Тайный, полезный, опасный: московский метрополитен в городских легендах

Ирина Сергеевна Богатырева[1, 2]

✉ i.bogatyreva@gmail.com
ORCID: 0000-0003-1405-5830

[1] Союз писателей Москвы, Россия, Москва
[2] Международный Пен-центр, Россия, Москва

Фольклор о московском метрополитене широко представлен среди городских легенд мегаполиса, однако до сих пор последовательно не изучался. В статье дан срез сюжетов и мотивов современных нарративов о метро, среди которых рассказы о гигантских крысах, о тайном метро («Метро-2») и др. Тематически можно выделить насколько групп. Во-первых, это легенды о скрытом или непонятом знаке в пространстве метрополитена. Во-вторых, представление о скрытом вреде метрополитена для человека, в частности нарративы о вредителях в метро, об обитателях тоннелей метро, об опасности, исходящей от самого устройства метро и от пребывания человека в нем, о закольцованности времени в метро. В-третьих, рассказы о скрытой цели строительства метро. Метод сбора информации — неструктурированные интервью и письменные опросы, проведенные автором в декабре 2017 — феврале 2018 годов. В статье также использован архив легенд о метро Е. Коровиной и К. Розовой (сентябрь-ноябрь 2010 года), результаты опроса А. Архиповой и А. Кирзюк «Опасные советские вещи» и другие материалы. Легенды о метро анализируются с точки зрения содержания. Согласно представлениям о городских легендах как о способе сублимации и канализации социальных напряжений и страхов, легенды о московском метро также можно подразделить по типам страхов, которые они выражают. Кроме того, по прагматике и социальной среде распространения можно выделить легенды, рассказываемые простыми пассажирами, и легенды, рассказываемые профессиональными экскурсоводами по метро.

Ключевые слова: Московский метрополитен, городская легенда, современный городской фольклор Москвы

Для цитирования статьи:
Богатырева, И. С. (2018). Тайный, полезный и опасный: московский метрополитен в городских легендах. *Фольклор и антропология города*, *I*(1), 153–177.

Secret, useful, dangerous: Moscow underground in contemporary urban legends

Irina S. Bogatyreva[1, 2]

✉ i.bogatyreva@gmail.com
ORCID: 0000-0003-1405-5830

[1] Writers' Union of Moscow, Russia, Moscow
[2] International PEN center, Russia, Moscow

Folklore about Moscow subway constitutes a significant part of the city's urban legends, yet it has been underresearched so far. This paper dwells upon the typical plots and motifs of contemporary narratives concerning Moscow subway (giant rats, secret "Metro-2", etc.) and analyses their contents. There are several thematic groups of narratives: firstly, legends of a hidden/mysterious sign in the subway space; secondly, ideas of secret harm of the subway, namely, narratives about saboteurs in the subway, of subway tunnels dwellers, dangers of the subway design itself and of

being underground, of looped subway time; and thirdly, stories of a hidden purpose of constructing the subway. The data was gathered during unstructured interviews conducted by the author in December 2017 — February 2018; the paper also relies upon the subway legends archive by E. Korovina and K. Rozova (September — November 2010), the results of the "Dangerous Soviet things" poll by A. Arkhipova and A. Kirzyuk, and other data. According to the perception of urban legends as a way of sublimation and canalization of social tension and fears, the legends about Moscow subway can also be classified according to the types of fears they express. Moreover, according to the pragmatics and social milieu of the texts' distribution, one can distinguish between legends told by passengers and those told by professional tour guides.

Keywords: Moscow subway, urban legend, contemporary urban folklore of Moscow

To cite this article:
Bogatyreva, I. (2018). Secret, useful, dangerous: Moscow underground in contemporary urban legends. *Urban Folklore & Anthropology*, *I*(1), 153–177. (In Russian).

Сталин поставил на план будущего метро
кружку с кофе — так появилась кольцевая линия.
Популярная городская легенда

Как и зачем изучать легенды о метро?

Почти каждый москвич слышал, что гигантские крысы бегают по ночам в тоннелях метро, а советское правительство построило тайное метро («Метро 2») для эвакуации высших эшелонов власти. Перед нами — классические urban legends. Они транслируются СМИ и остросюжетной литературой; на их основе написан целый ряд беллетристических и квазиисторических книг; они в изобилии существуют в Интернете, становясь изюминкой в описаниях «самых таинственных мест города» или кочуя в списках «станций, которые необходимо посетить»; их публикуют в тематических пабликах в социальных сетях. Совершенно очевидно, что все это представляет собой богатое поле для фольклористического исследования, хотя собственно исследований о метро, выполненных силами фольклористов и антропологов, очень мало[1].

Единственная научная книга, полностью посвященная парижскому метро, принадлежит французскому антропологу Марку Оже и так и называется — «Антрополог в метро» [Auge 2002]. Для автора метро — это символическое пространство, в котором происходит проекция надземных локусов под землю, например, через названия и декор станций. Он изучает, как метро может стать символом недоступных пространств (например, названия улиц, оставшихся в восточном Берлине, в качестве названий станций в западной части города до падения стены как бы связывали город воедино в сознании пассажиров берлинского метро). Кроме того, Оже анализирует рутинное поведение человека в метрополитене, изменение отношения ко времени в условиях максимально

[1] Заинтересовавшись фольклором о метрополитене, я была удивлена небольшому количеству работ на эту тему как на русском, так и на английском языках. Кажется, метро привлекает в первую очередь историков архитектуры и искусства и социологов. Есть также ряд популярных книг, посвященных истории Москвы, которые представляют собой, по сути, сборники легенд о метро. Их можно использовать скорее в качестве источников, так как при всем богатстве собранного материала должного методологического подхода в них нет (см.: [Гречко 2012; Бурлак 2016; Супруненко 2012]). Несколько авторов включили метро в свои исследования современных городов. Дмитрий Громов [2013] упоминает метро в числе прочих элементов городского ландшафта, таких как мосты, памятники и т.д., в качестве локуса для совершения современных обрядов и ритуалов. Его работа интересна тем, что в ней рассматриваются не нарративы, а практики, но, к сожалению, в обзор попало совсем немного обрядовых точек в метро. Так, например, автор пишет о памятнике бездомной собаке на станции «Менделеевская» как о месте исполнения желания, но не упоминает скульптурный комплекс на станции «Площадь Революции», гораздо более популярный среди москвичей.



Илл. 1. Метро как храм. Фото И. С. Богатыревой

быстрого перемещения и, наконец, самоидентификацию современного человека, одинокого в толпе даже в час пик. В некотором роде созвучна с исследованием Оже работа Оксаны Запорожец [2014]: в центре ее внимания также не само метро, но поведение «метропользователя» в нем. Метро с ее точки зрения — это искусственная среда, в которую человек переносит поведенческие представления и паттерны из других сфер жизни. Однако ни Оже, ни Запорожец не касаются фольклорных текстов о метро, и поэтому их утверждения о представлениях людей часто выглядят умозрительными, а работы не позволяют ответить на вопрос, почему появляются фольклорные нарративы.

Российские исследователи, которые обращались к нарративам о метрополитене, а именно Инна Веселова[2] и Анастасия Майер[3], встраивали современные легенды о метро в систему представлений о подземном, тайном мире или *антимире*[4]. С их точки зрения, традиционные мифологические мотивы, наложенные

[2] В диссертации Инны Веселовой «Жанры современного городского фольклора: повествовательная традиция» [Веселова 2000] рассмотрены несколько легенд о метро (собранных по письменным источникам), и они представлены как локус с общей фольклорной символикой. «Подземелье имеет значение антимира, сосуществующего с реальностью Аида», — пишет автор в своей работе [Веселова 2000: 92].

[3] Анастасия Майер собирала современные легенды о метрополитене для своей кандидатской диссертации [Майер 2008], но она рассматривала эти тексты не в фольклорном аспекте, а в качестве исторических источников среди прочих легенд о городе. Поэтому для нее не имел различительного значения источник легенд, их живое или литературное бытование. Легенды о метро в этой работе входят в список легенд о подземельях, подземных ходах и кладах. Эти локусы, пишет автор, «в традиционном фольклоре… всегда окружались загадкой и тайной, рассказы о них всегда окрашены в отрицательные тона — это обиталище нечистой силы, черта и сатаны» [Майер 2008: 186].

[4] Эти мотивы широко известны в мировом фольклоре, см., например, Th. F127, F153, F450, F721 и др. мотивы, представленные в указателе Томпсона.

на современные тексты, показывают метро как опасное и медиативное пространство[5]. Однако такой подход не объясняет прагматику их бытования и не объясняет, почему одни легенды уходят, а другие сохраняются в течение десятилетий.

На мой взгляд, для понимания этих процессов нужно рассматривать легенды о метро не в связи с традиционным фольклором, а с точки зрения социальных функций, которые определяют их появление. Такой подход давно применяют исследователи *urban legends*. По мнению большинства из них, главная тема городских легенд — опасность городской среды и общественного пространства для человека [Smith 1997: 493–395][6]. В городских легендах принято видеть «скрытые послания» о тех социальных проблемах, которые есть в обществе, а их функцию понимать либо как артикуляцию, либо как канализацию этих проблем.

Мутировавшие животные, спецслужбы, отрицательное воздействие условий подземелья на жизнь и здоровье людей, — вот неполный список страшного, что люди стремятся друг другу передать с помощью этих легенд. Представитель психоаналитической школы фольклористики Алан Дандес сказал бы, что эти нарративы — результат сублимации, т. е. вытеснения социальных страхов, связанных с потенциально опасным видом транспорта. В опасности метро никому из тех, кто спускается туда каждый день (и кто является основными потребителями и распространителями легенд), сомневаться не приходится: об этом регулярно объявляют по громкой связи в метрополитене.

Сублимация страха — одна из основных функций городских легенд, и их анализ именно с этой точки зрения позволяет понять причину возникновения и распространения этих текстов. Например, Джоэл Бест и Геральд Т. Хориучи, рассматривая в этом ключе американские городские легенды об отравленных дарах на Хэллоуин, предположили, что через них находят выражение нерешенные социальные проблемы и создается канал для альтернативного выхода социального напряжения [Best, Horiuchi 1985: 494–495].

К аналогичным выводам приходит в своей статье и Рин Гаргулински [Gargulinski 2001][7]. Она пишет, что нарративы о метро «отражают опасность и проблемы работников рискованной профессии» [Gargulinski 2001: 31] и служат для канализации напряжения, страхов и других эмоций работников метро. Она анализирует 80 интервью с работниками нью-йоркского метрополитена и выделяет пять основных сюжетных типов: это истории с летальным исходом; истории о том, как кому-то едва удалось избежать смерти; истории, в которых подчеркивается нестабильность окружающей среды; рассказы о героических поступках; и, наконец, шутки, юмор, абсурдные ситуации [Gargulinski 2001: 28]. При этом истории о гибели людей наиболее частотные. Среди них автор выделяет тексты о расчленении: о попавших на рельсы людях (истории о трупах без головы и, напротив, головах без тела); о «прыгунах» — людях, которые выпрыгивают на пути перед движущимся поездом (такие истории рассказываются в первую очередь машинистами поездов); о детях, катавшихся между вагонами и попавших под колеса; истории о суицидах.

[5] Вспомним гадания и колдовство на перекрестках, кладбищах, мусорных кучах и других пространствах-медиаторах в традиционном фольклоре, которые пересекаются с аналогичными практиками в метро. К сожалению, из-за ограниченного объема статьи эти материалы включены не были.

[6] Подробнее об этом подходе см. обзор в этом номере [Кирзюк 2018].

[7] Статья является выжимкой из ее магистерской работы, защищенной в Бруклинском университете и посвященной фольклору работников Нью-Йоркского метрополитена.

Именно поэтому изучение фольклорных текстов о метро через представление о нем как о символическом пространстве или проекции традиционных фольклорных архетипов кажется мне бесперспективным. Гораздо важнее, с моей точки зрения, вопрос, почему существуют легенды о московском метро и о каких опасностях (как понимает это Рин Гаргулински) они говорят. В своей работе я покажу, что urban legends о метро не гомогенны. Среди них встречаются разные наборы сюжетов, каждый из которых основан на определенном типе беспокойства, связанного с внутренним устройством, его обитателях или предполагаемой подлинной цели строительства метро. Некоторые сюжеты также говорят о возможной пользе, которую может получить осведомленный пользователь метро.

Кто мои информанты? Методика исследования

Легенды о метро относятся к жанру городских легенд (urban legends) и не имеют однородной структуры. Именно это делает жанр максимально гибким и пластичным, позволяет стать одним из самых распространенных в современном городе, но в то же время плохо различимым самими носителями и исследователями[8]. Поэтому, решив обратиться к этой теме, я выбрала классический метод сбора информации через неструктурированные интервью и письменные опросы. Мне было важно понимать, как люди рассказывают эти легенды и как они их комментируют, что выделяют в них и как эмоционально включаются в разговор о метро. В процессе сбора материала я регулярно сталкивалась с самым живым интересом информантов к теме: все они с готовностью отвечали на вопросы о метро, делясь своим пассажирским опытом, который наталкивает их на вспоминание легенд. Однажды при совместном интервью информанты вступили в соревновательное состояние своеобразного «легендарного агона».

Я проводила интервью и опросы методом «снежного кома» в декабре 2017 — феврале 2018 годов. Так я собрала 69 легенд. Мои информанты — это 35 человек, коренные москвичи и приезжие, живущие в Москве не менее десяти лет. Их возраст от 19 до 71 года, все они имеют высшее образование (техническое или гуманитарное) или получают его в данный момент. Среди них были гиды по метро, а также трое работников метрополитена: инженеры-метростроители и спасатель из группы быстрого реагирования. Любопытно, что по сюжетному составу отличаются тексты только гидов (о чем будет рассказано отдельно в дальнейшем), однако нарративы, записанные от работников метро, не отражают никакого специфического фольклора, который отличался бы от «внешнего», т.е. известного вне этой группы. Возможно, это связано с тем, что планомерная работа по сбору материала среди этой категории информантов до сих пор не проводилась[9].

Я также воспользовалась архивом легенд о метро, собранным моими коллегами Евгенией Коровиной и Кирой Розовой в сентябре-ноябре 2010 года, за что я выражаю им глубокую признательность[10]. Кроме того, одно очень интересное

[8] Подробно о жанре см. статью Анны Кирзюк в этом же номере: «В самом общем смысле под ним понимается неформульный фольклорный нарратив, имеющий установку на достоверность, действие которого разворачивается в привычных для аудитории реалиях» [Кирзюк 2018].

[9] Уже упомянутая работа Рин Гаргулински [Gargulinski 2001] полностью построена на интервью с работниками метрополитена, что позволяет увидеть фольклор о метро «изнутри». Конечно, было бы любопытно сравнить мотивы, собранные Гаргулински на материале Нью-Йорка, с аналогичным фольклором работников московского метро, но на данный момент таких материалов нет.

[10] Они записали интервью с семью информантами — в первую очередь коллегами по Центру типологии и семиотики фольклора РГГУ, а также машинистом «Кольцевой» линии метро. Возраст информантов варьируется от 19 до 56 лет (на тот момент).

интервью[11] мне передала Эста Матвеева. Наконец, Александра Архипова и Анна Кирзюк любезно предоставили мне материалы своего опроса «Опасные советские вещи»[12], за что я им также благодарна.

Как уже было сказано выше, легенды о метро в изобилии существуют в письменном виде и в Интернете, поэтому собрать корпус текстов по письменным источникам не составило бы труда. Собственно, именно СМИ (в том числе Интернет) и массовая литература выступает сейчас в качестве основного канала, по которым распространяются эти легенды. Однако мне было интересно не просто механически собрать все известные в наше время сюжеты о московском метро, а сделать срез текстов, которые бытуют в качестве живых устных нарративов, т. е. тех легенд, которые люди запоминают, выделяют среди изобилия текстов на эту тему, почерпнутых из СМИ и других источников, и рассказывают сами. Такой отбор происходит по закону о *цензуре коллектива*, определенному для бытования фольклорных текстов Петром Богатыревым и Романом Якобсоном [1971], где цензурой становится живой отклик информантов на те или иные нарративы. Что именно становится важным для информантов, что заставляет выделять определенные тексты, какие сюжеты проходят отбор «цензуры коллектива» и почему? — эти вопросы я также ставлю в своей статье.

В случае публикации текстов на тематических сайтах, в соцсетях или форумах отбор коллектива не очевиден, потому что многие такие публикации еще не прошли отбор. Некий Петя Иванов может опубликовать слух или анекдот на форуме, но чтобы узнать, как он распространяется и как его пропускает «цензура коллектива», исследователю надо смотреть реакцию других пользователей через, например, количество репостов. А это совсем другое исследование.

«Цензура коллектива» работает и в другом случае — когда легенды о метро рассказывают гиды во время экскурсий (в марте 2018 года я посетила три такие экскурсии с разными гидами). Тематический состав репертуара гидов отличается от того, который транслируется обычными пользователями метро, что позволяет также сделать выводы об отборе материала профессионалами для репрезентации метро посетителям экскурсий.

Как я уже сказала выше, я буду анализировать тексты по сюжетным группам, каждая из которых говорит о социальном беспокойстве по поводу некоторой особенности метро. Эти группы я буду располагать по мере увеличения их популярности.

Начнем с самых малочисленных.

I. Легенды о скрытом или непонятом знаке в пространстве метрополитена

Первая сюжетная группа, которую можно выделить в корпусе текстов о метро, — это малочисленные легенды, в которых разные элементы устройства метрополитена трактуются как **скрытый знак (Ia)**. Этот мотив представлен в наиболее ранних из сохранившихся легенд о возникновении той или иной станции, построенных до 1953 года. Поэтому неудивительно, что действующим персонажем таких легенд часто является Сталин:

[11] Интервью из архива Лаборатории теоретической фольклористики РАНХиГС.

[12] Этот опрос был проведен через Интернет в 2016 году, общее количество информантов 284 человека, среди них 181 москвич.

> На станции метро «Площадь Революции», типа, так было в годы Сталина: архитектор установил, значит, эти фигуры в ниши, все путем, и вдруг накануне госприемки и личного осмотра вождем кто-то ему говорит: «Ты враг народа — смотри, у тебя люди как на станции установлены — скрюченные, подавленные. А разве может советский народ стоять на коленях?» Ну, архитектор Душкин[13] стал чемоданчик допровский собирать и ждать завтра в бессонном поту. На следующий день входит Сталин и другие официальные лица в вестибюль, идет, молчит, смотрит на скульптуры и вдруг: «А ведь хорошо, товарищи, хорошо!» [Инф. 1].

В некоторых случаях вождь в легендах может отсутствовать (он становится такой «фигурой умолчания») — носителям традиции и так понятно, кого именно боятся персонажи легенды. Например, во время одной из экскурсий гид рассказывала следующее:

> Перед открытием станции «Комсомольская-кольцевая» уборщица обратила внимание на то, что на мозаиках много изображений Христа, и особенно большое — Спас Нерукотворный на стяге у Александра Невского, настоящая икона, пропаганда религии. Она написала об этом куда надо, приехала проверка во главе с Фурцевой — и правда, икона. Что делать, станцию уже пора открывать. И тогда Хрущев, который заведовал тогда строительством метрополитена, сказал: «Надо полотно немного завернуть». Так получилась современная мозаика [Инф. 23].

В более расширенной версии этой же легенды, которую я слышала от информанта старше пятидесяти лет [Инф. 31], Сталин все же появлялся на финальной приемке и оставался всем доволен — и изображениями на стягах, и имперским двуглавым орлом, которого можно угадать в орнаменте на потолке.

Такие легенды сохранили следы *гиперсемиотизации*, характерной для советского общества в 30–50-е годы. Этот термин использовали в своей статье Александра Архипова и Елена Михайлик [2017] для обозначения болезненного внимания к политическим знакам, которое было характерно в этот период: люди искали знаки там, где их не было по определению, усматривали крамолу в самых простых вещах, от рисунков на обложках школьных тетрадей и пачках спичек до фактуры пуговиц. Причем эти знаки были опасны, потому что содержали намек на запрещенную информацию или на политических деятелей, находящихся в опале, и его было одинаково страшно как интерпретировать, так и не интерпретировать вовремя. Легенда о Сталине, принимающем законченную станцию метро, по этому параметру крайне близка следующей легенде 1937 года: Вера Мухина заканчивает работу над статуей «Рабочий и Колхозница», ей сообщают, что был донос о том, что в складках шарфа проступает профиль Троцкого, ночью приезжает комиссия во главе со Сталиным, проверяет статую, допускает ее до парижской выставки [Архипова, Михайлик: 142].

При сопоставлении легенд о скрытом знаке можно выделить инвариантные элементы сюжета:

1. Герой (часто художник) делает некий художественный объект.
2. Недоброжелатель или Доносчик находят в нем скрытый знак.
3. Вызывается проверка вышестоящих инстанций.
4. Герой ждет репрессий.

5*. Помощник (также представитель власти) подсказывает, как исправить сложившуюся ситуацию. [Этот элемент крайне неустойчив]

6. Приезжает Сталин и одобряет объект (в изначальном виде или после правки).

[13] На самом деле статуи на этой станции выполнил скульптор М. Манизер.

7. Герой оправдан или наказан.

Эти элементы сюжетной структуры явно возникли в качестве реакции на репрессии 1930–1950-х годов. Неустойчивость мотива № 5 и фигуры Помощника (Хрущев в легенде о «Комсомольской-кольцевой») связана, скорее всего, с его поздним происхождением. Доносчик также может опускаться или не конкретизироваться — носители и так понимают, что он был. Главная функция всегда отводится финальному интерпретатору, т. е. вождю — именно ему принадлежит итоговое, единственно возможное решение относительно объекта и жизни Героя. Легко заметить, что финал поздних легенд всегда позитивный — функция легенды заключается в разрядке напряжения, вызванного слухами о репрессиях. И в этом существенное отличие от легенд этого типа в 1930–1950-е годы, которые не всегда кончаются хорошо.

В наши дни эти легенды транслируются гидами по московскому метрополитену, так как они прекрасно дополняют образ тех или иных станций, передаются СМИ и информантами в качестве исторических легенд о метро. Знаки, о которых в них идет речь, перестали быть опасными, но сюжеты еще прочитываются всеми носителями традиции без дополнительных уточнений[14].

Другой подтип легенд о скрытом знаке — **легенды о высочайшем недоразумении (Iб).** Они объясняют появление и особенности того или иного объекта, появившиеся благодаря недоразумению: любое действие вождя или царя, даже совершенно бессмысленное, беспрекословно принимается к выполнению, несмотря на то, что получается нечто несуразное.

Среди легенд о метро один такой нарратив — это вынесенная в эпиграф легенда о Кольцевой линии, которая появилась благодаря тому, что Сталин поставил кружку кофе на схему будущего метро. Генетически он связан с более ранней легендой о железной дороге между Санкт-Петербургом и Москвой и изгибом в районе станции Оксочи — так называемом Вербьинском обходе. В живом бытовании она мне не встречалась, но известна по письменным источникам:

> Планируя, где пройдет дорога, Николай I начертил на карте ровную линию между Петербургом и Москвой — под линейку. А в этом месте, где сейчас Вербьинский обход (который, к слову, все-таки «спрямили» несколько лет назад), получилась кривая, потому что карандаш императора споткнулся о его палец. Исполнительные строители, конечно, не посмели ослушаться императорского плана и выстроили все точь-в-точь по схеме. А в народе это место получило новое именование — «палец императора» [Легенды 2016].

Однако существует и другая легенда о строительстве железной дороги в России, которая объясняет разницу ширины межколесного пространства у российских и европейских поездов: «Николаю принесли вот этот самый проект строительства железной дороги, да, значит, и, ну там был некоторым образом вопрос, да? Следует ли колею в России делать такую же, как в Европе, или больше, да, значит? И Николай, якобы, написал резолюцию: "На хрен больше"» [Инф. 29].

[14] Современный пример гиперсемиотизации в метро из газеты «Московский комсомолец» 1996 года приводит Инна Веселова: журналист увидел в оформлении станции «Перово» знаки Апокалипсиса: «На стене вестибюля станции метро "Перово" в белом мраморе изображен мифологический лев, изрыгающий прямо из пасти снопы огня. ‹…› По мнению некоторых столичных историков, барельеф в Перово и есть не что иное, как изображение Страшного Суда» [цит. по Веселова 2000: 90]. Как видно, символика в данном тексте совсем другая, структура легенды не сохранена, да и в устный городской фольклор, насколько мне известно, это журналистское высказывание не перешло, но принцип нахождения знака там, где его нет, — прежний.

Любопытно, что в некоторых случаях происходит контаминация двух мотивов:

> Мне бабушка рассказывала, 28-го года рождения, что... российская железная дорога шире, чем западно-европейская, потому что, когда принесли на утверждение проект железной дороги Николаю, он положил палец [показывает, как будто обводит кисть руки и палец карандашом на столе], и поэтому она была шире. И поэтому, когда мы переезжаем на территорию Польши [на поезде], то его ставят на новые колеса [Инф. 30].

Казалось бы, все эти легенды очень близки, что и делает возможным их слияние. Однако, если проанализировать их структуру, легко обнаружить разницу. В первом случае, к которому относится и легенда о Кольцевой линии, сюжетная схема нарратива следующая:

1. Правитель меняет чертеж проекта объекта, но делает это небрежно.

2. Возникшее по недоразумению изменение воспринимается за реальный план и осуществляется в точности.

У второго типа нарративов, о ширине железнодорожного полотна, сюжетная схема несколько иная:

1. Правитель принимает решение относительно проекта строительства объекта, но высказывает его некорректно.

2. Его двусмысленная резолюция выполняется буквально.

Среди легенд о метро второго типа нет, однако он известен среди других московских легенд, например, о проекте гостиницы «Москва»:

> Существует легенда, согласно которой окончательный проект гостиницы, представленный Щусевым, утверждал лично Сталин. Вождю было представлено два варианта фасада гостиницы, причем разделялись они осью симметрии, и он поставил свою подпись прямо посередине. Так как уточнить, что именно Сталин имел в виду, никто не решился, Щусев реализовал в одном проекте сразу два фасада: правая часть была более строгая, а левая — с большим количеством декоративных деталей [Яблочкин 2014].

Любопытно, что эти легенды бытуют и в профессиональной среде: так, о кружке Сталина рассказывают работники метрополитена, а, по воспоминаниям одной из моих информанток, легенду о фасаде гостиницы любил повторять ее двоюродный дед-архитектор, участвовавший в строительстве этой гостиницы и попавший за нее на Соловки. Вернувшись, дедушка информантки услышал эту легенду и рассказывал ее сам вместо подлинной истории, «чтобы не вдаваться в подробности, почему они [фасады] разные и что они там накосячили» [Инф. 33].

Исходя из прагматики легенд о высочайшем недоразумении и о скрытом знаке, можно говорить о них как о современных этиологических легендах, объясняющих происхождение того или иного объекта в среде, связанной с ним непосредственно. Кроме того, нельзя не заметить иронии в нарративах, скрытым образом высмеивающих правителей, их недалекий ум и невнимательность.

II. Скрытый вред метрополитена для человека

Следующая группа легенд концентрируется на скрытом вреде от пребывания в метро. Вред может происходить от человека (вредителя в метро IIа), от загадочных обитателей тоннелей (IIб), от самого технологического устройства метрополитена (IIв) или от изменений физических характеристик пространства и времени (IIг).

Представление о вредителях в метро (**подгруппа IIа**) фиксируется довольно рано — в контексте борьбы с вредителями в 1930-е годы. Владимир Паперный в книге «Культура Два» приводит данные сводок НКВД, что «вредители» при строительстве метро «бросали сверху в ствол шахты камни и засовывали "гвозди в насосы", распространяя при этом клеветнические слухи, что на кесонных работах люди "теряют способность к половой жизни"» [Паперный 1996: 209].

В наши дни рассказывают о вредителях в метро, которые могут распространять болезни, втыкая иглы в поручни эскалатора или самих пассажиров: «Слышала в школьном возрасте [конец 90-х], что в метро ВИЧ-инфицированные втыкают в спины пассажиров шприцы, зараженные вич-инфекцией» [Инф. 9].

Этот мотив входит в группу городских легенд о зараженных иглах и лезвиях в общественном транспорте и другом общественном пространстве, например, кинотеатрах. Иглы могут быть заражены или не заражены СПИДом: «В начале девяностых в школе одноклассники рассказывали, что если бежать по эскалатору и держаться за поручень, то можно напороться на вставленную в него бритву и сильно порезать руку. Говорили, что лезвие может быть заражено СПИДом» [Инф. 25].

Такие легенды были известны не только в Советском Союзе, но шире — в Америке, Европе и Канаде в 1970–1980-х годах. Социальную функцию таких нарративов подробно разбирает Дайан Голдстин [Goldstein 2004][15]. Подробно о бытовании этого мотива в России пишет Анастасия Карпунина в статье «Легенды о «спидозных» иглах: опасное пространство города»[16], а также его приводят среди других легенд об опасных советских вещах в одноименной статье Александра Архипова, Анна Кирзюк и Алексей Титков [2017: 157]. Согласно Дайане Голдстин, слух об отравленных иглах связан с боязнью тотальной медикализации, а по мнению Архиповой, Кирзюк и Титкова, причина популярности этого слуха в 1980-е годы связана с ощущением опасности, исходящей от публичной, а значит, ничьей территории.

По данным опроса, проведенного Архиповой и Кирзюк в 2016 году, который лег в основу статьи, 34% респондентов слышали об опасном поручне метро (всего, напомню, в опросе принял участие 181 москвич). Из слышавших наибольшее количество составляют те, кто родился между 1981 и 1994 годами — 49%, примерно одинаковое количество осведомленных среди родившихся в период 1961–1970 (35%) и 1971–1980 (30%), а наименее известна эта легенда представителям старшего поколения, 1946–1960 г. р., — всего 11,8%.

В легендах о метро мотив об «опасном поручне» не всегда усилен риском порезаться или уколоться и заразиться именно СПИДом. Среди потенциальных болезней, которые можно подхватить, коснувшись поручня, встречаются чесотка, просто «зараза» или «инфекция». Опасность может представлять сама по себе движущаяся лента, которая «засасывает» или «утягивает» пальцы, а также эскалатор целиком, способный рухнуть.

Судя по данным опроса, пик популярности таких легенд приходился на 90-е годы. Это коррелирует с тем, что в этот период метро переживает не лучшие времена: в прессе тех лет оно предстает наполненное бомжами, крысами, грязью, рыночными торговцами-«челноками» с огромными баулами и т. д., т. е.

[15] Она же справедливо указывает на традиционное происхождение данного мотива из мирового фольклора, например, из сказок об отравленной стреле (F831.3), усыпляющем шипе (D1364.2), волшебном веретене (D1186) и убийстве от укола булавкой (S115.3) [Goldstein 2004: 141].

[16] Статья в данный момент готовится к печати в «Хрестоматии по городскому фольклору» (РГГУ, 2019).

становится в прямом смысле слова сосредоточием социального дна. С Чикаго 1920-х годов, Берлином 1930-х, Касабланкой 1940-х и Сайгоном 1960-х сравнивал Москву 90-х американский журналист Кевина Федарко, опубликовавший свое впечатление о городе в августовском номере журнала «Тайм» за 1994 год. Метро в этом обзоре предстает тем пространством, где слом эпох — советской, с ее роскошью, и постсоветской, с нищетой и грязью, — заметен особенно ярко[17].

Сейчас мотив об «опасном поручне» уходит из устного фольклора: ни мне, ни моим предшественникам не удалось его записать, хотя он до сих пор возвращается в виде моральной паники: так последний пик распространения этой легенды в Интернет пришелся на октябрь 2016 года, когда в сети «появилось даже фотоподтверждение: сотрудник метрополитена нагнулся над резиновой лентой, у него что-то в руках — наверняка вытаскивает иглы» [Громова 2016].

Гораздо более распространенными в наши дни являются легенды **об обитателях тоннелей метро (IIб)**, то есть о фауне метрополитена, реальной и фантастической. Среди собранных мною текстов они занимают 17%, однако это первый мотив, о котором вспоминают информанты, когда речь заходить о метро.

Мотив о животных, населяющих городские подземелья (в прошлом — канализацию) широко известен в мире и фиксируется еще с античных времен [Ingemark 2008: 145]. Эта фауна всегда или дикая (как заплывший в город осьминог), или одичавшая — сбежавшая в викторианскую эпоху свиноматка, от которой пошло племя слепых подземных свиней в Хэмпстеде, пригороде Лондона, хорошо рифмуется с аллигатором, купленным детям на забаву и спущенным в нью-йоркскую канализацию. Такие животные становятся как бы медиаторами между миром человека и миром природы, занимая медиативную область города — подземелье. Однако если свиньи и осьминоги постепенно вышли из актуального фольклора, то крокодил в канализации Нью-Йорка и в наши дни имеет огромную популярность, получил специальный термин «sewegator» и породил нескольких фильмов ужасов [Brunvand 2012: 15].

Однако фауна московского метро принципиально отличается от перечисленной: она не является медиатором, не связывает мир города с миром природы, насельники подземки никогда не жили вместе с человеком. Это подчеркнуто хтонические животные, в чьем описании могут присутствовать фантастические элементы: гигантские крысы или тараканы, землеройки и кроты, они могут быть «полупрозрачные», хотя обычно — черные или серые, они поражают размером или количеством. Их появление объясняется мутацией, вызванной не только длительным пребыванием без света, но и плохой экологией города:

> [В метро обитают] гигантские прыгающие тараканы и крысы. Тараканов видела на видео, которое, к сожалению, не нашла. Про крыс только слышала от друга (бывший диггер). Тараканы, по его словам, не мадагаскарские (хотя слышала и вариант со сбежавшими мадагаскарскими, которые мутировали), а просто мутанты, которые изменились из-за дряни, которая в сточных водах [Инф. 4].

[17] Пересказ его статьи был опубликован в газете «Сегодня» месяцем позднее: «Роскошь, подобную той, которой сегодня усердно окружают себя новоявленные бизнесмены, раньше можно было увидеть только в одном месте — в метро. Цветные мозаики, матовые светильники, арки, тоннели, витражи — все это было призвано олицетворять мощь советского государства. На строительство лишь четырнадцати станций ушло мрамора больше, чем на все дворцы Романовых, построенные за триста лет их царствования на российском престоле. Однако сегодня поездка в метро — удовольствие ниже среднего. Куда ни ступи — всюду попрошайки и выпивохи, а переходы превратились в нескончаемые торговые ряды. Подсчитано, что в метро ночуют около 40 тысяч бродяг. Один вид этих бедняг, больных туберкулезом и покрытых незаживающими ранами, вызывает у прохожих отвращение» [Взгляд 1994, 28 сентября].

Некоторые объяснения связывают появление таких обитателей метро с воздействием на психику от долгого пребывания под землей:

> Слышал от своего друга, он работал электриком в подземке — по его словам и по отзывам коллег, часто ночью они встречали какие-то кажущиеся полупрозрачными существа, прыгающие со стенки на стенку в вестибюлях, размером с 5-летнего ребенка. Сам он списывал это на эффект долгого пребывания под землей (неподготовленные собаки, например, как известно, в метро сильно нервничают) [Инф. 1].

Крысы и мыши могут быть необычно большого размера — «метровые» (разумеется, в этом слове нельзя не услышать аллюзию со словом «метро», что говорит не о размерах животных, а об их принадлежности к метрополитену). Их потенциальный вред может проявляться во влиянии на ход поездов:

> [А про крыс что ты знаешь?] Ну, ходят. Бродят там. Метровые крысы. Это мутация. Которая... это вполне реальна... т. е. были люди, которые видели... больших. И считалось, что поезд в метро... останавливается, потому что... видели неопознанные объекты на рельсах. Машинисты. И пропускают там их. Соответственно, чаще всего это крысы. ‹...› [Где их видели?] В метро. В смысле, крыс видели в метро. В туннеле. Да, в туннеле, они где-то там ходили между. Там же свет падает [из окон вагонов, поэтому можно увидеть] [Инф. 5].

Но даже «нормального» размера мыши опасны своим количеством:

> Я слышал, такая история, что с утра, по первому выезду поезда, значит, он выезжает и прям брызгает кровью мышей, которые намотались [на колеса], это который только из депо выезжает, самый первый... видимо, сбежавшиеся толпы мышей. Там, видимо, их такое количество, что им просто тесно, они в такой куче, что он [поезд] выезжает, и там весь поезд в крови. Это, вроде, свидетельство первых пассажиров. Хотя я был первым пассажиром один раз, ну, может, я не там был... наверно, на конечной [это можно увидеть], наверно, я не там был, но я ничего такого не видел [Инф. 18].

Стоит заметить, что кровавых описаний в легендах о московском метро немного (чем они кардинально отличаются от легенд, зафиксированных Рин Гаргулински в Нью-Йорке), т. е. мотив «опасности» не переходит на уровень страшного и пугающего. Московское метро не пугает напрямую, в нем нет элемента хоррора, оно только проявляет свою потенциальную угрозу, скрытую, потаенную, как неизвестная подземная жизнь вообще. Хтонические животные — наиболее яркое образное воплощение этой жизни.

В то же время в легендах могут появляться элементы «одомашнивания» подземного пространства, желание сделать его более понятным для человека — так появляются мотивы о живущей в подземелье особой породе собак. В отличие от гигантских крыс, собаки в рассказах вреда не причиняют, а путешествуют по своим делам: «...собаки, вот эти, которые ездят от станций, выходят на нужных станциях, что это собаки, которые там живут. Что это племя собак такое, прям умное, оно там живет… Которое знает речь и выходит на нужных станциях» [Инф. 3]. То же самое говорит и другой информант: «Вообще, старожилы рассказывают, во времена, когда в метро было свободнее, на многих станциях жили собаки, которые даже ездили на поездах на другие станции по своим собачьим делам» [Инф. 6].

Этот же информант, работник группы быстрого реагирования по техническому обслуживанию метро, заключил свой длинный рассказ о подземных обитателях следующей фразой: «Легенды [о крысах] откуда-то берутся? Это шутят метрополитеновцы, такие, как я, например. Всем своим друзьям и знакомым я рассказываю, что ходим мы в тоннелях с электрошокерами, чтоб отпугивать

крыс-мутантов, и пневматическими пистолетами для самозащиты. Но это большой секрет» [Инф. 6]. То, как он поддерживает легенду о крысах, упоминая электрошокер, без которого не выходит на работу, можно назвать примером фольклорной псевдоостенсии, по терминологии Линды Дег и Эндрю Важони [Dégh, Vázsonyi 1983: 9]: человек использует определенные представления, которые поддерживаются (и задаются) фольклорным нарративом, чтобы объяснить свои действия или не вдаваться в их объяснения.

Гораздо реже рассказывают о совсем фантастических обитателях метро — призраках. Иногда информанты уточняют, что это погибшие в метрополитене люди:

> Там живет какая-то безумная женщина, которая выходит ночами на платформу и воет там. ‹…› Вот, наверно, она и есть какой-то призрак, да. Я думаю, она и имелась в виду, да? Какая-то женщина. Что призраки вот тех людей, которых там сбили, выходят. Которые попали под колеса [Инф. 3].

Третья подгруппа **(IIв)** содержит **легенды об опасности, исходящей от самого устройства метро и от пребывания человека в нем**. Опасным считается подземное расположение, граничащее с залеганием грунтовых вод, которые могут разрушить метро: «[Есть перегон] Выхино-Лермонтовский проспект, сквозь который пробиваются подземные воды» [Инф. 2]; «Подземных рек нет. Есть гидрозатворы на случай затопления. Но есть туннель за "Автозаводской", который может затопить метро по приказу, на случай войны» [Инф. 16]. Другой вред исходит от механизмов в метро: «Одно время ходил рассказ про сломавшийся эскалатор, который зажевал 20 человек» [Инф. 4].

Как уже было сказано выше, в корпусе легенд о метро, собранных Рин Гаргулински в Нью-Йорке от работников метрополитена, основные мотивы — о гибели, травмах и суицидах. В современном московском корпусе таких легенд нет ни в фольклоре пассажиров, ни в фольклоре работников метро. Так, мой основной информант из работников метрополитена отрицал наличие специфического «гибельного фольклора» и выделял другой вид опасности, который беспокоит его и его коллег:

> [У вас рассказывают про пропавших в метро людей?] Нет, не рассказывают. ‹…› [Но ведь пропадают люди в метро?] Да. Но все находились, в разной степени сохранности. Утонувшие в зумфе, убитые электричеством, переехаанные поездом, просто сломавшиеся ноги, прячущиеся на сбойках, не в состоянии вызвать подмогу. Но все! [Подумав]. Еще факт. В метро есть места, где... На самом деле неприятно себя чувствуешь. Вот есть, что по барабану, спокойно находишься. А есть такие, откуда хочется быстрее уйти. Это замечено не только мной. Коллективно. [А как это объясняют?] Да, собственно, тоже никак [Инф. 6].

Это беспокойство может мотивироваться пагубным влиянием на здоровье. Впрочем, в нарративах обычно отсутствует четкое представление, какого вида это воздействие и к каким именно изменениям в организме приводит: «[Метро] влияет [на здоровье человека]: электромагнитные волны, вибрации, но это опасно только для тех, кто работает в метро, а не ездит» [Инф. 16]. Среди легенд, записанных А. Майер в начале 2000-х годов, в качестве опасной для здоровья упоминается радиация [Майер 2008: 261], которая в современных текстах полностью отсутствует: «[Вы слышали о плохом влиянии метро на здоровье?] Не, ну только про сминающиеся биополя и нарушение интимных, не говоря уже о личных, зон. Но это не легенда. Это так и есть. И психологически тяжело поэтому» [Инф. 7].

Воздействие метро на психику человека иногда может восприниматься как основное. Долгое пребывание в метро как в замкнутом подземном пространстве приводит к появлению страхов, с одной стороны, и зависимости, с другой:

> Метро влияет на здоровье. Особенно работника. Это заболевания, связанные со слухом, из-за повышенного шума, страдает зрение из-за недостатка освещения. Психическое состояние. Даже не знаю. Наверно, самый интересный момент. Как бы странно это ни звучало, да. Касаемо сотрудников опять же. Я видел множество людей, которые уходили из метро, но они все возвращались. А те, кто не возвращался, все равно... оставались, постоянно контактируя с бывшими коллегам, приезжая на старые места работы. И по себе могу сказать: тянет в подземелья, чувствуется, когда выходишь в отпуск или на больничный. Как какая-то зависимость [Инф. 6].

Этот информант — работник бригады аварийного обслуживания метрополитена, и его нарратив можно сравнить с рассказами о психической зависимости от пространства, где приходится рисковать жизнью, у представителей других профессий — альпинистов, летчиков, спелеологов и др. Среди них также популярны истории о невозможности надолго покинуть это пространство, невозможности просто так бросить профессию. Сами по себе такие нарративы не являются городскими легендами, но обычно сопровождают их, добавляя эмоциональную окраску рассказу.

Судя по косвенным данным, легенды о гибели в метро существовали раньше, во времена строительства первых станций. Например, Вадим Бурлак в книге, рассчитанной на широкого читателя, «Москва подземная», составленной из московских городских легенд, пишет, что «однажды на стене одного подземного участка метростроя появилась сделанная масляной краской надпись: “Ответь, Каганович, сколько народа ты загубил здесь?”» [Бурлак 2016: 438], и дальше упоминает, что «среди метростроевцев тридцатых-сороковых годов ходили слухи о пропавших в подземельях товарищах» (правда, связывая это с крысами, которые якобы способны напасть на потерявшегося и обессиленного человека) [Бурлак 2016: 442].

В устном бытовании мотив о погибших первых метростроевцах встречается редко, мне его удалось записать только один раз:

> Насчет замурованных строителей в эти самые — в стены. Ну, я все-таки думаю, что это могло быть, потому что в те времена же говорить о чем, ни о чем нельзя было, всех же сразу бы посадили, вот. [А кто замурован и как это?] Ну что, как бы при... при... Погибали люди там, при строительстве, и их тихонько там и оставляли. Вот. [Вы это слышали, рассказывали?] Ну, это я слышала, да, я уже не помню. По-моему, это вот бабушки[18] рассказывали там. Че-то такое [Инф. 3].

Хотя, вероятно, раньше он был широко известен. Так информант 1956 года рождения говорил мне, что «в Музее холодной войны (Бункере 42) экскурсоводы опровергают слух, что метростроевцы, прокладывавшие туннель между бункером и станцией «Таганская», были ради соблюдения секретности расстреляны (на самом деле для секретности их просто часто меняли)» [Инф. 26]. Однако зафиксировать саму легенду мне не удалось.

Наконец, отдельную группу представляют редкие легенды **о закольцованности времени в метро (IIг)**: «[Поезд-призрак] ездит по ленте Мебиуса. Однажды закольцевался и с тех пор ездит. Человек, который в него сядет, выйдет в другом времени. Если выйдет, конечно. При благоприятном исходе он выйдет на своей станции, а прошло уже двадцать, скажем, лет» [Инф. 7].

[18] Бабушка и прабабушка информантки жили на Тверском бульваре и рассказывали ей о строительстве первых станций метро.

Кольцевое устройство — центральный мотив многих легенд о метро и, можно сказать, его символ (недаром современный знак Московского метрополитена — буква М, окруженная незамкнутым кольцом). Так что вполне естественным кажется, что в кольцевом пространстве время тоже движется по кольцу. Однако происхождение данного мотива не имеет отношения к московскому метрополитену, где есть кольцевая линия: он пришел в городской фольклор из научно-фантастического рассказа А. Дж. Дейча «Лист Мебиуса» («A Subway Named Mobius»), в котором поезд в Бостонском метро попадает в параллельное пространство и появляется снова только через два месяца. Рассказ был впервые опубликован в 1950 году, русский перевод вышел в 1969 году. По нему был снят ряд фильмов, в том числе одноименный короткометражный художественный фильм Свердловской киностудии в 1988 году. Некоторые информанты на вопрос об этом сюжете начинали пересказывать фильм:

> ... вот, был такой фильм «Метро-призрак», как человек садится в метро и едет, и едет, и едет... попадает в петлю Мебиуса... и опять возвращается ‹...›, а ему кажется, что он все еще едет до следующей станции, и он не понимает этого... и ему кажется. Что он едет до следующей станции. [И сколько человек может так ездить?] Ну вот в фильме описан случай, что вот все-таки нашли этот поезд, его слышали, потом он появился и... так сказать, людей освободили, он остановился. [И сколько эти люди там провели?] По-моему, что-то около года, что-то вот так ‹...› когда они вышли, они думали, что просто приехали к станции. Вот он [поезд] попал [в петлю], и вот люди слышат, что поезд прошел, но они его не видят... [Инф. 19].

Однако сейчас мотив зажил самостоятельной жизнью. Появляется представление, что можно попасть в параллельное пространство, где иначе течет время, если уснуть на кольцевой линии, замкнуть, закольцевать собственное время жизни: «[Он] никогда не вернется. Слушала еще, что какое-то время пройдет, а он все будет тем же молодым, тем же… а вокруг все постареет» [Инф. 20].

Иногда информанты начинают терять связь между мотивом поезда-призрака и мотивом закольцованного времени: «Слышала, что он [поезд-призрак] ходит ночью, но его можно услышать, но не увидеть. [А еще] можно войти в поезд, а там прошлое» [Инф. 8]. В некоторых случаях поезд-призрак функционирует уже самостоятельно и появляется его аналог — машинист-призрак: «[Как выглядит машинист-призрак?] Ну там… ретро-поезд какой-нибудь, ретро-одежда. [Машинист одет в старую форму?] Да. [И поезд старый?] И поезд… Но я так понимаю, что это может быть новый поезд, но старый машинист» [Инф. 20].

Наконец, пропадает и мотив «закольцованного времени», и остается только представление о том, что пребывание в метро пагубно сказывается на времени жизни пассажира как таковом: «Кроме хрестоматийных крыс я слышала только о том, что метро каждый день отнимает у человека пять минут жизни. От самодеятельных теоретиков ЗОЖ в конце 80-х» [Инф. 11].

Все приведенные тексты были собраны Евгенией Коровиной и Кирой Розовой 8 лет назад, в собранных мною материалах он отсутствует. Только один информант из тех, с кем беседовала я, смог вспомнить этот мотив: «Говорили, что есть поезд, который нигде не останавливается, проходит… детали не помню[19]» [Инф. 5].

[19] Ранее информант говорил, что в эти рассказы никто не верил уже в детстве, когда он слышал, что их рассказывали.

III. Скрытая цель строительства метро

Согласно многим интервью, метро — это не транспорт. Или не только транспорт. Настоящая цель строительства метро другая: это или военный объект, призванный служить тайным правительственным нуждам (IIIа), или скрытый храм (IIIб).

Легенды о **тайном метро (IIIа)** очень популярны, среди собранных мною текстов они составляют 28%. К ним относятся два типа сюжетов. Первые — исторические: метро строилось для возможной эвакуации правительства во время войны. Вторая — современная: существуют скрытые бункеры и перегоны, используемые для военных нужд в наши дни.

Надо понимать ключевое отличие исторической роли московского метро в жизни города от таковой роли метро в Нью-Йорке, например. Так, во время Второй мировой войны метро выполняло функцию убежища, после 19 часов движение поездов прекращалось, туда спускались люди, начиналась мирная жизнь: на некоторых станциях работали кинотеатры, библиотеки, госпиталь: «За годы войны в метро… родились более 200 младенцев. На станциях были организованы пункты раздачи молока» [Черкасский 1994, 20 сентября]. Бомбоубежища были организованы и на неоткрытых еще станциях, например, «Новокузнецкой». Вот как об этом вспоминает одна информантка, чья семья не уехала в эвакуацию и оставалась в Москве во время войны:

> Начинается, объявляют военную тревогу — бомбежка. Бабушка, мама, я, Наташка берет куклу, и мы идем вниз, в подвал[20]. Потом, когда уже прошло какое-то время, это было не лето, это был, наверное, октябрь, стали очень долгие эти военные тревоги, и мы стали ходить на «Новокузнецкую», на Пятницкую улицу, там строили метро. И мы по ступенечкам… ‹…› Мы все шли… со всем скарбом — подушки, одеяльца, приходили туда, шли, шли, пока спустимся — мама говорит: «Наверно, отбой». А потом мы уже привыкли, что отбой не скоро, и там на нарах, на первом этаже… Там были двухэтажные нары, — мы ложились: светлые-светлые дощечки. Пахнет деревом, ничего не слышно, ни отбоя, ни прибоя, ничего, мы еще дети, — вот, ходили туда. [По сути, недостроенная еще была станция?] Не только недостроенная, там были ступеньки! Ступеньки были еще зе[мляные]… По-моему, там был только внизу настил деревянный. И мы вот спускались — а каково было подниматься! [А пути для поездов уже были проложены?] Не-ет! Вместо путей… шли нары! ‹…› И вот там спали. ‹…› [А освещение какое-то было?] Было освещение, было. Это не такое яркое, но, во всяком случае, достаточно для того, чтобы видеть. Там и вода была. Там стояли чаны, по-моему. Но к воде нас не пускали, это мама ходила [Инф. 28].

После окончания войны метро продолжают проектировать с учетом возможных воздушных и ядерных ударов. Это знание накладывается на представление о тайных путях эвакуации в секретных стратегических объектах: «Метро может использоваться как бомбоубежище, верю, что так и есть. Переход с «Ленинского проспекта» на МЦК[21], до постройки МЦК вел в Академию наук для эвакуации ученых в случае военных действий» [Инф. 9]. В некоторых рассказах этими путями пользуется не только правительство, но и оппозиционеры. Так, один информант вспоминал: «Защитники Белого дома в 91-м году, когда их там всех добивали, спустились в метро и тайными переходами вышли где-то в районе Шереметьева. Ну, может, не Шереметьева, но где-то там на севере вышли. Это мне рассказывал непосредственный свидетель всех этих событий» [Инф. 32].

[20] Речь идет о подвале жилого дома (Ордынка, 31), где жила семья Инф. 28.

[21] Московское центральное кольцо, железная дорога, открытая для пассажиров в 2016 году.

Представление о том, что метро построено для скрытой цели, например, массовой эвакуации людей, объясняет многое непонятное в метро — например, странное устройство некоторых отрезков пути: «На синей линии нет станции между от "Площади Революции" до "Курской", потому что она проходит через подвалы Лубянки. За решеткой в арке на станции Октябрьская начинается подземный ход, который ведет к памятнику Ленину [снаружи на площади]» [Инф. 13]. Некоторые информанты считают, что строительство станций (например, «Измайловской») являлось маскировкой для «бункера Сталина» [Инф. 2].

Настоящей квинтэссенцией темы «скрытой цели» является легенда о «Метро-2» — тайном правительственном метрополитене, построенном для эвакуации и связи центра с военными объектами, в том числе за пределами Москвы. Впервые этот термин был употреблен в остросюжетном романе Владимира Гоника «Преисподняя», опубликованном в журнале «Юность» в 1992 году. Действие романа происходит в тайных бункерах Москвы, причем в объемном предисловии автор говорит о том, что получил информацию о секретных станциях и перегонах метро от сотрудников спецслужб, будучи врачом в Министерстве обороны, а также рассказывает о собственном дигтерском опыте. Бросается в глаза, что стилистически предисловие не отличается от самого повествования, что позволяет рассматривать его полноправной художественной составляющей романа, однако в нем дается «установка на достоверность», что позволяет читателю отнестись к информации о «Метро-2» как к реальной, легшей в основу художественного вымысла. Тренд был подхвачен писателями разных жанров: «Метро-2» вдохновило авторов на написание шпионских и фантастических романов, вызвало новую волну диггерства. Стали создаваться «схемы» секретного метро[22].

В нарративах о «Метро-2» представлена развернутая схема тайных линий: «Построено с военными целями, есть ветка, ведущая в Мытищи и Звездный Городок» [Инф. 9]; «идет прямо от Кремля и уходит на юго-запад. [Есть параллельные ветки], там бункеры и запасы продуктов. [Есть] такой бункер у метро "Проспект Вернадского"» [Инф. 8]; «"Метро-2" — правительственная ветка для эвакуации высших эшелонов. Идет через "Измайловскую" из города. Метро — это стратегический военный объект. [Есть] станция-призрак между "Тушинской" и "Щукинское"» [Инф. 2]; «видели вроде как ребята, что есть действительно вторая Кольцевая линия, прям под первой нашей, глубже» [Инф. 22].

Эти легенды являются наиболее устойчивыми в корпусе текстов о метро: их фиксировала и я, и Евгения Коровина и Кира Розова восьмью годами раньше, и Анастасия Майер в начале 2000-х [Майер 2008: 244]. Возможно, что именно эти легенды, еще до возникновения названия «Метро-2», легли в основу строчек в песне Владимира Высоцкого «Слухи» 1969 года: «Слушай, слышал? Под землею город строят, / Говорят, на случай ядерной войны...». По мере того, как строятся новые станции, те элементы метро, которые ранее связывались с "Метро-2", перестают трактовать таким образом, зато появляются новые.

Легко заметить, что, как и в случае с погибшими метростроевцами, фольклорные нарративы, связанные с «Метро-2», концентрируются на самом этом мотиве, на элементах этого метро и его направлениях, но не сформировали цельных сюжетов. Мне удалось записать только один сюжетный нарратив, но и он не имеет широкого развития: «Помню байку про мужика, который заблудился в

[22] См., например, одноименный сайт Артемия Лебедева. URL: http://www.metro.ru/metro2/

метро и случайно через какие-то катакомбы вышел в Метро-2, где шло какое-то суперсекретное правительственное совещание. И слезно попросил то ли водички, то ли выход показать. [И что с ним стало?] На этом история заканчивается» [Инф. 12].

«Метро-2» становится интерпретационной моделью не только для «необъяснимых» с обывательской точки зрения элементов устройства самого метрополитена, но и элементов на поверхности, например, заброшенных зданий:

> Где-то в районе Варшавки проезжала какое-то здание и своему говорю, там, водителю: «Слушай, вот это здание стоит уже столько времени, его никто не сносит, а оно никогда не было жилым». Он говорит: «А там, небось, что-то под землей, вот сюда, туда, наверно, выход есть». Там еще есть подъезд, есть какой-то специальный, коммуникации. Он говорит: «А это вот... все считают, что это вот имеет отношение к метро, что это вот один из входов в метро... для правительства, и так далее». Потому что действительно: здание стоит, его никто никогда не заселял, оно не использовалось там и так далее, да? Его не сносят. То есть есть такая легенда, что есть такие здания, такие входы, по всей Москве — и конечно, сто пудов, они есть [Инф. 3]

Также к этому мотиву привязываются знаменитые сталинские высотки, в которых есть вход в тайное метро (известно, что в конце 90-х годов этот мотив породил целую волну поиска таких входов в подвалах здания МГУ и других):

> Я помню, что такая история тоже была, что они [высотки] должны как-то соединяться, и что у них есть какие-то лифты, да, что в каждом здании есть выход в метро, или какой-то ход в метро, потому что, значит, в общем-то, как бы они не для простых людей делались, да, эти здания. И так же что есть из Дома на набережной тоже какой-то вход в метро. Ну, с Дома на набережной наверняка есть. Да? Понятно, что и в Кремле, наверное, какой-то есть вход. Ну, то есть, ну, какие-то очевидные вещи, да? Вот. Ну что еще? Еще вот якобы есть ветка, которая идет в Жуковский. Вот, я думаю, абсолютно точно, потому что какой-то выход к не... к аэропорту, к какому-то неочевидному аэропорту должен быть. ‹...› Конечно, я уверена, что есть ветки метро, идущие глубоко за город. Потому что, ну в общем-то, любой дурак это бы предусмотрел в той ситуации, там, предвоенной и по... и позже тем более, да? [Инф. 3]

Но, кроме того, через «Метро-2» могут объясняться и совсем, казалось бы, не связанные с метрополитеном вещи — например, странные звуки в здании:

> В доме время от времени ощущается вибрация, в шкафах дребезжит посуда, как будто проходит метро. Я такое же ощущала в здании на Арбате, где внизу проходит линия метро, и это слышно. Мы так поняли, что это третья линия [«Метро-2»], которая как раз идет параллельно Шоссе Энтузиастов в сторону поселка Заря Балашихинского района. Я сначала долго была уверена, что это просто метро, которое [идет] в Новокосино, но по карте оно гораздо ниже нас. Кроме того, дом сотрясается недолго, как будто едут не длинные поезда, а короткие, в 1–2 вагона, но тяжелые. Говорят, в Метро-2 ходят именно такие [Инф. 15].

Границы этого тайного метро выходят далеко за пределы Москвы. Один информант говорил о метро, ведущем в Самару (это представление явно связано с реальным планом эвакуации правительства в Куйбышев в 1941 году): «Метро, ведущее аж до Самары, до Куйбышевских гор… подземным ходом можно добраться до подземного города… столицы… сталинской, которая в Самарских горах там где-то построена ‹…› На случай войны, ну, запасная столица» [Инф. 17]. Татьяна Савельева записала от жителя города Миасс текст о подземном метро между Москвой и Уралом: «Внутри горы находится коммуникационная сеть, соединяющая Москву с Уралом на случай войны, чтобы если что правительство быстро эвакуировать к нам на Урал. У нас же центр страны — самое безопасное место» [Савельева 2018].

Интересно, что в то время, как информанты охотно рассказывают легенды этого типа, гиды по метрополитену и работники метро избегают вопросов о «Метро-2» и стараются ничего не рассказывать о нем. С чем это связано, выяснить не удалось.

Наконец, последняя подгруппа текстов о метро отчасти соотносится с мотивом о секретной цели, но здесь эта цель понимается иначе.

В военное и послевоенное время, до 1953 года, когда было разрешено использование древнерусских и византийских элементов в архитектуре, а также было сделано некоторое послабление относительно религии, станции строились или с цитированием, или по прямому образцу храмовой архитектуры. Причем за основу брались не только православные, но и античные и римские храмы. На античный манер такие станции часто посвящались военным победам (например, «Октябрьская» (кольцевая), «Добрынинская», наземный павильон «Курской» и др.). Это привело к появлению широко известного клише, определяющего метро как дворец или храм для народа.

Поэтому в некоторых легендах метро представляет собой подземный храм (IIIб)[23]. Одни информанты говорят, что станция строилась как храм для нового божества — Ленина: «Большинство старых станций сделано в форме трехчастной базилики, и в алтарной ее части регулярно стоит какой-либо памятник, условно — Ленин (см. *Илл. 1*). И поэтому в метро очень мало мусора, потому, что построено как храм» [Инф. 21]. В других текстах подобие элементов метро храмовой архитектуре трактуется как способ «очищения» пространства от негатива, который скапливается в метро:

> Я слышала, что станция «Кропоткинская» построена в виде храма. [Зачем?] Чтобы вот это вот негативное... э-э... в общем, вот этот вот негатив метро как-то немножечко [разрядить]. [Только «Кропоткинская»?] Ну, какие-то еще... вот эти вот первые, в основном. [А что за негатив ты имеешь в виду?] Ну, то что вот это под землей... Но это только станция все же, да и вообще, ты ведь большую часть в вагоне проводишь... да еще и в тоннеле [Инф. 20].

Среди текстов моей коллекции в этой группе нарративов появляется новый частотный мотив (13% собранных текстов) — речь идет о приписывании некоторым элементам убранства станций происхождение от разрушенных в советское время храмов или кладбищ монастырей: «Еще про метро говорят, что плиты гранитные на полу с надгробий монахов какого-то монастыря. Но что за станция — забыл» [Инф. 1]; «[Ты слышала об использовании в строительстве материалов от взорванных церквей?] Да, слышала. Там, например, я слышала, что даже с каких-то там кладбищ, да, что-то использовали. Ну, то есть, ну якобы, это было на самом деле. [А какие станции?] Ну, какие-то в центре[24], по-моему...» [Инф. 3]. Наиболее часто такие легенды связывают метро с храмом Христа Спасителя: «Кропоткинская облицована мрамором [из Храма] Христа Спасителя, которого взорвали» [Инф. 10]; «Говорят, на "Новокузнецкой" мраморные скамьи из взорванного храма Христа Спасителя» [Инф. 14]. Последняя легенда широко транслируется в Интернете, а также вошла в рассказы гидов по метрополитену. С ее помощью они объясняют эклектичность дизайна станции «Новокузнецкая», в котором скамьи (в некоторых случаях речь идет только о мраморных подлокотниках и спинках) выглядят инородно. Однако по

[23] В европейском фольклоре широко известен мотив церкви, ушедшей под землю или под воду (См. Указатель мотивов Томпсона, Th. F941.2).

[24] Позже информант уточнила, что речь шла о надгробных плитах с Коломенского кладбища, которые использовали в строительстве метрополитена.

воспоминаниям сына архитектора станции Ивана Таранова Андрея Ивановича, лавочки были спроектированы и изготовлены в 1938 году, а станция была закончена значительно позже (в 1943 году), когда уже изменилась тематика ее оформления[25]. Немаловажно, что эта легенда — позднего происхождения, вероятно, она возникла после или в период реконструкции храма, т.е. в конце 1990-х — начале 2000-х годов: так уже упомянутая информантка, ходившая в недостроенную станцию «Новокузнецкая» как в бомбоубежище, прожила на Ордынке до 1965 года и ничего подобного не слышала [Инф. 28].

Но почему возникают такие легенды?

Одна собеседница рассказывала мне, что ее знакомая из Кирова (Вятка) плакала в метро, проезжая станцию «Библиотека имени Ленина», потому что в ее оформлении использованы плиты с Петелинского кладбища Вятки, где похоронены ее родственники: «У нее кто-то был похоронен на том кладбище. И оно сейчас снесено в городе, на том месте стоит областная больница, то есть получается, что дважды над памятью надругались» [Инф. 24]. Так для некоторых информантов использование могильных надгробий и элементов церковного оформления является надругательством над памятью. Ровно так же в 1950–1960-е годы еврейские общины забрасывали советские органы прошениями об изъятии могильных плит из покрытия дорог и станций[26].

Для других информантов происхождение элементов архитектуры метро из сакральных объектов легитимизирует их в качестве вотивных объектов. Так, нос статуи собаки на станции «Площадь революции» трут, потому что она сделана из церковного колокола: «...я слышала такое объяснение, что, значит… там же бронзовые эти все фигуры, и что вот конкретно на эту собаку досталась бронза с какого-то церковного колокола. Поэтому вот за него и надо, соответственно, держаться и загадывать желание» [Инф. 27].

Пример использования элементов метро в качестве спонтанной коммеморативной практики приводит в своей статье Дмитрий Равинский [2014: 28]: в день смерти Александра Галича 15 декабря 1977 году у барельефа города Галич на станции метро «Свиблово» появляются цветы, так как почтить память певца официально было невозможно.

В оформлении новой станции «Трубная» (открыта в 2007 году) использована мозаика с изображением древнерусских городов, однако купола церквей на ней без крестов (по официальному объяснению, из-за маленького размера мозаики). Пассажиры этой станции стали сами приклеивать кресты над куполами. Они регулярно обновляются — маленькие нательные, а также деревянные, покрупнее, явно сделанные специально для этой цели, кресты крепятся на пластилин или клей. Их размеры настолько малы, что их не сразу можно разглядеть среди крупной мозаики (*Илл. 2 и 3*).

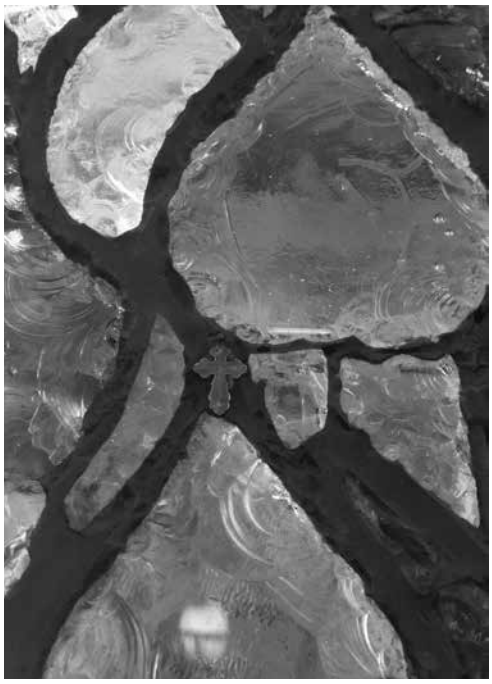
Таким образом, за легендами о метро как подземном храме стоят три представления: а) метро есть храм советской религии; б) элементы метро, заимствованные из архитектуры храмов или кладбищ — это осознанное религиозное осквернение властями; в) архитектурные элементы метро сделаны из убранства разрушенных храмов, и это позволяет осуществлять религиозную практику.

[25] Подробно об этом см. у Алексея Дедушкина [2017, 22 апреля], который провел расследование происхождения этих лавочек.

[26] Об этом говорится в многочисленных прошениях еврейских общин в 40–60-е годы: The Central Archive for the History of Jewish People, Иерусалим.



Илл. 2. Специальный крест.
Фото И. С. Богатыревой



Илл. 3. Нательный крест.
Фото И. С. Богатыревой

Городские легенды пассажиров и экскурсоводов-профессионалов

Легенды о метро можно сейчас встретить в двух принципиально различных сферах бытования: это тексты, транслируемые экскурсоводами — *блок гидов*, — и те легенды, которые знают и рассказывают простые «метропользователи» — *блок пассажиров*. Прагматика у текстов в обеих сферах отличается, поэтому и тематический состав в том и другом случае разный: цензура коллектива пропускает разные тексты в зависимости от того, предназначается ли он для репрезентации метро приезжим и москвичам в ходе экскурсий или он произносится в личной беседе.

Блок гидов — это легенды в публичном исполнении, связанные с историей возникновения тех или иных объектов метро. Генетически они восходят к более старым аналогичным легендам, как, например, легенда о Кольцевой линии восходит к легенде о Николаевской железной дороге, о чем шла речь выше. При этом гиды почти никогда не рассказывают легенд, в которых отражена актуальная опасность метро.

С другой стороны, прагматика легенд, рассказываемых пассажирами, состоит в том, чтобы передать эмоциональное переживание от своего опыта столкновения с метрополитеном, в них собираются все страхи и актуальная опасность, которую человек может встретить в метро, такие как страх за здоровье и жизнь (легенды о скрытом вреде). Важная функция легенд этого блока — проговаривание болезненных социальных тем. По приведенным примерам видно, что таковым является представление о том, что за внешними мирными намерениями

скрываются военные и тайные правительственные интенции (легенды о скрытой цели). Представление о метро как о грязном пространстве нашло выражение в легендах о крысах и заразных поручнях; с другой стороны, вера в возможность преобразования, так сказать, инверсии грязного через сакрализацию, реализовалась в легендах о метро как скрытом храме. Такое преобразованное пространство может приносить пользу тем, кто знает о его свойстве, — отсюда традиция тереть нос статуе, отлитой из церковного колокола, и ощущение, что станции, построенные по храмовым канонам, «нейтрализуют негатив» подземелья.

Заключение

Собранные мною городские легенды о метро не только не гомогенны, но и исторически изменчивы. Происхождение некоторых элементов метро связывается со страхом неверно прочесть скрытый знак или распоряжение правителя. Такие легенды в наши дни практически вымерли, т. к. ушел социальный контекст, породивший их — страх перед репрессиями (только экскурсоводы продолжают их рассказывать).

Метро содержит разные источники опасности — от вредителей, загадочных обитателей тоннелей и самого технологического устройства метрополитена до изменений физических характеристик пространства и времени. При этом легенды о врагах в 30-е годы, которые вредили метростроевцам, на пике социального беспокойства и экономического неблагополучия 1980–90-х годов сменяются рассказами об анонимных вредителях с отравленными или зараженными иглами. В наши дни такие рассказы возвращаются только в виде быстротечных моральных паник. Сейчас основной вред метро проистекает от механических устройств или от нечеловеческих обитателей подземки, то есть опасность, поджидающая человека под землей, дегуманизируется.

Наконец, городские легенды обнажают сомнение, что метро на самом деле предназначено для быстрого перемещения граждан. Эти нарративы развивают «культуру подозрения», согласно которой у метро есть истинная и скрытая цель, которая может служить как во вред, так и на благо. В советских и постсоветских легендах настоящее назначение метро — эвакуация высших эшелонов власти, а помощь обычному человеку в его обычной жизни уходит на второй план. Таким образом, в легендах выражается «скрытое послание», что советская, да и постсоветская власть ничего не делает для улучшения жизни людей, а строительство мощного, красивого метро и его новых станций — лишь прикрытие для правительственных операций.

Немногочисленные истории о чужеродных архитектурных элементах в метро (от взорванных храмов и разворованных кладбищ) могут быть актом эмоционального несогласия с властью (женщина плачет в метро, когда видит плитку с кладбища) или, наоборот, способом адаптировать чужое пространство к своим повседневным религиозным нуждам и представлениям. Так в метро появляются крестики над куполами мозаичных церквей.

Информанты

Инф. 1 — м., 1979, журналист. Здесь и далее, если не указано иное, зап. И. С. Богатыревой в декабре 2017 — марте 2018 года в Москве.

Инф. 2 — ж., 1978, работник метрополитена.

Инф. 3 — ж., 1971, журналист.

Инф. 4 — ж., 1992.

Инф. 5 — м., 1971, предприниматель.

Инф. 6 — м., 1980, работник метрополитена.

Инф. 7 — ж., 1998.

Инф. 8 — ж., 1956.

Инф. 9 — ж., 1995.

Инф. 10 — ж., 1989, педагог дополнительного образования.

Инф.11 — ж., 1972, химик.

Инф. 12 — ж., 1982, литератор.

Инф. 13 — ж., 1960.

Инф. 14 — м., ок. 45 лет.

Инф. 15 — ж., 1982, литератор. Самозапись.

Инф. 16 — м., 1957, работник метрополитена.

Инф. 17 — м., 1989. Зап. Е. Коровиной и К. Розовой в сентябре-ноябре 2010 года в Москве.

Инф. 18 — м., 1987. Зап. Е. Коровиной и К. Розовой в сентябре-ноябре 2010 года в Москве.

Инф. 19 — ж., 1955. Зап. Е. Коровиной и К. Розовой в сентябре-ноябре 2010 года в Москве.

Инф. 20 — ж., 1986. Зап. Е. Коровиной и К. Розовой в сентябре-ноябре 2010 года в Москве.

Инф. 21 — ж. Зап. Е. Коровиной и К. Розовой в сентябре-ноябре 2010 года в Москве.

Инф. 22 — м., 1981, машинист Кольцевой линии московского метрополитена. Зап. Е. Коровиной и К. Розовой в сентябре-ноябре 2010 года в Москве.

Инф. 23 — ж., ок. 50 лет, экскурсовод по метрополитену. Записано по памяти.

Инф. 24 — ж., 1980, литератор, родом из г. Кирова (Вятка).

Инф. 25 — м., 1978. Интернет-опрос А. С. Архиповой и А. А. Кирзюк.

Инф. 26 — ж., 1956, научный сотрудник.

Инф. 27 — ж., 1957, выпускница МЭИ, житель района Лефортово. Зап. Э. Матвеевой, интервью для архива Лаборатории теоретической фольклористики РАНХиГС, февраль 2018 года.

Инф. 28 — ж., 1933, пенсионер, жила в районе Ордынки до 1965 года. Зап. И. Богатыревой, интервью для архива Лаборатории теоретической фольклористики РАНХиГС, сентябрь 2018 г.

Инф. 29 — м., 1973, научный сотрудник.

Инф. 30 — ж., 1979, научный сотрудник.

Инф. 31 — м., ок. 50 лет, директор Народного музея метрополитена, гид.

Инф. 32 — ж., ок. 1956, научный сотрудник. Записано по памяти.

Инф. 33 — ж., ок. 1972, историк, гид по московскому метрополитену.

Литература

Архипова, А., Кирзюк, А., Титков, А. (2017). Чужие отравленные вещи. *Новое литературное обозрение*, *143*(1), 154–166.

Архипова, А., Михайлик, Е. (2017). Опасные знаки и советские вещи. *Новое литературное обозрение*, *2017*(143), 130–153.

Богатырев, П. Г., Якобсон, Р. О. (1971). Фольклор как особая форма творчества. В Богатырев П. Г. *Вопросы теории народного искусства*, 363–383. М.: Искусство.

Бурлак, В. (2016). *Москва подземная*. Санкт-Петербург: Амфора.

Веселова, И. С. (2000). *Жанры современного городского фольклора: повествовательные традиции* (Диссертация на соискание ученой степени кандидата филологических наук). ИВГИ РГГУ, Москва.

Гоник, В. (1993). *Преисподняя.* М.: Пилигрим.

Гречко, М. (2012). *Засекреченные линии метро Москвы в схемах, легендах, фактах*. М.: АСТ.

Громов, Д. В. (2013). Обрядность в городском ландшафте: объекты и практики. *Традиционная культура, 2013*(3), 71–82.

Громова, М. (2016, 12 октября). Псевдосенсации в соцсетях: кому выгодно? Вести.ru. Режим доступа: https://www.vesti.ru/doc.html?id=2809387

Дедушкин, А. (2017, 22 апреля). *Скамьи станции метро «Новокузнецкая» и храм Христа Спасителя.* Режим доступа: https://a-dedushkin.livejournal.com/1200887.html

Запорожец, О. (2014). Настроить город на свою волну: метрополитен и управление городскими опытами. *Теория моды: Одежда. Тело. Культура, 2014*(33), 144–161.

Кирзюк, А. (2018). Сюжет — это симптом: как фольклористы изучают городские легенды. *Фольклор и антропология города, I*(1). 20–43.

Легенды Николаевской железной дороги. *Русская семерка.* Режим доступа: http://russian7.ru/post/7-legend-nikolaevskoj-zheleznoj-dorogi/.

Майер, А. С. (2008). *Московские городские легенды как исторический источник (Историческая память и образ города)*. (Диссертация на соискание ученой степени кандидата филологических наук). Институт всеобщей истории РАН, Москва.

Паперный, В. (1996). *Культура Два.* М.: Новое литературное обозрение.

Равинский, Д. (2014). «Тайные памятники» Ленинграда — Петербурга. *Телескоп, 2014*(3), 28–30.

Савельева, Т. (2018). «Нехорошие места» и другие легенды современного провинциального города. *Фольклор и антропология города, I*(1). 274–278.

Взгляд (1994, 28 сентября). *Сегодня. Москва.*

Супруненко, Ю. (2015). Москва подземная: корни и крона великой тайны. М.: Вече.

Черкасский, К. (1994, 20 сентября). Легендарная быль столичной подземки. *Сегодня. Москва.*

Яблочкин, К. (2014). Легенды СССР: история гостиницы «Москва». *Аргументы и факты.* Режим доступа: http://www.aif.ru/realty/city/1411538.

Augé, M. (2002). *In the Metro.* Minnesota: University of Minnesota Press.

Best, J., Horiuchi, G. T. (1985). The razor blade in the apple: The social construction of urban legends. *Social Problems, 32*(5), 488–499.

Brunvand, J. H. (2012). *Encyclopedia of urban legends, updated and expanded edition. Volume 1: A–L.* Santa Barbara, California: ABC-CLIO, LLC.

Gargulinski, R. (2001). Stand clear of the closing doors! *Voices: The Journal New York Folklore, 2001*(27), 28–31.

Goldstein, D. E. (2004). "Banishing all the spindles from the kingdom": Reading needle-prick narratives as resistance. *Once Upon a Virus.* Colorado: University Press, 7–156.

Dégh, L., Vázsonyi, A. (1983). Does the word "Dog" bite? Ostensive action: A means of legend-telling. *Journal of Folklore Research, 20*(1), 5–34.

Ingemark, C. A. (2008). The octopus in the sewers: An ancient legend analogue. *Journal of Folklore Research, 45*(2). 145–170.

Smith, P. (1997). Contemporary legends. *Folklore: An encyclopedia of beliefs, customs, tales, music and art.* CA: ABC-Clio, 493–495.

References

Arhipova, A., Kirzyuk, A., Titkov, A. (2017). Chuzhie otravlennye veshchi [Poisoned alien things]. *Novoe literaturnoe obozrenie* [New Literary Observer], *143*(1), 154–166. (In Russian).

Arhipova, A., Mihajlik, E. (2017). Opasnye znaki i sovetskie veshchi [Dangerous symbols and soviet goods]. *Novoe Literaturnoje Obozrenie* [New Literary Observer], *2017*(143), 130–153. (In Russian).

Augé, M. (2002). *In the Metro.* Minnesota: University of Minnesota Press.

Best, J., Horiuchi, G. T. (1985). The razor blade in the apple: The social construction of urban legends. *Social Problems, 32*(5), 488–499.

Bogatyrev, P. G., Yakobson, R. O. (1971). Fol'klor kak osobaya forma tvorchestva [Folklore as a special form of creativity]. In Bogatyrev, P. G. *Voprosy teorii narodnogo iskusstva* [Questions of the theory of folk arts], 363–383. Moscow: Iskusstvo. (In Russian).

Brunvand, J. H. (2012). *Encyclopedia of urban legends, updated and expanded edition. Volume 1: A–L.* Santa Barbara, California: ABC-CLIO, LLC.

Burlak, V. (2016) *Moskva podzemnaya* [Underground Moscow]. Sankt-Petersburg: Amfora. (In Russian).

Cherkasskij, K. (1994, September 20). Legendarnaya byl' stolichnoj podzemki [Legendary true story of the underground of the capital city]. *Segodnya*, *Moskva.* (In Russian).

Dedushkin, A. (2017, April 22). *Skam'i stancii metro "Novokuzneckaya" i hram Hrista Spasitelya* [Benches of "Novokuznetskaya" subway station and of the Cathedral of Christ the Saviour]. Retrieved from https://a-dedushkin.livejournal.com/1200887.html (In Russian).

Dégh, L., Vázsonyi, A. (1983). Does the word "Dog" bite? Ostensive action: A means of legend-telling. *Journal of Folklore Research, 20*(1), 5–34.

Gargulinski, R. (2001). Stand clear of the closing doors! *Voices: The Journal New York Folklore, 2001*(27), 28–31.

Goldstein, D. E. (2004). "Banishing all the spindles from the kingdom": Reading needle-prick narratives as resistance. *Once Upon a Virus.* Colorado: University Press, 7–156.

Gonik, V. (2012). *Preispodnyaya* [The hell]. Moscow: Piligrim. (In Russian).

Grechko, M. (2012). *Zasekrechennye linii metro Moskvy v skhemah, legendah, faktah.*[[Secret lines of Moscow subway in charts, legends and facts]. Moscow: AST. (In Russian).

Gromov, D. V. (2013). Obryadnost' v gorodskom landshafte: ob'ekty i praktiki. [Rituals in urban landscape: objects and practices]. *Tradicionnaya kul'tura* [Traditional Culture], *2013*(3), 71–82. (In Russian).

Gromova, M. (2016, October 12). Psevdosensacii v socsetyah: komu vygodno? [Pseudo sensations in social networks: who benefits from them?]. Vesti.ru. Retrieved from http://www.vesti.ru/doc.html?id=2809387 (In Russian).

Ingemark, C. A. (2008). The octopus in the sewers: An ancient legend analogue. *Journal of Folklore Research, 45*(2). 145–170.

Kirzyk, A. (2018). Syuzhet — eto simptom: kak fol'kloristy izuchayut gorodskie legendy [A plot is a symptom: how foklorists study urban legends]. *Fol'klor i antropologiya goroda* [Urban Folklore & Anthropology], *I*(1), 20–43. (In Russian).

Legendy Nikolaevskoj zheleznoj dorogi [Legends of Nikolay's railway]. Retrieved from http://russian7.ru/post/7-legend-nikolaevskoj-zheleznoj-dorogi/ (In Russian).

Majer, A. S. (2008). *Moskovskie gorodskie legendy kak istoricheskij istochnik (Istoricheskaya pamyat' i obraz goroda)* [Moscow Urban Legends as Historical Sources. (Historical Memory and Image of the City)] (Unpublished doctoral dissertation). Institute of World History, Russian Academy of Sciences, Moscow. (In Russian).

Papernyj, V. (1996). *Kul'tura Dva* [Culture 2]. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie. (In Russian).

Ravinskij, D. (2014). "Tajnye pamyatniki" Leningrada — Peterburga. ["Secret monuments" of Leningrad — St. Petersburg]. *Teleskop*, *2014*(3), 28–30. (In Russian).

Savelieva, T. (2018). "Nekhoroshie mesta" i drugie legendy sovremennogo provincial'nogo goroda ["Bad places" and other legends of contemporary town]. *Fol'klor i antropologiya goroda* [Urban Folklore & Anthropology], *I*(1), 274–278. (In Russian.)

Smith, P. (1997). Contemporary legends. *Folklore: An encyclopedia of beliefs, customs, tales, music and art.* CA: ABC-Clio, 493–495.

Suprunenko, Y. (2015). *Moskva podzemnaya: korni i krona velikoj tajny* [Underground Moscow: roots and branches of the great mystery]. Moscow: Veche. (In Russian).

Veselova, I. S. (2000). *Zhanry sovremennogo gorodskogo fol'klora: povestvovatel'nye tradicii* [Genres of contemporary urban folklore: narrative tradition] (Unpublished doctoral dissertation). The Institute for Advanced Studies in Humanities of the Russian State University for Humanities, Moscow. (In Russian).

Vzglyad [The Look]. (1994, September 28). *Segodnya, Moskva.* (In Russian).

Yablochkin, K. (2014). *Legendy SSSR: istoriya gostinicy "Moskva".* [Legends of the USSR: the history of hotel Moskva]. Retrieved from http://www.aif.ru/realty/city/1411538. (In Russian).

Zaporozhec, O. (2014). *Nastroit' gorod na svoyu volnu: metropoliten i upravlenie gorodskimi opytami.* [To tune a city to your own wave: the subway and management of urban experience]. *Fashion Theory: Clothing. Body. Culture* [Fashion Theory: The Journal of Dress, Body & Culture], *2014*(33), 144–161. (In Russian).