**Путешествия под землю: метро на экране помпезное и декоративное**

Бригит Боймерс

Московское метро начало строиться в тридцатые годы, и 15 мая 1935 года открылась первая его линия от станции "Сокольники" до "Парка Культуры" с ответвлением от "Охотного Ряда" до "Смоленской", а позже, в 1937 году - до "Киевской". По великолепию своей отделки станции московской подземки, щедро украшенные мрамором, свезенным со всей России, бронзовыми статуями и настенными росписями, были похожи на музеи. Несмотря на то что метро в первую очередь было не транспортным средством, а архитектурным достижением, его первое появление в кинематографе противоречило "метродискурсу" о "величайшем" творении архитектуры, показывая метро именно как хорошую транспортную систему.

На экране метро впервые появилось в 1938 г. в "Новой Москве" Александра Медведкина, фильме, тут же оказавшемся на полке из-за спорного отражения советской действительности. В ленте описывается поездка в Москву инженера Алеши, представляющего свою "живую", движущуюся модель новой Москвы, развивающейся согласно сталинскому плану реконструкции столицы. Во время показа, когда Алеша отсутствует, механизм модели будущей столицы начинает движение в обратную сторону, показывая, как Москва вновь принимает свой средневековый облик. Попадая в столицу, гости из провинции сталкиваются с хаосом на улицах: интенсивное движение, строящиеся дома, бесчисленное количество машин. Им надо быстро добраться по назначению, и они пользуются новым транспортным средством, метро, проезжая одну остановку, предположительно от Киевского вокзала, куда они прибыли, до станции "Смоленская". Показывая эту поездку в метро, Медведкин привлекает внимание к преимуществам новой транспортной системы. Во-первых, это дешево: у Алеши в кармане всего несколько копеек, но их достаточно. Во-вторых, в метро царит порядок: Зоя, привезшая на сельскохозяйственную выставку поросенка, вынуждена завернуть его, так как провоз животных в метро запрещен. В-третьих, метро прекрасно декорировано и освещено: перед тем как показать блестящий мрамор его отделки, камера первым делом выделяет люстру в наземном павильоне. По приезде на нужную станцию, до того как разойтись в разных направлениях, Алеша и его девушка съедают по мороженому, сидя на скамейке платформы, что подчеркивает важность новой транспортной системы как места общения людей. Метро, в отличие от переполненных улиц, показанных в фильме ранее, представлено как "организованный" вид транспорта. Тем самым Медведкин изображает объект советской гордости не как роскошный музей, а как новый вид транспорта для современного города. Вовсе не намереваясь этого делать, Медведкин умудрился вступить в противоречие с официальным дискурсом, который представлял метро как часть советских архитектурных достижений, воплощающих грандиозные планы Сталина. Медведкин выдвинул на первый план метро как транспортную систему, в то время как излюбленными видами транспорта советского экрана того периода были автомобили, корабли, поезда и самолеты, как, например в фильме "Цирк" (поезда и машины), "Светлый путь" (лимузин, взмывающий в небо у Фонтана Дружбы и летящий над советской Россией) и "Волга-Волга" (пароход).

Кинематограф конца восьмидесятых - начала девяностых начал переоценку эпохи тридцатых годов ("Мой друг Иван Лапшин" Германа, 1984; "Покаяние" Абуладзе, 1986; "Прорва" Дыховичного, 1993; "Серп и молот" Ливнева, 1994; "Утомленные солнцем" Михалкова, 1994), и тема строительства метро нашла отражение в двух фильмах, действие которых происходит в Москве. В "Серпе и молоте" главный персонаж, сменивший пол Евдоким Кузнецов, - метростроевец. Он - воплощенный символ советского рабочего класса, чей женский эквивалент - колхозница Лиза Воронина - станет его женой (оба они позируют для скульптуры "Рабочий и колхозница" Веры Мухиной). В полном соответствии с типичными для тридцатых годов рассуждениями, метро - не транспортная система, а объект гордости (для перемещения семья Кузнецовых пользуется машиной).

Схожая функция приписана метро в фильме "Прорва", где в под землей разворачиваются три эпизода, и в каждом из них герои ведут возвышенные философские споры о дружбе, поэзии и литературе. Дыховичный тщательно выбирает в Москве места действия, дабы запечатлеть те из них, что наиболее характерны для сталинской эпохи: Речной вокзал, Фонтан Дружбы Народов на ВДНХ, железнодорожные вокзалы и Колонный Зал. Первая сцена - это встреча двух людей, спорящих о дружбе, на украшенной скульптурами станции "Площадь Революции", где через арки открывается вид на центральную часть зала с лестницами и вторую платформу. В этих кадрах Дыховичный улавливает иллюзию пространства, которая создавалась на первых станциях. На первый взгляд, спокойствие и красота показываемого наводят на мысль о музее, и только движение камеры раскрывает настоящее местонахождение. Вторая встреча, как и третья, происходит на станции "Маяковская". И вновь Дыховичный передает эффекты света и высоты, создаваемые подсвеченной снизу мозаикой, изображающей советские достижения в воздушном пространстве (самолет и воздушный шар), которое, когда создавались проекты подземных дворцов, было в центре внимания архитекторов. Главная героиня, Анна, рассматривает новую станцию перед тем, как встретить своих друзей, и камере предоставлен широкий угол обзора - во всю длину платформы, вдоль которой стоят два ряда стальных колонн. Дыховичный выбрал эти две, относящиеся к культуре сталинской эпохи, центральные станции как яркие примеры архитектуры того времени.

В фильмах девяностых годов метро возвращена его первоначальная функция: станции изображены как подземные дворцы, как места для встреч и споров в отсутствие кафе и ресторанов на поверхности. Содержание фильмов тридцатых годов во многом определялось тем, что Москва была сердцевиной общего центростремительного движения (действие многих фильмов, таких, например, как "Волга-Волга", "Цирк", "Счастье", заканчивается в Москве). Фильмы девяностых, действие которых происходит в тридцатые годы, повторяют эту тенденцию. "Прорва" Дыховичного и "Утомленные солнцем" Михалкова и начинаются, и заканчиваются в Москве ("Утомленные солнцем" открываются и завершаются видом кремлевских звезд). Действие "Серпа и молота" Ливнева берет начало вне Москвы, а заканчивается видом героя, лежащего в Мавзолее. Эти фильмы девяностых годов воссоздают атмосферу и культуру тридцатых, противостоя официальному взгляду на метро больше, чем фильм Медведкина, снятый в то время. В них отражено не столько впечатление, которое метро производило на людей, сколько официальный взгляд на него.

**Невзрачное и простое**

Станции метро, построенные в 60-е -70-е годы при Хрущеве и Брежневе, отличаются более скромным дизайном. Архитектурные планы Хрущева распространялись на окраины, где он, больше озабоченный строительством массового жилья, чем подземных дворцов, возводил пятиэтажки-"хрущобы". Станции, сооружаемые в этих районах ("Новые Черемушки", "Фили", "Речной вокзал", "Юго-Западная" и "Щелковская"), были простыми и практичными, и нередко идентичными по дизайну. У новых станций была длинная центральная платформа с двумя линиями рельсов по бокам и стены, отделанные вместо мрамора белым кафелем. Фильмы периодов "оттепели" и застоя фокусируют внимание скорее на теме строительства метро, нежели на архитектурных изысках станций.

В фильме "Добровольцы" (1958) строительство метро - основа жизни героев, встретившихся на метрострое: здесь не просто идет строительство транспортной системы, здесь навсегда складываются взаимоотношения и формируются характеры. Режиссер показывает недовольных людей в переполненном трамвае, давно ожидающих появления более эффективного вида транспорта, которым, однако, в фильме не пользуется ни один из главных героев. Во время оттепели главной темой для создателей кино было именно строительство метро: собственно перевозка пассажиров - не главная функция метро послевоенного периода.

Главный герой популярного фильма Георгия Данелии "Я шагаю по Москве" тоже работает строителем метро. Старое заменяется новым, город так быстро меняется, что коренные жители города уже плохо знают его. Возникает перекличка с проблемой, вставшей перед художником в "Новой Москве" Медведкина: художник не успевает запечатлеть здания в центре Москвы - так быстро они исчезают, разрушаются и перемещаются.

Проведя день в приготовлениях к свадьбе своего друга и в компании приехавшего из Сибири паренька, влюбленного в московскую продавщицу, Колька в конце концов остается один. Он идет на ночную смену одинокий, но счастливый, в гармонии со "своим" метро. Когда он, напевая, бежит по эскалатору, даже дежурная по станции понимает, что он - не хулиган, и просит его продолжить песню. Кольке хорошо в метро, здесь он дома. Подобно пассажирам из появившейся в то время песни Булата Окуджавы "Московское метро", он и метро - единое целое. Для заключительных кадров фильма Данелия выбирает вид новой станции, показывая, с одной стороны, строительство, которое будет продолжаться до окончания линии, с другой - контраст между физическим трудом, приносящим радость, и учебой в университете (выход из метро - напротив университета), которой главный герой предпочел тяжелую работу. Любопытно также отметить, что Данелия, следуя всеобщему советскому духу "достижений", снял поезд, прибывающий на станцию с южного направления, как будто у ветки есть продолжение - хотя станция "Проспект Вернадского" тогда (в декабре 1963) еще не была открыта.

Во времена застоя в кино встречается немного ссылок на метро, и это отражает упадок строительства того времени. Если судить по кинематографу, поезда, электрички, самолеты, мотоциклы и автомобили - более популярные виды транспорта. Метро из предмета гордости постепенно превращается в заурядный вид общественного транспорта, не стоящий того, чтобы его показывать на экране. Вместо метро объектом престижа становится автомобиль или новое средство передвижения для молодежи - мотоцикл, а любимым видом транспорта в огромной советской стране был и остается поезд: вспомним путешествующую первым классом Коновалову (Нонну Мордюкову) в "Родне" .

**Вертикальное и горизонтальное**

Русская культура 90-х пытается создать новый облик России, построенной на осколках советской империи. В исследовании под названием "Культура-2" Владимира Паперного (1985) подчеркивается принцип бинарных оппозиций в русской культуре двадцатого столетия: Культура-1 разрушает прошлое во имя создания нового образа (20-е годы), тогда как Культура-2 принимает прошлое и создает памятник себе, используя шаблоны принимаемой культуры (30-е годы). Культура-2 не оригинальна, так как лишь берет формы прошлого и заполняет их новым содержанием. Если Культура-1 занята завоеванием периферии и ориентирована горизонтально, то Культура-2 захватывает центр и создает вертикальную ось.

Культура-2 подчиняется идее доминирующего центра, но при этом ее вертикальный вектор может быть обращен и вниз: если говорить о культуре сталинской эпохи, то он состоял в идее завоевания подземного мира, в строительстве "дворцов" для людей под землей, а не только на поверхности. В Москве девяностых планы нового "Сити" включают в себя бизнес-центры и башни, возвышающиеся над городским пейзажем рядом с Храмом Христа Спасителя - новым средоточием религиозной власти, - а также банковскими и промышленными зданиями лужковской Москвы, которая провозглашает себя городом финансов и бизнеса. В девяностые годы переименование станций метро ликвидирует все связи с коммунистическим прошлым: им возвращают имена, смененные в шестидесятых, или дают новые, соответствующие дореволюционным названиям улиц и районов. Расширение сети метро, включая строительство новой линии (с Юго-Востока, из Зябликово, на Север, в Марьину Рощу), происходит медленно. С другой стороны, "подземка" превратилась в торговый (капиталистический) рай: торговый центр под Манежной площадью - лучший тому пример; обладателям более скромных доходов предлагают свои услуги продавцы в пешеходных переходах. Эту картину дополняют загадочный подземный комплекс с парковкой под Храмом Христа Спасителя и третье транспортное кольцо с его громадными туннелями.

Чтобы понять роль метро в этом контексте, необходимо для начала оценить роль Москвы в постсоветском кинематографе. Если в фильмах тридцатых годов в Москву приезжали, в постсоветском кино персонажи чаще уезжают из нее. Во многих комедиях Москва изображается как город, из которого преступные персонажи загадочно скрываются за границу. "Ширли-Мырли" заканчивается полетом на Канары, "Московские каникулы" - поездкой в Рим, "Страна глухих" - приездом в страну глухих. Одновременно новая Москва - город преступности: в "Московских каникулах" Суриковой дама-итальянка, приехавшая в Москву похоронить собаку, моментально оказывается ограбленной, в "Ширли-Мырли" Меньшова Москва состоит из фасадов и изображенных на плакатах зданий, а за всем этим - воровство и коррупция; в фильмах "24 часа" и "Чек" в самом центре Москвы, около нового Багратионовского моста и Кутузовского проспекта, ведут перестрелки мафиозные бизнесмены. Москва Лужкова - очаг преступности, в котором метро особой роли не играет.

Имидж метро изменился: если в тридцатые годы оно походило на музей, было предметом гордости, новаторским средством передвижения, то к шестидесятым из музея оно превратилось в строительную площадку, а затем - в массовый, популярный вид транспорта. В девяностые годы "кинометро" наполнено преступлениями, тайнами, сексом и изображается на экране хуже, чем оно есть в реальности.

Сюжет фильма Андрея И. "Научная секция пилотов" закручен вокруг метро как места, где совершаются преступления. Московская подземка в ужасе: происходящим там убийствам невозможно найти объяснение. В этих нападениях нет логики и системы, они и прекращаются так же внезапно, как начались. В конечном итоге существуют три не связанные между собой попытки объяснить происшедшее: это был эксперимент, проверяющий реакцию на встречу с опасностью у человека, находящегося в толпе; это были манипуляции контрольной системы компьютерного управления (постоянно мигающие команды, манипуляции с кровью, перехват информации через компьютер и радио); и, наконец, возникает связанная с темнотой в туннелях тема черного цвета. Каждый из трех следователей, занимающихся этим делом, находит своего подозреваемого, но на самом деле ни один из них не является настоящим преступником: они связаны с метро не более, чем обычные пассажиры, чьи страхи, вызванные скоплениями народа, темнотой, тараканами и крысами в туннелях, превратились в сюрреалистическую истерию. Нападения заканчиваются, как только следователи прекращают расследование, как будто именно их действия и вызывали этот террор.

В "Научной секции пилотов" метро переполнено. Не давая объяснений, не указывая возможных выходов, фильм обнажает страхи пассажиров перед поездами, останавливающимися в туннелях, перед террористическими актами и преступлениями, совершаемыми в метро. Андрей И. начинает свою историю злодеяний с показа святая святых метро сталинской эпохи: люстр, колонн, мраморных полов. Введя фигуру "охотника", исследующего тараканов, режиссер создает имидж метро как места, кишащего насекомыми. Это аллегория преступности, наводнившей метро: тараканы атакуют мраморные скульптуры и раздирают в клочья схему метрополитена. Метро - не место преступных действий, оно само преступность и тайна, оно - живой организм: оно кровоточит, его органы - поезда - испытывают боль, его мозг - система управления - разлагается.

"Москва" Александра Зельдовича - это постмодернистская пародия на "Трех сестер": Ирина и ее дочери, Маша и Ольга, влачат скучное и унылое существование в Москве конца девяностых. В фильме есть психиатр Марк, в которого влюблены Ольга и Ирина, есть бизнесмен Майк, с которым помолвлена Маша, спящая одновременно еще и с курьером Львом. После самоубийства Марка и убийства Майка, Лев женится и на Ольге, и на Маше. Москва - город преступности и сексуальных отклонений, в ней любые отношения непостоянны. Основные достопримечательности, обычно посещаемые туристами (Большой театр, трамплин в Лужниках), в фильме изображены как места смерти; и в то же время Лев, устроивший Ольге "экскурсию" по Москве, считает метро главной достопримечательностью - сразу после Храма Христа Спасителя, стадиона "Лужники", Третьяковской галереи и Бабаевской кондитерской фабрики. Метро больше не дворец, не вид транспорта, не место преступлений: это место, где сами горожане - туристы, это сцена для насилия и секса. Лев приглашает Ольгу в поезд, идущий в депо, и, как только тот отходит от станции, раздевает Ольгу и насилует ее. В фильме Москва как город служит лишь фоном для сексуальных связей. Перед тем как заняться сексом с Машей, прикрытой картой России, Лев проделывает дырку в том месте, где на карте расположена Москва. На экране девяностых метро выступает уже не как предмет гордости, а как открытая рана, страдающий пациент, больной разум, оно ежедневно обрекает своих обитателей на несколько часов темноты. Низведенное до роли объекта манипуляций и извращений, метро кинематографическое перестало быть привычным местом.

В реальности же московское метро, состоящее из 150 станций и девяти линий общей протяженностью более 243 километров, каждый день перевозящее девять миллионов пассажиров в поездах, идущих с интервалом в 60-90 секунд, является одной из самых эффективных транспортных систем мира.