

CZWARTY WYMIAR MOSKIEWSKIEGO METRA (REKONESANS)

Kiedy pod koniec roku 1931 zaczęto budować moskiewskie metro, jego głównym zadaniem było rozwiązanie problemów komunikacyjnych w trzymilionowym wówczas mieście¹. Dość szybko okazało się jednak, że może ono być doskonałym narzędziem propagandy ideologii komunistycznej. To właśnie dlatego poszczególne stacje podziemnej kolei zaczęły przypominać pałace i świątynie, żeby umęczonemu trudami dnia codziennego i zmuszanemu do niewyobrażalnych wyrzeczeń społeczeństwu dać namacalny dowód istnienia obiecanej świetlanej przyszłości. Do ich wystroju niejednokrotnie używano materiałów budowlanych, w tym marmurów, pozyskiwanych z rozbieranych specjalnie w tym celu obiektów sakralnych, a także z innych budynków o znaczeniu historycznym. Wiadomo na przykład, że z kamienia pochodzącego z kremła w podmoskiewskim Sierpuchowie układano na peronach posadzki, a materiał ze ścian XVIII-wiecznej cerkwi św. Tichona Biskupa Amafunckiego wykorzystano do produkcji betonu potrzebnego do budowy westybulu stacji „Arbatskaja”. Natomiast mało kto wie, że ławki na stacji „Nowokuznieckaja” pochodzą z soboru Chrystusa Zbawiciela. Wyniesiono je ze świątyni na krótko przed jej zburzeniem, choć nie od razu znalazły miejsce swego ostatecznego przeznaczenia².

Estetyka moskiewskiego metra miała ponadto pomóc w przezwycięzeniu syndromu podziemia, w powszechnej świadomości kojarzonego z zaświatami lub uważanego za ich przedsiónek. Jak piszą badacze powyższej problematyki, „architekci i projektanci dążyli do tego, żeby schodząc pod ziemię, człowiek znalazł się nie w podziemiu, lecz w szczególnego rodzaju innoziemiu – przestrzeni, która z logicznego punktu widzenia stanowi przestrzeń zamkniętą, z perspektywy człowieka nań patrzącego jest jednak niczym nieograniczona i uszlachetniająca”³. Wasilij Szczukin określa to mianem dążenia do uzyskania efektu niebiańkości⁴. Paradoksalnie, zjeżdżając ruchomymi schodami w dół, pasażerowie rzeczywiście znajdowali się jakby bliżej nieba, zwłaszcza że w urzeczywistnieniu idei antypodziemia pomagały rozwiązania konstrukcyjne, kontynuujące najlepsze tradycje architektury sakralnej. Były to np. sklepienia oparte na kolumnach, arkadach, filarach, dzięki którym wewnątrz zyskiwało na przestronności i nabierało monumentalnego charakteru⁵. Ponadto w pokonaniu łuku przed

¹ Obecnie moskiewskie metro liczy 200 stacji i 12 linii o łącznej długości 333, 3 km. <http://old.mosmetro.ru/about/general/numeral/?print=1> (dostęp: 20. 05. 2016).

² Ф. Дядичев, *Святые московского метро*, <http://journalpp.ru/святые-московского-метро/> (dostęp: 20. 05. 2016).

³ „Архитекторы и проектировщики стремились к тому, чтобы человек, спустившись под землю оказался не в подземелье, а в особом иноземье – пространстве, которое разумом воспринимается как замкнутое, а взглядом ощущается как безграничное и возвышающее”. М. С. Наумов, В. С. Шергин, *Московское метро 1935-2005*, Ярославль 2005, s. 115.

⁴ W. Szczukin, *Na dół, do nieba. Utopijny dyskurs w architekturze i wystroju moskiewskiego metra*, [w:] *Homo utopicus, terra utopica. O utopii i jej lekturach*, red. E. Paczowska, J. Sadowski, t. 2, Warszawa 2007, s. 205.

⁵ Na przykład stacja „Pawieleckaja” przypomina wnętrze trzynawowej gotyckiej katedry, zwłaszcza, że cały peron został podzielony na części podobne do kaplic, z których każda została zwieńczona kopułą. Szczegółowo o motywach sakralnych w architekturze i wystroju moskiewskiego metra pisze przywołany wyżej Wasilij Szczukin (*Na dół, do nieba...*, s. 214).

korzystaniem z metra niebagatelną rolę odgrywały setki lamp, oświetlające perony podziemnej kolei.

Poza motywami niebiańskimi w kreowaniu iluzji komunistycznego raju ogromną rolę odgrywały symbole idei dyktatury proletariatu, tj. sierp i młot oraz pięcioramienna gwiazda, a także takie wizualne elementy ideologii sowieckiej, jak portrety wodza rewolucji i najważniejszych działaczy partyjnych, obrazy szczęśliwego życia obywateli Związku Radzieckiego, ich walki, zwycięstwa, heroizmu i patriotyzmu oraz potęgi kraju⁶.

Istotnym dopełnieniem działań prowadzonych odgórnie, ukierunkowanych na zgodną z doktryną polityczną percepcją przestrzeni podziemnej kolei jest folklor moskiewskiego metra tworzony oddolnie, przez jego użytkowników, a także zgłębiających jego tajemnice diggersów⁷. W ciągu 81 lat wokół metra narosło wiele niezwykłych opowieści, z których wynika, że pod powierzchnią moskiewskich ulic istnieje jeszcze jakiś inny świat, zazwyczaj niedostępny bezpośredniemu doświadczeniu⁸. Toteż tylko nielicznym pasażerom podziemnej kolei oraz penetrującym jej tunele diggersom dane było spotkać osobliwe istoty bądź doświadczyć anomalii czasowych⁹.

Wydaje się, że źródeł opowieści będących przedmiotem niniejszej analizy należy szukać zarówno w rzeczywistości zewnętrznej, jak również w potocznej świadomości i w mechanizmach, za pośrednictwem których owa świadomość tę zewnętrzną rzeczywistość porządkuje¹⁰. Z jednej strony, trzeba by więc uwzględnić historyczne uwarunkowania terenu, na którym zbudowano metro, z drugiej – postawić pytanie o to, na ile zawarte w tych historiach przeżycia są kształtowane według znanych od wieków wyobrazeniowych modeli¹¹.

Jednym z najbardziej popularnych bohaterów opowieści jest zjawa kolejarza, który był zatrudniony w metrze przez kilkadziesiąt lat i do tego stopnia czuł się związa-

⁶ W sposób bardzo interesujący problem obecności symboli władzy komunistycznej w wystroju moskiewskiego metra omówiła w pracy magisterskiej napisanej pod moim kierunkiem Martyna Nełka. *Подземные храмы коммунизма. Пропагандистская функция московского метро*, ss. 127 (maszynopis pracy udostępniony mi przez Autorkę).

⁷ Tak określa się w Rosji ludzi badających podziemne budowle, m.in. systemy kanalizacyjne, opuszczone kopalnie i obiekty wojskowe (np. schrony i bunkry), piwnice domów, studzienki wentylacyjne.

⁸ Analizowane w artykule opowieści o niezwykłych wydarzeniach z życia współczesnego, w tym wypadku zjawiskach, jakie rzekomo miały miejsce w moskiewskim metrze, przez badaczy określane są zwykle mianem legend miejskich. Doczekały się one stosunkowo bogatej literatury przedmiotu. Zob. np. Н. Петров, *Современный мегаполис в устных рассказах и неинституционализованных ритуалах («фольклорная карта Москвы»)*, [w:] *Ситуация постфольклора: городские тексты и практики*, сост. М. В. Ахметова, Н. В. Петров, Москва 2015, s. 64-88, <http://www.academia.edu/11854596/> (dostęp: 12. 05. 2016); M. Waliński, *Folklor człowieka zindustrializowanego, czyli czarna wołga jeździ po Polsce*, [w:] *Folklorystyczne i antropologiczne opisanie świata*, red. T. Smolińska, Opole 1999; D. Czubala, *Wokół legendy miejskiej*, Bielsko-Biała 2005; M. Baber, W. Orliński, *Legends miejskie*, Warszawa 2007; F. Graliński, *Znikająca nerka. Mały leksykon współczesnych legend miejskich*, Poznań 2012. W Internecie dostępna jest elektroniczna baza danych autorstwa Anastazji Majer, zawierająca 428 legend miejskich związanych z Moskwą <http://www.urban-legends.ru/> (dostęp: 31. 05. 2016). W roku 2007 autorka obroniła pracę doktorską pt. *Московские городские легенды как исторический источник (Историческая память и образ города)*. W wersji elektronicznej dostępne jest jej streszczenie: http://www.igh.ru/file_archive/23/34/364/ (dostęp: 31.05. 2016).

⁹ Wszystkie omówione w artykule przykłady legend miejskich nt. moskiewskiego metra zaczerpnęłam z pracy М. Гречко, *Легенды московского метро*, <https://bookmate.com/books/lxUCD4ev> (dostęp: 12. 05. 2016).

¹⁰ J. Kajfosz, *Elementy magii w folklorze medialnym*, [w:] *Folklor w dobie Internetu*, pod red. G. Gańczarczyk i P. Grochowskiego, Toruń 2009, s. 48.

¹¹ Odwołuję się tu do pracy Doroty Simonides *Lęki naszych przodków – wyobrażone w demonach*, [w:] *Czego się boimy*, red. W. Pawluczuk, S. Zagórski, Łomża 2008, s. 209-221.

ny ze swoim zawodem, że nie chciał przejść na emeryturę. Martwiła go postawa młodzieży, nie szanującej pracy fizycznej i goniącej, jak mawiał, za łatwym groszem. Wprawdzie dróżnik zmarł w sposób naturalny, dożywszy sędziwego wieku 82 lat, narracje mówią jednak o tym, że po śmierci wrócił do dawnego zajęcia. Szczególnie często widywano go w metrze w latach 90. XX wieku, niebywale trudnych dla Rosji pod względem polityczno-ekonomicznym. Jeśli jednak jakiś ze śmiazków odważył się pójść za wskazówkami napotkanego mężczyzny, w opuszczonych tunelach znajdował deficytowe w tamtych czasach materiały budowlane.

Z uwagi na nieustanną troskę, jaką dróżnik otaczał metro, fakt, iż był z nim związany niemal od początku jego istnienia, a także jego przychylność wobec pracujących tam ludzi uprawnione wydaje się szukanie dla niego analogii wśród tradycyjnych duchów opiekuńczych. Jednakże wskazanie prototypu pojawiającego się w moskiewskim metrze ducha kolejarza jest nieco utrudnione. W tradycyjnych wierzeniach Słowian Wschodnich znana jest jedynie istota strzegąca ukrytych w ziemi bogactw¹². Poza nazwą – кладенец – wskazującą właśnie na taki zakres jej funkcji, antropomorficznym wyglądem, bogatej bądź w niektórych wariantach biednej odzieży niewiele o niej wiadomo. Na pewno mniej niż o polskim Skarbniku, w którego przypadku można mówić o nieco szerszym zakresie pełnionych ról. Wiadomo bowiem, że strzegł on nie tylko skarbów, ale i naturalnych zasobów ziemi, a także norm obowiązujących w środowisku górników. Był ponadto władcą podziemnej krainy, do której zabierał dusze ludzi zmarłych w czasie pracy w kopalni, zwykle w wyniku katastrofy¹³.

Uosobieniem negatywnych cech gospodarza podziemi byłby duch „czarnego mnicha”, widywanego w Lesie Aleszkinskim lub na usytuowanej w jego pobliżu stacji metra „Planiernaja” (linia Tagańsko-Krasnopriesnienskaja). Wrogość tej postaci wobec napotkanych ludzi przejawia tylko wówczas, gdy ktoś ją sprowokuje, tym niemniej pojawienie się jej zawsze jest zwiastunem jakiejś tragedii. Widziano ją np. w sierpniu 2000 roku w przeddzień zamachu w przejściu podziemnym na placu Puszkina.

Stosunkowo liczne są związane z metrem historie o duchach ludzi zmarłych śmiercią tragiczną. Jak wiadomo, u podstaw tego typu opowieści leżą archaiczne przekonania, według których ludzie zmarli przedwcześnie lub w sposób gwałtowny na zawsze pozostają zawieszani między światami, ponieważ nie przeszli wszystkich etapów swojego życia, przy czym ich dusze pojawiają się zawsze w pobliżu miejsca, gdzie zakończyli swój żywot¹⁴.

Najbardziej znana z takich historii dotyczy „czarnego maszynisty”, czyli widma kolejarza ze spaloną twarzą, który kilkanaście lat temu został śmiertelnie poparzony podczas wykonywania swoich obowiązków. Większość fabuł jest jednak powiązana z duchami ludzi z grobów zniszczonych podczas budowy metra, ofiar carskich lub bolszewickich więzień, a także ze zmarłymi śmiercią samobójczą. Przykładowo, na terenie byłego wojennego cmentarza (Братское воинское кладбище) została zbudowana stacja „Sokół” (linia Zamoskworieckaja). Na nekropolii chowano żołnierzy poległych w czasie I wojny światowej, a potem czekiści rozstrzelali tu duchownych i oficerów białogwardyjskich. Według relacji maszynistów i innych pracowników metra, w okolicach tego miejsca ma się wrażenie, że ktoś bacznie człowieka obserwuje lub nawet stoi za jego plecami.

¹² W folklorze rosyjskim opiekun skarbów najczęściej nazywany bywa ‘кладенец’ (od ros. клад, pol. skarb), ‘кладовик’, ale także ‘лаюн’, ‘щекотун’, ‘копша’, ‘кладовые бесы’. E. Левкиевская, *Мифы русского народа*, <http://www.booksite.ru/fulltext/myt/hsr/uss/kih/index.htm> (dostęp: 18.05.2016).

¹³ *Skarbnik*, [hasło w:] *Słownik folkloru polskiego*, red. J. Krzyżanowski, Warszawa 1965, s. 378; M. G. Gerlich, *Strachy. W kręgu dawnych śląskich wierzeń*, Katowice 1989, s. 48.

¹⁴ Д. К. Зеленін, *Умершие неестественной смертью и русалки*, <http://dreamsilver-taro.narod.ru/libr/metod/metodik/rus/zelenin/index.htm> (dostęp: 18.05.2016). Por. także U. Lehr, „Niekochani zmarli”, „Etnografia Polska” 2006, t. 50, z. 1-2, s. 243-265.

Wyjątkowo zła aura otacza stację metra „Łubianka”, o czym świadczą mają statystyki Biura Obsługi Pasażerów. Wskazują one, że stacja przoduje pod względem ilości wezwań pogotowia ratunkowego z powodu zawałów serca i omdleń. Zdaniem użytkowników metra źródłem złej energii tego miejsca jest położone niegdyś w podziemiach budynku dawnego NKWD więzienie śledcze, potocznie zwane Łubianką. Właśnie tutaj znacznie częściej niż na innych stacjach dochodzi do samobójstw. Desperaci zamierzający targnąć się na swoje życie wybierają ponadto stację „Wojkowskaja” oraz stacje położone pod Borowickim Wzgórzem, które w czasach pogańskich nazywane było Górą Wiedźm, zapewne ze względu na usytuowane tam miejsce kultu religijnego.

Z tego samego powodu nie najlepszą sławą cieszą się stacje linii „Tagansko-Krasnopresnenskaja”, zwłaszcza stacja „Wychino”. Według moskiewskich opowieści umówiła się tam para młodych ludzi, ale chłopak nie przyszedł na spotkanie. Nie doczekawszy się ukochanego, rozczarowana panna wsiadła do metra i przedawkowała środki nasenne. Widmo smutnej dziewczyny podróżuje odtąd pociągami tej właśnie linii, przesiadając się czasami na linię „Kolcewaja”. Kolejarze ze stacji „Wychino” opowiadają, że na nocnej zmianie wyraźnie wyczuwają czyjaś obecność. Żeby pozbyć się nieprzyjemnego wrażenia, należy wypowiedzieć magiczne słowa «Иди на кольцо»¹⁵.

W ten sposób w potocznej świadomości aktualizuje się powszechne w społecznościach tradycyjnych przeświadczenie o współlistnieniu człowieka z mocami nadprzyrodzonymi. Bezkolizyjność tego współlistnienia miała zapewnić znajomość różnorodnych praktyk magiczno-religijnych, istnienie swego rodzaju środków zabezpieczających.

Z innych niezwykłych zjawisk, jakich można rzekomo doświadczyć w metrze, warto wymienić dźwięki, których źródło jest niemożliwe do określenia, np. głos kogoś wołającego nas po imieniu, różne tajemnicze stuki, odgłosy kroków. Tego rodzaju nieosobowe fenomeny akustyczne znane są z tradycyjnych wierzeń demonicznych, podobnie zresztą jak błędne ognie, widywane przez diggersów i ochroniarzy w tunelach stacji „Nowosłobodskaja”. Według wschodniosłowiańskich wierzeń ludowych płoną one w miejscach, gdzie ukryte są skarby, a ich podstawowa funkcja polega na wywołaniu u człowieka poczucia dezorientacji, a w konsekwencji zmylenia przez niego drogi. Pod postacią błędnych ogni pojawiają się ponadto dusze ludzi potrzebujących modlitwy oraz zmarłych bez spowiedzi. W tym wypadku mamy więc – jak się wydaje – do czynienia z aktualizacją takiego właśnie przekonania¹⁶. Wspomniana stacja jest bowiem położona pod jednym z najstraszliwszych miejsc kaźni, tj. pod więzieniem Butyrskim (ros. Бутырская тюрьма), zbudowanym jeszcze za Katarzyny II. W czasach stalinowskich wykonano tam wiele wyroków śmierci na więźniach politycznych.

Według niektórych relacji w moskiewskim metrze odnotowano przypadki zaginięcia ludzi. Jedna z najdziwniejszych tego rodzaju historii dotyczy zniknięcia dziewczyny, która razem z koleżanką wracała metrem wczesnym rankiem z prywatki. Towarzyszka zaginionej twierdzi, że ta nagle rozweseliła się i zaczęła zachowywać się dosłownie jak dziecko: chowała się za kolumnami, po czym nagle wyskakiwała zza nich i wydawała dziwne dźwięki. Początkowo informatorka podzielała wesołość koleżanki, ale wkrótce ją to znudziło, więc próbowała ignorować zachowanie przyjaciółki. Ale gdy po raz kolejny dziewczyna schowała się za kolumną, już stamtąd nie wyszła. Na nic zdały się poszukiwania i nawoływania. Towarzyszka zaginionej wsiadła więc do pociągu w przekonaniu, że ta zrobiła jej głupi kawał i na pewno zaraz zobaczy ją gdzieś na peronie z okna wagonu. Ale dziewczyna więcej się nie pojawiła; nie było jej też w domu ani w pracy. Wszelki słuch o niej zaginął.

¹⁵ Należałoby to przetłumaczyć jako „Idź na linię Okrężną”, ponieważ słowem ‘кольцо’, ‘кольцевая’ określa się linię metra okrążającą Moskwę.

¹⁶ *Огни блуждающие*, [hasło w:] *Славянские древности. Этнолингвистический словарь*, ред. Н. И. Толстой, т. 3, Москва 2004, s. 511-513.

Zachowanie zaginionej dziewczyny przypomina nieco znane w kulturze ludowej przypadki opętania¹⁷. Nagła zmiana nastroju (wesołość), dziecięce wybryki (chowanie się za kolumnami) oraz wydawanie nieartykułowanych, nieprzyjemnych dla ucha dźwięków wskazywałoby na to, że kontrolę nad kobietą przejęła jakaś siła wyższa. Demoniczną ingerencją należałoby też tłumaczyć zniknięcie pasażerki metra.

Wśród historii o moskiewskim metrze nie mogło zabraknąć fabuł z kategorii opowieści o pojazdach-widmo, zazwyczaj wywodzonych z legendy o Latającym Holendrze. Świadkowie mówią, że raz w miesiącu tuż przed lub zaraz po północy na linii metra „Kolcewaja” pojawia się dziwny, staromodny pociąg. Choć zatrzymuje się na każdej stacji, drzwi prawie nigdy się nie otwierają. W kabinie maszynisty siedzi człowiek ubrany w kolejarski uniform, który już dawno wyszedł z użycia. Wagony czasami wydają się całkiem puste, a czasami siedzą w nich wychudzeni pasażerowie w szarych więziennych ubraniach. Mają to być dusze ludzi, którzy zginęli przy budowie metra. Niektórzy twierdzą, że wielu z nich zamuroywano w ścianach tuneli lub wrzucano do studzienek wentylacyjnych. Wszyscy przestrzegają, aby w żadnym wypadku nie zaglądać do środka tego pociągu, a tym bardziej nie wsiadać do niego, ponieważ można nigdy nie wrócić z tej podróży. W całej tej nieprawdopodobnej historii jedno nie ulega wątpliwości: moskiewskiego metra nie budowali więźniowie łagrów¹⁸. Ich dozór wymagałby zbyt dużych nakładów finansowych, poza tym był trudny do realizacji pod względem logistycznym. Wiadomo natomiast, że zeków zatrudniano przy wydobywaniu cennych materiałów budowlanych, np. marmuru czy granitu. Można więc jedynie mówić o ich pośredniej roli w budowie metra.

Opowieść o pociągu-widmo ma też swoją optymistyczną wersję. Nocnego pasażera może on zawieźć na tajną rządową linię metra, która kończy się na odległej zupełnie opuszczonej stacji. Mają tam się znajdować ogromne bogactwa: porcelana, wyroby jubilerskie ze złota i srebra, meble ze szlachetnego drewna, kandelabry z brązu. Wszystkie te drogocenne rzeczy zostały przewiezione w to miejsce na potrzeby rządu na wypadek, gdyby wybuchła wojna. Rzecz jednak w tym, że tylko nielicznym udaje się wydostać z tej stacji. Warto dodać, że ta opowieść szczególnie wielką popularnością cieszy się wśród ludzi, którzy stracili cały majątek. Wprawdzie nie ma tu mowy o tym, że ktoś strzeże skarbu, lub że wydobyć go można tylko pod pewnymi warunkami (znajomość zaklęcia, wykonanie jakiegoś zadania), sam jednak fakt umiejscowienia go w tunelach metra, jego niedostępność ze względu na nieznaną lokalizację, sposób, w jaki można tam dotrzeć (przypadkowość) oraz incydentalny charakter zdarzenia, są wystarczającymi przesłankami do szukania analogii dla tej historii wśród rozlicznych fabuł o skarbach ukrytych w podziemnych lochach, ruinach starych zamczysk, grotach, jaskiniach. Utrzymane zazwyczaj w konwencji podania lokalnego lub bajki magicznej są one powszechne w zasadzie na terenie całej Słowiańszczyzny¹⁹.

Wśród relacji o niezwykłych zdarzeniach, do jakich dochodzi w moskiewskim metrze, trudno znaleźć więcej przekazów rozbudzających nadzieję na odmianę losu. Opowiadane historie dotyczą zazwyczaj czyhających na ludzi niebezpieczeństw. Grożą one np. pasażerom kupującym bilet jednonaprzemysłowy, którego nabycie może okazać się przepustką w podróż bez powrotu. Podróżny posiadający taki bilet w żaden sposób nie potrafi opuścić pociągu, a po przybyciu na końcową stację po prostu znika.

Mniej niebezpieczne dla podróżujących są anomalie czasowe. Jedną z takich historii także wiąże się z pociągiem-widmem. Doświadczyła tego Olga Rudniewa,

¹⁷ А. А. Панченко, *Кликота и пророчество*, <http://www.ruthenia.ru/folklore/panchenko1.htm> (dostęp: 19.05.2016).

¹⁸ W. Radziwinowicz, *Moskiewskie metro: podziemne pałace Stalina*, http://wyborcza.pl/alehistoria/1,144102,17529495,Moskiewskie_metro__podziemne_palace_Stalina.html (dostęp: 19.05.2016).

¹⁹ *Клад*, [hasło w:] *Славянские древности*, s. 500-502; Е. Левкиевская, *Мифы русского народа*, op.cit.; *Скары закляте*, [hasło w:] *Словник фолклору польского*, s. 378-379.

mieszkanca podmoskiewskiej miejscowości Puszkino, w pobliżu stacji „Krasnyje worota”. Pociąg, którym wracała do domu, nagle zatrzymał się w tunelu, ale nie wzbudziło to niczyich podejrzeń, ponieważ jest to sytuacja dość częsta w metrze. Pasażerowie zaniepokoiли się dopiero wówczas, gdy postój zaczął się przedłużać. Nagle rozległ się sygnał zbliżającego się pociągu, który okazał się pociągiem z przeszłości. Znajdujący się tam ludzie ubrani byli zgodnie z modą z lat 50. XX wieku i zachowywali się tak radośnie jak pierwsi użytkownicy metra, dla których było ono czymś nadzwyczajnym. Jakie było zdziwienie kobiety, gdy po przybyciu na docelową stację odkryła, że właśnie dane jej było odbyć prawdziwą podróż w czasie, ponieważ postój nie trwał – jak się wszystkim wydawało – kilka minut, lecz trzy i pół godziny²⁰. Także dla tej historii można odnaleźć szereg analogii w tradycyjnych opowieściach o bajkowym, podaniowym lub legendowym charakterze²¹. Ich bohaterowie odbywają podróż w zaświaty (do nieba, do piekła, do raju), trwającą w ich mniemaniu stosunkowo krótko, gdy tymczasem po powrocie okazuje się, że w zaświatach spędzili 100 lub 300 lat²².

Analiza niezwykłych opowieści o moskiewskim metrze wskazuje na to, że – by użyć słów Janiny Hajduk-Nijakowskiej – „nadal mamy do czynienia z sensualnie pojmowanym światem, nazywanym popularnie tradycyjnym myśleniem ludowym”²³. Dotyczy to także pozostających poza polem naszych obserwacji domysłów na temat istnienia Metra-2, czyli tajnego systemu podziemnych tuneli, który miał jakoby służyć do ewakuacji przedstawicieli władzy w przypadku wojny²⁴.

Natomiast omówione powyżej przykłady przeczą opiniom o tym, że w legendzie miejskiej jest coraz mniej zjawisk o charakterze magicznym czy „nadprzyrodzonym”²⁵. Podważają one również tezę, że teksty o niezwykłych zdarzeniach ze względu na poufność sytuacji wykonawczej wymagają innego typu obiegu niż klasyczna legenda miejska²⁶. Tymczasem relację o takim właśnie niezwykłym spotkaniu zamieszczono w pewnej internetowej gazecie. Może nie byłoby w tym nic dziwnego, gdyby nie fakt, że cała historia przydarzyła się jednemu z najbardziej znanych moskiewskich diggersów, Wadimowi Michajłowowi²⁷. Przeszukując podziemia Naukowo-Badawczego Instytutu Pierwszej Pomocy im. N. W. Sklifosowskiego²⁸, diggersi zauważyli w jednej ze ścian sylwetkę kobiety, która następnie została dosłownie wciągnięta w mur przez jakąś

²⁰ Pisała o tym m.in. Neonila Kryniczna. Tejże, *Русская мифология: мир образов фольклора*, Москва 2004, s. 814. Opracowanie dostępne jest również w wersji elektronicznej https://vk.com/doc117286438_410504680?hash=d280054313ef239992&dl=8ea1425d186b396e40 (dostęp: 22. 05. 2016).

²¹ Powyższy motyw realizują np. następujące wątki bajkowe: СУС 470 „В гостях у мертвеца”, СУС 471 А „Старец (король) следует за райской птичкой (конем) на тот свет”, СУС 471 „Крестник Бога (Христа)” *Сравнительный указатель сюжетов. Восточно-славянская сказка*, сост. Л. Г. Барга, И. П. Березовский, К. П. Кабашников, Н. В. Новиков, отв. ред. К. Чистов, Ленинград 1979. Wersja elektroniczna książki dostępna pod adresem: <http://www.ru-skazki.ru/barag-comparative-index.html> (dostęp: 10. 06. 2016).

²² Legendowe przykłady motywu przebywania człowieka w zaświatach i powrocie stamtąd przywołuje w swojej książce Neonila Kryniczna. Tejże, *Русская мифология: мир образов фольклора*, s. 806-824.

²³ J. Hajduk-Nijakowska, *Folklorotwórcza rola mediów*, [w:] *Folklor w dobie Internetu*, pod red. G. Gańczarczyk i P. Grochowskiego, Toruń 2009, s. 35.

²⁴ Jego początki sięgają końca lat 30. XX wieku, kiedy powstała właśnie stacja metra „Majakowskaja” specjalny tajny tunel połączył bezpośrednio z Kremlm. Natomiast zbudowany wcześniej tunel drogowy ułatwiał Stalinowi komunikację między Kremlm a jego daczą w Kuncewie. И. М. Любимов, *Малознакомая Москва*, Москва 2003, s. 215-216.

²⁵ D. Czubala, *Współczesne legendy miejskie*, Katowice 1993, s. 245.

²⁶ J. Kajfosz, *Elementy magii w folklorze medialnym*, [w:] *Folklor w dobie Internetu...*, s. 52.

²⁷ Н. Малахова, *Байки и были московских диггеров*, Novajagazeta.ru 2005, № 58, <http://2005.novajagazeta.ru/nomer/2005/58n/n58n-s30.shtml> (dostęp: 16. 05. 2016).

²⁸ Научно-исследовательский институт скорой помощи им. Н. В. Склифосовского.

niewidzialną siłę. Kopacze postanowili opuścić tunel, zwłaszcza że nie była to ich pierwsza tego dnia niezwykła przygoda. Wówczas jeden z nich doznał na tyle poważnego urazu głowy, że trzeba było udać się do izby przyjęć w Instytucie Sklifosowskiego, położonym nad miejscem ich poszukiwań. Czekając w gabinecie na lekarza dyżurnego, z przerażeniem odkryli na stojącym nieopodal łóżku ciało kobiety, którą przed chwilą widzieli w podziemiach. Z wyjaśnień sanitariuszy wynikało, że dosłownie pół godziny wcześniej, a więc w chwili, gdy diggersi byli pod ziemią, kobieta popełniła samobójstwo, rzucając się pod samochód.

Relacja Wadima Michajłowa jest ciekawa z kilku powodów. Zapisana „z pierwszej ręki”, od świadka i uczestnika zdarzeń, jest klasycznym przykładem tzw. subiektywizmu przeżycia relacjonowanego przez narratora²⁹, na co wskazują podejmowane przez nadawcę próby przekonania odbiorcy o zgodności przekazywanej historii z prawdziwym stanem rzeczy, mimo że mowa w niej o wydarzeniu wyraźnie wykraczającym poza prawa fizyki. Natomiast na tym etapie badań trudno jednoznacznie stwierdzić, czy istnieje jakiś pierwowzór opowieści Michajłowa, czy też mamy do czynienia z narodzinami historii o charakterze precedensowym. Wiąże się z tym problem natury ogólniejszej, a mianowicie problem ustalenia źródeł pochodzenia określonej legendy miejskiej, przysparzający niemało kłopotu samym informatorom, od których są one zapisywane. Równie dobrze może to być fabuła zaczerpnięta z książki, jak i z programu telewizyjnego lub internetowego portalu czy też bloga³⁰. Zważywszy na ogromną rolę w transmisji tego typu historii, jaką odgrywają wszelkie środki masowego przekazu, wśród których przoduje Internet, nie można wykluczyć, że opowieść moskiewskiego diggersa już zaczęła się upowszechniać, zwłaszcza że legendy o metrze, podobnie jak fabuły o innych miejscach rosyjskiej stolicy, przyciągają uwagę autorów literatury popularnej, reżyserów filmów grozy, właścicieli biur podróży i agencji turystycznych.

W kontekście powyższych rozważań być może ważniejsze od pytania o genezę i prawdziwość fabuł o moskiewskim metrze jest pytanie o przyczyny, z powodu których są opowiadane i rozpowszechniane takie przedziwne historie. W odniesieniu do podań wierzeniowych postawiła je za Lutzem Röhrichem Dorota Simonides³¹. Wydaje się, że postęp cywilizacyjny nie zniwelował naturalnej skłonności człowieka do lęku i poszukiwania sposobu jego opanowania, w związku z tym legendy o metrze, podobnie jak niegdyś ludowe opowieści wierzeniowe, można traktować jako konkretyzację stanów lękowych i emocjonalnych. Bardzo prawdopodobne, że relacje o niezwykłych zdarzeniach w metrze odgrywają znacznie większą rolę w pokonywaniu napięć związanych z syndromem podziemia niż zakodowane w jego architekturze dążenie do uzyskania efektu niebiańskości.

IWONA RZEPNIKOWSKA

THE FOURTH DIMENSION OF MOSCOW SUBWAY: A RECONNAISSANCE

SUMMARY

The 81 years of the existence of Moscow subway has resulted in the emergence of numerous fantastic tales about it. They are most often referred to as urban legends.

²⁹ Termin Doroty Simonides, zastosowany w odniesieniu do narratorów ludowych podań wierzeniowych. Zob. też, *Lęki naszych przodków – wyobrażone w demonach*, op. cit., s. 220.

³⁰ Za przykład może posłużyć internetowy projekt „Mity i legendy Moskwy” („Мифы и легенды Москвы”) – portal, na którym internauci mogą zamieszczać opowieści o niezwykłych zdarzeniach związanych ze stolicą, by w ten sposób pokazać inne, bardziej mistyczne oblicze miasta. <http://anothermoscow.ucoz.ru/publ/3> (dostęp: 25. 05. 2016).

³¹ D. Simonides, *Lęki naszych przodków – wyobrażone w demonach*, op. cit., s. 218.

The majority of the stories concern encounters with ghosts of people who died a tragic, sometimes suicidal, death. The stories are partly motivated by the location of the subway, which often crosses necropolises. The negative energy at some stops results in passengers' unrest and suicidal thoughts. These places are also haunted by souls of the victims of tsarist and Stalinist prisons. There also exist tales about ghost trains, time travel, and mutant animals. The article attempts at explaining the origins and functions of the fantastic stories about Moscow subway. On the one hand, it seems that they can be ascribed to the land on which the subway was built; on the other, they originate in narrative patterns thanks to which similar experiences are always structured according to certain models of representation. Regardless of the civilizational progress, the tales about Moscow subway prove that we still deal with the world perceived sensually, which is very close to the folk understanding of reality.

Translated by Justyna Deszcz-Tryhubczak