



Сталинский ампир и черный машинист

📷 Александр "Russos" ПОПОВ

Известный фотограф, блогер, большой знаток метро и одновременно наш колумнист Александр "Russos" Попов написал достаточно необычный текст для декабрьского номера. Он не про станции глубокого заложения, чугунные тьюбинги, алмазные рабочие сверла или водонепроницаемые железобетонные блоки обделки. Нет, сегодняшний текст не так уж серьезен и технологичен, потому что речь в нем пойдет о... Впрочем, читайте сами!

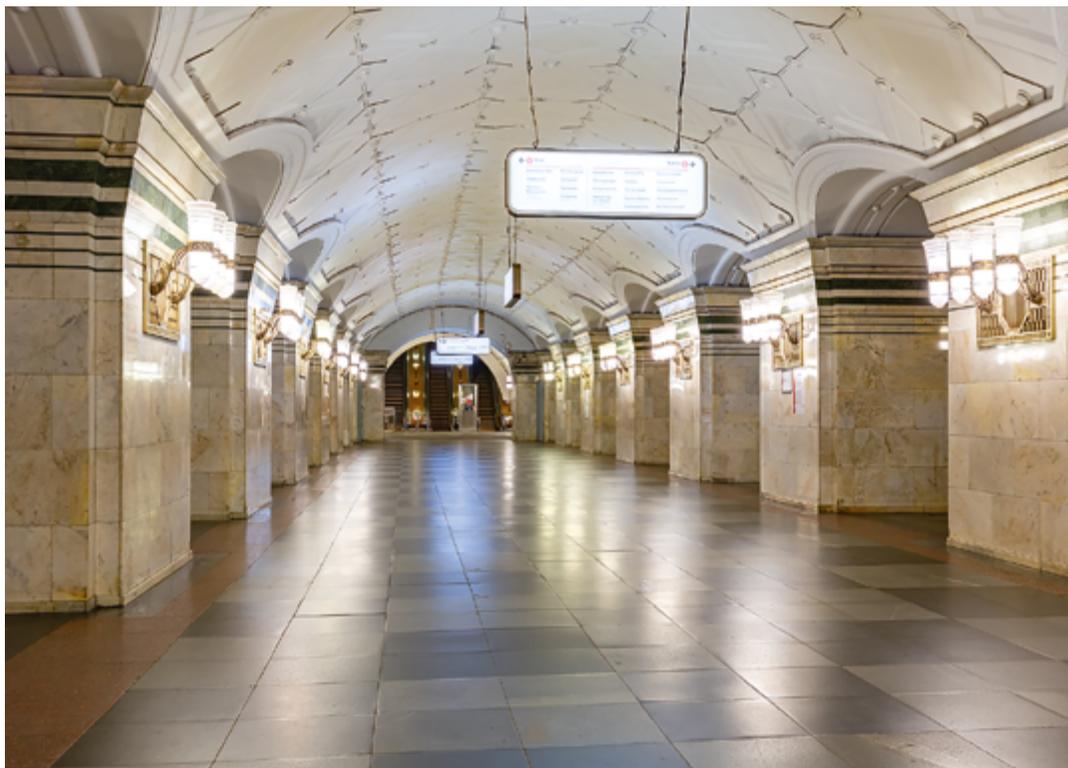
Типичная станция сталинского ампира, открытая в годы войны — «Новокузнецкая» Замоскворецкой линии

Метрополитен огромен, можно сказать, что он «бесконечен». На его изучение можно тратить годы, но так и не узнать всего. В его работе задействованы специалисты разных направлений. Конечно, есть профессии, куда можно прийти буквально «с улицы» и после недолгого обучения начать выполнять свои функции. А есть, где надо учиться: учиться долго, сдавать экзамены, подтверждать свою квалификацию.

Но для человека с улицы, для обычного пассажира это чаще всего выглядит темным лесом. Ему важно вовремя доехать до места назначения и не заблудиться под землей. Мало кто обращает внимание на то, что находится вокруг. На то, как это



Станция «Спортивная» — одна из последних станций сталинского ампира. Была открыта 1 мая 1957 года. Свод станционного зала поддерживают два ряда массивных пилонов, облицованных белым мрамором и украшенных сверху бордюром.



Первоначально предполагалось, что пилоны на станции «ВДНХ» будут обрамлять арки с орнаментом зелёной с золотом флорентийской мозаики. Эту работу поручили художнику Владимиру Фаворскому. Однако, когда часть одного пилона уже была выполнена в натуре, художественное оформление (из экономии средств) запретили. В результате мозаика на этом пилоне была заштукатурена и покрашена масляной зелёной краской, как и остальные пилоны станции

работает, как устроено. И это порождает определенное количество слухов и легенд о нашем метрополитене. Про часть легенд я вам рассказывал в третьем номере журнала. Сейчас, перед Новым годом, давайте продолжим эту тему и поговорим про Сталинское метро.

ТОВАРИЩ СТАЛИН И САРКАЗМ

Обычно под этим словосочетанием понимают огромную совокупность сталинского ампира в оформлении станций, страшных историй, подземных бункеров, секретных линий, об образе великого вождя в подземелье. И ещё много чего другого, что придёт в незащищённую ша-

почкой из фольги большую голову. Да, обязательно есть подземный и очень секретный бункер, где находится статуя товарища Сталина в полный рост. Впрочем, это был сарказм, поэтому давайте разбираться.

Сталинский ампир действительно существует. Это вполне определенный стиль оформления станций метрополитена, который стал использоваться со второй очереди строительства Москвы и просуществовал до конца 50-х годов. В 1957 году открылись две последние станции, оформленные полностью по канонам сталинского ампира — это «Фрунзенская» и «Спортивная» на Кировско-Фрунзенской линии. А вот пуск 1958 года, когда открылись двери нового Рижского радиуса со станциями «Ботанический сад» (сейчас «Проспект Мира»), «Рижская», «Мир» («Алексеевская»), ВСХВ («ВДНХ») уже прошел под влиянием борьбы с излишествами в архитектуре.

В 1957 году метрополитен был переименован в «имени Ленина». Мало кто знает, но наше метро никогда не носило имени товарища Сталина, оно было имени Кагановича, так как именно Лазарь Моисеевич руководил строительством первой очереди метро. 25 ноября 1955 года Президиум ЦК КПСС принимает решение





Перегонные тоннели Кольцевой линии. Сколько там ходил, а поезда-призрака не видел!

о присвоении московскому метрополитену имени В. И. Ленина вместо Л. М. Кагановича «по предложению товарища Л. М. Кагановича». В том же постановлении отмечались заслуги Кагановича, в связи с чем станция «Охотный Ряд» была переименована в станцию имени Кагановича.

ПОЕЗД С МЕРТВЫМИ ДУШАМИ

Страшных историй про метрополитен существует великое множество, тут уж каждый изгаляется, как может. Сказать, что они все

относятся к сталинскому периоду нельзя, но одна из самых распространённых страшных рассказов рассказывает про поезд с душами погибших заключённых во время строительства Кольцевой линии! Мол, раз в месяц по кольцу проезжает поезд, который останавливается на каждой станции и очень редко открывает двери... Со временем легенда обросла красочными подробностями. Так, говорят, что заключённых за провинности замуровывали в стены тоннелей и сбрасывали в вентиляционные шахты.

Естественно, это чушь в больших количествах. На строительстве метрополитена заключённые не работали! Никуда и никого не сбрасывали. Но легенда на то и легенда, чтобы обрести подробности и самостоятельно жить.

Еще одна из самых распространённых легенд — это история про черного машиниста. Согласно этому преданию, много лет назад машинист аварийного состава обгорел, спасая пассажиров. Потом он умер в больнице, а руководство метрополитена обвинило его в случившейся трагедии. С тех пор его призрак ходит по тоннелям, а поздно вечером его можно встретить и на станциях...



«МАЯКОВКА» НЕ ЛЮБИТ ВЛЮБЛЕННЫХ?

Конечно, это все мифы и выдумки. Обычно такие истории рассказывают исключительно пассажиры, а не работники метро. Хотя один раз от моего сопровождающего я слышал, что нельзя назначать первое свидание на станциях «Лубянка» и «Маяковская». Если с первой ещё можно как-то понять и притянуть за уши здание на Лубянской площади, но вот чем не угодила красавица «Маяковская» — не знаю.

Также распространены истории про то, как пассажиры сталкивались с обитателями иного времени: москвичами пятидесятих годов XX века, солдатами Гражданской и Великой Отечественной войны, метростроевцами и даже конными всадниками. Не знаю, может быть, в метрополитене изобрели машину времени, а власти, как обычно, скрывают!

Но мысль вырывается на простор фантазии, когда разговор заходит про секретные бункера и линии. Но тут все сложно, конечно. Во-первых, секретные объекты на то и секретные, чтобы их нельзя было обсуждать. Даже сам факт их наличия уже секретен (тут должен быть улыбающийся смайлик). Во-вторых, написано про это так много, что отличить правду от вымысла очень сложно. Видимо, здесь каждому надо решить для себя самостоятельно. Но есть некоторые факты, про которые можно говорить. И даже, о чудо, попасть внутрь. Это два подземных музейных комплекса. Так называемый бункер на Таганке

А вот работников метрополитена в старой форме увидеть можно. Это реконструкторы на параде поездов в честь дня рождения метро

и Музей современной фортификации. Это два секретных объекта, которые были раскритикованы и переделаны под утилитарное использование. ГО-42 (другое название объекта на Таганке) со временем превратился в весьма популярное место и, по мнению многих любителей «подземности», утратил своё очарование и аутентичность.

ВСТРЕТИМСЯ В БУНКЕРЕ

А вот Бункер-703 — это настоящий музей-заповедник современной фортификации на глубине 43 метров под землей. Действующие системы жизнеобеспечения,

Рисунок Анастасии Зотовой очень точно и с юмором отображает представление обывателя о том, «как там, под землей, все устроено». Автор спешит разочаровать: нет, все совершенно не так!





Ствол в бункере 703

чугунные тубинги с датами сталинской эпохи. Всё подлинное. И всё можно потрогать собственными руками. Бункер несколько десятилетий действовал в качестве защищенного спецархива Министерства иностранных дел. Здесь до недавних пор трудились засекреченные эксперты и хранились важнейшие международные тайны нашей страны. Лишь в 2018 году после того, как объект был признан технически устаревшим, в него были допущены первые посетители. Здесь проходят тематиче-

Автор изучает «секретную» документацию в бывшем спецхранилище МИДа



ские выставки, читаются лекции. В том числе и автор тоже здесь читает свои лекции о метрополитене.

Здесь действует постоянная экспозиция про подземные рассекреченные объекты, которые ещё находятся в эксплуатации. И вы можете увидеть своими глазами трассировку подземной секретной линии от Кремля до Старой площади и ещё много другое. Так что спешите, пока не закрыли!

А вот образ великого вождя в метрополитене был представлен очень хорошо. Это скульптуры, различные изображения, цитаты. Например, в 1953 году на станции Арбатская было установлено мозаичное панно со Сталиным. Автор — Григорий Опрышко. Площадь композиции — 20 квадратных метров. Ликвидировано оно было после XX съезда, осталась только рама.

Идея витала давно, что надо запустить историю про то, как отвалился кусок штукатурки и явился лик вождя. Причём, достоверно известно, что панно не сохранилось: во время реконструкции вестибюля сотрудники музея метро провели исследование и обнаружили, что мозаичное панно полностью демонтировано. Но это известно узкому кругу лиц, так что...

ЛУЧШАЯ ШУТКА

1 апреля 2016 года после проведения большой подготовительной работы в интернет и социальные сети были запущены



фотографии и видео с ликом Сталина. В течение первой половины дня постились разные фото от участников команды. Ваш автор принимал участие в качестве информационной поддержки — именно через мой блог был опубликован первый пост про вождя. И понеслась! Эффект был колоссальным. Все центральные СМИ к обеду написали про Сталина в метро (не проверив информацию, конечно). Работа пресс-службы метро была парализована. На Арбатской постоянно стояла толпа, которая смотрела в белую стену и фотографировала её. Буйство мыслей продолжалось примерно до обеда, когда стало понятно, что со Сталиным что-то не так. Переположились в итоге все. Шутка явно удалась. Более того: на мой взгляд, это вообще, самая лучшая первоапрельская шутка.

К вечеру страсти поутихли, многие вспомнили, что сегодня было первое апреля, но ещё долгое время можно было читать про «лик Сталина в метро». «Шутки на первое апреля надо готовить так, чтобы потом про них сообщал ТАСС».

Знаете, кто сказал? 🏠

Та самая рама в вестибюле станции «Арбатская», где когда-то было мозаичное панно с товарищем Сталиным. На фото справа - тот самый искромётный фейк, который был запущен на 1-е апреля. Иосиф Виссарионович будто бы строго глядит на нас сквозь «отвалившуюся» штукатурку.

А на фото внизу настоящее панно, которое провисело на Арбатской всего три года и было срочно демонтировано после окончания исторического XX съезда КПСС

