в кратчайшие сроки стать тоннельщиком, штукатуром, плиточником или электриком.

Другой предмет гордости дискурса о метро – все построено своими руками, без иностранной помощи. И в этом он также конспиративен. Из последних публикаций стало известно,⁵ что документация по строительству эскалаторов была продана английской строительной фирмой, о чем молчат источники 30–40-х годов. Кроме того, некоторая часть технической документации просачивалась по каналам экономической разведки, которую вел НКВД.

(Хотя многое действительно было сделано своими руками; кроме того, метро – единственная из крупных сталинских строек, где практически не использовался труд заключенных.)

1. Ярче света дня

Важная тема метродискурса – освещение станций. Его можно назвать иллюзионистским. Целью было создать иллюзию, что пассажир находится не под землей, а в залитом солнцем дворце, расположенным в неизвестном месте. Архитектурные проекты, не способствовавшие этой цели, безжалостно отвергались. Особенно это относится к стремлению подчеркнуть давление мощной тектонической массы, так сказать, "подземность" станций, но также к "вокзальным" вариантам, создававшим "неортодоксальную" иллюзию пребывания под открытым небом. Так, один архитектор предложил покрасить потолок станции в черный цвет, чтобы пассажиры не могли определить его высоту и думали, что находятся на обычном вокзале для пригородных поездов.⁶ Этот проект был отвергнут за его "приземленность". Нужно было не скрывать "подземность" как недостаток и не подчеркивать ее как преимущество, но создавать иллюзию пребывания во дворце, реально расположенному под землей, но "идеально" – вне места, в у-топосе. Реализация утопии мыслилась буквально.

"...человек, спускаясь на станцию, чувствует себя, по определению московских рабочих, "как во дворце". Да, дворцы нашего метро не однообразные. Что ни станция, то своеобразие. Где же, господа буржуа, казарма, уничтожение личности, уничтожение творчества, уничтожение искусства? Наоборот, на метро мы видим величайший разворот творчества, расцвет архитектурной мысли, – что ни станция, то дворец, что ни дворец, то по-особенному оформленный. Но каждый из этих дворцов светит одним светом – светом идущего вперед, побеждающего социализма",⁷ – говорит в своей речи Каганович.

Итак, архитектурное разнообразие затопляется единым политическим светом, который другой оратор именует "немеркнущим солнцем великой сталинской эпохи". По сравнению с таким глобализмом борьба архитекторов за "дневное" освещение станций выглядит мелкой, но без нее нельзя было бы сделать такие широкомасштабные идеологические обобщения.

О метро в 30-е годы писались детские книги, причем, что интересно, параллельно со строительством и даже с некоторым опережением. В одной из таких книжек с патетическим названием "Готов! Рассказы и стихи о метро"⁸ описывается визит в метро пожилого крестьянина, у которого там работает дочь. Дневное освещение вводит его в заблуждение – он думает, что оказался в царском дворце и инстинктивно снимает шапку. Дочь инициирует старика в метродискурс, который он сначала не понимает.

"Стены из самоцветного камня выложены, колонны стоят высокие, мраморные, все ярким светом залиты, прохладный ветерок по залам гуляет, народ по лестницам-самокатам ходит.

Снял Никита Потапов шапку.

– Эх, – говорит, – до чего богато цари жили! Как в сказке, все равно. И поезда прямо к дворцам подкатывают, – вот как устраивались!

Усмехнулась Катя.

– Это не цари, папаня, это мы так богато живем. Я ведь тебя под землю привела.

Не поверил стариk, махнул на нее шапкой.

– Не может быть такого под землей!

– А вот есть! – ответила Катя и засмеялась. – Пойдем, покатаемся.

Поехали они поездом, в мягком вагоне, на эскалаторе прокатились, осмотрели все станции. А стариk все не решается шапку надеть, мнет ее в руках и говорит:

– Кто это вам, Катяша, таких дворцов богатеющих понастроил под землей?

– А кто же нам построит? – отвечает Катя. – Сами построили, сами землю копали, сами дворцы возводили.

Надел Никита Потапов шапку, обнял дочку, поцеловал крепко и говорит:

– Уж такое ты мне чудо показала, дочка! Я с тобой останусь, в Москве буду жить.

И остался стариk в Москве, каждый день под землей катается.¹⁹

В этом стилизованном под фольклор тексте, который называется "Вроде сказки", сведены воедино основные темы метродискурса: день в метро неотличим от ночи, это вечный день; дворцы эти – не частные, даже не царские, но коллективные и построены теми же, кто ими пользуется, их трудом. Симптоматично, что старый крестьянин надевает шапку – т.е. давляет в себе вековую приниженность – на голову тогда, когда осознает, что дворцы построены простыми людьми. Сначала он принимает станцию метро за надземный царский дворец, потом за подземный дворец, построенный кем-то для новых хозяев и лишь потом "подозревает" логику новой идеологической ситуации – дворцы построены народом для самого себя. Стало быть, и шапку ломать не перед кем. В этом раю стариk и решает остаться.

В отличие от надземного дворца для богатых, подземные дворцы метро – коллективные, а не приватные сооружения, доступ в которые открыт всем. В отличие от храмов, трансцендентное полностью растворено в их структуре, а не принимает форму духа, с одной стороны, и поклоняющейся ему общины верующих, с другой. Единичность исключена из этих сооружений, а вместе с ней и дух, как его понимала философия от Платона до Гегеля. "Единичность есть принцип самостоятельного представления о духовном, потому что дух может существовать лишь как индивид, как

личность..."¹⁰ Между тем метро – это торжественное ритуальное сооружение, которым по определению не может обладать ни один индивид. Само его существование рассматривается как проявление "сталинской заботы о человека". Интенсивность этой "заботы" подчеркивается освещением, более ярким, чем природный, дневной свет. Лишь на одной станции первой линии ("Дворец Советов", нынешняя "Кропотkinsкая") в силу того, что она должна была служить преддверием грандиозного, невиданного по своим масштабам сооружения, Дворца Советов (он так и не был построен, но оказал на всю сталинскую эпоху огромное дискурсивное влияние) был применен отраженный свет – подлинное сияние должно было исходить от дворца. Когда на другой, более профанной станции строители попробовали ее искусственно затемнить, это вызвало гневный окрик Кагановича: "Дайте более реальный свет – ведь это не храмы..."

Но и эти станции обладают собственной сакральностью, полностью имманентной их структуре. Как только рабочие и крестьяне научаются прозревать в этих сооружениях черты, отдаляющие их от обычных транспортных сооружений, проявление "заботы", приложение собственного труда (тождество новой власти и народа) с ними происходит преобразование, не предусмотренное никакой политической экономией: хваленое стилистическое разнообразие этих дворцов исчезает, растворяется. Они начинают светиться одним единственным светом – светом побеждающего социализма. Вся фантасмагория различий упраздняет себя в тождестве, упирается в идентичность равного самому себе света, являющегося квазирелигиозным (трансцендентным без Бога). Поэтому эти здания не могут принять форму храмов, стать, как выразился Гегель, "окружением уже сформировавшегося смысла" или "представлением представления". Они сами, прежде всего в дискурсе формируют смысл, не нуждающийся ни в каких внешних гарантиях.

Если в метродискурсе станции приобретают идеальный статус, то происходит это потому, что они реализуют нереализуемое – полную имманентность власти народу и народа власти. Естественно, что метро как строительное и архитектурное сооружение далеко не так архаично, "незaintресованно" и символично, как обрамляющие его ортодоксальные речевые практики. Бесконечность связанных с ними намерений находит полное выражение не в станциях, а в дискурсе их строителей и всего аппарата надзора, который был к ним приставлен, не исключая журналистов и писателей (все тексты метростроевцев производят впечатление тщательно отредактированных профессионалами и даже переписанных ими).

2. Коллективизм, утопизм, гигантизм: критика метрополитенов Запада

О метро пишут параллельно с его строительством, как бы заключая его в огромный идеологический кокон, не давая ему, подобно западным метрополитенам, стать простым местом соединения различных профессиональных языков. Техническое сооружение, претендующее на "идеальность", принимающее на себя функции "духа", обречено парапоидально дублироваться в дискурсе потому, что любая иная реализация этой "идеальности" и "духовности" является частичной, приблизительной и несовершенной.

Здесь мы возвращаемся к теме конспиративности метродискурса. Его сторонники постоянно критикуют метро столиц других стран, парижское, берлинское, лондонское, ньюйоркское, утверждая, что это — "обычные транспортные сооружения", в которых отсутствует символическое измерение. Это последнее иногда несколько наивно понимается как отделка, облицовка ценным материалами (мрамором, порфиром, гранитом, марблитом и т.д.). Западные метро производят впечатление построенных лишь вчерне и сданных во временную эксплуатацию. При этом намеренно не упоминается о развитии в западных обществах других видов транспорта, прежде всего индивидуального (рост числа автомобилей). Формирование индивида в этих странах уже давно проходит через обладание собственностью, в силу чего прямое коллективное владение наделяется значительно меньшей ценностью (напротив, первые попытки массового жилищного строительства в СССР восходят к хрущевской эпохе; в 1930—50-е годы преобладают "коммуналки").

Вальтер Беньямин заметил в своем "Московском дневнике", что специфика отношений в постреволюционной России состоит в том, что власть не обменивается на деньги в силу своего символического характера. Ее нельзя купить. (Впоследствии эта тема бесконечно варьировалась в литературе сталинского времени, начиная с детской. Еще в детском саду знакомили с поэмой Маршака, в которой американец, "владелец заводов, газет и пароходов" мистер Твистер не может купить для своей дочери Сузи дом в Ленинграде: "дом над Невою купить бы я рад / да не захочет продать Ленинград"). Особую гордость сочинителей текстов о метро вызывает то, что единственным владельцем всей земли в городе является Моссовет, фактически подчиненный партии; поэтому ничья частная собственность не может стать препятствием на пути строительства. А ведь на Западе, возмущаются эти авторы, строительство метро зависит от каприза владельца "последней мусорной кучи", который может не дать провести его через свой участок.

"...Москва – не буржуазный город.

В любом капиталистическом городе хозяин крошечного дворика мог не разрешить прокладывать линию метро под своей помойной ямой:

– Вся Москва, – ее площади, улицы, переулки, дворы, – принадлежала одному хозяину: Московскому совету. Хозяин Москвы разрешил вести туннели подземки так, как это будет удобно строителям и будущим пассажирам метро.¹¹

То же, конечно, относится и к затратам – поскольку Московское метро "строит вся страна", уже на строительство первой очереди выделяется три четверти миллиарда рублей, сумма, запредельная для любого городского бюджета.

Эти источники питают гигантизм метродискурса. Поскольку все ресурсы, включая человеческие, сосредоточены в одних руках и передвигаются по стране без ограничений, все осуществляется в былинных, невиданных масштабах. С точки зрения коллективного собственника-гиганта меняется вся привычная шкала буржуазных ценностей. Ценные стройматериалы используются в огромных количествах на строительстве общественного сооружения, тогда как западный индивид ограничивается использованием их в своем частном быту. На одной станции "Киевская" (второй очереди) были использованы пятнадцать сортов мрамора; на нее ходили смотреть как на музей.

Что мог противопоставить буржуазный индивид этому имперскому гигантизму?

– У меня дома письменный прибор сделан из оникса, – рассказывал иностранец, посетивший станцию "Киевская". – Мы считаем это очень редким материалом, и мои знакомые с восхищением рассматривают эту красивую вещицу. А у вас сорок шесть колонн все сверху донизу отделаны ониксом. Это поистине ослепительно.¹²

Однако не все были так ослеплены, как этот владелец письменного прибора из оникса. Кое-кто уже тогда видел, что обратной стороной этого коллективного величия является невиданное поражение индивида в правах собственности, частичной компенсацией которого является символическое зодчество.

Метродискурс упорно настаивает на том, что ему неизвестна изнанка декретируемого с природной необходимостью коллективизма – включая огромные дозы насилия, необходимого для его поддержания. Это и неудивительно – ведь он сам является одной из насильтвенных речевых практик. Тотальная мобилизация и война в его рамках становится чем-то естественным и неизбежным. Натурализация войны связана с уже упомянутой конспиративностью метродискурса, допускающего в свое лоно

насилие лишь в качестве метафоры, как то, что он скрывает от самого себя.

Рядом с величием стройки быт самих строителей особенно убог. Основная их масса живет в бараках с минимальными удобствами, по несколько человек в одной комнате. Когда же речь заходит о ремонте этих бараков, выясняется, что на него нет денег – все поглощает грандиозная стройка. Некоторые из них нецензурно ругаются, ложатся на кровать прямо в рабочей одежде, не моют руки, хранят овощи в ящиках для белья и т.д. А главное, многие из них приехали на стройку за "длинным рублем", что также осуждается.

Впрочем, таково начальное состояние: по мановению партийного волшебника в образе Кагановича их быт вдруг драматически улучшается. Или на них просто нисходит идеологическая благодать и они прозревают величие стройки сквозь собственную нищету?

Из-за систематической конспиративности метродискурса ответить на этот вопрос невозможно.

Не будучи "обычным транспортным сооружением" Московский метрополитен не нацелен и на получение прибыли, опять-таки в отличие от своих западных собратьев, строительство которых повышает, в частности, стоимость земли и построек. Тон здесь опять-таки задает Каганович: "Посмотрите на наш метрополитен. В чем его особенность?... если в других странах метрополитены строились главным образом для выкачивания прибыли, то мы построили метро, преследуя *только* (курсив мой – М.Р.) цель облегчения передвижения трудящихся нашей пролетарской столицы... Социалистическое государство может позволить себе постройку для народа сооружения, которое стоит дороже, но зато дает удобства, хорошее самочувствие, художественное наслаждение населению."¹³

Стремление противопоставить обычные метро идеальному заводит здесь оратора слишком далеко: как известно, метрополитены во всех странах не приносят прибыли, не являются частными предприятиями и строятся в основном за счет городской и государственной казны, хотя и не на такую широкую ногу, как в Москве. (Реальная причина этих "роскошеств" также достаточно очевидна; в Москве метро до сих пор остается основным средством передвижения горожан, выдерживая самую большую нагрузку в мире – девять миллионов пассажиров в день. Поэтому его шикарная "одежда" имеет не только эстетический, но и прямой экономический смысл, в конечном счете удешевляя его эксплуатацию.)

15 мая 1935 года все эти прозаические соображения, конечно, играли второстепенную роль по сравнению с ликованием, которое вызывал пуск в эксплуатацию этого идеального – совершенного эстетически и культурно – сооружения, явившегося проявлением незаинтересованной заботы

Стилана о простом советском человеке. Как будто разверзлись глубины трансцендентного без Бога. "Проходчики и инженеры, архитекторы и мраморщики, профессоры и землекопы – все крепко пожимали друг другу руки.

– С победой!

Каждый хорошо понимал, что Московский метрополитен выходит за рамки обычного представления о техническом сооружении... Потому так светлы были лица людей... Смуглая девушка в розовой кофточке поднимается на стул и взволнованно восклицает:

– Товарищу Сталину комсомольское ура!"¹⁴

Противоположностью Московского метро единодушно признается парижское: "архитектурный пейзаж" этого сооружения отвратителен, в нем отсутствует какая-либо вентиляция, в каждой детали сквозит погоня за дешевой, центральное пространство станций отдано поездам, а пассажиры вынуждены толпиться на узких перронах. Но безобразнее всего "оформление" станций. Надземное великолепие "столицы мира" сменяется в метро грязными, тускло освещенными помещениями. "Казенная, стандартная, запущенная одежда всех без исключения внутренних поверхностей, тусклые пятна редких лампочек, сиротливо висящих на грязных шнурах, без малейшего намека на какую-либо декоративную их атрировку... а главное – тяжелый спертый воздух, – все это наводит на пассажира, побывавшего в метрополитене, состояние уныния, усталости, озлобления"¹⁵ – пишет главный архитектор Московского метрополитена С.М. Кравец. Немногим лучше другие метрополитены европейских столиц.

В США вентиляция значительно лучше парижской, зато с точки зрения эстетических требований там все обстоит еще хуже. Высокая техническая культура уживается там с убожеством внешней оболочки: "Всюду впечатление сооружений, законченных вчерне, пущенных в ожидании отделки во временную эксплуатацию."¹⁶

Вывод ясен. Москва – это своего рода анти-Париж: если красота французской столицы сосредоточена наверху, в обычных дворцах, элегантных жилых домах и общественных зданиях, то в Москве красота прорастает изнутри, из-под земли. Идеальное транспортное сооружение, состоящее из подземных дворцов, представляет собой прообраз будущего надземного облика новой столицы мира. Исполнившись под землей, обещание счастливого будущего должно перекинуться на землю.

3. После утопии: современное отношение к московскому метро

Каково нынешнее отношение москвичей к метро? Полностью ли оно исчерпало свою символическую функцию и окончательно превратилось в

обычное транспортное сооружение, средство передвижения для наименее обеспеченных слоев населения?

Знакомство с публикациями последних лет оставляет двойственное впечатление. С одной стороны, ни один вид общественного транспорта не критикуется так резко, как метро. С другой, оно сохраняет определенный символический престиж, блокирующий чисто профанный подход к этому сооружению (причем это относится не только к станциям сталинского периода).

Основная тема всех этих статей и заметок обычная – нехватка денег на строительство метро, триллионная задолженность за уже построенные станции и тоннели, угрозы забастовок, периодически на короткий срок приводимые в исполнение. Все эти проблемы драматизируются на фоне былого величия этого сооружения. Некоторые авторы называют Московское метро самым худшим и ненадежным в мире, что является прямой инверсией метродискурса 30–50-х годов. Но инверсия, как мы знаем, – типичная фигура повторения одного и того же, хотя и с обратным знаком. Создается впечатление, что в Москве метро – это все еще либо нечто неизмеримо большее, чем банальное транспортное сооружение, либо нечто неизмеримо меньшее. Третьего пока не дано. Над метро продолжает довлесть его дискурсивное прошлое, усугубляя травму настоящего, не давая постичь проблемы этого вида городского транспорта в сугубо профанном ключе.

Не перевелись прямые сторонники метродискурса, не желающие пощертовать его основными, базисными положениями. "Все старейшие метро мира – в Лондоне, Нью-Йорке, Чикаго, Будапеште – это чисто инженерная инфраструктура, потерявшая с развитием техники всю свою уникальность, – утверждает архитектор Наталья Душкина (внучка известного архитектора Алексея Душкина, построившего "Кропотkinskую", "Маяковскую", "Автозаводскую"). – И в этом смысле Московский метрополитен – это антипод Запада. В России был создан совершенно уникальный тип художественно осмыслившегося подземного пространства, аналогов которого в мире не существует."¹⁷ В этот почти точный гемаке речи Кагановича вкладывается охранительный националистический мотив: теперь России приписывается то, что раньше объявлялось заслугой пролетариата. Более того, оказывается, что строительство метро помогло сохранить память об уничтоженных наземных сооружениях, явилось как бы их подземным мемориалом ("Дворец Советов" – памятью о снесенном и восстановляемом Храме Христа Спасителя, "Красные ворота" – об уничтоженных Красных воротах и т.д.). Если раньше подчеркивалась историческая беспрецедентность этих "дворцов для народа", теперь основной упор делается на их "консервативной и спасительной роли по

отношению к русскому наследию",¹⁸ что вполне соответствует изменившемуся духу времени. Нетронутыми остаются, впрочем, два краеугольных камня метродискурса: 1) Московское метро – есть не "чисто инженерная инфраструктура", "уникальный тип художественно осмыслиенного подземного пространства"; 2) оно – антипод Запада, вызов его чисто технической рациональности (раньше именовавшейся буржуазностью). Просто теперь это "чудо" получило национальность, обруслось (хотя, как известно, московское метро строилось силами всего СССР).

В метро сталинского времени пассажир был редок, что способствовало превращению его в часть тотального художественного произведения. Современное же метро перевозит не только девять миллионов пассажиров в день (больше всех в мире), но и массу грузов, в том числе негабаритных. Это является косвенным признаком относительной бедности москвичей, не позволяющей им оплатить услуги такси.

Другой рефрен метродискурса: "В мраморном городе не может быть катастрофы."¹⁹ И хотя самая крупная катастрофа в истории Московского метро произошла в 1982 году на станции "Авиамоторная" (крушение эскалатора: 8 убитых и 30 раненых), тогда она прошла почти незамеченной. Зато сейчас значительно более мелкие аварии без человеческих жертв заставляют журналистов предсказывать полный крах метро в самом близком будущем.

Современное метро продолжают так или иначе сравнивать с идеальной конструкцией сталинского времени, забывая, что оно существовало только как часть дискурса, институционализированной речи того времени. Это значит, что метродискурс не умер, хотя налицо некоторые признаки распада. Казалось бы, того, что метро является самым перегруженным в мире и к тому же слишком медленно обновляется в техническом отношении, достаточно, чтобы объяснить случающиеся на нем аварии (задымления, возгорания, столкновения поездов), но странным образом это никого не удовлетворяет. Создается впечатление, что "сталинская забота о человеке", якобы воплотившаяся в этом виде городского транспорта, простирается до наших дней, что имевшей место в России приватизации недостаточно для того, чтобы перестать считать себя детьми какой-то высшей материнской сущности (Родины-матери, партии, земли). Вместо эдипова треугольника, отвечающего за структурацию бессознательного в рамках нуклеарной семьи, мы по-прежнему получаем бесконечный материнский многогранник, выбрасывающий наружу фрустрированные коллективные тела. Попытки их "эдипизовать" пока ни к чему не приводят.

Называя "самое лучшее" метро в мире самым ненадежным, замусоренным и опасным, мы по сути остаемся в той же символической стихии;

смена акцентов на противоположные не выводит нас за ее пределы. Подлинным антагонистом лучшего является вовсе не худшее, а просто другое.

Выясняется также, что строительство подземных дворцов не является делом столь уж незаинтересованным и незэкономичным, как это представлял метродискурс. Дешевые станции хрущевского периода, часто уступающие парижским аналогам, нуждаются практически в постоянном ремонте. Сейчас на некоторых из них асфальт меняют на более долговечный гранит.

Другими словами, тотальное произведение искусства, каким метро рисуется в дискурсе своего времени, содержит в себе элементы банального экономического расчета, благодаря которым успешно функционирует до настоящего времени. Конечно, это не единственная его составляющая. Облицовка стен полудрагоценным камнем есть в любом случае жест символического гигантизма, и понятно, что некоторые предприимчивые москвичи под видом ремонта просто разворовывают это богатство, как это произошло на станции "Маяковская". Такова обратная стороны потлача, который советское государство устраивало для своих подданных.

4. За пределами метродискурса (военное назначение метро, метро-2)

Метро обнаруживает все новые слои своей конспиративности. Год назад в газете "Московские новости"²⁰ появилась карта так называемого метро-2, предназначенного для перевозки высших лиц государства и нужд спецслужб. Оказалось, что оно значительно протяженнее "народного" метро (последнее имеет протяженность 250 км, тогда как метро специального назначения – не менее 320 км) и что его строительство продолжается ударными темпами, в отличие от его "народного" аналога.²¹ Таким образом, идея служения народу оказывается продублированной идеей еще более интенсивного служения власти самой себе. Кроме того, появляются все новые сведения о военном использовании метро, строительстве там начиная с 30-х годов командных пунктов и бомбоубежищ. По приказу Кагановича, чтобы решить вопрос о глубине заложения станций, самолеты по-настоящему бомбили пробные тоннели под Москвой и только после того, как те "выстояли", стали строить тоннели в Москве.

Так что метродискурс 30-х годов далеко не покрывает всех речевых практик, которые завязывались вокруг строительства и использования этих объектов. Сказанное было необходимой функцией того, что не должно быть сказано перед лицом врага, в том числе того внутреннего врага, который скрывался в каждом из атомов коллективного тела. Перейдем к

фактам. Строительство бункера Генерального штаба началось в 1933 году практически одновременно со строительством станции "Мясницкие ворота" (впоследствии "Кировская", в настоящее время "Чистые пруды") в непосредственной близости от нее. Бункер расположен параллельно станции на расстоянии 10–15 метров от нее. С 1936 года в нем находилось командование ВВС, а в августе 1941 года бункер поступил в распоряжение Генштаба. Какое-то время в самом начале войны в нем работал Сталин (странным образом в Кремле не было в 1941 году достаточно просторного бомбоубежища).²²

Другой военный объект располагается в районе станции "Белорусская".

А на станции "Маяковская" 6 ноября 1941 года состоялось заседание, посвященное 24-й годовщине революции, на котором выступил Сталин.

Скрывались в метро от воздушных налетов и простые москвичи. В нем находили приют до полумиллиона москвичей ежедневно. "В часы воздушных тревог в столичном метро родилось 217 детей".²³ Только в июле 1941 в метро во время бомбежек спускалось 2,9 миллиона человек.

Но если об использовании метро в качестве укрытия писали много и давно, а его военное назначение рассекречивалось постепенно, то о существовании параллельного метро специального назначения до недавнего времени ходили разве что недостоверные слухи. Даже в короткий период после провалившегося путча 1991 года, когда в спецслужбах преобладали либеральные настроения, ни один из журналистов так и не был допущен в это сооружение. Первая достоверная информация о метро-2 (в официальных документах он именуется также правительственным объектом Д-6) содержится в статье Дениса Баранца "Метрополитен специального назначения", опубликованной в газете "Московские новости" в декабре 1995 года. Из нее следует, что в 1947 года подземная кремлевская узкоколейка, которая вела из центра в район Поклонной горы, "превратилась в 320-километровый комплекс с современным железнодорожным полотном и 47 вспомогательными объектами... число рабочих мест на "втором метро" составляет 8,5 тысяч человек. Длина основной ветки "А", начинающейся неподалеку от Кремля, на сегодня чуть меньше 85 километров подземного тоннеля".²⁴ Есть на метро-2 специальные составы, "изнутри напоминающие железнодорожные люксы".²⁵

В некоторых местах второе метро идет бок о бок с обычным, а в других – на десятки метров ниже его. Одну из веток "народного" метро, Филевскую линию, "не пустили" под землю из-за того, что она пересекается с метрополитеном специального назначения.

Естественно, существование под Москвой такого разветвленного и тайного объекта, как метро-2 порождает многочисленные спекуляции. Так, в одной из статей говорится: "Гигантское подземное строительство"

[“Народного” метро] должно было замаскировать еще более гигантские и еще более глубинные работы”.²⁶ Другими словами, строительство подземных дворцов объявляется простым способом сокрытия строительства более важных подземных коммуникаций для самой власти.

Между тем метро-2 начали строить уже после войны, когда первые три линии обычного метро уже существовали. Так что представлять их как простое прикрытие нереалистично. Вместе с тем интересно, что метро специального назначения строится практически параллельно со строительством станций кольцевой линии, наиболее насыщенных военно-патриотической символикой. Оно является как бы их немым продолжением. Если дискурс обычного метро получает широчайшее распространение, ни о каком дискурсе метро-2 не могло быть и речи – отрицалось само его существование. Кюстин как-то сказал: “у русской власти много молчащих тайн”. Метро специального назначения – одна из них. В нем нет патетических скульптур, мозаик и барельефов, но само его немое существование говорит об отношениях народа и власти не меньше, чем любая институционализованная речь.

О демократичности современного общества в России надо говорить с поправкой на такие скрытые от публичности объекты, как метро-2, источники финансирования которых при всеобщей нехватке средств тем более неясны (по каким статьям принимаемого парламентом бюджета проводятся триллионные расходы на их содержание и расширение?).

Конечно, своими тайнами обладает любая власть – вопрос, так сказать, в масштабах. Если ввести понятие “критическая масса тайны”, то можно сказать, что когда она превышает массу того, что обсуждается публично, соответствующее общество не является демократическим, даже если провозглашает себя таким официально. В случае современной России остается только гадать, превышена “критическая масса тайны” или нет. Она по-прежнему довольно велика, хотя и не сравнима с тем, что было в СССР не только в сталинские, но и в брежневские времена, когда старались засекретить как можно больше любой информации. В этом плане новая власть получила исключительно плохое наследство, избавившись от которого даже при наличии доброй воли весьма непросто. За последние годы общество и так избавилось от многих подобных “тайн”. Но стоимость власти ему пока неизвестна, а поэтому нельзя решить вопрос о том, как ввести ее содержание в рамки разумной достаточности, не заставляя изнуренных налогоплательщиков раскошелиться на то, без чего можно обойтись.

П р и м е ч а н и я

¹ Г.В.Ф. Гегель, *Эстетика*, т.3, Москва, 1971. 31.

² там же, 32.

³ *Пять лет Московского метро*, Москва, 1940, 3.

⁴ там же, 4.

⁵ М. Егоров, "Как строилось Московское метро", *Независимая газета*, 13 мая 1995.

⁶ *Как мы строили метро. История метро имени Кагановича*, Москва, 1935, 233.

⁷ *Пять лет Московского метро*, 9.

⁸ *ГОТОВ! Рассказы и стихи о метро*, Москва, 1935.

⁹ там же, 106–108.

¹⁰ Г.В.Ф. Гегель, *Эстетика*, 45.

¹¹ П. Лопатин, *Метро*, Москва–Ленинград, 1937, 112.

¹² *Пять лет Московского метро*, 43.

¹³ там же, 9.

¹⁴ там же, 41.

¹⁵ там же, 54–55. Эта тема варьируется постоянно: "И недалеко то время, когда пассажир, поднявшись по гранитной лестнице московской подземки, увидит себя в новом городе, таком же стройном, удобном и просторном, как мраморный город метрополитена. Скоро в Москве будет так же хорошо, как в метро под Москвой" (*Пять лет московского метро*, 158).

¹⁶ там же, 55.

¹⁷ Д. Попов, "Самое прекрасное подземелье мира...", *Московская правда*, 18 апреля 1995.

¹⁸ там же.

¹⁹ "Пять лет московского метро...", 139.

²⁰ Д. Баранец, "Метрополитен специального назначения", *Московские новости* № 86, 17–24 декабря 1995.

²¹ там же.

²² В. Егоров, Ф. Аксенов, "Тайны московского метро", *Гудок*, 22 января 1996.

²³ там же.

²⁴ Д. Баранец, "Метрополитен специального назначения" . . ."

²⁵ там же.

²⁶ Д. Семенов, "«Метро-2»: транспорт необщего пользования", *Московская правда*, 23 февраля 1995. В этой статье есть еще такое сильное утверждение: "...сам факт существования метрополитенов в России лишь подтверждает то, что это гигантские фортификационные сооружения".