

УДК 82-4(02)  
DOI 10.20339/PhS.5-22.171

О.В. Быстрова

## «Как мы строили метро»: об одном сюжете проекта «История фабрик и заводов»

Работа посвящена двум книгам по истории метро, изданным в 1935 г.: «Рассказы строителей метро» и «Как мы строили метро». Обе книги создавались в рамках проекта «История фабрик и заводов», задуманного и осуществленного М. Горьким. Исследуемая в рамках статьи история книг охватывает обширные материалы (художественные, мемуарные, эпистолярные, документальные и др.) и является стратегически важной для развития темы труда в советской литературе. Затронута проблема организационной деятельности писателя, направленной на сплочение писательских коллективов, работающих над производственными сборниками. Источниками информации послужили документы из Архива А.М. Горького (ИМЛИ РАН) и ОР ИМЛИ, которые публикуются впервые. Эти эго-документы дают дополнительный, ранее неизвестный материал для изучения проекта «История фабрик и заводов», а также позволяют восстановить отдельные эпизоды 1930-х гг. из биографий писателей. Все это позволяет сделать вывод, что заявленная тема — одно из важных стратегических направлений в исследовании литературного процесса XX в. При изучении проблемы использован комплекс методов источниковедческого анализа, при этом источниками послужили биографические, мемуарные, эпистолярные и иные материалы.

**Ключевые слова:** М. Горький, «История фабрик и заводов», «История метро», Л.М. Каганович, А. Косарев, «Рассказы строителей метро», «Как мы строили метро».

The work is devoted to two books on the history of the metro, published in 1935 — “Stories of the builders of the subway” and “How we built the subway”. Both books were created within the framework of the project “The History of factories and plants”, conceived and implemented by M. Gorky. The history of books studied in the article covers extensive materials (fiction, memoirs, epistolary, documentary, etc.) and at the same time is strategically important for the development of the topic of labor in Soviet literature. The problem of the writer’s organizational activity aimed at rallying the writing teams working on production collections is touched upon. The sources of information were documents from the Archive of A.M. Gorky (IMLI RAS) and OR IMLI, which are published for the first time. These ego documents provide additional, previously unknown, material for the study of the project “History of factories and plants”, and also allow you to restore individual episodes of the 1930s. All this allows us to conclude that the stated topic is one of the important strategic directions in the study of the literary process of the twentieth century. When studying the problem, a set of methods of source analysis was used, while biographical, memoir, epistolary and other materials served as sources.

**Keywords:** M. Gorky, “History of factories and plants”, “History of the metro”, L.M. Kaganovich, A. Kosarev, “Stories of metro builders”, “How we built the subway”.

На июньском Пленуме ЦК ВКП (б) в 1931 г. первый секретарь МГК ВКП (б) Л.М. Каганович выступил с докладом о развитии коммунального хозяйства в городе, в частности о работе городского транспорта. В докладе был представлен проект развития Московского метрополитена. В резолюции было записано: «Пленум ЦК считает, что необходимо немедленно приступить к подготовительной работе по сооружению метрополитена в Москве как главного средства, разрешающего проблему быстрых и дешевых людских перевозок, с тем, чтобы в 1932 г. уже начать строительство метрополитена»<sup>1</sup>.

В августе 1931 г. в должности начальника строительства метрополитена был утвержден П.П. Роттерт (Ротерт), стараниями которого к концу ноября 1931 г. была создана проектная организация для будущих линий московского метро. Инженер А.Н. Пирожкова вспоминала:

Метропроект к тому времени, когда я туда поступила, был уже сложившейся проектной организацией, состоявшей примерно из девяти отделов: отдел трассы, конструкторский, архитектурный, производственный, электротехнический, сантехнический, связи и сигнализации, путевых устройств и сметный. В последнем определялась стоимость проектирования для всех отделов<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Изд. 9, доп. и испр. М.: Политиздат, 1984. Т. 5. С. 320.

<sup>2</sup> Пирожкова А. «Я пытаюсь восстановить черты. О Бабеле и не только о нем» / публ. А. Малаева-Бабеля. М.: АСТ, 2013. С. 234.

<sup>3</sup> Пирожкова А. “Ja pytaius’ vosstanovit’ cherty. O Babele i ne tol’ko o nem” / publ. A. Malaeva-Babelia. Moscow: AST, 2013. S. 234.

Практически одновременно с началом великой стройки Максим Горький задумывает свой проект «История фабрик и заводов»<sup>3</sup>. В августе 1931 г. он писал Б. Позерну, что «История фабрик и заводов» покажет «рабочий класс сначала до Октября как чернорабочую силу, создавшую буржуазную культуру, а затем покажет его же, но как энергию, которая создает социалистическую культуру»<sup>4</sup>.

Десятого октября 1931 г. было утверждено Постановление ЦК ВКП (б) «Об издании “Истории заводов”», в котором подчеркивалось:

Одобрить предложение т. М. Горького и приступить к изданию серии сборников «История заводов». Сборники эти должны дать картину развития старых и возникновения новых заводов, показать их роль в экономике страны, положение рабочих до революции, формы и методы эксплуатации на старых заводах, борьбу рабочих с предпринимателями, бытовые условия, возникновение революционных организаций и роль каждого завода в революционном движении, роль завода в изменении отношений на заводе после революции, изменение типа рабочего, ударничество, соцсоревнование и подъем производства за последние годы (Правда. 1931. 11 октября).

В письме к своему французскому другу Р. Роллану в ноябре 1931 г. писатель уточнял:

«История заводов» ставит целью ознакомить нашу молодежь с прошлым ее прадедов, дедов, отцов, — некоторые заводы были построены еще при Петре I. Эта история строится на архивных документах, на воспоминаниях стариков, к работе над материалом мы привлекаем молодежь фабрично-заводских литературных кружков»<sup>5</sup>.

Для Горького было важным соблюдение принципа работы над книгами в этой серии: «...этот материал... будет проредактирован опытными литераторами»<sup>6</sup>.

Одним из решений главной редколлегии «Истории фабрик и заводов» (ИФЗ) стало определение двух ведущих направлений работы для заводских и фабричных редакций: во-первых, создание «комплекса мемуаров данной тематики (воспоминания, автобиографии, дневники)»; во-вторых, выявление/изучение найденных «массивов архивных документов по истории предприятий (хранящихся как в государственных, так и в заводских архивах)»<sup>7</sup>. Соотношение этих двух направлений деятельности редакций «стало принципиальным вопросом формирования источниковой базы по “Истории фабрик и заводов”»<sup>8</sup>.

Но для подготовки книги по истории метро эти установки не могли быть использованы. У строителей метро не было и не могло быть «комплекса мемуаров», равно как и «массива архивных документов». Этому было одно объяснение: книга об истории метро создавалась одновременно со строительством самого объекта.

Осенью 1933 г. при ИФЗ была создана группа по созданию «Истории метро», которую возглавили Л.Л. Авербах и П.Ф. Юдин. Четырнадцатого ноября 1933 г. Юдин сообщал Горькому: «С тов. Авербахом работаем над планом истории Московского метрополитена. Числа 20<-го> основные положения плана и состав писателей будут уже намечены»<sup>9</sup>.

Предварительная программа сборника «История московского метро» включала в себя материал, который был разделен на семь глав. В первой — «Вступление» — указывалась «общественно-

<sup>3</sup> Подробнее об этом см.: А.М. Горький и создание истории фабрик и заводов. М.: Соцэкгиз, 1969. See: A.M. Gorky i sozdanie istorii fabrik i zavodov. Moscow: Sotsekgiz, 1969.

<sup>4</sup> Горький М. Полное собрание сочинений: в 25 т. М.: Наука, 2018. Т. 20. С. 315. Gorky M. Polnoe sobranie sochinenii: v 25 t. Moscow: Nauka, 2018. T. 20. S. 315.

<sup>5</sup> Там же. С. 367. / Ibid. S. 367.

<sup>6</sup> Там же. / Ibid.

<sup>7</sup> Журавлев С.В. Феномен «Истории фабрик и заводов»: горьковское начинание в контексте эпохи 1930-х годов. М.: Ин-т рос. истории РАН, 1997. С. 90.

Zhuravlev S.V. Fenomen “Istorii fabrik i zavodov”: gorkovskoe nachinanie v kontekste epokhi 1930-kh godov. Moscow: In-t ros. istorii RAN, 1997. S. 90.

<sup>8</sup> Там же. / Ibid.

<sup>9</sup> Горький в зеркале эпохи: (неизданная переписка). М.: ИМЛИ РАН, 2010. С. 635. Gorky v zerkale epokhi: (neizdannaiia perepiska). Moscow: IMLI RAN, 2010. S. 635.

политическая, техническая и культурная роль строящегося метро, его особенности в условиях общей социалистической стройки Советского Союза»<sup>10</sup>. Глава вторая называлась «Предыстория метро» и включала в себя «краткое описание транспортных средств и вообще способов передвижения в разные периоды московской истории»<sup>11</sup>. Третья глава — «В борьбе за советское метро» — посвящена анализу перспектив «дальнейшего экономического развития Москвы», подводящему «читателя к выводу о необходимости постройки метро как единственного средства разрешить существующий транспортный кризис»<sup>12</sup>. Последующие четвертая («Борьба за проект Метростроя»), пятая («Подготовительный период и начало работ: (С ноября 1931 г. до начала 1933 г.)»), шестая («Борьба развернутым фронтом: (Начало 1933 г. до XVII съезда партии)») и седьмая («Работа в разгаре: (от XVII съезда до ноября, пуска метро)») главы являли собой хронику строительства метрополитена.

К работе над книгой были приглашены такие писатели и поэты, как Г. Гаузнер, Лапин, Славин, Вс. Иванов, В. Катаев, А. Караваева, Л. Никулин, В. Шкловский, Овалов, М. Колосов, И. Уткин, Дж. Алтаузен, Павленко, Барохвостов, Бобрышев, Злобин, Яглинг, Берзина, В. Герасимова, А. Жаров, Д. Заславский, В. Лидин, Л. Леонов, Малышкин, Н. Огнев, Ю. Олеша, Е. Зозуля, Э. Рихтер, Л. Сейфуллина, М. Шагинян, Д. Хайт, Я. Шведов, Н. Асеев, С. Буданцев, С. Кирсанов и некоторые другие<sup>13</sup>.

К началу декабря 1933 г. Авербах написал статью о метро. Эта статья не найдена, однако о ней можно судить по письму Горького, которому автор отправил ее на рецензию:

Дорогой Леопольд — статья о метро и неубедительна, и вообще неудачна в том виде, как Вы ее дали мне. Написана недостаточно продуманно и связно, растрепанным языком, в стиле митинговой речи. Вы ставите вопросы не совсем ясные для Вас, они не могут быть решены или хотя бы освещены голой «словесностью» без опоры на факты.

Для вас — не только персонально для Вас, а вообще для 30-летних критиков — характерно пристрастие оперировать понятиями, не опираясь на факты, не спрашивая их мнения. А ведь факты — говорят. Наши факты нельзя освещать торопливо и поверхностно, как это принято у нас. Я бы советовал Вам переделать и сократить статью<sup>14</sup>.

Статья не была опубликована, т.к. в скором времени Авербах был откомандирован на Уралмаш на партийную работу. Вторым руководителем проекта, Юдин, отложил все дела, полностью сосредоточившись на подготовке Первого съезда советских писателей. На какое-то время проект был оставлен.

В то же время по линии ЦК ВЛКСМ при издательстве «Молодая гвардия» было решено организовать молодежную книгу на материале «Метро». В перспективе это должна была быть «художественная монография производственно-политических событий в борьбе за своевременный пуск — метро, в которых комсомольцы и молодежь играли решающую роль»<sup>15</sup>. В проекте постановления ЦК ВЛКСМ по созданию книги было записано: «Назначить редколлегия в составе: Косарева, Дайреджиева, Овалова, Круля, Шкловского, Вовсы и Альтмана <...> Срок выхода книги приурочить к моменту пуска первой линии метро»<sup>16</sup>. Для издания этой книги, которая должна быть составлена по примеру книги «Беломорско-Балтийский канал имени Сталина. История строительства», создавалась специальная бригада писателей, куда должны были войти В. Шкловский,

<sup>10</sup> ОР ИМЛИ. Ф. 41. Оп. 1. Ед. 930. Л. 27.  
OR IMLI. F. 41. Op. 1. Ed. 930. L. 27.

<sup>11</sup> Там же. Л. 28. / Ibid. L. 28.

<sup>12</sup> Там же. Л. 29. / Ibid. L. 27.

<sup>13</sup> Там же. Л. 26. / Ibid. L. 26.

<sup>14</sup> Архив А.М. Горького (ИМЛИ РАН). ПГ-рл-1-38-13 (печатается впервые).  
Arkhiv A.M. Gorkogo (IMLI RAN). ПГ-рл-1-38-13 (pechataetsia v pervuyu).

<sup>15</sup> Там же. КГ-изд-26-25-1.  
Ibid. КГ-изд-26-25-1.

<sup>16</sup> Там же. / Ibid.

Овалов, К. Паустовский, М. Платошкин, Покатиловский, Рутман, Богданов, Бутковский, Т. Медынский, Колосов, Караваева, Кассиль и др.

Однако работа над книгой «История метро» и в ИФЗ, и в «Молодой гвардии» была приостановлена. Объяснялось это тем, что в преддверии начала работы съезда оргкомитет Союза советских писателей под руководством М. Горького организовывал писательские бригады, которые направлялись в союзные республики. Горьковская инициатива привела к «взаимному обогащению: русские писатели увидели собственными глазами жизнь национальных меньшинств, а национальные литературы получали их товарищескую помощь»<sup>17</sup>.

Одиннадцатого апреля 1934 г. сотрудники секретариата ИФЗ Н. Шушканов и А. Тихонов обратились к Горькому с письмом, в котором была изложена сложная ситуация:

Алексей Максимович!

Секретариат «Истории заводов» считает необходимым сигнализировать Вам о той опасности, в какой находится книга «История метро». Вкратце суть дела заключается в следующем: в январе текущего года организация этой книги была поручена тов. Л.М. Кагановичем тов. Авербаху (отв. секретарь ИФЗ) и тов. Юдину (оргкомитет ССП). В настоящее время тов. Авербах работает на Урале, что же касается тов. Юдина, то по нашим сведениям он к организации книги еще не приступал. Ввиду отъезда тов. Авербаха секретариат ИФЗ временно принял на себя это поручение.

Работа по книге требует большого напряжения и сил, так как сроки очень жесткие (книга должна выйти в ноябре 1934 года), а самый объект — сложен. Опыт с книгой по Беломорстрою показал нам, насколько трудно в короткий срок выполнить большую литературную работу, и мы справились с Беломорстроем только благодаря тому, что удалось собрать большой коллектив квалифицированных литераторов и целиком сосредоточить их на этой работе, не допуская ни малейшего распыления сил.

Этого нельзя сказать про организацию книги по метро. В процессе работы оказалось, что кроме тов. Юдина, представляющего оргкомитет писателей, в организации книги участвует, кроме ИФЗ, еще издательство «Молодая гвардия» и Профиздат, причем при «Молодой гвардии» имеется уже особая редколлегия, выдвинутая ЦК ВЛКСМ в составе т.т. Корасева <так в тексте; прав.: Косарева. — Авт.>, Круля (ЦК ВЛКСМ), Альтмана (оргкомитет ССП), Вовсы (завед. изд-вом «Молодая гвардия»), Овалова, Шкловского, Дайреджиева (главный редактор изд-ва «Молодая гвардия»).

Кроме указанных выше организаций над созданием истории метро работает еще особая редакция, выделенная правлением Метростроя, в руках которой была сосредоточена вся оргработа и все материальные средства. Ознакомившись с результатами этой работы, мы принуждены квалифицировать ее как малоудовлетворительную.

Редакция «Истории метро» разбрасывает свое внимание на целый ряд объектов (одновременно она обслуживает целых пять книг по истории метро и две кинофильмы) вместо того, чтобы сосредоточить его целиком на одной книге. Редакция, выделенная организацией Метро, слабо руководит практической работой, заменяет ее ненужной шумихой парадных заседаний и слетов, игнорируя основные редакционные задачи. Только на днях при помощи нашего секретариата была, наконец, намечена примерная программа книги и развернут сбор архивных материалов. Дневники и воспоминания рабочих — основной материал для книги, собранный редакцией Метро в недостаточном количестве и в большинстве своем вследствие отсутствия нужного инструктажа, — явно неудовлетворительны.

Ни ответственной редакции книги, ни авторского коллектива еще не имеется.

Ввиду всего изложенного мы просим срочно решить следующие вопросы:

1) Кто должен делать книгу по истории метро — «Молодая гвардия» или «История заводов»? Со своей стороны мы не будем возражать, если это дело будет поручено «Молодой гвардии», поскольку там уже имеется авторитетная редакция, выдвинутая ЦК ВЛКСМ, и поскольку история самого метро теснейшим образом связана с московский комсомолом.

2) Если книга будет поручена «Истории заводов», то мы ставим следующие условия, на основании которых можно будет справиться с заданием: а) уничтожение всякого параллелизма в этой работе. Вся редакционная и организационная работа по книге осуществляется только «Историей заводов» и никаким другим издательством или редакцией; б) немедленное выделение и утверждение директивными органами ответственной редакционной группы при ИФЗ; в) ликвидация выделенной организацией Метростроя редакции по «Истории метро» или полное ее слияние с основной редакционной группой ИФЗ; г) передача редакции ИФЗ всех орга-

<sup>17</sup> Быстрова О.В. Влияние М. Горького на развитие национальных литератур // Филологический класс. 2018. № 2 (52). С. 79.

Bystrova O.V. Vliianie M. Gorkogo na razvitie natsional'nykh literatur // Filologicheskii klass. 2018. No. 2 (52). S. 79.

низационных связей прежней редакции «Истории метро», а также всех материальных средств, отпускаемых управлением Метростроя и другими организациями, заинтересованными в создании книги.

Повторяем, книга находится в опасности, нужны четкие и решительные меры, необходимо создание единого организационного и редакционного центра, обладающего всеми полномочиями и материальными средствами и полностью ответственного за книгу<sup>18</sup>.

В свою очередь, Горький 13 апреля отправил свои письма одновременно и Л.М. Кагановичу, и П.Ф. Юдину. В этих письмах одинакового содержания он делился своим решением, что делать с книгой:

Вопрос с книгой по метро кажется мне действительно крайне запутанным. Постройка метро, конечно, работа огромного общественного и политического значения, но следует ли издавать об этом несколько однотипных книг? Не лучше ли сосредоточить в одном центре все усилия и средства, чтобы создать одну полноценную книгу, поручив это дело единому коллективу, хотя бы тому, что уже организован «Молодой гвардией». Я, со своей стороны, поддерживаю эту кандидатуру<sup>19</sup>.

Ответ П.Ф. Юдина неизвестен, а вот Л.М. Каганович написал:

По существу вопроса целиком с Вами согласен, что не следует допускать распыления сил. Необходимо иметь одну редакцию, но я не уверен, что в качестве таковой обязательно должна быть редакция, утвержденная ЦК ВЛКСМ. Во всяком случае «История фабрик и заводов» не может самоустраниться от этого дела <...> Я думаю, что торопиться не следует. Самое важное — это построить метро, история будет<sup>20</sup>.

Однако пока из Кисловодска шло письмо Кагановича в Москву, 16 апреля 1934 г. из секретариата редакции ИФЗ вновь ушло письмо. Теперь Шушканов направил его на имя секретаря Московского комитета партии Н.С. Хрущева, парторга Метростроя К.Ф. Старостина и секретаря оргкомитета Союза писателей СССР П.Ф. Юдина. В своем письме он сообщал:

Состояние работы по «Истории метро» (сборание материалов, формирование авторского коллектива, начало творческой работы) представляется нам крайне неблагоприятным. Большинство из привлекаемых к написанию книги писателей соглашаются приступить к работе лишь при наличии собранного основного материала — дневников, записей воспоминаний, архивных документов, однако работа по собиранию материалов, порученная выделенной парторганизацией Метростроя редакции «Истории метро», проведена плохо. Редакция «История метро» располагала штатом освобожденных работников, материальными средствами и др., но материала собрано очень мало, и качество его крайне низкое.

Редакция «История метро» вместо того, чтобы всецело сосредоточиться на сборе материалов, необходимых для создания книги, занимается парадной трескотней и шумихой вокруг дела «Истории метро» <...> Свою работу редакция «История метро» ведет, рассматривая себя как самостоятельную организацию, своеобразное издательство с широкими планами, а не как рабочий аппарат, созданный, прежде всего, для организации книги «История метро» <...> Политредакцией «История заводов» дело писания истории метро было поручено главной редакции. Это постановление может быть выполнено лишь при условии сосредоточения всех сил, заинтересованных в создании «Истории метро» в одном месте — в главной редакции «История заводов» <...> Нужен решительный перелом в методах работы, необходимо изменение состава работников, иначе срыв всего дела будет неминуем<sup>21</sup>.

Несмотря на уверения Л.М. Кагановича, что по возвращении в Москву он сумеет «окончательно утвердить редакцию», к вопросу о создании «Истории метро» вернулись только в начале июня 1934 г. Пожелание секретариата главной редакции ИФЗ изменить руководство проекта «История метро» воплотилось в приказе № 459 по Метрополитену за подписью начальника строительства П. Ротерта:

<sup>18</sup> Архив А.М. Горького (ИМЛИ РАН). КГ-изд-27-30-1 (печатается впервые).  
Arkhir A.M. Gorkogo (IMLI RAN). KG-izd-27-30-1 (pechataetsia v pervyue).

<sup>19</sup> Горький М. Полное собрание сочинений: в 25 т. М.: Наука, 2020. Т. 22. С. 290.  
Gorkii M. Polnoe sobranie sochinenii: v 25 t. Moscow: Nauka, 2020. T. 22. S. 290.

<sup>20</sup> «Не нравится мне это — и грипп, и Дюма...»: письма А.М. Горького / публ. Н. Ковалевой и Н. Хомяковой // Источник. 1994. № 1. С. 17.

“Ne nravitsia mne eto — i gripp, i Diuma...”: pis'ma A.M. Gorkogo / publ. N. Kovalevoi i N. Khomiakovoi // Istochnik. 1994. No. 1. S. 17.

<sup>21</sup> ОР ИМЛИ РАН. Ф. 41. Оп. 1. Ед. хр. 980.  
OR IMLI RAN. F. 41. Op. 1. Ed. khr. 980.

Передать редакции «История фабрик и заводов» все собранные редакцией «История метро» материалы, имеющиеся у редакции «История метро» ассигнования (кредиты) и откомандировать в распоряжение редакции «История фабрик и заводов» необходимый последний штат работников <...> все собранные редакцией «История метро» материалы передать по описи и соответствующему акту<sup>22</sup>.

Пятнадцатого июня 1934 г. было принято постановление главной редакции ИФЗ о новых книгах. В постановлении были прописаны пошаговые действия, связанные с книгой о метро:

Для обеспечения высокого качества книги, задача которой в художественной форме обобщить опыт строительства первого в СССР метрополитена, считать необходимым привлечь в авторский коллектив квалифицированных писателей.

Утвердить редакционную комиссию «История метро»: т.т. А. Косарев (главный редактор), Л. Мехлис, К. Старостин, М. Кольцов, Н. Шушканов, В. Бубекин, Н. Тихонов.

Издание книги «История метро» приурочить к пуску первой очереди метрополитена.

Считать нецелесообразным дальнейшее существование отдельной редакции «История метро» при правлении Метростроя. Всю работу над книгой поручить главной редкомиссии и аппарату главной редакции. Просить правление Метростроя выделить необходимые средства на организационные расходы, связанные с написанием книги.

Считать целесообразным издание в «Истории заводов» сборника «Основные этапы строительства метро» (статьи и речи о метро; основные документы и хроника строительства метро). Сборник издать в помощь авторскому коллективу и пропагандистам Метростроя<sup>23</sup>.

Судя по тексту этого постановления, предполагалось издать две книги: первая — «История метро», вторая — «Основные этапы строительства метро». В процессе работы первоначальные замыслы были изменены.

Первую ветку метрополитена от станции «Сокольники» до станции «Парк культуры» открыли 15 мая 1935 г. К открытию планировался первый сборник «Рассказы строителей метро», что не получилось: книга была сдана в набор 9 апреля 1935 г., а подписана в печать только 3 июня 1935 г.

История метро предстает в этой книге как хроника строительства: восемь глав книги отражают этапы замысла, проектирования и строительства: «Воля Партии выполнена»; «Под сжатым воздухом»; «На щите»; «Глубокое заложение»; «Под Охотным рядом»; «Траншеи Арбата»; «Люди котлована»; «Строила вся страна».

Практически все авторы этой книги — молодые люди, комсомольцы. Это про них было сказано в предисловии:

О комсомольцах на стройке московского метро будут написаны восторженные книги, о них должны писать поэты свои лучшие поэмы. Комсомольские организации посылали сражаться под землю своих лучших сынов. Сначала тысяча комсомольцев, потом две тысячи, потом десять тысяч! Придя на шахту, в кессон, на щит, эти люди вносили в работу чудодейственный задор и темперамент, великую страсть и пламенную любовь советской молодости. Они — эти комсомольцы и комсомолки — рвались на самые горячие участки. Они требовали самой опасной и трудной работы <...> Они вгрызались в землю с таким азартом, что диву давались старые тоннельщики. Когда бетонные работы стали центральной задачей стройки метро, комсомольцы ринулись на бетон, стали бетонщиками. Они всех заражали своим рвением и выручили из прорыва немало ответственных участков. Когда же тоннель был закончен и ведущей фигурой стали изолировщик и облицовщик, молодежь ринулась на изолировку и облицовку. Комсомол был там, где приходилось труднее всего<sup>24</sup>.

<sup>22</sup> Архив А.М. Горького (ИМЛИ РАН). КГ-изд-26-26-1.

Arkhir A.M. Gorkogo (IMLI RAN). KГ-изд-26-26-1.

<sup>23</sup> Там же. КГ-изд-25-58-1.

Ibid. КГ-изд-25-58-1.

<sup>24</sup> Рассказы строителей метро / гл. ред. А. Косарев. М.: Изд-во «История фабрик и заводов», 1935. С. 9. Стоит отметить, что «из 20 тыс. призванных комсомольцев (13 тыс. в 1933 г., 7 тыс. в начале 1934 г.) к июню 1934 г. на Метрострое продолжали работать только около 9 тыс., из них 7943 на шахтах и дистанциях <...> К началу 1935 г., когда коллектив рабочих был снова сокращен до 35 тыс. чел., в отчетах отделов кадров зафиксировано 4756 комсомольцев (13,6 %)» (Нойтатс Д. Московское метро: от первых планов до великой стройки сталинизма (1897–1935). М.: РОССПЭН, 2013. С. 303–304).

(Noytats D. Moskovskoe metro: ot pervykh planov do velikoi stroiki stalinizma (1897–1935). Moscow: ROSSPEN, 2013. S. 303–304).

В том же 1935 г. вышел второй сборник, посвященный истории метро, — «Как мы строили метро». Книга построена по тому же принципу, что и первая: «Настоящая книга — второй сборник по истории метро. Он написан инженерами, архитекторами, политическими работниками вместе со славной армией ударников и ударниц, комсомольцев и комсомолок, построивших лучшее по всеобщему признанию метро в мире — Московский метрополитен имени Л.М. Кагановича»<sup>25</sup>.

Обращает на себя внимание и тот факт, что у этих книг одна редколлегия: главная (политическая) — А. Косарев, Е. Резниченко, К. Старостин, Г. Цыпин, И. Шелюбский, Н. Шушканов; литературная — А. Гарри, А. Зуев, С. Колчин, Е. Кригер, Я. Рыкачев; художественная — руководитель Н. Машковцев; ответственный секретарь И. Полосихин. Обе эти книги хранятся в личной библиотеке М. Горького<sup>26</sup>.

Но известно, что писателю обе эти книги не понравились. После того как Косарев прислал книги Горькому, он написал о своем впечатлении, сравнивая их с «Беломорско-Балтийским каналом имени Сталина. История строительства»<sup>27</sup>:

«Беломорстрой» имеет перед «Метро» преимущество как попытка коллективной работы писателей с материалом в целях более глубокого понимания и освоения его — попытка, которая, по словам писателей, принесла им немалую пользу<sup>28</sup>. Работа над «Метро» велась, не считаясь с этим принципом, и хотя она сделана быстро, но ее можно бы сделать лучше, если бы не торопиться. Оба тома весьма многословны, изобилуют повторениями<sup>29</sup>.

Эти все замечания, думается, были учтены Косаревым при работе над третьим сборником, розыски которого предпринял историк С.В. Журавлев:

...летом-осенью 1934 г. активизировалась подготовка основной книги по «Истории метро» в соответствии с ранее принятым тематическим планом. Объем предполагавшейся книги 25–30 п.л. с публикацией около 100 фотоиллюстраций, чертежей, карт и художественных репродукций <...> К работе над ИМ было привлечено более 30 литераторов, в том числе И.А. Ильф и Е.П. Петров, Белла Иллеш, М.Б. Колосов, Б.А. Кушнер, Я.А. Хелемский, В.Б. Шкловский, Г.П. Штурм и др.<sup>30</sup>

Но в силу ряда причин, среди которых на первом месте все-таки политическая ситуация в стране, массовые репрессии, начавшиеся на Метрострое, книга так и не была издана, хотя подготовка в основном завершилась в 1936 г.

<sup>25</sup> Как мы строили метро / гл. ред. А. Косарев. М.: Изд-во «История фабрик и заводов», 1935. С. 1.  
Kak my stroili metro / gl. red. A. Kosarev. Moscow: Izd-vo "Istoriia fabrik i zavodov", 1935. S. 1.

<sup>26</sup> ЛБГ (ОЛБГ). 7602, 7603.  
ЛБГ (ОЛБГ). 7602, 7603.

<sup>27</sup> См.: Беломорско-Балтийский канал имени Сталина: история строительства / под ред. М. Горького, Л. Авербаха, С. Фирина. М.: История фабрик и заводов, 1934.

See: Belomorsko-Baltiiskii kanal imeni Stalina: istoriia stroitel'stva / pod red. M. Gorkogo, L. Averbakha, S. Firina. Moscow: Istoriia fabrik i zavodov, 1934.

<sup>28</sup> Эта же мысль звучала в его письме И.В. Сталину от 9 марта 1934 г.: «Пример коллективной работы по "Б.-М. каналу" убеждает меня, что такая работа очень хорошо действует на писателей непартийных, позволяя им глубже вдуматься в смысл творимой действительности. Книгу о "Б.-Б." я ценю невысоко, но положительное значение работы над нею ясно вижу на людях. Вы тоже — помнится — отнеслись к этому начинанию положительно. Значит: можно продолжать ее?» (Переписка М. Горького и И.В. Сталина (1934–1936) / публ. Т. Дубинской-Джалиловой // Новое литературное обозрение. 1999. № 40. С. 256).

(Perepiska M. Gorkogo i I.V. Stalina (1934–1936) / publ. T. Dubinskoi-Dzhalilovoi // Novoe literaturnoe obozrenie. 1999. No. 40. S. 256).

<sup>29</sup> Архив А.М. Горького (ИМЛИ РАН). ПГ-рл-21-1-8.  
Arkhiv A.M. Gorkogo (IMLI RAN). ПГ-рл-21-1-8.

<sup>30</sup> Журавлев С.В. Феномен «Истории фабрик и заводов»: горьковское начинание в контексте эпохи 1930-х годов. М.: Ин-т рос. истории РАН, 1997. С. 112.

Zhuravlev S.V. Fenomen "Istorii fabrik i zavodov": gorkovskoe nachinanie v kontekste epokhi 1930-kh godov. Moscow: In-t ros. istorii RAN, 1997. S. 112.

Таким образом, следует отметить, что Горький был инициатором многих коллективных литературных трудов, он поддерживал молодых авторов, которые отправлялись на заводы и стройки. Оценивая 1930-е гг. и их роль в становлении литературы, можно констатировать, что тема труда становится одной из перспективных именно благодаря проекту Горького:

Создавались одно за другим произведения о рабочем классе, и многие из них вошли в сокровищницу советской литературы. «Соть» Л. Леонова вышла в 1930 году, «Гидроцентральный» М. Шагинян – в 1931 году, «Время, вперед!» В. Катаева – в 1932 году, «День второй» И. Эренбурга – в 1934-м, вторая книга «Похищение Европы» К. Федина – в 1935 году<sup>31</sup>.

Думается, что к этому перечню «производственных» романов, написанных по материалам ИФЗ, следует отнести и мемуарные «Записки метростроевца» поэта Е.А. Долматовского, который юношей трудился на шахте № 12 Метростроя, а свой метростроевский опыт отразил в поэме «Добровольцы» (1956).



**Быстрова Ольга Васильевна,**

кандидат филологических наук, старший научный сотрудник  
Институт мировой литературы им. А.М. Горького РАН

**Bystrova Olga V.,**

Candidate of Philology, Senior Researcher  
Gorky Institute of World Literature of the Russian Academy of Sciences

e-mail: [bystrova63@mail.ru](mailto:bystrova63@mail.ru)



<sup>31</sup> Канторович В. Завод и люди // Новый мир. 1972. № 6. С. 231.  
Kantorovich V. Zavod i liudi // Novyi mir. 1972. No. 6. S. 231.