

EWA POGONOWSKA  
UMCS

## MOSKWA SCHODZI POD ZIEMIĘ. O JEDNYM Z MOTYWÓW WSPÓŁCZESNEGO POLSKIEGO REPORTAŻU

Kolej podziemna jako oznaka wielkomięjskości, jeden z symboli hipernowoczesnego świata, pełnego energii i ruchu oraz poddanego presji czasu, jest — wydawałoby się — doskonałą egzemplifikacją opisanych przez Marca Augégo nie-miejsc<sup>1</sup>, przestrzeni nieokreślonych, sfer wykorzenienia oraz braku przynależności, gdzie możliwe są tylko pozbawione uczuć anonimowe kontakty. Metro moskiewskie do pewnego stopnia odpowiada tym parametrom. Zważmy jednak, że kolej podziemna w Moskwie, która nie od dziś przyciąga i intryguje przybywających do stolicy Rosji obcokrajowców, stanowi dla nich nie tyle bezduszny środek transportu (jaki można spotkać w innych światowych metropoliach), ile źródło unikalnych wrażeń.

We współczesnych polskich reportażach formułowana jest na ogół aprobatywna ocena moskiewskiej kolei podziemnej: „[J]est coś, co oby się nie zmieniło! — wyraża swój sąd Krystyna Kurczab-Redlich. — Swojskie, ulubione, moskiewskie METRO” [Kurcz 14]. W tym samym duchu wypowiada się Waław Radziwinowicz: „Moskwianie uważają swoje metro za najlepsze na świecie, a ja się z nimi zgadzam” [Radz II 287]. „Bo metro w Moskwie fascynuje każdego, kto nim jeździ” [Włod 208] — pisze z kolei Barbara Włodarczyk. Opinie te zda się podzielać Maciej Jastrzębski, który za pośrednictwem bohatera swego reportażu zaprasza na długie spacerunki podziemnymi korytarzami Moskwy. Wycieczka do reprezentacyjnego muzeum sztuki socrealistycznej, jak można określić historyczną część metra, stanowi obowiązkową atrakcję turystyczną: „Za jedyne 28 rubli można cały dzień krążyć od

<sup>1</sup> Zob. M. Augé, *Nie-miejsca. Wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności*, przeł. R. Chymkowski, przedm. W.J. Burszta, PWN, Warszawa 2010.

stacji do stacji, podziwiając dzieła mistrzów wielbiących komunizm” [Jastrz;88].

W tym aspekcie mocne strony i zalety kolei podziemnej w Moskwie nie sprowadzają się li tylko do usprawnienia komunikacji w tej ogromnej, tętniącej życiem metropolii. Metro to coś więcej niż użyteczny środek transportu. Nie wszyscy użytkownicy jednak sobie to uświadamiają. W swym ironią podszytym szkicu literackim Timur Kibirow pisał:

Bezmyślni i bezlitośni w godzinach szczytu, leniwi i nieciekawi wieczorową porą, przemykacie po podziemnych magistralach stolicy, niczego nie zauważając, niczemu się nie dziwiąc. O, nadęci moskwianie, o, rozdrażnieni i zziązani goście stolicy, dokąd tak pędzicie? [...] I tylko sumienni turyści ze „zgniętego Zachodu” zamierają w niemym zachwycie pośród rozległych obszarów podziemnej Moskwy, starając się utrwalić na kliszy fotograficznej i taśmie wideo owo majestatyczne piękno. Naziemna Moskwa jest niegustowna i chaotyczna, niedorzeczna i ordynarna. [...] Zaś tutaj na dole, rozciąga się królestwo harmonii i porządku, tu i tylko tu ziściły się tęsknoty i rojenia Platona i Campanelli, Czernyszewskiego i Plechanowa! Ach, gdyby tak jeszcze uwolnić się od podnieconej ciżby pasażerów, od głośnych pociągów elektrycznych. I proklamować metro moskiewskie skansenem architektury historycznej!<sup>2</sup>

Wielu podróżników — autorów relacji ze stolicy Rosji dużo miejsca poświęca opisywaniu i komentowaniu walorów artystycznych (wszak perony metra i ich dekoracja to dzieła niepoślednich twórców) oraz zespolonych z nimi treści propagandowych, unaocznionych w wystroju poszczególnych stacji zbudowanych w czasach radzieckich. Zwraca się uwagę na zmianę ich estetyki, począwszy od przestronnych obiektów w stylu klasycystycznym, przez pompatyczny przepych pierwszych lat powojennych, do realizacji coraz bardziej umiarkowanych, odznaczających się skromnością i prostotą. Waław Radziwinowicz jedną ze swych obszernych korespondencji (z marca 2015 roku) w całości poświęca moskiewskiemu metru. Zwraca przede wszystkim uwagę na jego bogatą historię, włączając w to: pierwsze, niezrealizowane projekty oraz spory wokół nich w czasach caratu, dotkliwe doświadczenia lat 30. związane z budowaniem pierwszych stacji (chaos, niekompetencja, sowiecka improvisacja, katorżniczy wysiłek robotników), następnie okres wojenny (metro w roli schronu) oraz dynamiczną, nowoczesną, ale zanurzoną w przeszłości, współczesność. W reportażach artykułowana jest dobitnie główna motywacja epokowego przedsięwzięcia władzy komu-

<sup>2</sup> T. Kibirow, *Linia okólna*, „Literatura na Świecie” 2001, nr 10–11, s. 326–327.

nistycznej. W zasadzie metro, budowane w celach użytkowych, aby zapobiec chaosowi komunikacyjnemu i zwiększyć mobilność mieszkańców wielkiego miasta, ułatwić im życie codzienne, jest jednym z przejawów rozwoju cywilizacyjnego i zamożności państwa<sup>3</sup>. Jednakże o jego powstaniu mogą w dużej mierze zdecydować względy polityczno-prestizżowe. Jak ujął to Wojciech Tomasik, moskiewska kolej podziemna była „[b]udowlą, która obrazować miała potęgę komunistycznego państwa, a zarazem mówić o trosce, z jaką państwo otacza swoich obywateli”<sup>4</sup>. Architektoniczny wystrój metra wraz ze zdobiącymi go dziełami sztuki to „pozostałości inscenizacji władzy”<sup>5</sup>, dowód, że estetyka „jest jednym z filarów polityki”<sup>6</sup>. Poświadcza to pełen emfazy opis Kurczab-Redlich:

Stacje tamtych lat! Rokoko socrealizmu! Marmur, girlandy, złoto i miedź! Freski kopuł, reliefy rzeźb, zwieńczenia kolumnad, sierpy i młoty, główki Lenina, Stalina, Marksa i Engelsa misternie wplecione w ornamentykę... Kandelabry kryształowe i witraże tych katedr strzelistych — piękno zmuszające do pokory. Marmurowe ławki do odpoczynku i kontemplacji odmierzanej różańcem partyjnych zebrań [Kur 15–16].

Korespondentka TVP była w enuncjacjach swych wrażeń dużo bardziej rzeczowa, bo nie o perswazję tym razem szło, ale o przekaz faktograficzny. Podkreślała:

Tak bogatych stacji metra jak w Moskwie nie ma nigdzie na świecie. Do ich ozdoby zużyto więcej marmuru i granitu niż do dekoracji wszystkich pałaców carskiej Rosji. Podziemna kolej miała być wizytówką radzieckiego imperium. Stalin nie żałował na nią ani sił, ani pieniędzy. Moskiewskie metro miało zapierać dech w piersiach. I zapierało... [Włod 210].

Zagraniczni obserwatorzy na ogół nie byli obojętni na spektakularne atrybuty moskiewskiego metra. Christopher Hope, południowoafrykański pisarz, który odwiedził Moskwę w okresie pieriestrojki, opowiadał więc o stacjach wzniesionych jako pałace ludowe czy świątynie postępu, które miały „przynosić chlubę miejscowym a onie-

<sup>3</sup> Zob. M. Andrzejewski, *Od Londynu do Warszawy. Zarys dziejów metra*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011, s. 5.

<sup>4</sup> W. Tomasik, *Inżynieria dusz. Literatura realizmu socjalistycznego w planie „propagandy monumentalnej”*, FNP, Wrocław 1999, s. 45.

<sup>5</sup> K. Schlögel, *W przestrzeni czasu czytamy. O historii cywilizacji i geopoetyce*, przeł. I. Drozdowska, Ł. Musiał, posł. H. Orłowski, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 2009, s. 394.

<sup>6</sup> S. Filipowicz, *Mit i spektakl władzy*, PWN, Warszawa 1988, s. 203.

śmielać obcokrajowców”<sup>7</sup>. Podróżnik nie rozwodził się jednak nad historią tego przybytku nowoczesności. Ponad dwadzieścia lat później Boris Reitschuster, niemiecki dziennikarz i publicysta nie bez ironii konstatawał, że niebywały przepych starszych stacji sprawia, że nie-doświadczony podróżny z Zachodu „ma nieraz ochotę się w tych wystawnych podziemiach przeżegnać”<sup>8</sup>. Jednak — jako pasażer — skupił się przede wszystkim na użytkowych funkcjach podziemnej kolei i związanych z tym, nieraz wątpliwych atrakcjach.

Warto wspomnieć o reportażach Daniela Kaldera, szkockiego dziennikarza i podróżnika, którego bardziej niż fasady metra — „monstrualne pogańskie świątynie”, „Hades lśniący przepychem”<sup>9</sup> — zainteresował „bajeczny świat przykryty metropolią”, czyli moskiewskie katakumby, labirynt tuneli i tajemniczych bunkrów penetrowany przez „bractwo *diggersów*”. Jego poszukiwania podziemnych sensacji oraz doznań metafizycznych, pragnienie dotarcia do jądra mitów chtonicznych, czy wreszcie chęć zbliżenia się do tajemnicy „Metra-2” (inaczej: D6), to jest tajnych linii przeznaczonych dla rosyjskiego aparatu władzy, kończą się niepowodzeniem. Nie pomaga mu wsparcie samorodnego *cicerone*, który okazuje się zwykłym mistyfikatorem. „Po miesiącach przygotowań, wysłuchiwanie mitycznych opowieści i karmienia marzeń nagle wszystko wylądowało w ścieku. [...] Powinienem być pozwolić legendom i plotkom trwać w ich własnym świecie”<sup>10</sup> — konkluduje autor *Dziwnych teleskopów*, z poczuciem (głównie czarnego) humoru dystansujący się od surrealistycznych wyobrażeń tutejszych wizjonerów (lub po prostu manipulatorów). Motywy moskiewskich ezoteryczności i niesamowitości, a ściślej fantazmatycznych wyobrażeń związanych z alternatywną rzeczywistością podziemną, przewijają się także w polskich reportażach, wspomniane są np. wrota czasu, tajemnicze, mroczne zjawy, spacerujące duchy, szczury-mutanty, pociąg-widmo etc. Autorzy mają świadomość, że czytelników na ogół mocno intryguje miejski folklor, którego nieodrodnym składnikiem są *urban legends*, czy inaczej — zgodnie z rosyjskimi rosyjskim nazewnictwem — *spletni, tolki, no-*

<sup>7</sup> Ch. Hope, *Moskwa! Moskwa!*, przeł. M. Bilińska, Dom Wydawniczy REBIS, Poznań 1994, s. 48.

<sup>8</sup> B. Reitschuster, *Ruski ekstrem do kwadratu. Co zostało z mojej miłości do Rosji*, przeł. S. Miłkowska, Carta Blanca, Warszawa 2012, s. 66.

<sup>9</sup> D. Kalder, *Dziwne teleskopy*, przeł. M. Ignaczak, Wydawnictwo Czarne, Wołowiec 2010, s. 37.

<sup>10</sup> Tamże, s. 85.

*winy, wiesti*<sup>11</sup>. Opowieści te są wyrazem magicznego myślenia, a ich trwałość potwierdza wciąż żywą, również w naszych czasach, potrzebę mitologizacji. Współczesne miejskie mity, inaczej „makroplotki”<sup>12</sup>, mają w dobie nowoczesnych technologii, dominujących w gruncie rzeczy nad przekazem ustnym, ogromne możliwości rozprzestrzeniania się. Jak pisze Mark Barber: „To, czy dana historia jest prawdziwa, czy fikcyjna, nie ma najmniejszego znaczenia dla sklasyfikowania jej jako legendy miejskiej”<sup>13</sup>. W Moskwie najbardziej frapujące są historie dotyczące sekretnego „metra rządowego”, którego tunele jakoby krzyżują się pod Kremlem. O pogłoskach związanych ze skrzętnie strzeżoną tajemnicą władz, z Moskwy zawiadujących Rosją, wspominali Jastrzębski i Radziwinowicz, raczej nie traktując tych spraw jako zwykłych „plot wydlubanych z zakamarków Internetu”<sup>14</sup>. *Notabene* zapotrzebowanie na legendy o moskiewskim metrze spotęgowały, popularne również wśród polskich czytelników, wręcz kultowe powieści młodego rosyjskiego prozaika Dmitrija Głuchowskiego, aktualizujące i ubarwiające „podziemną mitologię”<sup>15</sup>. Tymczasem wspomniani już — wyśmiani przez Kaldera — „[r]ealnie działający *diggerzy*, wśród których wielu jest wielbicielami powieści Głuchowskiego, uprawiając swoistą formę radykalnej *flânerie*, nielegalnie ‘zwiedzają’ miejskie podziemia, poszukując niedostępnych atrakcji”<sup>16</sup>.

Karl Schlögel pisał, że otwarte w 1935 roku metro wprowadziło do stolicy nowy sposób poruszania, nowe tempo oraz nową estetykę, stworzyło jednocześnie nie tylko nieznaną dotąd przestrzeń komunikacyjną, ale też nowoczesną przestrzeń miejską<sup>17</sup>. Dla Nowej Moskwy, która zdominowała „starą”, miasta migrantów, nierzadko po prostu sproletaryzowanych wieśniaków, stało się ono swego rodzaju

<sup>11</sup> Podają za: D. Czubala, *Współczesne legendy miejskie*, Uniwersytet Śląski, Katowice 1993, s. 11.

<sup>12</sup> Por. M. Barber, *Legendy miejskie*, przeł. K. Berger-Kuźniar, P. Błoch, Wydawnictwo RM, Warszawa 2007, s. 11.

<sup>13</sup> Tamże, s. 13.

<sup>14</sup> D. Kalder, *Dziwne teleskopy...*, s. 52. Publicysta „Wprost”, który rozwijał ten temat, powoływał się na źródła amerykańskie. Zob. G. Ślubowski, *Podziemna Moskwa*, „Wprost” 2009, nr 42, s. 92–93.

<sup>15</sup> Zob. na temat prozy Głuchowskiego: A. Polak, *Metro 2033, czyli postapokaliptyczna przestrzeń labiryntu*, „Rusycystyczne Studia Literaturoznawcze” 2013, nr 23.

<sup>16</sup> B. Brzozowska, *Wędrówki po mieście podziemnym — powieściowe uniwersum. Metro i antropologia metra jako inspiracje flânerie*, „Konteksty. Polska Sztuka Ludowa” 2015, nr 4, s. 124.

<sup>17</sup> Zob. K. Schlögel, *Terror i marzenie. Moskwa 1937*, przeł. I. Drozdowska-Broering, J. Kałążny, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 2012, s. 61.

szkołą: „W metrze i na ruchomych schodach Moskwa uczy się, co to znaczy być cywilizowaną, *kulturną*: po prawej stać, po lewej iść, nie pluć na ziemię”<sup>18</sup>. Kurczab-Redlich spostrzega kilkadziesiąt lat później kontynuację, względnie efekty, tej kindersztuby. Oto ekskluzywna rzeczywistość moskiewskiego metra ponad pół wieku później:

Muzeum sztuki, traktat handlowy, szkoła dobrych manier, centrum towarzyskie... Podziemne miasto, poddane regułom klasztornej niemal ciszy i czystości. [...].

Tu się nie śmieci, a odpadki wrzuca się do licznych koszy. Tu się nie pali. Tu się nie krzyczy [Kurcz 14,16].

Podziemne miasto — literalnie „miasto” — to nie tylko domena nowoczesności, szlak tranzytowy, czasoprzestrzeń nieustającego ruchu zawsze spieszących się pasażerów, to nie tylko niesamowita kraina, gdzie czas został zamknięty w kamieniu<sup>19</sup> i straszą upiory przeszłości — ale też miejsce, gdzie toczy się zwykle życie w różnorodnych jego przejawach. Nie sposób nie zwrócić uwagi na miastotwórczą rolę metra<sup>20</sup>, czego moskiewskie tunele, zwłaszcza przejścia dla pieszych są sugestywnym przykładem. Autorka *Pandrioszki* opisuje wczesnokapitalistyczną — podziemną rzeczywistość lat 90. Kolporterzy oferują pełen asortyment kolorowych czasopism (na niektórych stoiskach kuszą amatorów nawet „świerszczyki”). Drobnymi sprzedawcami proponują własnoręcznie dziergane skarpety, koszule z Chin, pachnący bez i leśne konwalie. Ktoś skupuje złoto, ktoś sprzedaje „lewe” dokumenty, ktoś przepowiada przyszłość za pieniądze albo w inny sposób naciąga naiwnych pasażerów. Gorączkowa atmosfera metra obejmuje też jego najbliższe okolice, gdzie handlarze wietrzą łatwy zarobek.

W nowym tysiącleciu podziemne miasto także tętni pełnią życiem. Ma zarówno charakter rozrywkowo-towarzyski — np. niektóre stacje są ulubionymi miejscami spotkań młodzieży, jak i kulturalny, gdyż odbywają się tu nie tylko przygodne koncerty, ale też stałe profesjonalne imprezy artystyczne. Jest też ono, o czym już była mowa, obiektem przyciągającym turystów zainteresowanych tym, jak historia została zaklęta w podziemnej przestrzeni. Najbardziej okazałe, warte zwiedzania stacje mieszczą się na tzw. linii *кольцевой*. Ponadto Maciej Jastrzębski zwraca uwagę na ciekawe projekty kulturalne w części *stricte* komunikacyjnej, czyli pociąg Czytająca Moskwa oraz

<sup>18</sup> K. Schlögel, *W przestrzeni...*, s. 483–484.

<sup>19</sup> Por. K. Schlögel, *Terror i marzenie...*, s. 274.

<sup>20</sup> Pisze o tym M. Andrzejewski, *Od Londynu do Warszawy...*, s. 166–167.

wagoniki o wspólnej nazwie Poezja w Metrze. Miało to swe uzasadnienie w trwających już od dawien dawna zwyczajach pasażerów: Tadeusz Klimowicz odnotowywał, że podróżujący wielkomięskim metrem najczęściej pogrążeni byli w lekturze, co przetrwało do czasów po transformacji. Zmieniały się tylko preferencje czytelnicze<sup>21</sup>.

Jacka Hugo-Badera bardziej niż sfera duchowa interesują przyziemne realia, np. zwyczaj rozlepiania ogłoszeń w metrze. Związana z tym procederem jest nowa miejska figura — tzw. *rasklejszczik*. Za jego sprawą wagony przeobrażają się w „ruchome słupy ogłoszeniowe”<sup>22</sup>. Kolorowe reklamy-wlepki zawierają na ogół czarnorynkowe oferty czy kuriozalne propozycje. Proceder ten zauważa również Barbara Włodarczyk:

Treść reklam świadczy o ogromnej pomysłowości moskwian. I odwadze. Mężczyzna podpisany imieniem Sasza proponuje załatwienie meldunku nielegalnym imigrantom, firma „SOS” obiecuje, że wyciągnie z aresztu każdego zatrzymanego, „grupa doktorantów: zapewnia, że tanio napisze dowolną pracę dyplomową, a tajemniczy „Narcyz” oferuje leczenie z kompleksów za pomocą hipnozy... [Włod 211].

Młody podróżnik, Igor Sokołowski opowiada, że nieoczekiwanie w metrze otrzymał prospekt z „mapą prostytutek”. Ale przecież moskiewskie tunele to nie tylko teren aktywności miejscowych alfonsów. Pod ziemią może przecież zaiskrzyć prawdziwe uczucie. Na przykład Jastrzębski snuje opowieść o mężczyźnie, który tam właśnie poznał przyszłą żonę. Temat ten podejmuje próbujący rozpoznać rosyjską stolicę niemiecki dziennikarz:

Nic tak nie zbliża mężczyzn i kobiet do siebie jak transport publiczny, mawiają uszczypliwi szydery. Rzeczywiście sceny flirtu w metrze są równie wszechobecne co reklamy. A niektóre znajomości pod ziemią kończą się już nad nią: przed ołtarzem<sup>23</sup>.

Blanka Brzozowska potwierdza, że w miejską przestrzeń w istocie wpisana jest przygoda miłosna: „erotyczna gra spojrzeń i poszu-

<sup>21</sup> Zob. T. Klimowicz, *Metro*, w: tenże, *Przewodnik po współczesnej literaturze rosyjskiej i jej okolicach (1917–1996)*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 1996, s. 158–159.

<sup>22</sup> Zob. W.K. Pessel, I. Piotrowski, *Wsiąść do tramwaju nie byle jakiego*, „Kultura Współczesna. Teorie. Interpretacje. Krytyka” 2012, nr 2, s. 9.

<sup>23</sup> B. Reitschuster, *Ruski ekstrem do kwadratu...*, s. 66–67.

kiwanie przelotnego miejskiego flirtu”<sup>24</sup>, również w czasie dłużącej się podróży metrem. Z uwagami tymi kłóci się — zauważmy — teoria Augégo, który pisze, że „przestrzeń nie-miejsca pozbawia tego, kto do niej wkracza, zwykłych uwarunkowań. Jest już tylko tym, co robi albo co przeżywa jako pasażer, klient, kierowca”<sup>25</sup>.

Jedną z bolączek podziemnego miasta w Moskwie jest brak toalet, o czym skwapliwie donoszą reporterzy. Tej nieco wstydlivej niedogodności trapiącej pasażerów metra poświęcił zabawny felieton autor *Crème de la Kreml (Fiasko moskiewskiej sławojki, czyli w metrze sobie nie ulżysz)*, pokazując groteskowość i kuriozalność całej sytuacji. Co prawda Karl Schlögel — w odniesieniu do realiów Los Angeles — przekonywał, że brak publicznych toalet jest dowodem na to, że „[p]rzestrzenie publiczne nie zapraszają donikąd”<sup>26</sup>. Ale to raczej nie jest przypadek Moskwy: według Kurczab-Redlich tego rodzaju dyskomfort to nawet nie objaw zwykłego niedbalstwa, ale przejaw „filozofii rządzenia”, dowód na ignorowanie człowieka jako jednostki. Tym samym czyste i bezpłatne przybytki w McDonalddie miałyby być „nośnikami demokracji” w postkomunistycznym państwie [Kurczab 143]. Autorka *Nie ma jednej Rosji* dowodzi (na konkretnym przykładzie), że ta związana z potrzebami fizjologicznymi uciążliwość jest strapieniem zwłaszcza dla tysięcy pracowników metra, którzy spędzają pod ziemią wiele godzin i ostatecznie korzystają z przenośnych toalet ulokowanych na powierzchni.

Jurij Łotman, wskazując na uniwersalną dychotomię góra–dół i symbolikę granicy, która stanowić może linię podziału wartości społecznych, podkreślał, że poza linią w sensie pionowej orientacji lokują się strychy i piwnice, a we współczesnym mieście metro. Są to w istocie przestrzenie „antyświata”, które stają się „swoimi” dla marginalnych grup społecznych<sup>27</sup>. Sąd rosyjskiego semiotyka wprowadza nas w jeszcze jeden aspekt dotyczący „miasta, które zeszło pod ziemię”. Polscy reporterzy zwracają baczną uwagę na koloryt moskiewskiego

<sup>24</sup> B. Brzozowska, *Spadkobiercy flâneura. Spacer jako twórczość kulturowa — współczesne reprezentacje*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2009, s. 154.

<sup>25</sup> M. Augé, *Nie-miejsca...*, s. 70.

<sup>26</sup> K. Schlögel, *W przestrzeni...*, s. 492–493.

<sup>27</sup> Zob. J. Łotman, *Uniwersum umysłu. Semiotyczna teoria kultury*, przekł. i przedm. B. Żyłko, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 218. Kolej podziemna już u zarania istnienia budziła skojarzenia infernalne. Zob. W. Tomasiak, *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2007, s. 48.

metra, o którym stanowią w znacznym stopniu rzesze bezdomnych, żebraków, czekających na datek muzykantów, zdesperowanych narkomanów, przedstawicieli subkultur młodzieżowych<sup>28</sup>. Metro — „[p]rzystań zmęczonych i udręczonych” [Kurcz 14] — staje się enklawą dla tych, którzy pod ziemią szukają już to schronienia przed zimnem, deszczem lub upałem, już to wsparcia pieniężnego, nieraz zresztą uczciwie zapracowanego amatorskimi recitalami, jak w przypadku rencisty-inwalidy grającego na akordeonie *Poloneza* Ogińskiego, z którym rozmowę nawiązuje Barbara Włodarczyk. Wśród żebrzących nie brak sprytnych manipulatorów żerujących na uczuciach ludzkich bądź płacących trybut mafii (lub policji) „zawodowców”. Obrzeża podziemnego pasażu stają się sceną dla „aktorów” potrzebujących publiki. Erving Goffman konstatawał, że „[s]ocjolog nie znajdzie lepszych przykładów wyidealizowanych zachowań niż te, jakie dają nam obserwacje występów ulicznych żebraków”<sup>29</sup>. Nie wszyscy dbają o fasadę i nie wszyscy są ostentacyjnie roszczeniowi. Reporterka zwraca uwagę na grupę *bomżów*, jak się wydaje, nieliczących na jałmużnę:

W przedsionku stacji koczuje kilku włóczęgów. Rozłożyli się na kartonach. Mają sinoczerwone twarze. Ludzie omijają ich z nieukrywanym obrzydzeniem, bo potwornie cuchną moczem i bimbrem. Nikt jednak nie ma sumienia, by ich przegonić na mróz. Według szacunków, w Moskwie jest co najmniej dwadzieścia tysięcy bezdomnych [Włod 222–223].

Jedyny w swoim rodzaju obraz podziemnych muzykantów ukazuje w swej książce Maciej Jastrzębski, uwodzący czytelnika opowieścią o młodym mężczyźnie na wózku inwalidzkim, weteranie wojny w Czeczenii, który śpiewaniem w wagonach metra codziennie zarabia na życie. W narracji tej jest miejsce na dokumentację losów wykluczonych, na ukazanie przekroju najnowszej historii Rosji (nieraz zastygłej w słowach piosenek), wreszcie na unaocznienie bynajmniej nie obojętnej reakcji moskiewskiej „publiki”, czy będzie to gest widzianej męskimi oczami (ekszolnierza) pięknej a hojnej młodej kobiety, czy też rzeszy pasażerów ponoć z ochotą wtórujący śpiewakowi.

<sup>28</sup> Lidia Ostalowska w swoim reportażu na temat metra w Petersburgu opisuje rzesze bezdomnych „dzieci ulicy” funkcjonujących „pod naskórkiem miasta”. Taż, *Bezprizorni*, <http://wyborcza.pl/duzyformat/1,127290,12667665,Bezprizorni.html?disableRedirects=true> (11.02.2017).

<sup>29</sup> E. Goffman, *Człowiek w teatrze życia codziennego*, przeł. H. Datner-Śpiewak, P. Śpiewak, oprac. i wstęp. J. Szacki, Wydawnictwo KR, Warszawa 2000, s. 70.

Nieodłącznym elementem krajobrazu podziemnej Moskwy są beż-  
 pańskie psy. To inteligentni i przemyślni „gapowicze”, którzy „[n]aj-  
 częściej jadą w jakimś celu, a nie jak bezdomni, żeby przespać się  
 w jeżdżącym w kółko pociągu” [Hugo 60]. Według moskiewskich  
 zoologów mają oni swoje ulubione trasy, zawsze wybierają te oko-  
 lice, gdzie łatwiej o pokarm<sup>30</sup>. Wędrowkę spersonifikowanej Bładi,  
 suczki-przybłądy, która dobrze zna system metra, kreśli autor *Bia-  
 łej gorączki*. Wskazuje przy okazji na problem społeczny związany  
 z agresywnymi watahami zwierząt na obrzeżach stolicy. Dla Kur-  
 czab-Redlich, zapewne miłośniczki zwierząt, „psie królestwo” pod  
 ziemią, skupiające psy wesole, syte, łagodne i „uśmiechnięte”, to  
 dowód na to, że moskwianie stali się lepsi. Stosunek do skazanych  
 na poniewierkę, braci mniejszych staje się miarą człowieczeństwa.  
 Historię zabitego kundelka Malczika, niegdyś ulubienca pasażerów  
 opowiada Waław Radziwinowicz. Pomnik psa stanął przy wejściu  
 na stację Mendelejewską<sup>31</sup>. Jego mordka błyszczycie codziennie gła-  
 skana „na szczęście” przez użytkowników kolei podziemnej Pomyśl-  
 ność, *notabene*, przynosić ma również dotknięcie historycznej już  
 rzeźby pogranicznika z wilczurem na stacji Plac Rewolucji. Oczywi-  
 ście chodzi tu o „magiczne” właściwości owczarka, o czym wspomina  
 Barbara Włodarczyk.

Gwoli ścisłości warto dodać, że niejako przedłużeniem moskiew-  
 skich tuneli są naziemne okolice zejść do metra obfitujące we wszel-  
 kiego typu mniej czy bardziej wymyślne pokusy, np. budki z fast-fo-  
 odami (to ulubiony posiłek m.in. maszynistów) czy Sklepiki Życia  
 z roślinnymi specyfikami, kwitnie tutaj również nielegalny handel.  
 Hugo-Bader tak oto z naturalistyczną przesadą przedstawia „przy-  
 metrowy” folklor:

Chodząc do metra, lubiłem się gapić na towarzystwo okupujące Parapet.  
 Podmiejskie żule, bezdomni, nielegalni emigranci z Kaukazu i Azji Środkowej,  
 kopiejkowe prostytutki, dworcowi pijacy. A jakie mordy! Ja rozumiem — ryba  
 tropikalna, rozgwiazda muchomor, ale żeby taki kolor miał człowiek! Co kilka-  
 naście kroków leży sponiewierany pijak z rozbitym łbem. Milicjanci nie zwraca-  
 ją na nich uwagi, a jak jedzie polewaczka, zmywa ich razem z rzygowinami  
 [Hugo;372].

<sup>30</sup> Zob. M. Kaciewicz, A. Zaucha, *Moskiewskie metro kończy 70 lat*, „Newsweek.  
 Polska” 2005, nr 15, s. 82.

<sup>31</sup> Zob. J. Tymieniecka-Suchanek, *O psich kloszardach w przestrzeni miejskiej. Na  
 materiale opowiadania Oczy bezdomnego psa Anatolija Kima*, „Rusycystyczne  
 Studia Literaturoznawcze” 2013, nr 23, s. 85.

Literackie właściwości tego opisu niech potwierdzi niestroniący od dosadnej metaforyki obraz wzięty z powieści Zachara Prilepina (perspektywa narratora-bohatera):

W pobliżu metra jak zwykle kłębił się tłum gastarbeiterów, twarze niczym pieczone jaja, ręce tak brudne, jak gdyby sypiali z dłońmi zakopanymi w ziemi. Gdzież oni mogą pracować, tacy wynędzniali: wszystko, co można z nimi zrobić, to wrzucić do dołu, nawet niezwiązanych. [...] jakież lepkie jest wszystko dookoła<sup>32</sup>.

Notabene jakiś czas później autor *Białej gorączki*, szukający z reguły przypadków ekstremalnych, przebrany za „ruskiego bomża” miał okazję dokładniej spenetrować środowisko stołecznych wyrzutków tułających się między metrem a dworcem.

Marc Augé twierdził, że *non-lieux* (w takim razie także metro) są przemierzane w pośpiechu, dlatego rachuje się je w jednostkach czasu<sup>33</sup>. Okazuje się, że podziemna kolej wraz z okolicą może być pożądanym azylem i cichym portem dla tych, którym nigdzie się nie spieszy, co nie znaczy wcale, że to środowisko z wszech miar komfortowe i bezpieczne. Sterylną przestrzeń metra demontuje półświatek złożony ze stałych rezydentów i obecność tych, którzy szukają tu czegoś innego niż anonimowego tranzytu. Właściwe dla późnej nowoczesności, będące emblematem naszej epoki trajektorie ruchu, które „deifikują chwilę i zmienność”<sup>34</sup> oraz odbierają tożsamość — nie-miejsca „bez właściwości” — nie mają zatem krystalicznej struktury, nie muszą być „pustymi polami o zerowej semantyce”<sup>35</sup>. Dariusz Czaja, dołączając do krytyków niektórych założeń francuskiego antropologa, kwestionuje tezę, że nie-miejsca jakoby mają słabą entropijną ontologię, że są wyzute całkowicie ze znaczeń. Przekonywał, że w tym obszarze „też tli się j a k i e ś życie, że tutaj też wychylają się z pustki j a k i e ś znaczenia, że tu też snują się j a k i e ś opowieści”<sup>36</sup>. Również w sposobach *stricte* praktycznego, czysto funkcjonalnego korzystania ze środków miejskiej komunikacji kryją się różne tożsamości, zaś przestrzenie mobilności mogą być spersonalizowane i zindywidualizowa-

<sup>32</sup> Z. Prilepin, *Czarna małpa*, przeł. E. Rojewska-Olejarczuk, Wydawnictwo Czarne, Wołowiec 2013, s. 22.

<sup>33</sup> Zob. M. Augé, *Nie-miejsca...*, s. 71.

<sup>34</sup> D. Czaja, *Nie-miejsca. Przybliżenia, rewizje*, w: D. Czaja (red.), *Inne przestrzenie, inne miejsca. Mapy i terytoria*, Wydawnictwo Czarne, Wołowiec 2013, s. 11.

<sup>35</sup> Tamże, s. 16.

<sup>36</sup> Tamże, s. 18.

ne<sup>37</sup>. Nawet podróż do i z pracy bywa za każdym razem inna<sup>38</sup>. Trzeba zauważyć, że sam Augé w swej późniejszej pracy (*In the Metro*, Minneapolis 2002) podziemne tunele, stacje i wagoniki (w Paryżu) potraktował jako przestrzeń badania antropologicznego i autorefleksji, co wnikliwie zreferowała i opatrzyła komentarzami naukowymi Blanka Brzozowska<sup>39</sup>.

Moskiewska rzeczywistość tranzytowa — w ogólności — z jednej strony potwierdza w myśl antropologii hipernowoczesności tezy postawione przez Augégo, z drugiej jednak zaś wrażliwe oko reporterów „jest w stanie odkryć w tych ‘pustkach’ wiele sensów”<sup>40</sup>. Koniec końców — Moskwa widziana przez pryzmat ruchu i przestrzeni mobilnych nie tylko wpisuje się w trendy nowoczesnego świata, ale objawia własną, niepowtarzalną specyfikę. Niemala jest w tym zasługa scenografii w części historycznej metra, ale także oryginalnego wystroju współczesnych stacji<sup>41</sup>.

#### ZASTOSOWANE OZNACZENIA:

- J. Hugo-Bader, *Biała gorączka*, Wydawnictwo Czarne, Wołowiec 2009: [Hugo].
- M. Jastrzębski, *Matrioszka, Rosja i Jastrząb*, Wydawnictwo Helion, Gliwice 2013: [Jastrz].
- K. Kurczab-Redlich, *Pandrioszka*, Dom Wydawniczy Rebis, Poznań 2011 [wyd. I, Warszawa 2000, Wydawnictwo Książkowe Twój Styl]: [Kurcz].
- W. Radziwinowicz, *Gogol w czasach Google’a*, Wydawnictwo Agora, Warszawa 2013: [Radz I].

<sup>37</sup> Zob. U. Terentowicz-Fotyga, *Tożsamości miejskiej mobilności — w poszukiwaniu następcy flâneura*, „Kultura Współczesna: Teorie. Interpretacje. Krytyka” 2012, nr 2 (73), s. 27. Autorka opiera się na bogatej anglojęzycznej literaturze naukowej.

<sup>38</sup> Zob. tamże, s. 31.

<sup>39</sup> Zob. B. Brzozowska, *W podróży miejskimi środkami transportu. Artystyczne projekty Pierre’a Nadilona i Patricia Corrillona w kontekście antropologii metra Marca Augé*, [https://www.researchgate.net/publication/273759243\\_W\\_podrozy\\_miejskimi\\_srodkami\\_transportu\\_Artystyczne\\_projekty\\_Pierre’a\\_Nadilona\\_i\\_Patricka\\_Corrillona\\_w\\_kontekście\\_antropologii\\_metra\\_Marca\\_Auge](https://www.researchgate.net/publication/273759243_W_podrozy_miejskimi_srodkami_transportu_Artystyczne_projekty_Pierre’a_Nadilona_i_Patricka_Corrillona_w_kontekście_antropologii_metra_Marca_Auge) (06.02.2017) oraz Taż: *Wędrowki po mieście podziemnym — powieściowe uniwersum. Metro i antropologia metra jako inspiracje flânerie*, „Konteksty. Polska Sztuka Ludowa” 2015, nr 4.

<sup>40</sup> D. Czaja, *Nie-miejsca. Przybliżenia, rewizje...*, s. 18.

<sup>41</sup> Por. M. Andrzejewski, *Od Londynu do Warszawy...*, s. 172.

## MOSKWA SCHODZI POD ZIEMIĘ...

- W. Radziwiłowicz, *Crème de la Kreml. 172 opowieści o Rosji*, Wydawnictwo Agora, Warszawa 2016: [Radz II].
- I. Sokołowski, *Spokojnie. To tylko Rosja*, Wydawnictwo MG, Kraków 2015: [Sok].
- B. Włodarczyk, *Nie ma jednej Rosji*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 2013: [Włod].
- A. Wojtacha, *Zabijemy albo pokochamy. Opowieści z Rosji*, Znak, Kraków 2015: [Woj].

Эва Погоновска

### MOSKWA UCHODZI POD ZEMLIĘ. OB JEDNYM Z MOTYWÓW SOBREMENNOGO POLSKOГО РЕПОРТАЖА

#### Резюме

Статья рассказывает об образе московского метро в современном польском репортаже. Но речь не идет исключительно о пользовательском аспекте московской подземки. Существенной является история метро, построенного по политическим и престижным соображениям, а также пропагандистская специфика отделки отдельных станций. Следующий мотив касается «подземной мифологии», которая вписывается в городской фольклор. Автор также описывает вопросы, связанные с особым колоритом метро, которое является своеобразным подземным городом.

Ewa Pogonowska

### MOSCOW GOES UNDERGROUND. ABOUT ONE OF THE MOTIVES OF THE CONTEMPORARY POLISH REPORTAGE

#### Summary

The article focusses on the image of the Moscow Underground in the contemporary Polish reportage. The main interest concentrates however not on the utilitarian aspect of the Metro, but on its history and propagandist significance of the individual stations. While the author argues that the Underground was built for political-prestige reasons, she displays how it both creates and depicts its own „underground mythology,” which fits into urban folklore. The paper discusses a variety of notions, which create specific, individual characteristic of the Moscow Underground and claims that its realm can be perceived as an underground city.