
Московское метро: путешествие во времени и пространстве

Джанджугазова Е.А.

Московский метрополитен¹, или просто «по-домашнему» метро — это не только важнейшая транспортная артерия столицы — это неотъемлемая часть всей нашей жизни, символизирующаяся в народном сознании образ индустриального прогресса страны, символ экономической мощи, ее гордость и ее история. Продолжая тему об истории места своего обитания, особое внимание хочется уделить московскому метро, которому в мифологической картине развития современной городской культуры всегда отводилось значительное место. За последние 70 лет существования метро стало местом притяжения не только огромного количества людей, оно стало полигоном внедрения новых идей и смелых решений в архитектуре, прикладном искусстве, науке и технике.

Среди множества проявлений смелых архитектурных идей «архитектурный облик» московского метро — один из самых блистательных и современных, а история проектирования и строительства метро — одна из самых триумфальных страниц всей советской истории. Такой вывод можно сделать, анализируя особенное отношение москвичей, да и всех советских людей к московскому метро — этому первенцу Метро-строю, показавшему всему миру крепнувший технический потенциал нашей страны.

Известные писатели И. Ильф и Е. Петров в своих очерках о Метрострое писали: «Впечатление, производимое на людей «подземными дворцами», было столь ошеломляющим, что пуск первой очереди связывался с наступлени-

ем новой «метрополитеновой эры», когда вместе «с городом совершенствуются и люди, которые в нем живут» [1].

Для москвичей метро стало критерием чувства патриотизма и эстетической ценности. В спорах вокруг современной архитектуры метро было неприкасаемо. После фразы: «Может, тебе еще и метро не нравится?» — споры об архитектурных вкусах прекращались, метро нравилось всем.

Престиж метро подкреплялся широко публикуемыми в печати откликами известных ученых, мастеров искусства, политических деятелей, высоких иностранных гостей. Вот как писал о метро, среди прочих впечатлений о Москве, Лион Фейхтвангер: «...средства сообщения работают хорошо, и наивная гордость местных патриотов к их метрополитену вполне обоснована: он действительно самый красивый и удобный в мире» [4].

Юлиус Фучик в 1935 году помещает в чехословацкой газете «Руде право» очерк «Краткая история московского метро», а американский инженер-консультант Джон Морган тогда же издает в Советском Союзе брошюру «Московский метрополитен — лучший в мире».

Уникальность социальной и эстетической значимости образов метро никогда не оспаривалась ни официальной критикой, ни обыденным сознанием. Отношение москвичей к архитектуре метро за долгие годы его существования практически не подверглось изменениям примерно так же, как к любимой и дорогой сердцу вещи.

¹ Слово «метрополитен» происходит от названия компании «Метрополитен» (в переводе — «столичная»).

Архитектура метро всегда оставалась вне какой-либо научно-теоретической ревизии даже в конце 1950-х годов, когда была резко осуждена «непозволительная роскошь» послевоенного строительства.

Однако настоящий исследовательский интерес к метро формируется только в 80-е годы двадцатого столетия в связи с 50-тилетним юбилеем московского метрополитена. В этот период появляется ряд интересных исследований, раскрывающих социальную и художественно-эстетическую роль метро в жизни Москвы и всей страны. Особенность этих работ заключалась в том, что в них рассматривалась связь эстетики метро с его транспортной функцией и предлагалось изучать «мир метро» не только как сложнейшую городскую транспортную систему, но и как сложный историко-культурный комплекс, передающий самые яркие черты своей эпохи.

Тема метро возникла задолго до его открытия, о ней писали, говорили и отчаянно спорили. Ведь как один из самых населенных городов Европы, Москва еще в самом начале XX века почувствовала необходимость развития так называемых «внеуличных железных дорог». Ответом на эту поставленную самой жизнью проблему был целый ряд интересных инженерных проектов. Они появлялись один за другим, предлагая строительство либо эстакадных линий, либо тоннелей.

Первый из этих проектов, разработанный группой специалистов в 1901 году, предусматривал сооружение круговой эстакады по Камер-коллежскому валу с двумя диаметрами, соединяющими Преображенскую заставу и Новодевичий монастырь, а также Серпуховскую заставу и Петровский парк. Второй проект, представленный через год инженером Балинским, предполагал связать Тверскую заставу с Замоскворечьем тоннелем и эстакадной линией, проходящей через центр города. Этот проект рассматривался на заседании Московской городской думы и был отклонен по причине того, что устройство в Москве внеуличных дорог посчиталось пока делом преждевременным.

Следующая серия проектов подземки отражала новый этап развития инженерной мысли

и была ближе к практическому осуществлению. В 1911 году городской управой, а затем и городской думой рассматривалось как вполне реалистичное предложение о строительстве трамвайного тоннеля под Лубянским проездом, Ильинкой и Красной площадью, который впоследствии должен был стать частью сети будущего метрополитена. Эта сеть включала в себя три диаметра: от Каланчевской площади до Смоленского рынка; от Покровской заставы до Тверской заставы; от Виндавского (ныне Рижского) вокзала до Серпуховской площади. Другой проект, выдвинутый инженером Кнорре в 1912 году, предполагал сооружение двух очередей: сперва радиальной (от центра до соединительной ветви между Октябрьской и Курской железными дорогами), а затем кольцевой — по Садовому кольцу.

К сожалению, в силу экономической несостоятельности города, а также в связи с началом Первой мировой войны ни один из проектов не был принят к осуществлению. Но опыт не прошел даром, так как в ходе изучения этих инженерных предложений осмыслились типы будущих метродорог и способы производства работ. Уже в советский период на начальном этапе строительства метро эти проектные материалы оказались весьма ценным подспорьем. Решение о сооружении метрополитена окончательно созрело в начале 20-х годов XX века. К тому времени Москва, имеющая плохое транспортное сообщение, по стремлению к мобильности населения обогнала все города мира.

Вот как описали жизнь московской улицы И. Ильф и Е. Петров: «По тротуарам и мостовым, в самых различных направлениях, вправо, влево, вперед, назад, вкривь и вкось, налетая друг на друга, бегут люди. Впечатление такое, будто беспрерывно ловят вора. И только присмотревшись, замечаешь, что никто никого не ловит, а все заняты своими делами... В общем, на улице происходит то, что официально называется «час пик». Великое множество людей, и всем надо немедленно куда-то ехать».

Именно таким образом представляла Москва в своей повседневной жизни — городская сутолока и дорожная неразбериха стала предме-

том как безобидного юмора, так и едкой сатиры. Но была в то же время литература, описывающая прекрасный романтический образ города будущего, где все люди будут существовать в удобной эргономичной среде, легко перемещаться в огромном городском пространстве при помощи самых диковинных средств передвижения.

Городской транспорт в урбанистических идеях 20-х годов прошлого столетия занимал одно из главнейших мест, а в ряду его будущих видов назывались автомобили, электричка, винтовой трамвай, движущиеся тротуары, дирижабли и, конечно, метрополитен.

«В почти фантастическую силу транспорта верили в ту пору все... надеялись на то, что в воспитании нового горожанина решающую роль сыграют радио, телевидение, а более всего мчащиеся по путям на железобетонных столбах электропоезда «наземки», скоростная «подземка», управляемые аэростаты с «колоннами-пристанями», «самодвижущиеся тротуары», «таксомоторы» и даже «вращающиеся эллипсы» [5].

Романтическое послереволюционное время идею метро видоизменило. Возникнув сначала как чисто инженерная задача, она скоро преобразовалась в идеологическую: быстроходный и удобный транспорт теперь мыслился как одно из активнейших средств строительства новой и прекрасной жизни. Начало практическому осуществлению этой социальной утопии было положено в 1923 году, когда при Управлении московских городских железных дорог было учреждено бюро по проектированию метрополитена. Однако должно было пройти еще около десяти лет, прежде чем в Москве началось строительство метро.

Строительство метрополитена означало и рождение новой советской архитектуры. Приступая к проектированию метро, советские архитекторы не располагали ни опытом, ни необходимыми навыками для создания образной концепции транспортных сооружений нового типа. Имеющийся зарубежный опыт не мог в полной мере быть полезным, так как зарубежные метровокзалы были подчеркнуты функциональными и будничными и не могли быть

примером для подражания, да и знали о нем в основном понаслышке.

В 1920-е годы именно облик парижской подземки с ее тусклыми лампами и запыленными стенами являлся аргументом в споре — быть или не быть в Москве метро, которое квалифицировалось противниками метрополитена как якобы несоциалистический вид транспорта.

Образ социализма рисовался как образ торжества, процветания и движения вперед. Освоение человеком новых пространств стало одним из проявлений его энергетических возможностей. Образы непоколебимой уверенности в «светлом будущем» выразились на примере декоративного оформления станций метро, которое и сформировало целостную ткань архитектуры всего московского метрополитена.

В это время людей неодолимо влечет небо, космические миры и просторы. Тренировочные полеты и прыжки с парашютом становятся не только распространенным видом спорта, но и обозначают новые жизненные масштабы и ориентиры. Устремленность в будущее — вот самая примечательная черта и мировоззренческая категория, с которой связали свои фантазии урбанисты-футурологи первой половины XX века.

В концептуальной идее московского метро совершенно по-новому прозвучало отношение советского человека к пространству, освобожденному от земли и призванному служить «подземным дворцом» для миллионов трудящихся.

Конечно, никто из архитекторов-разработчиков проектов не ставил вопрос о необходимости формирования образно-пространственной концепции принципиально новых для страны архитектурных объектов и, несмотря на то, что метро рассматривалось ими скорее с технической, нежели с образно-мировоззренческой точки зрения, московский метрополитен стал площадкой для апробации идей, формирующих новый тип обустройства пространства.

В мраморе, граните, стекле и металле убранства станций метро как в зеркале отразилась история нашего времени от революционного романтизма 1920-х до утилитарного минимализма 2000-х.

В них соединилось, казалось бы, разное — рациональная ясность и аскетизм конструктивных решений на «Лубянке», уравновешенное согласие пространственных форм на «Охотном ряду», возвышенная торжественность свободного интерьера на «Кропоткинской», декоративная многоликость на «Комсомольской».

Известный архитектор советского времени А.Н. Душкин отметил: «Средствами архитектурного языка можно выразить очень многое, только если наши концепции находятся в согласии с законами гармонии. Мое архитектурное кредо — станция «Кропоткинская», при создании ее проекта пришлось обратиться к анналам египетской подземной архитектуры» [3].

В то время как станция «Автозаводская», по словам А.Н. Душкина, была сделана на одном дыхании, в ее идее четко выразилась конструктивная сущность и, как у русских храмов, чистота работающих форм.

Облик московского метро — это явление, неотделимое от истории и культуры народа. Идеологическое воздействие памятников архитектуры непрерывно, и годы не ослабляют его. Напротив, исторические события аккумулируются в них, дополняя и углубляя впечатления. Сегодня каноническая строгость и красота архитектурных форм станции «Автозаводской» соединилась с болью об утрате десятков оборвавшихся в результате теракта жизней россиян, и от этого она становится нам еще дороже как часть трагической истории Нового времени.

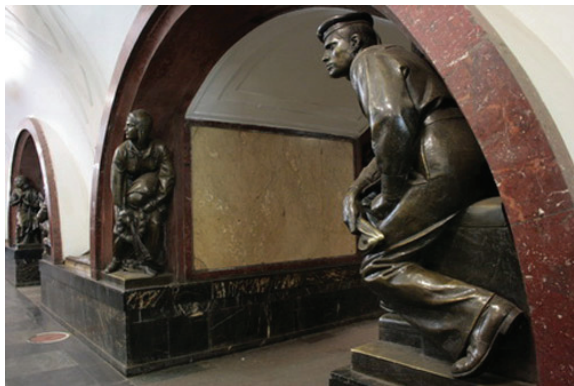
Интересна история создания одной из наиболее примечательных станций московского метро — «Площадь революции». В то время еще молодой и романтически настроенный архитектор Алексей Душкин задумал выразить идею революции не скульптурными формами, а барельефами, но не смог противостоять натиску маститого скульптора — академика Матвея Манизера, благодаря усилиям которого станция украшена 76 бронзовыми скульптурами, каждая из которых присутствует в 4-х экземплярах.

Народная молва приписывает им магические свойства, и вот уже более 70-ти лет с 1938 года на станцию приходят студенты, чтобы попросить удачу на экзаменах и зачетах. За эти десятилетия сложились своеобразные «магические ритуалы»: если потерять нос собаке, то благополучная сдача экзамена обеспечена, а если потрогать маузер у чекиста — то день в финансовом и деловом отношении сложится на редкость удачно. В свою очередь, отправляющимся на свидание рекомендуется коснуться тувельки бронзовой барышни, однако ни в коем случае и ни при каких обстоятельствах нельзя тереть скульптуру бронзового петуха, а особенно трогать его клюв.

И вообще, у студентов считалось, что поездка по полному кругу Кольцевой способствует удаче.

Конечно, времена изменились, и современное студенчество уже предпочитает поездки по Садовому кольцу на собственных авто, но мистическая романтика места по-прежнему завораживает. Уже совсем недавно молоденькая девчонка смущенно спрашивала пассажиров метро: «Как проехать к волшебной собаке, которая исполняет все желания?». Люди недоуменно улыбались, а я вспомнила себя, как в конце 1970-х, поступая в институт, на многолюдной станции тайком поцеловала бронзовую собаку, и представьте себе, помогло...

Московское метро в целом полностью отражает мифотворчество социально-политической жизни страны. В кон-



Станция «Площадь революции»



Станция «Новослободская»

цепции пространственных решений станций московского метро, несмотря на идеологический прессинг советского периода, отчетливо проявилось чисто российское мифологизированное мышление и историческая специфика, выраженная страстью к куполам как иллюзии «прорыва к небу», «прорыва в будущее».

Архитектура станций московского метро 1950-х — «Курская», «Таганская» и «Октябрьская» — отразила пафос Великой победы, этими станциями мы гордимся, любимеся и спорим об их будущем, потому что они не только часть транспортной системы столицы — они часть исторической памяти народа.

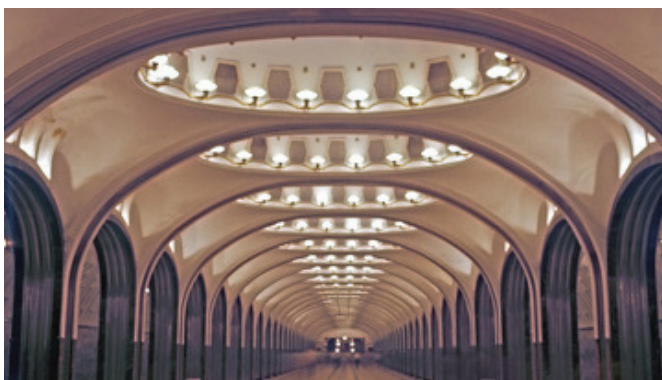
Сегодня не утихают споры о восстановлении исторического облика станции «Курской» и возвращении скульптур советских вождей. Вряд ли подобные споры могут возникнуть вокруг безликих станций 1970-х, архитектурные решения которых создавались под жестким воздействием нового государственного заказа — «простота» и даже «уличность» в оформлении внутреннего пространства, выраженная в желании покрыть стены станций кафельной плиткой, а пол — асфальтом.

К счастью, в создании большинства станций московского метро все-таки преобладала романтика творца, нежели голый

практицизм советского хозяйственника. Проектируя в 1936—1937 гг. станцию «Площадь Маяковского», Алексей Николаевич Душкин читал и перечитывал стихи поэта, слушал музыку Баха и Прокофьева, и родившийся у него образ оформления пространства станции можно было выразить словом «сталь». Именно сталь как материал архитектор решил сделать доминирующим в общей композиции проекта, что вызвало много тре-

вог и волнений на стадии его утверждения. Действительно, никто до этого не использовал сталь в таком качестве. Многие называли идеи Душкина безумными, но, как известно: «...Безумству храбрых поем мы песню...» И тогда, и сегодня станция «Площадь Маяковского» — одна из самых красивых станций метро в мире, так как она отразила идею «времени борцов», а в ее архитектуре явственно звучат «стальные звуки» музыки Сергея Прокофьева. Уникальный проект станции был оценен по достоинству, в 1938 году он получил Гран-при на Международной выставке в Нью-Йорке.

Алексей Душкин как каждый настоящий творец был горячо увлечен созданием уникального и неповторимого образа еще одной очень красивой станции московского метро — «Новослободской». При ее создании А.Н. Душкин применил еще один революционный для метро-



Станция «Маяковская»

строения того времени материал — стекло. Идея этой станции отражала «сказочный», еще доведенный замысел архитектора, и она полностью воплотилась в многоцветье стеклянных витражей, гармонично сочетающихся с изяществом овальных форм и рисунком бронзовых переплетов, напоминающих старинную технику перегородчатых усольских эмалей. У многих москвичей эта станция ассоциируется с «каменным цветком» и сказками Бажова, попадая на нее, чувствуешь очарование «игры света» разноцветного стекла в узорчатых витражах и как будто действительно попадаешь в сказку.



Станция «Маяковская» в период Великой Отечественной войны

Эстетическая выразительность московского метро, к счастью, стала его неотъемлемой частью на все времена, так как введение в строй новых станций метро продолжается. Только за последние три года открылось сразу несколько станций, которые продолжают высокие традиции Метростроя, что продолжает вызывать у россиян чувство гордости за свою столицу. И, несмотря на повседневную суету, люди по-прежнему обращают внимание на окружающую их красоту интерьеров, что и легло в основу идеи создания рейтинга самых красивых станций московского метро [6].

Десять самых интересных станций было выявлено по результатам опроса, проведенного среди москвичей разных возрастов, профессий, национальностей, материальных возможностей и политических взглядов. Результаты в целом порадовали, так как большинство опрошенных москвичей знакомы с архитектурой метро,

многие знают на память, как выглядят станции, и свободно могут назвать хотя бы одну, кажущуюся им красивой. Опрос дал общее представление о том, какие станции в принципе нравятся москвичам: старые или новые. Следует отметить, что 28% опрошенных считают самыми красивыми общепризнанные эталоны: «Маяковскую», «Площадь Революции», «Новослободскую», «Электrozаводскую». Много поклонников у наиболее широко декорированных станций — «Комсомольской-кольцевой», «Киевской-радиальной», «Киевской-кольцевой», «Новокузнецкой», «Арбатской» (им отдали предпочтение 34% опрошенных).

При этом только 10% опрошенных считают самыми красивыми новые станции — современные и лаконичные: «Парк Победы», «Строгино», «Чкаловскую», «Сретенский бульвар». Таким образом, в десятку лучших попали в основном станции довоенного и послевоенного периодов и только две новые: «Сретенский бульвар» и «Деловой центр».

Возглавила рейтинг самых красивых станция «Маяковская» — ее назвали лучшей 25% москвичей. За что же так любят «Маяковскую» жители столицы? Как показал опрос, главным образом за строгую простоту и необыкновенную пластичность линий. В оформлении станции нет тяжеловесности, свойственной «сталинскому» монументализму, а мозаичные панно вносятся, по мнению москвичей, некую романтическую нотку.

Кроме того, эта станция дорога старшему поколению москвичей — она хранит память о нашей Великой Победе. Во время Великой Отечественной войны станция «Маяковская» использовалась как бомбоубежище. Кроме того, центральный зал станции служил местом проведения торжественных собраний. Самое известное из них — проведенное 6 ноября 1941 года торжественное заседание московского Совета депутатов по случаю 24-й годовщины

Великой Октябрьской революции, когда враг стоял на пороге столицы.

Ко всему прочему, станция «Маяковская» пополнила список известных городских легенд. Одна из самых любопытных народных версий гласит, что стальные дуги, использованные при строительстве станции, выполнены из ребер первого дирижабля. А вот другая легенда. Как известно, южный вестибюль станции встроен в здание концертного зала им. П.И. Чайковского. Считается, что металлические вставки в орнаменте должны были служить проводником звука — классической музыки, раздающейся в здании над станцией. Второе место заняла станция «Новослободская»: ей досталось 10% голосов. Она так же как и станция «Маяковская» построена по проекту Алексея Душкина и широко известна своими мозаичными панно, выполненными по эскизам художника Павла Корина. Именно эти разноцветные мозаичные панно, по результатам опроса, и являются самыми привлекательными элементами станции.

Первую тройку самых красивых замыкает «Площадь Революции» — она набрала 9% голосов. Как уже упоминалось, эта станция особенно любима москвичами за необычайную живую выразительность бронзовых фигур, помещенных в ниши арок. Специалисты отмечают, что художественная особенность этой скульптурной композиции состоит в том, что в ней нет ни одной стоящей фигуры, все они — матрос, солдат, крестьянин — либо сидят, либо стоят, пригнувшись и как бы приготовившись бежать... За счет этого скульптуры смотрятся очень естественно и органично.

Вместе с тем московское метро — это не только самый быстрый вид городского транспорта, — это еще и своеобразный мобильный «учебник истории», из которого можно узнать много любопытного о названиях некоторых станций московского метрополитена, которые произошли от наименований старинных поселений. [2]

Станция «Кунцевская» сохранила название подмосковного села Кунцево, известного еще с 1454 года. Лиственные леса и, Москва-река де-

лали Кунцево любимым местом пребывания москвичей. По одной из версий, название «Кунцево» произошло от слова «куница», поскольку в местных лесах водились эти животные. Однако большинство историков и филологов больше склоняются к другой версии, согласно которой «Кунцево» произошло от слов «кунеть» — «хорошенько» или «кунка» — «милая». Есть еще одна, самая распространенная версия, по которой в основе «Кунцево» лежит прозвище или фамилия Кунец одного из владельцев этого села. Известно, что принцип принадлежности в те далекие времена был крайне важен, то есть вопрос: кому принадлежит тот или иной дворовый человек, был актуален. Следовательно, это было его, Кунцево село. А «кунцом» в XVI веке иногда называли крестьян.

Станция «Крылатская» увековечила память о старом подмосковном селе Крылатское, известном с 1417 года. Само расположение Крылатского на холмах, изрезанных оврагами, и именование его как Крылатские Холмы, говорит о многом. Исследователи считают, что Крылатские Холмы являются отрогом самого высокого места Москвы — Теплостанской возвышенности, а слово «отрог» имеет в русском языке синонимы «крыло» и даже «мыс», «нос» — то есть что-то, выступающее вперед, заостренное. Такое определение отрога позволяет толковать его как крыло Теплостанской возвышенности, а селение, расположенное на нем, — как село «на крыле» или «Крылатое», «Крылатское», что и увековечилось в названии станции метро.

Станция «Тушинская» пробуждает память о подмосковном селе Тушино. Оно известно с 1380 года как село Коробково, ставшее вотчиной дворянского рода Тушиных и получившее название по их фамилии. Самым первым известным владельцем был Василий Иванович Туша Квашня, от которого пошли Тушины и Квашины. В основе его фамилии или прозвища — слово «туша», обозначавшее тучного, малоподвижного человека. Тушино получило историческую известность в Смутное время. Именно здесь обосновался Лжедмитрий II, за что получил прозвище «тушинский вор», т.е. преступник.

Станция «Алтуфьево» получила название по одноименному поселку, известному с 1585 года. Скорее всего, название села произошло от фамилии одного из ее владельцев — Алтуфьева Замятни Никитича. Эта фамилия произошла от греческого имени Евстихий («счастливый»); претерпев многочисленные изменения на русской почве, оно сохранилось в названии станции метро.

Станция «Медведково» тоже сохранила название старого подмосковного села. Впервые оно упоминается в XVI веке как владение знаменитых князей Пожарских. Этим селом владел князь Василий Федорович Медведь Пожарский, в просторечии Медведок. Термин «медведок» (или «медведка») означает «неглубокий овраг, близко подходящий к дороге». Ученые сделали попытку возвести его к древнерусскому слову «медовый» и уточняют значение термина: «медведок» — «овраг с медовой водой», т.е. с вкусной, приятной водой, находящейся поблизости от дороги. Селение, в свою очередь, получило такое название, потому что было расположено около подобных оврагов.

Станция «Свиблово» названа в честь старинного подмосковного села Свиблово. Его владелец Федор Семенович Свибло Нагово и весь его род известны тем, что начали в Москве каменное строительство, в частности возвели белокаменные стены Кремля. Прозвище Свибло и образованная от него фамилия Свиблов про-

изошли от слова «свиблый» или «швибливый», что означает «шепелявый, косноязычный». Видимо, один из главных лиц рода Свибло получил прозвище именно по этому признаку.

Название станции метро «Черкизовская» дано по старинному подмосковному селу Черкизово, известному также с XVI века, в основе названия села — имя золотоордынского царевича Серкиза (искаженное имя Саркиз), принявшего крещение и ставшего Андреем Ивановичем Черкизовым.

Станция «Преображенская площадь» и одноименная улица сформировались на месте бывшего села Преображенское. Оно получило свое название после возведения здесь церкви Преображения Господня в XVII веке. Кстати, сейчас на ее месте стоит другая церковь с таким же названием, но воздвигнутая в 1746 году.

Название станции метро «Теплый Стан» сохранило историю подмосковной местности Теплые Станы. Согласно самой известной версии, такое название местность получила после того, как однажды здесь в теплых шатрах зимовало ханское войско.

Все это наглядно доказывает, что метро дает возможность путешествовать не только в пространстве, но и во времени, что делает возможным считать московский метрополитен одним из самых ценных экскурсионных объектов столицы.

Литература

1. Ильф И., Петров Е. Дни и годы Метростроя. М.: Московский рабочий, 1981. С.27.
2. Елизарова Е. Откуда произошли названия некоторых станций московского метро // www.shkolazhizni.ru
3. Метрострой. 1973. №5. С.29.
4. Фейхтвангер Л. Писатели и деятели культуры зарубежных стран о Союзе Советских социалистических республик. Кн.1. М.: Прогресс, 1977. С.286.
5. Хазанова В. Э. Советская архитектура первой пятилетки. М.: Наука, 1980. С.33–34.
6. www.m-2.ru. Дата обращения — 10.12.2009.

«Свищи, поколе свищется»

Томан И.Б.

*С 27 октября 2009 года по 23 января 2010 года в Москве в Фонде народных художественных промыслов Российской Федерации проходит выставка «Сви-
стульки мира. История и современность». В ее экспозиции – игрушки из собраний М. Обоевой, И. Колкера, И. Быкова, К. Миронова и других коллекционеров, а также Музея глиняной игрушки «Забавушка».*

О свистульках и свистулях

«Веселись, юноша, в юности своей», — советовал мудрый царь Израиля Соломон (Библия, Книга Екклесиаст, гл.11). «Свищи поколе свищется», — вторит ему русская пословица. Правда, свой совет Соломон заканчивает предупреждением: «Только знай, что за все это Бог приведет тебя на суд». Аналогично и в русской традиционной культуре отношение к свисту и свистунам было неоднозначным. С одной стороны, широкое распространение свистулек (они же свистки, свистелки, свистули, пищики и дудочки) свидетельствует о народной любви к ним, а, с другой стороны, свистуля — это не только синоним свистульки: этим ласковым словом называли в Архангельской губернии женщин легкого поведения. Свистушками называли (и называют сейчас) непоседливых девушек, а свистунами, свистелями, свистениями и свистягами — бездельников и гуляк, которым после того как они просвистаются (то есть промотают все), остается только свистеть в кулак (или в ключ) и есть свистунью или свистуху (жидкую похлебку). Впрочем, жизнерадостные лентяи, которые свистулят или свистульничают — это отнюдь не горькие пьяницы.

Именно по способности свистеть русские люди безошибочно отличали пьяного от трезвого. «Хочешь узнать, не пьян ли, так вели свиснуть» — гласила народная мудрость.

Негативное отношение к свисту, отразившееся в языке и некоторых поверьях, отражает прежде всего влияние христианской церкви. Однако в языческой культуре, сосуществовавшей и пересекавшейся с христианской, свист, как и любой другой шум, воспринимался как защита от злых духов, привидений и прочих потусторонних сил. Таким образом, свистопляска — это отнюдь не пьяный шабаш, а очистительный ритуал. В.И. Даль сообщает, что жители Вятки устраивали свистопляску в четвертую субботу после Пасхи. Они собирались в овраге у часовни и свистели в глиняные свистульки в память об убитых ими по ошибке в XIV веке устюжанах, которых они пригласили в качестве союзников и приняли за врагов. Кроме того, свистопляской в Вятской губернии называли и праздник весны, которую встречали веселым свистом. Однако практически повсеместно существовал запрет на свист в доме. Объяснялось это по-разному. Одни утверждали, что свист крайне неприятен доброму домовому, который может обидеться и навсегда покинуть хозяев-свистунов; другие были убеждены в том, что свист отвращает лик Богородицы. Однако и в том, и в другом случае следствие одно и то же — бедность и запустение в доме.

Как видим, наивная, на первый взгляд, народная детская игрушка и нехитрый музыкальный инструмент незаметно уводят нас в глуби-