



Катриона Келли

•

Петербург

Тени прошлого



Современная западная русистика

Катриона Келли
Петербург. Тени прошлого
Серия ««Современная
западная русистика» /
«Contemporary Western Rusistika»»

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=68435345

*Петербург. Тени прошлого / Катриона Келли ; [пер. с англ. О. Якименко].: БиблиоРоссика; Бостон / Санкт-Петербург; 2021
ISBN 978-5-6046149-2-1*

Аннотация

Известный славист Катриона Келли ставит перед собой задачу проанализировать, как жители Петербурга взаимодействуют со сложным прошлым своего города и страны (что требует сознательных усилий) или просто живут рядом с ним; как обыденные вещи и окружающее пространство формируют особенности восприятия. Привлекая архивные источники, записи интервью, дневники и личные впечатления, автор ищет ответ на вопрос, как создается культурный миф города. Книга рассчитана на широкий круг читателей.

В формате PDF А4 сохранен издательский макет книги.

Содержание

Предисловие и слова благодарности	5
Предисловие к русскому изданию	14
Введение	19
Глава 1	84
По воздуху и по земле	99
«Касса справок не дает»	114
«А я иду назад, назад, назад!»	121
Переправы через реку	128
Храмы, НЛО и борьба с пльвунами	139
«Ленинградский трамвай»	148
Конец ознакомительного фрагмента.	162

Катриона Келли

Петербург. Тени прошлого

Catriona Kelly

St Petersburg

Shadows Of The Past

Yale University Press

New Haven and London

2016

Перевод с английского Оксаны Якименко



© Catriona Kelly, текст, 2014

© Yale University Press, 2016

© О. А. Якименко, перевод с английского, 2021

© Academic Studies Press, 2021

© Оформление и макет. ООО «Библиороссика», 2021

Предисловие и слова благодарности

Позднесоветский Ленинград был городом непростым. Он отталкивал чужаков, но был относительно открыт для международных связей; он исповедовал аскетическую мораль, художественная и интеллектуальная жизнь была в нем ключом; политическое руководство города сочетало отеческую заботу с черствостью. Спустя двадцать лет после возвращения прежнего имени Санкт-Петербург стал другим городом, гораздо более разнообразным, но не лишенным собственных противоречий. От наплевательского отношения к нуждам и безопасности людей порой наворачивались слезы. Идея о том, что Россия остается средоточием духовных ценностей, даже если с материальной стороны все плохо, разбивалась о корысть и предприимчивую хитрость некоторых членов местной элиты. Если Москва, как говорят, слезам не верит, то Ленинград / Петербург никогда их не замечал.

Чрезмерная красота пугает, рядом с ней трудно жить. Петербургу свойственен слегка неодобрительный, тревожный нарциссизм места, жители которого сравнивают представления других о важном со своими собственными историческими трагедиями. Тем не менее местные жители весьма охочи до новых впечатлений и обладают способностью ничто не

воспринимать как должное и тонким чувством умной иронии. Какой бы неприкрашенной, а временами вдохновляюще однообразной ни была жизнь в городе, она почти никогда не бывает скучной. Эта книга – попытка запечатлеть все это: сущность места, обладающего комплексом жертвы в общегородском масштабе, но относящегося к своему невыносимому прошлому с иронией.

Советская культура была в высшей степени монолитной и отличалась сильным стремлением к однородности. Но в 1960-е годы ленинградцы все больше убеждались, что их город уникален. Именно этот центральный нерв я и пытаюсь здесь проанализировать. Я смотрю на то, как люди сознательно взаимодействовали с местным и национальным прошлым и просто жили рядом с ним; на вещи и пространства, которые формировали сознательное восприятие, и на те, которые люди практически не замечали. На одном из уровней меня интересует, каким Ленинград-Петербург и его культура представлялись в воображении; на других – конкретные наслоения опыта в том виде, в каком их сейчас помнят.

Настоящее и прошлое взаимодействуют друг с другом в том смысле, что нет такой сознательной реакции, которая бы не деформировалась памятью. Дневник не ближе к вспоминаемым событиям, чем мемуары или устные свидетельства: акт письма требует даже от «наивных» авторов формулировать свое отношение к тому, свидетелями чего они были. Мифы и реальность сливаются воедино, ведь практическая

деятельность (например, решение о том, где работать и жить) определяется общими идеями о том, что «собой представляет» отдельно взятое место. Показывая, как общие воспоминания о прошлом повлияли на настоящее в период с конца 1950-х по 2010-е годы, я сплетаю воедино разные источники – от официальных документов до произведений литературы и искусства, мемуаров и устной истории, материальных следов изменений, которые можно увидеть на городских улицах и внутри зданий. Я также опираюсь на собственный опыт и впечатления, и цитирую и описываю чужие.

Даже в книге, посвященной относительно короткому отрезку времени, охватить все, что в большом городе важно для всех его жителей, постоянных или временных, – невыполнимая цель. Так, в пародирующей «петербургомосквоведение» книге «Новый поребрик из бордюрного камня» О. Лукас пишет: «Перед тем как написать хоть что-то, питерец напряженно думает: не обидится ли кто-нибудь на эту запись? На его записи, впрочем, все равно обижаются, потому что обидеть питерца можно любым неудачным знаком препинания» [Лукас 2011]. Те, кто знает и любит этот город, непременно будут громогласно оспаривать – частично или полностью – то, что я тут написала. Однако существующие трактовки Санкт-Петербурга часто словно бы заключены в искусственные границы: в одном углу обсуждают исторические здания без упоминания тех, кто в них живет; в другом ведутся дискуссии о предполагаемой «советской и пост-

советской идентичности», особо не учитывающей место и личность; в третьем – выводы, сделанные на основе личного опыта или опыта определенного круга, распространяются на целую культуру. Я же пыталась двигаться в направлении комплексного подхода к местной жизни – признающего, например, что не все в Санкт-Петербурге являются художниками или эстетамы, что «ленинградское» прошлое не исчезло просто так и что ощущение города может варьироваться в зависимости от того, к какому поколению человек принадлежит.

Путеводители стремятся предложить вид на город, который одновременно является однородным и исчерпывающим (выбирая только памятники, которые «стоит посмотреть», или самый модный бар, куда так непросто попасть). В этой же книге речь о том, как можно посмотреть на один и тот же город по-разному. Для туриста Лондон – это Тауэрский мост, Британский музей, черные такси, красные автобусы и Букингемский дворец. Для меня, выросшей в Лондоне, все это имеет значение, но не большее, чем Ричмонд-парк, где мы гуляли в детстве и через который я ездила на велосипеде, будучи студенткой; или отважно отстаивающий свое существование цветущий садик на угрюмой кирпичной станции Западный Кенсингтон в 1970-е годы; Собрание Уоллеса, один из первых музеев, которые я посетила самостоятельно, городские церкви, которые в одно памятное воскресенье нас отвел посмотреть мой отец, скверы в Блумсбери, где я обеда-

ла в 1990-е, когда только начала преподавать, и, конечно же, районы, где я жила, – Барнс и Бермондси, оба они находятся недалеко от главного источника моего лондонского патриотизма – набережной Темзы. И если сейчас нельзя писать о Лондоне, не учитывая работ П. Акройда и И. Синклера (для начала), то разговор о Петербурге не обязательно сводится к Пушкину и Достоевскому и освященным веками штампам о кусачем морозе и водке, равно как и более свежим – о непоколебимом дирижизме и повальной коррупции. Когда молодой Советский Союз еще не был признан как государство, западные авторы часто выражали «взгляд из Риги»; говоря о Ленинграде и Санкт-Петербурге, они выражают «взгляд из “Астории”», не выбираясь за пределы треугольника Мойка – Фонтанка – Нева в те районы, где люди в реальности жили.

* * *

Интеллектуальные долги, которые я накопила примерно за десять лет, пока работала над книгой, столь же разнообразны, как и сам материал. Финансовую поддержку научных командировок в Санкт-Петербург и Москву (где, к неудовольствию патриотически настроенных местных жителей, имеются некоторые источники о «городе на Неве», недоступные на месте) оказал Совет по исследованиям в области искусств и гуманитарных наук, Ливерхьюм Траст, Оксфордский университет, и Фонд Людвига, Нью-Колледж. Я чрез-

вычайно благодарна этим организациям и зачастую необычайно любезным сотрудникам библиотек и архивов в Санкт-Петербурге, Москве, Хельсинки и Лондоне, а также в моем родном Оксфорде. Я также благодарю всех, с кем я работаю в Нью-Колледже и Оксфордском университете, за интеллектуальную компанию и приятное общество, особенно Жозефину фон Цитцевиц, замещавшую меня как преподавателя, пока я была в исследовательском отпуске, спонсором которого выступил Ливерхьюм; а также моих аспирантов и студентов, чей энтузиазм по поводу русской культуры помогает мне продолжать работу.

Групповой проект «Русская национальная идентичность 1961 года», спонсируемый АНРС, служил поразительным источником интеллектуального стимула и поддержки. Моя сердечная благодарность всем участникам, особенно Энди Байфорду, Жозефине фон Цитцевиц, Виктории Donovan и Эдмунду Гриффитсу из Оксфорда, Хилари Пилкингтон и Ровенне Болдуин из Уорикского университета, Биргит Боймере в Бристоле, Стивену Ловеллу из Королевского колледжа Лондонского университета. В Санкт-Петербурге – Альберту Байбурину, Дмитрию Баранову, Анне Кушковой и Елене Омельченко. Я благодарна участникам конференций по евразийской культуре и советской истории, проведенных в Нью-Колледже и колледже Вульфсона в Оксфорде, и Европейском университете в Санкт-Петербурге, а также сравнительному семинару по истории Ирландии и России в Дугор-

те (остров Ахилл), внесшему свой вклад множеством разнообразных способов. Спасибо тем, кто помогал с интервью, в частности Наталье Галеткиной, Евгении Гуляевой, Екатерине Измestьевой, Александре Касаткиной, Веронике Макаровой, Ирине Назаровой, Александре Пиир и Марине Самсоновой.

Коллеги из Европейского университета, Фонда Лихачева и петербургского отделения «Мемориала», в том числе Борис Фирсов, Ирина Флиге, Олег Хархордин, Александр Кобак, Борис Колоницкий, Татьяна Косинова, Александр Марголис и Татьяна Воронина, предоставили мне бесценные советы и поддержку. Еще я также хотела бы поблагодарить организаторов и участников семинаров, а также рецензентов моих статей в журналах за ценные предложения и замечания. Я благодарю коллег из Санкт-Петербурга, а также из Финляндии, Франции, Германии, США и Великобритании, – включая Евгения Добренко и Андрея Щербенка, Катрин Мерридейл и Андреаса Шенле, Алена Блюма, Клаудио Ингерфлома и Изабель Оахон, Дину Хапаеву и Николая Колосова, Александра Бикбова и коллег из журнала «Laboratorium», Юрия Мурашова, Игоря Смирнова, Марину Могильнер и коллег из Ab Imperio, Сан-Хён Кима и коллег из журнала «Евразийские исследования», Сару Джонс и Дебби Пинфолд, Валерия Выюгина, Александра Эткинда, Мюрэнн Магуайр, Сета Грэма, Константина Баршта, Наримана Скакова, Григория Фрейдина, Монику Гринлиф, Йо-

рама Горлизки и Веру Тольц. Особая благодарность Джерри Смигу, Барбаре Хелдт, Стивену Ловеллу, Екатерине Волинкиной и Алине Кравченко, которые были настолько любезны, что прочитали весь черновик текста. Ценные советы о том, что читать, смотреть и делать, также давали Юрий Басилов, Светлана Бойм, Шура Коллинсон, Александр Генис, Антон Гликин, Лариса Хаскелл, Ольга Кузнецова, Марк Липовецкий, Лев Лурье, Любовь Осинкина, Сергей Ушакин, Джудит Пэллот, Мария Пашолок, Александра Смит, Элизабет Стерн, Дарья Суховой и многие другие. Ричард Дэвис великодушно подарил мне копию своей замечательной книги о деревянных церквях Северо-Запада. За многолетнюю доброту выражаю сердечную благодарность петербургским и бывшим петербургским друзьям Альберту и Наталье Байбуриным, Аркадию Блюмбауму, Олегу Борисовичу и Евгению Голынкиным, Екатерине Голынкиной и Александру Журавлеву, Дине Хапаевой и Николаю Колосову, Константину Богданову, Альбину Конечному и Ксении Кумпан, Николаю и (увы, уже покойной) Полине Вахтиным.

Из членов моей семьи я хотела бы особо упомянуть племянницу Милли Даван Веттон, которая приехала со мной в город в октябре 2011 года. Я обязана ее свежему взгляду несколькими интересными наблюдениями о городе, включая замечания о собачьей одежде в главе 7, и я благодарна ей за хорошее настроение и хладнокровие, даже когда на Большом Сампсониевском проспекте ей чуть не упал кирпич на

голову. Мой муж, Иэн Томпсон, не раз сопровождал меня в поездках, начиная с морозного декабря 1988 года, когда над унылым морским побережьем бушевали сильные ветры. Все это время он сохранял живой интерес к городу и моим занятиям.

А главное, я благодарна многим людям из Санкт-Петербурга – кого-то, но далеко не всех, я уже упомянула, – которые, по моей просьбе или спонтанно, делились своей, любовью к этому месту, временами нервной или прошедшей тяжелые испытания. Одни были моими друзьями, с другими у меня сложились теплые отношения в недавнем прошлом; некоторых я вообще почти не знаю. Санкт-Петербург, как известно даже случайному посетителю, неуютный город, но я чувствую, что имею право называть себя хотя бы почетным петербуржцем, это подарок настоящих местных жителей, и я посвящаю книгу им.

Санкт-Петербург, декабрь 2012 – июль 2021 года

Предисловие к русскому изданию

Города, казалось бы, обречены на статичность; и в русском языке, и в английском постоянство мест коллективного проживания отражается в самой этимологии слова («поселение/settlement»). Но первая реакция автора, пересмотревшего через десятилетие свой собственный портрет Петербурга – ощущение зазора между прошлым и настоящим. Время, когда писались последние страницы книги, теперь само стало историей, населяющие ее персонажи – такими же «теньями прошлого», как и горожане середины XX века.

Как однажды заметил мой знакомый, Петербург – «это такой город, где чувствуешь ностальгию, даже прямо в нем находясь». Здесь, по-видимому, играет роль знаменитая иллюзорность петербургского пространства, оттенки характерного для него света, среди бела дня кажущегося вечерним. Но даже объективно, 2021 год – это не то же самое, что 2012 год, в котором я заканчивала английский вариант книги. С тех пор многое изменилось, не только в самом Петербурге, но и в России, и вообще в мире. Книга «Санкт-Петербург: тени прошлого» – дань не только истории «города на Неве», но и тому конкретному моменту, когда меня обуревал гений места. Тогда приезжать в Петербург было до смешного легко (как кажется сейчас, при закрытых границ и приостановленном авиасообщении); тогда чувствовать себя «петер-

буржцем», имея гражданство другой страны, не казалось абсурдом, тогда можно было погружаться в городскую жизнь так, как мало какой приезжий из «капстран» в советский период (в этом отношении блаженное тридцатилетие с 1988 по 2019 год походило прежде всего на дореволюционный период, когда в Петербурге постоянно жила община «русских британцев» с «гибридной», как любят сейчас говорить, идентичностью – до такой степени, что некоторые ее представители второго и третьего поколений говорили на английском довольно скверно¹).

¹ См. воспоминания Герберта Альфредовича Свана (Herbert Swann), отца композитора и артиста кабаре Дональда Свана, «At Home on the Neva: a Life of a British Family in Tsarist St Petersburg – and After the Revolution» (London: Gollancz, 1968). Даже употребление артиклей в заглавии («a Life» вместо более «естественного» «the Life») звучит не очень по-английски.



Камская улица, 1996. Фото Иэна Томпсона

Покажется ли 2020 год лет через десять таким же рубежом, каким нам сейчас кажется, например, год 1956, 1968 или 1982? В любом случае в книге речь пойдет не только и не столько о такого рода открытых сломах, а о менее наглядных, иногда почти неуловимых перипетиях вроде постепенной моторизации городской среды, созданной для передвижения в каретах, или другого рода трансформаций уличного ландшафта. Интересно, что при пересмотре нашего домашнего фотоархива (классическое занятие во время карантина) нередко оказывалось, что определить точное время и место, где была снята та или иная городская сцена, на вид практиче-

ски невозможно. Несмотря на наши представления о 1990-х как о «лихолетье», периоде «развала» и всеобщего «краха», фотоглаз не отличает городской пейзаж этой эпохи от тихого «застоя» 1980-х гг. Пример – совершенно запустелая Камская улица в июле или августе 1996 года, больше всего похожая на фото Л. Цыпкина 1970-х годов («Лето в Бадене», 1982).

Учитывая момент написания книги и ее статус памятника тогдашней современности, а не только городскому прошлому и представлениям о нем самих петербуржцев (и/или ленинградцев), я решила: не стоит переделывать текст с оглядкой на *эту* современность (2021 год). Собственно, давний портрет не «ретушировался». Практически не вмешиваясь в текст, я ограничилась добавлением (и то далеко не везде) примечаний, указывающих на различные перемены последних лет.

Тем временем в главном тезисе книги – одержимости населения Питера² местным прошлым – сомневаться не приходилось. Жители Петербурга любят свой город особой, трепетной любовью, и я их понимаю. Надеюсь, что мои новые читатели будут реагировать на изображение любимого города «петербуржцем издалека» с таким же пониманием и за-

² Прошу прощения у тех, кому это название кажется панибратским или так или иначе режет слух. Оно меня привлекает прежде всего как способ с максимальной лапидарностью определять явления и характер отношения к городу, свойственные не одной эпохе (советской, или постсоветской, или дореволюционной), но разным периодам.

интересованностью, как прочитавшие ее на английском земляки. В 2017 году поэт Полина Барскова писала мне: «Эта книга захватывает меня; я все время то соглашаюсь, то не соглашаюсь, мне очень интересно читать!»³ Пусть начнется спор!

* * *

Считаю своим приятным долгом выразить благодарность за реализацию русского издания сотрудникам издательства Academic Studies Press, в частности Игорю Немировскому, Ксении Тверьянович, Ирине Знаешевой и Марии Вальдеррама. Исключительно приятно было сотрудничать с моим наблюдательным, добросовестным и тонким редактором, Ольгой Бараш. Отдельную признательность выражаю Оксане Якименко не только за перевод книги на русский, но и за ценные указания, основанные на ее незаурядном знании городской памяти и городской среды и оказавшиеся весьма полезными для русской версии книги.

³ Личное сообщение, 21 августа 2017 год.

Введение

Городская панорама

Моя родина – не Россия, Моя родина – Петербург⁴.

Если в беседе с иностранцем произнести подряд слова «память» и «современная Россия», это сразу порождает у собеседника некие ожидания. Часто за этими словами слышится стремление преодолеть прошлое. Все знают про отредактированные фотографии, где от толпы людей остался один Сталин⁵. Слышали и про цензуру печати, требовавшую, например, чтобы из Большой советской энциклопедии исчезла панегирическая статья о бывшем министре внутренних дел Л. П. Берии, в 1953 году объявленном «врагом народа»: для этого библиотекарям предписывалось скрыть ее под дотошно расширенной до нужной длины статьей про Берингово море⁶. Из недавнего можно припомнить попытки превратить школьные уроки истории в уроки патриотического воспитания и триумфаторские торжества на городских площадях в

⁴ Г. Гуревич (URL: www.gergur.ru/work/226 (дата обращения: 26.08.2021)).

⁵ См., в частности, проект Д. Кинга «Комиссар исчезает» [King 1997].

⁶ Звучит как легенда, но экземпляры второго издания Большой советской энциклопедии, имеющиеся в библиотеках Оксфорда, действительно содержат заклеенную статью. В российских библиотеках (в РНБ, например) новая страница аккуратно вставлена в переплет (в БАНе том вообще отсутствует). Об этом и похожих эпизодах см. также [Dewhirst 1973; Блюм 2005].

память о Великой Отечественной войне, при том что множество документов, подробно отражающих историю войны, остается недоступным большинству историков⁷. Существует обширнейшая литература о «травматической памяти», о том, какие шрамы оставили в сознании отдельных людей и социума в целом политические репрессии и ужасы войны⁸. В них русские предстают не только как жертвы, но и как виновники преступлений, «могильщики» местных культур и работодатели соседних народов⁹.

В контексте городских ландшафтов «память» зачастую так же неразрывно ассоциируется у среднестатистического иностранца с монтажом, подгонкой и лакунами: исчезнувшие статуи, замененные топонимы, снесенные или перестроенные до неузнаваемости здания¹⁰. Даже жители за-

⁷ В досье исторических обманов, собранном М. Макмиллан [Macmillan 2009], России отводится особое место; с одной стороны, это правомерно, с другой – не учитывается, насколько критично относятся сами россияне к официальному «манипулированию историей»: см., например, [Колосов 2011; Липман, Миллер 2012].

⁸ См., например, [Хапаева 2007; Эткинд 2018; Jones 2013]. Анализ посттоталитарной памяти в России и Советском Союзе стал развиваться после исследований памяти Холокоста и во многом под их влиянием; я, в свою очередь, следую здесь за А. Конфино и П. Фритцше, которые еще в 2002 году в книге «Работа памяти» [Confrino, Fritzsche 2002] говорили о необходимости отойти от сосредоточенности исключительно на вине и угнетении. Еще один неучтенный фактор – возможное искажение самой памяти о травматических событиях см. [Novick 1999].

⁹ См. [Jersild 2011; Applebaum 2012; Снайдер 2015] и др.

¹⁰ См., к примеру, [Verdery 1999; Crowley 2003; Bassin et al. 2010]. Блестящий

падных стран, никогда не бывавшие в «социалистическом городе», отчетливо представляют себе подобное место: серые дома-башни, красные флаги и где-нибудь в центре гигантский памятник очередному вождю, с презрением взирающий на народ, копошащийся у ног. С другой стороны, воображаемый «постсоциалистический» ландшафт – зрелище в архитектурном плане не менее унылое, только теперь оно оживляется рекламой нижнего белья и плакатами с ковбоем Мальборо, а мрачные бритоголовые мужчины с заросшими щетиной лицами гоняют по улицам на внедорожниках с затемненными стеклами.

Как в шутку заметил П. Вайль в книге эссе «Гений места», «следовать стереотипам удобно и правильно» [Вайль 1999]. На территории Восточной Европы и бывшего Советского Союза, конечно, нетрудно найти места, похожие на вышеописанный воображаемый город¹¹. Неудивительно, что «ностальгия» применительно к таким местам воспринима-

анализ феномена архитектурного стирания в российской истории предлагает А. Шенле [Шенле 2018].

¹¹ Образ этот, правда, несколько устарел: так, например, «звездный час» тех, кого социолог В. В. Волков окрестил «силовыми предпринимателями», пришелся на 1990-е – начало 2000-х; многие стали теперь «законопослушными»: можно увидеть, как они чинно вылезают из своих «хаммеров» у дверей какого-нибудь модного ресторана. См. [Волков 2020]. «Крутые парни» давно стали предметом рекламного юмора (так, в рекламе мобильной сети МТС 2012 года фигурировал мускулистый, обритый наголо Н. Валув, то в темных очках, то без, и лозунг: «С нами не страшен мобильный интернет!» – явный знак того, что дни настоящего страха миновали).

ется как патологическое состояние – болезненная одержимость жертв печального заблуждения, даже не подозревающих, в каком ужасном месте они жили. В лучшем случае ностальгия может казаться попыткой сохранить остатки достоинства перед лицом бесконечных лишений, как в старом советском анекдоте про червячка, который спрашивает отца, отчего одни червяки живут в яблоках, другие – в мясе, а «нам приходится жить в этой куче говна». Папа-червяк выпрастывает голову и отвечает: «Потому что это наша родина, сынок!»¹²

Но что происходит, когда речь идет о «постсоветском» или «постсоциалистическом» городе, прошлое которого, до того как он стал метрополией стран Варшавского договора, было достойным и значительным? О таком городе, как Санкт-Петербург? Тогда возникает соблазн счесть социалистический период лишь aberrацией, эпохой, не имеющей никакого отношения к «истинной» идентичности города. Иностранцы всегда были склонны проводить жесткую границу между дореволюционным прошлым города и его советской реальностью (или недавним прошлым). Одна британская учительница, посетившая город в 1980-е, на вопрос, понравился ли ей Ленинград, призналась, что понятия не имеет. В ответ на удивление хозяев она ответила: «Вы показали

¹² Анекдот сохранил популярность и в постсоветский период – см., например: URL: <https://www.anekdot.ru/id/-10055129/> (дата обращения: 09.09.2021). Убедительный анализ подобных настроений дает С. Ушакин [Oushakine 2009].

мне Санкт-Петербург, и он великолепен. Что же до Ленинграда – я его так и не увидела»¹³.

Жителям города (как ясно из вышеописанного эпизода) провести такое разграничение куда труднее. В 1991 году на референдуме о переименовании города из Ленинграда обратно в Санкт-Петербург «за» проголосовало отнюдь не абсолютное большинство (54,9 % против 35,5 %). Были, конечно, расхождения и по районам: в Кронштадте за возвращение прежнего имени проголосовало лишь 39,1 % жителей, а в Дзержинском районе, то есть в одном из центральных районов города – 60,8 %. Однако ни в одном из районов за переименование не высказались единогласно¹⁴. Вернуть городу прежнее имя в конечном итоге означало стереть его советское прошлое – и в первую очередь уничтожить память о невероятных страданиях и героическом сопротивлении ленинградцев во время блокады¹⁵. Впрочем, название города – лишь один из аспектов отношений с ним его жителей, и, вероятно, не самый важный. Фиксация западных наблюдателей на очевидных, поверхностных изменениях подобного рода зачастую вызывает у русских смесь раздражения и недоумения, отмечает этнолог Н. П. Космарская. Исследователи,

¹³ «А не зря ли Ленинград в Санкт-Петербург переименовали?», обсуждение на форуме в июле 2001 года, URL: <http://forum.ixbt.com/post.cgi?id=print:34:553> (дата обращения: 28.08.2021).

¹⁴ См. «Невское время» от 15 июня 1991 года, с. 1.

¹⁵ Из недавних исследований, посвященных блокаде, заслуживают внимания, например, [Ломагин 2002; Ломагин 2014; Яров 2021; Барскова 2014].

приезжающие в постсоветские города и считающие, что «маяками перемен» должны служить памятники, заблуждаются: для местных жителей символизм города в другом [Космарская 2010]. Это особенно верно в отношении Санкт-Петербурга, где, собственно, исчезло не так уж много ключевых памятников советской эпохи.



0.1. Памятник Александру II работы П. Трубецкого, изначально стоявший в центре площади Восстания, на его нынешнем месте – перед Мраморным дворцом (где в советские годы размещался Центральный музей Ленина, а сегодня находится филиал Русского музея), 2011

В отличие от волны демонстративного сноса памятников, прокатившейся по другим регионам Восточной Европы, включая Москву (начиная с памятника Дзержинскому, свергнутого с пьедестала 22 августа 1991 года), в Петербурге подобных эпизодов не было вообще – возможно, в городе еще жила память о безудержном сносе монументов после 1917 и вплоть до 1930-х годов. Самый известный случай переноса памятника касается дореволюционной скульптуры. За решеткой тихого двора перед Мраморным дворцом стоит угрюмый, громоздкий памятник царю Александру III работы русско-итальянского скульптора П. Трубецкого – до 1937 года статуя украшала площадь Восстания (до революции – Знаменскую), потом на его месте разбили сквер, потом водрузили пьедестал для памятника Ленину и, наконец, в 1985 году – обелиск в память о Великой Отечественной войне, который и сейчас возвышается на этом месте на фоне единственного оставшегося в городе лозунга (на фасаде гостиницы «Октябрьская»), гласящего: «Ленинград – город-герой»¹⁶.

¹⁶ Об истории более ранних изменений, через которые прошла площадь Вос-

Для старожилов любого города памятники – это в первую очередь ориентиры, у которых назначаются встречи; обычно горожане их не замечают¹⁷. Любимое здание может быть местом, где «пережидал холодный дождь», как колоннада Биржи в великолепном стихотворении Иосифа Бродского «Почти элегия» [Бродский 2011, 1: 188]. Личные воспоминания закрепляются в повседневном поведении, в городских маршрутах, в том, как человек обставляет свой дом, чем занимается на работе и в свободное время. Эта, так сказать, «бытовая» память сосредоточена главным образом на местах и вещах, а не на официальных институциях памяти, таких как памятники и музеи¹⁸.

«Бытовая» память, включая, по определению П. Коннертона, «память тела» [Connerton 1989], то есть физическую память о пространстве, жесте и т. д., не нуждается в стирании чувства истории. События влияют и на повседневную

стания, см. [Лебина, Измозик 2010], о более поздних преобразованиях см. [Kelly 2014, гл. 2].

¹⁷ О невидимости памятников см., в частности [Yampolsky 1995].

¹⁸ Этим я, конечно же, не отрицаю и не принижаю воздействие памятников и, в более широком смысле, официальных институций памяти (включая музеи, путеводители, альбомы), равно как и литературы и научного исследования истории, на горожан, особенно образованных. Изначально планировалось распространить это исследование и на эти институции, и на конвенции «повседневной памяти» (предполагались еще два раздела: «Творение истории» и «Жизнь с историей»). Однако в итоге объем материала вынудил разделить близнецов, и раздел «Творение истории» стал отдельной книгой «Вспоминая Санкт-Петербург» [Kelly 2014].

жизнь¹⁹. Для переживших блокаду она осталась неизгладимым опытом; например, историк В. В. Лапин вспоминает о своей тетке:

Кировский мост для нее – это был мост, где она в первый раз попала под бомбежку, когда шла через мост. И каждый раз, как только произносилось слово Кировский мост, в любом контексте, тетка сразу начинала говорить об этом.

По крайней мере, она могла сказать: «Да, на этом мосту я первый раз под бомбежку попала». Это минимально, что она говорила. Если обстановка позволяла, она начинала подробно рассказывать, как ее за руку тащил милиционер и не разрешал ей дальше идти через мост. Она говорила ему: «какая разница, теперь уж по середине моста, проще туда бежать, ей туда надо, чем идти назад». Ну, в общем, подробности, что сказал милиционер, что она ему сказала. Это всё было постоянно²⁰.

Жители Питера (как они любовно называют свой город, стирая разницу между Ленинградом и Петербургом)²¹ не мо-

¹⁹ Это стоит подчеркнуть, учитывая, что в западных странах послевоенная ситуация была несколько иной. См., к примеру, запись в дневнике британской девочки-подростка от 20 июля 1969 года (опубликована автором, Дайан Холл в колонке писем газеты «The Guardian» 5 января 2013 года): «Сходила в центр искусств (одна!) в желтых вельветовых брюках и кофточке. Иэн там был, но со мной не разговаривал. Кто-то, кто явно в меня втюрился, положил мне в сумочку стихотворение. Думаю, это Николас. ФУ Люди высадились на луне».

²⁰ Oxf/AHRC SPb-11 PF3 NG. Подробный рассказ о блокаде, пережитой в детстве, см. Oxf/AHRC UK-08 PF22 AB.

²¹ Некоторые, например, директор Эрмитажа М. Б. Пиотровский, находят это

гут представить собственную идентичность вне блокады. Даже в 2010-е годы самыми страшными оскорблениями, которые фанаты московских клубов адресовали болельщикам «Зенита», было «блокадные крысы» и «Ваши деды – людоеды»²². Это, однако, не означает, будто военный опыт – *единственный* способ определить сущность Питера на протяжении пятидесяти и более лет после окончания войны.

В рассказе Д. А. Гранина «Дом на Фонтанке» (1967) главный герой замечает: «Что-то произошло со мной. Прошлое меня влекло больше, чем будущее» [Гранин 1989–1990, 3: 166]. Подобная смена перспективы – от обещания счастливого социалистического будущего к манящему прошлому Петербурга, которое в рассказе Гранина символизирует семья Вадима, молодого ленинградца, погибшего во время войны, – пронизывала культуру города в период, когда Гранин писал свой рассказ. И это было далеко не случайно. Одним из политических «коньков» Н. С. Хрущева была пропаганда регионализма, почти полностью уничтоженного в сталинскую эпоху. Иногда это доходило до смешного – например, создателям местных телепрограмм указывали из центра, что они недостаточно «региональны», – но для Ленинграда смена политического курса была крайне важна.

В период между 1949 и 1954 годами над городом сгу-

название чересчур фамильярным, но оно полезно, когда речь идет о долгосрочных характеристиках жизни города; так что я часто его здесь использую.

²² Благодарю Марину Самсонову за эту информацию.

стились политические тучи в результате «Ленинградского дела» – масштабной чистки в рядах местного руководства. Партийные функционеры Ленинграда обвинялись, помимо прочего, в стремлении добиться автономии города. Это рассматривалось как попытка подорвать жесткий централизм, за которую они заплатили длительными тюремными сроками или собственной жизнью. В 1954 году в ходе борьбы за власть Хрущев обвинил Берию и Маленкова в том, что это они сфабриковали Ленинградское дело, и выжившие заключенные были освобождены (хотя многих из них официально реабилитировали лишь в эпоху гласности), кроме того, Хрущев выступил со знаменательной речью, в которой с жаром утверждал, что, опорочив Ленинград, зачинщики Ленинградского дела опозорили всю страну²³. Постепенно ленинградцы начали обретать уверенность в себе. В 1957 году отпраздновали 250-летие основания города (с опозданием на четыре года) – одновременно с сороковой годовщиной Октябрьской революции. По этому случаю были отчеканены медали и выпущен целый ряд альбомов и книг по истории²⁴. Сложился целый культ «ленинградского коммунизма», а путеводители и экскурсоводы неустанно подчеркивали связь

²³ Выступление Н. С. Хрущева перед партактивом Ленинграда 7 мая 1957 года. См. [Хрущев 1957]. Подробнее об этом см. [Kelly 2014, гл. 1].

²⁴ Вполне вероятно, что причиной запоздания был всесоюзный траур после смерти Сталина 5 марта 1953 года, хотя никаких документов с указанием причин мне не попадалось. Некоторые альбомы, явно готовившиеся к юбилею, были без лишнего шума опубликованы годом позже, в 1954-м.

города с Лениным и его роль в революционном прошлом. На уроках иностранного языка школьников учили произносить на звучном, пусть и не вполне правильном английском: «Leningrad is Cradle of the October Revolution» («Ленинград – колыбель Октябрьской революции»).

В то же время рос интерес и к дореволюционному прошлому. Предпосылки этого интереса, опять же, имели общегосударственный масштаб. Создание Всероссийского общества охраны памятников истории и культуры (ВООПИиК) в 1965 году, в самом начале брежневской эры, свидетельствовало о перемене отношения к наследию и одновременно способствовало ей. Ленинградское отделение ВООПИиК было исключительно активным, а его деятельность в основном направлена на сохранение дореволюционной архитектуры той части города, которую теперь принято называть историческим центром (см. [Келли 2009]).

В свете новых веяний акцент в путеводителях постепенно сместился с памятников, связанных с Революцией, к хронологическому порядку, согласно которому на первом месте оказались дома и постройки, возведенные в XVIII и XIX веках²⁵. В списки охраняемых памятников архитектуры во-

²⁵ См., например, [Шварц 1956: 299–300]. Для перестраховки, правда, в книге была приведена цитата из Кирова. Подробнее о путеводителях, охране архитектурных памятников и музеях Петербурга см. [Kelly 2014]: в главе 1 речь идет о ключевых петербургских идеях, таких как «ленинградский коммунизм», в главе 2 – о памятниках и названиях улиц (часть этого материала вошла в главу 9 настоящего издания), в главе 3 – о движении за охрану памятников и в главе 4

шли банки, магазины и даже церкви, построенные «при капитализме» и раньше считавшиеся уродливыми и годными только под снос²⁶. В учебниках и детских книгах, даже в настольных играх отдавалась дань местным достопримечательностям и местной истории²⁷. Даже журнал «Блокнот агитатора», само название которого говорило о политической ангажированности издания, начал прославлять прошлое города. Одна моя знакомая вспоминает: «Он такой противный, он профсоюзный, жуткий журнал, противный. Но там всегда была одна какая-нибудь заметочка про историю какой-нибудь улицы. Улицы, дома, площади, вокзалы – вот так. И их все собирали. У меня до сих пор сохранились вырезки, полные ящики вырезок оттуда, да?»²⁸

Музей истории Ленинграда, одно из самых влиятельных учреждений, пропагандировавших этот поворот к прошлому, стал поистине прибежищем молодых интеллектуалов, обративших свою нелюбовь к настоящему в оплачиваемую государством работу по изучению местной истории. Это был способ убежать от мира, где каждый год 7 ноября приходи-

о музеях.

²⁶ См. Протокол заседания Ученого совета ГИОПа Глав. АПУ Ленгорисполкома, 10 января 1966. ЦГАНТД СПб. Ф. 386. Оп. 1–1. Д. 13. Л. 1.

²⁷ См. [Басина 1972]. Обучение тому, как следует показывать город туристам, было популярной практикой в рамках преподавания иностранных языков. За это воспоминание благодарю участников семинара «Антропология города и городской фольклор» («Городского семинара») ЕУ СПб.

²⁸ Oxf/ANRC SPb-07 PF3 СК.

лось недоумевать, с какой стати страна празднует «разгон красными штурмовиками первого в России демократического правительства», и где «черная тень непроходимого абсурда» накрывала собой все вокруг [Иванов 2009,2:426]. Инакомыслящая интеллигенция особенно благоволила к эпохам, подвергавшимся официальному порицанию, в частности к «декадансу» начала XX века. Широкую известность и признание в городе получила статья «Петербург и петербургский текст русской литературы» В. Н. Топорова [Топоров 1993]²⁹, хотя написана она не ленинградцем: в ней исследователь анализирует создававшийся несколькими поколениями писателей литературный миф о Петербурге – городе, исполненном обреченности, тоски и фантазмов. Сходным образом изображали Ленинград и современные авторы, такие как А. Битов, И. Бродский и другие: осыпающиеся имперские здания в плену враждебной стихии туманов и ливней³⁰.

Все это было крайне далеко от официального советского духа – устремленного в будущее оптимизма. Однако интерес к местной истории отнюдь не всегда таил за собой политическое инакомыслие: дозволенный и в то же время слегка скандальный энтузиазм по отношению к петербургской культуре проявляли и власти. Л. Н. Белова, директор Му-

²⁹ Понятие «петербургский текст» циркулировало в научных кругах уже в 1970-е (первый неопубликованный вариант статьи был написан в 1971 году), но с публикацией работы в 1993 году термин приобрел широкую популярность.

³⁰ См., например, [Битов 2007; Бродский 2011].

зая истории Ленинграда, будучи высокопоставленным партийным функционером, во многом сохранила задор комсомольской юности: так, однажды она объявила ошеломленным сотрудникам, что собирается украсить концертный зал музея роялем кумачового цвета. Белова вела себя как просвещенный деспот, виртуозно владела богатейшим арсеналом непечатных выражений и не позволяла кураторам усомниться, кто в музее главный. В то же время директор давала сотрудникам возможность для свободного творчества и защищала их, когда возникали проблемы с партийным и городским начальством³¹. Постоянно пополнявшаяся коллекция предметов дореволюционного быта, размещенная в Петропавловской крепости, использовалась для создания новаторских экспозиций и временных выставок, которые больше напоминали экспозиции городских музеев Лондона и Парижа, нежели оформление краеведческих музеев где-либо в СССР³².

Процесс местного возрождения начался в Санкт-Петербурге задолго до переименования города в 1992 году. В 1998-м вышел культовый фильм режиссера О. Тепцова «Господин оформитель» – экранизация рассказа А. С. Грина, откровенно «декадентская» по настроению. Музыка к фильму написал С. Курехин, музыкант, знаменитый в первую оче-

³¹ С наибольшей теплотой незаурядная личность Беловой описана в «Воспоминаниях о Л. Н. Беловой» [Яковлева, Карусева 2004].

³² О западных музеях городов см. [Shepard 1991].

редь в кругах неофициальной культуры. Фильм воплотил в себе типичные парадоксы времени. Однако обращение к до-советской истории всегда имело и противников. Партийное руководство Ленинграда прежде всего было озабочено ролью города как оплота военно-промышленного комплекса. Самым влиятельным партийным функционером 1970-1980-х был Г. В. Романов. После Жданова, возглавлявшего Ленинградский обком партии в 1934–1945 годах, он был самым деятельным региональным лидером и дольше всех прочих занимал пост первого секретаря Ленинградского обкома КПСС. Романов был честолюбивым технократом, у него не было времени на сантименты по поводу исторического наследия. Злые языки в Ленинграде сплетничали, что однажды он встал за штурвал крейсера «Аврора», чьи пушки, как считается, дали сигнал к началу Октябрьской революции, и прокатил на нем по Неве свою любовницу, певицу Людмилу Сенчину, а банкет в честь свадьбы своей дочери устроил в Таврическом дворце. Как будто мало было кощунства по отношению к революционной реликвии – потребовалось еще (по слухам) перебить «на счастье» тарелки из веджвудского сервиза с лягушками, принадлежавшего Екатерине II³³. Какими бы неправдоподобными ни были эти байки (под большим вопросом сама способность «Авроры» выйти в море и даже пройти по реке), городские легенды подобно-

³³ Помню, что слышала обе эти истории в 1981-м; иногда они были представлены как реальный факт, иногда – нет.

го рода подчеркивали равнодушие Романова к материальному прошлому Ленинграда и в еще большей степени Петербурга. Местная интеллигенция терпеть не могла Романова: в его правление город – несмотря на устойчивый миф о «ленинградском коммунизме», якобы более либеральном, чем «московский», – стал одним из самых репрессивных городов в Советском Союзе. Даже если при Романове власти и пыталась как-то «заигрывать» с культурой – вроде основания по инициативе КГБ центра «Клуб-81» при Союзе писателей или разрешение на организацию в 1981 году Ленинградского рок-клуба, легализовавшего рок-группы под именем «вокальных и инструментальных ансамблей», – то тогда же происходили расправы с диссидентами: обыски и аресты, избиения, таинственные аварии и прочие проявления официального неодобрения с бандитским душком. (На самом деле ленинградское руководство и до Романова отличалось жесткими методами «работы» с культурной оппозицией: суд над И. Бродским за «тунеядство» в 1964 году вызвал не только возмущение в интеллигентских кругах, но и тайное неодобрение высшего московского руководства (см. [Эдельман 2007]³⁴).

Тем не менее ленинградская культура не только делилась по принципу «официальная – неофициальная» или «комму-

³⁴ Захватывающие свидетельства из первых рук о личной борьбе с властями содержатся в [Косцинский 1987]. Подробнее о ленинградской политике см. [Kelly 2014, гл. 1].

нистическая – беспартийная». Все группы объединяло чувство принадлежности к месту. Как отметил в 1965 году Д. С. Лихачев, ревностный сторонник движения в защиту городского наследия, мало кто из видевших дореволюционный Петроград назвал бы его красивым городом. Красота нынешнего Ленинграда была «заслугой советских градостроителей» [Лихачев 1965а]³⁵. Идея сохранения исторического облика города фиксировалась в официальных документах, например, Генеральном плане 1966 года, а Ленсовет в своих директивах подчеркивал важность охраны архитектуры и памятников. Гнев оппозиционеров вызывала именно неспособность властей соответствовать своим же законодательным идеалам, а не природа этих идеалов. Те же, кто защищал историческое наследие, часто исходили из типично советских представлений о приличиях: так членов ВООПИиК возмущало то намерение властей разместить в здании XVIII века общественный туалет, то разрешение загорать рядом с Петропавловской крепостью (см. [Kelly 2014, гл. 4]). Сам Д. С. Лихачев был не против модернизации – но только не в историческом центре города³⁶. Отвратительное качество

³⁵ Об этом стоит упомянуть в связи с широко распространившейся тенденцией отстаивать неприкосновенность городского ландшафта. «Городской ландшафт Санкт-Петербурга оставался нетронутым, напоминая, скорее, анимированное полотно из XIX века, нежели современный метрополис» [Ruble 1990: 85; Glikin 2008].

³⁶ См. [Лихачев 1965б]. Статья была ответом главному архитектору Москвы, утверждавшему, что везде за пределами Кремля должна царить современная ар-

большинства современных домов как сталинского, так и постсталинского времени послужило своего рода самосбывающимся пророчеством³⁷.

хитектура. См. [Kelly 2014, гл. 3].

³⁷ Есть и исключения – например, Финляндский вокзал (П. А. Ашастин, Т. В. Баранов, Я. Н. Лукин, завершен в 1960 году) или спортивный зал Железнодорожного института на Кронверкском проспекте (И. С. Трофименков, Г. С. Левин, В. Ф. Хрушев, 1975–1979), – но они редки.



МУЗЕЙ-КВАРТИРА АЛЕКСАНДРА БЛОКА

0.2. Плакат-афиша музея-квартиры А. А. Блока, 1980. Фото М. С. Наппельбаума (1921), автор плаката не указан. Из собрания автора книги

С конца 1950-х годов люди начали спорить о прошлом, и порой эти споры принимали необычные формы. Вот один из примеров: в 1980 году был напечатан плакат в ознаменование открытия музея-квартиры А. А. Блока. Плакат тут же запретили как «чересчур пессимистичный», так как Блок был представлен на нем изможденным, преждевременно состарившимся человеком³⁸, а не молодым романтичным красавцем, каким его знали читатели по портретам в сборниках стихов (см. рис. 02).

Порой на удивление неуверенно чувствовали себя и представители культурного истеблишмента. В 1965 году некий ленинградец обратился в Комитет по вопросам культуры и искусства Ленсовета с жалобой на то, что текст на стеле, установленной в 1937 году в честь знаменитого залпа «Авроры», исторически недостоверен. На самом деле крейсер возвестил о начале революции не «громом своих пушек», а одним-единственным выстрелом. То, что возражение не привело к исправлению текста, не удивляет. Поразительно другое: принявшая жалобу сотрудница Ленсовета потратила

³⁸ Использованное для плаката фото М. С. Наппельбаума было опубликовано в 1963 году в том 6 Собрания сочинений А. А. Блока (М.; Л.: Гослитиздат, 1960–1963).

немало времени и сил, чтобы убедить своего корреспондента в том, что его претензия обоснована и что она обязательно передаст ее вышестоящему начальству³⁹. Коммунистический миф начал проигрывать битву с материализмом враждебного марксизму-ленинизму толка – страстной привязанностью к незамечаемым историческим деталям.

Возвращение прошлого отозвалось не только в интеллектуальной и эмоциональной, но и в практической сфере. 1957 год, помимо того что стал годом запоздалого празднования 250-летия города, ознаменовался началом интенсивного строительства, в результате которого в Ленинграде появились новые бетонные окраины. В 1959–1979 годах в город переехало 1,5 миллиона человек⁴⁰. Чувство отчуждения охватывало бывших жителей деревень и маленьких городов, которые покидали родные места и переезжали во второй по величине город Советского Союза (и один из четырех крупнейших городов Европы). Старожилы сетовали, что город им больше не принадлежит, что он наводнен приезжими (как говорится, «понаехали»)⁴¹. Однако среди жите-

³⁹ Письма В. И. Петропавловского Н. А. Беловой. ЦГАЛИ СПб Ф. 405. Оп. 1. Д. 112. Л. 14–21.

⁴⁰ Ср. цифры в Итогах Всесоюзной переписи 1959 года. М., 1963, т. 1, таблица 6, где на 1959 год приводится цифра 2 899 955 (или 96 % от показателя 1939 года) с результатами переписи 1979 года (Итоги всесоюзной переписи 1979 года. М., 1989, т. 1, с. 45, таблица 6), где дана цифра 4 578 548.

⁴¹ Это слово часто фигурирует в интервью – см., например, Oxf/АНRC-SPb-08 PF-54 IN; Oxf/АНRC-SPb-07 PF 1 АК; Oxf/АНRC-SPb-08 PF-45 IN (с более

лей новых районов было немало коренных ленинградцев – тех, у кого подошла очередь переехать в заветные отдельные квартиры. Сотни тысяч людей переселялись в новостройки из коммуналок – наследия ранних советских лет, где одной кухней и туалетом порой пользовалось несколько десятков человек. Многие коммуналки располагались в ветшающих исторических зданиях⁴². Толпы приезжих устремились в город не в первый раз – то же самое происходило в годы первой пятилетки и в послевоенный период⁴³, – но сейчас впервые коренные ленинградцы потеряли чувство исконной связи с материальным прошлым города.

В этом контексте особую значимость приобретали «памятные места» неформального толка – различные районы города, кафе, магазины и места работы, бары, учреждения культуры, пригородные деревушки, дачные поселки и отдельные дома⁴⁴. Дело не столько в том, что сами эти места

критичным, чем обычно, отношением к этому слову); Oxf/АНRC-Evp-07 PF-2 IN, etc.

⁴² См. главу 2 настоящего издания.

⁴³ Согласно статистическому сборнику «Народное хозяйство города Ленинграда» [Народное хозяйство 1957:7], население Ленинграда выросло с 1614 000 человек в 1926 году до 3 015 100 в 1939-м. Цифра 1926 года отражала численность, понизившуюся в результате оттока жителей во время революции и Гражданской войны (к 1910 году население Санкт-Петербург уже достигло 1 905 600 человек), но даже с учетом этого прирост населения был огромен. О численности населения после войны см. [Ruble 1990; Ваксер 2005; Пилинг 2010].

⁴⁴ Ср. [Beaumont, Dart 2010] о различных практиках западной городской жизни – хотя там речь идет главным образом о взаимодействии с общественным про-

были «старыми» (как правило, не были), но в том, что агрессивная современность некоторых из них стимулировала поиск некой *воображаемой* альтернативы. «Вечерняя песня» В. П. Соловьева-Седого на слова А. Чуркина, написанная к юбилейным торжествам 1957 года и ставшая затем одним из неофициальных гимнов Ленинграда, напоминает не только о комсомольской юности «над вольной Невой», но и о том, как «липы шелестят» в городских «парках и садах»⁴⁵.

Предметы быта также приобрели мемориальную функцию, как показывает альбом «Ленинградский каталог» Д. А. Гранина и В. С. Васильковского, впервые изданный в 1986 году. В предисловии Гранин представляет книгу как попытку вспомнить предметы своей юности по мере того, как они начинают исчезать из его памяти:

Вот тогда мы решили собрать все, что сохранилось у нас в памяти: художник нарисует, а я расскажу, чтобы как-то запечатлеть облик той реальности, потому что у нас, к сожалению, почти нет музеев истории нашего советского быта.

Такие музеи, конечно, будут, но есть вещи, которые в эти музеи не попадут, их туда невозможно поместить, – например, треск березовых поленьев в печке... [Гранин 1986:8-10].

странством.

⁴⁵ Эта песня в исполнении известного эстрадного певца М. Бернеса, проиллюстрированная фрагментами из кинохроники, доступна по ссылке: URL: <https://www.youtube.com/watch?v=zkdsMCneZ2o2> (дата обращения: 25.08.2021).

Книга стала лирической описью отдельных предметов – масляных ламп, портьер, ножичков для разрезания бумаги, каминных экранов, щипцов для завивки волос, – которые в настоящем утратили смысл, не будучи ни «полезными», ни «антикварными». Отталкиваясь от вещей, Гранин рассказывает целую историю повседневной жизни, включая белье, что сушилось во дворах, и сновавшие по улицам трамваи. От предметов, имевшихся в хозяйстве в любом доме, автор переходит к тем, что дают представление об утраченной повседневной жизни целого города. Поздний советский период был эпохой дефицита, когда особую ценность люди видели в вещах, которыми не обладали; но вещи, которыми люди обладали или обладали когда-то, имели в то время не меньшую значимость⁴⁶. В ретроспекции обычные вещи и привычки должны были приобретать почти метафизический статус как символы утраченного времени. Как писала Н. Слепакова в стихотворениях «Снесенный дом» и «Быт моих времен», помнить значило существовать: это касалось и вещей, которым помогала существовать ее собственная поэзия, отдававшая должное использованным автобусным билетам и бутылкам клея на почте [Слепакова 2012: 121; 222–223]. В эмигрантской прозе С. Довлатова предметы, так ценившиеся в советском прошлом, становились символами тщеты, суетно-

⁴⁶ Эту ситуацию очень тонко описывает А. Вондерау: «По контрасту с их стандартизированной формой, функции и значения вещей в Восточной Европе были разнообразны и удивительны» [Vonderau 2010:130]. См. также работы по материальной антропологии Д. Миллера [Miller 1987, 2008].

сти, ненужными в изгнании, и в то же время не было ничего постоянной их. «Весь этот мир куда-то пропал. И только ремень все еще цел» [Довлатов 2005, 3: 131]⁴⁷.

* * *

Особенности памяти уничтожили обычное разделение между «интеллектуальной историей» и «историей повседневности», ведь повседневность стала себя в полной мере осознавать⁴⁸. Когда же пишешь историю местной памяти, приходится, в свою очередь, балансировать «между исторической чувствительностью горожан и стандартными условностями профессиональной этнографии и историографии» [Rogers 2009: 28]⁴⁹. Это значит, что архивная документация с ее упором на *коммеморацию*, официальное постро-

⁴⁷ Ранжирование повседневных предметов по ценности имело место и в других постсоциалистических странах – см., например, [Berdahl 1999; Бойм 2019; Паченков и др.; Todorova, Gille (eds.) 2010]. Однако коммерциализация предметов, с которой мы сталкиваемся в Восточной Германии (тиражирование и т. п. см. [Berdahl 1999]), не характерна для России, где важна подлинность (см. [Абрамов 2009]).

⁴⁸ Социолог Б. Гладарев также подчеркивает исключительно конкретный характер петербургской городской идентичности: см. [Гладарев 2011].

⁴⁹ Ср. рассуждение Роджерса о «протискивании» между историей, загроможденной фактами, и «спокойным, диалогическим и персонифицированным историческим сознанием» [Rogers 2009: 298–299]. Книга Роджерса и сама служит виртуозной иллюстрацией такого «протискивания», равно как и статья С. Алымова «Перестройка в российской глубинке» [Алымов 2011].

ение отношений с прошлым, должна соседствовать с мемуарами и устной историей, которые позволяют исследовать творческие процессы *вспоминания* и *традиции*. Вместо того чтобы пытаться развенчать «миф» и раскрыть механизмы «изобретенной традиции», нам следует понять их как способы объяснить мир, как силы, формирующие и отражающие реальность⁵⁰. Как десятилетия назад предположил Й. Ерушалми, именно конструирование истории, а не сочинение легенд представляет собой странное и искусственное занятие [Yerushalmi 1982]. Изучая области, которые легко документировать исторически, такие как городское планирование, мы можем понять внешние факты жизни, например, как создавались пространства, в которых жили люди; но чтобы понять сам процесс жизни, нам нужно совершить «прыжок веры», вслушиваясь в личные нарративы людей, двигаться в своей работе, что называется, изнутри наружу⁵¹.

⁵⁰ Здесь я дистанцируюсь от «вигистских» позиций, на которых стоят Хобсбаум и Рэнджер [Hobsbawm, Ranger 1983]. Из тех, кто самым серьезным образом побуждает нас изучать то, как сообщества определяют традицию, можно назвать М. Херцфельда (см., например, [Herzfeld 2004]). В антропологии направлением, сопутствующим «локализации» традиций, служит локализация понятия «модернизации», согласно которой, как указывает Б. М. Кнауфф (во введении к [Knauff 2002]) «право быть современным бывает оспорено и опосредовано альтернативными (т. е. “иностранцами” – “иное” + “нативное”) личинами». О положительной силе мифа см. [Yerushalmi 1982]. Я также много почерпнула из подробного исследования социальной памяти в Ирландии, проведенного Г. Бейнером [Beiner 2007] и из книги Р. Самьюэlsa с его яростной защитой расхожих исторических представлений [Samuels 1994–1998].

⁵¹ Это показала, в частности, И. Паперно в [Паперно 2012, 2021], проясняя ту

Тема, к которой я буду постоянно возвращаться в этой книге, – идея Ленинграда – Санкт-Петербурга как *внутреннего* города. Прибрежная линия города, где фасады с колоннами возвышаются под бескрайним небом, полностью открыта – до такой степени, что это порой вызывает беспокойство у приезжих⁵². Но местные жители ходят туристическими тропами, такими как маршрут от Дворцовой площади к Петропавловской крепости, гораздо меньше, чем жители, скажем, Парижа, Нью-Йорка или Лондона по аналогичным местам в своих городах. С учетом того, что Э. Кросс называет «русским отращением к *хождению пешком*» [Cross 2008: xii], горожане курсируют, фланируют, шествуют, слоняются, бредут от машины к кафе, от маршрутки к метро, и лишь навивные, впервые попавшие в город путешественники замирают, обозревая просторы⁵³. Если даже местный житель целенаправленно идет куда-то пешком, перед ним предстают отнюдь не открыточные виды⁵⁴. Большая часть городской жизни проживается вдалеке от того, что часто называют «деко-

важнейшую роль, которую играют в видении прошлого такие туманные свидетельства, как память о сновидениях.

⁵² «Петербургский текст» приезжих иностранцев мог бы послужить интересным объектом для детального изучения. Прекрасное введение в его традиции, равно как и несколько других замечательных фрагментов на эту тему можно найти в [Cross 2008].

⁵³ Подробнее о нелюбви местных к ходьбе пешком см. в главе 1.

⁵⁴ Ср. выпады А. Драгомощенко [Драгомощенко 2003] против «открыточного» любования городом.

рацией» на берегах Невы: как пишет литературовед и культуролог И. П. Смирнов, «перед нами – сцена, за кулисами которой расположена повседневность, недоступная взгляду всех и каждого» [Смирнов 2006: 219]⁵⁵. В советский период дворы-колодцы с их глухими желтыми стенами и косыми окнами жили тайной жизнью. В постсоветские годы люди нередко полностью ограничивали свою жизнь помещениями⁵⁶. Идущая от романтизма традиция тайной любви и тайного знания оставалась в силе и в XX, и в начале XXI века⁵⁷. То, что в этом городе с начала XX века гомосексуаль-

⁵⁵ Ответная реплика на рассуждение П. Слотердайка о «прозрачности» города. Ср. одно из интервью А. Битова [Битов 1992], где он определяет постсоветский город как «декорацию декорации», практически мираж, истощенный морально и физически до точки невозврата. Это, по мнению писателя, стало новым обликом города.

⁵⁶ А. Ю. Артемьев [Артемьев 2003] говорит (следуя типичному местному парадоксу) о «либеральном отношении» и «доверии». В. Н. Бурлак [Бурлак 2003] рассказывает о скрытых сторонах города, например, о жизни местных кошек. Любопытно, что фотограф А. Чежин в качестве радикального жеста снимает, напротив, достопримечательности, а не глухие дворы: см. интервью с ним на сайте «Пушкинской 10» URL: <http://www.p-10.ru/>. На роли петербургских дворов я подробнее останавливаюсь в главе 3.

⁵⁷ О тайной любви см., например, роман С. Бойм «Ниночка», где описан печальный несостоявшийся роман между героиней и мужчиной много старше ее, с которым она регулярно встречается на станциях метро [Воуш 2003]. Важной формой тайного знания, тесно связанного с городом, служит математика – от Авдотьи Измайловой-Голицыной по прозвищу «Княгиня полуночи» («*princesse Minuit*»), в 1820-е годы разрабатывавшей собственные теории высшей математики, не понятые математиками того (и более позднего) времени, – до сумасбродного математического гения современности Г. Я. Перельмана.

ная и лесбийская культура являлась неотъемлемой, но часто скрытой от посторонних глаз частью местной жизни, служило еще одним элементом его потаенного существования⁵⁸.

⁵⁸ Об истории вопроса см., в частности, [Хили 2008]. Гомосексуальность была легализована в Российской Федерации в 1993 году, но даже в XXI веке гомосексуальное сообщество (на сленге – *тема*, от принятого среди хиппи *система*) по-прежнему вызывает настороженность, как показывает голосование в Законодательном собрании о запрете «пропаганды гомосексуальности» в ноябре 2011 года: URL: <http://www.hi-rbc.ru/hi-tech/13547-deputy-peter-burga-zapretili-propagandirovat-gomoseksualizm.html> (в настоящее время ссылка неоступна).



0.3. «Выехал, закрой ворота!» (дверь Музея городского электрического транспорта), 2010

Многие ленинградские учреждения были секретными в самом буквальном смысле. «Секретная секция» Ленсовета (городского совета) занималась множеством повседневных дел – вплоть до распределения кальсон среди армейских офицеров и размещения парковых скамеек⁵⁹. Огромное количество народу работало на так называемых номерных заводах или в «почтовых ящиках» – слишком секретных, чтобы иметь обычные названия. Исследователи, работавшие в «ящиках», делали записи в специальных тетрадях с пронумерованными и проштампованными страницами и публиковались в журналах с грифом «секретно». Им приходилось уклоняться от вопросов о работе, даже если их задавали ближайшие родственники⁶⁰. В рассказе «Секреты» из одноименного цикла (1966) В. Р. Марамзин описывает два секретных завода, размещенных в одном здании, но полностью отгороженных друг от друга – двор перегородили забором, поперек крыши построили колючую решетку, столовые устроили в противоположных углах, чтобы через стены не просочились случайные разговоры. На трамвайной остановке жены

⁵⁹ Подробнее об этом см. документы 1960-х годов в ЦГА СПб. Ф. 7834. Оп. 36. Д. 587. Л. 1-48.

⁶⁰ Об этом пишет, в частности, А. С. Запесоцкий, работавший в таком НИИ (см. [Запесоцкий 2011: 7]). Многие «номерные» или «режимные» заводы ни для кого секретом не были: все знали, где находится Кировский завод и что он выпускает не только тракторы, но и танки, при том что линии по производству вооружений были окутаны тайной.

и мужья притворяются, будто незнакомы, «уже приготовясь продолжать день отдельно, чтобы вышел как следует нужный секрет» [Марамзин 1978:11–12].

Своеобычность внутренней жизни города часто озадачивает приезжих. В достопамятной жалобе женщины-врача из Гейдельберга, которой не хватало *Gemutlichkeit*⁶¹ родной Рейнской области читаем: «Тяжело, когда не найти места, где можно было бы дать отдых ногам, съесть омлет, выпить кофе и посидеть-посмотреть на людей» [Bechtolsheim 1980:446]. В сборнике эссе «Охота на Мамонта» (1998) В. Кривулин с гордостью предлагает читателю «антиэкскурсию» по Питеру. Он подчеркивает, что подлинная жизнь Петербурга «клубится и бурлит в подвалах и на чердаках»; чем подлиннее «тусовка», тем вероятнее, что угощение ограничится сникерсами и пепси-колой. «Эта жизнь скрыта от туристов», – утверждает он [Кривулин 1998: 55–56].

Из этих замечаний напрашивается вывод о непомерной замкнутости жителей северной столицы. Уроженцам других российских городов это свойство нередко представляется снобизмом. В конце концов, именно здесь Л. Н. Толстой «поселил» Алексея Каренина, здесь получил юридическое образование Иван Ильич. У реальных, не книжных петербуржцев было поистине маниакальное пристрастие к иерархической классификации, вплоть до ранжирования улиц. По воспоминаниям писательницы Э. М. Альмединген, Большой про-

⁶¹ Состояние уюта, покоя и неспешности (*нем.*).

спект Васильевского острова «был в высшей степени респектабельным в своей восточной части; Средний считался лишь “приемлемым”, если исключить низкопробность его магазинов, а Малый был самой настоящей трущобой» [Almed-ingen 1969: 38]. В. В. Набоков постоянно подчеркивал первосортность, второсортность и третьесортность эстетических и философических достижений авторов, как будто был навеки замураван в учительской некоей парнасской школы-интерната: это сугубо «петербургская черта»⁶². Трогательная похвала Ю. М. Лотмана, называвшего город «эксцентрической» и, следовательно, открытой столицей, воплощала идеал, который разделяли далеко не все [Лотман 1992: 10].

Одной из причин этому был, безусловно, сам масштаб города. Те, кто переехал сюда из мест поменьше, могли печалиться или радоваться тому, что сообщества здесь были не такими сплоченными, но не могли этого не ощущать⁶³. И это еще не все. По типуажу местные интеллектуалы напоминают скорее своих венских или парижских коллег (нежели

⁶² См., например, упоминание в «Других берегах» «венского шарлатана» и намерение оставить «его и его попутчиков трястись в третьем классе науки через тоталитарное государство полового мифа» [Набоков 1990: 173] (в беседах А. А. Ахматовой с Л. К. Чуковской также немало примеров подобной мании ранжирования).

⁶³ Обе эти эмоции нашли отражение в СПбАГ АКФ Бологое-01 ПФ1. Ср. комментарий недавно приехавшего в Великобританию россиянина о том, что москвичи и петербуржцы заметно менее дружелюбны по сравнению с жителями других мест, когда приходится вступать в контакт с другими русскими: Oxf/ANRC UK-08 PF52 AB.

берлинских или лондонских). Они традиционно предпочитают держать дистанцию и умеют виртуозно поставить собеседника на место, сохранив при этом вежливый тон. Один из ведущих российских социологов И. С. Кон вспоминает, как в юности, работая над диссертацией о Джоне Мильтоне, пришел в Государственную публичную библиотеку в надежде найти «что-нибудь интересное, например, пометки Вольтера на книгах моего героя...» [Кон 2006:16]. Его встретил историк и библиофил В. С. Люблинский, тогда сотрудник ГПБ: «Владимир Сергеевич улыбнулся, сказал, что такой метод поиска книг несколько провинциален, но, в конце концов, раз уж вы пришли...» [Кон 2006: 16]. При этом далеко не худшее, с чем мог столкнуться приезжий, – это что его «поставят на место» В 1960 году поэт Н. Рубцов писал другу:

Прописали все-таки, этот случай относится к числу исключительных, ибо здесь свято и железно чтут указание горисполкома не прописывать в городе граждан из-за города, тем более из других областей. Появись в городе Диосфен, даже Диосфен, – его все равно не прописали бы здесь ни в одной бочке: бочек хватает и в других городах⁶⁴.

О том, что обосноваться в городе сложнее, чем в остальной России, свидетельствуют и цены на регистрацию, уста-

⁶⁴ Н. Рубцов, письмо В. И. Сафонову, март 1960 года. URL: <https://rubtsov-poet-gy.ru/lettres/lettresl.htm> (дата обращения: 09.09.2021). «Диосфен» (sic: «Диоген»-!- «Демосфен») – то ли ошибка, то ли шутка Рубцова.

новленные всяческими агентами в начале XXI века: такса была вдвое выше, чем за оформление российского гражданства⁶⁵.

⁶⁵ Мокрушина Е. Куплю прописку // Мой район (Калининский). 15 октября 2004. С. 5. Регистрация тогда стоила 1800 руб., а гражданство – всего 800 руб. Официальная регистрация к тому же была делом дорогим и сложным, см.: Oxf/ANRC SPb-11 PF15 EI (данный информант платил 1500 руб. в месяц – примерно \$50 – за бюрократические процедуры).

Юридическая компания

«Территория Вашего Права»



м «Пл. Восстания»,
ул. 1-я Советская, д. 12

Т: 346-54-51

0.4. «Территория вашего права»: реклама петербургской компании, занимающейся оформлением регистраций и прочих официальных документов

О том, что подозрительное отношение к чужакам сохранилось вплоть до постсоветских времен, пишет в своем блоге писатель И. Стогов в посте, озаглавленном «Пара пощечин для затравки»:

Несколько недель тому назад я решил прокатиться в русскую глубинку, но не просто так, а посмотреть на то, чем там занимаются археологи. <...> Погода радовала, археологи весело махали лопатами. Я приезжал, представлялся и, как правило, первый вопрос, который мне задавали, был: «Вы голодны? Останетесь пообедать?» <...> Последним пунктом маршрута было Рюриково городище под Новгородом. Все мои предыдущие собеседники были москвичами или провинциалами. А здесь, на городище, копали археологи из Петербурга. И это чувствовалось сразу. Я представился землякам, и те вежливо, но насуплено кивнули в ответ. Об обеде речь как-то не зашла. Совсем молоденький блондин-аспирант выслушал меня и сходу посоветовал разворачиваться и уезжать. Я опешил: почему? Я пытался настаивать, говорил, что специально проделал путь в четыреста километров, чтобы поговорить. Ответено мне было кратко: на болтовню нет времени. Умный и наблюдательный мужчина Лев Лурье как-то сказал мне, что петербургский стиль

общения состоит в том, чтобы сперва отхлестать собеседника по щекам и лишь потом начать общаться. За десять дней езды по улыбчивой и радушной русской глубинке я успел забыть, какой он, мой собственный, сложный и неласковый город⁶⁶.

Санкт-Петербург, включает Стогов, город высокомерный, «неласковый», где *никаких* приезжих (даже если они *родом* из этого города) с распростертыми объятьями не ждут. А. А. Собчак определил атмосферу города как «характерную смесь превосходства и ущемленности» [Собчак 1999:9] – сочетание весьма неудобное⁶⁷. Приверженность идее «культурной столицы» и убежденность в том, что вежливость составляет местную добродетель, могут выражаться в поведении, напоминающем старую шутку про английского джентльмена, который никогда не бывает груб по ошибке⁶⁸.

Существует исторический анекдот о том, как в 1946 году

⁶⁶ URL: <http://www.liveinternet.ru/community/petersburg/post87580989/> (дата обращения: 09.09.2021).

⁶⁷ Ср: «Вообще, ленинградцы относятся к москвичам с высокомерием – правда, ущербным» [Найман 1998: 104]. Даже те, кто бывает в городе проездом, порой это замечают: кассирша Кировского театра сообщила группе, с которой приехала автор цитируемых воспоминаний, что билеты на «Лебединое озеро» брать не стоит, так как спектакль дает «какая-то труппа из Новгорода», проявив «то особое ленинградское высокомерие, с которым мы вскоре познакомились» [Rau 1959:13].

⁶⁸ Пример этому – режиссер И. Авербах, имевший безупречное питерское происхождение и выделявшийся в артистических кругах прекрасными манерами, он был столь же высокомерен, сколь и талантлив (см. [Петров 2006]).

на заседании ЦК обсуждалось, какие дисциплинарные меры следует применить к редакторам журналов «Ленинград» и «Звезда» за их недавние якобы антисоветские публикации. При виде группы ленинградских аппаратчиков, куривших и болтавших между собой, Сталин, раздраженный тем, что они держатся вместе, заявил, что он «тоже питерец» [Капица 1988:140]. Но если избирательная фамильярность была исключительно питерским явлением, то и в личности самого Сталина – скромного до высокомерия, воинственного, начавшего свой рабочий день поздним утром и заканчивавшего далеко за полночь – было нечто от «петербургского стиля» (хотя сам вождь особо не афишировал эту связь, да и в городе, где ему довелось пожить совсем недолго, это вряд ли восприняли бы с большой теплотой)⁶⁹. Долгие годы свойство этого места замыкаться в себе и отторгать чужаков заставляло некоторых петербуржцев покидать родной город; это же свойство, возможно, объясняет, почему лучше всех о городе, как правило, пишут либо те, кто в него приехал, либо те, кто из него уехал⁷⁰.

Самовосприятие такого отстраненного, обособленного жителя «культурной столицы» может втянуть его в рассуждения о различиях между «Петербургом» и «Москвой» –

⁶⁹ Это может служить биографическим основанием для любопытного утверждения К. Кларк, что в 1930-е годы Москва как новая столица была «петербуржской»: см. [Clark 2000].

⁷⁰ Подробнее об исходе из города см., например, [Смирнов 2008:17–18].

местные любят об этом поговорить⁷¹. С этой точки зрения обособленность может восприниматься положительно – как бесребреничество, аскетизм, утонченное чувство юмора⁷². Но, конечно, не все ленинградцы или петербуржцы такие уж бескорыстные и утонченные (или, если иначе посмотреть, бесчувственные снобы). Это город, где была и остается важной принадлежностью к пролетариату, где одним из самых престижных мест работы может считаться, скажем, Кировский завод. Тем не менее на протяжении всего советского периода официальную идеологию всеобщего равенства существенно подрывала озабоченность многих своим социальным статусом. У разных групп – таких, например, как партийный аппарат, «творческая интеллигенция», инженеры, квалифицированные рабочие, недавно приехавшие в город неквалифицированные лимитчики (и это лишь малая толика подобных групп) – были свои характерные взгляды и мане-

⁷¹ Занятым пополнением в этом жанре стали книжки О. Лукас [Лукас 2011], где москвичи с их вечными дизайнерскими солнечными очками и айпадами противопоставлены петербуржцам в потрепанных цилиндрах. Петербург, где властвуют музы-двойняшки Экскурсия и Депрессия, – это место, где даже хвастаться следует тоном умирающего.

⁷² В. Л. Топоров в мемуарной книге «Двойное дно» (с соответствующим истине подзаголовком «Признания скандалиста») последовательно высмеивает эти представления [Топоров 1999:202]. Рафинированный юмор традиционно ассоциируется, скажем, с юмором А. И. Райкина (о нем подробнее в главе 6). Еще один характерный пример – шутка поэта Д. Бобышева: «Сколько ангелов может поместиться на ее [иглы Петропавловской крепости] острие? Один уже есть!» [Бобышев 2003: 57].

ра поведения. Централизованное планирование до определенной степени порождало единообразие вкусов, но именно по этой причине были отчетливо видны любые различия в структуре потребления и восприятия⁷³.

Да и сама интеллигенция была неоднородна. Во-первых, у каждого поколения были свои взгляды и предпочтения, что обострялось прочной привычкой рассматривать поколения как отдельные сообщества. Если шестидесятникам нередко был свойствен осознанный социальный утопизм, то пришедшие им на смену семидесятники были скорее склонны к мистицизму и вступали во взрослую жизнь с решимостью следовать «альтернативными» и «несоветскими» путями (что само по себе, конечно, было совершенно «советским» выбором). Поколение восьмидесятых, с другой стороны, проявляло живой интерес к западной массовой культуре и импортным потребительским товарам⁷⁴. Независимо от возрастной группы стиль русских радикалов XIX века – прямота, переходящая в упрямство, – находил немало приверженцев, и интеллектуальные споры нередко бывали жесткими. Первая же фраза довлатовского «Чемодана» – «В ОВИРе эта сука мне и говорит» – идет вразрез со всеми иллюзиями, будто

⁷³ Модель бесконечных микроскопических различий, предложенная П. Бурдьё [Bourdieu 1979] вряд ли применима к социалистическим культурам, но статусное сознание, в субъективном смысле, может быть как минимум столь же важным, как и объективные различия в габитусе. Примерный анализ влияния статуса на потребление см. в [Zakharova 2011].

⁷⁴ Подробнее об этих особенностях см., например, в главе 5.

сдержанность в выражениях была неотъемлемой характеристикой ленинградцев⁷⁵. В то же время представление, будто жители Ленинграда «другие», потому что ведут себя более учтиво (или, если использовать советское выражение, более «культурно»), проявлялось порой в самых неожиданных местах. «Наш город – не только самый красивый в мире, но и самый мужественный, – в запале юношеского местного патриотизма заявляет респондент в «Ленинских искрах» – газете ленинградской пионерской организации. – Наш город очень гостеприимный <...> в нем очень вежливые люди»⁷⁶.

Связь ленинградцев с прошлым выражалась не только в том, что они думали о городе, писали о нем, изображали его; она проявлялась и в том, как они жили в городе, как работали и проводили досуг. Идея задействованных «мест памяти» (*lieux de memoire*) шире, чем та, о которой говорится в знаменитом одноименном труде П. Нора [Nora 1984–1992]. Там, где Нора и его команда проводят разграничение между «памятью» и «традициями» (утверждая, например, что у французов есть «память», а у англичан – «традиции»), на самом деле тесно переплетаются институции, материальная

⁷⁵ Поэзия И. Бродского тоже регулярно бросала вызов канонам изящества: ср. афоризм Бродского, воспроизведенный Довлатовым в «Соло на IBM» «Вкус бывает только у портных» (URL: http://www.sergeidovlatov.com/books/zap_kn.html (дата обращения: 09.09.2021)).

⁷⁶ Из ответов на анкету «Любимый город» // Ленинские искры. 17 июня 1965. С. 1.

культура и практики памяти⁷⁷. Любой житель города скажет вам, что важные для него «места памяти» – это не только и не столько те, что перечислены в путеводителях. В их число войдут любимые кафе и магазины, парки, места, где люди работали и жили, и все прочие точки на знакомых маршрутах, которые можно навскидку обозначить в разговоре⁷⁸.

В книге М. де Серто «Arts de faire» (1974; русский перевод – «Изобретение повседневности. Искусство делать», 2013) прекрасно описано, как жители города прокладывают собственные траектории сквозь застроенное пространство, изобретательно приспособляя под себя окружающий мир. В то же время черта, проводимая Серто между «официальными» нормами и «неофициальными» практиками, слишком уж четкая. Жители городов могут вести себя нормативно – в соответствии с собственными концепциями и стандар-

⁷⁷ Интересную коллекцию «официальных» мест памяти – музеев, церквей, священных «языческих» (sic!) мест, библиотек, городов и т. д. собрана в книге, которую ее редактор Ж. Нива называл по-русски «Урочища русской памяти» [Nivat 2011], – во всяком случае, в первом томе, вышедшем на момент написания этой книги (второй том вышел в 2020 году. – *Примеч. ред.* \

⁷⁸ См., например, список «памятных и знаковых мест» на сайте группы активистов «Живой город», куда вошли Елисейевский магазин, кафе «Сайгон», но наряду с ними и всевозможные вполне заурядные закусочные и книжные магазины, у которых есть свои поклонники (URL: http://www.save-spb.ru/page/announce/zna_koe_mesto.html (дата обращения: 28.06.2021)). Такие места иногда признает даже городская администрация: см., к примеру, список 2008 года из 16 «памятных мест», которые должны были войти в Красную книгу («В Красную книгу памятных мест Петербурга внесено всего 16 названий», 26 февраля 2008 года. URL: <http://www.gazeta.spb.ru/26465-0/> (дата обращения: 26.08.2021)).

тами, – реагируя таким образом на практики, организованные «сверху». Жалобы на накапливающийся мусор (который «должны вывозить») и ямы на дорогах (которые «должны заделывать») – один из очевидных случаев, когда постулируемое Серто отношение между нормами и практиками в корне меняется⁷⁹.

Вопрос, сколько должна вмещать память, всегда остается открытым. Мало кто хочет жить в «музее», даже там, где история связана с местной идентичностью так тесно, как в Петербурге. Как писал О. Памук в замечательной книге «Стамбул. Город воспоминаний» о бывшей столице с достаточно гнетущей атмосферой, люди больше всего боятся даже не старости, а всего лишь «старомодности». Если вопрос, можно ли называть Петербург «мировой столицей», остается спорным, учитывая политику сдерживания миграции, которую город проводил на протяжении своей истории, то после 1991 года превращение его в подобие мирового города на два с лишним десятилетия стало стремлением значительной части его политической и деловой элиты⁸⁰. Уже в 1996 году А.

⁷⁹ Именно подобные вопросы чаще всего поднимались на собраниях жилищно-кооператива, в котором я состою (в апреле 2008-го, январе 2010-го и т. д.). Как и Серто, я испытала влияние таких антропологов и специалистов по культурной географии, как М. Херцфельд и Э. Содж, и таких книг, как «Постигая Москву» К. Шлегеля. Оказали на меня воздействие и блестящие труды антропологов, занимающихся постсоветской и постсоциалистической реальностью: см. [Humphrey 2002, 2004; Rogers 2010; Patino 2008; Rivkin-Fish 2005; Fehervary 2002; Rausing 2004; Юрчак 2014].

⁸⁰ Среди влиятельных исследований глобализации и ее влияния на городское

А. Собчак мечтал превратить промышленные зоны в новые с иголки жилые кварталы, а Обводный канал – в «автобан» (sic). «Петербург, – заключал Собчак, – еще ждет своего Османа или нового Леблона, способного не просто добавить отдельные штрихи к его портрету, но придать по существу новый облик целым районам города» [Собчак 1999: 7–8]⁸¹.

В то же время даже радикальные модернизаторы часто поддерживали «петербургский идеал» только на словах. После 1992 года прошлое начинает становиться краеугольным камнем легитимности нового политического руководства: старые коммунистические праздники 7 ноября и 1 мая были заменены на «День города», празднование предполагаемой даты основания Санкт-Петербурга 27 мая 1703 года. Ни один городской праздник не обходился без полчищ персонажей в костюмах XVIII века, высокие усадые копии самого Петра маячили на каждом углу⁸².

В декабре 2011 года партия «Единая Россия» вела свою избирательную кампанию под лозунгом «Выбери Петер-

пространство см. [Massey 2007]. См. также [Dixon 2010] и [Kelly 2014, ch. 3]. У меня есть некоторые сомнения, применимы ли современные парадигмы «глобализации» к российским городам, но анализ современных западных городов, как, например, [Зукин 2019], помогает найти возможные способы интерпретации, против которых можно, по крайней мере, возражать. Более сильное прямое воздействие оказали на меня труды немецких урбанистов, в частности, К. Шлегеля.

⁸¹ Собчак не учитывает мнения самих парижан, многие из которых относились к деятельности Ж. Э. Османа крайне отрицательно: см. [Hazan 2002].

⁸² Все это ярко описано Е. Хеллберг-Хирн [Hellberg-Hirn 2003].

бург», а плакаты с предложениями «европейского» уровня обслуживания в новых единых центрах документов соседствовали с рекламной кампанией, призывавшей горожан научиться говорить «как петербуржцы» – то есть грамматически правильно, без жаргона и бранных слов⁸³.

* * *

Заглянуть в глубь города невозможно не опираясь на большие запасы «местного знания». О послереволюционном Питере написано куда меньше, чем о жизни города до 1917 года (не тысячи, а всего десятки исследований). В книгах по общей истории города недавнее прошлое представлено как некое послесловие⁸⁴. Но эта книга не была бы написана без трудов таких историков, социологов и антропологов, как Александр Кобак, Сергей Яров, Екатерина Герасимова, Илья Утехин, Олег Паченков, Юлия Обертрайс, Блэр Рубл, Финн Сиверт Нильсен и Александр Ваксер⁸⁵. Полезными оказа-

⁸³ Личные наблюдения, 2011–2012 год.

⁸⁴ См., например, [Волков 2001; George 2006].

⁸⁵ См. библиографию. В числе прекрасных исследований дореволюционной петербургской культуры [Buckler 2005; Steinberg 2011; Колоницкий 2021]. По истории начала XX в. см. также [Кларк 2018; Schildgel 2002] и ряд статей в [Schildgel et al. 2007]. О социальном устройстве города см. также статьи, содержащиеся в [Vihavainen 2009]. Мой анализ данного периода также значительно обогатился благодаря работам ученых, исследующих постсталинскую эпоху и современность в целом: [Jones 2006, 2008; Reid 2008, 2009a, 2009b; Furst 2010; Zhuk 2010; Smith

лись и более непритязательные экскурсы в местную историю, в частности, содержательные и живые книги о повседневной жизни города Н. Лебиной⁸⁶.

В то же время *недавнее* прошлое во многом остается уделом автобиографий и косвенных автобиографий, сочинение которых составляет важную ленинградскую и петербургскую традицию⁸⁷. Такого рода тексты часто задействуют ключевой стереотип ностальгии, центральный парадокс которой заключается в воплощенном отсутствии: как сказано в начале написанной в Санкт-Петербурге повести Н. В. Гоголя «Старосветские помещики», «Я отсюда вижу <...> оттого, что я уже не вижу». Нередко ностальгия типа «вижу, но не вижу» отождествляется с «петербургской памятью» в це-

2010; Harris 2006; Pilkington 1994; Humphrey 2002, 2004; Grant 1995; Shevchenko 2009] и многим другим.

⁸⁶ Особенно полезными в этом отношении оказались две книги: [Лебина, Чистиков 2003; Лебина, Измозик 2010].

⁸⁷ В числе вышедших в последние годы автобиографий, на которые я ссылаюсь в этой книге, – автобиографии М. Ю. Германа, Б. Ф. Иванова, Д. В. Бобышева, Л. В. Лосева, а также автобиографические эссе И. А. Бродского. К косвенным автобиографиям можно отнести «Общие места» С. Бойм [Бойм 2002], книгу, частично основанную на воспоминаниях писательницы о жизни в коммуналке в детские годы, и ее же «Будущее ностальгии» [Бойм 2019]. А. Юрчак [Юрчак 2014] выражает собственную позицию как представителя «последнего советского поколения» и делится прежде всего жизненным опытом своих друзей. В превосходных аналитических главах книг Бойм и Юрчака рассматривается скорее (пост-)советская (и социалистическая) культура в целом, чем конкретная городская культура Петербурга.

лом⁸⁸.

Однако память часто ошибается, а ее практики изрядно запутаны. Ностальгический или элегический настрой с его сентиментальным воспроизведением исчезнувшего материального мира (как в фильме «Полторы комнаты» А. Хржановского (2008), где детство и юность Иосифа Бродского превращаются в парад безделушек того времени и девушек в дразнящих коротких платьицах прямого покроя) – лишь один из возможных способов взглянуть на прошлое⁸⁹. Возмущение или отвращение к себе – эмоции столь же вероятные. Примером может служить впечатляющая автобиография М. Ю. Германа «Сложное прошедшее», отличающаяся вниманием к деталям и самокритичностью. Герман не пытается скрыть, что духовный кругозор ленинградской интеллигенции во многих случаях был довольно ограниченным и что образ жизни людей нередко определялся конформизмом, трусостью и просто привычками [Герман 2000].

⁸⁸ О «ностальгии по Петербургу» см., в частности, [Бойм 2019]. Подход Е. Хеллберг-Хирн [Hellberg-Hirn 2003] несколько иной: ее книга представляет собой общедоступное ознакомление с постсоветским Санкт-Петербургом.

⁸⁹ В «Будущем ностальгии» Бойм различает «рефлектирующую» и «реставрационную» ностальгию [Бойм 2019: 300], рассматривая последнюю как явление, инспирируемое властями, «поддерживаемое сверху» [Бойм 2019: 296], тогда как первая характерна для людей творческих. Однако эта аккуратная дихотомия слишком упрощает реальность с ее разнообразными типами «культурного текста», от интернет-сайтов до фильмов типа «Стиляги» В. Тодоровского (2008), с коммерческими продуктами и официальными праздниками, прославляющими советское материальное прошлое.

Тем не менее, если местные жители и готовы согласиться, что они сами ничем не примечательны, город свой они считают весьма примечательным. Это выражается не только в многочисленных восхвалениях «самому красивому городу на свете», но и в склонности воспринимать повседневную жизнь города как нечто исключительное. По правде говоря, немногое в Петербурге – начиная с архитектурных стилей и заканчивая погодой – так уж сильно отличается от других городов северной Европы. Но из-за культурной изоляции советского периода сравнивать можно было в первую очередь с другими советскими городами, а на этом фоне Ленинград, конечно же, выглядел исключительным. Подобное отношение сохранилось и в постсоветскую эпоху: только что переименованный Санкт-Петербург, как и следовало ожидать, стал лидером в процессе восстановления региональной идентичности, начавшемся после 1991 года⁹⁰.

Тем не менее, когда «вся страна стала расползаться по швам», Питер, как и прочие большие города (за исключением Москвы, где начался резкий экономический рост), стал

⁹⁰ Региональная тематика в позднесоветской и постсоветской культуре обычно рассматривалась на примере менее крупных населенных пунктов. См., например, [Petro 2004; Ахметова, Лурье 2005; Watts 2002; Donovan 2011]. Анализ регионализации с точки зрения экономической географии см. в [Нефедова 2003]. О культурных измерениях регионализации см. [Глазычев 2003]. Региональный патриотизм был одной из ключевых тем выборов 2011 года: «Единая Россия», например, распространяла предвыборные плакаты и листовки с лозунгом «Выбери Петербург!» и публиковала в листовках интервью с местными знаменитостями (см. «Выбери Петербург», 17–23 октября 2011 года).

жертвой маргинализации. Из крупного промышленного центра с полной занятостью населения он за месяцы превратился в индустриальную окраину, так называемый ржавый пояс – территорию постиндустриальной революции, где многие ломали голову над тем, как выжить⁹¹. Обманчиво нейтральный термин «переходный период» и близко не описывает сложный процесс приспособления, когда людям пришлось учиться по-новому относиться к деньгам, по-новому работать и разбираться с системами ценностей, часто казавшимися чуждыми⁹². Хотя в образе Санкт-Петербурга как «кри-

⁹¹ «Расползаться по швам» – см. Oxf/AHRC SPb-11 PF4 NG (мужчина, 1962 г. р.) («Мы доживаем благополучно до августа 91-го года. После этого рвутся все связи. Страна расплзается по швам»). Интересное общее исследование постсоветского кризисного дискурса (в который, как показано, вплетается утверждение личной самодостаточности) см. [Shevchenko 2009]. См. также [Алымов 2011; Rogers 2010]. Более подробно о спаде промышленности см. в главе 4. Безусловный факт, что некоторые при советской власти жили намного лучше, иногда представляется как системная норма: якобы только ленивые и неорганизованные не могли себе позволить приличную квартиру, машину, хорошую работу и т. д. О подобных утверждениях см., например, [Лавров 2011]. Книга С. Ушакина «Патриотизм отчаяния» [Oushakine 2009] – замечательное общее исследование защитного самовосприятия в постсоветскую эпоху. О новом Санкт-Петербурге см., например, тематический номер «Международного журнала городских и региональных исследований» (International Journal of Urban and Regional Research 1997, № 3), посвященный городу, работы [Salmi 2006; Vihavainen 2009] и публикации Центра независимых социологических исследований (URL: <http://www.cisr.ru/> (дата обращения: 12.09.2021)).

⁹² Сложность этих культурных процессов неоднократно подчеркивалась в дискуссиях о недавнем прошлом в бывших социалистических странах – см., например, [Velikonja 2009].

минальной столицы» была доля мифа, в 1990-е годы количество насильственных нападений и убийств резко возросло, да и разговоров об опасности стало больше, чем в прошлом. Когда десять долларов у вас в кармане – это и месячная зарплата, и стоимость трехдневного запаса еды, – естественно задуматься, не цена ли это и вашей жизни⁹³. Но местная память могла подsunуть утешение: напомнить, что «раньше было лучше» или, напротив, что «раньше было еще хуже»⁹⁴. Переживаемый кризис стал своего рода сценой, на которой можно было постоянно репетировать спектакль не только о личной независимости, но и о сохранении достоинства места и его наследия⁹⁵.

* * *

В эту ткань памяти вплетены и мои личные воспоминания. Я впервые приехала в город – тогда еще Ленинград – в 1979 году студенткой-первокурсницей, чтобы учиться на

⁹³ Подробнее о преступности как локальном мифе и конкретном опыте см. [Kelly 2014, гл 1]. Самое серьезное научное исследование петербургской преступности этого периода – «Силовое предпринимательство» В. В. Волкова [Волков 2020].

⁹⁴ М. Великонья предлагает полезную типологию реакций: отрицание прошлого, амнезия, пересмотр («культура смерти» и т. д.), ностальгия. Возможны (и даже вполне вероятны) сочетания этих реакций.

⁹⁵ Аргументы в пользу того, что утрата социальной позиции стимулировала возникновение личной автономии см. в [Shevchenko 2009].

летних языковых курсах. Это был и мой первый приезд в Советский Союз – место, вызывавшее у лондонских эмигрантов первой волны, у которых я училась русскому, одновременно сожаление об утраченном прошлом и чувство отторжения. Меня поселили в общежитии (по три-четыре человека в комнате) у станции метро «Площадь Мужества» на Выборгской стороне. Это теперь я знаю, что район тогда считался престижным, местом элитарной советской застройки, где находились также здания знаменитого Политехнического института – шедевр неоклассицизма начала 1900-х годов. Но тогда он показался мне пустошью, застроенной грязно-бежевыми бетонными коробками, с островками бурьяна и кустарника.

Центр города – в шести станциях метро с длинными перегонами – был совершенно иным миром, с ним мы соприкасались мало, ведь нас, как правило, водили на экскурсии к каноническим советским достопримечательностям, таким как Пискаревское кладбище – главный мемориал жертвам блокады, или в многочисленные музеи Ленина. Кроме одной-единственной автобусной экскурсии в день приезда и поездки в Петродворец, где нам удалось увидеть только запущенные парки – билетов на вход в здания нам не купили, а фонтаны не работали, – попыток показать нам исторический город никто не предпринимал. Даже в Эрмитаж нас специально не водили – желающим предлагали сходить в музей самостоятельно. (Позже из официальных советских источников я узнала, что это была типичная история – в 1960-1970-е

годы гости из-за рубежа жаловались, что соотношение между экскурсиями на заводы и культурой было слишком уж в пользу первых)⁹⁶.

Контраст между первой поездкой и последующими посещениями города, когда мне посчастливилось подружиться с ленинградцами, профессионально интересовавшимися тем, что скоро назовут «историческим центром», оказался поистине разительным. Теперь я узнавала о местном прошлом во время многочасовых прогулок из конца в конец старого города и буквально пропитывалась презрением моих друзей к заурядности современной им советской культуры (а заодно изрядными дозами водки, джина и виски из валютных «Березок»). К середине 1980-х «Ленинградом» для меня в равной мере были и городская застройка до 1917 года, и официальные достопримечательности, показанные нам в ту, первую поездку, не говоря уже о современных домах, где жили многие мои друзья, и о сохранившемся природном ландшафте. Как и многих, меня особенно потрясли реликвии блокады – высохшие пайки хлеба и страницы из дневника Тани Савичевой со знаменитыми последними строчками: «Умерли все. Осталась одна Таня». Но так же незабываемо было карабкаться по узким сырым лестницам домов на улицах, где разворачивается действие «Преступления и наказания», или ездить на Каменный и Елагин острова, где ни аллеи, уставленные гипсовыми пионерами, ни гребной

⁹⁶ См. [Kelly 2014, гл. 1].

клуб практически не влияли на атмосферу дореволюционного парка. На некоторых улицах причудливо украшенные деревянные дачи покосились и посерели, но тишину то и дело нарушал стук теннисного мячика, ударявшегося о невидимую ракетку, шипение поливалки или шорох колес проезжающей «Волги»⁹⁷.

⁹⁷ Каменный остров был главной зоной отдыха для партийной элиты в черте города, включавшей дома отдыха для руководителей высшего эшелона. На дореволюционных дачах размещали не всех – у КГБ была собственная база отдыха, закрытое узкое здание с узкими окнами-бойницами и дорогой облицовкой, похожее на шикарный охристо-коричневый дот.

**Путч не пройдет!
Мы верны свободе!**



0.5. «Путч не пройдет! Мы верны свободе!» (газета «Смена» 20 августа 1991 года)

Эта книга отчасти отражение тех разнородных впечатлений. Но материалом для нее послужили и мои многократные посещения Питера до и после переименования, включая долгое время, проведенное в городе за последние десять лет.

В августе 1991 года я стояла на Дворцовой площади, на задах толпы, собравшейся послушать выступления антипутчистов, и ощущала странную пустоту, как это часто бывает со свидетелями важных исторических событий. Активные призывы к оружию были слышны только из чьего-то радиоприемника, но вся площадь всколыхнулась, когда из окна в здании Гвардейского штаба выбросили плакат «Авиация с вами!»⁹⁸.

⁹⁸ Память о 1991 годе заслуживает отдельного подробного анализа. Возможно, из-за того, что мое восприятие истории сформировалось под влиянием чтения в детстве «Войны и мира», я склонна считать «подлинные» свидетельства очевидцев отрывочными и бессистемными. Многие воспоминания об августе 1991-го звучат восторженно – и не только воспоминания о каких-либо собственных поступках (таких как печатание листовок – Н. Вахтин, личн. инф.), но и о самом митинге на Дворцовой (см., например, [Мелихов 1994]).



0.6. На Дворцовой площади, 20 августа 1991 года

Это был самый драматичный, но едва ли самый памятный из многочисленных приездов в город. В связи с работой – масштабным исследованием по истории детства в России – с начала 2000-х я стала приезжать в город по несколько раз в год, и в 2005 году приобрела квартиру на северной оконечности центра. Я успела пожить в самых разных местах. В квартире в хрущевке, где с дивана приходилось смахивать книги, чтобы расчистить себе место, но в конце концов книги победили, и я спала на горбатой раскладушке, традиционном спальном месте для приезжих родственников. В гостинице у Московского вокзала, в соседстве с татуированными мужчи-

нами в майках-алкоголичках и блондинками второй свежести, бравшими плату за час. Я снимала квартиры, где летом часто не было воды, а чтобы войти и выйти, приходилось до седьмого пота бороться с чужим ключом, не желавшим поворачиваться в почти неподвижном замке. Я жила у друзей, где надо было кормить котов (исключительно сгущенкой и фаршем) и добросовестно открывать или, наоборот, закрывать окна строго по часам. Я вела телефонные переговоры с вневедомственной охраной, когда не срабатывали выданные мне инструкции по снятию сигнализации, сгорала от стыда из-за того, что выключила пустой, как мне казалось, холодильник, а потом хозяйкины кремы для лица превратились в нем в вонючие лужи, воевала с капризными водонагревателями и непредсказуемыми духовками. После всего этого покупка и ремонт квартиры показались спасительным отдыхом, а работа над «городским проектом» была хорошим способом сохранить рассудок в бесконечных поездках за стройматериалами в непонятные промзоны или в плутаниях по лабиринтам «Максидома».

Когда занимаешься историей города, границы между «наукой» и «жизнью» размываются. Для жильца посещение собрания ЖК – это и насущнейший личный вопрос, и возможность ознакомиться с тем, как работает демократия на местах (на удивление неформально). Сидя в каком-либо городском архиве, отчетливо ощущаешь материальное прошлое города, а не только то, что нашло отражение в доку-

ментах. Главное здание Российской национальной библиотеки по-прежнему то самое, что строилось для нее с 1796 по 1896 год⁹⁹, – здание, которое недавняя реставрация разделила на зону пышности (вестибюли, великолепно отделанные декоративной штукатуркой с эффектом мрамора и выстланные новым паркетом) и зону разрухи. В читальном зале периодики тома доставляет из хранилища механизм, похожий на опасно неустойчивый мини-подъемник, висящий над изъеденными молью ковровыми дорожками, а на полках скопилась вековая пыль. Журнальный зал РНБ занимает часть здания бывшего Екатерининского института, построенного в 1803–1807 годах по проекту Кваренги в стиле строгого классицизма – грандиозность помещения подчеркивается тем, что его гулкие коридоры почти всегда безлюдны. Утомившись, можно подремать на обитых темно-бордовым плюшем диванах, а на первом этаже на читателя укоризненно смотрят поколения библиотекарей, запечатленных на советском иконостасе.

Архивы отражают историю по-разному. Центральный государственный архив, где хранилась большая часть документов Ленсовета и его предшественников, до конца 2010-х занимал пятиэтажное здание в стиле постсталинского минимализма, окруженное заводами и железнодорожными пу-

⁹⁹ Краткую историю библиотеки см. в статье П. Вахтиной «Публичная библиотека Санкт-Петербурга» («La Bibliothèque publique de Saint-Petersbourg») [Nivat 2011: 667–683].

тиями для товарных поездов. Архив партийных документов (Центральный государственный архив историко-политических документов), напротив, разместился в престижном районе, на краю административного центра города, недалеко от Смольного. Читатели здесь сидят в многоуровневом, облицованном мрамором зале, предназначенном для партийных конференций; по соседству – читальные залы архива кинофотодокументов (ЦГКАФФД), переехавшего сюда из переулка за Апраксиным рынком. Центральный государственный архив научно-технической документации Санкт-Петербурга на Песках (район за Московским вокзалом, где когда-то жили мещане и ремесленники) вплоть до последнего времени находился в здании бывшего монастырского подворья, а монастырская церковь была переоборудована в хранилище.

За пределами сети государственных архивов чувство, что изучаешь не только документы, но и породившее их окружение, становится особенно сильным. Сидя в архиве КГИОП (Комитета по государственному контролю и охране памятников) на улице Росси (бывшей Театральной), слышишь звуки пианино из Вагановского балетного училища напротив, где мальчики и девочки в форменных черно-белых трико растягиваются у станка или пролетают мимо окон в прыжке. Архив Санкт-Петербургской епархии занимает часть крыла Александро-Невской лавры с видом на заросший, обнесенный стенами сад.

Некоторым посетителям этих учреждений жизненно необходимо раздобыть документы из прошлого – свидетельства о рождении и регистрации, нужные для получения льгот, исторические чертежи для реставрации старинных зданий, церковные записи, чтобы написать брошюру для верующих конкретного прихода или просто выяснить, как когда-то выглядела давно снесенная часовня. Так что архивы и библиотеки – это не только (и, возможно, даже не столько) места, где профессиональные историки находят материалы (или получают отказ в выдаче), но учреждения с собственной историей и культурой.



0.7. Автор этой книги на Казанском кладбище в Царском Селе, 1985 год. Фото Альбина Конечного

Сочетание культурологического анализа с личными воспоминаниями может создать неприятное впечатление стилистической мешанины. Поэтому, в целом, я решила занять позицию стороннего наблюдателя. Однако личные наблюдения и вызванные ими вопросы сыграли важную роль в попытке

узнать, как коренные, приезжие и временные питерцы понимают прошлое своего города, а через него собственную жизнь и жизнь города. Хотя первенство я все же отдаю голосам тех, кто живет здесь постоянно.

Глава 1

Московский вокзал и Дворцовый мост

*Трамвай таскался с бряканьем уютным,
Он первой stopкой яблочно пропах...¹⁰⁰*

Выражаясь метафорически, Петербург – город, заколдованный мостами. На городском гербе, утвержденном в 1730-м и вновь введенном в употребление в 1991 году, изображены морской и речной якоря. Миниатюрный кораблик – морская жизнь, увиденная в перевернутую подзорную трубу, – венчает шпиль Адмиралтейства, у входов в здание на постаментах стоят якоря¹⁰¹. А дом, где в 1920-е годы обитали многие ленинградские писатели («Дом искусств», или ДИСК), прозвали «Сумасшедшим кораблем»¹⁰².

По легенде залп с крейсера «Аврора» – еще одного знаменитого морского символа – послужил сигналом к началу Октябрьской революции. В 1948 году крейсер сделали музеем.

¹⁰⁰ [Слепакова 2012: 84].

¹⁰¹ См. иллюстрации ниже.

¹⁰² Так его назвала О. Д. Форш в своих беллетризованных воспоминаниях «Сумасшедший корабль» (1930).

С любовью сохраненный (хотя ходят упорные слухи, что его полностью перестроили к семидесятилетию Революции¹⁰³), крейсер «Аврора» стал частью масштабного мемориального комплекса на Петроградской стороне; он пришвартован недалеко от домика, построенного Петром I, основателем русского флота. «Аврора» – не единственный корабль-герой на берегах Невы. На Васильевском острове у Горного института пришвартован ледокол «Красин»: отправленный на помощь арктической экспедиции У. Нобиле ледокол вернулся в Ленинград 5 октября 1928 года, где его встречал весь город¹⁰⁴.

Море, величественное и зловещее, господствовало и в литературных образах города. Для А. А. Блока пропащий пьяный матрос в гавани символизировал человеческую трагедию в самом широком смысле¹⁰⁵. Апокалиптические послереволюционные стихотворения О. Э. Мандельштама об обреченном и накренившемся, как корабль, Петербурге-Пет-

¹⁰³ См., например, пост плодовиного блогера Mondschein «Что тебе снится, крейсер “Аврора”?» (URL: <http://www.liveinternet.ru/journalshowcomments.php?jpostid=123366831&journalid=769936&go=prev&categ=0> (дата обращения: 09.09.2021)), где автор утверждает, что крейсер был полностью разрезан, а остатки настоящей «Авроры» можно увидеть в Финском заливе у поселка Ручьи.

¹⁰⁴ «Красин» был построен в Великобритании, в Ньюкасле компанией «Армстронг» в 1916 году (руководителем проекта был писатель Е. И. Замятин, по образованию инженер) и служил во время Гражданской войны на стороне интервентов под именем «Святогорск». Ледокол был выкуплен советским правительством в 1921 году. См. экспозицию Музея Арктики и Антарктики.

¹⁰⁵ См., например, стихотворение Блока «Поздней осенью из гавани...» (1909).

рополе намекают на море и кораблекрушение. Ветры Балтики веют в строках Бродского, на рисунках поэта также постоянно присутствует море¹⁰⁶. В 1981 году Ю. М. Лотман, коренной петербуржец, прослеживает это сходство еще более осязаемо: «Петербург встретил меня шквальным ветром, запахом моря и оттепелью. Мне даже казалось, что Невский проспект покачивается, как палуба <...> По крайней мере, идя ночью по Невскому, я пережил несколько поэтических минут, чувствуя город как огромный корабль» [Лотман, Успенский 2008: 385].

Настойчивое возвращение к морской теме в метафорах – в некотором смысле аберрация. В петровские времена обширные площади в центре города были отданы под хранение такелажа и тюков пакли, но в XX веке близость моря в историческом центре Петербурга почти не чувствовалась – разве что в порывах солоноватого ветра и, время от времени, в вечно негодующих криках чаек¹⁰⁷. В советское время хождение на личных судах было так же недоступно гражданам, как и полеты на частных самолетах¹⁰⁸. Океанские паромы дальнего

¹⁰⁶ Например, «Я родился и вырос в балтийских болотах подле...» (1969) [Бродский 2011, 1: 365]. Рисунки Бродского выставлялись в Российской национальной библиотеке в декабре 2010 года. (Выставки организовывались также к 75-летию юбилею поэта в 2015 году. – *Примеч. К. К. 2021 года.*)

¹⁰⁷ Прежде набережные Темзы тоже были завалены грудами морского снаряжения и отслужившими свой срок судами, а теперь верфи превращены в жилые дома, рестораны и гостиницы.

¹⁰⁸ В те годы существовал городской яхт-клуб, был еще клуб при Кировском

плавания даже не заходили в Ленинград¹⁰⁹. Никаких ролкеров из Таллинна или контейнеровозов из Хельсинки. Морское сообщение с внешним миром приобрело форму роскошных круизов – гигантские белые лайнеры служили временными гостиницами для западных туристов, которые прибывали полюбоваться достопримечательностями (а финны – еще и выпить все в городе, что горит). Изредка такие лайнеры перевозили привилегированных советских путешественников в обратном направлении – в Данию, ФРГ и, до конца 1970-х, – в Англию¹¹⁰.

К тому же центр города находится на немалом расстоянии от его приморских окраин. Иногда в центре мог пришвартоваться круизный лайнер, выглядевший так, будто его там забыли; но главным морским портом считался Морской вокзал на западной оконечности Васильевского острова – массивный бетонный блок с условной мачтой, строительство ко-

заводе, но записаться туда можно было только коллективно, так же как в парусные походы, которые организовывались под эгидой пионерской организации и комсомола.

¹⁰⁹ В книге «Наш город Ленинград» утверждается, что морские пути из Ленинграда вели в 400 различных портов [Зазерский, Каримов 1968: 47], но, учитывая, что речь по большей части идет о круизных лайнерах, заходивших по пути во многие порты, реальных маршрутов, скорее всего, было не так много (возможно, 50–60).

¹¹⁰ См., к примеру, воспоминания Д. А. Гранина о круизе вокруг Европы на теплоходе «Россия» с группой известных писателей в 1956 году [Гранин 1989: И] или записи М. И. Стеблина-Каменского о путешествии на «Балтике» в Скандинавию [Стеблин-Каменский 2009: 66–84].

того было завершено в 1982 году. Пока корабль медленно продвигался по морскому каналу, чтобы добраться до Морского вокзала, исполненный надежд путешественник имел возможность любоваться бесконечными рядами полуразрушенных бетонных доков.



1.1. Подход к Ленинграду с моря, май 1990. Справа виден «Морской фасад»

Неприглядный вид с моря – как выразился в 1990 году знакомый историк-краевед, «Ленинград – жуткий город с моря» – был изрядной головной болью для городской администрации. В позднесоветские годы создание «морского фасада» стало одной из главных забот градостроителей. Многоэтажные кварталы, возведенные на намывных territori-

ях на западной конечности Васильевского острова с целью облагородить береговую линию, стали одним из самых престижных жилых районов города¹¹¹. Однако к началу XXI века и этот вид сочли неэстетичным, и появились планы создать на мелиорированных землях новый «морской фасад», который заслонил бы застройку 1970-х. Возведенный в рамках государственно-частной финансовой инициативы комплекс, по утверждению компании-застройщика, представляет собой «впечатляющий европейский фасад Северной столицы со стороны моря: высотные здания бизнес-центров, торговые галереи, зоны отдыха, парки, новые жилые кварталы – таким современным и удобным для жизни предстанет город перед гостями, прибывающими в Санкт-Петербург через новые морские ворота»¹¹².

¹¹¹ О «морском фасаде» градостроители начали задумываться уже в 1947 году [Ruble 1990: 51], но проект был реализован лишь 20 лет спустя. О степени престижности этого района см. главу 3.

¹¹² URL: <http://www.mfspb.ru/index.php?lang=ru> (дата обращения: 26.05.2021).



1.2. Погрузка леса у церкви иконы Божьей Матери «Всех скорбящих радость», 1933. Автор неизвестен. ЦГАКФФД СПб

Целью масштабного проекта было изменить безнадежно сухопутное функционирование крупнейшего города на Неве¹¹³. На заре советской власти берега реки еще использовались для обслуживания грузовых перевозок, но застройка набережных в послевоенные годы превратила побережья Выборгской стороны и Охты и берега Невы к югу от Александро-Невской лавры в обычные городские магистрали.

При советской власти мореходство было прерогативой

¹¹³ В отличие, например, от городской идентичности Севастополя, обладающего явным приморским характером; см. [Qualls 2009:131–142].

профессионалов – военных моряков, базировавшихся в Кронштадте, курсантов Макаровки и моряков торгового флота, обслуживавших крупнейший в Советском Союзе торговый порт. Моряки дальнего плавания, «мариманы», были особой субкультурной группой, поскольку имели возможность свободно путешествовать. В позднесоветский период моряки торгового флота были одними из главных поставщиков на бойком ленинградском черном рынке¹¹⁴. Морские офицеры и служащие ВМС вызывали куда больше восхищения, нежели прочие военные, и День Военно-морского флота был настоящим городским празднеством с духовыми оркестрами, парадными морскими мундирами, а иногда даже с гостями-моряками из дальних стран¹¹⁵. В литературе существовала особая «морская» тематика: пример – стихотворение Н. Рубцова «В океане», где воспевается побитый бурями и пропахший треской морской траулер, за которым неутомимой вереницей летят чайки:

А волны,
как мускулы,
взмыленно,
пьяно,
буграми в багровых тонах

¹¹⁴ См., например, Oxf/АНRC SPb-10 PF8 MS, и подробный разбор в главе 5 ниже.

¹¹⁵ Об увлечении военно-морским флотом см., например, [Бродский 1999:20–21].

ходили по нервной груди океана,
и нерпы ныряли в волнах¹¹⁶.

Однако в обычные дни Ленинград имел примерно такое же отношение к морю, как Эдинбург, а не Венеция или Стокгольм. Ленинград был центром подготовки инженеров-кораблестроителей, в судостроении и в разработке морского оружия были заняты тысячи людей. Однако в силу своей стратегической важности вся эта деятельность была незримой – секрет Полишинеля строго охраняли¹¹⁷. Военно-морская база располагалась в Кронштадте, куда можно было попасть только по спецпропускам. Грузовые причалы находились на удаленном Канонерском острове, за пределами самой пролетарской водной артерии города – Обводного канала. Связь города с морем возобновлялась лишь летом, ко-

¹¹⁶ Н. Рубцов «В океане», URL: <https://rubtsov-poetry.ru/poetry/volnyl.htm> (дата обращения: 09.09.2021). Была в Ленинграде и традиция морского романа; одним из самых заметных авторов прозы о «морских волках» этого периода был ленинградец В. В. Конечкий (1929–2002; подробнее о нем см. URL: <http://www.baltkon.ru/> (дата обращения: 09.09.2021)); в 1920-е и 1930-е годы эту роль выполнял Б. Житков. Однако эти авторы описывали не столько Ленинград, сколько вообще «северные моря».

¹¹⁷ Иногда публикации в прессе все-таки иногда появлялись, см., например, [Безбрежный 1971] или [Береславский 1984] – об истории Невского завода им. Ленина. Однако речь в них шла о *традициях* городского военного кораблестроения, а не о том, что происходило в настоящий момент. Как правило, в работах о городской промышленности упоминалось только танкеростроение и производство плавучих рыбозаводов: см. [Зазерский, Каримов 1968: 27; Анисимов и др. 1967: 48–74].

гда в доках появлялись импровизированные шашлычные, а у набережных Невы на западной оконечности Васильевского острова скапливались морские суда, ожидая, когда разведут мосты¹¹⁸.

В летние ночи готовые к отплытию, сияющие огнями суда на речных спусках давали ощущение свободы, необычное для страны с закрытыми границами. (Бывшим рыбакам на эстонском побережье разрешалось оставлять себе лодки только распиленными пополам – половинки использовались как садовые украшения.)¹¹⁹ При этом статус Ленинграда как портовой гавани в советской мифологии не воспевался. Здесь первенство должно было принадлежать Москве: отсутствие у столицы выхода к морю компенсировалось званием «Порта пяти морей»¹²⁰.

Когда Ленинград снова стал Петербургом, его связь с морем по-прежнему оставалась сомнительной. С уменьшением численности состава Балтийского флота Кронштадт превратился в обычный пригород, куда можно доехать на авто-

¹¹⁸ Лично я помню, что в 1980-е годы в июле и августе на этих набережных царил необычайно праздничная атмосфера – люди гуляли вдоль подсвеченных палуб судов, а моряки перемещались вверх-вниз, разглядывая проходящие толпы. О шашлычных рассказал один из информантов – мужчина, родившийся в начале 1960-х.

¹¹⁹ За эти сведения я благодарна информанту, жившему в Эстонии в 1960-1970-е годы.

¹²⁰ О том, как в сталинские времена строился канал, благодаря которому появился этот легендарный статус, см. главу «Город у моря. Открытие канала Москва – Волга» в [Шлёгель 2011].

бусе по дамбе, хотя его щеголеватые, мощенные булыжником улицы все еще сохраняли армейский дух¹²¹. При этом празднование трехсотлетия Российского флота сопровождалось появлением ряда новых памятников¹²². Заполнившие город парусники внезапно снова сделали его похожим на порт, куда, как мечтал Петр I в «Медном всаднике», должны были устремиться «все флаги». Но вскоре суда флотилии разошлись кто куда.

Петербург по-прежнему оставался одним из ведущих грузовых портов Российской Федерации с оборотом, превышавшим оборот всех прочих портов за исключением Новороссийска¹²³. Однако это не позволило ему войти даже в первые пятьдесят крупнейших портов мира (мировые лидеры, вроде Шанхая и Сингапура, обрабатывали больше грузов, чем все порты Российской Федерации, вместе взятые)¹²⁴. Пока-

¹²¹ К 2011 году от мостовых мало что осталось, но военный дух сохранился.

¹²² Об указах по установке памятников см. «О сооружении в Санкт-Петербурге памятников: распоряжение мэра Санкт-Петербурга от 28 марта 1996 г. № 268-р», АМ. О необычной конструкции в форме корабельного носа на Петровской набережной см. [Kelly 2014, гл.2]. В числе прочих были также памятники на площади Балтийских юнг, Васильевском острове и Новодевичьем кладбище.

¹²³ В 2010 году, по данным Ассоциации морских портов России, оборот грузового порта Петербурга составлял 58 млн тонн (URL: <http://www.morport.com/rus/publications/document142.shtml> (дата обращения: 12.09.2021)). Новороссийск обрабатывал лишь около 117 млн тонн, а третий по стране порт Восточный – около 35 млн тонн. (URL: <http://www.morport.com/rus/publications/document142.shtml> (дата обращения: 12.09.2021)).

¹²⁴ Грузооборот порта Шанхая к 2005 году составлял более 460 млн тонн (URL: <http://geo.september.ru/articlef.php?ID=200600113> (дата обращения:

затели были скорее сопоставимы с сократившим мощности Лондонским портом¹²⁵. В то же время Петербург, по крайней мере внешне, сохранил свою роль как центр военно-морской оборонной промышленности. В новых условиях заводы открыто рекламировали себя как производителей подводных лодок (растяжка на Неве за Адмиралтейскими верфями так и гласила: «Подводные лодки») или подводного оружия (вывеска концерна «Морское подводное оружие» на Большом Сампсониевском проспекте)¹²⁶.

05.06.2020)), а к 2009 достиг объема в 505 млн тонн. Согласно информации с сайта Американской ассоциации портовых властей (URL: <http://www.aaraports.org/indus-try/content.cfm?ItemNumber=900&navItemNumber=551> (дата обращения: 20.05.2020)), существует множество возможных критериев сравнения величины портов, включая тоннаж доставки, стоимость груза, транспортный поток (например, количество обработанных контейнеров) и доход, а также объем груза. Однако Санкт-Петербург явно не мог считаться мировым лидером ни по одному из показателей.

¹²⁵ Так, Лондон в 2008 году обработал около 52 млн тонн грузов, а в 2009 году — 45 млн тонн (см. URL: <http://travel.uk.msn.com/news/articles.aspx?cp-documentid=154291486> (дата обращения: 05.06.2020)).

¹²⁶ См. главу 4.



1.3. Парусники на Неве во время празднования трехсотлетия Российского флота. Фото Иэна Томпсона, июль 1996

Приватизация осложнила жизнь профессиональным морякам¹²⁷, но так и не привела к росту спроса на частный морской транспорт. Морские путешествия во многом оставались привилегией моряков и состоятельных петербуржцев, причем самые богатые швартовали свои яхты в Монако, а не на

¹²⁷ В торговом судоходстве вместе с приватизацией возник целый ряд проблем, связанных с оплатой, условиями труда и правами и нашедших отражение в модельном законе «Об особенностях регулирования труда моряков», принятом на Восемнадцатой пленарной сессии Межпарламентской ассамблеи стран СНГ 24 ноября 2001 года. См. URL: <http://base.garant.ru/2569408/> (дата обращения: 10.09.2021).

Крестовском острове¹²⁸. Чтобы побывать на взморье, местные жители, чем толпами устремляться на городские пляжи, предпочитали сесть на электричку в сторону Финского залива (местной «ривьеры» с курортными городками Зеленогорском и Сестрорецком, поселками Репино и Комарово).

Море, таким образом, было не столько средоточием жизни города, сколько напоминанием, порой весьма неприятном, о возможном разгуле стихии. В 2004 году пьяная компания сняла с пьедестала на стрелке Васильевского острова памятный якорь, чтобы использовать мраморный постамент как стол, как будто подобное кощунство могло укротить и уменьшить в размерах сам океан [Гавриэлова 2004а]. В фильме И. Авербаха «Монолог» (1972) красивый, но коварный соблазнитель юной героини – увлеченный моряк-любитель, что вызывает символические ассоциации с сексуальной распущенностью и тягой пуститься в плавание по первому зову. Морская тема неотступно владела воображением городских художников, но в реальности Санкт-Петербург оставался речным городом самого что ни на есть русского свойства. Двойственность Петербурга как морского и в то же время неморского города поэтично изобразил А. Сокуров в фильме «Отец и сын» (2003), действие которого происходит в городе, подобно Петербургу, омываемом серым морем, –

¹²⁸ В рассказе «В рамках движения» Н. Толстая описывает эксклюзивный круиз на паруснике по Балтийскому морю из серии бесплатных мероприятий «в рамках» для чиновников и их знакомых [Толстая 2007: 193–208].

но большая часть фильма была снята в Лиссабоне¹²⁹.

Город и море оставались неудобными друг для друга соседями. До начала строительства защитной дамбы вдоль побережья Кронштадта (1979 год) масштабные наводнения постоянно создавали угрозу для города. Стройка шла медленно (в 1990 году ее приостановили более чем на десять лет, а затем продолжили вплоть до 2010-х), и ее потенциальная опасность для экологии (застой воды, повышение уровня загрязнения и минерализации верхнего слоя почвы) вызывали тревогу у мыслящей общественности¹³⁰. Творческое воображение художников находило прибежище в эпохе великих потопов (как в серии работ А. Чежина 2003 года «Невская купель», где городские достопримечательности окружены бурлящими волнами). Настоящий же Петербург, окруженный все более зловонными водами, сколько бы ему ни обещали новый «морской фасад», казался отрезанным от океана безнадежнее, чем когда-либо в своей истории.

¹²⁹ См. сцену, идущую в титрах. Зритель, знакомый с Санкт-Петербургом, смотрит фильм со смутным чувством отстраненности: планы с крышами выглядят «правильными», равно как и трамвай, – но затем появляется крутая, ведущая в гору улица, деталь, невозможная в петербургском ландшафте. В данном автору интервью (Oxf/АНRC SPb-11 PF18) Сокуров подтвердил, что съемка велась в Лиссабоне.

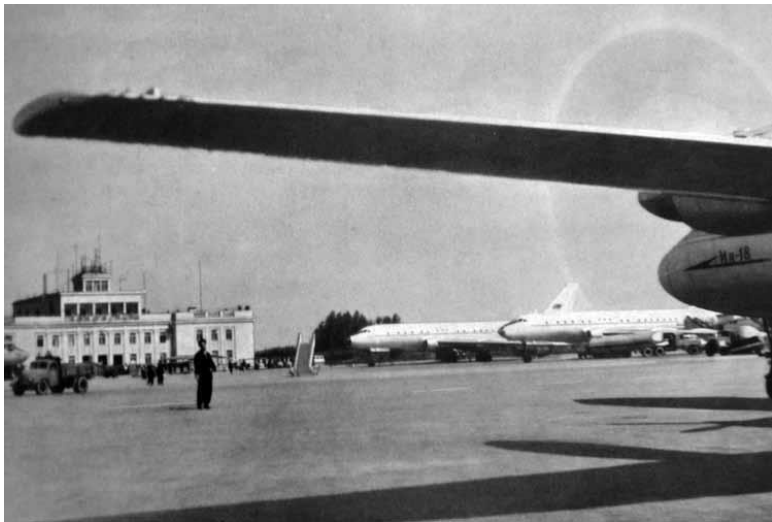
¹³⁰ И. Знаменская в статье от 2 марта 2007 года «Дамба или амба?» (URL: <http://www.apn-spb.ru/publications/article543.htm> (дата обращения: 30.08.2021)) описывает ситуацию как «экологический Чернобыль».

По воздуху и по земле

К концу XX века подавляющее большинство зарубежных гостей и российских путешественников прибывало в город самолетами, а не морем. Воздушные пассажирские перевозки начались в 1930-е годы с аэродрома к югу от города, известному позднее как аэродром Шоссейная. Однако рейсов было немного, а пользовались ими в основном те, кто путешествовал по служебным делам, – «командировочные». Вторым аэродром, Смольное (впоследствии получивший название Ржевка), был открыт в 1941 году для обслуживания боевой авиации (южный аэродром поглотила линия фронта). После войны аэродром Смольное продолжал обеспечивать полеты малой дальности средствами малой авиации¹³¹. Но для дальних перелетов был переоборудован именно аэродром Шоссейная. Аэровокзал был вновь открыт в 1948 году, а в 1951-м у него появился первый зал прибытия – скромных размеров здание в консервативном неоклассическом стиле:

¹³¹ В Смольном произошло так называемое самолетное дело – первая в СССР попытка захвата самолета. В 1970 году группа ленинградских евреев-отказников выкупила билеты на небольшой самолет с намерением заставить пилота приземлиться в Будене. Однако о плане стало известно властям, и участники акции были арестованы до посадки в самолет. Двое организаторов были приговорены к смертной казни, но после протестов со стороны международной общественности приговор смягчили. Интересное свидетельство о деле, ставшем важным событием в истории еврейской эмиграции, оставил один из адвокатов С. Ария [Ария 2002].

западные архитекторы разместили бы в таком банк.



1.4. Ленинградский аэропорт в конце 1960-х. «Ленинград: фотоальбом», 1964

В конце 1950-х масштаб перевозок по-прежнему был невелик – менее 100 рейсов в день (нью-йоркский аэропорт Ла-Гуардия в те же годы обслуживал более 1000 рейсов в день [Edmonds 1958: 38]). С начала 1960-х число рейсов начало резко расти. К концу десятилетия это уже был второй по загруженности аэропорт в Советском Союзе – в 1967 году он обслужил 1,2 миллиона пассажиров [Зазерский, Каримов 1968: 52].

В 1973 году аэропорт, вновь открывшийся после реконструкции по проекту ведущего ленинградского архитектора А. Жука, получил название «Пулково»; проект, удостоенный в 1974 году Государственной премии, вызвал множество лестных отзывов в прессе¹³². Впоследствии здание аэропорта фигурировало в большинстве списков самых современных зданий города. Если первый пулковский зал напоминал вокзал в советском провинциальном городе (например, в Выборге), то новое здание было скорее похоже на гигантский океанский лайнер с пятью дымовыми трубами (очередной случай, когда при сокращавшейся значимости моря оживали морские метафоры). Внутри, однако, господствовал функционализм, к концу XX века успевший изрядно обветшать.

С конца 1980-х годов, когда россияне вдруг получили возможность ездить за границу, внимание прессы переключилось с великолепия аэропорта на его недостатки. В числе «земных забот» авиационного начальства, как выразилась одна журналистка, теперь оказалось отсутствие железнодорожного сообщения с городом, не говоря уже о гостиницах для транзитных пассажиров [Никитина 1992].

Терминал для международных рейсов – изначально зал прибытия аэропорта Шоссейная – был особенно перегружен.

¹³² См., например, [Петров 1975]. В 2009 году здание аэропорта попало в список 20 произведений советской архитектуры 1957–1987 годов, которые Союз архитекторов оценил как достойные сохранения, см. URL: <http://www.online812.ru/2009/05/25/006/> (дата обращения: 10.09.2021). Об архитектуре аэропорта Пулково-1 см. также [Курбатов 2008: 140].

Встречающие и провожающие бесцельно слонялись по недостаточно четко размеченному пространству, где было всего одно кафе, втиснутое в боковой проход. В начале января 2003 года, когда на улице было -30, в «накопителе» перед паспортным контролем было так холодно, что приходилось оттирать руки от стойки из искусственного мрамора, на которой заполнялись въездные документы.

Серьезной реконструкции пришлось ждать долго, до самого 2003 года, когда к 300-летию города был построен новый терминал из стекла и стали в стиле неоглобализма. Но когда это здание открыли для всех, а не только для особо важных персон, его пропускной способности стало едва хватать, особенно учитывая, что все рейсы прибывали и отправлялись во второй половине дня, видимо, ради удобства сотрудников таможенного и паспортного контроля.

Как бы то ни было, авиаперелеты и в XXI веке продолжали считаться престижной формой путешествия на дальние расстояния. В советские годы это был еще и единственный вид транспорта для поездок внутри страны, на который можно было свободно купить обратный билет. В прочих случаях пассажиру оставалось либо довериться судьбе, либо просить кого-то в пункте назначения купить ему билет «обратно» *до того*, как он купит билет «туда». Поскольку «обратно» очень часто означало Ленинград (или Москву), надеявшись на «авось», незадачливый путешественник рисковал застрять где-нибудь в глубинке, где достать билет было труд-

нее, чем забронировать столик в самом модном ресторане Лондона или Нью-Йорка¹³³.

На другом конце шкалы «престижности» транспорта находились междугородние автобусы. В 1960-е годы они казались пассажирам (по крайней мере, нестоличным жителям) почти роскошью. «Новенькие и по тем временам шикарные автобусы “Икарус”» – вспоминает живущая в Эстонии Т. Н. Зибунова [Зибунова]. Одни и те же «Икарусы» эксплуатировались десятилетиями, и главным достоинством автобусных перевозок стала их дешевизна. О комфорте и речи не шло. В лучшем случае в автобусах на маршрутах дальнего следования могли быть кресла с откидной спинкой – хотя они далеко не всегда откидывались – и занавески, которые летом загоняли в салон горячий пыльный воздух из окон. Билеты представляли собой кассовые чеки, распечатанные блеклыми чернилами на волокнистой желтоватой бумаге. Построенный в позднесоветском «экономном» стиле ленинградский автобусный вокзал на набережной Обводного канала был самым неказистым пунктом въезда в город¹³⁴.

¹³³ Ср. письмо Ф. А. Белинской мужу от 1 августа 1964 года: «В Орле в справочном мне сказали: на прямой поезд до Ленинграда обычно билетов не бывает (“Вы попробуйте еще через комнату матери-отца и ребенка, может быть, будут билеты”). До Москвы же – я поезд выбираю» [Белинский 2008:479].

¹³⁴ В 1990 году моя поездка из Ленинграда в Тарту и обратно длилась примерно шесть часов именно в таких условиях. Еще одним минусом было то, что частота и длительность остановок были непредсказуемы. «С другой стороны, водители тоже не раз позволяли себе остановки не по расписанию в каждой деревне между Нарвой и Тарту – высадить подружек, навестить родственников и проверить, нет

К юбилею 2003 года вокзал был реконструирован, а система продажи билетов модернизирована. Теперь при желании пассажиры могли ездить автобусами с куда большим комфортом, чем прежде, но в этом случае билеты стоили практически как на поезд¹³⁵. Тем не менее уехать задешево было все еще возможно – об этом свидетельствовали автобусы, выстраивавшиеся поздними вечерами у Московского вокзала. Пункты назначения – такие как Элиста или Владикавказ – говорили о том, что пассажирами в основном были так называемые гастарбайтеры¹³⁶. Автобусы в Берлин, Дюссельдорф, Хельсинки или Париж были для небогатых петербуржцев экономным транспортным средством, чтобы доехать до Западной Европы. Те же, кто не мог себе позволить даже билет на автобус, добирались автостопом – хотя и в этом случае часто приходилось немного заплатить водителю¹³⁷.

Но для пассажиров, чей уровень жизни был выше чер-

ли там дефицитных товаров» (из письма автора домой, май 1990).

¹³⁵ Так, весной 2011 года компания «Бизнес-Визит», например, рекламировала тариф 2500 рублей «туда – обратно» на «комфортабельных автобусах туристического класса» (URL: <http://www.b-v.ru/text/0322.html> (дата обращения: 20.12.2020)).

¹³⁶ Личное наблюдение, декабрь 2010. Летом автобусами в курортные города порой пользовались и туристы, но зимой самыми вероятными клиентами были трудовые мигранты и студенты.

¹³⁷ Путешествия автостопом никогда не запрещались и не осуждались, а по мере увеличения транспортного потока возможностей стало больше. См. [Щепанская 2003].

ты бедности, равно как и для многочисленных «командировочных», самым распространенным средством передвижения был поезд¹³⁸. Тарифная сетка для железнодорожных билетов была достаточно широкой, чтобы включать варианты для всех от высокопоставленных персон (которые в советские времена могли позвонить «наверх» и попросить прицепить пару дополнительных вагонов к поезду № 1 «Красная стрела»)¹³⁹ до тех, кто набивался в общие вагоны или занимал плацкартные места¹⁴⁰. Торжественность моменту прибытия в Ленинград придавал «Гимн великому городу», звучащий из вокзального репродуктора, когда пассажиры фирменных поездов выходили из вагонов и шествовали в здание

¹³⁸ Женщина 1945 г. р., к примеру, вспоминает, что в советский период она с семьей ездила на поезде даже в Среднюю Азию (Oxf/АНRC SPb-10 PF2 MS). О том, насколько важной считали железную дорогу официальные источники, см. статью «Октябрьская железная дорога» в «Техническом железнодорожном словаре», доступном онлайн: URL: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/railway/1701/ОК-ТЯБРЬСКАЯ> (дата обращения: 10.09.2021).

¹³⁹ Как, например, в случае с митрополитом Никодимом (о его нахождении в должности см. [Августин (Никитин) 2008:86-102]. Поезд «Красная стрела» начал курсировать в 1931 году; тогда дорога до Москвы занимала 10 часов, а отправлялся состав в 1:30. В позднесоветский период он уходил всегда ровно в полночь и с такой же точностью прибывал в столицу в 8:30 утра. См. статью «Красная стрела» в ЭСП.

¹⁴⁰ О внедрении первых высокоскоростных поездов «нового поколения» см. [Галкина 2010]; о «Сапсане» – URL: <http://sapsan.su/> (дата обращения: 10.09.2021). (К концу 2010-х многие пассажиры стали предпочитать «Сапсан» ночным поездам. – Примеч. К. К. 2021 года.)

вокзала¹⁴¹. Железная дорога доставляла приехавших, вне зависимости от их статуса, в самое сердце города.

Медленно подъезжая к вокзалу, можно было почувствовать, что Ленинград, вдоль и поперек пересеченный рельсами с частыми станциями, был поистине железнодорожным городом¹⁴². Но Московский вокзал выглядит лишь бледным напоминанием об имперском прошлом города, как, впрочем, и остальные вокзалы. В некоторых случаях дух запустения распространялся и на само движение поездов. К концу советского периода с Балтийского вокзала ходили уже только пригородные электрички¹⁴³. Финляндский вокзал в основном выполнял ту же функцию, хотя поезда из Хельсинки по-прежнему приходили именно сюда – они, как положено, прибывали на платформу номер 1, с нее же и отправлялись в

¹⁴¹ Согласно ЭСП (статья «Красная стрела»), это началось в 1965 году. В энциклопедии сказано, что музыку транслировали при отправлении поезда; на моей памяти она всегда звучала и по прибытии.

¹⁴² Большинство станций расположено на пригородных линиях, на нижнем уровне городской транспортной иерархии (см. главу 8). О важности железной дороги для жизни города свидетельствует также рассказ о Малой Октябрьской железной дороге (МОЖД), см. «Воспоминания о детстве» И. Копайсова: URL: <http://railways.id.ru/memoirs/001.html> (дата обращения: 10.09.2021). На станциях МОЖД всегда можно было купить шоколад, мороженое, лимонад и пирожки, а на некоторых стояли столы для настольного тенниса.

¹⁴³ В 1978 году поезда дальнего следования отправлялись с Московского, Финляндского, Витебского и Варшавского вокзалов (см. Расписание поездов дальнего следования на лето 1978 года // Ленинградская панорама. 1978, 7 июня. С. 4). Об истории вокзалов см. [Фролов 2003]; об их культурной роли главу «Вокзалы: городские ворота современности» в [Шлёгель 2011].

Финляндию.

Перестройка этого вокзала, начатая в 1950 году, была вызвана не столько инфраструктурными потребностями, сколько символическим статусом объекта как места триумфального возвращения Ленина в революционный Петроград в 1917 году. В мемориальный комплекс вошли не только памятник на площади Ленина перед вокзалом, но и паровоз № 293, на котором лидер большевиков приехал в Петроград 7 августа 1917 года. После «выхода на пенсию» паровоз находился в Тампере; в 1957 году он был торжественно передан Советскому Союзу и в 1964-м помещен в специальный павильон, который был открыт 4 ноября, в канун празднования очередной годовщины Октябрьской революции [Бойко 2000а]. Все это требовало огромного труда, не говоря уже о деньгах. Бюджет на строительство павильона был согласован с Ленинградским обкомом КПСС 23 сентября 1958 года и составил 1 982 000 рублей, что на тот момент равнялось суммарной годовой зарплате двухсот или трехсот заводских рабочих¹⁴⁴. Помимо революции, вокзал также был свидетелем важных событий времен Второй мировой – отсюда начиналась «Дорога жизни», по которой эвакуировали жителей из блокадного Ленинграда и везли в город продовольствие. В 1973 году в память об этом у вокзала был установлен ме-

¹⁴⁴ РГАНИ Ф. 5. Оп. 34. Д. 60. Л. 27. На самом деле бюджет пришлось сократить после того, как Министерство транспорта не внесло свою долю, и Леноблкому пришлось получить миллион рублей от ЦК, что было согласовано лишь задним числом (см. там же, л. 28).

мориальный столб с нулевым километром «Дороги жизни». Кроме того, в новое здание был встроены фрагмент прежнего, существовавшего до 1950 года, с затейливой кладкой из бежевого кирпича – это должно было стать символом постройки, повидавшей так много исторических событий.

Царскосельский вокзал вызывал менее удобные исторические ассоциации: ведь конечная станция старейшей железной дороги в стране носила имя царской резиденции. Здание вокзала, редкий для России случай железнодорожной станции с дебаркадером для царского поезда, где августейшие особы, в отличие от простых смертных, могли укрыться от дождя или снега, – блистательный образец архитектуры стиля модерн. В 1918 году, когда Царское Село было переименовано в Детское, вокзал стал называться «Детскосельским». В 1935 году вокзал превратился в «Витебский», хотя подавляющее большинство пассажиров продолжало пользоваться им для поездок в пригороды Ленинграда. Таким образом, Витебский вокзал был единственным сооружением, название которого в советский период хоть как-то подчеркивало общегосударственное (а не только областное) значение города.

Но это исключение лишь подтверждало правило. Еще до революции было принято решение сделать главным действующим железнодорожным центром Российской империи Москву, а не Санкт-Петербург. Николаевский вокзал, обслуживавший московское направление, был также самым замет-

ным в городе: он находился как раз посередине Невского проспекта. Понятно, что после 1917 года эта тенденция развития только усилилась. С 1923 года вокзал назывался «Октябрьским» в честь большевистской революции, а в 1930 году стал «Московским вокзалом», чтобы подчеркнуть, какое направление теперь считается приоритетным. Упадок транспортной связи Ленинграда со страной и зарубежьем продолжился и в постсоветский период. Варшавский вокзал, обеспечивавший сообщение с Западной Европой, в 2001 году закрыли, и пассажиры, желавшие попасть в европейские страны, вынуждены были ехать через Москву. Здание вокзала было реконструировано под торговый центр и железнодорожный музей¹⁴⁵.

В XX веке в городе был построен всего один большой вокзал – Ладожский. Целью строительства было разгрузить Московский вокзал. Возведенный по проекту Н. И. Явейна Ладожский стал одним из немногочисленных современных зданий в постсоветском Санкт-Петербурге, обладающих определенной степенью неординарности, отчасти благодаря утонченным отсылкам к архитектурной традиции. Пролет крыши с ее тяжелым фахверковым каркасом, подсказанный неосуществленным проектом И. А. Фомина для нового здания Николаевского вокзала, в чем-то перекликается и с из-

¹⁴⁵ Источники в интернете сообщают о планах превращения вокзала в музей, подобно вокзалу на набережной Орсе в Париже, но в 2020 году там все еще находился торговый центр. – *Примеч. К. К. 2021 года.*

вестными зданиями в декоративном стиле, наподобие дачи великого князя Бориса Владимировича в Царском Селе. И хотя материалы и технологии для строительства были использованы постиндустриальные, постройка выдержана в ретроспективных тонах. Редуцированный функционализм Финляндского вокзала (тоже по-своему эффектный), напротив, соответствует более ранней концепции, согласно которой транспортные узлы должны быть исключительно «современными».

В 1960-е, 1970-е и 1980-е годы старые вокзалы с советской точки зрения были лишены романтики. Главным побуждением была попытка их обновить. Так, Московский вокзал подвергся основательной реконструкции: по бокам к зданию были пристроены стеклянные павильоны. Основной упор в прессе делался на модернизацию железнодорожных линий. Ситуация переменилась лишь в середине 1980-х годов, когда разговоры о сносе Варшавского вокзала начали сталкиваться с сопротивлением [Метлицкий 1986:33]. Еще одним свидетельством смены тенденций стало превращение Витебского вокзала в место официальной памяти: здесь установили макет первого паровоза, открывшего движение по Царскосельской железной дороге, – как отметил в 1990-е годы один местный историк, памятник послужил своеобразным противовесом «ленинской реликвии» на Финляндском вокзале [Пирютко 1999: 465]. Спустя несколько лет, в 1993 году бюст Ленина на Московском вокзале стал одной из са-

мых заметных жертв постсоветского «иконоборчества» – его заменили на бюст Петра I, при том что император – основатель города, вероятно, имел еще меньше права быть увековеченным именно на этом месте, чем вождь большевиков¹⁴⁶. Десять лет спустя отреставрированный к юбилею 2003 года Витебский вокзал вновь стал великолепным образцом петербургского модерна.

¹⁴⁶ О том, что послужило фоном для этих изменений, – предмете гордости А. Собчака и резкого противостояния со стороны коммунистов – см. [Kelly 2014, гл. 2].



1.5. Парадная лестница Витебского вокзала, 2011

Однако, как правило, вокзалы как «места памяти» не представляли интереса для властей. При всей любви к старым паровозам, навязчивой темой оставалась модернизация транспортных сетей. Но хотя в прессе то и дело появлялись сообщения о близком появлении высокоскоростных поездов¹⁴⁷, билеты на самые роскошные поезда все еще были не по карману большинству путешественников. Даже в 2010-е годы казалось, что привычный стиль путешествий поездом – не очень быстро, не слишком шикарно, но не без удобства и уюта – в обозримом будущем не изменится¹⁴⁸.

¹⁴⁷ О старых поездах см. [Ильин 1987:30–31], о суперсовременных – [Потапенко 1995: 3] (речь о высокоскоростном поезде, который должен был преодолевать расстояние между Москвой и Петербургом за 147 минут, и новом футуристическом оформлении Московского вокзала).

¹⁴⁸ Здесь, однако, не рассматривается проблема сокращения числа составов на ряде направлений Северо-Запада. По состоянию на 2011 год в зимнем расписании до Архангельска количество поездов сократилось с ежедневных рейсов до двух-трех в неделю. В то же время рост цен на билеты превратил железнодорожные путешествия в дорогое удовольствие (летом 2012 года билеты в спальный вагон из Петербурга в Москву и обратно стоили больше 300 долларов), что угрожало будущему всей системе перевозок.

«Касса справок не дает»

Прибытие в город не только позволяло соприкоснуться с конкретным въездным пунктом, но и выполняло роль перехода на множестве других уровней. По сравнению с другими крупными европейскими городами, Питер расположен на редкость близко к пограничной зоне. Для путешественников из-за рубежа город порой оказывался и въездным пунктом в Россию в целом. Американская журналистка и издательница Р. П. Корсини, посетившая Ленинград в начале 1960-х годов, отмечала, что первые минуты по прибытии в аэропорт иностранцы проводили в залах ожидания «с кожаными креслами и круглым столом, заваленным туристическими брошюрами на нескольких языках», с видом на «засаженный цветами участок газона». Однако за этим следовал допрос с пристрастием со стороны таможенников по поводу денег и ценностей («вы должны задекларировать свое золото!») [Corsini 1965:13,15–16]¹⁴⁹. Именно это разбирательство, а не роскошный зал ожидания, и становилось для многих иностранных туристов самым ярким воспоминанием о прибытии, осо-

¹⁴⁹ Иностранцев, даже если они путешествовали внутри СССР, отделяли от остальных пассажиров до конца 1980-х годов и отмены внутренних виз. Я и сама вспоминаю, как мне было неловко на внутреннем рейсе из Ленинграда в Воронеж (где я училась в 1980–1981 годах), когда сопровождавшая меня сотрудница выкрикивала: «В Воронеж! Один интурист!», а остальные сто с лишним пассажиров демонстративно делали вид, что им это неинтересно.

бенно учитывая, что в других странах досмотр становился все более поверхностным. (Российская Федерация перешла на международную систему выборочной проверки только в начале XXI века¹⁵⁰).

Для российских путешественников границы играли меньшую роль. Заставы – пункты проверки въезжающих в город – исчезли в Петербурге в конце 1850-х годов¹⁵¹. Государственная граница активно присутствовала в массовой культуре как символ – но больше как преграда на пути злоумышленников из-за рубежа, чьи козни, если верить прессе, регулярно разоблачались бдительными пограничниками¹⁵². Сам факт пересечения границы в противоположном

¹⁵⁰ По моим воспоминаниям, систему «зеленый/красный коридор» без обязательного заполнения таможенной декларации внедрили в 2003 году.

¹⁵¹ О заставах см. статью И. А. Богданова в ЭСП.

¹⁵² Культ пограничника берет начало в 1930-х годах (в главе 3 книги «Детский мир» я рассказываю о том, как его настойчиво пропагандировали среди советских детей, см. [Kelly 2008]). Поддерживался он и впоследствии. Так, большой иллюстрированный сборник «У нас в Ленинграде» (1961) содержит очерк «Пограничник» подполковника Сидорова (написанный в соавторстве с М. Л. Слонимским), в котором перечислены достоинства людей этой профессии: «постоянная настороженность, вечное напряжение, пристальное внимание ко всякому незнакомому человеку, голод и холод – все это стало привычным и для детей и для взрослых» [Бейлин, Лихарев 1961: 198–204]. Далее следуют рассказы о поимке шпионов и умении пограничников отличить «рассеянных туристов, приехавших по делам», действительно забывших документы, от лживых чужаков. Главным было уметь, как Шерлок Холмс, обращать внимание на детали, вроде необычного количества грязи на ботинках (это значило, что человек долго шел пешком, прежде чем сесть в поезд) и т. д. В 1994 году ведомственное издание «Пограничник: газета Северо-Запада» регулярно публиковало аналогичные ис-

направлении обладал гораздо большей культурной значимостью. Немногочисленные советские граждане, направлявшиеся на Запад, имели все шансы подвергнуться тщательно-му досмотру – особенно те, кто собирался эмигрировать. Таможенники предъявляли права на любое имущество, которое сами же и могли объявить ценным: книги, рукописи, драгоценности (вплоть до обручальных колец). Сотрудники на стойке регистрации, и без того не отличавшиеся любезностью, демонстрировали советский патриотизм тем, что грубили и с ястребиной зоркостью вычисляли багаж с перевесом¹⁵³. Учитывая масштабы эмиграции из Ленинграда в 1970-е и 1980-е годы, свидетелями и жертвами подобного поведения становилось все больше народу. Такие сцены омрачали выезд из страны даже в тех случаях, когда люди покидали ее не навсегда. Неизменными ритуалами были *отвальная* и *проводы*¹⁵⁴. Как вспоминала впоследствии од-

тории о храбрости и находчивости на посту: см., например, «Бдительность – наше оружие» (19.02.1994. С. 1); «Пассажир пассажирам – рознь» (28.03.1994. С. 1).

¹⁵³ См., например, рассказ Л. В. Лосева о таможеннике, который «с нескрываемым садистским удовольствием, глядя на наших кашляющих, чихающих, температурающих детей, отобрал у нас детские лекарства» [Лосев 2010: 260]. Отъезды в эмиграцию породили также ряд легенд о хитроумных способах обойти таможенный контроль – рояли, перевезенные по частям, раритетные марки, завернутые в презервативы и по-хомячьи спрятанные за щеку, доллары, сожженные дома и восстановленные за границей благодаря сохранным номерам банкнот см. [Топоров 1999: 355–356].

¹⁵⁴ Могу подтвердить, исходя из собственного опыта. Только когда в конце 1990-х я начала приезжать и уезжать достаточно регулярно, мои друзья решили, что отвальную каждый раз устраивать не обязательно; но традиция провожать

на эмигрантка, «Аэропорт – тривиальная неперменная метафора – похороны»¹⁵⁵. Аэропорт был также первым зданием в Ленинграде, где появились автоматически закрывающиеся двери.

Прибытие в город тоже было делом непростым. Пулково – бездушное, труднодоступное место примерно в 15 км от центра – было неприветливым, но там всегда царил жесткий порядок, за вычетом нескольких лихих лет в 1990-е, когда багажные карусели, поскрипывавшие под грузом ввозимой западной техники, регулярно становились предметом грабежа¹⁵⁶. Прибыв в любое другое место, путешественник оказывался, что называется, на грани. Даже в советские времена вокзалы, особенно Московский, считались пристанищем мелких воришек и проституток¹⁵⁷. На заре 1990-х вокзал,

отъезжающих сохраняется и по сей день.

¹⁵⁵ См. пост от 1 ноября 2010 года – URL: <http://mbla.livejournal.com/695305.html> (дата обращения: 10.09.2021). Так ли, нет, но подобный взгляд на вещи обладает символическим весом.

¹⁵⁶ «Челноки» везли импортные товары для продажи на рынке и всюю пользовались аэропортом, особенно для полетов в Хельсинки и обратно; обычные путешественники тоже набивали свои чемоданы различными товарами (из личных наблюдений).

¹⁵⁷ Как в ленинградском анекдоте: человек выходит на Университетскую набережную проверить, слышно ли там эхо, и кричит: «Бляди! Бляди! Бляди!». Эхо с Васильевского, Выборгской стороны, Петроградки отвечает: «Ди... ди... ди!», а с Московского вокзала – «Идем!» И. Стома [Стома 1992:9] сообщает, что вокзал и «БАН» – трамвайная остановка прямо перед ним в 1980-е, были излюбленным местом проституток. См. также рассказ Г. Гуревича, бывшего ленинградца, с 1990 года живущего в Израиле, об эпизоде на Московском вокзале:

как сообщала «Ленинградская панорама», представлял собой «смрадное сборище дешевых проституток, бомжей, наркоманов и спекулянтов всех видов – отбросов общества, слетающих из разных концов города (да и страны), как бабочки на огонек»¹⁵⁸. В одном углу располагались цыгане (считавшиеся «криминогенным» элементом), в другом накачивались спиртным уличные пьянчуги, некоторые участки были территорией безпризорников. Посещение туалета с большой вероятностью могло привести к утрате как минимум сумки или шляпы; в среднем ежедневно регистрировалось до 20 преступлений [Стома 1992]. И дело тут не в моральной панике: по любым меркам вокзалы в те времена были враждебной средой¹⁵⁹.

Присутствие в вокзальной среде криминального «дна» стало особенно явным в постсоветский период. Но и в советское время вокзалы были крайне неудобны. Сесть было вечно некуда, еда в киосках была скудной и не всегда свежей. Помимо особо важных персон, некоторые привилегии суще-

«Моя приятельница, дама лет 50-и, кандидат физико-математических наук, на вокзале в ожидании электрички перехватила пирожок, с мясом. Жует потихоньку, думая о чем-то своем... Вдруг подходит незнакомый мужчина и спрашивает: “Сколько?” Дама, продолжая жевать, отвечает: “Десять”. – “Почему так дорого?” – “Потому что с мясом”. – “Дура”, – сказал мужчина и отошел. Тут он был не прав, дама просто не о том думала и не сразу сообразила, что ее приняли за проститутку. (А у вокзалов промышляли самые дешевые – трех-, максимум, пятирублевые)» [Гуревич].

¹⁵⁸ Ленинградская панорама. 1992. № 6. С. 7.

¹⁵⁹ Карманники повсюду орудовали даже в конце 1990-х (личные наблюдения).

ствовали только для матерей с маленькими детьми – для них были отдельные залы ожидания, стойки и билетные кассы. Прочие пассажиры могли воспользоваться камерами хранения и более или менее плотно поесть, но сориентироваться в пространстве им помогали только табло отправления и таблички с надписями «Касса справок не дает». В остальном приходилось полагаться на городские справочные бюро, куда в основном обращались, чтобы узнать изменившиеся адреса и телефоны знакомых и родственников, поскольку телефонных справочников не было¹⁶⁰.

В постсоветский период официальная пресса часто писала как о модернизации вокзалов, так и об усовершенствовании поездов. Внедрялись новейшие системы по регулированию очередей в кассы; на вокзалах появились торговые павильоны. Новая культура «сервиса» была теперь повсюду¹⁶¹. Но в

¹⁶⁰ Наличие подобных пунктов может показаться любопытным парадоксом в обществе, где свобода информации явно не была частью культуры. В постсоветские времена официальные справочные бюро исчезли (а неофициально одно время у метро можно было купить диски с базами личных данных жителей города).

¹⁶¹ Ю. Дмитриева [Дмитриева 1995а] описывает новый зал продажи билетов на Финляндском вокзале, оборудованный финской компанией Klausen. Это было первое место в России, где очередь шла по номеркам. Аналогичное оборудование планировалось установить на Московском вокзале. (В 2010 году оборудование на Финляндском вокзале все еще работало и было в отличном состоянии, равно как и модернизированный, безупречно чистый зал ожидания для поездов на Хельсинки рядом с ним. Московский же вокзал ничем подобным тогда еще не обзавелся.) (Сколько-нибудь приличные условия создали с тех пор только в вип-зале, где бесплатно обслуживаются пассажиры бизнес-класса поездов «Сапсан», «Мегаполис» и «Красная стрела». – *Примеч. К. К. 2020 года*).

реальности вокзалы упрямо сопротивлялись модернизации. Стандарты оформления и обслуживания оставались на пещерном уровне, санузлы и буфеты в лучшем случае представляли собой самый примитивный вариант. Одним словом, ленинградские вокзалы были больше похожи на своих реальных европейских собратьев, нежели на идеал «европеизации», продвигаемый городскими властями¹⁶².

¹⁶² О «европеизации» вокзала как идеале чиновников см. [Sirotinina 2008].

«А я иду назад, назад, назад!»

Даже тому, кто был уверен в своем праве здесь находиться, Питер не оказывал радушного приема. В воспоминаниях, написанных в конце 1920-х годов, художник К. С. Петров-Водкин вспоминал, как тягостно было после Парижа «очутиться в чиновничьей пустоте петербургских проспектов» [Петров-Водкин 2000: 673]. Несколько десятилетий спустя аналогичное чувство, тоже по возвращении из Парижа, испытал искусствовед М. Ю. Герман¹⁶³. Тех, кто приезжал впервые, город мог совершенно обескуражить. Антрополог Дмитрий Мухин (родом из Вологды) в своем неопубликованном рассказе кратко обрисовал смятение человека, приехавшего в город в начале двадцать первого века:

На изучение города ушел весь день. Теперь я уже, в общем, знаю, где находятся основные точки скопления бесконечных толп туристов. А вот вечер очень не порадовал. На улице похолодало, нельзя сказать, что прямо холода ударили, но мысль о теплом уютном помещении вдруг стала очень привлекательной. И тут выяснилось, что, кроме музеев, магазинов и кафе мне

¹⁶³ «После поездок в Париж мне опостытели наши мертвенные просторы, штукатуренные, прекрасные издали и нарочито грубые вблизи, облупленные сосны особняков и дворцов, порталы когда-то шикарных лавок, внутри которых клубились огромные очереди или темнела вонючая пустота, провинциализм, усталый страх на лицах» [Герман 2000: 621].

нигде не рады. Мне даже некуда податься на ночлег. Почему-то раньше меня эта проблема не интересовала, а при моих бюджетных возможностях в такое время найти место на ночь – не задача по математике для первого класса.

Я зашел в ближайшую гостиницу, над которой гордо висела обшарпанная табличка «Hostel – это реально и доступно». Табличка своим внешним видом и содержанием вселяла в меня надежду на то, что сегодняшнюю ночь я проведу не на улице. Но оказалось, что для моего бюджета даже такие цены ни к категории «реально», ни к категории «доступно» не относятся. Я отправился дальше. Ночь упорно приближалась, а дешевое место для ночлега – нет. Поэтому, немного поразмыслив, я еще бесцельно побродил по городу, и отправился к началам, а именно напрямиком на железнодорожный вокзал¹⁶⁴.

Не помогало и то, что районы вокруг главных вокзалов выглядели замызганными. Некоторым местным жителям это даже нравилось: неисправимо «советское» заведение рядом с Витебским вокзалом, в народе называемое «Застой», даже удостоилось поэтических посвящений как замызганный ал-

¹⁶⁴ Дмитрий Мухин, «Мгновения», неопубликованный текст, ок. 2007. Первые слова выделены курсивом в оригинале. Выражаю благодарность автору и Ирине Назаровой за предоставленный текст. Сегодня интернет, конечно, может помочь избежать подобной проблемы, см., например, сайт «Хочу в Питер!» URL: https://vk.com/i_want_to_peter (дата обращения: 09.09.2021). С другой стороны, люди сами часто принимают культурный шок как должное – как часть миграционного опыта.

тарь локальной памяти¹⁶⁵. Но для тех, кто пытался приспособиться к суровому гостеприимству города, это было слабым утешением.

Разные группы вновь прибывших могли испытать чувство дезориентации по разным причинам. Приезжим из стран Запада, не умевшим читать или говорить по-русски, сориентироваться в городе – в самом буквальном смысле этого слова – было довольно трудно, ведь способы «объяснять дорогу» сильно различались. Даже в XXI веке жители Петербурга (как и большинство россиян) не оперируют понятиями «север» и «юг» и не говорят о местоположении в этих терминах. Вместо этого вам могут сказать «в сторону канала Грибоедова». Дорогу укажут исходя из маршрутов транспорта и местных достопримечательностей: «напротив Русского мурзее» или «налево от пивного бара»¹⁶⁶. Непоследовательная нумерация зданий может создать проблему для уроженца Парижа или Лондона – особенно в районах новостроек¹⁶⁷. В

¹⁶⁵ См. стихотворение Н. Савушкиной «Дверь в застой» [Савушкина 2015:202]. Официально кафе называется «Дорожное».

¹⁶⁶ В 2005 году предприимчивый малый бизнес предлагал автомобилистам услуги по объезду пробок минуя центр по разовой цене 500 р. в выходные и 350 р. в будние дни [Литвинцев 2005а] – еще один пример того, что порой «индивидуальный подход» оказывается предпочтительней карты.

¹⁶⁷ Сложность не только в том, чтобы понять направление нумерации домов или определить, какая сторона четная, а какая – нечетная, а в том, что некоторые номера могут оказаться в глубине двора, а четные и нечетные дома – находиться друг против друга в нарушение всякого порядка, скажем, номер 5 напротив номера 16,23 – напротив номера 4 и т. д. Поэтому на современных уличных указа-

советские же времена единственными доступными картами были схемы, на которых было отмечено примерное расположение известных памятников – искать гостиницу, не говоря уже о жилом доме, по такой карте было совершенно бессмысленно¹⁶⁸.



телях обозначен диапазон номеров домов на углах каждого квартала.

¹⁶⁸ Карта «Архитектурные памятники Ленинграда» (1979). См. также иллюстрацию. Отсутствие масштабированных карт – результат маниакальной заикленности на безопасности. Даже карта маршрутов городского транспорта, предложенная Лениздатом в 1965 году, не получила одобрения военных (ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 137. Д. 20. Л. 2).

1.6. Карта архитектурных памятников Ленинграда 1979 года (фрагмент)

В ином положении оказывались прибывшие в Ленинград советские граждане. Подобно приезжим из фильма В. Пудовкина «Конец Санкт-Петербурга» (1927), ориентироваться в городе им приходилось, полагаясь на слова прохожих. В этом смысле поиск нужной улицы отсылал к дописьменной эпохе. Остроумная реклама службы DHL 2008 года играла на этосе «знания для своих», демонстрируя виды города с предупреждающими надписями: «Осторожно! Дверь открывается вовнутрь» или «Попасть во двор можно только через Свечной переулок, другой выход перекрыт». «Никто не знает С.-Петербург лучше нас» с гордостью сообщал слоган внизу. (Аналогичные рекламные плакаты были размещены и в других российских городах – для каждого свой; так предположительно «западный» город России был поставлен в один ряд с остальными.)

Человека, привыкшего к российско-советской городской среде, скорее всего, могли сбить с толку первые контакты с местной транспортной системой. Даже в 2010-е годы прямого сообщения между аэропортом и центром не существовало. Как в Неаполе (и, возможно, тоже по причинам, связанным с местной коррупцией), строительство запланированной высокоскоростной железнодорожной линии так и не сдвинулось с мертвой точки. Тем, кого не встречали на ма-

шине, приходилось либо платить за такси (по тарифу, который мог во много раз превысить цену поездки из города в аэропорт), либо ехать наземным транспортом до дальней станции метро на юге города, и уже оттуда «пилить» подземкой до центра¹⁶⁹. На каком-то этапе в конце 1980-х – начале 1990-х перестал действовать даже этот, не слишком удобный маршрут, и все заполонили жадные до денег таксисты. Ходили нехорошие слухи не только о «грабительских» ценах, но и о реальных ограблениях.

Транспортное сообщение с Морским вокзалом было не лучше, хотя сам он расположен не так далеко от центра. Станции метро в пешей доступности от него не было, а до ближайшей остановки наземного транспорта нужно было идти 200 метров через парковку. При том, что остальные «въездные пункты» находятся ближе к центру, перемещение по городу все равно могло вызывать трудности у вновь прибывших, особенно на метро. Петербургский студент, впервые приехавший в город из Пскова, вспоминал в 2007 году:

Я дико боялся сходить с эскалатора. То есть, я никак не мог сделать вот шаг с этой бегущей ленты, и вот, да, на твердую землю. Я помню, что я все – все, уже

¹⁶⁹ Только к началу 2010-х городские власти поставили киоск, где предлагались поездки по фиксированной цене. Но в течение нескольких лет киоск чаще всего бывал закрыт. (До сих пор киоск у выхода с международных рейсов работает куда лучше, чем с домашних, – приехав в 2019 году из Екатеринбурга, я была поражена хамством персонала, но если приезжаешь из Лондона, все работает хорошо. – *Примеч. К. К. 2021 года.*)

подъезжаем, а я иду назад, назад, назад, назад, наконец, какая-то, причем местная тетечка меня просто взяла за руку и со мной вот этот шаг сделала. Вот. Просто сначала я этого просто дико боялся. У меня такие вот первые воспоминания о Питере¹⁷⁰.

¹⁷⁰ Oxf/AHRC-SPb-07 PF32 IN. Ср. рассказ о первой поездке в город ребенком: Oxf/AHRC SPb-11 PF6 E1.

Переправы через реку

Сориентироваться в городе было непросто даже посвященному Заливаемый водой в нескольких смыслах (в климатическом уж точно) Ленинград жил несколько обособленно от своих рек и каналов. Водные пути, изначально предназначенные для доставки грузов, к 1960-м годам стали в основном использоваться для прогулочных судов¹⁷¹. Несколько «ракет» на подводных крыльях курсировали по маршрутам к пригородным достопримечательностям, таким как Петродворец (Петергоф) или Ломоносов (Ораниенбаум); речные суда, с нежностью называемые «речными трамваями», предлагали «экскурсии по рекам и каналам»¹⁷². В остальном же реки служили не столько средством передвижения, сколько преградой для транспорта. Первые трамваи в Петербурге пустили по невскому льду, а ленинградцы старших поколений еще помнили, как в 1940-е срезали путь по замерзшей Неве¹⁷³. То ли из-за более теплых зим, то ли в силу возросшего чувства самосохранения, то ли по обоим причинам к концу XX века такие переходы стали выглядеть эксцентрично.

¹⁷¹ Ср. воспоминания Д. С. Лихачева об исчезновении городского водного транспорта [Лихачев 2006, 1: 51].

¹⁷² Трогательные воспоминания об этом см. Oxf/АНRC SPb-11 PF4 NG.

¹⁷³ О первых электрических трамваях см. [Львов 2010: 8]. О переходах Невы по льду мне рассказал информант 1920 г. р., которому часто доводилось проделывать этот путь в послевоенные годы.

Да и власти начали запускать по рекам и каналам ледокол, чтобы он разбивал лед и у горожан не возникало соблазна по нему пройти. Пересечь Неву в любое время года можно было теперь только по мостам, которых (вопреки миллионам открыток) на реке не хватает, если сравнить с другими крупными реками. Всего пересечь Неву можно в 22 местах – для сравнения, в Лондоне 32 переправы через Темзу, а в Париже через Сену 37¹⁷⁴.

Река, в XIX веке служившая важной транспортной артерией, во второй половине XX века практически не использовалась для коммерческих перевозок. Приехав в Гамбург, В. Кривулин поразился оживленному движению на Эльбе: «... громадная натруженная река, столь непохожая на мою родную Неву, умертвленную по распоряжению начальства, которое всегда боялось водных пространств» [Кривулин 1998: 333].

Даже по сравнению с лондонской Темзой с ее прогулочными шлюпками, весельными лодками, полицейскими катерами и (иногда) баржами и речными автобусами, Нева была практически пустынной. Ее воды возвращались к жизни лишь по особым случаям. Помимо Дня Военно-морского флота, самым важным из речных торжеств стал праздник выпускников «Алые паруса».

Ставший в 1968 году первым общегородским днем вы-

¹⁷⁴ Цифры по Парижу доступны на сайте Центральной лаборатории дорог и мостов. Остальные подсчеты я сделала сама по картам.

пускников (до этого выпускные вечера организовывались в каждом районе отдельно) праздник «Алые паруса» с самого начала был связан с водой¹⁷⁵. На набережных устраивали концерты, а выпускников приглашали участвовать в конкурсах. «Призы, кстати, были очень оригинальные, – вспоминает одна из организаторов первых «Парусов», – катание на речных трамвайчиках по Неве или на такси по ночному Ленинграду». Благодаря этому конкурсы пользовались огромной популярностью [Буланкова, Басина 2010]. Но гвоздем программы было судно с алыми парусами, на палубе которого разыгрывалась сцена, отсылающая к трогательной и сентиментальной повести А. С. Грина «Алые паруса» (1923). Двое выпускников, девушка и юноша, подплывали на катере к Ростральным колоннам, держа факел, и зажигали маяки; на яхте, оснащенной алыми парусами, к Стрелке приплывала девушка, изображавшая героиню повести Грина Ассоль, и приветствовала выпускников. М. Басина, выпускница тех лет, вспоминает очарование первого праздника: «А парусник был очень красивый. Он просто плыл под какую-то музыку в луче прожектора с натурально алыми, а не подсвеченными красным парусами, и это было совершенно завораживающее зрелище». [Буланкова, Басина 2010].

¹⁷⁵ Дата указана согласно рассказу Л. П. Буланковой, сотрудницы Дворца творчества юных (бывшего Дворца пионеров) [Буланкова, Басина 2010].



1.7. Катера и лодки на Неве, «Алые паруса», 2010

Грин писал повесть в Ленинграде, но ее действие разворачивается в выдуманной стране. Произведение некоторое время было запрещено цензурой, и это лишь усиливало его притягательность¹⁷⁶. Однако дело было не столько в истории самой повести или деталях сценария праздника, сколько в том, что действие происходило на реке. Пусть и разукрашен-

¹⁷⁶ В 1950 году Грин был посмертно объявлен «космополитом», а его произведения стали снова печатать только с началом оттепели. Согласно каталогу РНБ, в 1950-е вышло 4 издания «Алых парусов», в 1960-е – 3, в 1970-е – около 15, а в 1980-е – более 30. По повести было написано несколько пьес и поставлено множество спектаклей, в том числе музыкальных. В 1961 году режиссер А. Птушко снял по ней фильм, имевший большой успех.

ные банальными атрибутами советского ритуала, «Алые паруса» были современной адаптацией венецианской церемонии «Обручения с морем». И хотя со временем праздник оброс самыми разнообразными добавками (в придачу к фейерверкам в начале XXI века появилось «лазерное шоу» с гигантским уличным экраном), в центре внимания оставалась река, на набережных которой посмотреть на происходящее собирались тысячи людей, никак не связанных со школьным выпуском. Будучи щедро финансируемым официальным мероприятием, «Алые паруса» становятся праздником и для небольших суденышек, десятки которых спешат вверх по реке к старту главного события, шныряя, словно жуки, близ парусников и прогулочных кораблей с выпускниками. В этот день жители города возвращают себе реку.

«Алые паруса» остались исключением и в постсоветский период. Несмотря на ослабление государственного регулирования в экономике, число владельцев частного речного транспорта на Неве выросло ненамного, как не произошло и роста частного морского пароходства. В отличие от Лондона, не говоря уже о Стокгольме, в центре города не было причалов для небольших судов или плавучих домов. Приватизация, скорее, сделала речной бизнес предметом интереса более пиратски настроенных местных предпринимателей. В 2005 году были взорваны два прогулочных судна, копии с изящных парусников, изображенных на гравюрах петровского времени. Их владелец обвинил в злодеянии конкурен-

та. Он утверждал, что с момента, как Комитет по управлению городским имуществом (КУГИ) забрал причалы у Мостотреста (в советское время эта организация отвечала за эксплуатацию мостов), «все нервничают и решают проблемы вот таким путем» [Гавриэлова 2005а: 5].

Однако для большинства местных жителей и приезжих для выхода на воду по-прежнему требовался особый повод. Небольшие прогулочные кораблики с ресторанами и барами на борту предлагали «экскурсии по рекам и каналам», и аренда таких судов служила популярным и приятным способом отметить важное событие. В летний вечер за относительно небольшую плату можно было за пару часов пройти от Литейного моста к Смольному, мимо завода подводных лодок к самому краю города, где жизнь по-прежнему теплится в горстке деревянных домов с садиками, а потом вернуться обратно¹⁷⁷. Чуть дороже стоил несколько более помпезный вариант – вечер на корабле-ресторане: этот вид развлечений был доступен с конца 1960-х годов. Первыми такими ресторанами стали «Дельфин» и «Парус»¹⁷⁸. Сама по себе идея корабля, *закрепленного* на одном месте (ко всему прочему, подобные суда часто представляли собой историческую бутафорию с «традиционными» мачтами и иллюми-

¹⁷⁷ Этот маршрут, конечно же, не единственный – просто именно такой путь проделала я сама по случаю торжественного закрытия конференции в 2008 году.

¹⁷⁸ «Справка о выполнении постановления бюро Ленинградского обкома КПСС от 25/IV-1967 года...» (ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 102. Д. 31. Л. 5). Эти рестораны-«поплавки» вскоре сделались достаточно одиозными (см. главу 7).

наторами), воплощает причудливые отношения Петербурга конца XX века с водой.

Тем не менее в 2000-е годы была предпринята попытка внедрить «водное такси» как намек на перспективность речного транспорта (крайне необходимого для разгрузки переполненных наземных дорог)¹⁷⁹. Тогда еще ходили и паромы в Кронштадт – ими пользовались в основном жители Кронштадта, ехавшие в Петербург, но на утренних рейсах в Кронштадт попадались и питерские чиновники (в костюмах и с портфелями), а вечерними в город возвращались случайные туристы¹⁸⁰. В целом навигация была достаточно интенсивной, чтобы оправдать работу подъемных мостов по ночам в летний период. В предрассветные часы город вновь оказывался во власти судоходства¹⁸¹.

¹⁷⁹ Поездка стоила 150 рублей – тогда это было более чем в шесть раз дороже, чем билет на автобус или жетон метро: см. выпуск газеты «Мой район» (Выборгский) от 21 октября 2005 года, с. 6. Поймать эти катера тоже было непросто, ходили они sporadически, мест вечно не хватало, да и сезон судоходства длился недолго.

¹⁸⁰ Полевые записи автора, июнь 2011, сентябрь 2011, октябрь 2011.

¹⁸¹ И суда порой вели себя достаточно агрессивно, как в случае, когда 28 октября 2010 года сухогруз врезался в одну из опор Володарского моста: URL: <http://www.rian.ru/incidents/20101028/290041946.html> (дата обращения: 10.09.2021).



1.8. Александр Медведев.

«Я счастлив, что я – ленинградец». Плакат, ок. 1980 года.

URL: <http://www.advertology.ru/article32112.html> (дата обращения: 12.09.2021)

Для сухопутных жителей ситуация не так удобна. Существует подробный график развода мостов, но хотя теоретически какая-то из переправ всегда должна быть доступной, порой, чтобы пересечь Неву, приходится отправляться в длительный объезд. Можно провести час у моста лейтенанта Шмидта и только после этого узнать, что в указанное время его разведут, а вместо него сведут Дворцовый (в по-

лучасе ходьбы)¹⁸². Таким образом мосты могут препятствовать передвижению. Они закрыты по большим праздникам, а также на время летних парусных состязаний. Герой классической комедии Г. Данелии «Осенний марафон» (1979), переводчик и преподаватель университета, отчаянно мечется между женой и любовницей и, придя домой под утро, оправдывается тем, что «мосты развели»¹⁸³. В эффектном плакате А. Медведева «Я счастлив, что я – ленинградец», названном строчкой из песни 1949 года, игра смыслов строится на сходстве пролета разведенного моста и спинки раскладушки. С одной стороны, образ намекает на неоднозначный прием, который город оказывает приезжим, а с другой – «одомашнивает» мост, делая его неотъемлемой частью жизни города¹⁸⁴. Картинка также пародирует стандартные приемы восхваления города в массовой рыночной продукции – в наборе открыток, напечатанных в 1979 году, тот же Дворцовый мост присутствует как пример невероятной красоты Ленинграда.

¹⁸² Полевые записи автора, июнь 2011.

¹⁸³ Ленинградскую публику здесь веселило, в частности, то, что герой явно жил на Выборгской стороне, а его любовница – в центре, так что он мог выбирать, по какому мосту добраться домой (и в любом случае он всегда ездил на метро).

¹⁸⁴ [Медведев 2006]. В отличие от открытки, на плакате Медведева мост служит «рамкой» для промышленного ленинградского пейзажа, а не для известных достопримечательностей.



1.9. «Белая ночь на Неве». Открытка из серии «Ленинград», 1979

Среди питерцев во все времена имелись заядлые рыболовы – любители постоять на набережных с удочками в любую погоду; у них всегда наготове наживка и согревающие (или прохладительные) напитки¹⁸⁵. Одно время на Университетской набережной часто можно было видеть сотрудника одного из институтов Академии наук. Предпочитая компанию рыб обществу коллег, в обеденный перерыв он выскакивал к реке¹⁸⁶. Река помогала людям выжить и во время блокады,

¹⁸⁵ Рыбалка на набережной была и продолжает оставаться любимым занятием, даже зимой: ср. О подледном лове // Мой район (Василеостровский). 6 февраля 2004. С. 6 – письмо читателя с жалобами на рыбаков, которые попадают в сложные ситуации, приняв слишком много на грудь, в результате чего приходится вызывать спасателей.

¹⁸⁶ Личные сведения автора.

когда система водоснабжения была разрушена и горожане с бидонами и ведрами шли за водой к Неве. Но в обычное время водой положено любоваться, а не пользоваться. Вид на реку или в крайнем случае на канал¹⁸⁷ всегда был символом престижа и предметом зависти. Высмеивая претенциозность Л. Н. Рейснер, одной из ведущих представительниц ленинградского большевистского «бомонда» 1920-х годов, А. А. Ахматова с иронией отмечала, что у Рейснер в квартире «три окна на Медного всадника, три – на Неву». «По дороге сказала: “Я отдала бы все, все, чтобы быть Анной Ахматовой!” Глупые слова, правда? Что – все? Три окна на Неву?» [Чуковская 1997,1: 79].

¹⁸⁷ Только не на Обводный – район этот считался безнадежно пролетарским, а сам канал в советское время планировали засыпать и превратить в автомагистраль [Пиир, Жуковский 1961]. Ср. с аналогичными планами Собчака (цит. в разделе «Городская панорама»).

Храмы, НЛО и борьба с пливунами

В подавляющем большинстве случаев люди передвигаются по городу так же, как в него прибывают: по суше. Из всех сухопутных видов транспорта в советские годы образцово-показательным считалось метро – в 1950-е оно стало в Ленинграде главным символом романтического будущего. По воспоминаниям искусствоведа М. Ю. Германа, открытие первой ленинградской линии метро было настоящим праздником:

В метро стояли очереди, точнее, настойчивые, веселые толпы. Попав в метро, люди оставались в нем надолго. Катались. Выходили на каждой станции, гуляли, любовались. Дети и вовсе не хотели уходить. Пахло, как в Москве – теплой сыростью, металлом. <...> С одинаковым лязгающим гулом приходили и уходили поезда, сверкали уже пустеющие станции, совсем по-московски дежурные в красных шапках кричали «готов», шипели пневматические двери, мигали разноцветные огни у входов в туннель... [Герман 2000:256]¹⁸⁸.

О московском метро на первой ленинградской линии напоминали не только запах и общий вид. Основное техниче-

¹⁸⁸ Планы по строительству метро на самом деле восходят к куда более раннему периоду – к 1889 году, а в 1910-е к ним всерьез возвращались (см. [Енакиев 1912:48–49]).

ское оборудование – рельсы, эскалаторы, сами поезда создавалось по образу и подобию московского. Участок между станциями «Балтийский вокзал» и «Площадь Ленина» был украшен вставками в стиле советского барокко и декоративной пластикой в духе первых московских линий, например, Кольцевой. На станции «Владимирская» рядом с Центральным колхозным рынком размещены огромные мозаичные панно, изображающие соцреалистических нимф с колосьями и фруктами – обещанием «изобилия», воспетого в классической поваренной книге того времени – «Книге о вкусной и здоровой пище». Основными элементами декора были позолоченная лепнина и мрамор. Наземный вестибюль «путеводной звезды» метро – станции «Площадь Восстания» – высится подобно неоклассическому мавзолею (он стал архитектурной доминантой этой территории вместо снесенной Знаменской церкви)¹⁸⁹. Построенные позже станции из стали и стекла, напротив, являли собой образцы функционализма пост-сталинской эпохи.

¹⁸⁹ Изначальный, еще ленинградский план заключался в том, чтобы заново построить здание церкви и использовать его как вестибюль, однако после сноса в 1940 году церковь восстанавливать не стали – по всей вероятности, помешала война. Иногда павильон называют беспомощной пародией на церковь (см., например, [Антонов, Кобак 2010]), но он был построен в стиле, нашедшем широкое распространение в Москве (ср., например, «Площадь трех вокзалов» – Комсомольскую площадь, где расположены три московских вокзала), и попросту вписался в перечень образцов построек в тех местах, где станция метро должна была стать «элементом архитектурного пейзажа». Интересные соображения о связи московского метро с религиозной архитектурой см. в [Jenks 2000].



1.10. Станция «Выборгская». Фото В. М. Бобкова, 1975.
ЦГАКФФД СПб

Но ленинградцы – от метростроевцев до пассажиров – сделали все, чтобы у городского метро было свое, местное лицо. Метро обрело собственную мифологию. В текстах о метро подчеркивался героизм его строителей: сложное прохождение зыбких геологических слоев невской дельты, постоянная опасность задеть плывуны, из-за чего бурение могло стать опасно непредсказуемым¹⁹⁰. Платформы станции стали оформлять в «фирменном стиле» – строгая роскошь

¹⁹⁰ См., например, статью «Проекты станций метро» (Ленинградская панорама. 5 января 1957 года. С. 4).

отделки из серого мрамора и изящные парящие своды¹⁹¹. Плюс, конечно, привычные городские легенды о потайных туннелях – несмотря на официальные заверения о том, что единственные существа, способные свободно перемещаться по путепроводам метро, это крысы¹⁹².

Даже в советский период метро не было стопроцентно надежным. В 1969 году в утренние часы пик разрыв кабеля парализовал работу всей синей линии в районе «Парка Победы» на целый час. Как ни странно, пресса о сбое в работе метро сообщила – с заверениями, что это единственный подобный случай за 14 лет эксплуатации Ленинградского метрополитена¹⁹³. В середине 1990-х произошло две куда более серьезные аварии. В 1994 году красная ветка (что ведет к северу от «Площади Восстания», на Выборгскую сторону) внезапно была затоплена от станции «Площадь Мужества» в сторону области, в результате чего поврежденный участок линии почти на десять лет закрыли на ремонт, а вместо метро пустили автобусы [Голованчик 1995а: 1]. Это, конечно, была чрезвычайная ситуация, но и в целом на ряде станций начали появляться признаки дефектов конструкции. В 1999 году рухнул бетонный козырек над входом в вестибюль стан-

¹⁹¹ Там же.

¹⁹² [Садовский 2005:4] Статья одновременно опровергает легенды о секретных туннелях и подкрепляет их, намекая на наличие в городе туннеля между «стратегическими объектами».

¹⁹³ Что произошло вчера в метро? // Ленинградская правда. 13 ноября 1969 года. С. 4.

ции «Сенная площадь» (на тот момент зданию было всего 25 лет), что привело к гибели нескольких человек [Орешкин 1999:1]. В 2008 году из-за нарушения гидроизоляции, нанесшего серьезный ущерб конструкции, была закрыта станция «Горьковская»; наземный павильон пришлось демонтировать и полностью выстроить заново. Но даже по окончании работ станциям не доставало современного оборудования: в 2011 году пандус для детских колясок был лишь на одной станции¹⁹⁴.

Стала очевидной и непоследовательность в проектировании архитектурного облика станций. В 1990-е станции, сооружавшиеся к северу от Невы по линии, ведущей к улице Дыбенко, сохраняли изначальный строгий стиль. Особенно впечатляли двухэтажные платформы на станции «Спортивная» (чтобы два поезда могли отправляться одновременно с двух платформ, позволяя быстро разгрузить потоки болельщиков с близлежащего стадиона). Однако десятилетие спустя нормой стала более роскошная отделка (с оттенком «лужковского барокко», столь милого сердцу тогдашнего московского мэра). Перестроенный вестибюль станции «Горьковская» напоминал приземлившийся НЛО, покрытый патинированной медью. Название новой станции «Спаская» увековечило память о церкви, которая прежде стояла на площади; саму станцию украсили аляповатым памятным

¹⁹⁴ Oxf/ANRC SPb-11 PF 13 EI (речь идет о станции «Парнас» на северной окраине города).

знаком из золоченого мрамора – «Зодчеству Петербурга»; большинство из тех, чьи имена на нем выбиты, скорее всего, пришли бы в ужас.

Однако функциональность системы не соответствовала ее помпезности. Даже в советское время строительство новых станций отставало от потребностей горожан¹⁹⁵. С прекращением государственного финансирования после 1991 года темпы строительства значительно замедлились. Следующий участок Садово-Чкаловской линии был открыт в 1997 году с опозданием на два года, а из четырех запланированных станций построили только две. К концу 2000-х строительство отставало от запланированного в 1985 году¹⁹⁶ примерно на два десятилетия. В 2003 году сообщалось, что к 2015 будет построена 21 новая станция и 41,5 км путей. Но поскольку в отчете также говорилось, что станция «Адмиралтейская» будет готова в 2005 году (на самом деле станцию открыли в декабре 2011), подобные прогнозы выглядели излишне оптимистичными [Куликова 2003]. Петербургское метро вошло в новый век в виде все той же расплывшейся амебы, без коль-

¹⁹⁵ Так, в 1971 году председатель Выборгского райкома КПСС потребовал быстрее завершить строительство участка между станциями «Площадь Ленина» и «Академическая», но получил отказ по финансовым причинам (ЦГАИПД СПб. Ф. 25. Оп. 108. Д. 12. Л. 20). На самом деле это был один из самых сложных участков строительства из-за подземных вод (которые впоследствии и протекли в туннель – см. выше).

¹⁹⁶ См. материал на сайте: URL: <http://www.metro.spb.ru/en/historymetro.html> (дата обращения: 10.09.2021).

цевой линии, а станции его исчислялись десятками, а не сотнями, как в Москве, Лондоне, Париже или Нью-Йорке.

Однако, несмотря на слабое развитие сети, метро и в XXI веке остается преимущественным средством передвижения. По скорости ему нет равных. В 1910-е годы планировалось построить эстакадную железную дорогу, но этого так и не произошло¹⁹⁷. По сути, у Ленинграда никогда не было внутригородской железнодорожной сети (в отличие от Лондона, Парижа, Токио, Нью-Йорка или Чикаго). В принципе, можно пользоваться электричками загородных направлений, но остановки («платформы») расположены неудобно, поезда ходят ужасно медленно, и прибегают к этому способу передвижения разве что от бедности и безысходности¹⁹⁸. Метро осталось незаменимым средством скоростного передвижения по городу.

Метро не только перевозило людей из пункта А в пункт Б, но и навязывало городу свою пространственную организацию. Первые станции – как и в Москве – строились в зна-

¹⁹⁷ См., например, [Енакиев 1912].

¹⁹⁸ Главной функцией железнодорожного пояса всегда была перевозка грузов. См. ЦГАИПД СПб. Ф. 25. Оп. 108. Д. 12. Л. 20, где представитель горкома объясняет председателю Выборгского райкома, что сеть железных дорог в его районе невозможно использовать с целью уменьшения нагрузки на наземный транспорт на время завершения строительства метро, поскольку эти линии нужны для грузовых перевозок, а денег на их модернизацию все равно нет. (В конце 2010-х в Москве на основе аналогичных бывших грузовых путей появилась кольцевая железная дорога, но пока, насколько мне известно, таких проектов в Петербурге нет. – *Примеч. К. К. 2021 года.*)

ковых местах: Финляндский вокзал и площадь Восстания, Кировский завод, Автово как окраина «рабочей аристократии»¹⁹⁹. Сообщение между севером и югом начали развивать раньше и тщательнее, чем направление восток – запад²⁰⁰. Кроме того, благодаря метро добираться из новых районов в центр стало удобнее, чем ездить по центральной части города, что сделало перспективу проживания в отдаленных районах более приемлемой²⁰¹. А в первую очередь метро было средством социализации, инструментом обучения пассажиров правилам советской «культурности».

Согласно первому своду правил для пассажиров, выпущенному в 1955 году, при поездке в метро запрещалось не только сидеть на ступенях эскалатора и бегать по платформе, но и ездить в метро в нетрезвом виде, петь и играть на музыкальных инструментах и находиться в «пачкающей одежде»²⁰². В советское время пассажиры действительно вели себя в метро достаточно церемонно. Громкий разговор или смех, не говоря уже о криках, пении или поцелуях, вызывали

¹⁹⁹ О символическом значении московского метро написано немало: см., в частности, [Рыклин 2000, 2005; Jenks 2000].

²⁰⁰ Эта особенность сохранилась: в 2010 году линия, которая прежде тянулась от улицы Дыбенко к Комендантскому проспекту, была разрублена на две части, и из ее восточного участка сделали еще одну линию направления север – юг, идущую вдоль Волковского кладбища.

²⁰¹ О притягательности пригородов см. также главу 3.

²⁰² Правила приводятся на онлайн-форуме любителей метро: URL: http://metro.nwd.ru/download/file.php?id=1_1970&sid=3fb833f40ce545f552dl20fb3dc0ccbc&mode=view (дата обращения: 10.09.2021). См. также БИЛГС 22 22 (1957), 6–7.

косые взгляды прочих пассажиров²⁰³.

В постсоветскую эпоху этикет перестал быть таким жестким: бег, особенно вниз по эскалатору на большой скорости, стал для молодого человека (а порой – и девушки) демонстрацией удалы. Обнимающиеся и оживленно беседующие парочки перестали быть редкостью. Мелкие повреждения подвижного состава (особенно нацарапанные на стеклах граффити) уже не считались чем-то из ряда вон выходящим. Но метро по-прежнему оставалось особым миром. Порой в вагоне появлялся безногий ветеран чеченской войны, выпрашивающий подаяние, или человек, желавший продать какую-нибудь «незаменимую» дребедень: пластырь, который не клеится, или фонарик, который исправно

светит ровно до момента выхода из вагона. Но обычно здесь царило некое гипнотическое спокойствие. Когда однажды через весь вагон пролетел надутый шарик, со свистом выпуская воздух, вслед ему повернулся лишь один человек²⁰⁴. При том что еще в конце 1980-х реклама в вагонах и на эскалаторах стала привычным делом, на самих платформах не было ничего, кроме указателей маршрутов. И можно было легко поверить, что ты снова в советском мире, – по крайней мере, до установки новой броской системы навигации в начале 2010-х.

²⁰³ По моим воспоминаниям, когда студенткой я ездила в метро в 1970-е и 1980-е.

²⁰⁴ И этим человеком была я. Полевые записи автора, март 2009.

«Ленинградский трамвай»

В других видах транспорта пассажиров не школили так, как в метро. Статья в газете «Ленинградский трамвай» (6 января 1965 года), где водителя троллейбуса хвалят за то, что он доходчиво объявлял об имевшихся в продаже абонементных книжечках, показывает, насколько необычно воспринималась инициатива такого рода. Выбор наземного транспорта сводился прежде всего к тому, во что удастся втиснуться, ведь давка была обычным явлением. Оказавшись внутри, нужно было тут же решать проблему, как на нужной остановке пробраться к выходу, а до этого – как не зашибить соседа при резком торможении и заплатить за проезд. В конце 1960-х кондукторов отменили: пассажиры должны были сами опускать монеты в специальную кассу и отрывать билеты. Чаще всего, чтобы оплатить проезд, приходилось обращаться к другим пассажирам со словами «передайте, пожалуйста»; тот, кто находился в конце цепочки, в свою очередь, начинал долгий процесс передачи билета купившему. Пугал не столько размер штрафа за безбилетный проезд, сколько публичное шельмование, которому подвергался пойманный безбилетник²⁰⁵. Чтобы приобщить к культуре и иностранцев, в программу языковых курсов всегда включали долгие

²⁰⁵ О поведении пассажиров общественного транспорта, особенно о том, как люди вели себя в крайне ограниченном пространстве, см. [Возьянов 2012].

и скучные занятия по правилам поведения в общественном транспорте²⁰⁶.

²⁰⁶ Это было поводом, чтобы отработать глаголы движения, особенно сложную для освоения тему. (Личные наблюдения.)



1.11. Парад троллейбусов на Литейном проспекте, 1969.
Фото Галины Лисютич

Если метро было знаком современности и культурности, наземный транспорт служил просто средством передвижения из точки А в точку Б в чересчур близком и не самом приятном соседстве с другими пассажирами. Но есть один вид транспорта, который выбивается из рамок этого краткого обзора и воплощает в себе дух города. Речь о «ленинградском трамвае».

«Знаковый» статус трамвай приобрел не только в силу своих предполагаемых достоинств, хотя он и стал символом бодрой функциональности «образцового социалистического города» 1930-х. В 1960-е и 1970-е годы он по-прежнему преподносился как символ современности – например, в 1975 году в «Ленинградской правде» была опубликована статья, превозносившая недавно выпущенную новую модель трамвая [Логачев 1975]²⁰⁷. Вагоновожатых тоже часто изображали как героев мирного труда – не только в ведомственной газете «Ленинградский трамвай», но и в широкой печати, и в замечательном документальном фильме Л. Станукинас «Трамвай идет по городу» (1973)²⁰⁸. Хвалебные тексты, в которых с придыханием сообщалось о безупречной технике и идеальном порядке, всегда заставляли предположить, что в реальности дела обстоят ровно наоборот. И действительно, поездка в трамвае часто была сущим

²⁰⁷ См. также статьи в газете «Ленинградский трамвай».

²⁰⁸ Были, конечно, и назидательные статьи о том, как важно улучшать качество работы: см., например, [Плотников 1965а, 1965б].

адам. Как средство передвижения ленинградский трамвай выглядел крайне непривлекательно: «олицетворение советской убогой чрезмерности, с потными и злыми висящими на подножках людьми, концентрацией озлобленной скученности, движущейся коммуналкой, провоцирующий ненависть (“хам трамвайный”)» [Герман 2000: 41–43]²⁰⁹.

Эти воспоминания М. Ю. Германа относятся к 1940-м годам, когда у трамваев еще были выносные подножки, и пассажиры могли свисать с них «гроздьями замученных». В конце XX века трамваи стали изящнее по конструкции и уже не были так переполнены²¹⁰. Однако внутри все оставалось крайне незатейливым: проходы с несколькими деревянными сиденьями (парными или одиночными) у стен.

Под личиной жизнерадостной пропаганды общественный транспорт, особенно трамвайная сеть, работал в режиме по-

²⁰⁹ Аналогичную картину рисует путеводитель по Петрограду 1915 года: «Надо сказать правду, что в петроградском трамвае – масса недостатков. <...> Толкотня, пинки друг другу и проч, сопровождаются оханьем старух, ворчанием больных и стариков и проч.» [Москвич 1915:10–11]. Единственным плюсом была дешевизна. Согласно статистическим данным [Енакиев 1912: 51], в 1911 году трамваи перевозили уже 115 млн пассажиров; около 45 % пользовалось маршрутом от Финляндского вокзала к Балтийскому.

²¹⁰ Модели – ЛМ-57, ЛМ-68, и КТМ-5МЗ можно увидеть в Музее городского электрического транспорта в Петербурге (см. ниже). Однако модели 1940-х годов, такие как ЛМ-ЛП-47 и ЛМ-ЛП-49, если верить экспозиции, оставались в эксплуатации и в 1970-е. Ср. Cf. Oxf/АНRC SPb-07 PF13, 14 SA (женщина 1950 г. р.): «И я ездила, садилась на 6 трамвай, а трамвай был знаете какой? Деревянный, в виде американки. Я это застала. Под видом, поднимаешься, вот эти деревянные скамейки друг напротив друга, вот эти поручни, кондуктор».

стоянных перегрузок. Наземный транспорт всегда был переполнен, особенно в новых районах, где до станций метро приходилось добираться довольно долго. Согласно статистике официального планирования, на отдельных участках наземный транспорт должен был пропускать через себя до 45 тыс. человек в час²¹¹. В таких условиях трамваи были больше похожи на вагоны для перевозки скота. При трехуровневой системе оплаты проезда самым дорогим общественным транспортом были метро и автобус (пять копеек за поездку), следом шли троллейбусы (четыре копейки) и, наконец, трамваи (три копейки). Разница в цене была слишком мала, чтобы смущать большинство ленинградцев, ведь все тарифы были чрезвычайно низкими – одна поездка стоила меньше, чем половинка мороженого «эскимо», и в двадцать раз меньше, чем комплексный обед в столовой. Дешевизна трамвая делала его не столько доступным, сколько «третьеразрядным» видом транспорта. Уже в 1957 году специальные правила наглядно демонстрировали, что поведение пассажиров трамваев предполагает гораздо больше вольностей, чем у пассажиров метро. Запрещалось «за-

²¹¹ «Проект размещения жилищного, культурно-бытового строительства и инженерного оборудования районов новой затройки г. Ленинграда и его пригородов на 1971–1972 гг.» («Проектный институт “Ленпроект”», 1969). Приложение «Дороги и транспортные сооружения», с. 6 (об участках Гражданский и Тихорецкий проспекты в Выборгском районе). В данном документе отмечалось, что скорейшее строительство метро «жизненно необходимо» (там же), но на самом деле оно было завершено лишь в 1978 году.

труднять кондукторов разменом крупных денег», «загрязнять вагон», «проезжать в пачкающей одежде», а также отвлекать бригаду неслужебными разговорами, перевозить топоры, грабли, коньки или лопаты в неупакованном виде, перевозить животных, за исключением собак в намордниках на поводке или птиц в клетках, и позволять детям вставать ногами или коленями на сиденья²¹².

Как и многие ленинградцы, Герман сравнивает трамвай с «коммуналкой», намекая на обычные для коммунальных квартир склоки и запущенность. Была в этом сравнении и топографическая логика. По мере того как трамваи заменялись автобусами, сохранившиеся маршруты, как правило, обслуживали пролетарские районы города – Коломну, расположенную между торговой суетой Садовой улицы и Адмиралтейскими верфями, Лиговский проспект, протянувшийся от Московского вокзала к заводским районам на юге города, Невский район и Нарвскую заставу. В этих же районах процент барачного и коммунального жилья – часто в ветхих домах – был выше среднего по городу.

Однако сравнение трамвая с коммунальной квартирой также подразумевало градус напряжения, вызываемого вынужденным сосуществованием в пространстве, где никто ни за что не отвечает. Недаром яростный, бессмысленный спор неодобрительно называют «трамвайной склокой». Хотя в пя-

²¹² «Правила пользования трамваем в гор. Ленинграде» (15 августа 1957 года), БИЛГС 16(1957), 11–13.

тилетием плане 1966 года трамвай по-прежнему сохранял «роль основного, массового вида транспорта», в реальности в 1967 году им пользовалось лишь чуть больше трети всех пассажиров. Резко росло количество автобусов [Зазерский, Каримов 1968: 52, 54, 59]. К концу 1970-х трамвайную сеть начали сокращать; в последующие десятилетия этот процесс неуклонно продолжался²¹³. В 1989 году журналист уже мог заметить: «Постепенно из всеобщего любимца он превратился в объект всеобщего раздражения и упреков» [Никифорова 1989: 1].

По мере сокращения трамвайного движения этот вид транспорта стал терять популярность, что, в свою очередь, привело к снижению качества обслуживания. К середине 1990-х двадцатиминутное ожидание трамвая перестало восприниматься как нечто необычное; порой линия ломалась целиком, и пассажирам приходилось добираться дальше пешком или ловить машину, в зависимости от финансов и обстоятельств. Когда же вагон подъезжал-таки к остановке, это могла оказаться раздолбанная развалюха с дырами в потолке и обшарпанными, погнутыми боками, а токоприемник на крыше готов был вот-вот съехать с проводов. Билеты при этом становились все дороже. На смену кассам, куда деньги за проезд опускали самостоятельно, пришли ком-

²¹³ [Никифорова 1989] – об исчезновении маршрутов в конце 1970-х годов. О последующих потерях см. статью «Трамвайная столица теряет маршруты» (Новое время. 17 ноября 2000. С. 1). В том же году на время дорожных работ прекратилось трамвайное движение по Садовой улице [Бойко 20006].

постеры, небольшие металлические устройства, пробивавшие по принципу дырокола особый узор на заранее купленных талончиках. В это время контролеры – эта напасть, с которой 1960-70-е время от времени сталкивались перманентные «зайцы», например студенты, – стали куда более приметными и агрессивными, а штрафы – более ощутимыми²¹⁴. В конечном итоге сокращение доходов и появление новой разновидности фальшивых контролеров, склонных вымогать штрафы даже у обладателей билетов, привело к возвращению автобусных и трамвайных кондукторов – впервые за несколько десятилетий²¹⁵.

Явный упадок продолжился и в 2000-е²¹⁶. Особо добро-

²¹⁴ Л. Голованчик [Голованчик 19956] сообщает о вопиющем случае поведения таких мошенников: пятеро поздним вечером вытолкнули в заднюю дверь автобуса пассажира без билета. Тот упал на тротуар и, по счастью, избежал тяжелой травмы. С другой стороны, в статье также приводятся слова контролера о том, что пассажир оскорблял и набрасывался на него, а полиция ничего не предприняла.

²¹⁵ Голованчик также указывает, что в начале 1995 года 500 из 530 контролеров работали на полставки и не были готовы надеть форму [Голованчик 19956] – при таком раскладе, естественно, появлялись те, кто выдавал себя за контролеров. С появлением кондукторов зашли разговоры о том, что контролеров снова надо бы упразднить – см., например, газету «Мой район (Центральный)», 2004, № 12, с. 3, – поскольку первоначальное психологическое воздействие впоследствии не подкрепилось увеличением выручки. В конце концов контролеры исчезли лишь на некоторых окраинных автобусных маршрутах (например, на Васильевском острове).

²¹⁶ В 2005 году газета «Мой район» сообщала, что в 2006 году планировалось закрыть половину трамвайных маршрутов. На тот момент трамваи, ходившие на Васильевский, перевозили до 700 пассажиров в день, а маршрутки, ходившие в

совестные кондукторы давали пассажирам газеты или полиэтиленовые пакеты – иначе в сырую погоду половина мест в вагоне могла оказаться непригодной для сидения²¹⁷. Редкостью стали даже почти заполненные вагоны. Казалось, трамвай неудержимо движется вниз по бесконечной спирали: заработная плата водителей и кондукторов зависела от количества пассажиров, и сотрудники парков отказывались работать на менее прибыльных маршрутах, что делало закрытие таких маршрутов неизбежным²¹⁸. Водители легковых автомобилей относились к трамваю с видимым презрением: вопреки правилам дорожного движения и здравому смыслу они подрезали трамваи с внутренней полосы, мчались по рельсам, уворачивались от приближающегося вагона и прибавляли скорости на трамвайных остановках, вместо того чтобы затормозить и пропустить выходящих из вагона пассажиров. При каждом выходе из трамвая сердце уходило в пятки, а по скорости движения трамвай едва обгонял пешеходов²¹⁹.

Даже экскурсовод в Музее городского электрического

том же направлении, – до 12 000 [Тихонова 2005а].

²¹⁷ Полевые записи автора, июнь 2008. Пока пассажиры заходили в вагон, водитель выкрикивал: «Возьмите газетки!»

²¹⁸ Со слов экскурсовода в трамвайном музее, сентябрь 2010 (полевые записи автора).

²¹⁹ В западноевропейских городах трамваи, как правило, развивают скорость 12–13 км/час; в Петербурге стандартная скорость – 4–5 км/час. Интервью с экскурсоводом в трамвайном музее, сентябрь 2010 (полевые записи автора).

транспорта, куда я пришла в сентябре 2010 года, был невелик. Парк вагонов устарел до невозможности («от таких в Америке избавились еще в 1940-е»), а дорожные проблемы решению не поддавались. Экскурсовод предсказывал, что трамваи сохранятся только в отдаленных районах как транспорт, который может подвезти до метро. Он жаловался, что музей в основном посещают только школьники, насильно приводимые учителями. «Когда говорю “Вопросы есть?”, всегда спрашивают “Когда же кончится экскурсия?”». Я же во время своей экскурсии была единственным посетителем огромного ангара²²⁰.

²²⁰ Интервью с экскурсоводом в трамвайном музее, сентябрь 2010 (полевые записи автора). (Зато, несмотря на все попытки его закрыть, этот музей спокойно работал еще десятилетие спустя. – *Примеч. К. К. 2020 года.*)



1.12. Музей городского электрического транспорта, Васильевский остров, сентябрь 2010

Несмотря ни на что, трамвай как местное явление продолжал вызывать смесь любви и ненависти. Трамвай сыграл важную роль в блокадной мифологии. Во время войны, как регулярно напоминали горожанам, трамваи не ходили всего четыре месяца, с 8 декабря 1941-го по 15 апреля 1942 года. По воспоминаниям бывшего работника трамвайного парка имени Леонова, «15 апреля 1942 года пуск трамвая население города встретило радостно. Плакали, смеялись от счастья, дарили кондукторам и вагоновожатым первые весенние цветы. Говорили, что раз пошел трамвай – значит, доживем до Победы обязательно...»²²¹ Люди бывали поражены, узнав, что трамваи, как и коммуналки, были важной составляющей жизни и в Москве, не говоря уже обо многих других городах²²². Индифферентное отношение властей к сохранению трамвайного движения вызывало у горожан возмущение и сожаление: назревала «трамвайная ностальгия».

Выручило то, что трамвай оказался единственным средством городского транспорта, обладавшим литературной родословной. Одно из самых известных русских стихотворений эпохи модернизма – «Заблудившийся трамвай» Н. Гумилева, где, как считается, отражены сообщения того времени о реальном событии: электрический трамвай после ко-

²²¹ [Арифупин 2010: 1] – подобные статьи выходили регулярно.

²²² Объединения «трамвайных фанатов» есть и во многих других российских городах. См. [Возьянов 2011].

роткого замыкания сам собой выехал из депо²²³; в ней исторические события и события из биографии автора сплетены в бешеном, демоническом ходе трамвая²²⁴. В 1955 году тот же образ по-своему использовал поэт ленинградского андеграунда Р. Мандельштам:

²²³ По воспоминаниям И. Одоевцевой, Гумилев рассказал ей, как возникло это стихотворение: «Я шел по мосту через Неву – заря и никого кругом. Пусто. Только вороны каркают. И вдруг мимо меня совсем близко пролетел трамвай. Искры трамвая, как огненная дорожка на розовой заре. Я остановился. Меня что-то вдруг пронзило, осенило» (Одоевцева И. В. На берегах Невы. М.: Художественная литература, 1988. С. 272). – *Примеч. ред.*

²²⁴ О месте трамвая в творчестве модернистов см., например, [Тарр 2010; Ти-менчик 1987].

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.