

УДК 94(47)



*С.В. Виватенко, Т.Е. Сиволап, В.И. Терехова*  
*Санкт-Петербургский государственный*  
*институт кино и телевидения*

## ПАРИЖСКОЕ МЕТРО – ЦЕНТР СОПРОТИВЛЕНИЯ ГЕРМАНСКИМ ВЛАСТЯМ В ПЕРИОД ОККУПАЦИИ 1940–1944 ГОДОВ

В статье рассказывается о парижском метрополитене, который в годы оккупации становится центром сопротивления немецким властям. Оккупанты и коллаборационисты для утверждения своей власти широко использовали возможности метро для проведения широкомасштабных операций – облавы, проверки документов, аресты, а также им необходимо было по служебной необходимости постоянно пересекать город, и они активно пользовались подземными поездами. Парижское метро становится враждебной для оккупантов средой, где происходили различные инциденты, особенно часто в местах, где компактно проживали немцы, или в центрах, где размещались немецкие оккупационные власти, а также в местах пересадок с линии на линию.

Парижский метрополитен, сопротивление, немецкая оккупация, облавы, антифашистские листовки, инциденты, станции метро.

Из всех видов общественного транспорта во французской столице с начала XX века главным становится метрополитен<sup>1</sup>. Без «андеграунда» стало невозможно представить жизнь большинство парижан. На вопрос о своей жизни горожане в шутку отвечали: «булло, метро, додо», что в переводе с местного диалекта означало: бытие наше – «работа, метро и в кровать» [1]. О метро писались литературные произведения, слагались песни, ставились спектакли, снимались фильмы.

А во время немецкой оккупации парижский метрополитен стал основным местом антинацистского сопротивления в городе. 14 июня 1940 года гитлеровские войска вошли во французскую столицу. Уже 31 августа метрополитен вновь возобновил работу [7, р. 55]. С началом немецкой оккупации Парижа повседневная жизнь горожан значительно изменилась, в том числе и в их логистике. Для массы парижан, лишенных автобусов, автомобилей и такси<sup>2</sup>, наиболее распространенным способом передвижения становится велосипед в солнечные дни и метро в любое время года. В связи с этим трафик движения парижского метрополитена во время войны увеличился, несмотря на это поезда были переполнены. Впервые парижская подземка достигла цифры перевоза – один миллиард пассажиров в 1941 году. В следующие три года эта цифра была перекрыта, а рекордом трафика стал 1943 год – 1,3 миллиарда пассажиров [8, р. 236]. К обычной клиентуре подземки присоединились люди, которые раньше ездили на собственном автомобиле или такси, а также оккупанты.

Оккупанты и коллаборационисты для утверждения своей власти широко использовали возможности метро в своих широкомасштабных операциях (обла-

вы, проверки документов, аресты и т.д.). Также немцам нужно было по служебной надобности пересекать город, и они для ускорения этого процесса активно пользовались подземными поездами. И метро стало единственным местом в городе, где активно пересекались потоки парижан и оккупантов. Именно в метро немцы, как хозяева Парижа, выглядели для местных жителей наиболее вызывающе и неуместно.

Поэтому подземка оказывается враждебной для оккупантов средой: в отчетах упоминаются многочисленные нападения, кражи. Кроме того, стены метро выражают постоянную борьбу двух противоположных сил: Виши и Сопротивления. Длинные коридоры подземки благоприятствуют распространению антифашистских листовок<sup>3</sup>, подпольных газет и граффити, а рекламная продукция вишистских коллаборационистов срывается со стен, рвется, бросается на рельсы или разрисовывается [3].

Нельзя утверждать, что внутри СМР (Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris)<sup>4</sup> за годы оккупации сложилось жизнеспособное подполье, но такие попытки метрополитеновцами были предприняты.

<sup>1</sup> 19 июля 1900 года была сдана в эксплуатацию первая десятикилометровая линия.

<sup>2</sup> Они были реквизированы сначала французской, а затем немецкой военной администрацией.

<sup>3</sup> «Власти Виши требуют у руководства метрополитена, чтобы все антинацистские листовки, обнаруженные на [станциях], складах и в мастерских, передавались с подробным отчетом начальнику станции. Последний сообщает о них в префектуру полиции и одновременно пишет в префектуру Сены, посылает копию письма префектуру полиции. Эта процедура продолжалась до весны 1942 года. Когда находка носит характер известной серьезности, которую должен будет лично установить начальник учреждения, последний должен незамедлительно уведомить по телефону одновременно свое вышестоящее начальство либо местный полицейский участок, либо даже в случае особо серьезного дела, – МЛ, комиссара полиции, Главное разведывательное управление, префектуру полиции; автоматический номер 467» [Archives RATP, cote PRS: P 19/684, dossier 14 GB, vol. 1, sanctions, textes réglementaires et correspondance, document 100. Note DP 591 du 3 avril 1942 signée Ferry].

<sup>4</sup> Организация, эксплуатирующая парижскую подземку.

Так, сразу после захвата города, начальник станции Пеллепорт Люсьен Ноэль попытался создать активную сеть бойцов Сопротивления. Он взял себе псевдоним Жак Годреманш. Вокруг него сформировалось активное ядро из четырех человек. Группа начала действовать, напечатав в типографии на улице Менильмонтан в Париже (XX округ) антинацистские листовки, которые они распространили в метрополитене. Но группа была быстро раскрыта местными коллаборационистами. В октябре 1941 года члены группы были арестованы. 16 января 1942 года парижский суд вынес пять смертных приговоров за «связь с врагом»: Люсьену Ноэлю и его четырем друзьям – Марселю Ллабуру, Анри Пальме, Рене Пальме и Рене Ривару. Они были расстреляны в Мон-Валерье 24 января 1942 года [6, р. 400].

Многие столичные группы Сопротивления выбирают подземку как идеальное место для своей борьбы с врагом<sup>5</sup>. Ими организуются несколько нападений и диверсий: взрываются бомбы на станциях: «Республика» (Republique), «Марбеф» (Marbeuf)<sup>6</sup> и «Восточном вокзале» (Gare de L'Est), совершаются поломки подвижного состава<sup>7</sup>, отключаются тормоза поездов. Управление кадров метрополитена выпустило специальный циркуляр, в котором говорится: «Похоже, что если бы мы хотели полностью пресечь это движение, то должны были бы налагать очень суровые приговоры к правонарушителям. должны быть применены очень строгие меры наказания» [5].

Массовые атаки на оккупантов в метро начинаются 20 января 1941 года и заканчиваются 05 августа 1944 года.

Руководство СМР сообщает в своих внутренних документах о трехстах двадцати пяти инцидентах:

- с 20 января по 31 декабря 1941 г.: 85 инцидентов;
- с 04 января по 29 декабря 1942 г.: сто шестьдесят инцидентов;
- со 02 января по 18 декабря 1943 г.: пятьдесят девять инцидентов;
- с 04 января по 05 августа 1944 г.: 64 инцидента [4].

Опираясь на эти документы можно составить типологии инцидентов:

- сто три спора и/или драки между работниками СМР и оккупантами<sup>8</sup>;
- пятьдесят споров или различных потасовок;
- сорок одно состояние опьянения (немецкие солдаты);
- двадцать восемь преднамеренных выстрелов;
- двадцать арестов из-за отказа обысков;
- семнадцать выстрелов по неосторожности;
- одиннадцать падений и несчастных случаев;
- восемь самоубийств;

<sup>5</sup> В метро можно было затеряться в людских пассажирских массах, что позволяло проводить смелые операции.

<sup>6</sup> Сейчас станция «Franklin-Roosevelt».

<sup>7</sup> «Лонжероны красили паяльной лампой, потом накрывали тряпками; закаленный таким образом металл уже не выдерживал ударов. Части подвижного состава, состоящие из цветных металлов, пропадают; то же самое касается и водяных насосов. Бочки с маслом сливались около работающих сварочных аппаратов» [Archives CGT, cote CGT, TH 1/10 // Témoignage de René Thoirain, secrétaire adjoint du Syndicat général confédéré du personnel du métropolitain à la Libération].

<sup>8</sup> В основном из-за отказа предъявить проездные документы.

- семь заявлений об ограблениях и утрате имущества;

- пять отчетов о рисовании граффити и клейке листовках [ 2, р. 241–249; 6, р. 400].

Если проанализировать географию инцидентов парижского метро, то выявляется четкая корреляция между станциями, где компактно проживают немцы, или центрами, где размещены немецкие оккупационные власти в Париже, и места пересадок с линии на линию – это V округ Парижа, район фондовой биржи, бульвар Сен-Мишель, Елисейские поля, Гран-Опера и рю де Ляпэ, 16-й округ.

В отчетах об инцидентах упоминается сто двадцать семь станций подземки. Но если учитывать станции, где произошло не менее пяти инцидентов, то остается двадцать одна точка:

- «Марбеф»: тринадцать (Германская служба пропаганды; штаб командования северо-западного сектора Большого Парижа);

- «Денфер-Рошро»: десять (Штаб-квартира Абвера);

- «Республика»: десять (крупнейший в Париже комплекс немецких казарм);

- «Клиши»: десять (место развлечений);

- «Восточный вокзал»: девять (железнодорожный вокзал);

- «Страсбург-Сен-Дени»: девять;

- «Бастилия»: восемь;

- «Шатле»: семь (место развлечений);

- «Опера»: семь (Немецкая комендатура);

- «Сен-Лазар»: семь (Бункеры, бомбоубежища, железнодорожный вокзал);

- «Бийанкур»: шесть (Стратегические заводы Рено);

- «Венсенский замок»: шесть (казармы);

- «Лионский вокзал»: шесть (железнодорожный вокзал);

- «Порт-де-ла-Виллет»: шесть;

- «Трокадеро»: шесть (Любимое место немецких солдат для фотографирования на фоне Эйфелевой башни; казармы СС);

- «Конкорд»: пять (Штаб-квартира военного губернатора Парижа, фельдандармерии и жилье для офицеров военного трибунала комендатуры. Центр размещения руководства ВМФ);

- «Военная школа»: пять (Служба Генерального штаба; военный суд Вермахта);

- «Северный вокзал»: пять (железнодорожный вокзал);

- «Ла Муэтт»: пять (здание Гестапо; район размещения оккупационного руководства города);

- «Нация»: пять (железная дорога);

- «Пигаль»: пять (место развлечений).

Самым известным актом французского Сопротивления в отношении захватчиков в Париже, несомненно, является событие 21 августа 1941 года на станции «Барбес – Рошешуар» Парижского метрополитена. Коммунист Пьер Жорж (подпольный псевдоним полковник Фабьен<sup>9</sup>) лично застрелил офицера немецкого военно-морского флота Альфонса Мозера. Это была

<sup>9</sup> П. Жорж (1919–1944) – французский коммунист, активный участник движения Сопротивления, один из героев освобождения Парижа, организатор коммунистических военных подразделений. Погиб в Лотарингии при не до конца выясненных обстоятельствах.

первая подобная акция французского коммунистического Сопротивления в столичном регионе, и она специально была приурочена к двухмесячной дате нападения нацистской Германии на Советский Союз<sup>10</sup>.

На поверхности: в кинотеатрах, кафе, ресторанах, варьете и публичных домах, где также можно было часто обнаружить захватчиков, такой активности парижан не наблюдалось.

После высадки союзников в Нормандии активизировались акты протеста и в метро. 04 августа 1944 года была взорвана трансформаторная электроподстанция, которая питала мастерские, где выполнялись немецкие подряды.

А во время освобождения Парижа метро играло ключевую роль, служа убежищем, складом оружия, местом сбора, телефонной станцией.

Париж принаровился к оккупации. «Мулен Руж» и «Фоли бержер» радовали немцев канканом, Э. Пиэф пела, Ж. Маре и Фернандель снимались в кино, Ануй писал пьесы, парижская «Ред стар» пыталась на переполненных трибунах «Парк де прэнса» победить фаворита французского чемпионата ФК «Реймс». Но под землей ситуация для захватчиков резко изменялась.

После войны, в память об этих событиях, в парижской подземке, на стенах станций и в лабиринте были установлены мемориальные доски и памятники, напоминающие о борьбе французских патриотов против оккупантов.

#### Литература

1. Прогулки по Парижу с Борисом Носиком. В 2 томах. Том 1. Левый берег и острова. – Москва : Эксмо, 2012. – 400 с.

2. Antelmi, V. Les incidents dans le métro parisien sous l'Occupation : mémoire de maîtrise, A. Prost dir. / V. Antelmi. – Paris : Université Paris I, 1996. – 355 p.

3. Archives de Paris, 10331/56/1, carton 33.

4. Archives de Paris, 1011/44/1, cartons 19-20-21-33 et 38, 10331/56/1, carton 33 // Отчеты об инцидентах, сообщенные парижскому префекту.

5. Archives RATP, cote PRS: P 19/684, dossier 14 GB, sanctions, textes réglementaires et correspondance, document 54. Note 1558, signée Nachin du 19 juillet 1941. Avis au personnel du 20 octobre 1941 et document 78.

6. Clesse, J. La Résistance en Seine-Saint-Denis / J. Clesse, S. Zaidman. – Paris : Syros, 1994. – 478 p.

7. Margairaz, M. Histoire de la RATP / M. Margairaz. – Paris : Albin Michel, 1989. – 173 p.

8. Michel, H. Paris allemande / H. Michel. – Paris : Albin Michel, 1981. – 374 p.

**S.V. Vivatenko, T.E. Sivolap, V.I. Terekhova**

### **THE PARIS METRO IS THE CENTER OF RESISTANCE TO THE GERMAN AUTHORITIES DURING THE OCCUPATION 1940–1944**

The article tells about the Parisian subway, which became the center of resistance to the German authorities during the years of occupation. In order to assert their power, the occupiers and collaborators widely used the metro to conduct large-scale operations – raids, document checks, arrests, and they also had to constantly cross the city due to official necessity, and they actively used underground trains. The Paris metro became a hostile environment for the occupiers, where various incidents took place, especially in places where the Germans lived compactly, or in centers where the German occupation authorities were located, as well as in places of transfers from line to line.

Paris subway, resistance, german occupation, raids, anti-fascist leaflets, incidents, metro stations.

<sup>10</sup> После войны 19 августа 1945 года станция парижского метрополитена «Комбат», названная по одноименной площади, рядом с которой расположена станция, была переименована в честь Пьера Жоржа в станцию «Полковник Фабьен».