

Д. Нойтатц

МОСКОВСКОЕ МЕТРО И АВТОБАНЫ В «ТРЕТЬЕМ РЕЙХЕ»: ДВА ИНСЦЕНИРОВАННЫХ ПУТИ В СВЕТЛОЕ БУДУЩЕЕ*

*Открытие метро и автобана
как инсценировка*

Открытие первой линии Московского метро было тщательно спланированным и рассчитанным на широкий резонанс представлением, продолжавшимся в течение нескольких недель. Его начало было приурочено к VII съезду Советов, две с половиной тысячи делегатов которого вслед за группой метростроевцев 6 февраля 1935 г. стали первыми пассажирами метро. «Хозяева страны в поездах метро»¹ — под таким заголовком вышел специальный номер «Комсомольской правды», который раздавали на станциях метро. Несколько дней спустя пассажирами метро стали делегаты открывшегося в Москве съезда колхозников. В апреле 1935 г. метро занималось перевозкой граждан особого рода: 500 тыс. рабочих-ударников вместе со своими семьями в знак благодарности за работу получили право проехать по подземным линиям.² В это же время в метро приглашали иностранных дипломатов, станции метрополитена осматривал Сталин вместе со своими ближайшими приближенными, здесь проводились экскурсии для школьников.³

Официальное открытие метро состоялось 15 мая 1935 г. в рамках трехдневных празднеств. Кульминацией стало обращение члена Политбюро Л. М. Кагановича, который в качестве Первого секретаря Московского горкома ВКП(б) курировал строительство. В своей речи, неоднократно прерывавшейся бурными аплодисментами, он назвал метро «победой социализма», свидетельством новой культуры «нового человека», созданного за прошедшие

годы большевиками.⁴ На следующий день, когда метро начало свою регулярную работу, его пассажирами стали 350 тыс. человек.⁵ Многие пришли с семьями нарядно одетые. Из одного поезда по радио транслировались интервью. Пропагандистский самолет «Максим Горький» кружил над городом. На улицах и площадях царил праздничное настроение, из громкоговорителей была слышна музыка. На третий день торжеств были сформированы колонны демонстрантов, которые несколько часов подряд двигались перед зданием Моссовета.⁶ Демонстрации стали, по выражению одной газеты, «маршем победителей».⁷

Несколько дней спустя, 19 мая 1935 г., недалеко от Франкфурта-на-Майне состоялось мероприятие, которое могло показаться ответом на московские события: Адольф Гитлер открывал первый участок имперского автобана. В церемонии приняли участие 600 тыс. человек. Гитлер проехал мимо масс людей в открытом автомобиле. У места проведения церемонии открытия его ожидали известные партийные, хозяйственные и военные деятели. После патетических речей, в которых на переднем плане стоял подвиг рабочих, погибших на строительстве автобана в результате несчастных случаев, Гитлер на автомобиле под звуки национального гимна разорвал ленточку и проехал по автобану во главе автоколонны с членами правительства. Вслед за этой колонной последовала еще одна, длиной почти 20 км, в которой на грузовых автомобилях двигались 4 тыс. строителей, получивших право первыми проехать по построенной ими автодороге. Открытие автобана транслировалось по радио на всю Германию.⁸

Между строительством метро в Москве и автобанов в Германии обнаруживается неожиданно много общего. Первые планы обоих проектов возникли еще до I Мировой войны,

¹ Комсомольская правда. 1935. 8 февр. (№ 32). С. 4.

² См.: Рубанович Я. Первый год работы советского метро // Социалистический транспорт. 1936. № 2. С. 27.

³ Neutatz D. Die Moskauer Metro. Von den ersten Plänen bis zur Großbaustelle des Stalinismus (1897–1935). Köln; Weimar; Wien, 2001. S. 527, 528.

Нойтатц Дитмар — доктор, профессор, заведующий кафедрой новой и восточноевропейской истории Университета Фрайбурга (г. Фрайбург, Германия)
E-mail: dietmar.neutatz@geschichte.uni-freiburg.de

* Перевод статьи с немецкого был подготовлен Д. Ю. Мешковым (доктор философии, н.с. кафедры новой и восточноевропейской истории Университета Фрайбурга)

⁴ См.: Торжественное заседание в Колонном зале Дома Союзов 14 мая 1935 года, посвященное пуску метрополитена. М., 1935. С. 22, 23.

⁵ Рабочая Москва. 1935. 16 мая (№ 111). С. 1.

⁶ Deutsche Zentralzeitung. 1935. 17 mai. S. 1.

⁷ Рабочая Москва. 1935. 17 мая (№ 112). С. 1.

⁸ Schütz E., Gruber E. Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der «Straßen des Führers» 1933–1941. Berlin, 1996. S. 51.

оба проекта первоначально являлись частной инициативой, но так и не были осуществлены. Так же, как и в случае с метро, для строительства автобанов в 1920-е гг. были проведены обширные проектные работы, но для осуществления строительства тогда не хватило денег и политической поддержки.⁹ Оба проекта в переломные периоды неожиданно стали приоритетными, при этом соображения экономического характера, такие как рентабельность и финансирование, больше не играли решающей роли при принятии решений. Оба строительных проекта были осуществлены с высокими затратами ресурсов, труда, денежных средств, в том числе на пропагандистскую работу. Оба явились чем-то намного большим, чем просто инфраструктурные проекты: они стали средством влияния на массы и призваны были занять подобающее место в коллективном сознании.

Формы инсценировок

Московский метрополитен должен был стать символом прорыва Советского Союза в светлое будущее. Населению внушалось, что общими усилиями всех советских граждан создавалось нечто неповторимое, чем можно гордиться. Строилась не просто подземка, а лучшая и самая красивая подземка в мире для столицы мирового пролетариата.¹⁰ Значение же имперских автобанов еще перед началом строительства было возведено до «жизненно важных артерий нации». На переднем плане стояла не столько транспортная сторона, сколько преодоление безработицы.¹¹

Строительные площадки, разбросанные по всей Германии, делали работу заметной, бесчисленные церемонии открытий отдельных дорожных участков организовывались так, чтобы был достигнут максимальный эффект при освещении в средствах массовой информации. Закладка первого камня состоялась 23 сентября 1933 г. Церемония началась перед биржей труда во Франкфурте-на-Майне, где 720 бывших безработных, одетых в униформу, были празднично «посвящены» в рабочие. С лозунгом «Труд и мир» их колонна прибыла к франкфуртской бирже, где всем был выдан инструмент. В сопровождении штурмовиков и во главе с инженером Ф. Тодтом,

которому фюрер поручил общее руководство строительством, колонна рабочих отправилась к строительной площадке, где Гитлер лично заложил первый камень.¹² В марте 1934 г. похожее действо повторилось на 16 стройплощадках одновременно. Гитлер и его гауляйтеры открывали так называемую «большую трудовую битву». Центральная церемония, на которой выступили Гитлер и Геббельс, транслировалась по радио на всю страну, а через громкоговорители — на остальные строительные площадки.¹³

Начиная с мая 1935 г. церемонии открытия участков автотрасс следовали одна за другой, как правило, по сходным сценариям: доклад начальника строительства, массы людей вдоль трассы, выступления партийных функционеров, чествование погибших на строительстве как героев, проезд колонны грузовиков со строителями по вновь открытому участку автотрассы. Поскольку церемонии проводились в разных регионах, охват публики был огромным. К этому также необходимо прибавить документальные и художественные фильмы, радиопостановки, песни, романы, лирические произведения, живопись, альбомы, брошюры и бесчисленные статьи в газетах и журналах, посвященные реализации грандиозного проекта. С 1934 г. во многих городах демонстрировалась выставка «Дорога».¹⁴ Посещение новых трасс иностранными туристами и журналистами стало традиционной частью экскурсионных программ.¹⁵

При инсценировании строительства подземки использовались те же средства: в Москве также были привлечены художники-профессионалы и любители; издавались статьи и брошюры, организовывались выставки; делегации метростроевцев принимали участие во всех торжественных мероприятиях; иностранные гости посещали строящиеся и уже готовые станции. Для просоветски настроенных литераторов строящееся метро стало настоящим местом паломничества. Известные советские писатели и поэты посещали метростроевцев либо даже какое-то время работали на строительстве, чтобы потом написать произведения, полные энтузиазма. Жители города привлекались к строительству метро во

⁹ Neutatz D. Op. cit. S. 519, 520; Schütz E., Gruber E. Op. cit. S. 31.

¹⁰ Neutatz D. Op. cit. S. 514.

¹¹ Schütz E., Gruber E. Op. cit. S. 18, 19.

¹² Ibid. S. 41.

¹³ Ibid. S. 46.

¹⁴ Ibid. S. 26.

¹⁵ Seidler F. Fritz Todt. Baumeister des Dritten Reiches. München, 1986. S. 124.

время субботников, в которых демонстративно принимали участие также и члены Политбюро.¹⁶

Смыслы инсценировок

Символ новой эпохи, отмежевание от «старого режима»

Московское метро было символом новой эпохи, ничего общего не имевшей со «старым режимом». Строительство подземки было представлено средствами пропаганды как решающий шаг на пути в светлое будущее и как демонстрация мощного потенциала Советского Союза. Метро олицетворяло способность СССР, поднимающегося благодаря успешной индустриализации, собственными силами освоить сложнейшую технику, в то время как капиталистические страны находились в стадии стагнации в условиях мирового экономического кризиса. Строительство метро было символом большевистского энтузиазма, энергии, целеустремленности, оптимизма, неудержимого волевого преодоления препятствий в соединении с требованиями дисциплины, военного порядка и четко продуманного управления.

Неотъемлемой частью каждой брошюры о метро, которая затем перекочевала в исторические описания, было указание на то, что Москва из «старого, неповоротливого купеческого города» превратилась в быстро развивающийся социалистический индустриальный центр.¹⁷ Дореволюционная система была якобы неспособна осуществить проект такого масштаба, и только большевики смогли взяться за грандиозное строительство. Каганович в своей речи на церемонии открытия метро превозносил его как победу социалистического строительства и как доказательство того, что большевики вскоре превзойдут Запад.¹⁸

С началом новой эпохи, связанной с открытием метро, возникла убежденность в важности всего происходящего. В публицистике того времени — не только на примере метрополитена, но в данном случае наиболее отчетливо — можно заметить необычно частое употребление слов «история» и «исторический». Пропаганда внушала участникам событий чувство, что они пишут историю, участвуют в событиях мирового значения, что, в свою очередь, находило отражение в высказываниях

действующих лиц. В этом контексте логичным представляется образование редакции «История метро», задачей которой было документирование строительства для потомков.¹⁹

Такая же убежденность в том, что создается нечто историческое и что Германия находится на пороге новой эпохи, наблюдалась и при строительстве немецких автобанов. «Это нечто прекрасное и замечательное, жить в такое время и участвовать в таком деле!» — восклицал Гитлер в 1937 г.²⁰ Автобаны называли «дорогами фюрера», а Гитлер был представлен как автор идеи их строительства. Скоростные автодороги олицетворяли центральные ценности и идеалы национал-социализма. Как это ни удивительно, но это были те же ценности и идеалы, которые транслировались в массы при строительстве метрополитена: энергия, прямолинейность, целеустремленность, динамичность, темп, оптимизм, работоспособность, близость режима к жизни народа, дисциплина, военный порядок и четкая организация управления.²¹

«Кузница нового человека», «образец социализма», «школа труда», «дорога в империю»

Наряду с историческим значением, строительство метро имело и другие смыслы. Оно представлялось как «кузница нового человека», а действующий метрополитен — как «образец социализма». Пропаганда приписывала строительным работам в подземке особую роль в деле трансформации общества. Строительство метро высокопарно называли «школой», «университетом», «кузницей нового человека». Этот дискурс не ограничивался только уровнем пропаганды, а был усвоен также многими работавшими на стройке функционерами и рабочими. Наиболее отчетливо это видно в текстах, написанных в рамках проекта «История метро».²²

Преобразующая сила метро продолжала действовать и после его ввода в эксплуатацию: подземка была представлена населению как образец социализма, как образец того, что скоро будет создано по всей стране, т. е. хорошо организованный общественный сектор, созданный по последнему слову техники, светлый, чистый, эффективный, а кроме

¹⁶ Neutatz D. Op. cit. S. 521, 522, 534.

¹⁷ Ibid. S. 519.

¹⁸ Торжественное заседание... С. 9, 22, 23.

¹⁹ Neutatz D. Op. cit. S. 551.

²⁰ Seidler F. Op. cit. S. 116.

²¹ Schütz E., Gruber E. Op. cit. S. 43.

²² Neutatz D. Op. cit. S. 546, 547.

того, предмет эстетического наслаждения. Газетные репортажи внушали читателю, что в этом «микрокосмосе метро» начиналась социалистическая эпоха. Полные энтузиазма репортеры были уверены, что и поведение граждан-пассажиров изменилось.²³ Вступавшие в этот микрокосмос вели себя «культурно», так, как следовало бы ожидать от «нового человека».

Но и автобанам в Третьем Рейхе приписывали особую, преобразующую общество силу. Даже использовавшаяся терминология во многом сходна: национал-социалисты называли автотрассу «школой труда» и «дорогой в рейх». Обе метафоры находились в тесной связи между собой: строительство автобанов было первой пробой общности руководства страны и его сторонников. Эта общность вскоре должна была перерасти в «единый немецкий народ» (*Volksgemeinschaft*). Пропаганда восхваляла образцовые условия быта и труда рабочих, организацию свободного времени и культурного досуга, результатом чего должна была стать «сила через радость». Реальность и планы не соответствовали здесь друг другу так же, как и в СССР.²⁴

Национальная и социальная функции строительства автобанов находились в тесной связи. Из той важной роли, которую строительный проект должен был сыграть в сотворении «единого немецкого народа», следовало его значение для укрепления единства Третьего Рейха. Автобаны нередко называли «дорогами имперского единства». Как проект, осуществлявшийся на всей территории рейха и под единым руководством, автотрассы укрепляли связь между разными частями страны. «Смело протянутая двойная полоса этой дороги станет... символом единства рейха и быстрого и мощного кровообращения в теле немецкого народа», — говорилось в одном альбоме, изданном в 1940 г.²⁵ «Сеть автобанов рейха... поможет больше, чем что-либо другое, соединить немецкие области друг с другом в единое целое», — заявлял Гитлер в июне 1937 г.²⁶

Эстетика строительства

Трансляция смыслов при строительстве Московского метро и немецких автобанов не

ограничивалась словесной пропагандой и ритуалами. Более очевидным и, прежде всего, долговременным было архитектурное оформление, которому в обоих проектах уделялось особенное внимание. И в том и в другом случае речь шла не просто о красивом внешнем виде объектов, а о том, чтобы сделать акцент на создании общественного пространства нового типа, которое было бы способно через свое оформление позитивно влиять на людей, вызывать положительные эмоции и демонстрировать превосходство своих создателей над всем остальным миром.

Московское метро должно было стать самым красивым в мире, поэтому архитектурное и художественное оформление имело приоритет. Директивы в адрес архитекторов содержат требования обустройства большие и светлые помещения, которые должны были помочь людям забыть, что они находятся под землей, и способствовать созданию хорошего настроения.²⁷

Сходное отношение можно обнаружить и при строительстве автобанов. Преодоление «омертвевшей техники либеральной эпохи», «органическое», целостное планирование, красота и гармоничное сочетание автобанов с ландшафтом были центральными понятиями для строителей автострад. Новая дорога должна была стать «не кратчайшим, а самым изысканным соединением двух точек». Не выгода и экономическая целесообразность, а красота и гармония с природой стали теперь решающими аргументами при выборе технических средств. При строительстве мостов сознательно избегали форм, напоминавших типичные железнодорожные мосты. Основным мотивом стала изогнутая линия, гармонично вписывающаяся в окружающий ландшафт.

Автобан как «народное» (в национал-социалистическом понимании) произведение искусства должен был продемонстрировать «примирение» техники, культуры и природы и внести вклад в оздоровление современного человека посредством природы. «Автотуризм» стал распространенным понятием и был ничем иным, как ответом на потребность в путешествиях представителей молодежных движений (теперь уже с помощью моторизованных средств) и в бегстве из больших городов. Автобаны не случайно пролегли в живописных районах: «автотуристы» должны были набираться сил, созерцая природные красоты, и в то же время

²³ Рабочая Москва. 1935. 18 мая (№ 113). С. 1; Комсомольская правда. 1935. 16 мая (№ 111). С. 1.

²⁴ Schütz E., Gruber E. Op. cit. S. 62, 72–76.

²⁵ Ibid. S. 62.

²⁶ Seidler F. Op. cit. S. 116.

²⁷ Neutatz D. Op. cit. S. 609, 610.

укреплять свою эмоциональную привязанность к Германии и «вечным ценностям немецкого народа». «Сравнимые с артериями, по которым текут жизненные соки», они объединяют народ «в единый организм», — так патетически отзывались об автобанах.²⁸

Значения, связанные с эстетикой автострады, наряду с принципиальным сходством обнаруживают и различия в самопонимании национал-социалистов и большевиков. Для первых гармония, органичная целостность, понимание «народного организма» как части природы являются романтически-консервативными категориями. Большевики, напротив (и это становится особенно очевидным на примере строительства метрополитена), рассматривали природу как врага, которого необходимо изменить и победить.²⁹ Победа над враждебными природными силами была распространена в Стране Советов мотивом в то время, и это находилось в очевидной связи со стремлением коренным образом изменить все общество и с нежеланием мириться с данностями, унаследованными от прошлого.

Выводы

То, что для достижения идеологических целей были выбраны именно транспортные проекты, было далеко не случайным. Это стало проявлением самовосприятия действующих исторических персонажей: быстрые и современные средства передвижения и пути сообщения сами по себе уже символизируют мобильность, динамичность и продвижение страны в другое, качественно лучшее состояние. Элементы мобильности и «движения» пронизывают обе инсценировки вплоть до церемоний открытия, которые не превратились в «статические» празднества, а включали также поездки и марши. Кроме практической пользы, поездки в метро и по автобану выполняли и идеологическую функцию: они превратились в культовое действие или, по крайней мере, в повседневное прославление режима большим количеством людей.³⁰

Оба режима взялись за проекты, которые уже давно вынашивались, и реализовали

их таким образом, чтобы они ознаменовали приход нового времени. По мере все возрастающей инструментализации первоначальный смысл проектов отходил на второй план. Собственно национал-социалистическое в автобанах — это не сам проект их строительства, а тот факт, что строительство было осуществлено за счет гигантских усилий и затрат в то время, когда такие дороги не были необходимыми. С московским метро дело обстоит примерно так же: в то время, когда строительству уделялось особое внимание, в Советском Союзе умерло от голода 6 млн человек, да и в самой Москве не хватало жилья и больниц.

Стиль строительства автодорог и метро и их инсценировок указывают на наличие общих черт и национал-социализма, и сталинизма, в том числе на их стремление повсеместно оказывать на общество воспитательное воздействие, которое выходит далеко за пределы собственно строительных проектов. К этому необходимо прибавить также потребность вождей быть увековеченными в мировой истории. Так, Гитлер сравнивал автострады с египетскими пирамидами, а в случае с московским метро речь шла о попытке преодоления Сталиным комплекса отсталости и «клейма бескультурья и варварства» в глазах собственного населения и мирового окружения.

Смыслы инсценировок обнаруживают неожиданное сходство. Свойства, которые оба режима с помощью символических объектов пытались себе приписать, отмежевываясь от предыдущих общественных систем, в основном идентичны. Различия обнаруживаются только там, где речь идет о представлениях о человеке, о социальных утопиях и об отношении к природе, т. е. там, где речь идет о содержательной, идеологической стороне и о направлении преобразований общества. Московское метро, в конечном счете, урбанистический проект, являвшийся частью программы индустриализации. Строительство автодорог в Германии, напротив, связано с бегством из города, в сельскую идиллию и в романтику «крови-и-почвы». Поэтому о полной идентичности обеих инсценировок говорить не приходится.

Ключевые слова: Советский Союз, Третий Рейх, московский метрополитен, инфраструктурные проекты, автобан, инсценировка, пропаганда

²⁸ Schütz E., Gruber E. Op. cit. S. 101, 122–127.

²⁹ Neutatz D. Op. cit. S. 512, 513.

³⁰ Ср.: Schütz E., Gruber E. Op. cit. S. 104.

Dietmar Neutatz

Doctor, Professor of the University of Freiburg (Germany, Freiburg)

E-mail: dietmar.neutatz@geschichte.uni-freiburg.de

**MOSCOW METRO AND THIRD REICH'S AUTOBAHNS
TWO DRAMATIZED ROADS TO A BRIGHT FUTURE**

The article compares the construction of the Moscow Metro in the Stalinist Soviet Union and the autobahn in the national-socialist Germany during the first half of the 1930s. Both projects stood for mobility, dynamics, and the progress of the whole country into a higher and better stage of development. Both projects had symbolic importance and were exploited by the regimes for propagandistic purposes. In doing so, the regimes ascribed to the infrastructural buildings and to themselves similar characteristics.

Key words: *Soviet Union, Third Reich, the Moscow subway, highway, infrastructure projects, staging, promotion*

REFERENCES FOR CITATION DATABASE

- Deutsche Zentralzeitung* (German central newspaper), 1935, May 17. (in German).
- Komsomolskaya pravda* (Komsomolskaya true), 1935, February 8, № 32. (in Russ.).
- Komsomolskaya pravda* (Komsomolskaya true), 1935, May 16, № 111. (in Russ.).
- Neutatz D. Köln; Weimar; Wien: Böhlau, 2001, 678 p. (in German).
- Rabochaya Moskva* (Working Moscow), 1935, May 16, № 111. (in Russ.).
- Rabochaya Moskva* (Working Moscow), 1935, May 17, № 112. (in Russ.).
- Rabochaya Moskva* (Working Moscow), 1935, May 18, № 113. (in Russ.).
- Rubanovich Ya. *Sotsialisticheskiy transport* (Socialist transport), 1936, № 2. (in Russ.).
- Schütz E., Gruber E. Berlin: Ch. Links, 1996, 179 p. (in German).
- Seidler F. München: Verlag Bublies, 1986, 424 p. (in German).
- Torzhestvennoe zasedanie v Kolonnom zale Doma Soyuzov 14 maya 1935 goda, posvyashchennye puskmu metropolitena* (Ceremonial meeting in the Columned hall of the House of the Unions on May 14, 1935, devoted to underground start-up). Moscow: Partizdat, 1935. (in Russ.).